

**T.C.
AMASYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI**

AMASYA SANCAĞI'NDA İMAR FAALİYETLERİ (1839-1914)

Yüksek Lisans Tezi

SERAP KAVRİ

**AMASYA
Ağustos – 2022**

T.C.
AMASYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI

AMASYA SANCAĞI'NDA İMAR FAALİYETLERİ (1839-1914)

Hazırlayan
Serap KAVRİ

Tez Danışmanı
Dr. Öğr. Üyesi Hadi BELGE

AMASYA – 2022

TEZ ONAY SAYFASI

Serap KAVRİ tarafından Amasya Sancağı'nda İmar Faaliyetleri (1839-1914) başlıklı bu çalışma aşağıdaki jüri tarafından oy birliği ile 24.08.2022 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda Amasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı'nda Yüksek Lisans Tezi kabul edilmiştir.

Jüri

İmza

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Hadi BELGE

.....

Başkan: Doç. Dr. Songül KEÇECİ KURT

.....

Üye: Dr. Öğr. Üyesi Olcay KAHRAMAN

.....

ONAY

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım./...../2022

Doç. Dr. Nevzat AYDIN

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

ETİK BEYAN

Tezimin içerdığı yenilik ve sonuçları başka bir yerden almadığımı ve bu tezi Amasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsünden başka bir bilim kuruluşuna akademik gaye ve unvan almak amacıyla vermediğimi; tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada kullanılan her türlü kaynağa eksiksiz atıf yapıldığını, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu bildirir, aksinin ortaya çıkması durumunda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim. 24/08/2022

Serap KAVRİ

ÖZET

AMASYA SANCAĞINDA İMAR FAALİYETLERİ (1839-1914)

Serap KAVRİ

Amasya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü

Tarih Anabilim Dalı, Yüksek Lisans, Ağustos / 2022

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Hadi BELGE

İmar yalnızca şehirlerin ve insanların ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik değil, aynı zamanda toplumların yaşayış biçimlerini, estetik anlayışlarını, kimliğini, tarihini ve kültürünü yansıtan bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. İmar faaliyetleri ile donatılan şehir şenlenir ve bayındır hale gelir. Osmanlılarda şehirler bahsedilen bu şenlendirme olgusu içerisinde imar edilmişler ve gelişme göstermişlerdir. Osmanlı kentlerinin her birinin imar yönünden durumlarını kendi tarihsel şartları içinde değerlendirmek gerekir. Bu noktada bazı Osmanlı şehirlerinin bu hizmetlerden yararlanma konusunda şanslı oldukları görülmektedir. Antik Çağ uygarlıklarından Moğollara, Selçuklulardan Osmanlılara kadar pek çok uygarlığın eserlerini bünyesinde barındıran *Amasya*, bu özgün şehirlerden biridir.

Önemli ticaret yolları üzerinde bulunan ve şehzadeler şehri olarak bilinen Amasya'ya Osmanlılar zamanında ayrı bir önem atfedildiği bilinmektedir. Bu tarihsel şartların etkisiyle 17. yüzyıla kadar Osmanlı mimarisinin özgün eserleriyle donatılan şehir, bu devirden başlayarak 18. yüzyılın sonuna kadar durağan bir döneme girmiştir. Ancak modernleşme süreciyle birlikte 19. yüzyılın reform hareketleri kapsamında Amasya'da imar faaliyetlerinin yeniden canlandığı görülmektedir. Nitekim Tanzimat reformları imar faaliyetlerini de etkilemiş, önce Osmanlı başkentinde ardından taşra şehirlerinde imar çalışmaları hız kazanmıştır. Bu kapsamda Amasya'da olduğu gibi birçok kentte yeni hükümet konakları, rüştiyeler, saat kuleleri, köprüler inşa edilmiş, yol ve telgraf hattı çalışmaları yapılmış, çok sayıda tarihi bina da onarımdan geçirilmiştir.

Bu alışmada Osmanlı taşrasının imarı sürecinde yapılan çalışmalar, çalışmaların hedefleri ve zorlukları, taşra idaresine yansımaları, şehir halkı üzerindeki etkileri Amasya rneğinde ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Amasya, İmar, Modernleşme, şehir.



ABSTRACT

CONSTRUCTION ACTIVITIES IN AMASYA SANJAK (1839-1914)

Serap KAVRİ

Amasya University, Institute of Social Sciences

Department of History, MA, August / 2022

Advisor: Asst. Prof. Dr. Member Hadi BELGE

Zoning emerges as a concept that not only aims to meet the needs of cities and people, but also reflects the lifestyles, aesthetic understanding, identity, history and culture of societies. The city, which is equipped with reconstruction activities, becomes lively and flourishing. In the Ottomans, the cities were built and developed within this festive phenomenon. It is necessary to evaluate the situation of each of the Ottoman cities in terms of zoning within their own historical conditions. At this point, it is seen that some Ottoman cities were lucky to benefit from these services. Amasya, which contains the works of many civilizations from the ancient civilizations to the Mongols, from the Seljuks to the Ottomans, is one of these unique cities.

It is known that Amasya, which is located on important trade routes and known as the city of princes, was given a special importance during the Ottoman period. Under the influence of these historical conditions, the city, which was equipped with original works of Ottoman architecture until the 17th century, entered a stagnant period starting from this period until the end of the 18th century. However, with the modernization process, within the scope of the reform movements of the 19th century, it is seen that the development activities in Amasya revived. As a matter of fact, the Tanzimat reforms also affected the zoning activities, and the zoning works gained momentum first in the Ottoman capital and then in the provincial cities. In this context, as in Amasya, new government offices, secondary schools, clock towers, bridges were built, road and telegraph line works were carried out, and many historical buildings were repaired in many cities.

In this study, the studies carried out in the development process of the Ottoman province, the objectives and difficulties of the studies, their reflections on the provincial administration, their effects on the people of the city are discussed in the example of Amasya.

Keywords: Ottoman Empire, Amasya, Reconstruction, Modernization, City.



ÖN SÖZ

Bilindiği üzere coğrafi keşiflerle birlikte tarihî İpek ve Baharat Yolu önemini kaybetmiş ve değişen dünya ticaret ağı ile birlikte ekonomik dengeler de değişmiştir. Sanayi Devrimi'nden sonra ise makineleşmeyle birlikte artan üretim, şehirlerde göç hareketlerine ve nüfus yoğunluğuna neden olmuş, bunun sonucu olarak da kentsel dönüşüm gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu süreçle birlikte gelişen modernleşme olgusu, mimarî, haberleşme, ekonomi, sanat, kültür ve hukuk alanlarında değişimi de beraberinde getirmiştir. Bu değişim şehirlerin fizikî görünümünün farklı bir boyut kazanmasına neden olmuştur. Önce Avrupa şehirlerinde başlayan kentsel dönüşüm, zamanla Batı'yı yakından takip eden Osmanlı Devleti'nin şehirlerine de yansımıştır. Osmanlılarda kentlerin dönüşümü önce başkentte sonra taşrada gerçekleşen imar faaliyetleriyle kendisini göstermiştir.

Osmanlı taşrasının imarı sürecinde Tanzimat, çok önemli bir aşamayı ifade etmektedir. Zira Tanzimat'ın ilanından sonra Osmanlı şehirlerinde yoğun bir imar faaliyetinin başladığı gözlemlenmektedir. Bu süreçte kentler aldıkları hizmetler ve yapılan eserler ile modern bir görünüm kazanırken; halk ise çağın yeni şartları içinde ihtiyaç duydukları kurumlara kavuşmuştur. Dolayısıyla 19. yüzyılda imar faaliyetlerinin iki önemli boyutu bulunmaktadır. Bunlardan ilki kentlerin modernleşmesi, ikincisi ise toplumsal dönüşümdür. Ne var ki imar sürecinin Osmanlı şehirlerine ve toplumuna yansımaları, ancak şehirler özelinde yapılan bilimsel çalışmalar ile anlaşılabilir. Osmanlı taşra şehirlerinden biri olan Amasya Sancağı'nda, 1839-1914 tarihleri arasında gerçekleşen imar faaliyetlerini konu edinen çalışmamız böyle bir düşünceden yola çıkılarak hazırlanmıştır. Bu tez çalışmasının belirlenmesinde ve belli bir aşamaya gelmesindeki katkılarından dolayı Prof. Dr. İbrahim Serbestoğlu Hocama, bilgisi, tecrübesiyle çalışmama farklı açılardan bakmamı sağlayan, beni cesaretlendiren, destek olan değerli danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Hadi Belge' ye çok teşekkür ederim.

Ayrıca Amasya Üniversitesi'nde yüksek lisans yaptığım dönemde ders aldığım hocalarıma, Ondokuz Mayıs Üniversitesi'nde lisans eğitimim döneminde ders aldığım hocalarıma, hususi kütüphanesinde yer alan eserleri ve kıymetli tavsiyelerini esirgemeyen Prof. Dr. Mucize Ünlü Hocama, danıştığım her konuda yardımcı olan Prof. Dr. Rıza Karagöz Hocama teşekkürlerimi sunarım.

Tezimi bitirmemi sabırla bekleyen ve beni destekleyen arkadaşlarıma, kardeşlerim Semra'ya, Seda'ya, çocuklarım Yusuf Eren'e, İnci'ye ve değerli eşim İbrahim Kavri'ye çok teşekkür ederim.

Serap KAVRİ

İÇİNDEKİLER

ETİK BEYAN	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iv
ÖN SÖZ	vi
İÇİNDEKİLER	viii
TABLolar DİZİNİ	xii
ŞEKİLLER DİZİNİ	xiii
KISALTMALAR DİZİNİ	xiv
GİRİŞ	1

I. BÖLÜM

1. OSMANLI TAŞRASININ İMARİ VE AMASYA	9
1.1.Modernleşme Çabaları Bağlamında İmar Faaliyetleri	9
1.1.1. İmar ve Şehir Kavramı	10
1.1.2. Batı Formunda Şehir ve Osmanlı'daki Algısı	10
1.1.3.Osmanlı Devleti'nde İmar Düşüncesinin Kökeni İlk Kentsel Dönüşüm Fikirler.....	12
1.2. Osmanlı Taşrasının İmarı Çabaları	13
1.3. 19. Yüzyılda İmar Faaliyetleri İle İlgili Düzenlemeler	14
1.3.1. Ebniye-i Hassa Müdürlüğü	14
1.3.2. İmar Planları ve Haritalar	15
1.3.3. İmar Meclisleri	16
1.3.4. Nafia Nezareti ve Nafia Meclisi	17
1.3.5. Ebniye Nizamnamesi (1848)	18
1.3.6. Meabir Meclisi	19
1.3.7. Turuk ve Ebniye Nizamnamesi (1864)	19
1.3.8. Belediyeler	20
1.3.9. 1882 Ebniye Kanunu	21
1.3.10. Ebniye-i Seniyye İdaresi	22
1.4. İmar Çalışmalarında Karşılaşılan Güçlükler	22
1.4.1. Bütçe Sorunu	22

1.4.2. Ehil Kadro, Teknik Eleman ve Tecrübe Eksikliği	23
1.4.3. Malzeme Temini ve Nakliye Maliyetleri	24
1.4.4. Yangınlar	25
1.5. 19. Yüzyılda Osmanlı Taşrasının İmarı Çalışmaları	25
1.6. 19.Yüzyılda Amasya	27
1.7. 19. Yüzyıla Kadar Amasya’da Gerçekleşen İmar Faaliyetleri	30
1.8. 19. Yüzyılda Amasya Sancağı’nın İmarı ve İmar Yönünden İhtiyaçları	35
1.8.1. İdarî, Askerî ve Dinî Yapılar	35
1.8.1.1. İdarî Yapılar	35
1.8.1.2. Askerî Yapılar	36
1.8.1.3. Dinî Yapılar	37
1.8.2. Ulaşım ve Haberleşme	37
1.8.3. Eğitim ve Sosyal Hizmetler	39
1.8.3.1. Eğitim	39
1.8.3.2. Sosyal Hizmetler	39
1.8.3.2.1. Amasya’da Mahalle Teşekkülü	40
1.8.3.2.2. Pazar ve Panayırlar	40

II. BÖLÜM

2. İDARÎ, ASKERÎ, DİNÎ YAPILARA DAİR İMAR FAALİYETLERİ	42
2.1. İdarî Yapılar	42
2.1.1. Amasya Sancağı Hükümet Konağı İnşası ve Tamiri	43
2.1.1.1. Hükümet Dairesinin Şekli	46
2.1.1.2. Hapishane ve Zaptiye Koğuşlarının Şekli	47
2.1.1.3. Borçlu ve Hasta Durumda Olan Mahpuslar İle Zaptiye Koğuşlarının Şekli	48
2.1.1.4. Amasya Hükümet Konağı Döşemesinde Kullanılacak Malzeme Listesi	50
2.1.1.5. Amasya Hükümet Konağı’nda Muhtelif Zamanlarda Yapılan Tadilatlar ...	53
2.1.1.6. Kârgir Evrak Mahzeni İnşası	57
2.1.1.7. Amasya Hükümet Konağında Yangın	59
2.1.2. Amasya Sancağı Kazalarında Hükümet Konakları İnşası ve Tamiri	59
2.1.2.1. Merzifon Kazası Hükümet Konağı	59
2.1.2.2. Havza Kazası Hükümet Konağı	60
2.1.2.3. Gümüşhacıköy Hükümet Konağı	61

2.1.2.4. Ladik Kazası Hükümet Konağı ve 1913 Yangını	62
2.1.2.5. Köprü Kazası Hükümet Konağı	64
2.1.2.6. Osmancık Kazası Hükümet Konağı	64
2.1.3. Amasya Hapishaneleri	64
2.1.3.1. Amasya Hapishanesi İhtiyaçları	68
2.1.3.2. Amasya Sancağı Kazalarındaki Hapishanelerin Durumu	70
2.1.4. Saat Kuleleri	71
2.1.4.1. Amasya Sancağı Kazalarında Saat Kuleleri	72
2.1.5. Ziya Paşa'nın Mutasarrıflığı Döneminde Amasya Sancağı'nda İmar Faaliyetleri.....	73
2.2. Askerî Yapılar	75
2.2.1. Kışla Binaları	75
2.2.2. Karakolhaneler	76
2.3. Dinî Yapılar	78
2.3.1. Camiler	78
2.3.2. Kiliseler	81
2.3.2.1. Amasya Sancağında Kilise İnşası ve Tamiri	81
2.3.2.2. Amasya Sancağında Cizvitlerin Kilise ve Okul İnşa Çalışmaları	85

III. BÖLÜM

3. ULAŞIM VE HABERLEŞMEYE DAİR İMAR FAALİYETLERİ	89
3.1. Ulaşım: Yol – Şose Çalışmaları	89
3.1.1. Samsun – Amasya Karayolu	90
3.1.2. Amasya Karayolu	92
3.1.2.1. Demir Yolu Projesi	98
3.1.3. Köprü – Menfez İnşa Çalışmaları	99
3.2. Haberleşme: Amasya Sancağı'na Telgraf Hatlarının Kurulumu	105
3.2.1. Amasya Sancağı'nda Telgraf Hattı	107
3.2.1.1. Amasya Kazalarında Telgraf Hatlarının Döşenmesi ve Telgrafhaneler. 107	

IV. BÖLÜM

4. EĞİTİM VE SOSYAL HİZMETLERE DAİR İMAR FAALİYETLERİ	112
4.1. Eğitim Kurumları	112
4.1.1. Amasya Sancağı'nda Eğitim Kurumlarının İnşası ve Onarımı	114

4.1.2. Gayrimüslimlerin ve Yabancı Devletlerin Açtığı Okullar	121
4.1.2.1. Amasya Sancağında Gayrimüslimlerin Okul İnşası ve Yabancı Okullar.....	122
4.2. Sosyal Hizmetler Alanında İmar Faaliyetleri	125
4.3. Yangınlar	128
4.4. Amasya’da Mahalle Teşekkülü	130
4.5. Alman Misyonerlerin Amasya’da İmar Faaliyetleri	133
4.6. Pazar ve Panayırlar	136
4.6.1. 19. Yüzyılda Amasya Sancağında Açılan Hafta Pazarları	137
4.6.2. 19. Yüzyılda Amasya Sancağında Panayır Organizasyonları	138
SONUÇ	141
KAYNAKÇA	146
EKLER	166
Ek 1. Doğu tarafından görülen Amasya	167
Ek 2. Amasya Hükümet Konağı ve Konağın Çevresi	168
Ek 3. Lâdik Hükümet Konağı	169
Ek 4. Amasya Saat Kulesi	170
Ek 5. Zile Saat Kulesi	171
Ek 6. Merzifon Saat Kulesi	172
Ek 7. Kışla Binası	173
Ek 8. Amasya İdâdî Mektebi	174
Ek 9. Amasya İdâdî Mektebi Öğrencileri Çalışma Odasında	175
Ek 10. Misyonerlerin binaları, Bayezid Paşa ve Pirinççi Mahalleleri	176

TABLÖLAR DİZİNİ

Tablo 1. Eyaletlerde Oluşturulan İmar Meclisleri	16
Tablo 2. İnşa edilecek Amasya Hükümet Konağı Binasının Keşif Defteri	45
Tablo 3. Mahpus Koğuşları İnşa Çalışmaları ve Miktarları	48
Tablo 4. Borçlu ve Hasta Durumda Olan Mahpuslar İle Zaptiye Koğuşları İnşa Çalışmaları Miktarları	49
Tablo 5. Amasya Hükümet Konağı'nın Etrafı Muhafaza Duvarı Harcamaları	49
Tablo 6. Amasya Hükümet Konağı Mefruşatında Kullanılacak Malzemeler ve Eşyalar İçin Hazırlanan Liste	50
Tablo 7. Hükümet Konağı Dış Boyası Masraf Miktarları	55
Tablo 8. Yol Çalışmalarında Gerekli Olan İhtiyaç Listesi ve Yapılacak Yol Güzergâhı ..	91

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 1. Amasya Hükümet Konağı Dış Kenarları Planı	55
Şekil 2. Amasya Hükümet Konağı Dış Cephe Planı	56
Şekil 3. Merzifon Hükümet Konağı Planı	60
Şekil 4. Havza Hükümet Konağı Planı	61
Şekil 5. Lâdik Hükümet Konağı Planı	62
Şekil 6. Kilisenin Planı	83
Şekil 7. Merzifon Telgrafhane Binası Planı	109
Şekil 8. Amasya Sancağı İdâdî Okulu Planı-1	118
Şekil 9. Amasya Sancağı İdâdî Okulu Planı-2	119
Şekil 10. Amasya Sancağı İdâdî Okulu Planı-3	119
Şekil 11. Amasya Sancağı İdâdî Okulu Planı-4	120

KISALTMALAR

Bkz.: Bakınız

BOA: Başbakanlık Osmanlı Arşivi

C.: Cilt

Çev.: Çeviren

cm.: Santimetre

Der.: Derleyen

DİA: Diyanet İslâm Ansiklopedisi

Doç.: Doçent

Dr.: Doktor

Dr. Öğr. Üyesi: Doktor Öğretim Üyesi

Ed.: Editör

Haz.: Hazırlayan

Km.: Kilometre

m.: Metre

No.: Numara

Prof.: Profesör

s.: Sayfa

S.: Sayı

ss.: Sayfa Sayısı

TDV: Türkiye Diyanet Vakfı

vb.: Ve benzeri

vs.: Ve saire

Yay. Haz.: Yayına Hazırlayan

GİRİŞ

Türk diline Arapça'dan dâhil olan *imar* sözcüğü mamur etme anlamına gelmektedir (Şemseddin Sami, 2004:132). Çağlar boyunca mamur edilen mekânlar, kasaba ve şehirleri meydana getirmiş ve şehirlerde yaşayan sakinler için o bölgeyi yaşanabilir kılmıştır. Bir bölgenin ya da bir şehrin yaşanabilir olması ihtiyaçlarının karşılanabilir olmasıyla mümkün olabilir. İmar faaliyetleri insanların yerleşme, barınma, çalışma, eğitim, dinlenme ve sair ihtiyaçlarının giderilmesine katkı sağlayan önemli çalışmalardır. Ayrıca toplumların yaşayış biçimlerini, kültürlerini, tarihini yansıtan bir unsur olarak ön plana çıkmakta ve şehirlerin kimliğinin oluşmasına da etki etmektedir (Demirarslan, 2019: 33-35). Bu açıdan bakıldığında *imar* kavramının tarihsel derinliğinin uygarlık tarihi kadar eski olduğunu ifade edebiliriz. Nitekim Antikçağda eski Yunan ve Roma şehirleri mamur ve uygar şehirlere örnek olarak gösterilmektedir. Ortaçağ şehirleri ise surlarla çevrili ve daha ziyade saldırılara karşı muhafaza görevi gören içine kapanık şehirlerdi (Adıyaman, 2008: 11). Orta Çağ'da kale içi kentlerde savaşlardan korunmak için sığınaklar, hukukî kararların alındığı binalar, dinsel törenler için mekânlar inşa edilmiş ve pazar alanları kurulmuştur (Pirenne, 1982: 46-47). Aynı dönemde Anadolu'da hüküm sürmüş medeniyetler için de durum bundan farklı değildi. Bizans şehirleri kilise etrafında oluşmuştu (Kesik, 2015: 67). Bilindiği üzere kilise inşası dinî faaliyetler için bir ihtiyaçtır. Turgut Cansever'in belirttiği gibi ibadet yerlerinin inşa edilmesi de ibadet yapmak ihtiyacından doğmuştur (Cansever, 2010: 17-18). İslam şehri modelinin tipik örnekleri olan Selçuklu ve Osmanlı şehirleri de cami ve mescitler etrafında şekillenmiştir. Nitekim Osmanlı şehirleri *Cuma kılınur, bazar durur* bir yer olarak tanımlanmıştır (Öz, 2005: 57-58).

Osmanlılarda şehirler, toplumun dinî, sosyal ve ekonomik ihtiyaçlarının karşılandığı bir takım sosyal tesislerin imarı ile oluşmuş ve gelişme göstermiştir. Örneğin farklı inanç ve etnik gruba mensup kişilerin ayırt edilmeksizin faydalandığı imaretler, Osmanlı şehirlerindeki kurumların bu işlevsel yönünü ortaya koyan anlamlı yapılardır (Cansever, 2010: 21). Osmanlı mahalleleri de cami ya da bir mescit etrafında teşekkül edilmişlerdir (Serbestoğlu, 2018: 81-82). Cami ve mescitlerin yanı sıra

türbeler de dini eserler olarak yerini almıştır. Yine külliyyeler, medreseler, hastaneler, su yolları, çeşmeler, hanlar, hamamlar ve bedestenler ise Osmanlı şehirlerinde imar çalışmaları kapsamında sıkça görmeye alışık olduğumuz diğer yapılardır (Halaçoğlu, 2014: 106-107). Klasik dönem Osmanlı kentlerinin ticarî hayatında çarşı, fırın, boyahane gibi işyeri tesisleri de bulunuyordu. Bu tesisler genellikle halkın ikamet ettiği mahallin dışında kurulmuşlardır. Bu kurumların imar ve yönetim süreçlerini büyük ölçüde vakıflar üstlenmişlerdir (Cansever, 2010: 21-22).

Osmanlı şehirlerinin şekillenmesinde vakıflar belirleyici bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Vakıf kültürünün İslam devlet ve toplum geleneğinden alındığı ve bu kültürün Selçuklular ve Osmanlılar tarafından benimsenip nesilden nesile aktarıldığı çok açıktır. Şehirlerde kurulacak dini, sosyal ve ticari tesisler, hükümdar, hükümdar çocukları, eşleri, devlet adamları tarafından oluşturulan vakıflar aracılığıyla inşa edilmişlerdi. Osmanlı şehirlerinin kuruluşunda, büyümesinde, gelişmesinde vakıfların büyük etkisi olduğu, imar ve iskân çalışmalarında gereken finansmanın sağlanmasında da yine vakıfların önemli rol aldığı bilinmektedir (Şahin, 2010: 446-449). Osmanlıların en önemli amaçlarından birisi de vakıfları ayakta tutmak ve devamlı hale getirmektir. Orhan Bey döneminde İznik'te kurulan medrese Osmanlı Devleti'nde ilk vakıf örneği olmakla beraber vakıf sistemi bu devirden itibaren devlet politikası haline getirilmiştir (Bayartan, 2008: 159).¹ Vakıflar Osmanlı klasik döneminde belli bir sistem içerisinde yürütülen imar çalışmalarında iki önemli unsurdan birini teşkil etmiştir. İmar faaliyetlerini vakıflar aracılığı ile yürüten diğer bir kurum ise Hassa Mimarları Ocağı'dır (Şahin, 2010: 446-449).

