

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ EDEBİYAT FAKÜLTESİ

GÜNEY-DOĞU AVRUPA
ARAŞTIRMALARI DERGİSİ
I

EDEBİYAT FAKÜLTESİ BASIMEVİ

1972

**MESLEKİ BİR TEŞEKKÜL OLARAK KALDIRIMCILIK
VE OSMANLI ŞEHİR YOLLARI HAKKINDA
BAZI DÜŞÜNCELER***

I — Türkiye'de kaldırım inşaatı ve kaldırımıcılar, II — Kaldırımıcı esnafı ve teşkilâtı, III — İstanbul'da kaldırım inşaatı ve çeşitli mes'eleleri, IV — Şehir kaldırımının inşaa masraflarının karşılanış şekilleri, V — Yol inşaatına tesir eden faktörler, VI — Tanzimat'tan sonra yol inşaa telâkkisi ve tatbikatı, Sonuç.

Cengiz Orhonlu

Çok geniş topraklar üzerine yayılmış olan Osmanlı devletinin kara ulaştırma şebekesinin meydana gelişi ve işleyişi bir takım kuruluşlar ve hizmet gurupları sayesinde mümkün olabilmekte idi. Esasen Osmanlılarda bir yol düşüncesi, yol bakımı, onarımı gibi fikirlerin mevcut bulunduğu bu gibi kuruluşlar sayesinde anlaşılmaktadır. Osmanlı yol sistemi ile ilgili olan kuruluşlar derbendcilik¹, köprücülük², gemicilik³ ve mahiyet itibarile bunlardan biraz farklı olan kaldırımcılıktır. Yukarıda zikredilmiş olan kuruluşlar -derbendcilik, köprücülük, gemicilik- bir takım vergilerden muaf tutulmak⁴ suretile yol açmak, tamir etmek, köprülerin bakımı ve onarımı,

* Bu yazıda kullanılan kısaltmalar Başbakanlık arşivinin tasniflerine aittir. MD = Divan-ı humayun Mühimme defteri; MAD = Maliyeden müdevver defterleri; Cevdet - Nafia = Cevdet tasnifi, Nafia kısmı; Cevdet - Belediye = Cevdet tasnifi, Belediye kısmı.

1 Bunun için bk. Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunun derbend teşkilâtı*, İstanbul 1967.

2 Köprücülük için şimdilik bk. *Köprücülük*, VII. Türk Tarih Kongresi'nde okunan tebliğ.

3 Cengiz Orhonlu, *Gemicilik, Türkiyat Mecmuası*, XV (1969), s. 157-169.

4 Avarız-ı divaniye ve tekâlif-i örfiye (örfi vergiler)den muaf olmak (Cengiz Orhonlu, *Derbend teşkilâtı*, s. 50-56).

köprü olmayan yerlerden parasız olarak insanları ve eşyalarını nehirlerden karşı kıyılara nakletmek gibi görevler yapmakta idiler. Bu hizmet şekillerinden başka bazı köylerin doğrudan doğruya yol yapımı ve bakımı için tayin edildikleri görülmektedir. Meselâ İçel sancağında Mamuriye kalesinden Ermenak'a ve Larende'ye(Karaman) Konya'ya ve diğer yerlere gidip gelen yolun adı o zaman 'Zinhar' yolu idi; kışın yağmur ve sellerden bazı yerleri harap oluyordu; bunun için 2 köy yol hizmetinin görülmesine me-mur edilmişlerdi. Fakat bu köylerin ahalisi zamanla başka yerlere gidip dağıldıklarından zikr edilen yol hizmeti yerine getirilememekte idi. Onların yerine Ermenak'ta ve adı geçen yerin civarında bulunan 13 hane 'zimmî' bu hizmete istekli olmuşlardı⁵. Buna diğer bir misalde Niğbolu sancağı içinde bulunmaktadır. Niğbolu içinde oturan hristiyan reaya yolların ve Niğbolu kalesi hisar-beççe'sinin tamiri ile meşgul olup hizmetleri karşılığında avarız-ı divaniye ve tekâlif-i örfiye'den muaf olmuşlardı⁶. Yukarıda verilmiş olan misallerde kaydedilmiş olduğu gibi muhtelif hizmetlerin görülmesine tayin edilmiş -derbendci, köprücü, gemici gibi- hizmet erbabı bazı vergilerden muaf tutulmuşlardı. Oysa ki kaldırımcılar için durum tamamen farklıdır. Zikri geçen hizmet erbabı iskân merkezleri dışındaki kır yerlerde görevlerini yapmakta idiler⁷. Kaldırımcılar hemen hemen daima şehir ve kasabalarda bulunmaktadır; ancak yol inşaatı yapılmak gerektiği zaman bulundukları yerlerden uzaklaşırlardı. Diğerlerinden bir başka farkları da şehirlerdeki diğer esnaflar gibi teşkilâtlanmış olmalarıdır.

Kaldırımcılık doğrudan doğruya yol ile ilgili bulunan bir meslekî teşekkülü göstermektedir. Bunun tetkiki yol mes'elesinin bir çok noktalarını aydınlığa kavuşturacaktır. Kaldırım yapan esnafın ismi olan kaldırımcılık bugünkü anlamda olduğu gibi yaya kaldırım yapımı ile değil esas yolun kendisi ile ilgilidir. Kaldırım toprak zemine taş döşemek sureti ile yapılan

5 MAD, nu. 2775, s. 14 3 Muharrem 973.

6 Buna âit belgede zikredilen hristiyanların yükümlü oldukları işleri yapmadıkları şikâyet olunduğundan (12 Şevval 986) Niğbolu sancak beğine yazılan hükümde bu hususu tetkik etmesi ve zikredilen işlerin aksamamasının temini istenmektedir (MD, nu. 35, s. 393, hüküm 1005).

7 Bazı derbend köylünün yol ile olan ilişkileri, köylerin bulundukları mevki dolayısı ile daha açıklık göstermektedir. Ester Ali köyü ahalisi geçit ve derbend mahallinde olduğundan o derbendi görüp gözetip «yolların ve kaldırımların tamir ve termim etmek» şartı ile derbendci kabul edilmişlerdi (MAD, nu. 2775, s. 1646, 10 Zilkade sene 973).

yol demektir⁸. Türk belgelerinde son devirlere kadar kaldırım ve kaldırım-cı kelimeleri birlikte kullanılmıştır; bununla yol ve yolu yapanlar kastedilmiştir. Esasen belgelerde yaya kaldırımı, araba geçen kaldırım şeklinde de bir ayırım yapılmıştır⁹. Fakat genellikle böyle bir ayırım yapılmadığı zaman arabaların geçtiği yol kastedilmiştir. Bundan dolayı bu yazıda da yol için kaldırım kelimesi kullanılmıştır. Yaya kaldırımı ile araba geçen kaldırım şeklinde bir ayırım kesin olarak XIX. yüz yılda ortaya çıkmıştır¹⁰. Bununla beraber XVII. yüz yıl sonlarında da bir belgede buna benzer bir ayırım yapıldığı ifade edilmelidir. 1676 tarihli olan bu belgede mahalle aralarındaki yolların kaldırımından bahsedilmektedir¹¹.

Kaldırım ile ilgili olup ne zaman meydana geldiği bilinmeyen ve bugün hâlâ yaşayan bazı deyim ve ibâreler türemiştir¹². Bunların dışında Türkiye’de bazı iskân ve yer isimlerinin de kaldırım kelimesi ile ilgili bulunduğuna işaret etmek icab eder¹³. Kaldırım kelimesi aslen Türkçe bir kelimedir. Böyle olduğu halde kelimenin Rumca «iyi yol» anlamında olan «kalos dromos» dan geldiği bazı yabancı yazarlar tarafından ileri sürülmüştür¹⁴.

8 Ahmed Vefik Paşa, *Lehçe-i Osmani*, İstanbul 1293, II, 883; James W. Redhouse, *Türkçeden İngilizceye lûgat kitâbı*, İstanbul 1921, s. 1421; Şemseddin Sâmî, *Kamus-ı Türkî*, İstanbul 1317, s. 1034. Şemseddin Samî bu kelimenin Türkçe olduğunu kaydettikten sonra bazı Rum lûgatçılarının bu kelimenin iyi yol anlamında olan «kalos dromos» kelimesinden geldiğini iddia ettiklerini de kaydetmektedir.

9 MD, nu, 53, s. 154, hüküm nu. 450.

10 «Müceddeden yaya kaldırımı ferşi» (Cevdet-Belediye, nu. 1417).

11 İstanbul kadılığı sicili nu. 18 (Osman Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, İstanbul 1922, s. 1146-1147 den naklen).

12 Kaldırım şairi, kaldırım kavgası, yüksek kaldırım, kaldırım mühendisi.

13 Kars’ın Kağızman ilçesine tâbi Kaldırım köyü ile Adana’nın Ceyhan ilçesine tâbi Kaldırım köyleri vardır. Bunun dışında Konya’nın Cihanbeyli ilçesinde Kaldırım yaylağı, Elâzığ’ın Sivrice ilçesinde Kaldırım mezraası, Darınde’de Kaldırım mahallesi olduğu gibi Afyon’a tâbi Emirdağı ilçesine bağlı bir Kaldırım muhtarlığı da vardır. Bunlara Çanakkale’nin Biga ilçesine bağlı Kaldırımbaşı köyü de ilâve edilmelidir (*İç İşleri Bakanlığı Meskûn Yerler Klavuzu*, Ankara 1947, II, 575). 1583 tarihli Yeni-il sancağı’na bağlı olan Gürün nahiyesi içinde Kaldırım köyü’nün bulunduğu da zikredilmelidir (*Tapu defteri*, nu. 604, s. 311). Bu köy bugün tespit edilememektedir. Ya ismi değiştirilmiş ya da sakinleri tarafından terkedilmiş olmalıdır.

14 Constantin J. Jirécek, *Die Heerstrasse von Belgrad nach Constantino-pel und die Balkanpässe*, Amsterdam 1967², 114.

I — *Türkiye'de kaldırım (yol) inşaatı ve kaldırımclar*

Yol inşa faaliyetini iki şekilde mütalâa etmek icab eder. Biri sulh zamanında, diğeri savaş zamanı, savaşa hazırlık olmak üzere ordu ve her türlü ağırlıkların geçeceği yol güzergâhlarında görülen büyük faaliyet devresi. Savaş zamanı yapılan faaliyet, aynı zamanda memlekette büyük bir iktisadî canlılığında meydana gelmesine sebep olmaktadır. Bundan kasdedilen iki veya üç ay süren bir sefer süresince ordunun her türlü ihtiyacının evvelden tayin edilmiş bölgelerden, bilinen güzergâhlar vasıtasile ihtiyaç noktalarına aktarılmasıdır. Özellikle, sayısı genel olarak 50.000 ile 100.000 arasında değişen orduların daimî olarak ve aksamadan yiyecek ve cephane ihtiyaçlarının temini için meydana getirilmiş nizamlar, yollar üzerinde büyük bir canlılık ve hayatîyet meydana getirmişlerdir. Ordu, savaş için cepheye hareket etmezden çok evvel, kullanılacak yolların durumu tetkik edilmekte ve bu hususta ilgili ve selâhiyet sahibi şahıslardan rapor alınmaktadır. Bundan sonra ihtiyaç duyulan yerlerde yolların açılması ve düzeltilmesi için yalnız kaldırımclar değil ordunun ve bölgenin bu işe yarar bütün elemanları seferber edilmektedir. Meselâ 1566 yılında vuku bulan sefer sırasında yol açılması için Silâhtar kethüdasına 3 dülger ve bir demircinin verilmesi hususunda Topçu-başı'na emir verilmiştir¹⁵. Yol «aydırtmak»¹⁶ için askerin geçeceği güzergâhlarda «yolun ayırılacağı münasib yerlere alâmetler» konması usûldendi; meselâ Sadrazam Özdemiş-oğlu Osman Paşa ordu ile doğu istikametinde müteveccih olmak üzere iken, bu şekilde «alâmetler» konmak üzere, daha evvelden gönderilmiş olan, Silâhdarlar kethüdası tayin edilmiştir¹⁷. 1716 yılında yapılacak seferde hizmet etmek için İstanbul'dan 440 nefer taş kırıcı, lâğımçı, neccar, taş yontucu ve su yolcu sevk edilecekti. Bunların 90 neferi, Tırhala-Yanya arasındaki yolu, «tathir ve tevsi'i» için gönderilecekti. 5 nefer «ocaklık su yolcusu» olup 345 neferi İstanbul'dan ücretle tutulacaktı¹⁸. İstanbul-Edirne arası, özellikle İstanbul'dan Halkalı'ya kadar olan yolun devamlı denebilecek şekilde yapıldığı ve onarıldığı zikredilmelidir; zikredilen bu yol güzergâhının yapılmasına dâir elimizdeki en

15 «sefer-i humayun'da yol ayırtmak için» (MAD, nu. 2775, s. 1087).

16 Ayıklanmak; bu kelimenin çeşitli şekilleri için bk. *Tarama Sözlüğü*, Ankara 1963, 1, 319-320.

17 Münasib yerler genişletilip «yol ayırılacak mahallere» iki alâmet konacaktı (MD, nu. 53, s. 274, hüküm 791: 15 Zilkade sene 993).

18 Muzaffer Erdoğan, *Lâle devri baş mîmarı Kayserili Mehmed Ağa*, İstanbul 1964, s. 89.

eski belge, şimdilik 1558 tarihlidir¹⁹. İstanbul civarında Çatalca'dan Hal-
kalı'ya kadar olan kaldırımların inşası için ne gibi bir çalışma yapıldığı
tespit edilebilmektedir. Bu imkâna Şehremini Hasan'ın zikredilen güzergâhda yapılan inşaatı ve masrafı belirten defteri vasıtası ile sahip olunmak-
tadır. Bu güzergâhta Çatalca, Bahşayış köyü, Yarık Burgaz, Benefşelik ça-
yırı gibi uğrak yerleri olup zikredilen istikamet üzerindeki kaldırımların ta-
miratı zira «karesi» 4 akça, yeniden yapılan kaldırımın zira «karesi» nin
ise 6 akçaya yapıldığı beyân edilmiştir; bu inşaatın bedeli iç. hazine'den
ödenmiştir; ödenen paranın miktarı 417770 akça olup gerçekte yola 380864
akça sarfedilmiştir²⁰. Bu inşaatla çalışmış olan kaldırımcılardan çoğunlu-
ğunun müslüman olduğu tespit edilmektedir; bu belgede Mustafa, Güzelce
Mustafa, Küçük Mustafa, Bâli, Hüseyin, İlyas, Kapıcı Hasan, Kasım, Mah-
mud, Yusuf gibi kaldırımcıların yanında Nikola, Matrakçı Niko, Kara Ni-
ko, gibi isimler de tespit edilmektedir²¹.

Yol inşaa faaliyetine dâir daha ziyâde şehirlerden bilgi edinilmektedir.
Burada kastedilen kaldırımcıların yaptığı faaliyettir. Bu hususda da en zi-
yâde İstanbul şehri hakkında yoğun bir belge zenginliğine sahip bulunul-
maktadır. Meselâ bir mişal olarak 1576 Mayıs tarihli bir belgeden öğrenil-
diğine göre, o yıl İstanbul içinde bir takım şehir yolları yapılmış olup bu
husus «*tarik-i âm kaldırımları*» diye belirtilmiştir²². O kadar önemli olma-
yan fakat herkesi ilgilendiren yolların tamiri için bir başka usûl takip edil-
mekte idi; bu usûl idarecileri bazen tereddüde sevkederdi; herkesin kendi
ev ve dükkânı önüne isabet eden sokağı tamir etmesi, inşa etmesi şekli idi;
bu tereddüdlere rağmen bu usûle sık sık müracaat edilmiştir²³. Büyük vakıf
ve imaret binaları civarında bulunan yolların tâmir ve inşaa vakıf mütevellî-

19 Bu güzergâhta vaki «*olup kaldırım için*» verilen para 1000 flori olup
Bostancı başı Hürrem Ağa'ya teslim edilmiştir (Topkapı Sarayı müzesi arşivi,
N.E. 1235 : 24 Receb sene 966).

20 Topkapı Sarayı Müzesi arşivi, N.E. 5497.

21 Topkapı Sarayı Müzesi arşivi, N.E. 5497.

22 Ancak inşaat kalıntısı olarak kalan moloz ve «hırdavat»ın yol üzerin-
den kaldırılmaması gidiş geliş engel olmakta olduğundan bu gibi molozun İs-
tambul hisarı'nın uygun yerinde denize dökülmesi münasib görülmüştür (MAD,
nu. 7534, s. 232).

23 Osman Ergin, *aynı eser*, I, s. 1146; Ahmed Refik, *On birinci Hicri asır-
da İstanbul hayatı*, İstanbul 1931, s. 13, 19; Aynı yazar, *Hicri on ikinci asırda
İstanbul hayatı*, İstanbul 1930, s. 30.

leri tarafından vakıf gelirinden sarf edilmek sureti ile yaptırılırdı²⁴. Bu hususda ileride ayrıca bilgi verilecektir.

Kaldırım, diğer bir deyimle, yol inşaatında her zaman inşa edilecek veya tamir edilecek yolun uzunluk mesâfesi verilmediğinden yapılan inşaatın şumûlü hakkında kesin hüküm verilememektedir. Meselâ Haleb eyâleti içinde bulunan Gündüzlü kazası içinde Yağra(?) köprüsünde Han adlı bir mevkie varıncaya kadar 2200 zırâ' uzunluğundaki kaldırımın, bazı yerleri köprü gözü, bazı yerleri taş döşeme olmak üzere yapılması ön görülmüştür²⁵. Niş kalesi ile Sofra arasında Drağman boğazı demekle meşhûr yere yakın Halkalı palangası ana yol üzerinde olup kaleye gelip gidenler için tamir edilmesi icab eden bir bozuk yola sahip idi; palanga içindeki cami'den palanga dışında bulunan han'a kadar kaldırım olmadığından yağışlı havalarda çamur içinde kalan güzergâhda çok sıkıntı çekiliyordu; palanga ahalisi o taraflara gelip giden devlet adamlarından bu yolun derhal tamir edilmesini istemişlerdi²⁶. Daha geniş bir çevre yolunun bakım ve tamiri için nâdir olmakla beraber bazı örnekler mevcuttur. Meselâ Tekirdağ kazasında «sol kol» tabir olunan ana yol, Şarköy, Tekirdağ arasındaki yol ve diğer ikinci derecede yollar ve Tekirdağ ile Gelibolu kazalarında bulunan ara yolların tamir ve inşaları 1846'da kararlaştırılmış ve tatbikata geçilmiştir²⁷.