Osmanlı Devleti'nin klasik döneminde şehir imar çalışmaları ve mimarî faaliyetlerini yürüten Hassa Mimarları Ocağı'nın başında bulunan kişiye *mimarbaşı* veya *mimarağa* denilmekteydi. Mimarbaşı İstanbul'da görevli olduğu için devletin tüm şehirlerinde çalışmalarını yürütmesi imkânsızdı. Bu nedenle kendisine yardımcı olacak şehir mimarları teşkilatı önce Edirne ve Bursa'da daha sonra diğer tüm şehirlerde

¹ Ancak 16. yüzyıldan itibaren iktisadî sıkıntılar, Celâli İsyanları ve iç karışıklıklar şehirlerin kontrolünün güçleşmesine neden olmuştu (Akdağ, 1995: 96-98); Bu durum çeşitli kurumların zayıflamasına etki etmiştir. Vakıf kurumu da devletin giderek gücünü kaybettiği bu süreçten nasibini almış ve 18. yüzyıla gelindiğinde iyice zayıflamıştır. Sözü geçen dönemde Osmanlı Devleti, modernleşme esas alınarak eski gücünü yeniden aramaya başlamıştır. Modernleşmenin getirdiği değişime bağlı olarak bazı kurumların yapısında önceki dönemlere oranla keskin farklar oluşmuştu. Örneğin Osmanlı klasik döneminin muazzam mimarî yapısı vakıf külliyyeleri icra ettiği görevi kamu binalarına bırakmıştı (Bayartan, 2008:160).

oluşturulmuştur. Hassa Mimarları Ocağı'nın, padişah veya hanedan üyelerinden birinin yapacağı imar çalışması ya da devlet bütçesinden harcanacak bir inşaatın yapımı için bir *resm (vergi)* hazırlamak, keşif bedellerini çıkarmak, inşaat malzemelerini temin ve yapım aşamasını takip etmek, yolların kapanmasını önlemek, yangın tehlikesine karşı evler ve dükkânların yapımında önlemler almak, kaldırım yapımında kaldırımcılara rehber olmak, su yolları tesisinde görevli olanları kontrol etmek, usta ve amelelerinin maaşlarının bedelini belirlemek gibi önemli görevleri vardı (Afyoncu, 2001: 8-58). Hassa Mimarları Ocağı, II. Bayezid devrinde (1481-1512) bir kurum haline gelmiş, Mimar Sinan'ın baş mimar olduğu süreçte ise yapılan faaliyetler ve teşkilatlanma açısından devletin en önemli müesseselerinden biri olmuştur (Dündar, 2000: 7-10). Hassa Mimarları Ocağı fazla bir değişikliğe uğramadan görevini 19. yüzyıla kadar sürdürmüştür (Afyoncu, 2001: 29). Osmanlı Devleti'nde gerçekleşen reform hareketleri ve modernleşme ile birlikte 1831 senesinde bu kurum kaldırılmış yerine *Ebniye-i Hassa Müdürlüğü* kurulmuştur (Turan, 1963: 178).

İmar kavramı ve faaliyeti toplumların yaşamış oldukları büyük toplumsal dönüşümlerden ve değişimlerden etkilenmiştir. Osmanlı Devleti'nin Tanzimat ile girmiş olduğu modernleşme sürecinde imar kavramının geçirmiş olduğu evrimi bu bakış açısıyla değerlendirmek gerekir. Bir devletin modernleşmesi idarî, askerî, sosyal, dinî, kurumlarında, şehir dokusunda ve şehir görünümünde yapılacak değişim ve dönüşümler anlamına gelmektedir. 19. yüzyılda *devlet inşası* ve *modernite*,² birbiriyle bağlantılı iki önemli kavram olarak karşımıza çıkmaktadır (Çelik, 2012: 4-11). Kökenine bakıldığında 17. yüzyılda Batı merkezli olarak ortaya çıkan *modernite* akımı kısa sürede tüm dünyayı etkisi altına almıştır. Osmanlı'da modernite ya da modernleşme Niyazi Berkes'in tanımında, çağdaşlaşma olarak nitelendirilmektedir. Ona göre Osmanlı modernleşmesinin yaşandığı zaman diliminde gelenekselden modern olana geçişte tarihsel bir akış söz konusudur. Tanzimat'tan sonra gerçekleşen reform hareketlerini etkileyen bu tarihsel akış süreci 18. yüzyıldan itibaren incelendiğinde Osmanlılarda gerçekleşen modernleşme tam olarak anlaşılabilecektir (Reyhan, 2017: 112-116).³ Modernleşmenin bir sonucu olarak gerçekleşen reform hareketleri daha ziyade merkezîleşme çabası olarak kendisini

² *Modernite* en yaygın tabiri ile Aydınlanma döneminden itibaren başlayıp Fransız İhtilali ve Sanayi Devrimi ile kendisini göstermiş, geleneksel olandan tam anlamıyla sıyrılan büyük bir dönüşüm ve modern olana geçiş süreci olarak tanımlanmaktadır (Önder Erol, 2016: 49-66).

³ Batı'nın tesirinin ilk olarak görüldüğü 18. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde savaşlardaki mağlubiyetler nedeniyle daha ziyade askerî alanlarda yenilenme çabası görülmüştür. Aynı dönemde matbaanın girişiyle birlikte farklı alanlar için de batı üslubuna yönelme fikirleri oluşmuştur (Reyhan, 2017: 120-121).

göstermiştir (Karpat, 2019: 79). Merkezîleşme çabaları memleketin imarı yönünden de etkili olmuştur. Önceden eyalet ve sancaklarda yol, köprü, bina, altyapı ve daha başka imar ve inşaa çalışmaları idari birimin kendi imkânları içinde ve merkezî olmayan bir sistem ile yürütülmüştü. Ancak 19. yüzyılda merkez odaklı bir imar anlayışına geçilmiştir (Akyıldız, 1993: 140). Bu anlayış Batılılaşma hareketlerinin bir sonucudur. Nitekim Osmanlı merkezî yönetimi Batı şehirlerini yakından gözlemlemek adına bazı bürokratları Avrupa'ya vazifelendirmiştir.

İmar faaliyetlerini düzenleyen ilk nizamname neşredilmeden önce Mustafa Reşit Paşa, İngiltere'den gönderdiği mektuplarda batı şehirlerinin düzenli yol şebekelerinden ve ahşap binaların yol açtığı yangınlardan etkilenmeyen kârgir binaların mevcudiyetinden bahsetmiştir (Tekeli, 2001: 21). 1838 senesinde Paris'te sefaret başkâtibi olarak görevlendirilen Seyyid Mustafa Sâmî Efendi de *Avrupa Risâlesi* adlı sefâretnâmesinde Paris'in bayındır yapılarını, hastanelerini, bilimsel çalışmaların yapıldığı dershanelerini, mesire alanlarını hayranlıkla anlatmıştır. Ayrıca Londra'nın Avrupa'nın en mamur şehri olduğunu ifade ettikten sonra şehrin içerisinden geçen Thames Irmağı'nın altından geçen bir köprü yapıldığını da notlarına eklemiştir (Mustafa Sâmî Efendi, 1996: 29-40). Aynı dönemlerde askerî eğitim vermek üzere İstanbul'da bulunan Helmuth Von Moltke'nin çizdiği harita, Osmanlı modern imar sisteminin temelini oluşturmuştur. Zira bu harita imar planı özelliği de taşıyordu. Yolların genişletilmesi, kârgir binaların inşası ve çıkmaz sokaklar Ebniye Nizamnamesinin neşredilmesine etki eden bu planın en önemli içeriğini oluşturmuştur (Tekeli, 1985: 884-885).⁴

Osmanlı kentlerinde yaşayan insanların yaşam standartlarının yükseltilmesi veya merkez-taşra arasındaki yönetim ilişkileri bakımından yolların genişletilmesi, yeni şoselerin açılması ve demir yollarının döşenmesi ne kadar önemliyse haberleşme sistemi de o kadar önemli görülmüştür. Esasen haberleşme, iletişim, ulaştırma sistemleri birbirleri ile yakın ilişkiye sahip olan alanlardır. Nitekim haberleşme, iletişim ve ulaştırma tertibatı yollar üzerinde kurulmuştu. Osmanlı klasik döneminde haberleşme sistemi Lütî Paşa tarafından Kanuni döneminde girişimi sağlanarak *menzil* adı altında teşkilatlandırılmıştı

⁴ Moltke ile birlikte gelen başka bir subay Von Vincke de harita çizmiştir. Ancak Moltke'nin planı daha kapsamlı olmalı ki kaynaklarda en çok Moltke'nin planında bahsedilen öngörülere yer verilmiştir. 1838'de askerî eğitim vermek üzere gönderilen iki Alman subay Von Vincke ve Von Moltke'nin Osmanlı topraklarında askerî - stratejik nedenlerle bulunmaları dışında çizdikleri haritalar ve planların Türk imar sistemine katkısı göz ardı edilmemelidir (Özcan, 2006:149 -180).

(Tozlu, 1999: 645-646). 19. yüzyılda icat edilen haberleşme aracı telgraf, Osmanlı modernleşme döneminde menzilin yerini almıştır. Osmanlı yönetimi telgraf hatlarının kurulmasıyla ticari faaliyetleri canlandırmayı, merkez ile taşra arasında daha hızlı haberleşmeyi amaçlamıştı. Osmanlı Devleti'nde ilk telgraf hatları İngilizler ve Fransızlar tarafından kurulmuştu. Kırım Savaşı sırasında Osmanlı savaş müttefiki olan İngiltere ve Fransa kendi karargâhlarındaki orduları ile başkentleri arasında haberleşme bağlantısını sağlamak amacıyla telgraf hatlarını tesis etmişlerdir (Yazıcı, 1999: 624). İlk zamanlar telgrafın Anadolu'da yayılması pek hızlı olamamıştır. Bazı stratejik bölgelerde hatlar çekilmişti ancak birçok bölgede telgraf hattının çekilmesi gecikmişti. Telgraf sistemini iyi bilen teknik personelin eksikliği bu durumun en önemli sebeplerinden biriydi (Demir, 2005: 55-56). Telgraf tesisi için lüzumlu araç ve gereçler de ülke dışından ithal ediliyordu. Yüksek maliyete neden olan bu sorun 1869'dan sonra telgraf makine imalathanesi ve telgraf fabrikası açılmasıyla aşılmıştır. Bu süreçten sonra telgraf Osmanlı Devleti'nde hızla yayılmıştır (Yazıcı, 1999: 625).

19. yüzyılın ilk yarısında reform hareketleri kapsamında idare sisteminde önemli değişimler yapılmıştı. Buna bağlı olarak merkez teşkilatında oluşturulan nezaretler (bakanlıklar) içinde imar işleri de kendine bir yer edinmiştir. 24 Mayıs 1839 senesinde *Ticaret Nezareti* açılmış ve bu nezarete yeni oluşturulan *Meclis-i Umûr-ı Nâfi'a* eklenmiştir. İmar alanında yapılan çalışmalar bu dönemde Ebniye-i Hassa Müdürlüğü ve Umur-ı Nafia Meclisi tarafından yürütülüyordu (Dündar, 1999: 17). Taşraya yönelik imar çalışmalarının yürütülmesi için Sultan Abdülmecid'in iradesi ile 1845 senesinde *İmar Meclisleri* oluşturulmuştur (Seyitdanlıoğlu, 1992: 325). İmar meclisleri ile tespit edilen ihtiyaçlar merkeze rapor ediliyordu. Ancak imar meclisleri vazifesini bir sene gibi kısa bir süre icra edebilmiştir (Keleş, 2019: 40-64). Müfettiş raporlarının da devlet imarına önemli ölçüde katkısı olduğunu ifade etmemiz gerekir. İmar meclisleri kurulmadan önce de kaldırıldıktan sonra da teftiş heyetleri belli periyotlarda Rumeli ve Anadolu'da denetim için görevlendirilmişlerdir. Gittikleri yerlerde pek çok şikâyet ve talep dilekçesi ile karşılaşan müfettişlerin üzerinde durdukları meseleler arasında yol, köprü ve okul inşaa çalışmaları da vardı. Ayrıca ırmak yataklarının ıslah ettirilmesi, bataklıkların kurutulması ve arazilerin bayındırlığa açılması sorumlu oldukları diğer konulardı (Serbestoğlu, 2014: 763-778).

Tanzimat'ın ilanını izleyen süreçte merkezî idarenin güçlendirilmesi için bazı düzenlemelere ihtiyaç duyulmuştur. Bu amaçla tüm Osmanlı vilayet ve şehirlerinde geçerli olabilecek bir örnek taşra teşkilatı modeli geliştirilerek hayata geçirilmeye çalışılmıştır (Reyhan, 2015: 51). Bu tarz bir örgütlenme modeli yeni kamu binalarının oluşturulması gereğini ortaya çıkarmıştır. Devletin pek çok vilayet, sancak ve kaza merkezlerinde inşa edilen modern hükümet konakları Tanzimat'ın merkezîyetçilik anlayışının bir alameti olarak memleketin her köşesinde belirmeye başlamıştır (Yazıcı, 2010: 93-95)

Osmanlı şehirlerine modern bir görünüm kazandıran diğer bir yapı ise Tanzimat Dönemi'nden itibaren inşa edilmeye başlanan saat kuleleridir. Sultan II. Abdülhamid döneminde, özellikle 25. saltanat yılına denk gelen 1900 yılında her biri ait olduğu ilin simgesi haline gelen çok sayıda saat kulesi inşa edilmişti. Bazı şehirler aydın bürokratları sayesinde bu modern yapıya daha erken dönemde sahip olabilmıştır. Amasya Sancağı'nda da saat kulesi, Ziya Paşa'nın mutasarrıflığı döneminde birçok Osmanlı şehrine göre erken bir zamanda inşa edilmiştir (Belge, 2020: 764). Ziya Paşa'nın Amasya Mutasarrıflığı döneminde bölgede çok kapsamlı imar faaliyeti yapılmıştır. Buna bağlı olarak Amasya Sancağı ve kazalarında birer hükümet konağı, saat kulesi inşa ettirilmiş ve ayrıca rüştiye mektebi açılmıştır. Ziya Paşa Amasya ve kazalarında hayata geçirdiği kapsamlı imar programıyla diğer sancaklara ve mutasarrıflara örnek olmuştur (Serbestoğlu, Temizer, 2015: 10-11).

Anlaşıldığı üzere imar faaliyetlerinin toplumsal gereksinimlerin karşılanması hususunda önemli katkıları olduğu kadar bir modernleşme yönü de bulunmaktadır. Tanzimat'ın merkezîyetçi idare arayışı bu anlayışa uygun resmi binaların inşasını gerekli kılmıştır. Diğer taraftan Avrupa görmüş ve bir zaman sonra Osmanlı modernleşmesinin bürokrasideki öncülüğünü yapan bürokratlar, Batı'daki modern kent yaşamının unsurlarını, alt yapı hizmetleri, yol, köprü çalışmaları, yeni haberleşme sistemi, saat kuleleri, hükümet konakları, yeni askerî binaların inşası ile Osmanlı şehir yaşamına taşımaya çalışmışlardır. Osmanlı şehirleri modernleşmenin etkisi ile hızlı bir değişim içerisine girmiştir.

Şehirler özelinde bu değişimin izlerini takip etmek mümkün görünmektedir. Bir yerin imar edilmiş olduğunu gösteren unsurların tanımlanması, imarı yapılmış bölgede yaşayanların ve devletin çalışmalarda nasıl görevler üstlendiğinin bilinmesi, imar çalışmalarında ne tür araçlardan yararlanıldığının ortaya çıkarılması devlet düzeninde gerçekleşen değişimi görebilmek adına önemlidir (Tekeli, İlkin, 1990: 1470). Bu noktada

Amasya Sancağı'nın tarihi gelişimi içinde imar faaliyetlerinin incelenmesinin Osmanlı taşrasının imarıyla ilgili yapılacak genel değerlendirmeler açısından iyi bir model olacağı kanaatindeyiz.

Amasya, Osmanlı Devleti'nin klasik döneminde hem ticaret, hem kültür merkezi özelliği kazanmıştır. Şehzade sancağı olarak ayrı bir önem taşıyan, tarihî süreç içerisinde sayısız olaya tanıklık etmiş, birçok uygarlığı bünyesinde barındırmıştır. Müze kent olarak nitelendirilen şehir, tarihî yapıları bozulmadan günümüze kadar gelebilmiştir. Milli mücadelenin yöntemini belirleyen genelgenin burada hazırlanmış olması Amasya şehrine önemli bir kimlik kazandırmıştır. Dolayısıyla Amasya yalnızca yeşillikleri, Yeşilirmak'ı ve daha başka doğal güzellikleriyle değil, aynı zamanda bu tarihsel derinliği koruyan, farklı uygarlıkların farklı imar anlayışlarını yansıtan çok sayıdaki mimarî eseriyle de her devirde ilgi çeken mamur şehirlerden biri olmuştur (Tuzcu, 2013: 762-767).

Bu tez çalışmasında Tanzimat ile başlayan reform hareketleri çerçevesinde Osmanlı devlet düzeninde gerçekleşen değişimin ve modernleşme sürecinin taşradaki imar faaliyetlerine yansımaları incelenmiştir. Çalışmada öncelikle Osmanlı taşrasının imarını ve Amasya'da tarih içinde gerçekleşen imar faaliyetlerini konu alan literatür eserler taranmıştır. *Türkiye Cumhuriyeti, Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi*'nde yer alan belgeler bu tezin ana kaynağını oluşturmuştur. Literatürde Amasya'yı konu edinen pek çok eser, tez ve makale çalışmaları bulunmaktadır. Ancak Amasya'nın imarını içeren bir çalışma olmaması nedeniyle böyle bir araştırma yapma eğilimi ortaya çıkmıştır.

Çalışmamız dört bölümden oluşmaktadır:

Birinci bölümde, modernleşme çabaları bağlamında imar faaliyetleri, imar ve şehir kavramı, Osmanlı Devleti'nde imar düşüncesinin kökeni ve ilk kentsel dönüşüm fikirlerinin ortaya çıkışı, Osmanlı taşrasında imar çabaları konuları ele alınmıştır. Ayrıca bu bölümde 19. yüzyılda imar faaliyetleri ile ilgili düzenlemeler, imar çalışmalarında karşılaşılan güçlükler, Osmanlı taşrasında 19. yüzyılda yapılan imar çalışmaları, Amasya'nın tarihçesi, fiziki özellikleri, coğrafi konumu, iklimi, idari taksimatı, ekonomisi, Amasya'da 19. yüzyıla kadar yapılan imar faaliyetleri ve Amasya Sancağı'nın imar yönünden ihtiyaçları üzerinde durulmuştur.

İkinci bölümde, idarî, askerî ve dinî yapılar incelenmiş Amasya Mutasarrıflığı döneminde çokça imar faaliyetlerinde bulunmuş olan Ziya Paşa hakkında bilgiler verilmiştir.

Üçüncü bölümde, 19. yüzyılda Amasya Sancağı'nda ulaşım ve haberleşme alanında yapılan imar faaliyetleri, *dördüncü bölümde* ise eğitim kurumları ve sosyal hizmetler alanında yapılan imar faaliyetleri, Amasya yangınları ve yangınların imar faaliyetlerine etkileri, Alman misyonerlerin imar faaliyetleri, Amasya'da mahalle teşekkülü ve Amasya'da açılan pazar ve panayır organizasyonları incelenmiştir.



I. BÖLÜM

1. OSMANLI TAŞRASININ İMARİ VE AMASYA

1.1. Modernleşme Çabaları Bağlamında İmar Faaliyetleri

17. yüzyıldan itibaren giderek güçlenen Avrupa karşısında Osmanlı Devleti sürekli ıslahat yapma çabası içerisine girmiştir. 18. yüzyılda eski gücünü yeniden kazanmayı amaçlamış ve daha ziyade askerî alanlarda düzenlemeler yapmıştır (Türkoğlu Önge, 2019: 77-79). Bu dönemde Batı'nın üstünlüğü kabul edilmiş ve Batı'daki gelişmeleri yakından takip etmek isteyen Osmanlı bürokrasisi ilk olarak Yirmisekiz Mehmed Çelebi'yi Paris'e göndermiştir (Mardin, 1991: 10-11).

Mehmed Çelebi Paris'ten döndükten sonra gözlemlerini yazdığı seyahatnamesinde sadece askerî teknolojik konular değil, Paris şehrinin operalarını, tiyatrolarını, bahçelerini, kaldırımları olan geniş sokaklarını, yollarını, hastanelerini, rasathanelerini ve mimarî yapılarında kullanılan süslemeleri hayranlıkla anlatmıştır. Bu gözlemlerin Osmanlı mimarisine yansımaları olmuştur. Osmanlı başkentinde barok tarz ile yükselen yapılar bu etkilenmenin sonuçlarıdır.⁵ Bununla birlikte Tanzimat dönemine kadar istenilen seviyede Batı modern şehirlerine uygun imar planları yapılamamıştır. Bu dönemde askerî, idarî, eğitim gibi belirli alanlarda reformlar yapılmıştı. 1839 Tanzimat Fermanı'nın ilanından sonra ise reform hareketlerinin alanı genişletilmek istenmiştir. Batılı kurumların benzerlerinin Osmanlı Devleti'nde de kurulması gerektiğine kanaat getirilmiştir. Tanzimat reformları merkezden yönetimi ve denetimi ön plana almıştır. Bu açıdan bakıldığında Batılı tarzda şehir yönetimi, şehirlerin imar faaliyetleri ve fiziksel dönüşümünü kolaylaştıracak hukuk düzeni merkezileşme çabalarının bir parçasını oluşturmuştur (Çelik, 2016: 36-41).

Tanzimat reformlarının etkisi başta başkent olmak üzere diğer Osmanlı şehirlerinin kentsel ve mimari özelliklerinde de kendisini göstermiştir. Bu dönemde şehirlerin modernizasyonu Tanzimat'ın ana problemlerinden biri olmuş, Batı tarzı kurumlar, kanunlar ve planlama yöntemleri ile geleneksel mekândan sıyrılan bir kent dokusu ortaya

⁵ Mehmed Çelebi eserinde o dönemde Paris'te üç, dört katlı saraylar ve binaların mevcudiyetinden bahsetmiştir. Çelebi ve oğlu Said Efendi Paris'te sık sık davetlere katılmışlardır. Birçok saray gezmişlerdir. Oradan getirdikleri saray resimleri, planlar Osmanlı saray ve köşklarinin mimarisinde etkili olmuştur (Arıkan, 2013: 551-552).

çıkıştır (Türkoğlu Önge, 2019: 77-79). Modernleşme döneminde ortaya çıkan bu kent dokusunun oluşumunun hangi aşamalardan geçtiğine değinmeden önce *imar* ve *şehir* kavramını kısaca açıklamak gerekir. Aynı şekilde Batı şehirleri ile Osmanlı şehirlerinin karşılaştırılması modern dönemde Osmanlı şehirlerinde gerçekleşen değişime neden olan faktörlerin bilinmesi açısından yararlı olabilecektir.

1.1.1. İmar ve Şehir Kavramı

İmar sözcüğüne karşılık gelen *âbadân* kavramı, şen ve mamur anlamlarını içermektedir (Sami, 2004: 16). *Şehir* kelimesi de Farsça kökenli olmakla beraber Soğdca kökenli *kent* (*kant*) ile aynı anlamı taşımaktadır (Küçükaşçı, 2010: 441).

Yerleşik bir mekânın şehirleşmesi bayındırlık faaliyetinin bir sonucudur. Bu bağlamda *şenlenme* ya da *şenlendirme* olgusu içerisinde *imar* ve *şehir* kavramları birlikte düşünülmektedir. Yerleşik hayatın benimsenmesinden sonra doğanın oluşturduğu düzenin dışına çıkılarak sosyal düzenin getirdiği kurallar inşa edilmeye başlanmıştır (Uyanık, Berk, 2016: 1-13). Bu kurallar birlikte yaşayabilmeyi mümkün kılmıştır. Zira insanlar birlikte yaşayabilmeyi başarabildikleri ölçüde medenî olabilmişlerdir. *Medeniyet* terimi İbn Haldun'un daha çok *umrân* olarak nitelendirdiği şehir kavramı içerisinde vücut bulmaktadır (İbn Haldun, 2016: 629).

Medenî toplumlar, tarih boyunca birlikte yaşadıkları mekânlara çeşitli eserler kazandırmış ve bulundukları mekânları imar faaliyetleriyle çok fonksiyonlu yapılara dönüştürmüşlerdir. İmar faaliyetleriyle süslenmiş mekânlar şehirleri ortaya çıkarmıştır (Uyanık, Berk, 2016: 2).

1.1.2. Batı Formunda Şehir ve Osmanlı'daki Algısı

Batı'da Helenistik dönem şehirleri politik ya da toplumsal ihtiyaçlardan izole edilmiş değildi. Kamusal yaşam, kişisel kazanımlardan daha ön plandaydı. Şehirlerin din, eğitim, hukuk ve sair ihtiyaçlarına hizmet eden ve toplumun simgesi sayılan kamu yapılarının göze hitap etmesi gerekli görülmüştü. Bu dönem düzenli sokak ve kent yapısı ile dikkat çekmiştir. Ancak düzenli şehir görünümü Roma İmparatorluğu'nun yıkılışından sonra bozulmaya başlamıştır. Bu dönemlerden sonra şehirler küçülmüş ve daha ziyade Hristiyan toplumların ihtiyaçlarına uyarlanan küçük yerleşim yerlerine dönüşmüşlerdir (Kostof, 2017: 21-23).