Burada dikkat edilecek husus zırâ' olarak verilen uzunluk ölçüsünün zırâ' «kare» olarak yâni en (arzen) ve uzunluk (tûlen) çarpımından meydana gelen bir birim -terbi- olarak ele alınmasıdır. Bu husus her zaman açık kayıt olunmasına rağmen bazı inşaat hesaplarında «bi-hesab-ı terbi»²⁸.

24 Ahmed Refik, *On altıncı asırda İstanbul hayatı*, İstanbul 1935, s. 61, 62.

25 Bu yola ve «hanın ta'mirine 10.000 altın tahmîn olunup köprüden han'a varıncaya kadar tahmîn olunan 700 zırâ'da ne mîkdâr para gideceği, inşa edilecek yer su üzere» olduğundan tahmine el vermemektedir (MAD, nu. 7534, s. 102).

26 Bu yol 1727 yılı Sofya cizyesi malından ödenmek üzere 500 kuruş masrafla yapılmıştır. Yolun «frenği» kaldırımı denen müstahkem bir şekilde döşenerek yapılması ön görülmüştür (Cevdet-Belediye, nu. 4493; 20 R. ahır 1140).

27 Bu inşaata tahminen 32 bin kuruş sarfedilmiştir (Cevdet-Belediye, nu. 2138).

28 Bu nâdiren «bi hesab-ı şatranç» diye de geçer, Büyük Ayasofya camii kapısından Yere-batan mahalline kadar olan; Çatladı Kapı'daki keresteci dükkânından Nakilbend çarşısına kadar olan yolun kaldırimleri «bi hesab-ı şatranç 1159 zırâ'da reside olup» (15 Şevval 1215: Cevdet-Belediye, nu. 1788).

şeklinde geçmektedir ki bunu zırâ «karesi» şeklinde kabul etmek yerinde olur.

II. Kaldırmacı esnafı ve teşkilâtı

Yukarıda kaldırmacı esnafının daha ziyade şehirlerde bulunduğu ve bir esnaf teşekkülü gibi teşkilâtlandıkları zikredilmişti. Kaldırmacılar her şehirde mimar başının kontrolü ve emri altında idiler^{28a}. Her esnaf teşekkülünde olduğu gibi bunların da başında esnaf kethüdası olarak «kaldırmacılar kethüdası» vardı; bu sıfatı taşıyanlar kaldırmacı esnafının içinden seçilirdi. Buna dair belgelere XVI. yüz yıl ortalarından itibaren rastlamamıza rağmen, bu konudaki vakıaların, daha gerilere hiç olmazsa XV. yüzyıla kadar gittiği muhakkaktır. Kaldırmacı esnafı büyük şehirlerde bulunmaktadır; bu konuda özellikle İstanbul kaldırmacı esnafı hakkında oldukça bilgi sahibi bulunuyoruz. Öyle anlaşıyor ki İmparatorluğun en büyük kaldırmacı esnaf topluluğu İstanbul'da bulunuyordu. Başka yerlerde yol yapımı için -daha ziyâde şehirlerde- kaldırmacı esnafına ihtiyaç duyulduğu zaman İstanbul'dan ihtiyaç duyulan miktar gönderilmekte idi. İstanbul'daki esnafın sayısı hakkında resmî belgelerde birşey mevcut değildir. Ancak, on yedinci yüzyılın meşhur seyyahı Evliya Çelebi²⁹ doğru olup olmadığı kontrol edilemeyen bir rakkam vermektedir; ona göre İstanbul'da 800 kadar kaldırmacı esnafı olup bunların da çoğu arnavud asıllıdır; kaldırmacılar kazma ve demir küskülerle çalışmakta idiler. Kaldırmacıların sayıları hakkında resmî kayıtlarda bir rakkam elde edilememiştir. Ancak, bazı yol inşaatında çalışan kaldırmacıları tespit eden rakkamlar vardır; bu ise İstanbul'un genel kaldırmacı sayısını vermekten uzaktır. Fakat gene de bir fikir verebilir ümidile bir kaçını kaydediyoruz. Meselâ 1742 de İstanbul'un içinde ve dışında çalışan kaldırmacı sayısı 333 kişi olarak tespit edilebilmiştir³⁰. Bâb-ı âlî civarında Yusuf Efendi türbesi önünden Hoca Paşa caddesine varan yokuş yolun kaldırımları için 42 kaldırmacı çalıştırılmıştır³¹. Kaldırmacılar bazen başka isim altında da zikredilmektedirler. Meselâ XVIII. yüz yıl başlarında tertip edilmiş bazı inşaat defterlerinde isimleri «taş fereşçiyan» yani taş döşeyiciler olarak da geçmektedir³².

28a Bk. Adana sicilleri. nu. 105, s. 37.

29 *Seyhat-nâme*, İstanbul 1313, I, 628, 629.

30 22 Receb sene 1155: Cevdet-Belediye, nu. 6933.

31 8 Ramazan sene 1208: Cevdet-Belediye, nu. 6820.

32 1147 hicrî yılına aid inşaat defterinde görülen her türlü inşaat işçisi

İnşaatta tamir ve inşa masrafının önemli bir kısmını taşın inşaata yerine nakledilmesi teşkil etmektedir; Aydınoğlu tekkesi civarında Acı Çeşme önünden İbrahim Efendi konağı köşesine kadar yenilenen kaldırımlar için 3,5 kayık «seng-i beyaz» 59,5 kuruş edip, merkepçilere nakliye olarak 21 kuruş, kaldırımcılara kaldırım inşaat ücreti olarak 65 kuruş tespit edilmişti; yolların tâmiri ve onarımında yolların çamurlarını temizliyen sepet tutuculara da 3 kuruş tahsisat ayrılmıştı; bütün bunların yekûnu 148,5 kuruş ediyordu³³. Yol inşaatında varyoz (balyoz), kazma, küfe ve ağaç kürek kullanılmakta idi³⁴.

Osmanlı cemiyetinde herkesin yapmakla yükümlü olduğu bir meslek ve iş vardı. Bir kimse hangi işi yapmakla görevlendirildi ise onu yapmak zorunda idi. Meslek değiştirmeler bazı kanunî formalitelerin yapılmasından sonra mümkün olabilmekte idi. Bunâ bir misal olarak Arnavud Belgradı kazasına tâbi Yuvar (?) adlı köyde bulunan Mülhid Yund (?) adlı hristiyan taşçıının durumu zikredilmelidir; bu zat miriye âit binalarda taş kese gelmiş idi; Kanunî Sultan Süleyman'a âit türbe inşaatı için gerekli olan taşı temin için peşin olarak 3000 akça, Büyük Ayasofya binasının ihtiyacı için 1000 akça, Vezir-i azam Mehmed Paşa'nın kapısı önünde yapılan cami için de 1000 akça kaldırımcılar kethüdası Sinan'a teslim edilmiştir³⁵. Bu hükümden çıkarılabilecek bir sonuç vardır ki o da, devlete ait her türlü yol inşaatında kaldırımcılar kethüdasının bir organizatör rolünde olmasının tespitidir. İhtisasları yol ve bina inşaatında kullanılan taşları kesmek olan taşçılarla yol yapan meslekî teşekkül olan kaldırımcıların ücret mes'elelerini, inşaat malzemesini teminde karşılaşılan güçlükleri bertaraf etmekte, bir inşaatda gerekli işçileri temin etmekte ve nihayet aralarındaki anlaşmazlıkları halletmekte daima «kaldırımcılar kethüdası» tanzim edici, ayarlayıcı ve ara bulucu rol oynamaktadır. Kaldırımcılar kethüdasının en ziyade karşılaştığı mes'ele ücret konusundaki anlaşmazlıklardır. Şehir su-yollarının taş döşemesi de kaldırımcılar tarafından yapılmaktadır; İstanbul'

arasında duvarcıyan, neccaran, kireç yakıcıyan, biçkıcıyan, burgu ve keserci, ocağ-ı ahenger, taş fereşciyan, destereci esnafının isimleri geçmektedir (MAD, nu. 7829, s. 96, 336 ve türlü yer). 1787 seferinde 30 neccar ve kalfa, 50 lâğım-cı, 15 su-yolcu, 10 taşçı ve taş fereşçi olmak üzere toplam 120 kişi-yol mes'ele-si için görevlendirilmişti (KK, nu. 2949, s. 5).

33 8 Zilkade sene 1208: Cevdet-Belâdiye, nu. 5601.

34 İstanbul içinde tefsîye olunmakta olan yollar için 10 varyoz, 10 kazma, 100 küfe, 50 ağaç kürek verilmişti (14 Safâr 1253: Cevdet-Belâdiye, nu. 4983).

da Kırkçeşme su-yollarının tamirini yapan, fakat ücretlerini alamayan kaldırımcı esnafı kendilerine verilmesi gereken paranın, bundan sorumlu olan beytülmal emini olup vefat etmiş olan kimsenin «sülüs» malından verilmesini istida şeklinde arz etmişlerdi³⁶. Kaldırımcılar kethüdasının rolü XVIII. yüzyılın ikinci yarısında ikinci plâna düşmüş olup onlara nezaret eden bir *kaldırım yazıcılığı* ihdas edilmiştir.

İstanbul civarında yapılan yol, su-yolu v.s. gibi inşaatda çalışan kaldırımcılar büyük çoğunlukla Silivri bölgesinden temin edilmekte idi; fakat buradaki kaldırımcıların çoğunluğunu da başka vilâyetlerden gelip kaldırımcılığı meslek olarak seçmiş işçiler teşkil etmekte idi. Bunların geldiği yerler, Rumeli'de Arnavutluk bölgesinden olmaktadır; çoğunluğu Avlonya ve Arnavud Belgradı kazalarından gelmekte idiler³⁷. Bu bakımdan kaldırımcı esnafının çoğunluğu arnavud asıllı kimselerdir. Bu durum son yıllara kadar bu şekilde devam etmiştir. Zira bu hususa ait bir belgeden anlaşıldığına göre XIX. yüz-yılda da durumun değişmediği, aynı şekilde Arnavutluk'tan kaldırım amelesi geldiği öğrenilmektedir. 1804 tarihli olan bu belgeye göre İstanbul'un iç ve dışındaki yolların zamanla aşınıp tamire muhtaç bir duruma gelmesi üzerine o tarihte büyük bir inşaat faaliyetine girişilmesi tasavvur edilmişti. Oysa ki 1803-1804 tarihlerinde İstanbul'da ancak 30-40 kadar kaldırımcı bulunduğu tespit edilmiştir. İnşa faaliyetine devam edilebilmesi için kaldırımçı sayısının artırılmasına karar verildi. Kaldırımcı esnafının oturdukları Arnavud Belgradı kazasından acele olarak İstanbul'a kaldırımçı sevk edilmesi münasib görülmüştür³⁸. Bundan anlaşıldığına göre kaldırımçı esnafının bir kısmı mevsimlik işçi olarak İstanbul'a gelmekte iş olmadığı zaman memleketlerine dönmekte idiler.

1578 yılında İstanbul'da her türlü inşa faaliyetinin artmış olduğu mü-

35 Zikri geçen taşçı taahhüd edilen taşları kesmeden vefat etmiş, kendisine peşin olarak verilmiş olan para da onun zimmetinde kalmıştı; bu hesabın tasfiyesi için İstanbul'da bulunan muhalefatı yetmediğinden köyündeki emlakının satılarak karşılanması kararlaştırılmıştır (Avlonya begine ve Arnavud Belgradı kadısına hüküm ki: MD, nu. 31, s. 6, hüküm nu. 15, 24 Rebi-ülâhır 985. Bu hüküm kaldırımçı kethüdasına verilmiştir).

36 O zamana kadar teamül olmadığı için «sülüs maldan» verilmesi hususunda fetva alınmak icab etmiştir (İstanbul kadısına hitâben yazılan hüküm: MD, nu. 31, s. 112, hüküm nu. 273. Bu hüküm 3 Rebiülevvel 985 de kaldırımçı kethüdasına verilmiştir).

37 MD, 31, s. 6, hüküm nu. 15.

38 Avlonya sancağı mutasarrıfı Vezir İbrahim Paşa'ya evâil-i Şevval 1218 tarihli hüküm (Cevdet-Belediye, nu. 6089).

şahade edilmektedir. Bu iş hacminin artışı aşağı yukarı beş altı yıldan beri gittikçe artan bir hızla devam etmekte idi. Bu durum bir iş kolu olarak kaldırıcılığın daha doğrusu bir nevi müteahhidliğin kazançlı bir iş kolu olarak rağbet görmesine yol açmıştır. Bu sebep ile ki sermaye sâhibi bazı kimseler bu kazançlı işe para yatırarak «kaldırım işletdirmiş»lerdir. Diğer bir deyim ile yollara taş döşemek için taş kestirmişlerdir. Bu gibi kimselerin çoğunlukla -XVI. yüz yıl sonlarında- hristiyan oldukları da dikkati çekmektedir³⁹. Yukarıda zikredildiği gibi kaldırıcılar esnafını idare eden yol ve su yolu gibi inşaat kollarına müteahhiss işçi sevkeden kaldırıcılar kethüdası unvanı yerine yaygın olmamakla beraber bazen «kaldırıcılar nâzırı» unvanı da kullanılmıştır⁴⁰. Yol inşaatı mes'elesi, zaman zaman kaldırıcılar ile kethüdaları arasında ihtilâfa yol açmakta idi. Bu sebeble aradaki anlaşmazlığın halledilmesi için bu gibi hallerde su-yolu nâzırı ara bulucu olarak memur edilmekte idi. Böyle bir anlaşmazlık «arabaların geçtiği kaldırımlar ile yayaların geçtiği» kaldırımların inşası hususunda çıkmış ve bunun halli de su-yolu nâzırı olan Dergâh-ı mu'allâ çavuşlarından, Davud'a havale edilmişti⁴¹.

III. İstanbul'da kaldırım inşaatı ve çeşitli mes'eleleri

Bir yolu yapmayı taahhüd eden kaldırıcılar inşa edecekleri yolun kaldırımlarını (taşlarını) da kendileri temin etmekte idiler. Şehrin fethinden 1588 yılına kadar işçi ücretleri ve inşaat malzemesi fiyatlarında fazla bir artma olmaması resmî makamlar tarafından dikkatle takip edilmekte idi. Fakat bu devirde Türkiye piyasalarında her türlü eşya fiyatlarında büyük ölçüde artış olmuştur. Avrupa memleketlerinde ve bu arada Türkiye'de görülen fiyat artışları, bir kısım fiyatların ölçüsü olan para birimlerinin esas olan kıymetli maden değerlerindeki düşüşlerle izah ediliyor. Bütçe zorunluğu ile para ayarının bozulması ise yeni bir enflasyon âmili halinde ik-

39. Çalışan kaldırıcılar kendilerinden kanuna aykırı olarak «âmil» tarafından «öşür» talep edildiğini bir arzuhal ile şikâyet etmişlerdi (MD, nu. 35, s. 28, hüküm 63 : 22 Rebiülahir sene 986).

40. MD, nu. 53, s. 154, hüküm 450 : 2 Ramazan sene 992; bu hüküm Ahmed Refik tarafından (*Türk Mimarları*, İstanbul 1937, s. 133-134) yayınlanmıştır. XVIII. ve XIX. yüz yılda kaldırıcı-başı için bk. Cevdet-Belediye, nu. 2239 (3 Cemaziyülahır 1244), 4943, 2030 (19 Şevval 1249), 1602 (5 Şevval 1250).

41. MD, nu. 53, s. 154, hüküm 450; Ahmed Refik, *aynı eser*, 133-134; Davud Ağa için bk. Muzaffer Erdoğan, *Mimar Davud Ağa'nın hayatı ve eserleri*, *Türkiyat Mecmuası*, XII (İstanbul 1955), s. 179-204.

tisadî ve malî buhranların artarak devletin yapısını sarsacak içtimaî olaylara zemin hazırladı. Fiyatlar devamlı yükselme meyli gösterdiğinden satın alma gücü düşük para ile ödenen ücret ve maaşlar yetmemeğe başladı. Dar gelirli zümreler arasındaki çekişmeyi arttırdı⁴². Oysa ki XVI. yüz yıl ikinci yarısında Osmanlı para değerinde büyük nisbette düşme olduğu halde her türlü eşya fiyatları ile ücretlerin sabit kalmasına imkân yoktur. İşte bu bakımdan 1588 yılına kadar uygulanan ve İstanbul'un fethinden beri câri olan yol inşaat malzeme ve ücretlerinde değişiklik yapmak lâzım gelecekti. Zikredilen tarihe kadar «kaldırım», yani yol inşası «zırâ» denen uzunluk ölçüsüne göre yapılmakta idi⁴³. Buna göre yol (kaldırım) un bir zırâ 1 6 akça idi; yol mahlût, yâni eski ve yeni taş karışımı olursa zırâ 1 4 akça olarak tanzim edilmişti. Fakat tam bu iktisadî buhran zamanında yoldan ve malzeme fiyatlarından anlamayan bir kimse «kaldırımcılar kethüdalığına» tâlib olmuş ve kethüdalık kendisine verildiği takdirde «mahlût kaldırımın» zırâ 1 3 akçaya yapacağını vaad etmiş ve bunun üzerine de istediği tayin yapılmıştır. Bu tayinden sonra bir kaç yerde yol tamiri gerektiğinde yeni kethüda işin üstesinden gelememiş ve bir iki ay içinde görevini terkederek kaçmıştır. Yukarıda da işaret edildiği gibi para değerinde büyük nisbette düşme ve malzeme fiyatlarında tahminin üstünde artışlar olması sebebi ile zırâ 1 3 akçadan yol inşası mümkün değildi; zira taş ve alet fiyatları da yukarıda kaydedildiği gibi artmıştı. Bunu telâfi etmek için inşaatta daha düşük vasıfta taş kullanılmaya başlanmıştı. Bu şekilde yapılan yollar az bir zaman sonra harab olmakta, tekrar tamir edilmeleri lüzumu hasıl olduğundan, aslında daha pahalıya mal olmakta idi. Bu şekilde vakıalar çoğalınca bunun sebebi kaldırıcılardan sorulmuştu. Kaldırımcılar kethüdası, her yıl eşya ve malzeme fiyatlarının arttığını, aslında piyasaya borçlu durumda çalışmakta olduklarını beyan etmiştir. Ayrıca kullanılan çeşitli yol malze-

42 Bunu önlemek için 1584-86 yılları arasında Osmanlı parasında ayarlama yapıldı. 100 dirhem gümüşten 450 akçe kesilirken, bu karardan sonra 800 adet kesilecekti ve gümüş nisbeti akçalarda 0,682 den 0,384 e düşürülmüştü (Ömer Lütfi Barkan, *XVI. asrın ikinci yarısında Türkiye'de fiyat hareketleri*, *Belleten*, sayı 136 (Ankara 1970), s. 572, 593, 597 v.d.).