Roma sonrasında, Helenistik dönemde oluşturulan geometrik sokak yapısının yerini dar ve çıkmaz sokaklarla dolu mahalleler almıştır. Rönesans döneminde bu gidişatı durdurabilecek önlemler alınmıştır. 18. yüzyıla gelindiğinde batı şehirlerini etkileyen önemli değişiklikler yapılmıştır. Şehir yapılarında modern düzen oluşumunu eskiyi yıkmadan yapabilmeyi bir nevi klasik düzen ile yeni düzen uzlaşısının temsil edildiği bir dönemden geçilmiştir. 19. yüzyılda ise siyasi, askerî devrimler yapılmış, sanayileşme sonucunda da kapitalizmin öne çıktığı bir sürece girilmiştir. Şehir nüfusunun artışıyla birlikte toplumsal düzende, ulaşım, iletişimde başlayan değişiklikler farklı nüfus hareketlerini ve yeni bir yönetici grubunu ortaya çıkarmıştır.⁶ Tüm değişimler konut yapılarını, kamu yapılarını kendi imgesinde yeniden biçimlendirmiş ve modernleşen kent eski görünümünden iyice sıyrılmıştır (Kostof, 2017: 23-29).

Sanayileşme sürecinin meydana getirdiği mekânsal değişimin Batılı anlamda ilk örnekleri 19. yüzyılda III. Napolyon devrinde Paris Valiliği görevinde bulunan Baron Eugene Haussmann'ın uyguladığı imar faaliyetleriyle Paris şehrinde görülmüştür. Haussmann'ın gerçekleştirdiği imar planları ve düzenlemeleri Berlin, Roma, Viyana ve sair birçok şehirde örnek teşkil etmiştir. *Houssmannization* olarak ifade edilen sistem, geçmiş dönem tarihî yapıların yıkılması pahasına yeni geniş yol düzenlemelerinin uygulanmasını gerekli kılmıştır. Ayrıca bu sistem artan nüfusun yerleştirilebileceği, çok daha fazla insanın sığabileceği yüksek katlı apartman tipli yapıları içine alan mekânların oluşumuna zemin hazırlamıştır (Özcan, 2006: 153-154).

Aynı dönemde Osmanlı şehirleri de bir dönüşüm sürecine girmiştir. Fakat bu değişim Batı'ya oranla daha farklı bir boyutta gerçekleşmiştir. Genel itibariyle bakıldığında Avrupa'yı etkileyen olaylar silsilesinin Osmanlı Devleti'ne de tesir etmemesi düşünülemezdi. Bu dönemde yönünü Batı'ya çeviren Osmanlı Devleti'nin Avrupa devletleriyle iletişimi yönetim sisteminin ve yasalarının değişimine neden olmuştur. Şehirlerde görülen nüfus artışı, ulaşım ve haberleşme sisteminin revize edilmesi lüzumunu ortaya çıkarmıştı. Ayrıca nüfus artışı Batı'daki gibi yeni kurumların tesis edilmesi gereğini de meydana getirmiştir. Böylelikle hem Osmanlı taşrası yeni idarî sistemleriyle hızlı

⁶ Şehirlerde 19. yüzyılda nüfus artışının en büyük sebebinin Sanayi İnkılabı'ndan sonra ortaya çıkan ekonomik güçler olduğu açıktır. Makineleşmenin sonucu olarak tarım ve yol sistemi modernleşmiş, ticaret hacmi de büyümüştü. Buna bağlı olarak sanayileşme ve yeni açılan fabrikalar şehirleri cazip mekânlar haline getirmiştir. Bunlardan farklı olarak sosyal ve politik durumları da şehir nüfusunu arttıran farklı nedenler olarak eklemek gerekir: Göç hürriyetini geliştiren kanunlar, eğitim, ticaret, resmî daireler, eğlence hayatı, yüksek yaşam standardı ve sair nedenlerdir (Weber, 2012: 19-20).

kalkınacak hem de merkez-taşra etkileşiminde ilerleme sağlanacaktı. Ayrıca Osmanlı kent yapıları genellikle 19. yüzyıla kadar ahşap olarak inşa edilmişti. Şehir yangınları bu yapıların kısa sürede yanıp yok olmasına neden olmaktaydı. Bu durum da Osmanlı şehir binalarının Batı şehirlerinde olduğu gibi beton, tuğla veya kârgir malzemeden yapılmasını gerekli kılmıştır (Tekeli, 2001: 19-21).

Osmanlılarda ilk zamanlar yapılan şehir düzenlemeleri, Avrupa kentlerinde olduğu gibi imar yönünden değil daha çok şehir yangınlarının önüne geçme hassasiyetinden kaynaklanan zaruri dönüşümlerdir (Tekeli, 2001: 21). Ancak Tanzimat'ın ilanını takip eden süreçte şehirlerde hızla reform süreci başlatılmış ve Batı kent modelinin tatbik edildiği bir imar anlayışına evrilmiştir.

1.1.3. Osmanlı Devleti'nde İmar Düşüncesinin Kökeni İlk Kentsel Dönüşüm Fikirleri

Osmanlı şehirlerinin batılı tarzda dönüştürülmesi fikirleri Lale Devri'nden önce ortaya çıkmıştır. 1665'te Viyana'yı gezen Evliya Çelebi şehrin çok katlı binaları olduğunu, kare biçimde planlandığını ve caddelerinde düzenli kaldırımlar inşa edildiğini ifade etmiştir (Bayram, 2017: 237). 1720'de Fransa'da görevli bulunan Yirmi Sekiz Mehmed Çelebi de Paris'in düzenli şehir yapısını *Sefâretnâme*'sinde ayrıntılarıyla anlatmıştır. Avrupa seyahatinde matbaanın önemini de kavrayan Yirmi Sekiz Mehmed Çelebi ve oğlu Said Efendi Paris'ten döndükten sonra İbrahim Müteferrika öncülüğünde matbaanın Osmanlı Devleti'nde yer bulabilmesi için bir takım çalışmalar yapmıştır. Matbaanın açılması sağlanmış ancak o dönemde önemi yeterince anlaşılamamıştır (Berkes, 2017: 56-63).

18. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde matbaanın istenilen seviyeye gelememesi, imar düşüncesinin bilinç boyutunda eksiklik oluşturmuştur. Örneğin Batı'daki teknolojik gelişmelerin takibinin gecikmesine ve teknik bilgi eksikliğine neden olmuş, buna bağlı olarak kentsel dönüşüm çalışmalarında teknik personelin yetersizliği sorunu ile karşı karşıya kalınmıştır. Savaşların yenilgi ile sonuçlanması ve beraberinde malî sorunların yaşanması da Osmanlı şehirlerinde imar reformu ve kentsel dönüşüm ile ilgili yapılacak çalışmalara engel teşkil etmiştir. Ancak 18. yüzyılda hüküm sürmüş padişahların sanata meyilli, ilerlemeye açık, modernleşme taraftarı, fiziksel çevre ve dönüşüm için reform projelerini destekleyen özelliklere sahip olduklarını belirtmek gerekir (Tankut, 1975: 247-262). Ayrıca bu dönemde imar reformunun düşünce olarak filizlendiği ifade edilmelidir.

Aynı şekilde devrin askerî ıslahatları, ilerleyen zamanda ülke genelinde gerçekleşecek olan geniş ölçekli değişimin ilk adımı olmuştur.

Osmanlı şehirlerinin daha düzenli bir görünüme kavuşabilmesi hedeflenerek Batı modeli örnek alınmıştır. Batı şehirlerini gezen seyyahlar ve diplomatik vazifeleri gereği Avrupa’da bulunan bürokratlar Batı üslubunun yerleşmesinde etkili olmuştur. İlk kentsel dönüşüm fikirleri 17. yüzyılda ortaya atılmıştır. Ancak savaşlarda alınan yenilgiler, malî sorunlar ve teknik bilgi yetersizliği nedeniyle imar reformu gerçek manada ancak 19. yüzyılda yapılabilmektedir.

1.2. Osmanlı Taşrasının İmarı Çabaları

Tanzimat’ın ilanından sonra yeni getirilen düzenlemelerin devletin her bölgesinde uygulanması, halkın tepkilerinin ölçülmesi ve imar yönünden ihtiyaçların bildirilmesi için ilk olarak 1840 senesinde taşraya teftiş heyetleri gönderilmiştir (Serbestoğlu, 2014: 773-778). Ancak başarısızlıkla sonuçlanan bu girişimden sonra Anadolu ve Rumeli’ye gönderilen teftiş heyetleri kısa bir süre sonra geri çağırılmıştır (Çadırcı, 2013: 197-198).

1842’de bu girişim tekrarlanmışsa da teftişlerle istenilen malumatın alınamayacağı anlaşılmıştır. Bunun üzerine *İmar Meclisleri* kurularak taşra denetimi ve reformu için çalışmalar başlatılmıştır. Ancak İmar Meclisleri de faaliyetlerini uzun süre yürütememiştir. Belirtilen nedenler vilayetlerde çözüm bekleyen sorunlar ve yapım onarım çalışmaları için yüksek rütbeli teftiş memurlarının yeniden görevlendirilmesini gerektirmiştir (Keleş, 2019: 64). 1864 senesine kadar teftiş heyetleri aracılığı ile taşra şehirlerinde denetim sıklaştırılarak ulaşım, tarım, güvenlik alanlarında ilerleme sağlanmaya çalışılmıştır. Teftiş heyetleri bölgesel olarak çalışmış olsa da, taşra idari sistemin düzenlenmesinde önemli rol alan 1864 Vilayet Nizamnamesinin hazırlanmasına büyük katkı sağlamıştır (Reyhan, 2015: 52). Bilindiği üzere taşra idaresinde bir örnek modelin oluşturulması için çaba sarf edilmiş ancak bir ilerleme sağlanamamıştı. Bu sorunun çözümü olarak önce 1864 Vilayet Nizamnamesi yayınlanmıştır. 1871’de bu kararlar yeni bir vilayet nizamnamesiyle biraz daha genişletilerek hayata geçirilmeye çalışılmıştır. İlk nizamnamede alınan kararlar Tuna Vilayeti’nin oluşturulması ile örnek uygulama alanı bulmuştur. 1867 tarihinden itibaren ise bölge bölge ülkenin tamamında uygulanmaya çalışılmıştır. 1864 Nizamnamesi’ne göre taşra yönetimi üst birimden alt birimlere doğru vilayet, liva, kaza ve köy idari birimleri olarak sıralanmaktaydı. Bu yönetim kademelerinde nizamnamenin öngördüğü meclisler

bulunuyordu.⁷ Geniş kapsamlı görev ve yetkileri bulunan meclislerin, vergi denetimi, idarî davalar, güvenlik, tarım, ticaret gibi işlevleri olmakla beraber imar faaliyetleri de bu kapsam içerisinde yer almıştır. Taşrada bayındır işlerinden Liva İdare Meclisleri sorumluydu. Köy yollarının yapımı ve tamiri ise Kaza İdare Meclislerinin uhdesindeydi (Reyhan 2015: 54-58). Taşrada alt yapı, imar, onarım gibi hizmetlerin yapılabilmesi için uygulanmaya çalışılan diğer bir sistem de belediye teşkilatıdır.

Klasik dönem Osmanlı taşra yönetiminde belediye işleri kadılar uhdesinde yapılmış, daha sonra bu sorumluluk İhtisap Nezareti'ne bırakılmıştır. İhtisap Nezareti'nin bu vazifenin icrasında yetersiz kaldığı tecrübe edilince Batılı tarzda bir belediyeçilik anlayışının başkentte ve taşrada uygulanması gerekliliği hissedilmiştir (Serbestoğlu, 2018: 178). Batı kent yönetiminde uygulanan belediye sisteminin tam olarak Osmanlı Devleti'ne girişi Kırım Savaşı'nda alt yapı eksikliklerinin görülmesinden sonra olmuştur. *İntizam-ı Şehir Komisyonu* adında bir komisyon oluşturulduktan sonra çalışmalara hız verilmiş ve *şehremaneti* teşkil edilmiştir. 1871'de yayınlanan *İdare-i Umumiye-i Vilâyet Nizamnâmesi*'nde valilik, mutasarrıflık ve kaymakamlık makamı bulunan şehir ve kasabalarda bir başkan, bir başkan yardımcısı, altı azadan oluşan bir belediye meclisi oluşturulacağı belirtilmiştir. Taşra şehirlerinde belediye teşkilatı oluşturulması tam olarak 1877 *Belediye Kanunu* ile mümkün olabilmıştır (Ergin, 2013: 132-138).

1.3. 19. Yüzyılda İmar Faaliyetleri İle İlgili Düzenlemeler

Osmanlı Devleti'nde 19. yüzyıla kadar imar faaliyetlerini, Hassa Mimarları Ocağı yürütmüştür. Modernleşme süreci başladığında her alanda olduğu gibi imar ve mimari alanında da çeşitli yenilikler yapılmaya başlanmıştır. İlk olarak 1802'de Hassa Mimarları Ocağı *Hendesehâne*'ye bağlanarak çalışmalarını sürdürmüştür. 1826'da Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasından sonra devlet içerisinde yeni teşkilatlanmalar oluşmaya başlamıştır. Bu kapsamda Hassa Mimarları Ocağı kaldırılarak, 1831'de yerine *Ebniye-i Hassa Müdürlüğü* kurulmuştur (Duymaz, 2003: 32).

1.3.1. Ebniye-i Hassa Müdürlüğü

Hassa Mimarları Ocağının lağvedilmesinden sonra oluşturulan Ebniye-i Hassa Müdürlüğü resmi ve sivil imar işlerini, kuruluş amaçları ve örgütsel yapısının imkânları içinde gerçekleştirmeye çalışan bir anlayış ile hizmet etmeye çalışmıştır. Kamu binalarının

⁷ Vilayetlerde valiler ve vilayet idare meclisleri, sancaklarda mutasarrıflar ve liva idare meclisleri, kazalarda ise kaymakamlar ve kaza idare meclisleri bulunmaktaydı (Reyhan, 2015: 56).

inşası için plan ve projeler hazırlamak, keşif bedellerini belirlemek, kamusal yapıların yanında özel olarak inşa edilmiş binaların kontrollerini sağlamak müdürlüğün görevleri arasındaydı (Can, 2002: 18).

Ebniye-i Hassa Müdürlüğü 1833 ile 1837 yılları arasında büyük bir borç yüküyle karşı karşıya kalmıştır (Duymaz, 2003: 32-34). Bu çerçevede 1844 yılının Şubat ayında müdürlük için maliye hazinesinden 10.000 kuruş tahsis edildiği belirtilmiştir (BOA, C.SM., 123/6197). Ebniye-i Hassa Müdürlüğü gelirlerinin arttırılması ve bütçe sorunu yaşanmaması için raporlar hazırlanmıştır. Aylık maaşlar için müdürlüğe 13.200 kuruşun çeşitli kurumlarca tahsis edildiği belirtilmiş, bu miktarın 10.000 kuruşu müdürün kendisine kalanı ise diğer çalışanlara ayrılmıştır. Ancak kötüye giden ekonomi sebebiyle sonradan müdür maaşı 4.000 kuruşa düşürülmüştür (Can, 2002: 19). Malî zorlukların yaşandığı bu dönemde mimarların birçoğu maaş konusunda tatmin olamadığı için işlerinden ayrılmak zorunda kalmıştır (Duymaz, 2003: 32-34).

Ebniye-i Hassa Müdürlüğü 1849'da Nafia Nezareti bünyesine alınarak *Ebniye Muavinliği* olarak hizmet etmiştir. Ebniye Muavinliği de 1852'de lağvedilmiş ve yerine *Ebniye Meclisi İdaresi* adında bir birim oluşturulmuştur. Bu birim de *Ticaret Nezareti*'ne bağlanmıştır (Can, 2002: 18-23).

1.3.2. İmar Planları ve Haritalar

Avrupa'da 19. yüzyıldan önce başlayan kentsel değişim ve dönüşüm hareketlerinin Osmanlı Devleti'ne etkisi biraz daha geç olmuştur. Ancak sınırlıda olsa 18. yüzyılda bir takım çalışmalar yapıldığı söylenebilir. Örneğin 1786'da Fransız elçisi ve aynı zaman da bir mühendis olan Kauffer'e kentsel dönüşüm imar planı için İstanbul haritası çizdirilmiştir (Tekeli, 2011: 52-53).

19. yüzyıla gelindiğinde başkent İstanbul ve diğer Osmanlı şehirlerinde artan nüfusun etkisi ile birlikte konut ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Buna bağlı olarak yeni yolların açılması, yangına dayanıklı binalar inşa edilmesi gerekli olmuş ve dolayısıyla kentsel dönüşüm zorunlu hale gelmiştir. Kentsel dönüşümün İstanbul ve taşra kentlerinde hayata geçirilmesi adına birtakım hazırlıklar yapılmıştır. 1839 senesinde bir *ilmühaber* yayınlanmıştır. Bu ilmühaber devlet eliyle yürütülen imar faaliyetlerinin standartlarını belirleyen bir belge hüviyetindeydi (Seyitdanlıoğlu, 1996: 68). İlmühabere göre anayol 15 - 20 metre genişliğinde, diğer yollar 11 - 9 metre genişliğinde olmalıydı. Yolların

kenarlarına yapılacak kaldırımlar için ise 3 metrelik alanın açılması gerekliydi (Akdağ, 2008: 84).

İlmühaberde Alman Helmuth Von Moltke'nin hazırladığı haritanın içeriğinden de bahsedilmiştir. Moltke tarafından çizilen ve aynı zamanda plan niteliğinde olan bu harita İstanbul'un o dönemdeki fiziki durumu hakkında da bilgiler vermektedir. Çıkmaz sokaklara yer verilmeyen bu planda sokaklar ve yolların üzerine yapılacak binaların yükseklik sınırının belirlenmesi kararları alınmıştır. Bilindiği üzere o dönemde belli zamanlarda yangınlar yaşanmış ve birçok bina yangınlarda yok olmuştur. Helmuth Von Moltke'nin imar planı, ilk imar mevzuatının hazırlanmasına tesir etmiş ve 1848 tarihinde Ebniye Nizamnamesi yayımlanmıştır (Tekeli, 2011, 54-55).

1.3.3. İmar Meclisleri

İmar sisteminin gelişimi sürecinde Sultan Abdülmecid'in söylemleri ışığında kurulan diğer bir birim ise imar meclisleridir. İmar Meclisleri Meclis-i Vâlâ'ya bağlı olarak 1845'te Anadolu ve Rumeli'de bulunan eyaletlerde oluşturulmuştur. Her bölgeyi temsil eden vücut ve kocabaşı olarak iki kişiden oluşan temsilciler çalışmalarda yerini almışlardır (Seyitdanlioğlu, 1992: 325-326). Meclislerde askeriye, mülkiye ve ilmiyeden birer kişi ile bir de kâtip bulunuyordu. Meclis çalışmaları belli bir yerde olmamakla beraber görevliler sancak veya kazalara bizzat giderek aktif olarak araştırmalarını yapmışlardır. Elde ettikleri bilgiler ışığında raporlar hazırlamışlardır (Efe, 2011: 471).

Tablo 1. Eyaletlerde Oluşturulan İmar Meclisleri

Anadolu İmar Meclisleri	Rumeli İmar Meclisleri
Konya Eyaleti İmar Meclisi	Vidin ve Niş İmar Meclisi
Hüdâvendigâr Bolu Eyaletleri ve Biga Sancağı İmar Meclisi	Üsküp ve Rumeli İmar Meclisi
Sivas Ankara Eyaletleri İmar Meclisi	Selanik Eyaleti İmar Meclisi
Diyarbakır ve Maadin-i Hümayûn İmar Meclisi	Tırhala Eyaleti İmar Meclisi
Erzurum Eyaleti İmar Meclisi	Elviye-i Selâse İmar Meclisi

İmar meclisleri temsilcileri halkın ihtiyaç ve taleplerini dinledikten sonra bulundukları bölgenin imarı ile ilgili hazırladıkları raporu Meclis-i Vâlâ'ya ulaştırıyorlardı (Seyitdanlıoğlu, 1992: 325-329). Gittikleri yerlerde yapılan keşifler neticesinde gerekli masrafların ne miktarda olacağı da rapor ediliyordu (Efe, 2011: 493).⁸ Ayrıca vergilerin zamanında toplanması ve hazineye gönderilmesi, yolsuzluklar, eğitim, ziraat, idarî teşkilatlanma, ticaret, sağlık gibi geniş alanları ilgilendiren meseleler de imar meclisleri temsilcilerinin ilgilendiği diğer konulardı (Çadırcı 2013: 198-200). Alanında uzman kişilerin yer aldığı meclis çalışmalarında yeni imar anlayışının çerçevesi çizilmiş ve devletin mamur bir hale getirilmesi hedeflenmiştir. Buna bağlı olarak alt yapı, yol, köprü ve sair çalışmalar için sağlanacak kredilerin hesaplamaları meclis çalışmaları kapsamına alınmıştır (Efe, 2011: 493). Ancak Meclis-i Vâlâ başkanının vazifesinin sonlandırılması, yönetimde yapılan değişiklikler ve ekonomik sorunlar imar meclislerinin kapatılmasına neden olmuştur (Çadırcı 2013: 198-202). Bir başka neden ise bölgelerini temsil eden memurlardan bazılarının bu vazife için yetkin olmayışındır. İyi niyetlerle kurulan imar meclisleri bir sene gibi kısa bir zamanda vazifesini tamamlamış, yerini yeniden Anadolu ve Rumeli bölgelerine atanan teftiş heyetlerine bırakmıştır (Keleş, 2019: 62-64).

1.3.4. Nafia Nezareti ve Nafia Meclisi

Tanzimat Dönemi'nde imar işlerinin planlanması ve idaresi görevini üstlenen Umur-ı Nafia Nezareti 1848 senesinde kurulmuştur. Kurulma amacı Meclis-i Vâlâ'da oluşturulan bir komisyonla belirlenmiş ve nizamname ile yasalaştırılmıştır. Buna göre devletin reformu kapsamında yeni fabrikalar kurulacağı, ziraat, sanayi ve sanatın geliştirilmesi için tesisler yapılacağı, yeni bina inşa ve onarımlar için çalışmalar yapılacağı belirtilmişti. Ayrıca İstanbul'un kaldırım ve sokaklarının inşası, Ebniye Nizamnamesinin hazırlanması usta personelin yetiştirilmesi de Nafia Nezareti'nin sorumluluğundaydı. Belirlenen görevlerin icrası ve imarla ilgili tekliflerin müzakeresi ve alınan kararların hayata geçirilmesi için konunun uzmanı olan kişilerden oluşan *Nafia Meclisi* yeniden

⁸ Eyaletlerde oluşturulan imar meclislerinde görevli memurlardan özellikle tamire muhtaç köprülerin ehemmiyet arz edenlerinin tespit edilmesi hususunda meclislere rapor vermeleri istenmiştir. Edirne, Üsküp, Bursa, Konya, Ankara, Çankırı ve sair sancaklarda ise köprü tamiri için tespit edilen 8.000 kuruşun külliyetli olduğu ifade edilmiştir. Bu masrafların biraz daha aşağıya çekilerek masrafların kendi bölgesinden karşılanması suretiyle uygun mevsimde tamire başlanması gerektiği belirtilmiştir (Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Cevdet Nafia, 6278).

açılmış,⁹ bayındırlık ve imar işlerini yürüten kurumların merkeziyetçi bir yaklaşımla koordinasyonunu sağlamak amacıyla Ebniye Muavinliği'ne dönüştürülen Ebniye Müdürlüğü yeni kurulan bu teşkilat bünyesinde birleştirilmiştir. Ebniye Meclisi de yeni oluşturulan bu kurumsal yapıya dâhil edilmiştir (Akyıldız, 1993: 140-142).

Nafia Nezareti çalışmalarını büyük bir titizlikle sürdürmeye çalışmıştır. Ancak zaman zaman yapılan yolsuzluklar nezareti zor durumda bırakmış ve 1849 senesinde Ticaret Nezareti bünyesinde çalışmalarına devam etmiştir. Bu süreçte Nafia Meclisi de Ticaret nezaretine bağlanmıştır. Sonradan Ticaret, Ziraat ve Nafia Nezaretleri bir çatı altında birleştirilmişse de bu yöntem ile istenilen verim alınamamış, özellikle yeni örgüt yapısında benimsenen bazı usuller imar işlerinin bürokrasi sürecinde aksamalarına ve gecikmelerine neden olmuştur (Akyıldız, 1993: 144).¹⁰ Ülkenin imarı, üzerinde önemle durulan meselelerin başında gelmekteydi. Bu bağlamda bürokraside yavaşlamaya sebep olan bu sorunların üstesinden gelebilmek adına yol, köprü, kamu binaları keşifleri, yapım ve onarımlarından sorumlu olan Nafia Meclisi'nin üye sayıları zamanla arttırılarak çalışmalara hız kazandırılmak istenmiştir. Ancak bu da yeterli gelememiş meclisin işlevsel yönü zayıflamıştır. Bunun üzerine imar faaliyetlerini süratlendirmek adına Nafia Meclisi'nin bir şubesi olarak Meâbir Meclisi teşekkül ettirilmiştir (Çetin, Aydos, 2021: 6).