43 Burada bahis konusu olan mimarî zırâdır. Kesin bir hesabı yapılamamıştır. Eldeki örnekler XIX. yüz yılın sonlarına aittir; 24 parmak bir zırâ ederdi; karın karına konmuş 6 arpa tanesi 1 parmak idi; 12 parmak bir kadem, 2 kadem 1 zırâ ederdi. Metrik sisteme göre aşağı yukarı 75,8 veya 68,5 cm kabul edilir. Bu hususta çok kesin ve her yüz yıla aid olan dakik rakamlar hesaplanmalıdır (bunun için şimdilik bk. Walter Henz, *Islamisch masse und gewichte*, Leiden 1970, 56-60).

mesi tetkik edildikten sonra hesapları yapılmış ve devrin para rayici ile «*cedid kaldırımın*» yani yeni taş döşenerek yapılan kaldırımın bir zırâı 8 akçaya, mahlût yâni taş ve toprak karışımı kaldırımın zırâının 4 akçaya yapılabileceğini, bu şekilde bir ayarlama yapılmazsa zarar edeceklerini, halen yapıldığı gibi düşük evsafı taş kullanıldığı takdirde sık sık tamiri gerekeceğinden devletin de zarar edeceğini belirtmiştir. Nihayet gösterilen gerekçe ve sebebler makul görülerek «*cedid kaldırımın*» zırâı 8 akçaya, «*mahlût kaldırımın*» zırâının 4 akçaya yapılması esası kabul edildi. Yaya kaldırımları için de aynı fiyat uygulaması yapılacaktı⁴⁴. Şehir yollarının yaya kaldırımları için XVII. yüz yılda uygulanan genel bir kaide vardı; o da büyük caddelerin devlet tarafından yapılması idi; mahalle aralarındaki yolların kaldırımını ev ve dükkân sahipleri hisselerine ne düşerse kendi paralarından yaptırırlardı⁴⁵.

A — XVIII ve XIX. yüzyıllarda İstanbul'da inşa faaliyeti

On sekizinci yüzyılda şehir yolları inşası hususunda evvelce uygulanan usulün değiştiği görülmektedir. Evvelce de ifade edildiği gibi kaldırımcı esnafına İstanbul, Bosna⁴⁶, Halep, Şam, Bursa ve Adana⁴⁷ gibi şehirlerde rastlanmaktadır. Diğer şehirlerde de kaldırımcıların bulunduğu muhakkaktır. Ancak bu konuda İstanbul'daki kaldırımcı esnafı hakkında belgeler fazladır. Bu belgelerin tetkikinden kaldırımcı esnafının İstanbul'da toplandığı anlaşılmaktadır. Diğer şehirlerde yol inşası gerektiği zaman kaldırımcı bulunmayan şehirlere İstanbul'dan kaldırımcı gönderilirdi⁴⁸.

XVIII. yüzyılda İstanbul'da yapılacak şehir yolu inşaatı için yeni bir usulün konduğu müşahade edilmektedir. Bu usûle göre yol inşaatı Hassa

44 Bundan sonra yeni yapıldığı halde üç ayda bozulan yolların tamir masrafı o yolu yapmış olan kaldırımcılardan tazmin edilecekti (MD, nu. 64, s. 217, hüküm nu. 556; Ahmed Refik, aynı eser, 131-133).

45 İstanbul kadısına 1676 (hicri 1087) tarihli hüküm (Osman Ergin, aynı eser, s. 1046 ve 1047 de).

46 H. Kreşevlijakoviç, *Esnafı i Obrti u Starom Sarajevo*, Sarajevo 1958, s. 176.

47 Adana Müzesi, *Adana Sicilleri*, nu. 105, s. 37.

48 Meselâ 1592 de Manisa'da III. Murad tarafından inşa ettirilmiş olan cami ve imaretin etrafındaki yolların (kaldırımların) inşa edilmesi için İstanbul'dan İstrati'nin oğlu İstamad adlı bir hristiyan kaldırımcı gönderilmiştir (Ahmed Refik, aynı eser, 137-138).

mimar başıya havale edilmektedir⁴⁹. Baş mimar inşaat istenen yerde keşif yaptırıp bu keşfi bir defter halinde tespit ettirmekte bu suretle inşaatın kaç mal olacağı da tahmin edilebilmektedir⁵⁰. Bu şekilde inşaat yapılacak yolun keşif defterine göre kaç malolacağı tahmin edildikten sonra inşaaata başlanmaktadır. İnşaat bittikten sonra da mimarbaşı tarafından muayene ve teftişi yapılarak ölçülmekte yolun beher zırına giden taş ve kaldırımçı ücreti hesaplanarak kaç malolduğu anlaşılmaktadır⁵¹. Kaldırımçılar işi götürü yaptıkları için ücretlerini kaç zırâ yol yaptıkları ve hangi semtlerde inşa ettiklerini ifade eden bir arzıhal ile durumdan mimarbaşı'yı haberdar ederlerdi⁵². Bu arzıhal üzerine mimar ağa bir vekil, yâni halife tayin ederek durumu tahkik ettirirdi⁵³; buna memur olan kimse de mimar olup, durumu mufassal bir keşif raporu ile tespit ettikten sonra⁵⁴ hesaplanır ve kaldırımçıların paraları da ödenirdi⁵⁵. XVIII. yüzyıl sonlarında kaldırım inşası ve tamirâtı hususlarında bir «mubaşirlik» ortaya çıkmaktadır. Bu mubaşir inşaat için devletin (mîrînin) verdiği parayı sarfeden kimsedir⁵⁶. Yukarıda belirtildiği gibi tahminî olarak yol keşfi yapılan güzergâhın bitiminde inşaatta çalışan taşçı ve kaldırımçılar yol inşaatı bittiğinde durumu arzıhal ile bildirmektedirler; baş-mimar bir mimar göndererek yapılan yolun

49 Mimar başı'nın faaliyeti için bk. Şerafettin Turan, *Osmanlı teşkilâtından hassa mimarları, Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları, I, 1* (Ankara 1964), s. 164-168.

50 Bâb-ı humayun ile Soğuk çeşme, Alay kasrı ile kuyumcular dükkânı arasındaki kaldırımın tamiri emredilmiş olup Baş-mimar Mehmed Ağa'nın «mühürlü» keşif defterine göre 15 Muharrem 1136 da tamiri emredilmiştir; 3167 zırâ, terbi (kare) yer kaplıyan yolun bir zırâ, terbi 6 akça olup toplam olarak 19002 akçaya çıkacağı hesaplanmıştı (MAD, nu. 8947, s. 175).

51 Cevdet-Belediye, nu. 6368 (28 Ramazan 1166); işin bittiğini arzıhal ile haber veren kaldırımçı ve taşçıların müracaatları üzerine Baş-mimar Mehmed Tahir Ağa'nın keşif defteri için bk. Cevdet-Belediye, nu. 442 (13 Receb 1178).

52 Cevdet-Belediye, nu. 5083, 23 Ramazan 1172; nu. 1961, 23 Rebiülahır 1224, nu. 2710, 10 Receb 1200.

53 Mimari halifeleri için bk. Muzaffer Erdoğan, *Onsekizinci asır sonlarında bir Türk san'atkarı, Hassa Baş-mimarı Mehmed Tahir Ağa, Tarih Dergisi, 10* (İstanbul 1954), s. 164, 165.

54 Cevdet-Belediye, nu. 3928, 16 Zilhicce 1173, nu. 2061, 17 Şaban 1224.

55 Zeyrek yokuşu önündeki bakkal dükkânı köşesinden cadde ile tezgâhcılara kadar yapılan yolun defteri (25 Rebiülevvel 1211 : Cevdet-Belediye, nu. 3257).

56 Cevdet-Belediye, nu. 672: 22 Safer 1175.

ölçülüp, muayenesini yaptırmaktadır; bu ölçülme ve tespit yolun arz, tul ve terbiî ile birlikte beher zırâ-ının kaç akça olduğunun tespiti. Bu tespit bir defter halinde yazılmakta ve inşaatın kaç mal olduğu ortaya çıkmaktadır⁵⁷. Aynı devirde yeni bir usûlün daha ortaya çıktığı görülmektedir. Bu da İstanbul içindeki yol inşasında asker ocaklarından -yeniçeri, topçu, cebeci v.s.- bir kimsenin yazıcı olarak tayinidir. Genel olarak kaldırım hususu için böyle bir memur tayini yeniçeri ağası tarafından yapılmaktadır; bu hususda en eski belge 1775 tarihli'dir⁵⁸. İstanbul'un bir kısmı yollarının tamiri ile ilgilenmek yeniçeri ağasına havale edilmiş gibi görünmektedir; fakat o daha ziyade kendi askerî bölgesine yakın yerlerin yaptırılmasını te-fekkül etmektedir⁵⁹. Bir yol keşif defterine göre, inşa edilecek yol, kaldırım-cılar kethüdasına havale edilmektedir. İnşaatın bitiminde yol güzergâh-ları kaldırım-cılar kethüdası, baş-mimar'ın tayin ettiği bir 'halife' ve yeni-çeri ocağından 'kaldırım yazıcısı' olarak tayin edilmiş olan kimsenin marifetleriyle keşif ve muayene edilerek yapılan işin istenen teknik evsafa uyup uymadığı tahkik edilirdi⁶⁰. Kaldırım işine ocak tarafından tayin edilen kim-se «yazıcı-ı ocak-ı mubâşir-i kaldırım» diye anılmaktadır⁶¹. Kaldırımlara memur bu yazıcılar için bazen «meyâne yazıcılarından» tâbiri de kullanılmaktadır⁶². Tamir ve inşa edilecek yolun ön keşfi yapıldıktan sonra iş kaldırım-cılar kethüdasına havale edilmektedir. Meselâ İstanbul'da Vezneciler hamamından Kemer altından Süleymaniye timarhanesine kadar ve yine aynı kemerden Vefa meydanında ekmekçi fırınına kadar ve Şehzade başında Sarayhane koluğu önü ile haffaflar kapısına kadar, Kırkdört kapısındaki sebil önünden fodla fırını önü ile Bozdoğan kemerine kadar ve Ayasofya'da cebeci koluğu önünden Soğuk Çeşme kapısı önüne gelinceye kadar, Yusuf Efendi sebili önünden Hoca Paşa caddesine çıkıncaya kadar olan yolların kaldırım-cılar kethüdası vasıtası ile taşları döşenmiş ve yolun gerekli diğer tamirleri yapılarak tamamlanmıştı; Kaldırım-cılar kethüdası Osman Mumcu, 13 Rebiülevvel 1218 de bir arzihal ile işin bitirildiğini arz ederek Mimar ağa vasıtası ile inşaat kontrolunun yapıp gereken masrafının hazineden verilmesini bildirmişti; bunun üzerine ocak tarafından memur «meyâne ya-

57 Cevdet-Belediye, nu. 442: 13 Receb 1178.

58 «Yeniçeri ağası kulları tarafından tayin buyurulan Yazıcı Mehmed Emin Çavuş marifetiyle ta'mir olunan kaldırım» (Cevdet-Belediye, nu. 5285, 19 Şaban 1189).

59 Cevdet-Belediye, nu. 5567,7 Şaban 1099.

60 Cevdet-Belediye, nu. 3826,6 Muharrem 1207, nu. 7454, 9 Receb 1223.

61 Cevdet-Belediye, nu. 4886, 3 Safer 1215.

zıcısı efendi», mimar başının gönderdiği bir mimar halifesi ve kaldırımclar kethüdasının bulunduğu hey'et teftiş ve kontrol ederek durumu bir keşif defteri halinde tespit etmişlerdir⁶³. Bundan sonra yola giden taş bedeli ile kaldırımcların ücretleri bu deftere dayanılarak hesap edilip kendilerine ödeniyordu⁶⁴. 'Meyâne yazıcısı' tâbiri bir müddet sonra daha yaygın olarak 'kaldırım yazıcısı' şeklinde kullanılmaya başlandı. Kaldırım yazıcısı çalışan kaldırımcların gündeliklerini ve yola giden taş miktarını, masraflarının hesabına bakmaktadır⁶⁵. Devletin yaptırttığı yollarda masrafın ödenmesi gerekçe ile defterdara havale edilmektedir; kaldırım yazıcısı için bazen mubaşir ibaresi de kullanılmaktadır⁶⁶. Yol işlerinde kullanılan bir «yol hasekisi» nin bulunduğu da öğrenilmektedir⁶⁷.

Gerek yolların inşasında gerekse teknik hesaplarının yapılmasında kaldırımclar kethüdası veya kaldırımclarbaşı büyük rol oynamaktadır; aynı şekilde yolda çalışacak kaldırımcları da o tespit ve tahsis etmektedir⁶⁸. Kaldırımclar kethüdasının kaldırım yazıcısı ile birlikte mimar halifesinin de katılması ile yaptıkları ilk keşif mahiyetindeki teftiş ve tetkikte inşaata gidecek taş miktarı ile birlikte inşaatda kullanılacak taş cinsini de tayin ederlerdi⁶⁹. İkinci keşif, iş tamamlandıktan sonra, yukarıda ifade edildiği şekilde yapılmaktadır. XIX. yüzyıl başlarında Üsküdar tarafındaki yolların inşasına da ayrı bir memur veya yazıcı tayin edilmiştir. Kaldırım yazıcısı için çok nâdir olmak üzere «*kâtib-i kaldırım*» tabiri de kullanılmaktadır⁷⁰. Bu memur, kaldırım yazıcısı veya kaldırımclar memuru diye bilinen görevlinin başka bir şekilde ifadesidir⁷¹.

XIX. yüzyılın ortalarına kadar inşa edilecek şehir yolları için keşif

62 Cevdet-Belediye, nu. 37, 2943, 3489. 1820 ile 1824 tarihleri arasında kaldırımlara memur Yazıcı Ahmed ile Salih Çelebi'nin isimleri yol inşa faaliyeti sırasında sık sık geçer (Cevdet-Belediye, nu. 4885, 4973, 7335, 7455).

63 Cevdet-Belediye, nu. 3382.

64 Başmimar İbrahim Kâmi'nin 25 Şevval 1218 tarihli keşif defteri üzerine (Cevdet Belediye, nu. 1075).

65 Cevdet-Belediye, nu. 2389, 17 Şaban 1219; nu. 84,25 Şevval 1224.

66 Cevdet-Dahiliye, nu. 7421 (16 Zilhicce 1220).

67 Cevdet-Belediye, nu. 3159 (5 Şaban 1231).

68 Cevdet-Belediye, nu. 2771, 4317.

69 Cevdet-Belediye, nu. 2759 (4 Şaban 1222), nu. 2139 (17 Rebiülahır 1225).

70 Cevdet-Belediye, nu. 2773 (19 Zilhicce 1222), 1368, 1526, 3216.

71 Cevdet-Belediye, nu. 7385 (12 Ramazan 1240).

ve muayene baş mimar'ın tayin ettiği mimar halifesi, kaldırım yazıcısı ve kaldırımcılar kethüdası tarafından tespit edilerek bir deftere (keşif defteri-ne) kaydedilirdi. İnşaat, bu keşif defterine göre tamamlandıktan sonra yapılan masraflarla işçi ücreti hesaplandıktan sonra tekrar muayene edilip ölçülmekte ve bunun sonuçları baş mimar'ın mührünü taşıyan bir ikinci keşif defterinin tanzim edilmesi ile son bulurdu; bu keşif defteri de baş muhasebe'ye havale edilerek ödeme işi için gerekli muhasebe işlemleri yapılırdı⁷². Baş mimar 1826 yılına kadar bu şekilde ön plânda rol oynamakta iken zikredilen tarihten sonra ikinci plâna düşürülmüştür; bu da ihtisab ağalığı'nın geçirdiği bir gelişme sonucunda olmuştur⁷³.

B — İhtisab nezâreti'nin kuruluşundan sonra inşa, onarım ve faaliyet

İstanbul'da modern bir belediye idare ve teşkilâtının başlangıcı demek olan müstakil ihtisab nezâreti 1826'da kurulmuştur⁷⁴. İhtisab nezâretinin kuruluşu şehir içi yollarının yapımını asker -cebeci, topçu v.s.- nezâretinden alınarak daha merkezî ve tesirli bir şekle sokulmasını mümkün kılmıştır. İhtisab nezâretinin bu yoldaki faaliyetine 1828 yılından itibaren rastlanmaktadır⁷⁵. Bundan sonra şehir yollarının yapımında bütün masrafın prensip bakımından devlet tarafından ödenmesi kabul edilmiştir. Fakat bunun uygulanması daha sonra mümkün olabilmıştır.

1826 yılında yeni bir şekil verilmiş olan ihtisab nezâretinde ihtisab nazırı olan kimse lüzum hissedilen yerlerde yapılacak inşaata ruhsat veren ve bu ihtiyacı tespit eden tanzim edici bir rol oynamaktadır⁷⁶. Yâni, inşa edilmesi gerekli yol güzergâhı ihtisab nazırının onayından geçtikten sonra keşif yapılmakta ve keşif te «Ebniye-i hassa müdürü» ne havale edilmektedir. Bu devirde artık kaldırım yazıcısı mevcut değildir. Kaldırımcılar kethüdasının rolü de çok azalmıştır⁷⁷. Fakat bir mimar halifesi gene yol güzergâ-

72 Cevdet-Belediye, nu. 1922, 1616 (19 Şaban 1236), 88 (26 Şaban 1243), 2030 (19 Şevval 1249), 2037 (29 Rebiülâhır 1244), 1636, 2742 (3 C. ahır 1231), 3474 (28 Zilhicce 1240), 4741 (17 Safer 1237), 4943 (Gurre-i Şaban 1235).

73 İhtisab ağalığı'nın gelişmesi için şimdilik bk. Mehmed Gâlib, *İhtisab ağalığı*, TOEM, II (1327), s. 569-584, 640-648.