1.3.5. Ebniye Nizamnamesi (1848)

Ebniye Nizamnamesi 1848'de yayınlanmıştır. İstanbul'un imarı konusunda temel ilkelerin belirlendiği bu nizamname, devlet tarafından yürütülen imar faaliyetlerine dair alınan önemli kararların da başlangıcını oluşturmuştur. Bu nizamnamede yolların ve sokakların genişletilmesi, yeni yolların yapılması, inşa edilecek her türlü yapı için ruhsat verilmesi, yapıların yükseklikleri ve denetlenmesi, yangınlar için çeşitli önlemler alınması ile ilgili kurallar belirlenmiştir (Tekeli, 2011, 54-55). Nizamnameye göre üç sınıf sokak

⁹ 19. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı Devleti'nde imarın, ziraatın, ticaretin ve sanatın daha ileri düzeylere getirilmesi hususunda çeşitli çalışmalar yürütülmüştür. Bu bağlamda Hariciye Nezaretine bağlı olarak *Meclis-i Ziraat ve Sanayi* adında kurulan meclisin adı bir süre sonra *Meclis-i Umur-ı Nafia* olmuştur. İsminin değiştirilmesi ile birlikte kapsadığı konular da genişletilmiştir. 1839'da kapatıldıktan sonra yapılan yeni bir düzenlemeden sonra 1841'de tekrar açılmıştır. *Ticaret Nezareti* bünyesine dâhil edildikten sonra Meclis-i Umur-ı Nafia görevlerini tam olarak icra edememiş ve kısa bir süre sonra lağvedilmiştir. Umur-ı Nafia Meclisi, Nafia Nezareti'nin 1848'de kurulmasından sonra ismi *Nafia Meclisi* olarak değiştirilerek bu nezaret bünyesinde tekrar çalışmalarına başlamış ve Nafia Nezareti ile Ticaret Nezareti birleştikten sonra da bu çatı altında işlevini sürdürmüştür (Çetin, Aydos, 2021: 4-5).

¹⁰ Önceden meclis mazbataları doğrudan padişaha arz edilirken meclisin Ticaret Nezareti'ne nakledilmesinden sonra kararların Meclis-i Vâlâ'da değerlendirildikten sonra padişaha sunulması usulüne geri dönmüştür. Bu durum imar bürokrasisinin yavaşlaması sonucunu doğurmuştur (Akyıldız, 1993: 144, 258-262).

belirlenmiştir. Metre cinsinden ölçüldüğünde en az 7,6 metre olan sokaklar *büyük caddeler*, en az 6 metre olanlar *adi caddeler* ve en az 4,5 metreye ulaşan sokaklarsa *sair sokaklar* olarak gruplandırılmıştır (Çelik, 2016: 65-66).

Ebniye Nizamnamesinin sadece İstanbul'daki imar sorunlarını ele almış olması devletin imar yönünden birçok ihtiyacına cevap verememiştir. Bu da yeni düzenlemeleri kaçınılmaz kılmıştır. 1849'da sadece İstanbul için yürürlükte olan Ebniye Nizamnamesinin yerine genel kapsamlı Ebniye Nizamnamesi çıkarıldı. Ancak bu nizamnamenin de yetersiz kaldığı anlaşılarak 1859'da öncelik İstanbul olmak üzere *Zokaklara Dair Nizamname* yayınlanmıştır. Daha sonra ise ülkenin tamamını kapsayacak kararların alınacağı *Turuk ve Ebniye Nizamnamesi* neşredilmiştir (Seyitdanlıoğlu, 1996: 68-69).

1.3.6. Meabir Meclisi

1849'da Nafia Meclisi'nin Ticaret Nezareti'ne bağlanmasından sonra zamanla liyakatsiz kişilerin mecliste görev alması nedeniyle belirlenen hedefler hayata geçirilememiş ve memleketin modernleşmesi adına yeni kararların alınması kaçınılmaz olmuştur. Bu bağlamda Nafia Meclisine bağlı olarak yollar, sokaklar, köprüler, kamu binaları, kanallar ve benzeri bir takım imar faaliyetlerini yürütmek üzere 1857 yılında *Meclis-i Ma'abir* adında yeni bir birim kurulmuştur (Akyıldız, 1993: 263-264).

Mamur kentler oluşturmak için açılan Meabir Meclisi'nde imar faaliyetleri adına çok önemli çalışmalar yapılmıştır. Meclis-i Meabir'in Osmanlı ulaşım modernleşmesi adına yaptığı en önemli çalışma 1861'de tarihe geçen *Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne Yolların Tanzîm ve Tesviyesi Hakkında Nizamnâme*'yi, hazırlamak olmuştur. Bu nizamname karayolu ile demiryolu için açılacak yolların yapımına çok önemli katkılar sağlamıştır (Taşkesenlioğlu, 2018:184). Yerli ve yabancı teknik personel ile uzman mühendislerin de yer aldığı meclis, tüm çalışmaların bir nizam içerisinde yapılabilmesi için layihalar hazırlamıştır. Yol çalışmaları için verilecek izinler ve açılacak ihaleler bu mecliste konuşulup karara bağlanmış, nezaret, yapılan çalışmalardan düzenli olarak bilgilendirilmiştir (Çetin, 2017: 68).

1.3.7. Turuk ve Ebniye Nizamnamesi (1864)

İstanbul'da ortaya çıkan yangınlardan sonra sadece İstanbul için değil tüm ülke için imar çalışmaları planlayan *Islahat-ı Turuk Komisyonu Turuk ve Ebniye Nizamnamesi* adında daha kapsamlı bir nizamname çıkarılmasında etkili olmuştur. 1864 senesinde

Çıkarılan bu nizamname, tüm ülkeyi kapsayan ehir planlarının yapılması, haritalar çizilmesi, yolların genişletilmesi gibi konular içermektedir (Tekeli, 2011: 57). Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'nde en geniş cadde sınır 11,5 metreye çıkarılmıştı (elik, 2016: 65-66). Yol harita çizilmesi şartı da bu kanunla yasalaşmıştır. Yeni düzenlemeler kapsamında yolların 19. yüzyılda ortaya çıkan taşıt, araba ya da tramvaylara uygun şekilde yapılması gerektiği de belirtilmiştir. Diğer taraftan bu nizamname ile Kırım veya Balkan bölgelerinden Anadolu'ya gelen muhacirler için yeni oluşturulan mahallelerde Batı şehirlerinde olduğu gibi birbirlerini dik açıyla kesen yollar ve bu yolların arasında kalan kare ya da dikdörtgen biçimli yapı adalarından oluşan ızgara biçimli kent planı uygulanmıştır (zcan, 2006: 164-165).

Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'nde ilk defa kanalizasyon, su şebekesi gibi alt yapıyı ilgilendiren imar yapılarının btcesinin devlet tarafından karşılanacağı belirtilmiştir. Bu nizamnamenin İştambul dışında taşra kentlerinde de uygulanacağı karara bağlanmıştır (Bayram, 2017: 233). Bu bakımdan Osmanlı taşrasının imar sürecinde ve Batı modeli kent oluşumunda 1864 yılında ilan edilen bu nizamname önemli bir kilometre taşı olmuştur.

1.3.8. Belediyeler

Osmanlı Devleti'nin klasik döneminde şehirlerde yönetimin başında kadı bulunuyordu. İmar faaliyetleri kadıların idaresinde bulunan mimarbaşı ve muhtesiplerin denetimleri ile vakıf sistemi sorumluluğunda yürütülür, bu suretle şehrin ihtiyaçları karşılanmaya çalışılırdı. Ancak klasik dönemin imar düzeni 19. yüzyılın ihtiyaçlarına cevap verememiştir.¹¹ Buna bağlı olarak birtakım çalışmalar yapılmış ve şehir yönetiminde eski düzeninin yerini alacak bir belediye anlayışı olarak *şehremaneti* kurulmuştur. Öncelikle 1855'te İştambul'da kurulan şehremanetini daha sonra yine İştambul'da 1857'de kurulan *Altıncı Dâire-i Belediye* takip etmiştir (Tekeli, 2009:108-109). Paris rnek alınarak tesis edilen *Altıncı Daire-i Belediye* Kırım Savaşı'nın yaşattığı karışıklıkların bir düzene sokulması amacıyla teşekkül edilmişti. şehremanetinin başına getirilen *şehremini* yanında bir de meclis bulunuyordu. Taşra şehirlerinde ise belediye sistemi 1864 Vilayet Nizamnamesi yayınlandıktan sonra yerleşmeye başlamıştır. Nizamnameye göre liva ve kaza merkezlerinde seçilmiş üyelerin de içerisinde bulunduğu belediye meclisleri

¹¹ Osmanlı şehirlerinde meydana gelen mekânsal değişiklikler belediye teşkilatlanmasını zorunlu hale getirmişti. Tanzimat devlet adamları şehirlerin düzensizliklerinden rahatsız olmakla beraber dış devletlerden gelen eleştirilerden ve baskılardan da etkileniyordu (Aktre, 1985: 894-895).

oluşturulacaktı. Taşrada belediye anlayışının tam olarak oturabildiği şehirler daha fazla düzene ve teşkilatlanmaya ihtiyaç duyan hareketliliğin ve ticari faaliyetlerin yoğun olduğu yerler ile liman şehirleriydi (Ortaylı, 1992: 399).

I. Meşrutiyet ilan edildikten sonra belediye teşkilatının kanunlaştırılması çalışmaları başlamıştı. Yapılan müzakereler sonucunda İstanbul ve taşra için ayrı ayrı tasarılar hazırlanmış ve nihayetinde 5 Ekim 1877'de *Dersaadet ve Vilayet Belediye Kanunu*¹² çıkarılmıştır. Bu düzenleme ile belediyelerin şehirlerin imarında hak ve görev tanımlarının yasal bir zeminde ele alındığına ve imar sürecinin önemli unsuru haline gelmiştir. Nitekim kanuna göre belediyeler, şehir imar faaliyetleri, şehir temizliği, aydınlığı, alt yapı hizmetleri asayiş, teftiş gibi görevleri üstlenmişlerdir (Ortaylı, 1992: 400). Buradan taşra kentlerinde imar işlerinin mesuliyetinin tamamen belediyelere geçtiği anlamı çıkarılmamalıdır zira kanunun uygulanmasından sonra da mutasarrıfların imar ile ilgili sorumlulukları devam etmiştir (Ortaylı, 2018: 175).

1.3.9. 1882 Ebniye Kanunu

1882'de neşredilen, Ebniye Kanunu, modernleşme dönemi Türk imar sisteminin zeminini oluşturmuş, 1956 tarihinde çıkarılan İmar Kanunu'na kadar da yürürlükte kalmıştır (Özcan, 2006: 171).

Kanun kapsamında yangınlardan sonra dönüştürülecek bölgeler için Batı örnekli planlar çizilmiştir. Ahşap yapılara yasaklar getirilmiş ve Batı'da olduğu gibi yangından etkilenmeyen malzeme kullanılması gerektiği vurgulanmıştır. Öte yandan yangınlardan sonra yeniden inşa edilecek mahalleler ve boş arazilere göçler nedeniyle oluşturulacak mahallelerin sokakları için ızgara planları yapılmıştır (Özcan, 2006: 171).

Ebniye Kanunu caddelerin en geniş sınırını 11,5 olarak düzenlemiş, *sair sokak* olarak adlandırılan ve 4,5 metre olan küçük caddeleri ise en az 7,6 metre olacak şekilde sınırlamıştır. Bu kanun ile diğer nizamnamelerde olduğu gibi çıkmaz sokaklara yer verilmemiştir (Çelik, 2016: 65-66). Ayrıca bu kanun ile hazırlanan yeni düzenlemelerde Ebniye ve Turuk Nizamnamesine göre kapsam biraz daha geniş ele alınmıştır. İmar işlerinden sorumlu olan belediyelerin sorumlulukları arttırılmış ve yapılacak tüm çalışmalar için harita çıkartmaları gerektiği belirtilmiştir (Tekeli, 2011: 59-60).

¹² Osman Nuri Ergin Bu kanunun 1876'da neşredildiğini belirtmiştir (Ergin, 2013: 138).

1.3.10. Ebniye-i Seniyye İdaresi

İmar işlerinin örgüt yapısında dikkat çeken bir başka kurum da daha çok saray odaklı imar faaliyetlerini düzenleyen Ebniye-i Seniyye İdaresi'dir. Osmanlı sultanları 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar Topkapı Sarayı'nda kalmışlardır. Ancak Tanzimat'tan sonra padişahların ikame alanları da değişmiştir. Dolmabahçe, Yıldız Sarayı yeni ikame yeri iken hafta sonları başka saray ve köşklerde zaman geçirmeyi tercih etmişlerdir. Ebniye-i Seniyye İdaresi kendi müdürlüğüne bağlı olan padişah sarayları, köşkler, yeni evlenen şehzade saraylarının tamir ve imarından sorumlu olmuştur (Terzi, 1998: 109-110).

1.4. Osmanlı Taşrasının İmarında Karşılaşılan Güçlükler

1.4.1 Bütçe Sorunu

II. Mahmud döneminde sancaklarda imar, tamir ihtiyaçları ve daha başka ihtiyaçların giderilmesi için *memleket sandığı* adında bir fon oluşturulmuştur. Bu ihtiyaç sermayesi mantığı ile oluşturulmuş bir sistemdir. Eyalet, sancak ve kazalarda uygulanan bu sistemde bölgenin ihtiyaçları için gerekli olan kaynak, malî gücü kuvvetli kişilerden borçlanmak suretiyle oluşturulmuş, toplanan meblağ ise memleket sandığına aktarılmıştır. Bazen de vergiler önceden alınıp sandığa konulmuştur. Sandığa ödeme yapmak üzere vergi alınan kişilere sonradan ödeyeceği vergi miktarı düşülmüştür. Tanzimat'tan sonra da bu sistem kullanılmış ancak bu dönemde yolsuzluk, zimmete para geçirme gibi nedenlerle sandık eminleri daha fazla denetlenmiştir (Çadircı, 2013: 166-232).

Tanzimat'tan sonra imar faaliyetlerine katkı sağlamak ve yolsuzlukların önüne geçebilmek adına bazı girişimler yapılmıştır. İlk olarak Meclis-i Vâlâ başkanı Rıfat Paşa ve Maliye Nazırı Nafiz Paşaların 1845 senesinde birlikte aldıkları karar neticesinde *Nafia Hazinesi* adında Meclis-i Vâlâ'ya bağlı bir fon oluşturulmuştur (Akyıldız, 1993: 140-142).

Bayındırlık faaliyetlerin bütçe tedariki Nafia Nezareti bünyesinde yapılıyordu. Nezaretin yol çalışmalarında kullanılmak üzere bütçe temini konusunda uyguladığı yöntemlerden biri de *rûsum-ı müruriye* gelirleridir. Bu vergiler yol, geçit ve köprü geçişlerinde halktan toplanılıyordu (Çetin, 2017: 72).

Devlet imarına katkı sağlamak adına oluşturulan hazine fonu ve toplanan vergiler yeterli gelmediği durumda halkın katkısına ihtiyaç duyulmuştur. Özellikle taşrada yürütülmeye çalışılan imar faaliyetleri ekonomik nedenlerle zaman zaman sekteye

uğramıştır.¹³ Bu meyanda bütçe sorunu, Osmanlı taşrasının imarında karşılaşılan en önemli güçlük olarak belirmiştir.

1.4.2. Ehil Kadro, Teknik Eleman ve Tecrübe Eksikliği

Bilindiği üzere Osmanlı Devleti 18. yüzyıla gelene kadar Batı'da gerçekleşen teknolojik gelişmeleri yakından takip edememiş bu da özellikle o dönemde istihkâm alanında tecrübe ve uzman teknik eleman eksikliğine sebep olmuştur. Gerek askerî ıslahatların başladığı 18. yüzyılda gerek reform hareketlerinin hız kazandığı 19. yüzyılda teknik personel eksikliğinin giderilmesi için çözümler üretilmeye çalışılmıştır. Tanzimat sürecine gelene kadar ve Tanzimat'tan sonra sözü geçen sorunların giderilmesi için yurt dışından ehil personeller getirtilmiştir. Ayrıca alanında uzman ekiplerin yetiştirilmesi için açılan okullarda öğrencilere ders vermek üzere farklı ülkelerden öğretmen statüsünde uzman kişiler getirtilmiştir (Yalçınkaya, 2019: 87-112).

Yol çalışmaları, teknik personel eksikliğinin en çok yaşandığı imar faaliyetlerinden biriydi. Bilindiği üzere Tanzimat'tan sonra yol çalışmalarına hız verilmişti. 1880 senesinden 1884 senesine kadar 7000 kilometreden fazla şose yol yapılmış ve bunun yanı sıra çok miktarda köprü inşa edilmiştir. Ancak zaman içerisinde yeni yolların açılması gereği ortaya çıkmıştır. İmar faaliyetleri kapsamında yapılacak çalışmalarda teknik kadro eksikliği olması nedeniyle Almanya'dan alanında uzman kişilerin devletlerarası görüşmeler neticesinde getirtilmesi kararı alınmıştır (BOA, Y.A.RES., 40/21).

İmar faaliyetlerinin planlama aşamasında görev yapan teknik personel yanında inşaat alanında çalışacak niteliksiz işçi ve onları sevk ve idare edecek ustaların ayarlanması imarın başka bir boyutunu oluşturmuştur. Yapılmak istenen eserin ahşap ya da taş olması gibi niteliğine göre işgücü alımı genellikle inşaatın bulunduğu şehir veya kasabadan karşılanmaya çalışılırken, bazen ustaların şehir dışından getirildiği de olmuştur.¹⁴ İşgücü maliyetleri çoğu zaman inşaatların yüksek maliyetleri içinde malzemeden sonraki en önemli gider kalemini oluşturmuştur. Ziya Paşa'nın Amasya Mutasarrıflığı döneminde inşa edilen Zile Saat Kulesi'nin yapım aşamasında istihdam edilen işçiler için ödenen meblağın

¹³ Nafia nezareti tarafından memleketin imarı için 5 milyon kuruşluk bütçe ayrıldığı bildirilmiş ve buna göre her bir vilayet için ne kadar miktar ödeneceği yapılan keşifler sonucunda belirlenmiştir. Örneğin Amasya Sancağı'nda yol yapımı ve onarımı için 370.402 kuruşluk bir harcamaya ihtiyaç duyuluyordu. Nafia Nezaretinin imar çalışmaları için ayrılan 5 milyon kuruşluk bütçesinden vilayete 100.000 kuruş meblağ tahsis edeceği belirtilmiştir. Bundan daha fazla verilemeyeceği anlaşıldığından 1871 senesinde yapılacak çalışmalar ve tamiratların sadece lüzumlu olan kısımlarının yapılması kararı alınmıştır (BOA, İ.ŞD., 22/935).

¹⁴ Tokat Saat Kulesi'nin inşası için ihtiyaç duyulan taş ustası Çarşamba Kazası'ndan bulunabilmiştir (Belge, 2021: 459).

yüksekliği konu için iyi bir örnek oluşturmaktadır. Nitekim Ziya Paşa'nın Amasya Mutasarrıflığı görevi bittikten sonra kendisi hakkında açılan soruşturma evraklarında Zile Saat Kulesi'nin inşasında çalışan işçilere ödenecek borç bilgileri bulunmaktaydı (Belge, 2020: 770).

1.4.3. Malzeme Temini ve Nakliye Maliyetleri

19. yüzyılın reformlarından imar faaliyetleri de etkilenmiş, Osmanlı vilayet ve kasabalarının önemli bir kısmı bu proje ve hizmetlerden nasiplenmiştir. Bu faaliyetlerin en önemli unsurlarından biri teknik/uzman personel; diğeri ise kullanılan malzemelerdi. Bu malzemelerin temini konusu ise o dönemin taşra yöneticilerini en çok düşündüren meselelerdendi. Nitekim bu malzemeler için belli bir bütçeye ihtiyaç duyulmuştur. Bu nedenle devlet hazinesinden imar faaliyetleri için ayrılan bütçe büyük ölçüde malzeme temininde kullanılmıştır (BOA, İ.Ş.D., 22/935).

İnşaatin niteliğine göre gerekli malzemeler ya yerinden temin edilmeye çalışılmış ya da civardan getirilmiştir. 19. yüzyılın hatta 20. yüzyıl başlarının ulaşım imkânları içinde nakliye bazen yüksek maliyetler oluşturan bir husus olabilmıştır. O dönemde araba taşımacılığına geçilememesi ve demiryolunun Anadolu'nun bazı bölgelerinde faaliyet gösterebilmesi nedeniyle nakliye işleri deve kervanları, beygirler ve katırlar vasıtasıyla yapılabilmıştır (Yazıcı, 1992: 368). Ancak çok zahmetli ve pahalı olan bu sistemde yolların bozuk olması nakliyecilik yapan deveci veya katırcıları zor durumda bırakmıştır. Bazen 2-3 günde gidilecek yerlerin ulaşımı 8-10 gün sürebilmiştir (Serbestoğlu, 2018: 120). Bu sorunları en aza indirebilmek için gerekli malzemeler en yakın şehirlerden temin edilmeye çalışılmıştır. Örneğin ahşap binaların inşası ve telgraf direkleri için kullanılacak direkler imarı yapılan şehirlerin çevre ormanlarından kesilen ağaçlardan temin edilmiştir. Bu çerçevede 1912 yılında Amasya Sancağı'nda yapılması düşünülen hastane, okul ve hapisane için kullanılacak ağaçlar, Tokat ormanlarından karşılanmaya çalışılmıştır (BOA, Ş.D., 1814/11).

Yol çalışmalarında ise kullanılacak malzemelerin temini için devlet bütçesinden belli bir miktar ayrılmıştır. Yolların imarı için hazırlanan ilk talimatnâmede yol çalışmalarına erkeklerin katılması zorunluluğu karara bağlanmıştı. Bu kararda çalışmalarda bazı memurlar muaf tutulmuştu. Çalışmalara katılmayanlar kendi yerlerine ücret ödemek koşuluyla başka birilerini çalışmalara gönderebileceklerdi. Bu kararı uygulayamayanlardan ise *bedel-i nakdî* adında bir vergi alınmıştır. *Bedel-i nakdî* o dönemde yol çalışmalarında

kullanılacak malzeme temini noktasında gerekli masrafları önemli ölçüde karşılamıştır (Tozlu: 1999: 649-653).

1.4.4. Yangınlar

Bir şehirde güvenliği tehdit eden unsurlar, seller, kıtlık, haşere istilası ile mücadele ne kadar önemli ise yangınlarla mücadele de o kadar önemlidir. Yangınlar Osmanlı şehirlerini en çok etkileyen afetlerdendir. Başta İstanbul mimari yapılaşmasında olmak üzere Osmanlı taşra şehirlerinde 19. yüzyıla gelene kadar taş ve ya kârgir yerine daha ziyade ahşap malzeme kullanılmıştır. Bu durum yangınların geniş alanlara yayılmasına neden olmuş ve Tanzimat reformları çerçevesinde yayınlanan Ebniye Nizamnamesi'nde yeni inşa modelleri benimsenmiştir (Doğan, 2019: 25-26).

Dikkatsizlik, isyan ya da daha başka nedenlerle Osmanlı şehirleri bazen geniş çaplı yangınlara maruz kalmış, kentlerdeki hanelerin veya konakların ekseriyeti ahşap olduğu için de yangınlar kimi zaman tüm şehri tehdit edecek boyutlara ulaşmıştır. Amasya değişik türden yangınları örnekleyen bir kent tarihine sahiptir. 1893 yılında Merzifon'dan başlayarak yayılan Ermeni isyanı sırasında yaşanan kargaşa Amasya'da büyük ölçekli bir yangına sebebiyet vermiş yangın ancak halkın da yardımıyla ve güçlkle söndürülebilmıştır (Tuzcu, 817-819). Bu sebeple yangınların başlama nedeni değilse de büyümedeki en büyük etken hiç kuşkusuz kullanılan ahşap malzemedir. Ahşap malzeme kullanılmasının en önemli sebebi ise maliyetinin düşük olmasıdır. Malzeme olarak ahşap kullanılması, cadde yapı düzeninin bitişik olması, yolların darlığı ve çıkmaz sokaklar yangınların yayılmasını kolaylaştıran etkenlerdi (Koyuncu, 2020: 49).

Tanzimat'tan sonra Ebniye Nizamnamesi ile Osmanlı kent düzenlemeleri kapsamında sokakların genişletilmesi kararları alınmıştır. Bu nizamname ve sonrasında çıkarılmış kanunlarda ahşap binalardan kârgir binalara geçiş hükümleri belirlenmiştir (Koyuncu, 2020: 49-69).