74 Cevdet, *Tarih*, İstanbul 1309, XII, s. 178; Lûtfi, *Tarih*, İstanbul 1290, I, s. 241.

75 Cevdet-Belediye, nu. 2644.

76 Cevdet-Belediye, nu. 2634 (17 Şevval 1249).

77 Cevdet-Belediye, nu. 1623 (19 Şaban 1251), 3280 (21 Şaban 1251).

hının keşfi için daima görevlendirilmektedir⁷⁸. Buna karşılık 1840 yıllarında «kaldırım müdürü» diye bir memuriyetin mevcut olduğu görülmektedir⁷⁹. Bundan şehir yollarının müstakil bir daire tarafından ele alınmasa bile bir memurun murakabe ve kontrolü altına alınmış olduğu sonucu çıkarılabilir. Her halde hangi yolların öncelikle yapılması gerektiği hangilerinin tamir edilmeleri icab ettiğini tespit etmekte idi. Burada göz önünde tutulması gereken husus bu tamir ve inşaa faaliyetinde halkın isteklerinin büyük rol oynadığıdır. Şehrin imar ve inşaa işlerinde mimar başı ile birlikte şehremini meşgul olmuştur; bu durum 1831 yılına kadar aynı şekilde devam etmiştir. Fakat şehir eminliği ile mimarbaşılığın görevleri birbirine karıştığı yapılan ilk çalışmalarda ortaya çıktı; esasen şehir emâneti diye müstakil bir memuriyeti icab ettirecek iş olmadığı gibi şehreminleri fenn-i mimariyi bilmediklerinden bütün işler mimar-başı olan şahıslara kalıyordu. 1831 de bu iki memuriyet birleştirildi. Şehir eminliği ile mimarbaşılığın birleştirilmesi ile «Ebniye-i hassa müdürlüğü» teşkil edildi⁸⁰. Bu şekilde şehreminliği, hassa mimar-başılığı ve kıla'(kaleler) nezâreti gibi memuriyetler birleştirilerek yeni bir memuriyet kuruldu; bu yeni memuriyete «ebniye-i hassa müdürlüğü» adı verilmiştir⁸¹. Bununla birlikte ihtisab nezaretinin devam ettiği görülmektedir. Herhangi bir mahalle halkı yollarının yapımını istediklerinde o yolun keşfi ve onu takiben yapımı ihtisab nâzırı ile «ebniye-i hassa müdürü»ne verilmektedir⁸².

IV. Şehir kaldırımlarının inşaa masraflarının karşılanış şekilleri

Bu konuda tetkik edilmiş belgelerden şehir kaldırımlarının iki şekilde yapıldıklarını ortaya koymaktadır. Birincisi devlet (mîrî) tarafından, ikincisi de vakıf gelirinden yapılan kaldırımlar.

A — Devlet tarafından yaptırılan kaldırımlar

İnşaa edilen yolların bütün masrafı devlet tarafından verilir demek de-

78 Cevdet-Belediye, nu. 1626.

79 Cevdet-Belediye, nu. 3482 (9 Zilkade 1256).

80 Şerafettin Turan, *Osmanlı teşkilâtında hassa mimarlar*, *Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, I, sayı 1 (Ankara 1963), s. 178; Osman Ergin, *aynı eser*, I, s. 978-979. Ebniye-i hassa müdürlüğü 1849 yılına kadar Nafia nezâretine bağlı bulunuyordu.

81 Şerafettin Turan, *aynı eser*, 178, 199, 200.

82 Cevdet-Belediye, nu. 3774 (7 Rebiülevvel 1259), 5108 (18 Muharrem 1263), 5270.

ğildir. Yolun geçtiği güzergâhta bulunan dükkân sahipleri inşaata nakden iştirak etmektedirler; verdikleri nakid para bazen önemli miktarları bulmaktadır⁸³. Meselâ Kumkapı kollarından Yedikule kapısına kadar olan yolların yeniçeri ocağı tarafından tayin edilen yazıcı marifetiyle taş döşemek sureti ile tamir ve yenilenmesi hususunda gerekli masraf zikredilen semtler arasındaki yol üzerinde bulunan hane ve dükkân sahiplerinden tahsil edilmişti; toplanan bu para yetmediğinden mirî'den de 800 kuruş verilmesi gerekmekte idi; bu ihtiyaç baş-muhasebeye kaydedilip tediye edilmesi için emir verilmiştir⁸⁴. Aslında yol üzerindeki hane ve dükkân sahiplerinden toplanan para inşa masrafinin dörtte birini geçmemekte idi; bazı yollarda bu nisbet üçte bir, nâdir olarak da yarıyı bulmuştur⁸⁵. Toplanan bu para, hazineneden verilmesi icab eden masraftan çıkarılmak sureti ile devletin ödeyeceği miktar düşürülmekte idi⁸⁶. Bazen yapılan bir yolun büyük bir kısmında dükkân ve ev bulunmayabilirdi. Meselâ Soğukçeşme kapısından Ayasofya civarındaki Cebehane kolları köşesine kadar, oradan Divanyolu caddesi ile Aksaray kollarına kadar olan yollardan, Aksaray kollarından Cebehane kollarına kadar yolun masrafı her iki tarafta olan dükkânlardan nisbet dâhilinde alındığı halde Cebehane kollarından Soğukçeşme'ye kadar olan 1211 zıra (*terbi*) olan yolda dükkân olmadığından yolun yapım ve tâtiri devlete daha pahalıya mal olmuştu⁸⁷. Yukarıda verilen açıklamadan anlaşıldığı gibi ev ve dükkân sahiplerinin masrafa katılmaları büyük miktarlara bâliğ olmamaktadır⁸⁸.

Tanzimat'tan sonra uygulanan yeni usûle göre yapılan yollar içinde aynı şekilde dükkân ve hane sahiplerinden para alınmakta bir müddet daha devam etmiştir. Meselâ 1846 da Hasan Paşa hanı karakolhanesi'nden

83 Cevdet-Dahiliye, nu. 4168, 11 Receb 1211.

84 Cevdet-Belediye, nu. 4374, 25 Zilhicce 1219.

85 Divan yolu'nda Dikili taş'dan Çapa çeşmesine kadar olan kaldırımın masrafı 3633 kuruş olup dükkân ve hane sahipleri 1764 kuruşunu vermişlerdi (Cevdet-Belediye, nu. 1606, 5 Zilkade 1225).

86 Cevdet-Belediye, nu. 3630, 22 Safer 1221.

87 «tülen 300 ve arzen 4 zırâ; ki cem'an 1200 zırâ; mahalli ve dekâkinden hâli olmağla beher zırâ dörder paradan icab eden mesârifi ... 16 Receb 1211» (Cevdet-Belediye, nu. 6476).

88 Zeyrek yolu başından Küçük Pazar kollarına kadar yapılan cad-denin tamir edilen kısmının masrafı 44400 akça olup hane ve dükkân sahiplerinden 2880 kuruş toplanarak masraf 41520 kuruşa indirilmişti (Cevdet-Belediye, nu. 7454, 9 Receb 1223). Mahlûten yapılan yol ise 34092 akça olup bütün masraf devlet tarafından verilecekti.

Aksaray karakolhanesi'ne kadar, Bâb-ı humayun'dan Sultan Bayezid'de Buğdaycılar Kapısı'na kadar, Bâb-ı âlî'den Sultan Mahmud türbesine kadar olan kaldırımların keşif defterine göre 68669,5 kuruşa mal olacağı tahmin edilmiştir; bunun 45129 kuruşunun hazineden, 14540,5 kuruşunun da dükkân sahiplerinden alınacağı tespit edilmiştir; bu para ihtisab nâzırı tarafından tahsil edilmekte idi⁸⁹. Fakat yol inşaat masrafına hane ve dükkân sahiplerinin iştiraki bir müddet daha devam etmiştir. Bir önemli husus da inşaat temposu hızlanan şehir yolları yapımında sefaretnamelerin bulunduğu mahallere öncelik verilmesidir⁹⁰.

B — Vakıf gelirinden yapılan kaldırımlar

Yolların bir diğer yapım ve onarım şekli de vakıf yolu ile yapılmasıdır. Büyük vakıf binaların -cami, medrese, imaret v.s.- civarında bulunan kaldırımlar o vakfın gelirinden yapılmaktadır. Meselâ Balat kapısından Salma Tömruk kumluğuna kadar olan caddenin kaldırımı için gerekli tamir ve «tecdid» eskiden beri Balat kapısında bulunan Ermeni kilisesi vakfından yapılmakta idi⁹¹. Bazı câmi evkafı arasında, cami civarında bulunan yerlerdeki kaldırımların yapılması ve tamir edilmeleri için yapılmış para tahsisleri de vardı; İstanbul'daki Süleymaniye camii evkafından Yedikule'den Eğri Kapı'ya varıncaya kadar kale haricinde Çekmece yolunda olan kaldırımların tamirine 1025 kuruş verilmiştir⁹². Bunun gibi Kanunî Sultan Süleyman'ın güney Anadolu'da, Bağras'ta -Belen'de- inşa ettirdiği hanın civarındaki kaldırımlar han ile birlikte inşa edilmiş olup, tamirleri de han evkafının geliri ile yapılmakta idi⁹³.

Bunların dışında doğrudan doğruya kaldırım yapımı ve onarımı için

89 Cevdet-Belediye, nu. 3776.

90 Büyükdere çayırından «sâhil tarikiyle bazı sefârethaneler önünden İspanya sefârethânesine» kadar olan harap olmuş yolların ta'mir ve tesviyesi Ebniye-i hâssa müdiri tarafından keşif olunmuştur. Sahildeki bazı yerlere «biz-zarûre dokunâ (?) kazıklar rekzile verâlarına taş divarlar inşa ve derûnlarını rıhtım ile inlâ olunduğundan kaldırım taşları sık ve metin tesviye olunmuş olmasıyla ziyâde taş sarf olunmasından» neş'et eylemiştir (Cevdet-Belediye, nu. 5286, 27 Rebiülâhır 1264).

91 Cevdet-Belediye, nu. 397.

92 Cevdet-Belediye, nu. 4519.

93 Bağras ahalisinin arzuhalî üzerine hanın ve kaldırımın tamirine girişilmişti; hanın tamiri 3597 kuruş, kaldırımların tamiri ise 7484,5 kuruş tutmuştu (Cevdet-Belediye, nu. 5416).

yapılmış vakıflar vardır. Tırnova kasabasında ve Fatsa köyünde Ali adlı bir şahıs yeni kaldırım yaptırdığı gibi, su getirterek bir de çeşme inşa ettirmişti; kaldırım ve çeşmeye nakid para vakfederek bakımına günde iki akça ile kaldırım ve 2 akça ile bir su-yolcu tayin etmiştir⁹⁴. Buna benzer bir misal Eğin kasabasında görülmektedir. Eğin kasabasının Kocan mahallesinde Mehmed Ağa adlı kimsenin inşa ettirdiği câmî'in ve su çeşmelerinin ve kaldırımalarının evlâdiyet ve meşrutiyet üzere bir mütevellisi vardı; bundan anlaşıldığı gibi, cami, çeşmelerle birlikte adı geçen eserlerin civarı ve etrafında bulunan kaldırımlar ve çeşmelerin su-yollarının tamir edilmesi de gene aynı vakıf müstemilâtı içinde idi⁹⁵. Kaldırım yapımı ve tamiri için bir diğer misal Antalya bölgesinde bulunmaktadır. Antalya kazasının Yenice boğazı'nda bulunan kaldırım bir evkaf akarı ile yapılmıştı. Aynı zamanda gerekli tamirinin yapılabilmesi için «nukud-ı mevkufesi» de vardı⁹⁶.

V. Yol inşaatına tesir eden faktörler

Yukarıda belirtildiği gibi genel olarak yollar iki kaynaktan inşa edilirdi. Birincisi devletin yaptırdığı yollar olup buna şehir içinde güzergâhta bulunan dükkân ve hane sahipleri de katılarak devletin ödeyeceği inşaa masraflarını düşürürlerdi. Diğerisi ise vakıf kaynaklardan yapılması şeklidi.

94 «Medine-i Tırnova'da ve Fatsa nâm karye'de müceddeden binâ ve ih-yâsına muvaffak olduğum kaldırım ve çeşme ma'i leziz evkafının nukud-ı mevkufesinden olmak üzere yevmî 2 akça kaldırım ve 2 akça su-yolcu ile vazifelerine mutasarrıf olan bâis-i arz-ı ubûdiyet Hüseyin b. Ahmed kullarının yedinde beratı olmamağla mercûdur ki, Küçük evkaf muhasebesinden der-kenâr ve mucebince yedine müceddeden berat sadaka ve ihsan buyurulup müceddeden kalemine kayd buyurulmak bâbında emr ü fermân sultanımundur, bende Ali el-vâkıf» (Cevdet-Belediye, nu. 4489, 18 Şevvâl 1180).

95 «Eğin kasabası mahallâtından Koçan nâm mahalde Mehmed Ağa binâ eylediği câmî'n ve su çeşmelerinin ve ebnâ-ı sebîlin tarik-ı âm kaldırımalarının evlâdiyet ve meşrutiyet üzere mütevellisi olup vakf-ı mezbûrun selâtin-i maziyye temîliki ile olan mezraalarda...» (Cevdet-Belediye, nu. 5550): Mütevellî Mehmed Emin'in arzından bu vakfın ne zaman tertib edildiği anlaşılamıyor.

96 «Antalya kazasında vâkı mütevellisi olduğum Yenice boğazı'nda kaldırım evkafının nukud-ı mevkufesinden Antalya sâkinlerinden: Hacı Osman nâm kimesneye 2 sene tamamına değin edâ etmek üzere 11,5 muamele-i şerrâiye ile 600 gurus verüp seneteny temânında meblâğ-ı mezbûr ile on on bir buçukdan ribhünü edâ etmeksizin fevt olup malına vazû'l-yed olan vârislerinden davama muvâfık şeyhül-islâm efendî'den verilen fetvâ mucebince...» (Cevdet-Belediye, 5635).

İkinci şekilde fazla uzunlukta olan yollar değil daha ziyade bir şehirde bulunan dinî ve kültürel eserlerin bulunduğu bölgenin kaldırımları yapılabilirdi.

Güney-doğu Anadolu'da Antakya havalisinde bulunan Belen ile Karamort hanı arasında bulunan ve zamanla bozulduğu için tamire ihtiyaç gösteren yolun tamiri için 1728 de keşfi yapıldı; bu keşfe göre zikri geçen mahaller arasındaki yolun 821500 (= 6849,5 esedî kuruş) akçaya çıkacağı hesaplanmıştı⁹⁷. Fakat bu yolun her yeri taş döşeme olmuyordu; bazı yerde taş döşeme bazı yerde toprak tasfiyesi olacaktı. Yolun genişliği, yerine göre üç, buçuk ve dört buçuk zırâ olarak yapılan bir keşifte tespit edilmiştir. Yolun uzunluğu 14835 zırâ idi; bu yolun bir zırâ karesi (terbii), mahlût (karışık taş) kaldırım ve toprak 9 akça, güzergâh üzerinde bulunan kesme taştan köprüünün kaldırımı için 40 akça, «mahallî» kaldırımdan ve «toprak tecdidi»nin zırâ 12 akçadan olarak inşa ediliyordu⁹⁸. Bu misal ile buna benzer diğer misallerin tetkiki ile yol yapımına tesir eden faktörler arasında inşaat malzemesinin büyük rol oynadığı ortaya çıkmaktadır. Genel olarak bu faktörü taş ve işçi ücreti diye ikiye ayırmak icab eder. Bunu daha belirli bir şekilde görebilmek için 1726 da Eyüp'te Defterdar iskelesi civarında bulunan Yeni yalı yakınında inşa edilen yalı için çalışmış olan inşaat amesi ile çeşitli inşaat malzemesine toptan ödenen mikdarları tetkik edilebilir⁹⁹. Bu sayede bir inşaatla yapılan sarfiyat hakkında da toplu bir fikir edinmek mümkün olmaktadır.

97 MAD, nu. 3172, s. 62.

98 MAD, nu. 3172, s. 62. Bu faaliyet ile paralel olarak 1729 da Çukurova bölgesindeki Çakıd ve Dölek hanları ile bu hanlara giden yolların ve bazı köprülerinin de tamirlerinin yapılmasına teşebbüs edilmiştir (bk. Adana Müzesi, *Adana Sicilleri*, nu. 9, s. 37).

99 MAD, nu. 8947, s. 172.

Malzeme ve işçi	Akça	Malzeme ve işçi	Akça
Kazgan-ı hamam	8460	Nakl-i yekûn	4228002
Kereste-i mütenevvia	1855446	Seng-i ot	46665
Mesâmîr-i mütenevvia	894542	Seng-i moloz ve gayrîhu	540329
Alât-ı demur	126300	Kurşun	151104
Eşyâ-ı çilingîr	114865	Kireç ve Horasan	903251
Kilidçi-çilingîr	16440	Tuğla ve kiremid ve gayrîhu	287792
Eşyâ-ı döğmeci	10440	Mesârif-i sâire	49358
Eşyâ-ı camıcı	327344	Ücret-i mavna ve gayrîhu	120054
Doğramacı	311621	Kaldırımcıyan	20715
Altun ve boya	396079		
Seng-i mermer ve gayrîhu	47283		
Seng-i küfegi	119182		
Y e k û n	4228002	Y e k û n	6 347270 ¹⁰⁰

A — Taş cinsi, temin edildiği yerler ve nakliyatı

XVI. yüzyıl ile XVII. yüzyıl başlarında inşaatda kullanılan taş bedeli genel olarak hangi güzergâhta olursa olsun bütün yol inşa masrafının üçte birini teşkil etmektedir. Köprülerin üstünden geçen yollara döşenen taş bedeli diğerlerine nazaran pahalı idi. XVI. yüzyıl sonlarında köprü tamirinde kullanılan yassı taş 60 akça idi. Fakat buna âid olan belgede¹⁰¹ taş eb'adının ne kadar olduğu belirtilmemiştir. Yol inşaatında genel olarak bütün yol masrafının üçte biri olarak tespit edilebilen taş bedeli daha sonra bütün masrafın yarı nisbetinde yükselmiştir. Diğer bir şekilde ifade edilirse inşa masrafının yarısını taş bedeli diğer yarısını da kaldırımcı ücreti teşkil etmektedir. Meselâ 1804 yılında Hoca Paşa civarındaki yol tamira-

100 Bu masraf da kereste, demir ve taş gibi çeşitli inşaat malzemelerinin bedelleri 6347270 akça ediyordu; yukarıdaki listede belirtilmiş olan malzemenin yanında çeşitli inşaat işçilerine âid ücretlerde toplam olarak 3467984 akça etmişti. Bu misale göre malzeme fiyatları bütün inşaat sarfiyatının üçte ikisini teşkil ederken işçi ücretleri hemen hemen üçte bir nisbetinde bulunmaktadır. Bu inşaat 1723 de başlamış ve kesin hesaplar 1726 da yapılabilmektedir. Yani inşaat bittikten sonra (MAD, nu. 8947, s. 172).

101 Bu devirde yolun yeni taştan yapımının zirâı 6 akça, tamirâtı ise 4 akça idi (Topkapı Sarayı Müzesi arşivi, N.D. 5497).

tında günde 166 kuruş olan masrafın 84 kuruşunu taşların bedeli teşkil ediyordu¹⁰². Yol inşaatının bu devirde pahalı olmasının bir sebebi de inşaatın yapıldığı güzergâhta toprak tesfiyesine ihtiyaç duyulmasıdır. Bu toprak düzleme, taşlık bir zeminde yapıldığı zaman daha fazla emek ve zaman sarfedilmesine sebep olmaktadır¹⁰³.

İnşaatla kullanılan taş fiyatlarının artmış olduğuna bir diğer delil de gittikçe daha fazla moloz taşın yollarda kullanılmasıdır. Meselâ XVI. ve XVII. yüzyıllarda inşaatla hemen hemen daima yeni taş kullanıldığı halde, XVIII. ve XIX. yüzyıllarda yapılan yeni yol inşaatı veya tamiratında inşaat mahallinden çıkan moloz taşlar kullanılmıştır. Bunu daha iyi anlamak için Üsküdar'da büyük iskele bitişiğinde Selimiye câmiine giden yoldan yeni taş, mahlût ve tamir olmak üzere inşaatla kullanılan taşla bağlı olarak üç ayrı cins inşaat yapıldığı misali zikredilebilir; tâmirat şekli «çivileme» veya «muhlama» denen bozuk taş yerine sivrilmesine yeni taş ekleyip onarmaktan ibarettir. Zikredilen güzergâhta yapılan inşaatın şekli aşağıda gösterilmiştir¹⁰⁴.

Taş cinsi	Beher zıra' (para)	Terbi'i zıra'	Tutarı		
			Akça	Kuruş	Para
Karışık	3	16226,5	486795	1217	—
Yeni taştan	2	1736	3472	86,5	12
Tâmir	1	2630	2630	65,5	10
Yekûn	—	1959,5 (20592,5)	492897	1369,5	2

Yol inşaatında kullanılan taş, çeki olarak değerlendirilmektedir. Bundan anlaşılıyor ki bu şekilde çeki diye ölçülen taşlar, taş ocaklarından çıkarılmış kullanılmamış ve yollarda kullanılmak üzere taşçılar ve kaldırımclar tarafından istenen normal ebadlarda parçalanmaktadır. 1743 de İstanbul'un içinde ve dışında yapılan yol inşaatı için 135 «çeki» taşın yettiği hesaplanmıştır¹⁰⁵. Fakat, genel olarak taşın dönüm olarak ölçüldüğü ifade edilmektedir¹⁰⁶. Bu ikisi arasında ne fark olduğunu belirtemiyeceğiz. Dönüm standart ebatta olduğu kabul edildiğinden 1804 de bir dönüm taşın bedeli

102 Cevdet-Belediye, nu. 2389.

103 Cevdet-Belediye, nu. 3544.

104 Cevdet-Belediye, nu. 5608.

105 Cevdet-Belediye, nu. 6933.

106 «beray-ı baha-i seng-i beyaz, dönüm 32» (Cevdet-Belediye, nu. 6820).

70 akça olarak kabul edilmiştir¹⁰⁷. İstanbul havalisinde yol inşaatında kullanılan taşlar Bakırköy'ündeki taş ocaklarından getirilmektedir; Bakırköy'deki ocaklardan çıkarılan taşlar denizden kayıklarla¹⁰⁸ veya karadan öküz-arabaları ile inşaat mahalline nakledilirdi¹⁰⁹. Bakırköy taş ocaklarından çıkarılan taşlar inşaat erbabı arasında «beyaz taş» diye bilinen ve makbul tutulan bir taş cinsidir¹¹⁰. Fakat bazen Bakırköy taş ocaklarından «çürük taş» ihraç edilmekte idi. Boğaziçi bölgesindeki yol inşaatı için -Üsküdar dahil- kullanılan taşlar Boğaziçi'nde bulunan taş ocaklarından istifade edilmektedir. Bu taş ocaklarının en fazla kullanılanları Kuleli, Nakkaş ve Vanköy'ünde bulunan ocaklardır; bu ocaklardan «siyah taş» çıkarılmakta ve ihtiyaç yerlerine sevkedilmekte idi¹¹¹. Bu ocaklardan çıkarılan taşlar mavnalarla denizden Bahçekapısından Eyüp iskelesi arasındaki iskelelere naklediliyordu; bu bakımdan navlun ücreti ile iskeleden inşaat mahaline yapılan araba nakliyesi inşaat masraflarının artmasına sebep olmaktadır¹¹².

Taş ocaklarından çıkarılan taşlar yol inşaatında ve bina ve duvar inşaatında kullanılan taşlar olarak bir sınıflandırılmaya tabi olmuştur; Bakırköy'deki taş ocaklarından ev ve duvar inşaatında kullanılan «küfegi» taşı da çıkarılmaktadır¹¹³. 1826 da kurulan ihtisab nezâreti vasıtası ile yürütülen yol inşaatında yola dönecek taşlar inşaatı yapan müteahhidin keyfine göre değil, bu gibi inşaatla kullanılan taş cinsleri arasından seçilmek sureti ile yapılır olmuştur¹¹⁴. 1847 yıllarında şehir yolları mes'alesi vekiller hey'etini meşgul edecek derecede ön plâna alınmıştır. Bu bakımdan inşaat malzemesi bir takım prensipler tahtında tespit edilmiştir. O tarihlerde şehirlerinde bir düziye yontulmuş «mahdud taşların yekdiğere mültasık vaz'...» olunarak iyi bir şekilde yapılması esası kabul edilmişti; verilen örneğe göre zemesi bir takım prensipler tahtında tesbit edilmiştir. O tarihlerde şehir yolları için taş tedarik edilmesi hususunda Boğaziçi'ndeki bütün taşçı esnafı

107 Cevdet-Belediye, nu. 2389, 17 Şaban 1219.

108 «seng-i beyaz olarak 3 kayık taş mubâyda ve nakl ve sarf olunup...» (Cevdet-Belediye, nu. 2968, Gurre-i Receb 1208).

109 Taş nakli ile birlikte moloz nakli de aynı şekilde maliyete tesir eden hususlardandır (Cevdet-Belediye, nu. 5297, 25 Rebiülevvel 1222).

110 Cevdet-Belediye, nu. 2954, 5544.

111 Cevdet-Belediye, nu. 5608.

112 Cevdet-Belediye, nu. 3089.

113 Çıkarılan küfegi taşı «terbiken» ölçülüp hesap olunmakta idi (MAD, nu. 8947, s. 106, 13 Zilhicca 1164).

114 Cevdet-Belediye, nu. 1751, 25 Cemaziyülevvel 1264.

ile mukavele yapılmış ise de o tarihe kadar ancak 10 bin çeki kadar taş gelebilmişti. Muhtelif yerlerdeki yolların inşaatına hep birden başlandığından zikredilen miktardaki taş buna yetmeyecekti; bu bakımdan inşaatın ertelenmesi bahis konusu olmakta idi. Bu inşaat için de Yusuf Paşa çeşmesi önünden Silivri kapısına, Kadirga limanına ve Yedikule kapısına kadar olan yolların 176940 kuruş masrafla meydana geleceği tahmin edilmişti. Koca Mustafa Paşa karakolhanesi önünden Avrat pazarı caddesi ile Aksaray sahiline kadar olan yolun yapılan keşfine göre 55871,5 kuruşa mal olacağı anlaşılmıştı; Dolmabahçe'den Beşiktaş sahil sarayı civarındaki karakolhane önüne kadar 4950 kuruş, Beyoğlu'nda Taksim önünden dört yol ağzına kadar olan yol 18600 kuruş, Eyüp'den Bahçe kapısına 135333,5 kuruş, toprak ve tesviye bedeli olmak üzere 1410 kuruş olup hepsinin toplamı 216165 kuruş etmekte idi. Taş temini ve tahsisat mes'elesinden dolayı, yukarıda zikredilen güzergâhların dışındaki yerlerin kaldırımlarının yapımından, şimdilik vazgeçilmiştir¹¹⁵. Denizden mavnalarla yapılan nakliyatla bir mavna 50 çeki taşı alıyordu; bir çeki taşın devlete onar, 'ibadullaha' on ikiye paraya satılması şeklinde bir tanzim yapılmıştır¹¹⁶.

B — Kaldırmacı ücretleri

XVII. yüzyılda kaldırmacı ücretleri hakkında şimdilik bilgi mevcut değildir. Bu hususta XVI. yüzyıla aid kaldırılması ücretleri hakkındaki en yeni bilgi 1588 yılına aittir. Yukarıda izah edildiği gibi 1584-1586 arasında yapılan para değerinin düşürülmesi sebebiyle İstanbul'un fethinden beri câri olan ücret rayicini değiştirmek icab etmişti. Yani yeni yapılan yolun zirâ-kâresi- 6 akçe, mahlût olanı 4 akçe olan rayiç 1588 den itibaren yeni yapılan yol için 8 akçe, mahlût yol için 4 akçe olarak kabul edilmiştir¹¹⁷. Kaldırmacı ücretleri için bundan sonra XVIII. yüz yıl başlarından itibaren bilgi mevcuttur. Belgelerden bazı terimler aynen geçmemektedir. Meselâ 1722 de yapılan bir yol vesilesi ile uzunluk ve satıh ölçüsü olarak kullanılan zirâ yerine 'arşın'ın zikredildiği dikkati çekmektedir; aslında her ikisi de aynıdır. İstanbul'daki Saray-ı atik'in su-yolu inşaatında iki hafta kadar çalışmış olan kaldırımcıların mesailerı bu şekilde değerlendirilmiştir¹¹⁸. Burada çalışan

115 Cevdet-Belediye, nu. 1833, 9 Zilhicce 1264.

116 Cevdet-Belediye, nu. 3089.

117 MD, nu. 64, s. 217, hüküm nu. 556; Ahmed Refik, aynı eser, s. 131-133.

118 Birinci hafta (8 Rebiülahır 1135-15 Rebiülahır 1135) arası 6 kişi, ikinci hafta (16 Rebiülahır 1135-23 Rebiülahır 1135) 5 kaldırmacı çalışmıştır (MAD, nu. 4752).

kaldırımcıların inşa ettikleri mesafe ölçülmüş ve 1 arşına (zırâ) 3 akça ödenmiştir¹¹⁹.

1730 yılında çeşitli esnaf ve sanatkârların ücretleri hakkında aşağıdaki tabloda mukayese yapmak için bir fikir edinilebilir :

Esnaflar	Çalıştıkları gün sayısı	Alınan gündelik (akça)	Toplam
Sıvacıyan	280	50	10870
Lâğımçıyan	43	50	13910
Taşçıyan	42	50	2280
Dıvarcıyan	57	40	2100
Kaldırımcıyan	5	3x320	960
Kafesçiyan	25	60	1500
Mutemedan ma taamiye	240	40	9600
Nakkaşan	776	60	39330
Rençberan	587	30	17908
Neccaran	1064	50	52745

Bu rakkamlar ve inşaat amelesi 1730 da Eyüp Halici sahilinde bulunan ve sultanlara ait yalıların tamir ve yenilenmesi için yapılan masrafa aittir¹²⁰. Kaldırımcı ücretinin diğer esnafa nazaran düşük bir seviyede olduğu dikkati çekmektedir. Burada kaldırıcılar 5 günde 320 zırâ karesi (terbi) yer inşa edip bunun zırâ 3 akça idi. Bu bakımdan ücret hesaplanması bakımından kaldırıcılar diğer bütün esnaftan ayrılmaktadır.

XVIII. yüzyılda yol mes'elelerinin önemi daha iyi anlaşıldığından bu yüzyılda sistemli bir şekilde olmasa bile yapılan muhtelif inşaat keşifleri böyle bir kanaat uyandırmaktadır. Bu kabilden olarak Anadolu'nun orta koluna isabet eden güzergâhın Ulukışla, Çiftehan, Gülek boğazı ve Çakıd hanı'na varıncaya kadar yolun iki tarafının bozulmuş kaldırımlarının keşfi yapılmıştır; Çakıd hanı'nın kible tarafından Kızoluk hanı'na kadar olan kaldırım 51200 zırâ mesafesinde idi; fakat temizlenecek, düzeltilecek yo-

119 Beher zırâ üç akçadan olmak üzere 96 zırâ uzunluğundaki yola 288 akça masraf gitmiştir (MAD, nu. 4752).

120 Bu inşaatın masrafı 22 Receb 1142 de hesaplanmıştır (MAD, nu. 8947, s. 296).

lun mesafesi 10300 zırâ idi¹²¹. Hükûmet bu gibi hallerde iki yol tutuyordu. Tahsisat olduğu takdirde parasını vererek kaldırımcılara inşa ettirmekte idi; böyle bir imkân yoksa vergiden muaf tutulmuş olarak bu şekildeki hizmetlere tayin edilmiş olan derbendcilere havale ettiriliyordu¹²². Buna benzer bir diğer misal 1729 yılına âiddir. 1729 da Gebze'den Şam civarında vaki Atş (عطاش) hanı'na kadar olan yolun kaldırım, köprü, han, hamam gibi binalarının da tamir ve yapımı ile ilgili plânın uygulanmasına teşebbüs edilmişti; bunun için 11 neccar, 21 divarcı, 21 taş kırıcı, 2 kurşuncu, 30 kaldırımcı, 11 lâgımcı ustası olmak üzere 96 kişi görevlendirilmiştir. Bütün bu işçiler hassa mimarlarından Hasan adlı bir zatın emrinde idiler¹²³. Görevlendirilen kaldırımcılardan 15 tanesi müslüman, 15 tanesi de hristiyan olup bu kaldırımcıların hepsi de kalfa Ali b. Abdullah'ın emrinde çalışacaklardı¹²⁴.

XVIII. yüzyıl başlarından XIX. yüzyıl ortalarına kadar kaldırımlarda yapılan inşaatın şu cinslerde olduğu tespit edilmiştir: cedit, üçte ikisi cedit taşdan olup geri kalanı mahlût, tamirat (meremmet), üçte biri cedit taşdan geri kalan üçte ikisi mahlût taştan, taş ilâvesile çivileme (mıhlama) denen kaldırım tamiri, zemini engebeli arazide toprak tesviyesi yapılması. Bu bakımdan kaldırımcı gündeliğinin kaç olduğunu gerçek olarak tespit edebilmek için onun yaptığı işin cinsine göre para aldığı unutulmaamalıdır. Yukarıda verilmiş olan tabloda görülen kaldırımcının aldığı 40 akça yevmiye de, taş temini de kaldırımcılara bırakıldığından, nisbet fazla gibi görünmektedir¹²⁵. Aslında sırf kaldırımcı gündeliği zırâ karesine göre hesaplanmakta olup 1723 de 6 akça idi. Bu yeni taş döşenerek düz bir satıhta yapılan inşaatla verilen rayıçtır; yoksa moloz taş (mahlût), üçte biri, üçte ikisi yeni taş kullanılarak yapılan kaldırımların her birinde ayrı ayrı ücret uygulanmaktadır. İleride vereceğimiz tablodan anlaşılacağı ve daha evvelden işaret edildiği gibi para değerindeki büyük oynamalar ilk tesirini bu şekilde hayatını çalışması ile kazanan zümreler üzerinde yapmış ve ücretler bazı devrelerde sâbit kalmakla beraber genel olarak muntazam bir tempo ile artmıştır. Para değerindeki düşüklüğe bir diğer misal de XVIII. yüzyıl sonlarına doğru akçanın yavaş yavaş değerini tüm olarak kaybetmesi ile onun

121 Emîri-III. Mustafa kısmı, nu. 8285: tarih 5 Safer 1172.

122 Cevdet-Nafia, nu. 1731.

123 MAD, nu. 3172, s. 94-96.

124 29 neferin gündeliği 1160 akça ediyordu (MAD, nu. 3172, s. 95).

125 MAD, nu. 3172, s. 96.

yerini 'para'nın alması ve ücretlerin de para ile ödenmesidir¹²⁶. Bu gelişme sonunda akça piyasadan yavaş yavaş çekilmiştir. Bununla beraber akça son devirlere kadar geniş ölçüde olmamakla beraber kullanılmakta devam etmiştir. İlişkide sunulan tabloda kaldırımın inşa şekillerine göre 1723 ile 1840 yılı arasında kaldırımçıya ödenen ücretlerin geçirdiği gelişme görülmektedir¹²⁷.

Yıl	Cedid	Mahlût 2/3 cedid taş	Meremmet	Mahlût 1/3 cedid	Mıhlama
1723	6	—	—	—	—
1730	5	—	—	—	—
1735	—	5	—	—	—
1758	12	6	—	—	—
1760	15	6,10	3 ; 3,5	10	—
1765	12	6	3	—	—
1775	—	6	3	—	—
1784	—	12	3	—	—
1790	12	9	3	6	4
1796	18	15	—	12	—
1803	—	21	12	18 ; 15	—
1804	50	20-30	—	24	18
1807	50	30	—	18-24	40

Burada görüldüğü gibi *cedid* (yeni), *süliûsân* (üçte ikisi), yeni taştan, *süliûs* (üçte biri yeni taştan), *meremmet* (tamir) gibi farklı kaldırım inşa şekilleri tatbik edilmekte idi. Ayrıca '*mıhlama*' veya '*çivileme*' denen yoldaki bozuk taşların yerine yeni taşı diklemesine çivi gibi bir küskü vasıtasile vurarak yerleştirme şeklinde ifade edilen tamir şekli de vardır. Görüldüğü gibi 1723 yılındaki kaldırımçı râyici 1588 yılındakine nazaran inmiştir. Di-

126 Akçanın daima değişikliğe uğraması ve akça miktarının artması sonucunda yeni bir ufak paranın tedavüle çıkarılmasına ihtiyaç gösterildi ki o da «para» idi. Para aslında daha evvelde mevcut idi. Meselâ Kanunî devrinde para iki akça değerinde idi. III. Murad'ın son yıllarında değeri 2,5 akça olmuş idi. XVII. yüzyıl sonları ile XVIII. yüz yıl başlarında 1 para 4 akça ediyordu (bk. İbrahim Artuk, *Para maddesi, İslâm Ansiklopedisi*).

127 Bu tablo aşağıda numaraları verilmiş olan belgelerden derlenmek suretile ile meydana getirilmiştir. Cevdet-Belediye, nu. 4168, 4374, 3902, 703, 2968, 6861, 6368, 5083, 6955, 5285, 3826, 4044, 37, 3382, 3347, 1075, 3216, 6955, 6616.

ğer bir deyim ile Damad İbrahim Paşa devrinde görülen nisbî sükûn ve istikrar sebeble paranın değerlenmesi ile ücretlerde bir düşme olmuştur. Fakat 1750 lerde kaldırımcı ücretinin iki misline çıktığı görülüyor. 1800 yıllarına kadar bu son durum bir istikrar olduğunu isbat eder şekilde aşağı yukarı böyle devam etmiştir. 1803 den itibaren çeşitli yollar için kaldırımcılara ödenen ücretlerde yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi bazısında üçte bir nisbetinde bazısında ise 2,5 misliden fazla bir artış olduğu müşahade edilmektedir. Burada dikkat edilen husus, ocaktan çıkarılan yeni taşın pahalı olduğu bu bakımdan çoğunlukla moloz taşla karışık olarak kullanıldığıdır. Bazı yerlerde yapılan yol inşaatında zemine toprak döşendikten sonra yolun bir kenarına gerekli istinad duvarı inşa edilmekte idi; bu şekilde olan yolun zırâ karesi yeni taş kullanılan yoldan daha pahalıya çıkmakta idi. Bunun bir diğer sebebi bu devirde İstanbul'da bina inşaatının artması ve ocaklardan çıkan taşların çoğunlukla buralarda kullanılmasından ileri gelmiştir.