1.5. 19. Yüzyılda Osmanlı Taşrasının İmarı Çalışmaları

Osmanlı Devleti'nde kentsel dönüşüm hazırlıklarına ilk olarak başkent İstanbul'da başlanmıştır. İstanbul yangınlarının yaşattığı tahribat bu dönüşümü etkilemiş ve imar yönünden bir reforma ihtiyaç olduğu anlaşılmıştır. 1839'da hazırlanan ilmühaberde yangınlardan kaynaklanan sorunlar ve önerilere yer verilmişti. Bu önerilerin tatbiki için önce İstanbul'u kapsayan 1848 Ebniye Nizamnamesi yürürlüğe konulmuştur. Daha geniş kapsamlı olarak 1864'te çıkarılan Turuk ve Ebniye Nizamnamesinde ise İstanbul için

alınan kararların taşrada da uygulanması öngörülmüştür. Nizamnamede İstanbul ile birlikte taşra şehirlerinde de alt yapı, su, kanalizasyon gibi ihtiyaçların tüm masraflarının devlet tarafından karşılanacağı belirtilmiştir (Bayram, 2017: 232-233).

Tanzimat'ın ilanından sonra modernleşme çabalarının bir sonucu olarak Osmanlı ulaşım ve haberleşme sisteminde reform anlamına gelecek çalışmalar yapılmıştır. Yol genişletme, yeni şoseler ve genel alt yapı çalışmaları için önemli kararlar ve nizamnameler hazırlanırken haberleşme alanında da gerek merkezde gerek taşrada çalışmalara başlanmıştır. 1840'ta kurulan Posta teşkilatı aynı dönemde kurulan birçok teşkilata göre en uzun süre varlığını korumayı sürdürmüştür. Haberleşme alanında diğer önemli aşama ise telgraf sisteminin Osmanlı coğrafyasında uygulanmasıdır. Posta teşkilatının sürat noktasında eksik kaldığı durumlar düşünüldüğünde telgraf sisteminin hızlı haberleşmede önemi ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda telgrafın merkezde ve taşrada tesis edilmesine gayret edilmiştir (Yazıcı, 1999: 621-625).

19. yüzyılın ilk yarısında II. Mahmud döneminden itibaren merkezileşme çabaları bağlamında bir takım değişiklikler yapılmış, Tanzimat'ı takip eden süreçte ise bu çalışmalara hız verilmiştir. Yeni oluşturulan idarî birimlerin tesisi ve merkezî hükümet ile vilayetlerin yönetim bağıni kuvvetlendirmek düşüncesi Osmanlı taşrasında yeni kamu binalarına olan ihtiyacı ortaya çıkarmıştır. Bunların en öncelikli olanları ise hükümet konaklarıdır (Ünlü, 2015: 878). Sancaklarda ve kazalarda mevcut olan hükümet konaklarının tamire muhtaç olanları onarılmış, hükümet konağı olmayan sancak ve kazalarda ise yeni konaklar inşa edilmiştir (Yazıcı, 2010: 91).

Yeni Hükümet konakları ile modern bir görünüm kazanan Osmanlı kentlerine inşa edilen saat kuleleri de Anadolu Türk Mimarî yapısında özgün bir yer teşkil etmiştir (Çerkez, 2010: 342). Osmanlı taşrasında inşa edilen saat kuleleri şehirlere modern bir görünüm kazandırırken aynı zamanda toplumun ihtiyaçlarından birine cevap verilmiştir (Belge, 2020: 763).

Tanzimat'ın ilanından sonra yapılan en önemli yeniliklerden biri de eğitim reformudur. Eğitim reformu kapsamında 1869'da çıkarılan Maarif-i Umumiye Nizamnâmesi taşra maarif teşkilatının yapacağı çalışmalara zemin oluşturması bakımından elzem olmuştur. Bu seneden itibaren ilk ve orta dereceli okullar taşra kentlerinde bir bir açılarak eğitimin yaygınlaştırılması sağlanmıştır (İleri, 1998: 6-8). Sözü geçen nizamnâme ile gayrimüslim cemaatler için de okullar açılması öngörülmüştür. 1876'da çıkarılan

Kanun-i Esasi’de gayrimüslim cemaatler için denetimi yapılmak koşuluyla özel okul serbestliği getirilmiş ve gayrimüslimlerin gelenek ve göreneklerinin korunacağı ifade edilmiştir. Kanun-i Esasi’de yabancı okullarla ilgili herhangi bir hüküm açıklanmazken bu okullar daha serbest faaliyet gösterebilmişlerdir (Koçak, 1985: 486-488).

Dinî yapılar statüsünde bulunan cami, mescit, türbe, kilise ve manastırların inşası, korunması ve onarımı da imar faaliyetleri kapsamına girmektedir. Bilindiği üzere Osmanlı Devleti’nde Selçuklu devrinde olduğu gibi fethedilen bölgelerde gayrimüslim halkın kilise ve ibadet yerlerinin korunmasına önem verilmiştir (Öztürk, 2002: 14-16). II. Mahmud döneminde merkezde ve taşrada kilise onarımları ruhsat verilmek koşulu ile yapılmıştır (Beydilli, 2000: 255-261). Tanzimat’tan sonra da kilise onarımı ve ek bina yapımı belli kurallar çerçevesinde yapılmıştır. 18 Şubat 1856 tarihli Islahat Fermanı ile çok fazla milleti bünyesinde barındıran Osmanlı Devleti’nin gayrimüslim halkının kilise, okul, hastane ve mezarlık gibi yapılarının onarımlarında zorluk çıkarılmaması gerektiği, sözü geçen dinî yapıların yeniden inşası söz konusu olduğunda ise padişah izni alınacağı hükme bağlanmıştır (Ünlü, 2006: 152). Bu süreçte devletin çok uluslu ve çok dinli özelliğini iyi yansıtan Osmanlı şehirlerinden biri olarak Amasya Sancağı’nda kilise ve cami inşası ve onarımı bakımından hareketli bir dönem yaşanmıştır.

Amasya, Tanzimat sürecinin imar çalışmalarına hız veren bu değişim sürecinden etkilenmiş, 19. yüzyılın bilhassa ikinci yarısında kentte yol, köprü yapımı, telgraf hatlarının çekilmesi ve yeni eğitim kurumlarının açılması çalışmalarına hız verilmiştir. Yeni kamu binaları saat kuleleri ve sair yapılara da ihtiyaç duyularak inşası tamamlanmıştır. Bu aşamada Tanzimat reformlarının Amasya Sancağı’ndaki etkilerini görebilmek, bu imar faaliyetlerinin şehir dokusunu nasıl değiştirdiğini anlayabilmek için Amasya’nın idarî, coğrafi ve iklim özelliklerine değinmek; ayrıca şehrin imar konusundaki ihtiyaçlarını görebilmek için de 19. yüzyıla kadar şehirde gerçekleşen imar faaliyetlerini hatırlamak faydalı olacaktır.

1.6. 19. Yüzyılda Amasya

Amasya 1386’da I. Murad döneminde şehzade Bayezid tarafından Osmanlı sınırlarına dâhil edilmiştir. Şehzadelerin idarî deneyim kazanmaları maksadıyla eğitim gördüğü yönetim merkezlerinden biri olan Amasya ilk zamanlarda Tokat ve Sivas’ın da içerisinde bulunduğu Rumiye-i Suğra Eyaleti’nin *Paşa Sancağı* olarak adlandırılan merkezi olmuştur (Belge, 2021: 261). Amasya bu konumunu 1520’de Sivas’ın Rum

Eyaleti'nin paşa sancağı görevini devralmasına kadar korumuştur. Bu tarihten sonra şehir Sivas'a bağlanmıştır. Ancak şehzade Mustafa'nın Amasya'da sancakbeyi olarak görev yaptığı 1538 ile 1553 yılları arasında tekrar eyalet merkezi olmuşsa da (Özcan, 2015: 73) bu dönemden sonra 18. yüzyıl ortalarına kadar Sivas Eyaleti'ne bağlı bir sancak olarak idare edilmiştir. Sivas Eyaleti'ne bağlı olduğu bu süreçte Amasya Sancağı, Gedeğra, Amasya, Merzifon, Lâdik, Zünnûn abad, Merzifon abad, Havza, Kelkiras, Zeytûn, Gümüş mea Hacıköyü kazalarını ihtiva etmekteydi (Güneş, 2014: 113).

1831 nüfus sayımının yapıldığı dönemde Amasya, Bozok, Sivas, Çorum, Canik, Divriği, Arapkir Sancakları Sivas Eyaleti'ne bağlıydı (Aydemir-Sağlık, 2017: 89). 1843-1844'teki temettuat sayımında Amasya Sancağı'na bağlı kazalar Amasya Merkez, Merzifon, Köprü, Ma'den-i Sim, Lâdik, Havza, Mecitözü, Zeytun olarak tespit edilmiştir (Çatal, 2009: 31-32). 1847 'de idarî taksimatla ilgili yapılan düzenlemeler sonucunda Sivas Vilâyeti'ne Merkez, Amasya ve Divriği olarak üç sancak bağlıydı (Aydemir-Sağlık, 2017: 89), 1849- 1850'de Amasya, Sivas Vilayeti bünyesindedir. 1856-1857 senesi Devlet Salnamesi'nde Amasya Sancağı Çorum ile birleşmiş bir sancak hüviyetindedir (Kılıç, 2007: 46).

1864'te yayınlanan Vilayet Nizamnamesi ile eyaletten vilayet idaresine geçilmiş, vilayetlerin idari sınırları küçültülerek yeniden belirlenmiş bu şekilde taşrada daha kolay yönetilebilir idari birimler oluşturulmaya çalışılmıştır (Önen - Reyhan, 2011: 160). Bu nizamnameyi 1867 düzenlemesi ve 1871 Nizamnameleri takip etmiş, Amasya Sancağı'nın yönetim sınırları ve kaza sayılarında zaman zaman değişiklikler olmuştur. Bu çerçevede 1870 senesi Sivas Vilayet Salnamesi'nden Amasya Sancağı'nın 7 kazası olduğunu öğrenmekteyiz.¹⁵ 1871'de Maden-i Sim Kazası eklenmiştir (SVS, 1288: 63-75). 1881 Sivas Vilayet Salnamesi'nde Amasya Sancağı idari taksimat şemasında Zile ve Erbaa Kazalarının Tokat Sancağı'na dâhil edildiği görülmektedir.¹⁶ 1883'te daha önce nahiye olan Havza'nın kaza hüviyetinde Amasya Sancağı'na bağlandığı anlaşılmaktadır (SVS, 1300: 96-113). 1884, 1885, 1887, 1889, 1891, 1903 tarihli Sivas Vilayet Salnameleri'nde

¹⁵ Köprü, Osmancık, Merzifon, Mecitözü, Erbaa, Lâdik, Zile kazalarıdır (Sivas Vilayet Salnamesi 1287: 63-74).

¹⁶ Daha önce neşredilen salnamelerde kaza statüsünde gördüğümüz Tokat'ın sancak hüviyetine geçtiği anlaşılmıştır. Bu durumda iki kazanın Tokat'a bağlanmasıyla Amasya Sancağı coğrafyası biraz küçülmüştür (SVS, 1298: 116-120).

kazaların sayısı aynıdır.¹⁷ 1907’de Osmancık Kazası Amasya Sancağı muhteviyatından çıkarılmıştır. Böylelikle kaza sayısı altıya düşmüştür (SVS, 1325: 120-140).

Karadeniz iklimi ile kara iklimi arasında geçiş özelliği gösteren şehrin, coğrafi özellikleri ve kent sakinlerine öteden beri uygun tarım imkânları sunmuştur. Çeşitli sebze ve meyve yetiştirilen Amasya’nın bu özelliği yerli ve yabancı seyyahların notlarına da yansımıştır. 1842’de Amasya ziyaretinde Yeşilirmak’ın etrafında bulunan toprakların halk tarafından iyi işlendiğini belirten George Perey Badger, özellikle üzüm bağları, dut ağaçları ve diğer meyve ağaçlarının yetiştirildiği alanların geniş olduğunu ifade etmiştir (Tuzcu, 2013: 337).

19. yüzyıl sonunda Amasya’da meyve ve tahıl üretiminin çok iyi olduğu bilinmektedir. Tahıl olarak buğday ve arpanın daha çok yetiştirildiği bölgede meyve üretimi de iyi seviyedeydi. Bağlarıyla ünlü Amasya’da elma ve üzüm bolca yetiştirilmiş yanı sıra pekmez üretimi de yapılmıştır (Beşirli, 2007: 123).

Amasya aynı zamanda önemli ticaret yolları üzerinde bulunmasından dolayı İlkçağlardan itibaren ticari canlılığa sahip bir şehir olmuştur. Özellikle Osmanlı döneminde ticaret merkezi haline gelebilmiştir (Şahin - Emecen, 1991: 2).¹⁸ Amasya zengin gümüş madeni yataklarına sahip olmasının faydalarını görmüş, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney yönlü uzanan işlek ticaret güzergâhlarında bu maden, bir ihraç ürünü olarak şehir dışına satılmıştır (Bakır, 2019: 70).

İpek dokumacılığı, ipekböcekçiliği ve pamuklu dokumacılık ise Amasya şehrini hareketlendiren bir başka ekonomik faaliyettir (Şahin - Emecen, 1991: 2). 16. yüzyılda Amasya’da üretilen ipekli kumaşların namı başkente kadar ulaşmış, Osmanlı sarayından da sipariş verilmiştir (Kıvrım - Elmacı, 2011: 717). Ancak mali durumu 17. yüzyılda

¹⁷ Belirtilen yıllarda Merzifon, Maden-i Sim, Lâdik, Osmancık, Köprü, Mecidözü ve Havza Kazaları Amasya Sancağı’na bağlıdır. Bkz. (SVS, 1301: 104-119); (SVS, 1302: 336-338); (SVS, 1304: 97-113); (SVS, 1306: 100-102); (SVS, 1308: 156-172); (SVS, 1321: 112-132).

¹⁸ 13. yüzyılda Moğol İmparatorluğu’nun kurulduğu dönemde Anadolu, hem doğu- batı ticaret güzergâhı olmuş hem de kuzey devletleri ile güneyde bulunan devletlerarasında ticaret merkezi konumuna gelmişti. Kuzey bölgelerden alınan kürkler güneydeki baharat ve şekerle değiştiriliyordu. İtalyan tüccarların deniz ulaşımı ile güneye taşıdıkları mallar Müslümanlar aracılığıyla şose yollarla Antalya, Konya, Sivas, Amasya’ya veya Halep şehrinden Ankara, Amasya, Konya gibi şehirlere taşınmaktaydı. Dolayısıyla Orta Anadolu’da bulunan Konya, Kayseri, Ankara gibi Amasya şehri de önemli ticaret merkezi konumundaydı (İnalçık, 2003: s.127).

bozulmaya başlayan Amasya’da ekonomik ve sosyal anlamda zorlu günler yaşanmıştır. 18. yüzyıl sonları ve özellikle 19. yüzyılda ise yeniden ipek ticareti ve üretiminde canlanma söz konusu olmuştur (Farooqi, 2004: 612).

19. yüzyılda makineleşmeye paralel olarak Avrupa’da gelişen sanayi tüm dünyaya yayılmıştı. Osmanlı Devleti’nde yabancıların girişimlerine izin verilmişti. Amasya’da da 19. yüzyılda makine endüstrisi ve işbölümüne bağlı iktisadî faaliyetlerin bir bölümü bazı yabancı girişimciler tarafından yapılmıştır. Şehrin en önemli ipek üretimini ise Alman kolonilerinden biri olan *Mez* firması yapmıştır. Bölgede üretilen ipeğin ihracatı da yapılmıştır (Belge, 2018: 52).

Amasya’nın ipek üretimi ve ticaretindeki potansiyeli bazı seyyahların gözlemleriyle doğrulanmıştır. Alman seyyah Barth İsviçreli bir ailenin çocuğu olan Krug’un Amasya’da açtığı işletmelerden bahsetmiştir. Fransız seyyah Cuinet ise Amasya’da çok miktarda dokumacı olduğunu anlatmış ve 19. yüzyılın sonu olmasına rağmen Amasya’da ticaret ve sanayi tesislerinin ayakta olduğunu da notlarına eklemiştir. Ayrıca Cuinet’in verdiği bilgilere göre Amasya’da dışarıdan ithal edilen değirmen endüstrisi vardır. Krug’un aynı zamanda İsviçre’den getirttiği bir un değirmeni vardı. Trabzon’da 1867-1873 yılları arasında İngiliz Konsolosluğu yapan William Gifford Palgrave da Amasya’nın 19. yüzyıl ticari faaliyetleri ile ilgili izlenimleri olan bir başka gözlemcidir. Palgrave’in raporuna göre Amasya’da Stroh adında bir tüccarın ipek fabrikası vardı ve o dönemde Almanya’dan 60 işçi ile birlikte Hristiyan aileleri bölgeye getirtmişti. Yine Amasya’da başka bir girişimci Bay Imbert’in ise bir un değirmeni vardı. Marsilya tüccarı olan Bay Imbert ülkesi Fransa’nın ticarî temsilcisi durumundaydı ve ipek, iplik, un üretimi ile de uğraşmıştır (Akalın, 2019: 79-80).

1.7. 19. Yüzyıla Kadar Amasya’da Gerçekleşen İmar Faaliyetleri

Hüseyin Hüsameddin Efendi, *Amasya Tarihi* adlı eserinde Amasya’nın *Amas* adlı bir kişi tarafından kurulduğunu ve *Amas* isminden yola çıkarak yaptığı araştırmalar sonucunda bu kişinin Türklerin hanlarından olduğu bilgisine ulaşmıştır (Yaşar, 2007: 8-9).

Bilinen en eski adı *Amesia* olan şehir (Şahin - Emecen, 1991: 1), Anadolu’nun en kadim kentlerinden biridir. Arkeolojik kazılardan elde edilen bilgiler Amasya’nın geçmişinin Neolitik ve Kalkolitik çağlara kadar uzandığını göstermektedir. Yaklaşık altı bin yıl öncesinde Hititlere vatan olan şehir o dönemden sonra sırasıyla Kimmerler, İskitler, Frigler, Medler ve Persleri bünyesinde barındırmıştır (Çelik, 2007: 765).

Amasya’da ilk kale inşasının Hititlerin Amasya şehrini yönettiği dönemde yapıldığı bilinmektedir (Etyemez, 2011: 61). Hititler döneminde Amasya sınırlarını içine alan bölgede tam olarak yerleşik düzene geçiş olmamıştır. Bu devirde Amasya’da inşa edilen kale dışında başkaca bir imar çalışması yapıldığına dair bilgiye rastlanmamıştır. Aynı coğrafyada diğer bir medeniyet olan Frigler zamanında çok fazla yapı yıktırılmış Amasya’da bulunan yapılar da bu süreçten etkilenmiştir (Kuzucular, 1994: 13).

Anadolu’da siyasi birliğini sağlamış olan Persler döneminde ise çok fazla imar çalışmaları yapılmıştır. Yeşilirmak ve çevresindeki askerî açıdan stratejik noktaların düzenlenmesinin bu dönemde yapılmış olduğu tahmin edilmektedir. Anadolu’da inşa edilen kalelerin bazıları daha sonra kurulan yeni devletler tarafından yıkılmış, bazıları da içinde ve dışında oluşan yerleşmelerle kentleşmiştir. Amasya da böyle bir oluşuma örnek teşkil etmiş ve bu korunaklı haliyle Pontus Krallığı merkezlerinden biri olmuştur. Uzun süre Pontus krallığına başkent olan Amasya liman kentlere yakınlığı ve önemli yol güzergâhı üzerinde olması sebebiyle ehemmiyetini krallık boyunca korumuştur (Kuzucular, 1994: 14). Mithridates döneminde önemli imar çalışmaları yapılan şehir aynı zamanda kültür merkezi haline getirilmiştir. Amasya şehrinin en değerli yapılarından biri olan Harşena kalesi Pontus kralı Mithridates tarafından yaptırılmıştır (Gürbüz, 2007: 92).¹⁹ Kalenin de bulunduğu aynı kayalık üzerinde Moltke’nin meşhur eserinde *taş odalar* olarak tasvir ettiği mezar odaları bulunmaktadır (Moltke, 2016: 187). Pontus hükümdarlarının mezarı olduğu düşünülen odaların sayısı Hüseyin Hüsamettin Efendi’nin *Amasya Tarihi* adlı eserinde on iki adet olarak belirtilmiştir (Yaşar, 2007: 35).

Strabon’un verdiği bilgilerden günümüze kadar varlığını koruyabilmiş olan Alçak Köprü ve Bugünkü Kunç Köprü’nün olduğu yerde önceden yapılmış olan köprünün Pontuslar döneminde mevcut olduğu anlaşılmıştır. Amasya’da Mithridates Eupator zamanında Grek kültürünün etkisi görülmüştür. Doğu ve Batı sentezi *Zeus Stratios* tanrısına ait bir tapınağın Vermiş Kazası civarında olduğu bilinmektedir (Kuzucular, 1994: 16-17).

MÖ. 63’te Pontus Kralı Mithridates Eupator’un komuta ettiği ordu ile Romalı General Pompeius’un ordusu arasında yapılan savaşı Romalılar kazanmış ve bu savaş sırasında şehir çok fazla tahrip olmuştur (Er, 2009: 19). Pontuslar bölgeyi tekrar ele

¹⁹ Amasya’da doğmuş olan Strabon’a göre, insan eliyle inşa edilen kale, doğa güzellikleriyle birleşerek bu güzel kente olağanüstü bir karakter kazandırmıştır (Strabon, 2000: 50-51).

geçirmişse de M.Ö. 47'de Zela Savaşı'nda Amasya'nın da dâhil olduğu topraklar Romalıların eline geçmiştir (Belge, 2019: 253).²⁰ Romalılar döneminde ise Pontus gücünden korkulduğu için kale surları ve askerî stratejik yapılar yıktırılmış ancak kısa süre sonra Amasya jeopolitik konumu nedeniyle yeniden inşa edilmiştir. Ayrıca bu dönemde yol yapım çalışmalarına çok önem verilmiştir. Romalılar döneminde *Amasya Su Kanalı*'nın tamirden geçtiği bilinmektedir. Bununla birlikte bu su kanalının Romalılar döneminde yapıldığı konusunda kesin bilgi yoktur. Pontuslar döneminde de inşa edilmiş olabileceği de düşünülmektedir (Kuzucular, 1994: 19-22). Kayaların oyulmasıyla ve şehrin su ihtiyacının karşılanması amacıyla yapılan Amasya Su Kanalı oldukça uzundur (Kuş, 2016: 253-276). Ferhat Dağı eteklerinde bulunan su kanalının Ferhad ile Şirin Efsanesi ile bağlantılı olduğu düşünülmüşse de (Albayrak, 1995: 388-389) bölgeyi inceleyen bazı deneyimli seyyahlar, tarihî gerçeklik bakımından kanalın bu efsane ile ilişkilendirilmesinin mümkün olmadığını belirtmişlerdir.²¹

Amasya Romalıların hâkimiyetinden sonra uzun yıllar piskoposluk merkezi olmuştur (Er, 2009: 19). 712'de Arapların kısa hâkimiyetinden sonra Bizanslılar şehri ele geçirmiştir (Şahin, Emecen, 1991: 1). Amasya'nın Arap hâkimiyeti altında geçen dönemin izlerini taşıyan herhangi bir yapının varlığına rastlanmamıştır. İnşa edildiyse de yıkılmış olmalıdır (Güneş, 2014: 18). Bizans döneminde şehirdeki Hristiyanlar için, yeni kiliseler inşa edilmiştir. Ancak Hristiyanlığın Anadolu'da kabullenilmesi hayli zaman aldığından bu mabetlerin bir kısmı tahrip edilmiştir. Amasya ve çevresinde bulunan tapınaklar da bu tahribattan etkilenmiştir. Bizans şehirlerinin fiziksel yapıları hakkında kesin bilgilere ulaşmak zor olsa da o dönemin kilise kayıtlarından Amasya'da iki manastır bir kilise olduğu anlaşılmaktadır. 529 depreminden sonra birçok yapı tahrip olmuştur (Kuzucular, 1994: 24-27). 1764 – 1831 yıllarında yaşamış olan Mustafa Vazıh Efendi'nin Tanzimat öncesinde kaleme aldığı *Belâbilü'r-Râsiye Fî Riyâz-ı Mesâili'l-Amâsiyye* adlı eserinde günümüzde kalıntıları bulunan ya da tamamıyla yıkılan manastır ve kiliselerden bahsetmiştir. Bu yapıların isimleri şu şekildedir: Ca'bân, İltekin, Venk, Nasturiyye, Çökçe ya da Çevikçe, Ayvasıl, Dragot, Frenkler, Zona, Ziyere, Ya'kubiyye, Gökli'z'dir. (Mustafa

²⁰ Pontus Kralı II. Pharnakes ile Roma İmparatoru Julius Caesar arasında gerçekleşen Zela Savaşı'nda ordusunu bizzat komuta eden Caesar başarılı olmuş ve Amasya'nın da dâhil olduğu topraklar Romalıların eline geçmiştir Zela Savaşı sonrasında Roma İmparatoru Julius Caesar tarihe geçen *—geldim (veni), gördüm (vidi), yendim (vici)*- sözlerini zikretmiştir (Belge, 2019: 253).