1805-1840 yılları arasındaki çeşitli kaldırımlar ve bunları yapan kaldırımcılara ödenen ücretler de aynı şekilde bir tablo halinde gösterilmiştir¹²⁸. Bundan fiyatlarda büyük dalgalanmalar olduğu anlaşılmaktadır.

Yıl	Cedid	Sülüs derece cedid taş ilâvesi	Sınıf derece cedid taş ilâvesi	Mahlûten	Ekseri cedid taştan
1805	60	24-30	51,45-56	21,36-40	48
				30,36	—
1809	40(?)	36	—	30,36	40
1812	—	30	—	36,40	36
				42,45	—
1815	—	48	54	—	51
1820	—	51	51-54	57	47
1828	156	60	—	90	—
1835	—	240	240	—	—
1840	90	—	—	—	—

Burada gösterilmeyen bir husus daha vardı ki o da zeminin düzlenme-

¹²⁸ Cevdet-Belediye, nu. 84, 1417, 1612, 1616, 1626, 2030, 2037, 2742, 2943, 3159, 3482, 4885.

si veya çukur yerlerin getirilen moloz ve toprakla doldurularak tesviye edilmesidir. Bunun ücreti aşağı yukarı 1820 ile 1840 yılları arasında 60 akça olarak sâbit kalmıştır. Yukarıdaki rakkamların değeri akça olarak verilmiştir¹²⁹. Belgelerde, evvelce işâret edildiği gibi ücretler, bazan de artık XVIII. yüzyıl sonlarından itibaren, kullanılmaya başlanan 'para' ile de tespit edilmiştir. Fakat kaldırımcı ücretleri akça olarak ifade edildiği zaman zırâ karenin karşılığında yaptıklarının karşılığı demektir; bu hususda verilmiş her iki tablo bu esas üzerinedir. Para olarak belirtildiği zaman ise bir günlük yevmiyesini ifade etmektedir. Meselâ 1811 yılında kaldırımcı yevmiyesi 60 para idi¹³⁰. 1814 yılında ise kaldırımcı yevmiyesi 70 para olmuştu¹³¹. Bir kaldırımcının günde kaç zırâ kare yol işlediği şimdilik tespit edilememektedir. Fakat bu hususda elde bir delil vardır ki o da 1814 tarihinde kaldırımcının tamir için işlediği her zırâ kare için 4 para aldığıdır. Buna göre 70 para 4 akçaya bölünürse 17,5 zıra eder ki bir günde işledikleri azami yol demektir. Tabî bu yeterli bir rakkam değildir.

VI. *Tanzimat'tan sonra yol inşa telâkkisi ve tatbikatı*

İhtisab nezareti tarafından yürütülen şehir yolları, evvelce işâret edildiği gibi 1831 de «Ebniye-i hassa müdirliği» nin kurulmasından sonra bu dâirenin idâresine verildi. Tanzimat'tan sonra yol mes'elesi hususunda devlet adamlarının zihniyetinde yavaş yavaş değişiklikler olmağa başlamıştır. Bir belgeden anlaşıldığına göre İstanbul'daki yol mes'elesi ile uğraşmak üzere bir «Kaldırım müdürlüğü» teşkil edilmişti¹³². Böyle bir memuriyet olmakla beraber mahalle aralarındaki sokak ve caddelerin tamiri, yapımı için gene de mahalle ahalisinin müracaat ederek dikkati çekmeleri icab etmekte idi¹³³. Bu müracaattan sonra Ebniye-i Hassa müdürlüğü tarafından ta-

129 1840 yılında Yenibahçe civarında Şehremini yokusunun kaldırımlarının yeniden yapılması sebebiyle tespit edilen rakkamlarda kaldırımın nısıf derecede yeni taş olursa 90, tamiri gerekirse 20 akça olarak yapılacağı tespit edilmiştir (Cevdet-Belediye, nu. 5646).

130 Osman Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, İstanbul 1922, I, s. 1084.

131 Ahmed Refik, *Hicrî Onüçüncü Asırda İstanbul Hayatı (1200-1255)*, İstanbul 1932, s. 21, 22, 24.

132 Cevdet-Belediye, nu. 3482.

133 Murad Paşa camii mahallesi ahalisinin arzu halleri için bk. Cevdet-Belediye, nu. 5105, 18 Muharrem 1263; Cevdet-Belediye, nu. 4350. Mevlevihane kapısı yolunda Yayla bakkalı bitişliğinden Evliya câmiine kadar kaldırımlarının mahalle ahalisinin istidaları üzerine tamiri hakkında bk. Cevdet-Belediye, nu. 6411, 26 Receb 1265.

miri veya yapılması istenen yolların keşfi yaptırılmaktadır. Meselâ Murad Paşa mahallesinde bulunan Sülüklü çeşme sokağında 15 yıldır bakımsız kalan kaldırımlar için Murad Paşa mahallesi ahalisi arzıhal ile müracaat ettikten sonra yapılması istenen yolun keşfi yaptırılmıştır¹³⁴. Bu keşif gene evvelce olduğu gibi bir mimar halifesi tarafından yapılmaktadır¹³⁵. Artık şehirdeki bütün inşaat işleri ile meşgul olan *Ebniye-i hassa müdürlüğü* de bazı değişiklikler geçirmiştir. İstanbul'un yapı ve yol mes'eleleri ile 1868 yılına kadar *Ebniye-i hassa müdürlüğü* meşgul bulunmuştur. Fakat bu faaliyet 1868 yılından sonra şehiremâneti idâresine devredilerek onun tarafından yapılır olmuştur¹³⁶.

Daha evvel işaret edildiği gibi yavaş yavaş devrin modern yol telâkki-si tatbik edilmeye ve caddeler '*usûl-ı cedide*'ye göre tanzim edilmeye, inşa edilmeye başladı. Buna göre cadde sokaklarının sekizer, sokak içlerinin altışar arşın genişliğinde yapılmasına dikkat edildi; sokak aralarında evlerde şahnişin ve cunba ile evlerin üzerlerine cihannuma yaptırılmaması da kararlaştırılmıştır¹³⁷. Fakat bu durum sık sık büyük yangınlara maruz kalan İstanbul ve İzmir gibi şehirlerdeki yangın mahallerinin düzenlenmesi sırasında uygulanabilen bir husus olmuştur; şehir imar haritalarının başlangıcı da bu devirde olup, yangın mahallerini tespit için ilk defa uygulanmıştır¹³⁸. Yeni usûle göre yol yapımı tahmine göre 1835 tarihlerinden sonra başlamıştır. Bu hususda bütün tahsisat evvelce keşfi, tahmini yapıldıktan sonra Maliye Nezareti tarafından verilmekte idi¹³⁹. Yollarının yapılmasını isteyen bir mahalle halkı istida ile müracaat etmekte ve bu müracaatları İhtisab nâzırı ile Ebniye-i hassa müdürü'ne havale edilmekte idi; bunlar tarafından yolun keşfi yaptırıldıktan sonra keşif defteri gönderilmekte, bu suretle yolun kaç çıkacağı tahmini bir şekilde hesaplandıktan sonra gerekli tahsisatı yapması için maliye nâzırına havale edilmektedir¹⁴⁰. Yollar hususunda bir

134 Cevdet-Belediye, nu. 3545, 3774.

135 Cevdet-Belediye, nu. 7217, 3 Rebiülahır 1259.

136 Sıddık Tümerkan, *Türkiye'de Belediyeler*, İstanbul 1946, s. 34.

137 Cevdet-Belediye, nu. 5791, 17 Receb 1261. Bu hususda XVIII. yüz yılda da inşaat nizamı uygulanmakta idi. Buna göre evlerin üzerlerine «tahtapuş» yapılması (Ahmed Refik, *Hicri On ikinci asırda İstanbul hayatı*, İstanbul 1930, s. 158, 159), damların ahşap olarak inşası, şahnişinlerin sokağı kaplıyacak şekilde uzun yapılmasına izin verilmemekte idi (*aynı eser*, 66, 67).

138 Cevdet-Belediye, nu. 5078, 19 Receb 1261.

139 Cevdet-Belediye, nu. 3776. Krş. Osman Ergin, *aynı eser*, I, 1064.

140 Cevdet-Belediye, nu. 5270, 4294.

diğer nokta da bu devirde kanalizasyon mes'elesinin de ele alınmaya başlandıdır¹⁴¹.

Önemli bir nokta 1850 yıllarından itibaren kaldırım kelimesinin artık yaya kaldırımı manasında kullanılmaya başlanmış olunmasıdır. Çünkü bununla ilgili belgelerde kaldırım ve yolların tamiri gibi ibareler bu hususu açıkça ortaya koymaktadır¹⁴². Bununla beraber kaldırım veya yol inşa eden kimselere gene kaldırımcı denmekte devam etmiştir. 1848 yıllarında İstanbul'da büyük bir inşa faaliyeti görülmektedir. Bu tarihten sonra yapılacak her türlü inşa faaliyeti -yol ve binâ- 1848 tarihli ebniye nizâm-nâmesi ile tanzim edilecektir¹⁴³. 1848-49 yıllarında muhtelif semtlerde 19 ayrı yöndeki yolun inşa edildiği görülmektedir. Bu yolların inşa masrafı artık bütçeden ayrılmaya başlanmış bulunan «kaldırım tertibatı»ndan ödenmektedir¹⁴⁴. Devrin modern yol yapım şekli olan «şose» teriminin de aralıklı olarak kullanıldığı görülmektedir. Fakat bu kullanış bu tarzda yeni yapılan yollar için kullanılma şeklinde olmuştur. Bunun zikredilişi «şose kaldırım-larının» şeklindedir¹⁴⁵. Esasen şose yol inşaatının Türkiye'de yerleşmesi bu tarihlerde olmuştur. Şehir imar haritalarının yapılış ve tatbiki XIX. yüzyılın ortalarından itibaren başlamıştır. Fakat bu uygulama o tarihlerde sık sık zuhur eden geniş yangın mahallerinin tespiti ve yeniden imarı sadedinde yapılmıştır. Yani yangında yanmış olan ev ve dükkân arsalarının yeniden düzenlenmesi için yolların genişletilmesi ve düzeltilmesi hususlarına bir memûr tayin edilmesi ile yangın mahallerinin haritalarının yapılmış olması bu hususlarda yapılmış ilk uygulamalardır¹⁴⁶. Bu hususda bilinen ilk harita 1839 tarihinde tanzim edilmiş olmalıdır. Bu tarihi taşıyan şehir yollarının inşaa hususunda yeni fikirler ihtiva eden hükümde şu önemli yenilikler bulunmaktadır : Büyük caddelerin genişliği 20 zırâ olup, bunun 12 zırâ araba

141 Cevdet-Belediye, nu. 3466.

142 «Beğlerbeği sahilsarayından İbrahim Ağa çayırı ile çamlıcalar ve Ayrılık çeşmesi'nden Haydar Paşa ve Kavak iskeleleriyle Selimiye kışlası'na kadar kaldırım ve yolların tamir ve tesviyesi hitâm bulmuş olmasıyle...» (Cevdet-Belediye, nu. 7446, 19 Cemaziyulevvel 1266).

143 Osman Ergin, *aynı eser*, I, s. 1098-1104.

144 Cevdet-Belediye, nu. 5765, 3466, 5749, 5716, 5709, 5743, 5715.

145 «Beğlerbeği sahilsaray-ı humâyûnu İmani ağzından İstavroz câmiâ önüne varınca şose kaldırım-larının tarafeyninde vâkıı hendeklerin memlû olması cihetle tahliyesi zımında ebniye meclisi tarafından mahsûs me'mûr irsâl olunarak kâffe-i mesârif-i tamiriyesi...» (Cevdet-Belediye, nu. 6501, 28 Rebiülahır 1269).

146 Cevdet-Belediye, nu. 5078 (19 Receb 1261), 3804 (25 Zilhicce 1272).

ve beygirlerin geçmesi için yolun sağ ve solunda dörder zirâlık mesafe ya-
ya kaldırımları için ayrılacaktı. Ayrıca yolun her iki tarafına da ağaçlar di-
kilecekti¹⁴⁷. Daha evvel işaret edildiği gibi imar haritalarının daha doğru-
su plânlarının ilk uygulanması yangın mahallerinin tanzimi için yapılmış-
tır. Bu hususda ilk zamanlar yabancı elemanlar kullanılmıştır. Meşhûr Ak-
saray yangınında yanmış yerleri tanzime bir yabancı memur edilmişti; bu
zâtın yaptığı haritaya göre yanmış olan mahal 235 parçadan ibaret idi; fa-
kat bunlardan bazıları daha evvelki yangında yanmış olduklarından çoğu yo-
la terk edilmiş olduğu halde şimdi yeni tarz'da tarla hesabı ile sokakların
tanzim ve tesviye edildiği halde her bir arsa sahibine yüzde bir arşın nisbe-
tinde zayıyat vuku bulacağından bu gibi şikâyetlere itibar olunmaması isten-
miştir¹⁴⁸. Bu devirde artık yollar ve kaldırımlar *usûl-i cedîde*'ye göre yapıl-
maya ve tanzim edilmeye başlanmıştır¹⁴⁹. Bundan kasdedilen yolların da-
ha geniş inşa edilmeleri ve tesfiyelerine, daha doğrusu düzgünlüklerine, ev-
velce olduğundan daha fazla dikkat edilmesidir¹⁵⁰. Bu bakımdan yolların
ve kaldırımların geleneksel İstanbul kaldırımlarından daha geniş yapılması
usûl-i cedîde'nin esâsını teşkil etmektedir. Yol sistemi ile paralel olarak in-
şa tekniğinde de yenilikler yapılmıştır. Bu devirde imparatorluğun muhtelif
yerlerinde yapılmaya başlanan şose yolu inşa faaliyetlerinde yabancı mü-
hendisler kullanılmışlardır. Meselâ 1858 yılında inşa edilen Gemlik yolun-
da 4 adet Eflâklî mühendis görevlendirilmişti; bununla beraber Mühendis-
hane'de okumuş olan Türk mühendisler de yabancı mühendislerin yanı sıra
yol inşaatında görevlendirilmişlerdi¹⁵¹. Batı yol tekniği süratli olmamakla
beraber yavaş bir tempo ile memlekete girmeye başlamıştır. Yolların düz-
gün olması için yapılan tespitte kullanılan ve harita yapımında daima mü-
racaat edilen bir alet 1856 yıllarında yollarda kullanılmaya başlanmıştır.
O devir Türk belgelerinde «*dürbînli pusula*» (teodolit) diye ifade edilen bu
alet İstanbul ile Beşiktaş, Ortaköy, Tophane, Beyoğlu, Galata, Kasımpaşa'-
daki yol ve sokaklarla, hanelerin haritalarını «tersim etmek üzere» kullanıl-
mak için askerîyeden celbedilen haritacı subaylar tarafından kullanılmakta
idi¹⁵². Diğer önemli bir husus da cadde ve sokak isimlerini ihtiva eden lev-

147 Osman Ergin, *aynı eser*, I, 1064.

148 Cevdet-Belediye, nu. 3798 (8 Cemaziyülevvel 1273).

149 Cevdet-Belediye, nu. 3776 (11 Safer 1263).

150 Cevdet-Belediye, nu. 3798 (8 Cemaziyülevvel 1273).

151 Cevdet-İktisat, nu. 485.

152 Bu husus için 4 adet «*dürbînli pusula*» yani teodolit bulunmasına
ihtiyaç gösterildiğinden satın alınmasına karar verilerek masraflarının «kaldı-

haların sokaklara konması da XIX. yüzyılın ortalarında tatbik edilmeye başlanmıştır¹⁵³.

İstanbul'da büyük çapta şehir yollarının inşaa faaliyetine Abdülaziz devrinde açılan «*Sergi-i Osmanî*» vesilesi ile başlanmıştır¹⁵⁴. Bu gibi resmî vesilelerin dışında şehir yolları ve sokaklarının ahalinin müracaatı üzerine yaptırıldığı belirtilmelidir¹⁵⁵. Bu devirde kaldırımların iki şekilde inşaa edilmek üzere ihale edildiği göze çarpmaktadır; o tarihte artık belediyeye bağlı yol yapımında kullanılan görevli ve maaşını idareden alan bir amele vardı. Bunlar bugünkü «fen işleri» dairesinin faaliyetine paralel bir çalışma düzeni içinde idiler. Diğer de bunun dışında serbest çalışan kaldırımcılardır; duruma göre, sıkışık zamanlarda hangisi devlete daha ucuza gelirse yapılacak iş ona verilir¹⁵⁶. İnşaa edilecek yolların masrafları için ayrı bir «kaldırım tahsisatı» olmakla beraber bu da Maliye Nezâretinin kontrolü altında verilmektedir¹⁵⁷.

İnşaa edilen kaldırımların inşaa bedeli kaldırımcılara gene «*zırâ: kare*» karşılığı ne tutarsa o şekilde ödenmektedir. 1863 yıllarında bir kaldırımcının yolun «*zırâ karesini*» 90 para'ya yaptığı tespit edilmiştir. Bundan yirmi yıl kadar önce Topkapı dışındaki posta yolunda yapılan tamirat için bir «*zırâ: karesine*» 1,5 kuruş ödenmiştir¹⁵⁸. Yol yapımı ya emânet sureti ile ya da münakasa sureti ile ihale edilmektedir; hangisi hazine için istifadeli ve

rım tertibatından» verilmesi 10 Ekim 1856 da uygun görülmüştür (İrade-Dahiliye, nu. 23647).

153 Meselâ 1864 tarihli bir belge bu hususda aydınlatıcıdır. Zikredilen tarihte «*İstanbul ve tevâbiâ cadde ve sokaklarına*» konulacak levhaları yazanların ücretlerinin haftadan haftaya verilmesine dâir bir belge bu konuda fikir vermektedir (Cevdet-Belediye, nu. 2851).

154 «*Sergi-i Osmanî için komisyon marifetiyle tesviye kılman kaldırımların mesârifi olan...*» (İrade-Meclis-i Vâlâ, nu. 22235).

155 İrade-Meclis-i Vâlâ, nu. 22217, 22757, 22789.

156 «*eğerci kaldırımlar için muvazzaf amele tayin olunmuş ise de anlar muntazam kaldırımların tesviyesine me'mûr olup iş bu mahaller mücedded süretinde ve hâricdeki kaldırımcılar marifetiyle yaptırılmış idüğüne ve mesârif-i marûza derece-i mütedile de göründüğüne binâen hazinece icra-yı mahsûbu husûsunun Mâliye nezâretine havâlesi ve Nâfıa dâiresine dahi beyân-ı havâle buyurulması tezekkür kılındı...*» (İrade-Meclis-i Vâlâ, nu. 22502).

157 İrade-Meclis-i Vâlâ, nu. 22987; Cevdet-Belediye, nu. 1714. (15 Rebi-ülâhır 1283).

158 Yapılan tamiratın «mesahası» 1320 zırâ: kare idi (Cevdet-Belediye, nu. 3774 (7 Rebi-ülâhır 1259)).

ucuz işe o şekil tercih edilmektedir¹⁵⁹. Meselâ 1849 tarihinde Beylerbeyi sarayı limanı'nın ağzından İstavroz camiine kadar olan «şose» kaldırımlarının her iki tarafındaki hendeklerin dolu olmasından dolayı boşaltılması hususunda «Ebniye meclisi» tarafından bir memur gönderilmişti; bu suretle inşaatın 5224 kuruşa yapılabileceği tespit edilmiştir. Usûlüne göre bunun Nafia meclisinde münakasası icrâ edilerek 500 kuruş noksanı ile 4724 kuruştan Artin Kalfa üzerinde kaldığı kararlaştırılmıştı. Bundan daha aşağı miktara yapabileceğini belirten bir başka istekli çıkmadığından işin yapılması Artin Kalfanın üzerinde kalmış ve onun işi belirtilen şartlar altında yapacağını ifade eden taahhüdü (kontrato) Ticaret Nâzırı'nın fermanı ile ilgili idareye havale edilmişti; fakat, Ticaret Nâzırı da bu mikdarı (4724 kuruşu) fazla bulduğundan dolayı mes'ele «Ebniye-i Hassa Müdürlüğü» ne havale edilmiştir. Adı geçen müdürlük bu yol inşaatını 500 kuruş daha noksanı ile (4224 kuruşa) yapabileceğini taahhüd ettiğinden işe başlanamamış ve inşaatı «Ebniye-i Hassa Müdürlüğü» ne verilme zarureti hâsıl olmuştu. Bunun üzerine Artin Kalfa inşaatı başlamış olduğunu hatta tamamlanmak üzere olduğunu ifade ile 4224 kuruşa yapmayı kabul etmiştir¹⁶⁰. Münakasası yapılan işlerden acele olmayanlar «irâde'ye» ihtiyaç gösterdiği için irâde çıkmadan yapılmamaları bir genel kaide idi¹⁶¹.

Sonuç

1866 yılında Nafia Nezâretine bağlı «ıslah-ı turuk komisyonu» adı ile bir komisyon kurulmuştu; bu komisyonun görevleri 1868 de şehremâneti idaresine devredilmiştir; aynı yıl evvelce «Ebniye-i hassa müdürlüğü» tarafından yapılan yol ve inşaat işleri de Şehremânetine intikal ettirildi¹⁶².

1864 de çıkan yukarıda bahsi geçen «Turuk ve ebniye nizamnâmesi»nde bina ve sokakların yapılış tarzı ve genişlikleri tespit edilmiştir. Buna göre sokaklar genişlik bakımından üçe ayrılmaktadır; birinci sınıf sokaklar 15, ikinci sınıf sokaklar, 12, üçüncü sınıf sokaklar 6 arşın genişliğinde ola-

159 «mecmu, kaldırımlar zırâına bî't-taksim beher zırâa doksanar pâreye geldiği anlaşılmış olduğundan zikr olan kaldırımların ber mûcib-i keşf emâneten yapıldırması ve yahud münakasasının icrâ kılınması...» (İrâde-Meclis-i Vâlâ, nu. 22681).

160 Cevdet-Belediye, nu. 6501 (28 Rebiülahır 1269).

161 Cevdet-Belediye, nu. 6501.

162 Siddık Tümerkan, aynı eser, s. 35, 36.

caktır. Her sokağın mevkii belediye tarafından yaptırılan haritalarla tespit edilecekti; sokakların genişletilmesi için alınacak yerler sahipleri tarafından belediyeye parasız olarak terkedilecekti. Yeniden sokak açılması gerekirse sokağın açılması dolayısı ile yer vermek zorunda kalan mülk sahiplerinin haklarını korumak için biri belediye, diğeri mal sahibinin tayin ettiği iki tahminci (muhammin) tarafından o toprağın değeri takdir olunacaktı. Bu hususta anlaşmazlık çıkarsa belediyenin tayin ettiği üçüncü muhammin mülkün değerini kesin olarak tespit edecekti. Yangın yerlerinin tanzim haritalarında yeni açılacak yollar gösterilecek ve burada yola giden arsaların bedelleri sâhiplerine ödenecekti. Yeni yol açılması veya bazı yolların yönlerinin değiştirilmesi sebebi ile ellerinde bina inşasına yetmiyen çok küçük arsa kalanların arsaları satın alınacaktı¹⁶³. Şehremâneti idaresinin kuruluşundan sonra 1864 tarihli «*Turuk ve ebniye nizamnâmesi*» nin hükümleri 1882 yılına kadar tatbik edilegelmiştir. Bu nizamname 19 Nisan 1882 (23 Zilhicce 1299) tarihli «*ebniye kanunu*» ile yürürlükten kaldırılmıştır. Bununla beraber 1864 yılındaki nizamnamede, 1867 yılında kısmî bazı değişiklikler yapılmıştır. Bu değişikliklerden biri belediyeler tarafından yapılacak kaldırım ve yol masraflarının yolların iki tarafında bulunan han, dükkân ve diğer binaların cephelerine göre taksim edilerek mülk sahiplerinden alınacağı, bu masrafa katılamıyacak durumda olanların hisselerine düşen masrafın belediye sandığından karşılanacağı tespit edilmiştir¹⁶⁴.

1882 tarihli nizam-nâmede şehir sokakları 5 sınıfa ayrılmakta idi; birinci sınıf genişliği en aşağı 20 zırâ, ikinci sınıf genişliği en aşağı 15 zırâ, üçüncü sınıf genişliği en aşağı 12 zırâ, dördüncü sınıf genişliği en aşağı 10 zırâ, beşinci sınıf genişliği en aşağı 8 zırâ olan sokaklar. Sokakların bu şekilde sınıflandırılması İstanbul'da belediye dairelerinin bildirmeleri üzerine Şehremâneti, İstanbul dışındaki taşra şehirlerinde belediye meclislerinin tespiti üzerine idare meclisleri tarafından yapılmaktadır. Her sokağın başına, genişliğinin ne kadar olacağını gösterir levhalar konacaktır; iskele ve genel meydanlarla mabed avlularında bina yapılması yasaklanmıştı. Yeniden sokak açılması veya genişletilmesi kararlaştırılan yerlerin mufassal haritaları

¹⁶³ Yeni yapılacak evlerin cumba, balkon ve saire gibi sokağa olan çıkıntılarının ölçüleri ve binaların yükseklikleri tayin edilmiştir; evlerin yüksekliği kârgir binalarda 24, ahşap binalarda 16 arşın olacaktı; aynı şekilde bina bacaları da taş veya tuğladan yapılacaktı (Sıddık Tümerkan, *aynı eser*, s. 35, 36).

¹⁶⁴ Osman Ergin, *aynı eser*, I, 1069; Sıddık Tümerkan, *aynı eser*, s. 43.

yapılacaktı ve bu hususta tanzim edilen imar plânına itirazları olan kimse-ler 15 gün içinde müracaat etmek zorunda idiler¹⁶⁵. 1912 de mükellefler-den alınan yol vergisi bu konuda şehremâneti'nin en belli başlı gelir kay-nağını teşkil etmekte idi. Yukarıda belirtilen 1882 tarihli kanunun bazı hü-kümleri de 1922 (1341) tarih ve 642 sayılı kanunla değiştirilmiştir¹⁶⁶.

1879 yılında evvelce ortaya atılan ve batıdan adapte edilen bir takım fikirlerin tesiri ile ilk defa olarak bütün imparatorluk topraklarını içine alan bir karayolları projesinin ele alındığı dikkati çekmektedir. Bu proje Nafia Nâzırı Hasan Fehmi Efendi tarafından ayrıntılı olarak Bâb-ı âlî'ye takdim olunmuş bir lâyhada beyan edilmiştir¹⁶⁷. Daha sonra görülen yol inşa faa-liyeti aşağı yukarı bu projenin bir nevi uygulaması gibidir. Bunu takiben yol mes'elelerinin teknik yönden ele alındığı ve çeşitli inşa şartnamelerinin hazırlandığı görülmektedir. İnşa malzemelerinin vasıfları ve hazırlanması bu tip şartnamelerin en önemli maddelerini teşkil etmektedir¹⁶⁸.

Kaldırımcılara gelince : 1868 de belediye teşkilâtında yapılan değişik-likle eşit olarak bütün esnaf teşkilâtı doğrudan doğruya belediye'nin kont-rolu altına alındı. Bu arada kaldırımçı esnafı da belediye mevzuatı içinde mütalaa edilmeye başlandı. Bu esnaf devletin sonuna kadar mevcudiyetini muhafaza etmiştir. 1911-1912 yıllarında kaldırımçıların devlete yılda 25 kuruş vergi verdikleri tespit edilmiştir¹⁶⁹. 1912 de şehremâneti esnaf teşek-küllerinde yeni bir değişiklik yaptı; buna göre her esnaf ayrı bir cemiyet hâ-linde teşkilâtlanacaktı. Esnaf kethüdâlıkları kaldırılıp onların yerlerine her cemiyetin mes'ul bir kâtibi almıştır¹⁷⁰.

165 Sıddık Tümerkan, *aynı eser*, 182.

166 Sıddık Tümerkan, 114, 115, 116.

167 *Nafia Nâzırı Hasan Fehmi Efendi hazretleri tarafından Bâb-ı âlî'ye takdim olunan lâyhâ ve teferruatı mecmuasıdır*, İstanbul 1297. Bu lâyhada karayolları ile birlikte demiryolları ve limanlara dâir inşaat proje ve tasarıları da bulunmaktadır. Celâl Dincer İrade Tasnifinin Meclis-i Mahsus kısmında (nu. 3325, umur-ı nafia) bulunan aslını yeni harflerle yayınladı (*Osmanlı ve-zirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun bāyındırlık işlerine dâir hazır-ladığı Lâyhâ, Belgeler*, TTK, V-VIII, 9-121. Ankara 1968-1971 s. 153-233). Fa-kat lâyiha'nın ilk yayınlanışından bahis etmemektedir.

168 Bk. *Memâlik-i Osmaniye'de inşa olunacak turuk ve me'abirin ameli-yât-ı turâbiyesine ve şose ve kârgir inşaatına dâir şart-nâme-i umûmî lâyiha-sı*, İstanbul 1326.

169 Osman Ergin, *aynı eser*, II, 399.

170 Osman Ergin, *aynı eser*, V, 890.

Son bir söz de yolların inşa tekniklerini, husûsiyetlerini gösteren eski örneklerle bugün rastlayamamış olduğumuz hakkında söylemek istiyoruz. Türkiye'de şehirler o kadar sür'atle değişmektedir ki eski Türk yol inşa tekniği ve husûsiyetini aksettiren örneklerin yerlerini modern yolların aldığını belirtmek yerinde olur. Esasen bu ayrı bir araştırma konusudur.

1

Silivri kadısına hüküm ki,

*Nefs-i Silivri'de sâkin olan kaldırımcı zimmîler arz-ı hâl sunup beş altı yıldan berü Silivri yolunda bazı kimesneler kaldırım işletdürüp ve işliyen kaldırımcıların anda sâkin olandan gayrileri vilâyetlerine gidüp yerlû olan kaldırımcılardan Vatac(?) nâm âmil ol zamanda işlenen kaldırımın öşrün taleb edüp bize zulm ve hayf etdükde ve senden bu bâbda öşr-i külli [taleb] edüp sicil eyledüğün bildirdiler. İmdi bu bâbda mes'ûl ölmüşsündür. Buyurdum ki, vardukda bu husûsda tefâtş eyleyüp göresün beş altı yıldanberü işlenen kaldırımdan âmil-i mezbûr öşr taleb edüp bunları rencide ederse men' eyleyüp rencide etdürmeyesün, fi 22 Rebiülâhır sene 986, (MD, nu. 35, s. 28, hüküm 63)**

2

*Dergâh-ı mu'allâ çavuşlarından olup sâbika Su-yolu nâzırı olan Davud Çavuş'a** hüküm ki,*

Hâlâ kaldırımcılar nâzırı olan Davud'un kaldırımcılar ile araba geçdüğü kaldırımlar ile yaya kaldırımlarının binâları husûsunda nizâ'ları olup mâbeynlerin ta'yin için bir ehl-i vukuf kimesne mubâşir olması taleb eylemeğin senün hüsn-i istikamet ile vukuf ve şu'uruna i'timâd-ı humâyûnunu olduğu ecilden sen mubâşir olmak emr edüp buyurdum ki, vusûl buldukda müşârünileyh kaldırım nâzırı olan Davud ile ve kaldırımcılar ile mahall-i nizâ'ın üzerine varup görüp dahi vech ü münâsib olduğu yere araba geçdüğü kaldırımlar ile yaya kaldırımlarının ahvâlin görüp ana göre bahaların takdîr eyleyüp mâbeynlerin fasl eyliyesin anın gibi inâd ve muhalefet eder

* «Bu hüküm Affan (?) nam zimmiye verildi».

** Mimar Sinan'ın ölümü üzerine, onun yerine Baş-mimar olan Davud Ağa.

kimesne var ise isim ve resmleriyle yazup südde-i sa'âdetime arz eyliyesün,
fî 2 Ramazan sene 992,

(MD, nu. 53, s. 154, hüküm 450).

3

İstanbul kadısına hüküm ki,

Mahmiye-i mezbûrede olan kaldırımcılar rıka-ı ref' edüp bundan ak-dem mahmiye-i mezbûrda ve Kırkçeşme suyu yollarının kaldırımı bâbında Beytül-mâl emînî müteveffa'nın sülüis malından versün deyu ferman-ı şerîfi olup mahalle imamları ve müezzinleri ve sâir cemâ'at mâni' olup kaldırım için verilecek sülüis malı hacc-i şerîfe ve cüz (?) ve tescil ta'yîn etmişdür deyu vermeyüp ve sülüis mal kaldırımı sarf olmak evlâdur deyu hakkında fetva-yı şerîf dahı olup bu bâbda sülüis mal cem' edüp lâzım oldukda mahalline sarf etmek için bir müstakim emîn nâşb olunmasın recâ etdikleri ecilden buyurdum ki, vardukda bu husûsa bi'z-zât mukayyed olup taht-ı kazanda vâkı' olan imamlara ve müezzinlere ve sâir cemâ'ate ve olan nâiblere gereği gibi tenbîh ve te'kid eyliyesün ki müteveffa'nun muhallefâtı eger beytül-mâlê râci ve eger şerî ile vârislerine intikal eyler fetva-yı şerîfe mucebince gayrı nesneye dahı olmayup su-yolu nâzırı Davud Çavuş ma'rifetiyle sülüis maldan her ne kabz olunur ise defter edüp sicill-i mahfû[za] sebt edüp ihtiyac oldukda senün ma'rifetünle kaldırımara sarf ola,

Kaldırımcılar kethüdasına verildi, fî 3 Rebiülahir sene 985,

(MD, nu. 31, s. 112, hüküm 273).

4

Avlonya beğine ve Arnabud Belgrad* kadısına hüküm ki,

Belgrad kazasına tâbî Yuvar () nâm karyeden Mülhid nâm zimmi taşçı olup mîrîye müte'allik olan binâlara taş kesegelmegin mîr-hûm babam türbe-i şerîfesine lâzım olan taşı tedârük eylemek için peşin 3.000 akça ve Ayasofya-i kebîr binası mühimmi için 1000 akça ve düstûr-ı

* Bugünkü Berat'ın diğer ismi.

ekrem Vezîr-i a'zam Mehmed Paşa* kapusu önünde binâ olunan câmi'i mühimmi için 1000 akça bi'l-fi'l kaldırımcılar kethüdası olan Sinan yedinde teslim olup zikr olan binâlara lâzım olan taşı kesüp edâ eylemeden fevî olup peşin verilen akça zimmetinde kalup bunda olan muhallefâtı edâsına kifâyet eylemeyüp karye-i mezbûrede olan olduğu ilâm olmağın mürd olan mezbûr zimminin karye-i mezbûrede emlâki satılup peşin verilen akça tahsîl ve irsâl olunmak emr edüp buyurdum ki Ahmed Çavuş vusûl buldukda mezkûrun anda olan emlâk ve esbâbı ve sâir muhallefâtı ne ise zabt eyleyüp dahı esbab-ı muhallefâtı zimmetinde kalan zimmetine vefa eylemez ise vâkı' olan emlâkin kalan deyni mikdarı akçayı alup kabz eyleyüp mezbûr Çavuş ile irsâl eyliyesin, fi 24 Rebiülâhur sene 985,

18 Rebiülâhur sene 985 de Kaldırımcılar başına verildi,

(MD, nu. 31, s. 6, hüküm 15)

5

Haleb beğlerbeğisine ve defterdarına hüküm yazıla ki,

Bundan akdem Bağra(?) köprüsünün ta'miri tahmîn olunup arz olunması için emr-i şerîf gönderilmişdi. Hâliyâ dergâh-ı mu'allâma arzlar gönderüp emr-i şerîfle Haleb-zuemasından Ali irsâl olunup Gündüzlü kadısı ve ba'zı ehl-i vukuf ile üzerine varduklarında her husûs görölüp tahmîn olunup ve lâzım olan mikdârı âdem dahı takayyüd ve defter olunup bu bâbda esâmî defteri ve mevlâna-yı mezbûrun arz ve sâir lâzım olan husûsun resmi irsâl olunup amma cisr-i mezbûrun kurbinde olan mukata'a-i mâhînin senesi 517 altın iltizamda olup madamki ol talyan ref' olmaya be-herhâl gerü talyan için mültezimler sedler vaz' edüp ol ecilden suyu kanup(?) köprüünün başın alup gerü ta'mir olunan kaldırımlar harâb olmak mukarrer-iür ref' olunursa ol mal sâir mütehammil olan mukata'alara tahmîl olunup mâl-ı mîrîye dahı noksan müterettib olmaz deyu bildirüp ve Mevlâna Gündüzlü kadısı kapuma gönderdiği arzda Bağra (Yağra) köprüsünden bataklık olmayan mahalle varınca 2200 zırâ kaldırım ki ba'zı yeri sed ve ba'zı yeri köprü gözü ve ba'zı yeri döşeme ola ve Bağra köprüsünden Han'a varınca 700 zırâ tahmîn olunup ve Gavbet(?) suyu üzerinde İbrahim Beğ köprüsü demekle ma'rûf köprü haraba olup min ba'd kimesne geçmeğe kabîl degildür ayende ve revende küllî muzayaka çekerler ve zikr olan han meremmat olmayınca gelen yolcular mu'afiyet ile sâkin olan re'ayayı evle-

* Sokullu Mehmed Paşa.

rinden çıkarup üzerlerine konmağla mu'af olacak haneler firâr eylemek mü-yesser degıldür İbrahim Beğ köprüsü binâsiyle Bağra'dan bataak olmayan yerlere tahmîn olunan 2200 zırâ kaldırımı ve hanın meremmatına on bin altun tahmîn olunup köprüden han'a varınca tahmîn olunan 700 zırâ'a ne mîkdâr akça gideceği su üzeri olmağla tahmîne kabil degıldür ve mu'afiyetle 6 hane kifâyet edüp lâkin üzerlerine serdâr olmayınca zabt kabil olmayup perâkende olmak mukarrerdür. Liya-ı Uzeyr[Özer] sipahilerinden Mustafa hudmet-i mezbûre uhdesinden gelür kimesne olup timarına terakki ile hudmet-i mezbûreyi kabul deyu bildürmüş. İmdi husûs-ı mezbûr sene 983 Zilhiccesinin 26 ncı gününde pâye-i serîr-ı a'lâma arz olundukda termîm olunmasına ferman-ı şerîfim olup lâkin tahmîn olunan akça küllî olup ta'mîri için müstakim ehl-i vukuf âdemler ta'yîn olunup tahmîn olunandan eksikle itmâma erüşdürülmesine ikdam olunmasın emr edüp buyurdum ki hükm-i şerîfim vardukda bu husûsa mukayyed olup binâ ahvalinden haberdar yarar emîn ve kâtib ta'yîn edüp hassa-mî'mâr mubâşeretiyle Gündüzli kadısı ma'rifetiyle vaktiyle mubâşeret etdürüp münasib olduğu üzere han ve kaldırım ve köprüleri meremmat etdürüp ihracatın rûz be-rûz müşredaşıyle defter etdürüp lâzım olan akçayı hazîne-i Haleb'den verüp tamam oldukda defteri imzalayup ve mühürleyüp kapuma gönderesün. Amma bu hususda mukayyed olup itlâf ve isrâfdan ve harc-ı zâideden hazer edüp tahmîn olunan akçadan eksikle itmâma erüşdürmeğe ikdam-ı tam edesün ve mu'af yazılan haneleri dahı gözedüp temekkün etdürüp üzerlerine serdâr lâzım ise ve mezbûr sipahi ol hudmete yarar ise vuku'u üzere yazup kapuma arz edesün ve ol talyanı ref' edüp anın kıstın arzun mucebince sâir mütehammil olan mukata'lara birleşdürüp malıma zarar etdürmeyesün şöyle bilersiz deyu tahriren fî 26 Muharrem sene 984.