²¹ 1812'de Amasya'yı ziyaret eden William Ouseley Ferhat ile Şirin Efsanesi'nin tarihsel dönemde Kirmanşah civarında bulunan Bisutun Dağı'nda yaşanmış olduğunu ve garip bir biçimde efsanenin bu kente taşınmış olduğunu ifade etmektedir (Belge, 2020: 780).

Vazih Efendi, 2014: 51-52). Ayrıca günümüzde Fethiye Cami olarak adlandırılan yapının da aslında bu dönemin hatırası bir kilise olduğu bilinmektedir.²² Bizans İmparatoru Fukas (Phokas) tarafından Kızı Eleni için yaptırılan kilise sonradan camiye çevrilmiştir (Yaşar, 2007: 98).

Danışmentliler döneminde günümüzde kalıntıları bulunan Enderun Camii ve Yağlıbasan Han inşa ettirilmişti. İltekin Gazi tarafından yaptırılan Çalak Köprüsü bu dönemin önemli eserlerindendir. Danışmentlilerin ortadan kaldırılmasından sonra Selçuklular döneminde Anadolu'da şehirleşme faaliyetleri hız kazanmış, bu vesileyle Amasya'da da kentsel yaşam canlanmıştır. Amasya'da *Saray Düzü* olarak bilinen Beyler Sarayı tarihî bir mekân olarak tanınmış, komutan ve sultanların ikamet ettiği bir yer olarak kalmıştır. Depremlerden etkilendiği için çok defa restorasyon yapılmıştır. Selçuklular döneminde inşa ettirilen Burmalı Cami aynı zamanda mahkeme binası olarak kullanılmıştır. Hilafet Gazi Medresesi ve Türbesi (1209), Pirinççi Mahallesi'ndeki Doğrakiye Medresesi (1234) Selçuklu döneminin diğer yapılarıdır. Köseadağ Savaşı'ndan sonra Moğollara bağlı olarak hüküm sürüldüğü dönemde de Amasya'da önemli imar çalışmaları yapılmıştı. Bu yapıların bazıları: Gök Medrese Cami ve Amasya Valisi Seyfettin Torumtay Türbesi (Vakfiyesinde tarih: 1267), Bimarhane (1308), Saraçhane Mahallesinde yaptırılmış Mevlevihane (1314), Atabey Medresesi (1327). Eretna Beyliği döneminde ise Şadgeldi Paşa tarafından 1372'de yaptırılan Saraçhane Camii ve 1373 yılında inşa ettirilen Alaca Yahya Medresesi de önemli eserlerdendir (Güneş, 2014: 18-22).

Amasya, Ortaçağ döneminden Osmanlı Devleti 16. yüzyıl başlarına kadar Anadolu'nun en mamur kentlerinden biriydi (Şahin, Emecen, 1991: 1). Kent yaşamının vazgeçilmez unsuru olan mahalleler de bu bayındırlık faaliyetlerinden nasiplenmişlerdir. 15. yüzyılda Amasya'da 4'ü gayrimüslim olmak üzere toplam 52 mahalle olduğu görülmektedir. Bu mahallelerde oturan Amasya Beyleri ya da Osmanlı ümeralarından kişiler her mahalleye bir mescid, yanına mutlaka bir okul, cami, medrese, zaviye gibi yapılar yaptırmışlardır. Bazı kişilerin isimleri yaptırdıkları yapılara ve mahallelere ad olmuştur (Şimşirgil, 1996: 80).

Çelebi Mehmet devrinde Amasya'da Bayezid Paşa Zaviyesi, Yakut Paşa Zaviyesi, Mahmut Çelebi Zaviyesi inşa edilmiştir. Amasya'da 1414'te inşası tamamlanan ve Bayezid Paşa Camisi olarak anılan Bayezid Paşa zaviyesi, erken dönem Osmanlı imaret-

²² Kilisenin adının Nastûriyye olduğu bilinmektedir (Mustafa Vazih Efendi, 2014: 52).

zaviyelerinin en önemli örneklerinden biridir. Arnavut kökenli bir devşirmenin oğlu olduğu düşünülen Bayezid Paşa'nın Amasya'da doğduğu sanılmaktadır. Amasya Valisi olarak görev yaptığı sırada bu yapıyı inşa ettirmiştir (Kuban, 2007: 108-110).

Şehzade Sancağı olduğu dönemde Amasya'da birçok okul ve medrese yaptırılmıştır. I. Bayezid, Çelebi Mehmed, II. Murad Medreseleri ile II. Murat'ın lalası olan Yörgüç Paşa'nın banisi olduğu medrese bunlardan bazılarıdır (Halaçoğlu, 2014: 137-138).

Osmanlı kentlerinde canlı bir iktisadî hayatın önemli alametlerinden biri de bedestenlerdir. Zira bu yönleriyle bedestenler büyük ticaret hacmine sahip şehirlerde inşa edilmişlerdir (Özcan, 2015: 85). Amasya bedesteni günümüze kadar kalabilmiştir. Gümüşhacıköy'de Köprülü Mehmed Paşa tarafından yaptırılan Gümüşhacıköy Bedesteni de yine aynı bölgede daha önce yaptırdığı cami ve okulun masraflarına gelir getirmesi amacıyla inşa ettirilmiştir (Cezar, 1985: 269).

Külliyeler ya da halk tabiriyle imaretler ise hem kent kurgusunun hem de kentteki sosyal, kültürel ve dinî hizmetlerin önemli merkezleridirler. Göz alıcı özellikleriyle Osmanlı mimarisini temsil etmeleri bakımından da önem arz etmektedirler. II. Mehmed'in İstanbul'da farklı mimarî üslup kullanılarak inşa ettirdiği külliyyeden sonra aynı mimarî tarzda oğlu II. Bayezid'in Edirne, Amasya ve İstanbul'da yaptırdığı külliyyeler Osmanlı mimarlık tarihine ve halkın hizmetine önemli katkılar sağlamıştır. Bayezid'in Amasya'da yaptırdığı külliyyenin içerisinde cami, medrese, mutfak, sıbyan okulu, kütüphane, sebiller, şadırvan ve altı adet dükkân bulunmaktaydı. II. Bayezid şehzade iken Amasya Sancağı'nı yönettiği dönemde yapımına başlanmış olan külliye, padişahlığı döneminde tamamlanmıştır. Padişahlığı döneminde bu külliyyeye bol miktarda vakıf bağışı yapmıştır. Mimarlık Tarihi alanında önemli çalışmaları bulunan Doğan Kuban *Osmanlı Mimarisi* adlı eserinde II. Bayezid'in, Amasya Sancağı'nda külliyesi dışında çokça eserin yapımını üstlendiğini belirtmektedir. Ona göre Amasya Sancağı 15. yüzyılda birçok muhteşem yapıyla süslenen önemli Osmanlı şehirlerinden üçüncüsüdür (Kuban, 2007: 195).

Görüldüğü gibi Amasya, ticaret ve kültür şehri olarak önemli bir sancaktı. Bu yönüyle incelendiğinde Osmanlı klasik döneminde Amasya'da idarî, dinî, sosyal anlamda toplumsal ihtiyaçları karşılayacak yapılar inşa edilmişti. 17. yüzyıldan sonra ise imar faaliyetleri savaşlar sebebiyle durağan bir döneme girmiştir. Ancak Tanzimat'ın ilanından sonra reform hareketleri kapsamında imar faaliyetlerinde yeniden bir canlanma olmuştur.

1.8. 19. Yüzyılda Amasya Sancağı'nın İmarı ve İmar Yönünden İhtiyaçları

1.8.1. İdarî Askerî ve Dinî Yapılar

1.8.1.1. İdarî Yapılar

19. yüzyıla kadar Osmanlı Devleti'nin taşra idarî yapılanmasında yönetim işleri için ayrı kamu binaları mevcut değildi. Tanzimat dönemine kadar taşraya atanan valiler veya mutasarrıf paşalar kendilerine tahsis edilen binalarda devlet işlerini yürütmüşlerdir. Ancak Tanzimat'ı takip eden süreçte yeni idarî yapılanma yeni kamu binalarına ihtiyacı ortaya çıkarmış ve Osmanlı şehirlerinde yeni hükümet meydanları oluşturulmuştur. Bu meydanların en önemli kamu yapısı ise adliye, zaptiye, umur-ı nafia, ticaret, maarif, defterdarlık, telgrafhane, hapishane gibi birimleri bünyesinde barındıran hükümet konaklarıydı. Tanzimat'ı takip eden süreçte ihtiyaç duyulan yeni hükümet konaklarının vilayet, sancak ve kaza merkezlerinde inşa edilmesi için yoğun imar faaliyetleri başlatılmış ancak malî sorunlar nedeniyle hükümet konağı inşa edilemeyen taşra şehirlerinde mevcut binalar kullanılmıştır (Yazıcı, 2010: 93). Yenileri inşa edilene kadar hükümet konağı olarak kullanılan bu mevcut yapılar, merkezin taşrada görmek istediği yönetim anlayışına yetecek düzeyde değildi. Örneğin aynı dönemde Amasya Sancağı'nda da yeni bir hükümet konağı inşa edilememiş, oldukça harap ve onarıma muhtaç olan bir yapı 1864'te yenisi inşa edilinceye kadar hükümet konağı olarak kullanılmıştır (BOA, A}MKT.MHM., 6/82).²³

İdarî teşkilat planlamalarına göre vilayetlerde, sancaklarda ve kazalarda devleti temsil edecek birer hükümet konağının bulunması gerekiyordu. Ancak dönemin ekonomik şartları tüm sancak ve kazalarda hükümet konağı inşa edilebilmesine olanak vermiyordu. Amasya Sancağı'na bağlı kazaların bazılarında mevcut konakların tamire ihtiyacı vardı, bazılarında ise hükümet konağına ihtiyaç vardı.

Amasya Sancağı'na bağlı Merzifon Kazası'nda bir hükümet konağı yoktu (BOA, İ.ŞD., 5/247). Havza'da da medreseden hükümet konağına dönüştürülmüş olan bina zamanla çok harap hale gelmişti. Yeni bir hükümet konağı yapılması gerekiyordu (BOA, Y.EE., 134/64). Ayrıca konağın hapishane olarak kullanılan dairesi de harap durumdaydı ve bir kadın hapishanesi de mevcut değildi (BOA, Y.EE., 134/64). Gümüşhacıköy Hükümet Konağı'nda meydana gelen yangında da kayıt evraklarının bulunduğu oda hasar

²³ Kerpiçten inşa edilmiş olan ve güvenliği tehlikeye düşürecek kadar eski olan bu yapı içerisinde kârgir bir mahzen olmadığı için de evrakların muhafazası uzak bir yere taşınmak suretiyle yapılmıştır. Taş hane adı verilen bir mahalde muhafaza edilen evrak ve defterler için her sene kira bedeli ödenmiştir. Yine aynı yerde bulunan hapishane de tamire muhtaç durumdaydı (Yazıcı, 2010: 94).

görmüştü (BOA, İ.ML, 30/67). Onarımların yapılması ve mal müdürünün geçici olarak ikamet edeceği yerin kira bedelinin ödenebilmesi için 216 kuruşa ihtiyaç olduğu belirtilmiştir (BOA, BEO, 1183/88658). Lâdik Kazası Hükümet Konağı da 19. yüzyılın sonlarında harap hale gelmiş ve onarıma ihtiyacı vardı (BOA, DH.MKT, 1816/127). 1913'te meydana gelen yangından sonra Lâdik Hükümet Konağı'nın yeniden inşa edilmesi gündeme getirilmişti (BOA, DH.MB.HPS, 23/20). Amasya Sancağına bağlı Köprü Kazası'nda yıkılmaya yüz tutmuş hükümet konağının inşasına başlanmış fakat tamamlanamamıştı. Konağın yapımı sırasında inşaat usullerine uyulmadığı gerekçesiyle çalışmalar durdurulmuştu (BOA, DH.MKT, 1773/2). Osmancık Kazası'nda hükümet konağı bulunmaması nedeniyle hükümete bağlı memurlar zorluk çekiyordu (BOA, A}MKT.MHM., 436/60). Amasya Sancağı ve kazalarında hükümet konakları ile ilgili sorunların benzerleri sancak merkez hapishanesi ve sancağa bağlı kazalarda bulunan hapishanelerde de yaşanmıştır.

Amasya Sancağı Hapishanesi'nin tamire ihtiyacı olduğu gibi (BOA, DH.TMIK.S, 58/38) sancağa bağlı kazalarda bulunan hapishanelerin de genişletilmesi, onarılması gerekliydi (BOA, DH.TMIK.S, 35/33). Hapishane olmayan kazalara da birer hapishane yapılması icap ediyordu. Ayrıca kadın hapishanesi olmayan Gümüşhacıköy, Merzifon ve Köprü Kazalarında hapis cezası alan hanım mahkûmlar geçici mahallerde bekletilmekteydi. Bu durumun önüne geçebilmek adına yeni hapishanelerin inşasına ihtiyaç duyulmuştur (BOA, DH.MKT., 614/43).

1.8.1.2. Askerî Yapılar

19. yüzyılda askerî alanda yapılan değişim ve dönüşümler, yeni yapılan askerî yapıların biçimine de yansımıştır (Çiftçi- Seçkin, 2005: 52). Yeniçeri Ocağı'nın yerine kurulan Âsâkir-i Mansûre-i Muhammediye Ordusu'nun barınma ve depolama ihtiyacı için Râmi Kışlası yaptırılmıştır (Çelik, 2018: 230). Bu yönüyle incelendiğinde kışlaların salt modern askerî teşkilatlanmanın yeni bir mimari yansıması olarak değil aynı zamanda bir ihtiyaç olarak inşa edildiklerinin altını çizmek gerekmektedir. Modernleşme sürecinde taşradaki asayişî sağlayan güvenlik birimlerinin değişimine paralel olarak bu yapılanmalara uygun binaların da taşrada da inşası zorunlu olmuştur. Amasya Sancağı'nda da bir kışla binasına ihtiyaç duyulmuş ve inşa masraflarının bir kısmı için Amasya halkından yardım talep edilmiştir (BOA, BEO, 351/26260).

19. yüzyılda güvenlik teşkilatının değişim ve dönüşümüne paralel olarak inşasına ihtiyaç duyulan bir başka yapı ise *karakolhâneler*dir. Ermeni isyanlarını bastırabilmek için devletin belirli noktalarına inşa edilen karakolhâneler güvenlik ve asayişin sağlanması hususunda ehemmiyet arz ediyordu. Bu bağlamda Sivas Vilayeti'nden belirli noktalara inşa edilecek karakolhâneler için 100.000 kuruşa ihtiyaç duyulmuştu. Bu inşa edilecek karakolhânelerin bir noktası da Amasya Sancağı'dır (BOA, BEO, 331/24802).

1.8.1.3. Dinî Yapılar

Amasya'da tarih boyunca yapılan imar faaliyetlerinden en çok nasiplenenler, cami, mescit, vakıf, imaret gibi yapıların yer aldığı dinî-sosyal içerikli kurumlardır. Bu nedenle en çok bakım ve onarım ihtiyacı da bu alanda hissedilmiştir. Bu yapıların bazıları günümüze kadar onarımı yapılmadan gelebilmişse de bazıları zamana yenik düşmüş ve ciddi onarıma ihtiyaç duymuştur. 19. yüzyılın ikinci yarısında birçok dinî yapının onarımı için müfettiş Ali Rıza Efendi'nin verdiği talimatlar doğrultusunda tespit çalışmaları yapılmıştır (Serbestoğlu, 2018: 85). Özellikle Islahat Fermanı'ndan sonraki süreçte Amasya Sancağı'nda yaşayan gayrimüslimler ve Cizvitler mevcut kiliselerinin yanlarına ek binalar yapmak talebiyle ruhsat istemişlerdi (BOA, ŞD., 72/6).

1.8.2. Ulaşım ve Haberleşme

Çağlar boyunca yollar iktisadî, askerî ve içtimaî açıdan her zaman önemini korumuştur. Ticari faaliyetlerin işleyişi, orduların bulundukları bölgeden başka bir bölgeye taşınması, çeşitli nakliyat işleri, haberleşme, merkezin taşra ile iletişiminin sağlanabilmesi, şehir güvenliğinin sağlanması, toplumların birbirleriyle olan iletişimi yolların varlığı ile mümkün olabilmektedir (Çetin, 2017: 1-2).

Bir devletin gelişmişlik düzeyi, o devletin yol ve haberleşme sisteminde gerçekleşen ilerlemelere bakılarak anlaşılabilmektedir. İyi bir yol ağına sahip bir devletin merkezileşme sistemi de o kadar güçlüdür (Tekeli, İlkin, 1995: 395). Yine işaret edilmelidir ki yollar ticarî faaliyetlerin devamlılığının sağlanması yönünden şehirlerin gelişmesine önemli katkılar sağlamıştır. Nitekim ticaret yolları üzerinde kurulan Osmanlı şehirlerinin daha metropol şehirler olarak ön plana çıktığı gözlemlenmiştir (Çetin, 2017: 1-2). Yapılan araştırmalar Selçuklu Devleti döneminden Osmanlı Devleti'ne intikal eden ve

birçok bölgede önceden menzil sisteminde²⁴ ya da kervan yolu olarak kullanılan bu yolların 19. yüzyılda da kullanılmaya devam edildiğini göstermektedir. Örneğin İstanbul-Üsküdar'dan başlayarak Bolu- Amasya- Merzifon -Tokat- Erzurum olarak devam eden Kuzey kervan yolu çok büyük değişikliğe uğramamıştır (Taeschner 2010: 58).

Kuzey kervan yolu üzerinde Anadolu Sol Kol ve Orta Kol Güzergâhı'nın yol ayrımına geçtiği noktada bulunan Amasya yolu Samsun- Sivas arasını ticaret ağı olarak da birbirine bağlıyordu. Dolayısı ile Amasya yolu üzerinde nakliye işlemlerinin daha kolay yapılabilmesi için bozuk yolların tamiri ve köy yollarını anayollara bağlayacak olan yeni şose yolların açılması önem arz ediyordu (Bakır, 2019: 52-112).

Yollar gibi geçiş özelliği gösteren köprüler de ulaşım açısından ehemmiyetli bir özelliğe sahiptir. Amasya'da merkez, kaza ve köylerinde mevcut olan bazı köprülerin tamire muhtaç olduğu anlaşılmıştır. Bunda köprü geçişlerinde can kayıplarının olması da etkili olmuştur (BOA. ŞD., 2886/3).

19. yüzyıla gelindiğinde batı üslubuna uygun caddeler ve yeni şose yollar açılması, yolların genişletilmesi ve yeni posta sisteminin kurulması ulaşım sistemiyle bağlantılı modernleşme çabalarının ürünleridir. Aynı yüzyılda icat edilen telgraf da dönemin modern haberleşme araçlarından biri olarak tarihe geçmiştir. Ticaretin gelişmesinde, merkez taşra iletişimde yol imarı ne kadar önemli ise telgraf da o kadar önemli idi. Bu sistemin önemini kavrayan Osmanlı yönetimi, hızlı iletişim ile ticari faaliyetleri canlandırmak, merkez taşra arasında daha etkili haberleşme sağlamak, merkezî otoritesini etkin kılmayı hedeflemek istemişti (Hanılçe, 2017: 66). Osmanlı bürokrasisi üzerinde ilgi uyandıran telgraf sistemi sivil halkın da dikkatini çekmişti.

Haberleşme sisteminde ve iletişim araçlarında yaşanan teknolojik ilerlemelerin halk tarafından takip edilip talep edilmiş olması anlamlıdır. Bu durum modernleşme sürecinde pratikte faydalar sağlayan icatların Osmanlı toplumunda kolaylıkla kabul gördüğünü göstermektedir. Zira iletişim vasıtaları yalnızca devletin resmî kurumlarına değil aynı

²⁴ Menzil Sistemi'nin 18. yüzyıldan itibaren bozulmaya başlamasının en önemli nedeni gayr-i resmî ve bahşişçi ulakların çoğalmasının hem devleti hem halkı zarara uğratmasıdır (Halaçoğlu, 1995: 20-21).; Menzil sisteminin eski özelliğini kaybetmesinden sonra II. Mahmud döneminde posta sistemine geçme teşebbüsü doğmuş ve posta yollarına ihtiyaç ortaya çıkmıştır. Tanzimat'tan önce ana yolların etrafına yeni yol ağları açma çalışmalarının başlaması bu sebebe bağlanabilmektedir. 1840'ta Posta Nezareti kurulduktan sonra haberleşme sisteminin geliştirilmesi, posta arabalarının daha hızlı ve ulaşılır yollarda hizmet edebilmesi yeni karayolların artırılması ile mümkün olmuştur (Çetin, 2017: 48-49).

zamanda sivil ve özel haberleşmelere de hizmet etmektedir. Bu noktada Anadolu'da pek çok yerde tesis edilen telgraf hatlarının kendi şehirlerinde de tesis edilmesini isteyen Amasya halkının talepleri doğrultusunda 1863'te Canik'te Amasya ileri gelenlerinin de katıldığı bir toplantı yapılmıştır (Serbestoğlu, 2016: 83-90). 1863 yılında Samsun'dan Amasya'ya ve oradan Yozgat'a kadar uzanacak telgraf hattının zamanla Tokat üzerinden Sivas'a kadar ulaştırılması düşünülmüştür. Ancak son derece meşakkatli ve maliyetli olan bu projelerin hayata geçirilmesinde, işçi ücretleri, direk, tel ve daha başka teknik malzemeler ile bunların nakliyesi için büyük meblağlara ihtiyaç duyulmuştur (BOA, A}MKT.MHM., 309/60). Ayrıca bu malzemelerin bir kısmı Osmanlı ülkesinde bulunmadığından Avrupa'dan sipariş edilmesi gerekmiştir (BOA, A}MKT.MHM., 289/91).

1.8.3. Eğitim ve Sosyal Hizmetler

1.8.3.1. Eğitim

Tanzimat'ın ilanından sonra gerçekleşen reform hareketleri eğitim sistemini de etkilemiştir. İlk olarak sıbyan okullarının ders müfredatında ufak değişiklikler yapılmış ancak geniş kapsamlı düzenleme 1869'da yürürlüğe giren Maarif Nizamnamesi ile mümkün olabilmıştır. Bu nizamname çerçevesinde ülke genelinde sıbyan okullarının yanında ilköğretim statüsünde ibtidai okulları, orta öğretimde ise rüştiye, idâdi ve sultanî okulları açılmış ve bu nizamname ile birlikte ülke genelinde gayrimüslimler de okul açabilmişlerdir (İleri, 1998: 17-45). Amasya Sancağı'nda mevcut bazı okullar zaman zaman onarıma ihtiyaç duymuştur. Yine Amasya Sancağı'nda yaşayan gayrimüslim toplumlar da eğitim reformlarından faydalanmak ve kendi dillerinde okullar açmak istemişlerdir. Ancak okul inşa talepleri bazı kurallar çerçevesinde kabul edilebilmiştir. Ruhsatsız olarak okul inşasına müsaade verilmemiştir (BOA, DH.MUI., 23/10).

1.8.3.2. Sosyal Hizmetler

Vakıf sistemi bir kişinin malını, sadece ihtiyacı olan insanların hizmetine sunulmak maksadıyla elinden çıkarması olarak tanımlanır (Ökten, 2013: 16). Osmanlı Devleti'nde bu sistem aracılığı ile iktisadî ve içtimaî anlamda önem arz eden çok sayıda müessese teşekkül etmiştir. Vakıf sistemi Osmanlı Devleti'nin klasik döneminde kurumsal olarak çok fazla gelişme göstermiş ve bu kurum aracılığı ile cami, medrese, hastane, hamam, çeşme, köprü gibi sosyal ihtiyaçları karşılayacak pek çok yapı inşa edilmiştir (Acar, 2017: 28).

Amasya Sancağı'nda da vakıf sisteminin hizmeti ile inşa edilmiş onlarca yapı bulunmaktadır. Osmanlı devri öncesi inşa edilmiş mimarî eserlerin de bulunduğu Amasya şehrinde Osmanlı Devleti'nin klasik döneminde birçok yapı inşa edilmişti. Bu yapıların bir kısmı 19. yüzyılda onarıma ihtiyaç duymuştur. Aynı bir başlık altında incelediğimiz dinî yapılardan başka bimarhâne, bazı çeşme ve hamamların onarımdan geçirilmesi gerektiği gözlemlenmiş, dönemin şartları gereği bulaşıcı hastalıklarla mücadelenin bir sonucu olarak yeni hastane gereksinimi ortaya çıkmıştır. Sosyal hizmet anlayışı ile gerek başkentte gerekse taşrada hastaneler inşa edilmiştir. Amasya'da Köprü Kazası'nda görülen *frengi* hastalığı bir hastane inşası ihtiyacını ortaya çıkarmıştır (BOA, DH.MKT., 486/30). Aynı dönemde gayrimüslim toplumların da hastane ihtiyaçları ortaya çıkmıştır. Ancak ruhsatsız olarak bazı yapıları hastaneye dönüştürdükleri de olmuştur (BOA, DH.İD, 163/19).