(MAD, 7534, s. 102).

6

Kastamonu'dan Amasya'ya varınca yol üzerinde vâkı' olan kadılara hüküm ki,

Vezîr-i a'zam ilâ ahirihî Osman Paşa* edâmallahu te-âlâ iclâlehu asâkir-i nusret şî'arım ile müteveccih olmak üzere olup lâkin asâkir-i islâma yol ayırtılmak ve yolda alâmet dikmek ve yol ayırtılacak mahallerde alâmetler komak için silâhdarlarım kethüdası Hasan Kethüda ta'yîn olunmuşdur. Buyurdum ki, vardukda her kangınızın taht-ı kazasına vâcib olursa

* Özdemir oğlu Osman Paşa.

kifâyet mikdârı âdem ihrâc edüp yolları öget vechile tedârük etdürüp ve köprüü olan yerleri gereği gibi meremmât etdürüp ve sâir sa'b olan mahalleri dahı arıladup dūr [u dıraz] etdürësinki asâkir-i nusret measirim mürûr etdükde muzayaka çekmeyeler şöyle ki, bu bahane ile re'aya ihrac olunup ahz u celb olunmağla ihmâl üzere olup re'ayaya ta'addi olunduğu i'lâm oluna sonra ahara tevcih olunmağla iktifâ olunmayup hakkınızdan gelünür ana göre ikdâmda dakika fevt etmeyesün ve senki silâhdarlarım kethüdasıun senün dahı re'ayaya ta'addi edüp ahz ü celb etmekle zıkr olunan mahaller tevsi' olunmayup ve yol ayrılacak mahallerede iki alâmet konulmayup ve birbirine karîb alâim vaz' olunmaya senün dahı kethüdalığın alunduğundan mâda eşedd-i ıkab ile mu'azebe olman muhakkak bilüp ana göre sen dahı temâm basîret üzere olup bâb-ı ikdâmda dakika fevt etmeyesün, fi 15 Zilka'de 993,

*Bu hüküm yol ayırdılmakdan ötürü yazılmıştır
ve hem yol ayırdandan ötürü nişan dikmek gerekdür,*

(MD, nu. 53, s. 274, hüküm 791).

7

Mî'mar başına hüküm ki,

Mektûb gönderüp mahruse-i İstanbul'da vâkı' olan kaldırımclarun taşı kaldırımclar yanında olup müceddeden kaldırım yapıldırlukda feth-i hakaniden berü her zırâ'ı altışar akçaya mahlût olan kaldırımın her zırâ'ı dörder akçaya işlenüp içleründen birisi kaldırımclar kethüdalığı bana verilirse mahlût olan kaldırımın her zırâ'ı üçer akçaya işledeyün deyü uhdesine alup bir kaç yerde kaldırım meremmeti vâkı' oldukda hassa harcına kifâyet etmemegin bir iki ay tecâvüz etmeden firâr edüp sonra her kande kaldırım meremmeti vâkı' olursa âdet olan baha üzere üç akçaya işlenüp lâkin taş ve âlât ziyâde bahaya çıkup eyledükleri işi hâlluk (ملك) taşdan az zamanda harâb olup tekrar termim olunmağa niçe akça gidüp mâl-ı mîrîye küllî zarar müterettib olup bu husûs için kaldırımclar kethüdası getürdülüp böyle olmağa bâ'is nedür deyu haklarından gelinmek murad olundukda her sene bahaya çıkup medyûn olarak bu minvâl üzere işlemeğe takat getürmez dedüklerinde çaşni tutulup cedîd kaldırımın taşı ve âlâtları hesab olundukda her zırâ'ı sekizer akçaya mahlût olan meremmetin zırâ'ı dörder akçaya ancak el verüp zararları mukarrer olmağın her kande kal-

dırım meremmet olunursa üç sene tecâvüz etmeden gerü harâb ola ol kaldırımıları akçasız gerü kendüleri termîm eylemeği uhdelerine almağın işledükleri kaldırımın bahaları üslûb-ı sâbık üzere verilmek için emr-i şerîf verilmek recâsına arz eylediğün ecilden bu bâbda arz eylediğün üzere amel olunmağın emr edüp buyurdum ki müceddeden kaldırım vakı' oldukda her zırâ sekizer akçaya ve mahlût kaldırım vâkı' oldukda dahi üslûb-ı sâbık üzere dörder akçaya işlenüp ve yaya kaldırımıları dahi yapılmak lâzım geldükde mâdâmki şehir emînî zîde meddehu üzerine varmayâ kaldırımçılar değmiyeler ve kaldırımçılara müceddeden olan kaldırıma sekizer akça ve mahlût olan kaldırımçılara dörder akça aldıktan sonra şöyle ki kaldırımı horda ve moloz taşıyle binâ edüp gözedüp sakınalar üç yıl mürr etmeden harâba müşrif ola meremmâta muhtaç yerlerini kaldırımçılara tazmîn etdirile bu minvâl üzere oldukdan sonra fermân-ı humâyûnuma muhâlif [iş] edenleri yazup arz eyliyesin,

Kaldırımçılar başına verildi, fi 20 Safer sene 997,

(MD, nu. 64, s. 217, hüküm 556)*.

8

Sûret-i defter-i esnâf-ı mimâr-ı Kaza-i Adana
Fi 8 Cemaziyülahır sene 1116

Dülger	Sıvacı	Marankoz
Kireççi	Horasancı	Hurdacı
Keresteci	Badanacı	Taşçı
Divarçı	Biçkıcı	Furuncu
Mismarçı	Sedefçi	Kerpiççi
Demirci	Sandıkçı	Hammal-ı sırık
Nalband	Değirmenci	Hammal-ı arka
Keserci	Arabacı	Bargir hammal
Destereci	Nalburan	Kafesçi
Burgucu	Çıkrıkçı	Kaldırımçı
Camcı	Kutucu	

* Bu hüküm Ahmed Refik tarafından Mimar Davud (Darülfünun Edebiyat Fakültesi Mecmuası, VIII, 1 (İstanbul 1932), s. 11), XVI. asırda İstanbul

Vech-i meşrûh üzere zikr olunan esnâf-ı mezkûrlar mi-mârân esnâfı olmağın bu mahalle şerh verildi,

el-fakir

Ebu Bekir

Ser Mi-mârân-ı Hassa

hâlâ

(Adana Müzesi, Adana sicilleri, nu. 105, s. 37).

9

Kocaeli sancağı mütesellimi Okçu-zâde Mehmed hüküm ki, Senki mütesellim-i mumaileyhsin, hâlâ surre-i humâyûnum Emîni İbrahim dâme mecdehu tarafından Der aliyeme tevârüd eden tahrîratın hulâsa-i meşhûmunda huccâc-ı müslîminin tarîk-ı caddesi olan Hersek ile Kız derbendi karyesi beyninde kâin kaldırımlar külliyyen harâbe müşîrîf olmakdan nâşi emîn-i mumâileyh hîn-i mürûrunda hayvanât ve gerek hüccâc-ı müslîmin katı vâfir zahmet ve meşakkate giriftâr olmalarıyle ta'mîri husûsunda senünle müzâkere eyledükde Kara Mürsel ile Yalak-âbâd kazalarında vâkı' derbend kurası re'ayası zikr olunan kaldırımları ta'mîr ve tecdîd etmek üzere sana hitâben emr-i âlişânım sâdır olur ise taraf-ı mîriye mesârîf olmayarak i'mâr ederim deyu takrîr ve te'ahhud eylediğini tahrîr ve inha etmekle Kapudan'a mürâcaat oldukda Hersek nâm mahalde olan tarîkin kaldırımları huccâc-ı müslîminin azîmeti esnâsında cânib-i mîrîden ta'mîr olduğu mukayyed olup Hersek'den Kız derbendi'ne varınca tarîkin kaldırımları ta'mîrine dâir bir kayıd bulunmadığı Baş-muhasebe'den derkenar olunmağla vâkı'a erbâb-ı vukufdan tashîh ve tahkik olunduğuna göre iş bu kaldırımlar huccâc-ı zevil'l-ibtihacın güzergâhı ve kezâlik civâr-ı saltanat-ı aliyemden olmak mülâbesesiyle Anadolu'nun orta kolu ve yemîn ü yesârına mürûr u ubûr eden ulak ve ebnâ-i sebîlin memerrî olup ta'mîr ve termîmi umûr-ı mutenadan olup elhâletü hazihi mesârîf-i seferiye-min kesret ü vefreti olmak takribiyle bu misillü ebniyenün ta'mîrine cânib-i

Hayatı (İstanbul 1935, s. 67) ve *Türk Mimarıları* (İstanbul 1937, s. 131-133) adlı eserlerinde üç defa yayınlanmıştır.

* Bu zatın 1117 Şevval ayında Mimar başı tayin edildiği belirtilmekte ise de (Muzaffer Erdoğan, *Lâle devri Başmimarı Kayserili Mehmed Ağa*, İstanbul 1962, s. 1) bu belgede 1116 Cemaziyülahir'inde başmimar olarak bulunduğu anlaşıyor. İbrahim Ağa'nın 1120 yılına kadar bu makamda kaldığı anlaşılmaktadır.

mîriden vîs'at olmayup ve karye-i mezbûre re'ayaları ise an asl ba'zı tekâ-
lif-i vâride ve şakkadan mu'af ve müselleme ve mahall-i merkuma dahi ci-
varları olmak hasebiyle i'aneleri lâzımeden olmağla senki mütesellim-i mu-
maileyhsin bu bahane ile tam'a düşüp fıkara-yı rencide etmemek ve eğer
mesârif-i mezkûreden başka nefsi için fıkara-yı habbe-i vâhîde mütâlebe
eylediğün ihsas olunmak lâzım gelürse ba'de't-tahkik tarafına vehâmeti der-
kâr olup muhkem te'dîb ve gûşimâl olunacağın ma'lûmun olup zikr olunan
kaldırımları ma'rifet ve mubâşeretin ve karye-i mezbûre ahalileri ma'rifetiyle
le gayret ve hamiyet birle ta'mîrine ikdam ve bi-avnihi subhanihi ve te'âlâ
huccâc-ı müslîminin avdetinden mukaddem tekâmîli haberini Der-aliyye'ne
irsâl eylemen takrîr ile lede'l-arz mücebince me'mûriyetini hâvi iş bu emr-i
celîlül-kadrim isdâr ve ile irsâl olunmuşdur. İmdi vusûlünde sen ki mü-
tesellim-i mumâileyhsin bâlâ da bast u beyân olduğu üzere zikr olunan kal-
dırımları ma'rifetin ve ma'rifet-i şer' ve ahali-i merkume ma'rifetleriyle ta'-
mîr ve termîm ve bu bahane ile fıkara-yı ra'yyeti tecrîm ve rencide ve
te'addiden mücânebet birle bi-avnihi te'âlâ huccâc-ı müslîminin avdetinden
mukaddem Der-aliyye'ne tekâmîli haberini irsâl mezîd-i ihtimâm eylemen
bâbında ferman-ı âlişanın sâdır olmuşdur, fi 4 Safer sene 1204,

(Cevdet-Nâfia, nu. 1731)*.

10

Atıfettü efendim hazretleri,

Der-sa'adet bilâd-ı selâse su ve çirkâb yollarının tesviyesi zımında
aralık aralık açılmakda bulunduğuna ve ta'mîrat-ı mütemadiyesine bakmak
üzere şehriye ikişer yüz ellişer guruş ma'âş ile 6 nefer kaldırımçı derece-i
kifâye de olduğuna mebni bunların 40 nefere iblâğıyle her bir tarafa kol kol
terfûbine lüzum görünerek şu takdîrce şehriye 750 guruşla kaldırımçı me'-
mûriyetinde istihdam olunan Abdullah Ağa'nın yerine 600 guruş ma'âşla
Hasan Efendi'nin ta'yini ve hâlâ müstahdem olan 4 nefer kaldırım memûr-
ları refîklerinin dahi kifâyet etmediği cihetle merkum Abdullah Ağa'nın
ma'âşından kalacak 150 guruşa 150 guruş dahi bi'z-zam 300 guruşla Yaver

* «Yine minvâl-ı meşrûh üzere ahali-i kazalar taraflarından ta'mîr ve
termîm için Yalak-âbâd ve Kara Mürsel kadılarına ve karyeteyn-i mezbure-
teynin zâbitân ve ihtiyâr ve vücûh-ı memleket ve iş erlerine hitâben siyâk-ı
meşrûh üzere başka bir kîta emr-i şerif tahrîr» olunmuştur.

Ağa'nın efendi-i mumaileyh refakatine me'mûriyeti ve bu halde 34 nefer kaldırımcı ile 1 nefer me'mûrun ma'âşları olmak lâzım gelen 8600 gurus mukaddemâ tertîb kılınmış olan 6 nefer kaldırımcı ve 5 nefer me'mûr ma'âşları olan 13450 gurus ilâveten şehriye 10950 gurusda hazîne-i celîleden tahsîs ve bir ayda ta'mîr ve tecdîd edilecek mahallerin keşif defterleri vec-hile taş ve kum ve edevât-ı sâire bahasıyla mezkûr ma'âşların yekûn-ı senevîsi nihâyet 3 yük gurusâ bâliğ olarak fakat ta'mîr kabul etmez derecede harâb olan veya müceddeden inşa olunan ve yahud tarla şekline girmiş bulunan harîk mahalleriyle ham arazi üzerine yeniden kaldırım ferşi iktizâ eyledikde hâriçde bulunan kaldırımcılar ma'rifetiyle i'mâl etdirülüp akçasının Hazîne-i celîleden îfâsı istizân ve îfâdesine dâir Nâfı'a nezâret-i celîlesinin vârid olan tezkiresi üzerine Meclis-i Vâlâ'dan kaleme alınan mazbatâ tezkire-i mezkûre ile beraber arz ve takdîm kılındı, Meâlinden istifade olunduğu vechile vâkı'a me'mûrlar kol kol dolaşup öyle su yolları için açılan ve yahud muhtac-ı tesvîye olan kaldırımların dâimâ keşif ve mu'ayenesiyle düzeltililerek masrafının usûlüne tevfikân Hazîne-i celîle tertîb-i mahsûsundan i'tâsı münâsib olacağından ve bu vezâife me'mûrîn-i mezkûre câniblerinden dikkat kılınarak betaat ve uygunsuzlukları görüldüğü halde heman tebdîl edilmesi husûsunun nezâret-i müşârunileyhaya ve iş bu kaldırımcı ve me'mûrlara i'tâsı istizân olunan ma'âşların dahi tertîb-i sâbika ilâveten tahsîsi maddesinin ve teferru'at-ı sâiresinin Mâliye nezâret-i celîlesine havâlesi tezekkür olunmuş olmağın ol bâbda her ne vechile emr ü fermân-i âlî hazret-i şâhâne şeref-sünûh ve sudûr buyurulur ise icâb-ı âlîs'nin icrâsına ibtidâr olunacağı beyânıyla tezkire-i senâverî terkîm kılındı efendim, fî 20 Safer sene 1280,

Ma'rûz-ı çâker-ı keminelidir ki, Resîde-i dest-ı ta'zîm olan işbu tezkire-i sâmiye-i âsâfâneleriyle evrâk-ı ma'rûza manzûr-ı me'âlî mevfûr-ı hazret-i pâdişâhî buyurulmuş ve tezekkür ve istizân olunduğu üzere husûs-ı mezkûrun nezâret-i müşârunileyhaya ve işbu kaldırımcı ve me'mûrlara i'tâsı istizân olunan ma'âşların dahi tertîb-i sâbika ilâveten tahsîsi maddesinin ve teferru'at-ı sâiresinin Mâliye nezâret-i celîlesine havâlesi mü'teallik buyurulan emr ü irâde-i senîyye-i hazret-i şehriyârî icâb-ı âlîsinden olarak evrâk-ı merkume yine savb-ı sâmi-i sadaret-penâhilerine irsâl kılınmış olmağla ol bâbda emr ü fermân hazret-i veliyyü'l-emrindir, fî 21 Safer sene 1280,

(İrâde-Meclis-i Vâlâ, nu. 22165).