Amasya Bimarhâne'sinin de tamir masraflarının karşılanması için 3.000 kuruşa ihtiyaç vardı. Hazine bu ücreti karşılayacağını bildirmişti (BOA, DH.MKT., 508/44). 19. yüzyılda yeni bir hamam inşası yapılmamış ancak mevcut olan hamamlar için onarım ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Çifte ve Kale Hamamları için 20.920 kuruşa ihtiyaç vardı (BOA, İ.ŞD., 79/4637). Köprülüzâde Mehmed Paşa Zevcesi Ayşe Hanım vakfına bağlı hamamın tamiri için de 10.280 kuruş gerekliydi (BOA, İ.EV., 24/7).

1.8.3.2.1. Amasya'da Mahalle Teşekkülü

Savaşlar nedeniyle belirli dönemlerde Anadolu'ya göçler yapılmıştır. Kırım Savaşı'ndan sonra yapılan göçlerde Rusların baskısı etkili olmuştu. Amasya Sancağı da bu dönemde göç almıştır ve göçlerin sonucu olarak da mahalle teşekkülüne ihtiyaç duyulmuştu (Şam, 2011: 27-32).

Çerkes Muhacirleri için Taşan Dağı içinde Eğribük mevkiinde bir mahalle kurulacaktı (BOA, MVL, 640/14). Ayrıca Küplüce, Ağayazı, Boğaz Bağları denilen bölgelerde (BOA, İ.DH.,1150/89660), Tuzsuz adında bir çiftlik arazisinde (BOA, ŞD., 1798/10, Göklüsü adı verilen bölgede (BOA, DH.MKT., 965/62) yeni bir mahalle kurulacaktı. Amasya merkeze yakın bir bölgede teşkil edilmiş bir mahalleye de Adatepe adı verilmişti (BOA, BEO, 217/16201).

1.8.3.2.2. Pazar ve Panayırlar

19. yüzyılda Amasya'nın ticaretini canlandıracak, şehrin ülke ekonomisindeki payını artıracak bir büyük pazar organizasyonuna ve bununla bağlantılı olarak kalıcı

panayır mekânına ihtiyaç duyulmuştur. Böyle bir ticarî faaliyetin planlanmasında şehir, bölge ve ülke ticaretine katkılarıyla şöhret kazanmış olan Zile Panayırı'nın etkili olduğunu görmekteyiz. Bu meyanda ticaret güzergâhı üzerinde bulunan şehrin uluslararası pazar organizasyonlarına entegre edilmesi için 1864'te hazırlıklara başlanmış ve Amasya Mutasarrıfı Ziya Paşa'nın da katılımıyla 1865'te Amasya Panayırı geçici bir mekânda ancak görkemli bir şekilde açılmıştır. Panayır her sene açılacak şekilde organize edilmiş ancak bazı dönemlerde oluşan aksaklıklar sebebiyle açılışları ileri tarihlere alınmıştır. Amasya Panayırı Cumhuriyet dönemine kadar faaliyetlerini sürdürmüştür (Belge, 2021: 147-148).

Amasya Sancağı ve bazı kazalarında hafta pazarları düzenli olarak kuruluyordu. Hafta pazarlarının hangi günlerde kurulması konusunda zaman zaman ihtilafa düşülmüştür. Bu sorunların çözümü için dilekçeler yazılmış günlerin değişimi söz konusu olmuştur (Erdoğan, 1994: 78-79).

II. BÖLÜM

2. İDARÎ, ASKERÎ VE DİNÎ YAPILARA DAİR İMAR FAALİYETLERİ

2.1. İdarî Yapılar

Tanzimat'ın ilanı ile başlatılan reform hareketleri Osmanlı Devleti'nin idarî teşkilat yapısında değişime neden olmuş ve bu süreç gerek başkent, gerekse taşra şehirlerini mekânsal açıdan farklılaştırmıştır. Taşrada yeni idarî teşkilat yapısı, eğitim sistemi, haberleşme sistemi yeni binaların inşasını gerekli kılmış ve yeni mimarî yapılar ortaya çıkmıştır. Belediye binası, kışlalar, adliye binaları, telgraf daireleri, posta idaresi ve hapishanelerini içeren modern hükümet konakları, merkez ile taşra arasındaki yönetim ilişkileri üzerinde gerçekleşen reformun en belirgin yansımaları olarak kabul edilmektedir (Avcı, 2017: 18). Bilindiği üzere önceden yöneticilerin ikamet ettiği konaklar bir bakıma hükümet konağı görevini üstleniyordu. Devlet işlerinin görüşüldüğü çalışma alanları olarak da kullanılan bu konaklar, Osmanlı şehirlerinin kentsel dönüşüme uğradığı 19. yüzyılda yeni oluşturulan kurumsal alanın ortaya çıkardığı devlet daireleri ön plana çıktıktan sonra işlevini yitirmiştir. Yeni inşa edilen hükümet konakları kentlerin merkezlerinden genel merkeze doğru yeni bir çekim alanı oluşturmuştu (Tekeli, 1985: 881). Bu çekim alanı modern merkezî yönetimi simgelemiştir. Modern yönetim sistemi ile birlikte ihtiyaç duyulan yeni kamu binalarının, yeni hükümet konaklarının inşa edilme süreci özellikle taşrada pek kolay olmamıştır. Mutasarrıfların tayin oldukları bazı şehirlerde inşa edilmiş bir hükümet konağının bulunmayışı ya da böyle bir idari binanın inşası için yeterli bütçenin olmayışı ciddi bir sorun olarak belirmiştir. Böyle durumlarda hükümet konağı olarak kullanılmak üzere binalar kiralanmıştır (Serbestoğlu, 2018: 152).

Sancaklarda ve kazalarda imkânlar dâhilinde inşa edilenler genellikle kârgir olarak yapılmaktaydı. Ancak ahşap olarak inşa edilen binalar da yok değildi. Sade bir görünüme sahip olan konaklar yaygın olarak dikdörtgen planlı yapılarıydı (Yazıcı: 2010: 91-105).

Hükümet konakları ile tevkifhane ve hapishanelerin yeniden inşası ve tamiri, keşifleri yapıldıktan sonra merkezî hükümetin belirlediği kaidelere uygun olarak ihalelere verilmek suretiyle yapılmaktaydı. Nafia Müdürlüğü'ne keşif defteri teslimi yapıp onayı

alındıktan sonra inşaat veya tamirat için mahallî muvazene²⁵ dâhilinde düzenlenerek harcama kalemleri belirleniyordu. Belirlenen fiyatlarının karşılığı gösterilemiyorsa merkezî hükümet ile iletişime geçilirdi. Yeniden inşa edilecek yerler için içerisinde Nafia mühendisinin de bulunduğu Vilayet İdare Meclisi tarafından onay verilmekteydi. Bütçe dışı harcama yapılması lazım geldiğinde önce bunun için teklifler alınır, bu tür harcamaların karşılığı olan paranın aynı yıl tahsil edilmesine ve bir sonraki seneye bırakılmasına özen gösterilirdi (BOA, DH.MKT. 1715/75 ve BOA, DH.MKT, 1084/4).

2.1.1. Amasya Sancağı Hükümet Konağı İnşası ve Tamiri

Amasya modern hükümet binası inşasının gündeme gelmesi Tanzimat Fermanı'nın ilanından sonra olmuştur. Nitekim 1848 yılında Amasya Mutasarrıflığı'na gönderilen bir yazıda, Amasya Hükümet Konağı'nın tamire muhtaç bir hale geldiği ve 38 bin küsur kuruş ile bu tamiratın yapılabileceği bildirilmişse de ekonomik sorunlar nedeniyle daha geç bir tarihe ertelenmesi istenmiştir. Tamirattan vazgeçildikten sonra şehir içinde konak olarak kullanılmak üzere bir bina kiralanması münasip görülmüştü (BOA, A}MKT.MHM., 6/82). Ancak herhangi bir bina kiralanmamış ve konak bu durumda 15 yıl kadar daha kullanılmıştır (Yazıcı, 2010: 94).

Amasya Hükümet Konağı kerpiç malzemeden yapıldığı için zamanla daha da harap olmuştur. İçerisinde oturulamayacak hale gelen konağın evrak odası da kârgir olarak yapılmadığından evrakların muhafazası zorlaşmıştı. Hapishane de gayet viran durumdaydı. Diğer taraftan bazen iklimsel şartlar da yetkilileri idari binaların durumları ile ilgili bazı tedbirler almaya sevk etmiştir. Nitekim Amasya hükümet konağı Harşena Dağı'na yakın bir noktada bulunmasından dolayı oradan bir kayalığın kopup düşerek konağı tahrip etmesinden de endişe duyulmuştur. Bunun yanı sıra Amasya'da bazı kış ayları çok şiddetli geçtiği için don olayları yaşanmaktaydı. 1864'te soğuk bir kış yaşanmıştı. Havaaların ısınmasıyla donmuş kaya kütleleri çözülmeye başladığından, ayrıldığı ve düşmek üzere

²⁵ Denklik, iki şeyin uygunluğu demektir. Burada *muvazene*, gelir- gider hesaplamalarında denk gelmesi, bir başka deyişle bütçe hassasiyetinin gözetilmesi anlamında kullanılmıştır (Develioğlu, 2015:813). ; Vilayetlerde imar, onarım ve sair masrafların ne ölçüde yapılacağı hazine tarafından belirleniyordu. Bu masraflar hazinenin hazırladığı vilayet muvazene defterlerine kaydediliyordu. Masârifât Muhasebesi'nden gönderilen defterler vilayetler tarafından alındıktan sonra vilayet muhasebecileri aracılığıyla sancaklara, sancak muhasebecileri de kazalara ulaştırıyorlardı. Masrafların karşılığı bütçede gösterilen miktarı aştığı durumda hazineye bilgi veriliyordu. Böyle durumlarda çözüm arayışlarına gidilirdi. Örneğin bir sancağın masrafı bütçede gösterilen miktarı aşarsa hazineden izin almak koşulu ile başka bir sancaktan, ihtiyacı olan sanacağa para nakli yapılıyordu (Akkuş, 2011: 433-435).

olduğu fark edilen kayaların muayenesi için birkaç taşçı ustası gönderilmişti. Kayaların oluşturduğu tehlike hükümet konağının bulunduğu konumun sorgulanmasına neden olmuş sonuçta nehrin karşı tarafından bir büyük daire kiralanması icap etmiştir. Meclis odaları ve kalem odalarının da oraya nakil olması gerekiyordu. Yeni bir hükümet konağı inşa edilmesi lüzumu artık daha derinden hissedilmişti. Hapishane, zaptiye koğuşları, tapu kalem, ticaret mahkemesi, evkaf müdürlüğü kalem gibi daireleri bünyesinde barındıran konağın 190.000 kuruş masrafla tamamlanabileceği belirtilmişti. Telgrafhanenin de yapıya eklenmesi uygun görülmüştü. Tahminen 15-20 bin zira²⁶ arsa üzerine inşa edilecekti. İnşa bitene kadar konak için 500 kuruşluk bir daire kiralanacaktı. Hükümet konağı inşasını planlama aşamasında bir keşif defteri oluşturulduğuna ve bu çerçevede Amasya Sancağı, Sivas Vilayeti ve merkezi idare arasında yoğun bir bürokrasinin yürütüldüğüne tanık olmaktadır (BOA, İ.MVL, 516/23251).²⁷

Harap hale gelmiş olan Amasya Hükümet Konağı'nın yeniden inşası için önceden yapılan keşif neticesinde belirlenen 190.000 kuruşun 102.000'i Amasya sancağı vergisine ilaveten, 40.000'i satış bedeli ile 50.000 küsur kuruşu ise hazineden karşılanacak meblağ ile ödenmesi planlanmıştır. Bir taraftan da inşa sürecinde gerekli olacak malzemenin ne şekilde satın alınacağı (mübayaa) ve hazır edileceğinin de hazırlıkları yapılmaktaydı. Kereste ve daha başka malzemeler hazır edilecekti. İnşaatin bahar mevsiminde başlanması uygun görülmüştür. Evrak odaları, kalem, telgrafhane, gibi mühim odaların, tez vakitte inşa ve yenilenmesinin yapılması gerekmektedir. Oturulacak yerlere minder yastık gibi eşyalar ve kilimler temin edilmeliydi. Ayrıca bazı odalara mangal, meclis odalarına sandalye alınması icap ediyordu. Bu yenilenme için gereken 50 bin küsur kuruşun hazineye dokunmaksızın bir karşılık bulunarak oluşturulması istenmişti. Uzun bir süre beklemekte olan *Geldiklan Çiftliği* arazisi ve yakın zamanda Amasya hanedanlarından

²⁶ Zira' arşın olarak ifade edilen uzunluk ölçüsü biriminin Arapça karşılığıdır. O dönemde zaman zaman *arşın* zaman zaman *zira* sözcükleri kullanılmıştır (Erkal, 1991:411).

²⁷ Keşif defterinin Nafia Nezareti'ne gönderilmesinden sonra izin ruhsatı verilmişti. İnşa çalışmalarını mahallî meclis dikkat ve itina ile takip edecekti. Amasya Hükümet Konağı inşasına dair Amasya Meclisi ile Meclis-i Vâlâ arasında yazışmalar yapıldıktan sonra mazbata ile keşif defteri Hazine Nezareti'ne ulaştırıldı (BOA, MVL, 673/4). Amasya Mutasarrıfı Ziya Paşa da Maliye Nezareti'ne gönderdiği bir yazıda Amasya Hükümet Konağı'nın çok harap olduğunu belirterek keşif defteri incelenmesinden sonra inşası için izin talep etmiştir (BOA, MVL, 671/68). Konağın inşasının tamamlanması ve yolların düzenlenmesi sürecinde nezaret etmek üzere Amasya Mutasarrıflığı tarafından ebniye mühendislerinden münasip birinin görevlendirilmesi için de bir yazı gönderilmiştir (BOA, MVL, 675/60). Konağın 190.000 kuruşa bir müteahhide ihale edilebileceği ve molozlarının da yine müteahhide verilebileceği belirtilmişti (BOA, MVL, 684/32).

İzzet Bey'in muhacirler için kullanıma bıraktığı arazilerden muhacirlerin yerleştirilmesi için kullanılan kısımların dışında kalan arazilerin satılması ile elde edilecek gelir de konağın inşasında kullanılmak üzere eklenecekti. Devlet arazilerinden de bu arazilere ekleme yapılacaktı. Böylece konağın inşa masrafları karşılanacaktı. Döşemelerde kullanılacak eşyalar da bir hayli masraflıydı. Bazı eşyaların şehir dışından ya da yurt dışından; bazılarının da panayırlardan temin edilmesine karar verildi (BOA, MVL, 694/18).

Amasya, Osmanlı Anadolu'sunu saran ticaret ve ulaşım ağının önemli bir kavşak noktasında bulunduğundan devletin önemli kademelerinde görevli memurların, tüccarların, girişimcilerin ve seyyahların uğrak yeri olmuştur. Bu nedenle hükümet konağının bu itibarlı konuma yakışır bir şekilde yapılması arzu edilmiştir (BOA, MVL, 700/25).

Tablo 2. İnşa edilecek Amasya Hükümet Konağı Binasının Keşif Defteri²⁸

İnşaat Çalışmaları	Miktar (Kuruş)
Dört bir tarafı bölme temeli, bodrum duvarları	82.500
Alt kat bölmeleri	75.000
Üst kat bölmeleri	108.500
Alt kat bodrum bölmeleri	3.750
Orta kat döşeme ve tavanları	20.800
Üst kat döşeme ve tavanları	29.500
Çatı ve tavan	29.500
Saçak	4.000
Ara toplam	353.050
Daima % 5 Nakliye	17.652,20
Genel toplam	370.702,20

Hükümet konağının dışında bulunacak olan mahpushane, zabtiye koğuşları, tevkif odaları ile birlikte tahrirat, tapu, evkaf kalemleri, ticaret mahkemesi, mal sandığı, telgraf

²⁸ İnşa edilecek Amasya Hükümet Konağı binasının keşif defteri (BOA, C.DH., Dahiliye 57/2806).

dairesi ve memurlar için bir misafir dairesi teşkili de gerekiyordu. Naibler ve müftü efendilerin zaman zaman bölge ziyaretleri olduğu için onların misafir olacağı daireler de düzenlenecekti. Bu dairelerde perde kilim örtü ve sair eşyaların temin edilmesi uygun görülmüştü. Bu eşyalar zamanla eskiyecek olursa da yerine yenisinin alınması ve alınan eşyaların muhafaza edilmesi gerektiği de belirtilmişti (BOA, MVL, 705/110).

Ayrıca inşa edilecek hükümet konağına, keşifte öngörülen miktardan daha fazla harcama yapılması konusu Amasya meclisinde görüşüldükten sonra keşif defteri ilgili yazıyla beraber değerlendirme ve onay için Meclis-i Vâlâ'ya sunulmuştur (BOA, MVL, 716/43).

2.1.1.1. Hükümet Dairesinin Şekli

İnşa edilecek Amasya Sancağı Hükümet Konağı'nın keşif defteri hazırlandıktan sonra kullanılacak inşa malzemeleri ve odalarının şekli hakkında bazı bilgiler verilmiştir. İnşa alanında arsa üzerine odaların taksimatı belirlendikten sonra zemine eşit olarak 3 arşın saf harç dökülecekti. Harç dökülme işlemi tamamlandıktan sonra ise zeminden başlayarak iki buçuk arşın yüksekliğinde yer yer demir parmaklıklar kullanılarak camlı pencereleri içine alan ve yüz tarafı som taşından olacak şekilde, bodrum duvarları üst tabanı 14 arşınlık bağ haneden büyük *tekleme* denilen ağaçtan inşa edilecekti. Kirişleri 6 arşın yükseklikte, odaları da *serenden*, meclis odasıyla divanhane odası kirişleri *tekleme* denilen ağaçtan ve tabanı çok büyük 7 arşınlık ağaçtan, ikinci girişin kirişleri, odalar ve meclis odalarının kirişleri büyük *çiftleme* tabir olunan 12 arşınlık ağaçtan yapılacaktı. İç bölmeleri Sinop kalın tahtaları gibi *dört birlik* adı verilen ağaçtan ve Bartın koğuşu tahtasından olacak, duvarı ise Bağdat ince kum ve ketenle saf harç karıştırılmış iki kat havalı sıvanacaktı. Çatı üzeri perdesi Sinop latası adı verilen dar kalın tahta ve Bartın koğuşu tahtasından kaplı ve adi kiremit örtülecekti. Beş sıra kiremitte bir sırası halis harçla bastırılacaktı. Dört bir tarafında bulunan saçaklarına çinko oluk yapılacak, dış taraf duvarları Akçahisar oda tahtası ile kaplanacak ve meclis odası ile divanhane merdiveni, üst kat ve alt kat odaları, divanhane tavanı Sinop tahtası ve Venedik tahtasından, alt kat ve bodrumların döşemelerinde Bartın koğuşu tahtası kullanılacaktı. Pencere, kapı yapı malzemesi Bartın'dan sipariş edilecek, çerçeveler gürgen tahtasından ayna cam pirinç ve porselen takımlı, kapılar fındık ve ceviz tahtasından, pirinç demir tabla, sürme gömme

kilit, pirinç porselen toplu mermer basamak olarak yapılacaktı. Tekne, abdesthane, yukarı katın merdiven ayağı, aşağı katın birbirine karşılıklı iki dairenin iki çift merdivenleri, iki adet büyük avlu kapısı, dört bir tarafı avlu pencereleri, sekiz bodrum penceresi, köşe taşına bir çeşit taştan basamak yapılacaktı. Kapılarda ve dış cephede kullanılan yapı malzemesi kapı üstü odasının çıkması, tek parçadan oluşan som taş direkli olarak tarih ve padişahın imzası ile süslenmiş arma, yaldızlı tarih taşı olacaktı. Bodrum avlu pencereleri camları parmak şeklinde, avlu ile bina etrafı 5 arşın genişliğinde ve bir daireye kadar 50 arşın yükseklik olacak, bütün içi saf harçlı 6 arşın genişliğinde kaldırımlar, tümüyle renkli duvar kağıtlı, 20 oda, 1 büyük meclis odası, 2 divanhane, 3 uşak odası, 4 bodrum odası, 2 dükkân, 1 depo, 1 evrak mahzen odası yaptırılacaktı. Bina tek kapılı olarak inşa edilecekti (BOA, C.DH., 57/2806).

2.1.1.2. Hapishane ve Zaptiye Koğuşlarının Şekli

Amasya Hükümet Konağı için hazırlanan keşif defterinin içeriğinde konağın avlusunda yeniden inşa edilecek hapishane ve zaptiye binalarına dair bilgiler yer almıştır. Hapishane binası cinayet suçu ile tutulan kişilere mahsus hapishane koğuşları temelden zemine çıkıldıktan sonra 1 arşın, zeminden yukarı 6 arşın, yüksekliğinde som taş sökeli demir parmak ve 14 pencere, üç kapıyı saran saf harçtan kârgir duvar olacak şekilde düşünülmüştür. Çatı kısmında üzeri *çiftleme* olarak tabir edilen ağaç ve destek direkleri olarak dikdörtgen biçiminde kalın tahtalar ve kiremit kullanılacaktı. Dere olukları kurşun kaplı üstün mahyalar ve saf harçla bastırılacak, iç zemini ise Bartın'dan sipariş edilen döşeme malzemesi ile tavanı ise *sarı un* olarak bilinen tahta ile kaplanacaktı. Üç odanın da nöbetçinin duracağı aralığa bağlı olacak şekilde yapılacağı planlanmıştı (BOA, C.DH., 57/2806).

Tablo 3. Mahpus Koğuşları İnşa Çalışmaları ve Miktarları²⁹

İnşaat Çalışmaları:	Miktar (Kuruş):
Dört bir tarafı ve bölme kârgir duvarları	25.200
İç Döşemesi	6.750
Çatı ve Tavan	11.250
Ara Toplam	43.200
% 5 Nakliye	2.160
Genel Toplam	45.360

2.1.1.3. Borçlu ve Hasta Durumda Olan Mahpuslar İle Zaptiye Koğuşlarının Şekli

Borçlu ve hasta durumda olan mahpuslar için yapılacak zaptiye koğuşlarının inşası aşamasında kullanılacak malzemeler de hükümet konağı ve hapishane ve zaptiye koğuşlarının inşasında kullanılacak malzemelerle benzer özelliktedir. Yine koğuşların biçimi, pencereleri, odaları, kapıları ve çatısı hakkında bilgiler verilmiştir. Binanın temeli bitirildikten sonra zemini yerden yukarı 1 arşın yüksekliğinde saf harçla yapılmış kârgir üzerine *çiftleme* ağacından tahtalar ile tabanının tamamlanması sağlanarak birinci direk ve direk aralarına destek tahtasının dar ve kalın olması istenmiş, kuşak kısmının ise kerpiçle doldurulacağı belirtilmişti. Duvarları birkaç kat kireçle sıvanacaktı. Çatı kısmında da daha önceki koğuşlar için belirtildiği gibi üzeri *çiftleme* olarak tabir edilen ağaç ve destek direkleri olarak dikdörtgen biçiminde kalın tahtalar ve kiremit kullanılacaktı. İç zeminin girişi üzerine yapılacak kapı için Bartın tahtası kullanılacaktı. Demir parmaklı pencereleri, camları, 1 burçlu kapı, 3 zaptiye koğuşu, 1 ahır, dolap, bir çamaşırhane ve 7 tuvalet olacaktı. Duvarları kerpiç sıvalı yapılacaktı. Ayrıca *çiftleme* ağacından kirişi de olacaktı. Venedik tahtasından taban, tavan ve merdivenler, pencere ve üst katta bir kapılı hastahane odası, 2 tevkifhane, 1 nöbetçi zaptiye odası 1 tuvalet inşa edilecekti (BOA, C.DH., 57/2806).

²⁹ Mahpus koğuşları inşa çalışmaları ve miktarları (BOA, C.DH., 57/2806).

Tablo 4. Borçlu ve Hasta Durumda Olan Mahpuslar İle Zaptiye Koğuşları İnşa Çalışmaları Miktarları³⁰

İnşaat Çalışmaları	Miktar (Kuruş)
Dört bir tarafı bölme kârgir temel duvarları	12.000
Alt kat bölme duvarları	25.000
Üst kat bölme duvarları	11.000
Alt kat döşeme	8.700
Üst kat döşeme	6.000
Çatı ve taban	22.885
Saçak	4.000
Ara Toplam	90.385
% 5 nakliye	4.519
Genel Toplam	94.904

Tablo 5. Amasya Hükümet Konağı'nın Etrafı Muhafaza Duvarı Harcamaları³¹

İnşaat Çalışmaları	Miktar (Kuruş)
Dağ tarafının yarısı kârgir yarısı kerpiç duvarı	13.500
İrmak tarafının kârgir duvarı	3.750
Ara Toplam	33.257
% 5 daima nakliye	2.175
Genel Toplam	46.432

³⁰ Borçlu ve hasta durumda olan mahpuslar ile zaptiye koğuşları inşa çalışmaları miktarları (BOA, C.DH., 57/2806).

³¹ Amasya Hükümet Konağı'nın etrafı ve muhafaza duvarı harcamaları (BOA, C.DH., 57/2806).

2.1.1.4. Amasya Hükümet Konağı Döşemesinde Kullanılacak Malzeme Listesi

Amasya Hükümet Konağı'nın iç mekân döşemeleri yaklaşık olarak 50.000 kuruşluk bir harcamayı gerektiriyordu. Ancak gerçekte bu tutarın belirtilen malzemelere yetmeyeceği dahası 100.000 kuruşun dahi bu masrafı karşılayamayacağı anlaşılmıştı. Bu nedenle konağın döşeme masraflarının bazılarının vazgeçilmesi gündeme gelmiştir. Bu çerçevede Amasya Sancağı Meclisi üyeleri tarafından incelenen listeden telgrafhane, zaptiye misafir odaları, hapishane misafir odalarının mefruşatı çıkarılmıştır. Bazı eşyalar ile sandalye ve oturma gibi yurt dışından temin edilecek malzemelerden de vazgeçilmiştir. Amasya Hükümet Konağı ve taşrada bulunan diğer hükümet konaklarında mevcut olan meclis daire ve odalarının donatım masrafları hazineye aitti. Ancak memurların mevcut kurallara gereğince kendi odalarının masraflarını bizzat kendilerinin karşılaması beklenmiştir (BOA, MVL, 700/25).

Tablo 6. Amasya Hükümet Konağı Mefruşatında Kullanılacak Malzemeler ve Eşyalar İçin Hazırlanan Liste³²

Malzeme	Bedel (Kuruş)	Ölçü (Zira')	Açıklama
Üst katta bulunan 11 odanın minder ve yastıkları için kalın ve dayanıklı Nemçe bezi	2.100	300	Amasya'da döşemeliğe uygun kumaş olmaması sebebiyle yurt dışından dayanıklı Nemçe kumaşı sipariş verilmiştir.
Alt ve üst odaların pencere ve kapı perdeleri için Nemçe kumaşından biraz aşağı kalitede bir kumaş cinsi.	7.140	1.428	Aynı şekilde yurt dışından sipariş verilmiştir.

³² Amasya Hükümet Konağı döşemesinde kullanılacak malzemeler ve eşyalar için hazırlanan liste (BOA, MVL, 700/25).

Tablo 6'nın devamı

Malzeme	Bedel (Kuruş)	Ölçü (Zira')	Açıklama
Meclis ve mutasarrıf odalarına perde	2.225	65	Anadolu'nun geçit yeri olmasından ötürü, merkezden ve civar bölgelerden yüksek memurlar Amasya'ya geliyor, mutasarrıfla görüşmeler yapıyordu. Amasya, Ecnebi memurlarının da sık sık ziyaret ettiği bir şehirdi. Pencerelerin perdelerinin temiz ve Devlet-i Âliye'ye yakışır şekilde olması gerekiyordu. Perdelerin yenilenmek üzere imaline meclisçe bir karar verilmişti.
Yastıklar, minderler ve pencere perdeleri içine konulmak için boyalı astar.	4.500	1.500	Bu tür kumaşlar Amasya'da bulunmadığı için ve her bir arşını 3,5 kuruş olduğundan tasarruf kaideleri gereğince Dersaadet'ten temin edilecekti.
Merdivenler ve sofa için muşamma	2.000	1.500	Ayak basılacak mahallelere 1 arşın genişliğinde serilmek için muşamma' adında su geçirmeyen kumaşın İstanbul'dan getirilmesine karar verildi.
Üst kat odaları ve sofa için aşağı kalite duvar kağıdı	2.000	-	Aşağı katlar adi kireç ile sıvanacak, üst kat yabancılar tarafından temizce bulunması arzu olduğundan ve burada mermer kireç olmadığından muşamma' kağıtlarından İstanbul'a sipariş verilmiştir.
Alt katta bulunan 10 odanın oturulacak minder ve yastıkları için sözü geçen kumaşın aşağı kalitesinden.	1.250	250	-
Alt ve üst döşemelerin minder ve yastıklarına kılıf yapılmak için kanaviçe	3.000	1.000	Minder ve yastıklara kılıf Merzifon'da imal edilecektir. Pamuktan imal edilen bir çeşit bez olup, arşını 5 Kuruş'tur. Bu nedenle imali daha az masraf olacağı düşünülerek İstanbul'dan sipariş edilmiştir.

Tablo 6'nın devamı

Malzeme	Bedel (Kuruş)	Ölçü (Zira')	Açıklama
Pencere perdeleri ve minder örtüleri için *	2.500	500	İstanbul'dan sipariş edilmiştir
Pencere yaftası	630	-	Amasya'da bulunmadığından İstanbul'dan getirtilecektir.
Minder ve yastıkların içlerine doldurmak için kirtik	6.000	-	Minder ve yastıkların iç malzemeleri pahalı olduğu için adet olunmuş üzere kırtıktan doldurulmasından başka çare görülmemiş ve Hacıköy, Gümüş, Taşabat ve Çarşamba Kazalarından başka yerde çıkmadığından oralardan getirtilmesine karar verilmiştir. Muhtemel olarak gösterilen fiyat 5-10 para aşağı ya da yukarıdır.
Altı oda için adi dökme soba.	3.800	-	Aşağı katların odaları muhafazalı olduğu için az bir ateşle ısınabiliyordu. Üst katta mutasarrıf, meclis, kalem ve mal memurları odalarının mangal ile ısınmaları zordur. Kömür ise yüksek fiyatlı olduğundan buralara dökme soba konulması tasavvur olunmuş, belirtilen fiyat ise muhtemel olarak düşünülen fiyattır.
Meclis, mutasarrıf ve kalem odaları için Zile Panayırı'ndan satın alınan kilim.	4.737	-	Zile Panayırı'ndan memurlar tarafından hususi olarak satın alınıp gönderilen kilimler yalnızca üst kattaki 3-4 odaya kullanılacaktır. Diğer odalara kilim alınması masraflı olacağı düşünülmüştür.
Sözü geçen mefruşatın imal ve tefriş masrafı tahmini olarak	5.000	-	Yorgancı ve terzilere verilecek miktar ve iplik masraflarının tahmin edilen miktarıdır.
Toplam Masraf	49.382		

Hükümet konağı inşa masrafları konusunda keşif listesi dışına çıkılmamak için çaba gösterilmiştir. Gereksiz görülen masraflar çıkarılmış, gerekli olup büyük harcamalar gerektiren düzenlemelerin bazılarında ise mecburen vazgeçilmiştir. Bununla birlikte hükümet konakları sonuçta taşrada devlet örgütünü temsil ettiğinden, bu yerleri yüksek kademelerdeki kişilerin de ziyaret edeceği ya da zaman zaman kullanacağı düşünüldüğünden eldeki imkânlar çerçevesinde en iyi şekilde donatılmasına özen gösterilmiştir.

Amasya Mutasarrıflığına gönderilen bir yazıda inşa çalışmalarına başlanan Amasya Hükümet Konağı'nın bitirilmesi için yardımlarla sebat ile çalışıldığı, kapısına konulacak tuğranın altına işlenecek tarihin pek güzel olduğu belirtilmiştir (BOA, A}MKT.MHM., 319/34). Ziya Paşa'nın Amasya Mutasarrıfı olduğu dönemde büyük emekler harcanarak 1865 senesinde hükümet konağı tamamlanmıştır. Sadece zaptiye koğuşu ve ahır binası eksik kalmıştı. Onlara yeterli ödenek sağlanamamıştır. Yapılması planlanan binaların inşası ileri bir tarihe ertelenmiştir. Zaptiye koğuşu ve ahır binası için geçici olarak konak civarından bina kiralanacaktı (Serbestoğlu, 2018: 164).

Amasya Hükümet Konağı inşası tamamlandıktan sonra 1866 yılında bir keşif daha yapılmıştır. Bu keşif sonrası konağın özellikleri ile ilgili ayrıntılı bilgiler verilmiştir. Konak önceki harap yapının yıkılmasından sonra aynı yere ahşap olarak inşa edilmiştir. Bir meclis odası, yirmi oda, bir büyük üst kat oda ve iki alt kat divanhane odası, üç uşak odası, dört bodrum, iki dükkân, bir depo ve ahşap evrak mahzen odası bulunan konağın avlusuna hapisane, zaptiye koğuşları yaptırılmıştır. Ayrıca 20.000 kuruş sarf edilerek ahşap ve tuğla malzemeden bir saat kulesi de inşa edilmiştir. Saat kulesi de ahşap özelliktedir (Yazıcı, 2010: 96-97).

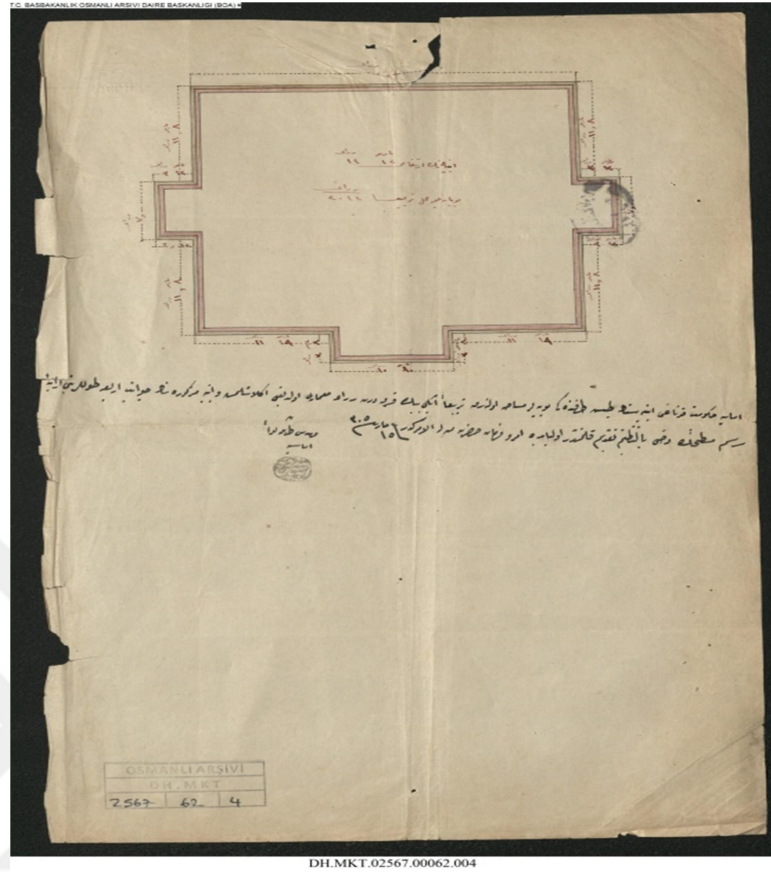
2.1.1.5. Amasya Hükümet Konağı'nda Muhtelif Zamanlarda Yapılan Tadilatlar

1888 yılında Amasya Sancağı Hükümet Konağı'nın iç ve dış boyasının yapılması için hazırlanan keşif defterinde, tahmini olarak belirlenen 16.445 kuruşluk maliyet merkezi idaredeki yetkililer tarafından fazla bulunduğundan, yeni bir keşif ve değerlendirme yapılması istenmiştir (BOA, DH.MKT., 527/2 ve BOA, DH.MKT., 1656/ 78). Binanın dış

tarafının boyanması için nakkaşlar ve ustaların İstanbul'dan getirtileceği, yine beziryağı gibi gerekli malzemelerin de İstanbul'dan temin edileceği belirtilmişti (BOA, DH.MKT., 2065/55). Şehir dışından gelecek olan nakkaşlara ödenecek miktar belirlendikten sonra yağlı boyaların tedarikinin de aynı yerden sağlanacağı ifade edilmişti (BOA, DH.MKT., 1937/118).

Amasya Hükümet Konağı'nın iç ve dış taraflarının boyası zamanla silinmekten dökülmüş, tahta aralarında bulunan macunları düşmüş ve yağın yağmur içlerine kadar sızdığından tahtalar çürümeye yüz tutmuştur. Sürecin hızlandırılması ve tamamen kullanılamaz hale gelmeden tamirinin başlanması gerektiği bildirilmiştir. Yeniden yapılmaya başlansa 7-8 yük (700.000-800.000 kuruş) kuruş masrafla inşa olacak olan konağın az bir masraf yapılarak yıkılmaktan kurtarılacağı öngörülmüştür. Masrafların yüksek olacağı düşüncesi ile iç kısımların boyanması ertelenerek dış kısmı için keşif defteri hazırlanmıştır (BOA, DH.MKT., 2567/62). Keşif defteri kayıtlarına göre konağın dış tarafı 1.920, iç tarafı ise 2.436 arşındır. Toplam olarak da 4.356 arşındır. (BOA, DH.MKT., 2567/62).³³

³³ Farsça *areşn* kelimesinden türeyen *arşın* sözcüğü, metrik sisteme geçilmeden önce kullanılan bir ölçü birimidir. Arapça *zira* ' olarak bilinen bu ölçü birimi dirsekten orta parmak ucu arasındaki mesafeyi, yaklaşık 80-90 cm. kadar olan uzunluk ölçüsünü ifade eder (Erkal, 1991: 411).



Şekil 1. Amasya Hükümet Konağı Dış Kenarları Planı³⁴

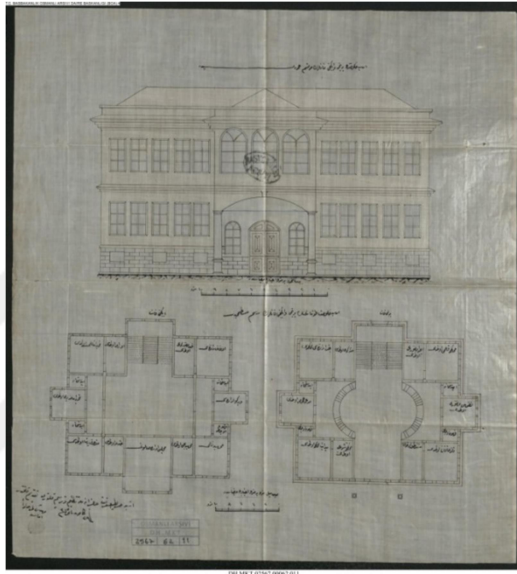
Tablo 7. Hükümet Konağı Dış Boyası Masraf Miktarları³⁵

Yapılacak İşlemler	Miktar / Kuruş
Yağlı boya boyanmak üzere usta masrafı	13.068
Konağın bir tarafına konulacak iskele masrafı	2.077.5
İskelenin naklinin masrafı	300
Tahtaların aralarına macun ve diğer malzemeler masrafı	1.000
Toplam tutar	16.445.5

³⁴ Amasya Hükümet Konağı'nın dış kenarlarının planı (BOA, DH.MKT., 2567/62).

³⁵ Amasya Hükümet Konağı dış boyası masraf miktarları (SERBESTOĞLU, 2018: 165).

Amasya Hükümet Konağı boyattırılması, uzunca bir zaman başkent bürokrasisinin gündemini meşgul etmiştir. Mahalli hükümet temsilcileriyle nezaretler arasında yürütülen yazışmalarda bakım işlerinin hazineye getireceği yükü mümkün mertebe en aza indirme gayreti açıkça görülmektedir. Neticede konağın tamirinin 9.509,5 kuruş gibi bir masrafla gerçekleştirilebileceği ve bu rakamın da oldukça makul olduğu kanaatine ulaşılmıştır (BOA, DH.MKT., 2567/62).



Şekil 2. Amasya Hükümet Konağı Dış Cephe Planı³⁶

Tamirat sürecinde, yağmurdan kaynaklı nemden iyice bozulan yerlerin tamirinin süratle yapılmasına öncelik verilmiştir. Buna göre 6.126 kuruş ile tamirat işleminin ihalesi yapılmış ve şehremanetine de yazı ile bildirilmiştir. Amasya’da nakkaş olmadığından boya yapılması için nakkaşlar kethüdası ile irtibata geçilmiş, harcırah garantisi verilerek bir nakkaş temini yoluna gidilmiştir. Nakkaş masrafının karşılığı olan para ise 3000 kuruştur (BOA, DH.MKT., 2567/62).

Amasya Hükümet Konağı’nın dış cephesinin boyattırılması için çok fazla yazışma yapılmış ancak masrafları yüksek bulunarak sürekli ertelenmiştir. Osmanlı Devleti’nin o dönemdeki mali durumu bu ertelemeyi açıklar niteliktedir.

³⁶ Amasya Hükümet Konağı dış cephe planı (BOA, DH.MKT., 2567/62).

Amasya Hükümet Konağı 1865 yılında inşa edildiği seneden itibaren geçen 28 sene zarfında tamir görmemişti. Ahşap bir yapı olduğu için iyice yıpranan yapının kısa zaman içinde bakımı yapılmazsa daha büyük masraf açacağı çok açıktı. Yetkili mühendisin keşfine göre bakım için 27.995 kuruş harcanması gerekiyordu. Önce 8000 kuruştan fazla harcama yapmaya bedelin bütçenin elvermediği ileri sürülerek vazgeçilmiş ancak birçok yazışmadan sonra tamiratın daha fazla geciktirilmeyeceği anlaşılmıştır. Sonuç olarak masrafın mal sandığından harcanmasının uygun olduğu düşünülmüş ve tamirinin başlanmasına karar verilmiştir (BOA, DH.MKT., 2065/55). Amasya Hükümet Konağı'nın kurallara uygun olduğu anlaşılan keşfi sonucunda mutasarrıflık tarafından tamirine müsaade verilmesi için Sivas Vilayeti'ne talep yazısı gönderildi. 1895 muvazenesinde 23.147,5 kuruş bedel açığına, taşra tamirâtı için düzenlenen miktarın fazlası ilave olarak eklenerek tamamlanmasına karar verilmiştir (BOA, DH.MKT., 218/38).

Amasya Sancağı Hükümet Konağı'nın tamirinin 23.147,5 kuruş masrafla tamamlanması ile ilgili olarak Sivas Vilayeti'nin 1895 senesi bütçesinde inşaat düzenlenmesi kapsamında ek ödenek dâhil edilmiş ve tamirat giderlerinin karşılığı olarak 22.960 kuruş belirlendiği ifade edilmişti. Söz konusu hükümet konağının tamire çok muhtaç olduğu ve keşif defterinin kurallara uygun olduğu da anlaşıldığından yapım izninin verilmesi istenmişti (BOA, İ.DH., 1328/6). Bu tamiratın gerçekleşip gerçekleşmediği hakkında net bir bilgi olmamakla birlikte, 1914 senesinde konak için yeniden bir onarım talep yazısı kaleme alınmıştır (BOA, DH.MB.HPS, 20/8). 1914'te de bu tamiratın yapıp yapılmadığı konusunda kesin bir bilgiye ulaşılamamıştır.

2.1.1.6. Kârgir Evrak Mahzeni İnşası

Bir şeyi muhafaza etmek, biriktirmek anlamına gelen *hazn* sözcüğünün kökünden türeyen *mahzen*, içerisinde eşya saklanacak yer anlamında kullanılmaktadır (Yiğit, 2003: 401). Osmanlılarda 19. yüzyılda sancak ve kazalarda inşa edilen hükümet konaklarında evrakların muhafaza edilmesi için arşiv işlemini gören bir mahzen odası da yer almıştır. Bunlardan bazıları konakların yanında müstakil bir yapı olarak inşa edilirdi. Ahşap inşa edilen mahzenler yangın tehlikesi karşısında evrakların korunmasını zorlaştırıyordu. 1865'te Amasya Sancağı'nda inşa edilen Hükümet Konağı ve içerisinde bulunan mahzen de ahşap malzemeden yapılmıştı. Dolayısıyla evrakların muhafazası bazı riskleri barındırmaktaydı. Bir kârgir mahzene ihtiyaç vardı.

Modern bir arşiv binasına ihtiyaç duyulduğundan 1885'ten sonra Amasya Hükümet Konağı'nın yakınında bir kârgir evrak mahzeni inşası talebinde bulunulmuştu. Yine o dönemlerde mahzen inşası için yaklaşık olarak 24.000 kuruşa ihtiyaç olacağı öngörülmüştür (BOA, DH.MKT., 1715/43). 1890'da da aynı talep tekrar gündeme gelmişti. Bilindiği üzere Osmanlı Devleti'nde resmî daireler inşa ve tamir masrafları mahallî bölgelerin kendi bütçesi dâhilinde bulunan düzenleme çerçevesinde karşılanmaktaydı. Sözü geçen mahzenin inşa masrafları da mevcut bütçe içerisindeydi (BOA, DH.MKT. 1715/75). Mahzen inşası için keşif süreci başladıktan sonra evrakların kiralanan bir mekânda bekletilmesi uygun görülmüş, bu çerçevede aylık 30 kuruş kira bedeli ile Taşhan'dan bir oda kiralınmasına karar verilmiştir (BOA, DH.MKT., 209/48). Bununla birlikte aradan beş sene geçmesine rağmen mahzenin inşasına da başlanamamıştı.

Konuyla ilgili arşiv belgeleri, 1895 yılında mahalli hükümet yetkilileri ile merkezi idare temsilcileri arasında hayli yazışma yapıldığını göstermektedir. Yazışmaların odak noktasını ise ne mekân, ne teknik eleman sıkıntısı oluşturmuyordu. Başlıca sorun bütçeydi. İnşa maliyetlerinin fazlalığı bir ilerleme sağlanmasına engel olmuş, buna karşın önemli evrakların ahşap mekânlarda saklanmasından kaynaklanan riskler yetkililerde bir rahatsızlık ve endişe uyandırmıştır. Neticede aynı yıl yapılan son bir keşiften sonra 20.700 kuruş bedel ile bir kârgir mahzen inşa edilmesine karar kılınmıştır (BOA, BEO, 711/53294).³⁷

20. yüzyıl başlarına ait bazı arşiv kayıtlarına bakılırsa ne hükümet konağının tamiri ne de mahzen inşası gündemden düşmüş değildi. Nitekim 1915 yılında konağın ihtiyaçları ve bu arada arşiv odası ya da binasına duyulan ihtiyaç tekrar dile getirilmiştir (BOA, DH.MB.HPS., 19/23). Kârgir bir mahzene ihtiyaç olduğunu yineleyen ifadelerden anlaşıldığı kadarıyla 1895 yılındaki girişim bir sonuca ulaşmamıştı. Bu durum modern hükümet konakları ve onu tamamlayan destek binaları ile taşrada modern bir yönetimin alt yapısını hazırlamaya çalışan reformcu Osmanlı bürokratlarının ne denli güç şartlar altında çalıştıklarını göstermesi bakımından anlamlıdır.

³⁷ Konuyla ilgili diğer yazışmalar için bkz. (BOA, İ.DH.,1329/24, BOA, ŞD., 363/45).

2.1.1.7. Amasya Hükümet Konağında Yangın

Amasya Hükümet Konağı'nda 1915'te bir yangın meydana gelmişti (BOA, ML.EEM., 1208/22). Soruşturma sonucunda rüzgara rağmen bastırılabilen yangının, meclis odasının pencerelerinin dışında kalan duvar tahtaların arasına sigaranın düşmesi nedeniyle ortaya çıktığı tespit edilmiştir (BOA, DH.MB.HPS., 19/23). Hükümet konağının ahşap olması yangını daha da körüklemiştir. Vilayette bulunan diğer hükümet konaklarında da benzer durumlar söz konusuydu. Bu tür deneyimler sonrasında konaklarda nereden ve ne sebeple ortaya çıktığı anlaşılamayan bu yangınların en aza indirilmesi adına çeşitli kararlar alınmıştır. Ancak ilk yapılması gereken şey konakların onarımdan geçirilmesiydi. Dâhiliye Nezareti tarafından Maliye Nezareti'ne gönderilen yazıdan anlaşıldığı kadarıyla yangının neden olduğu zararın maliyeti 20.000 kuruştur. Para gönderilmesi için Sivas Vilayeti'nden keşif evrakının gönderilmesi istenmiştir (BOA, ML.EEM., 1208/22).³⁸

Maliye Nezareti'nden Dâhiliye Nezareti'ne 25 Ocak 1920 tarihinde gönderilen bir yazıda tamirat için gerekli ödeneğin temin edilemediği bilgisi yer almıştı. Sivas Vilayeti'ne de konu ile ilgili bilgilendirme yapılmıştır (BOA, DH.MB.HPS., 21/64).

Amasya Hükümet Konağı'nın tamir edilmesi için belli dönemlerde talepte bulunulmuştur. Ancak dönemin ekonomik sorunları nedeniyle olsa gerek 1920'lere gelindiğinde de talep edilen onarımın yapılamadığı anlaşılmaktadır.

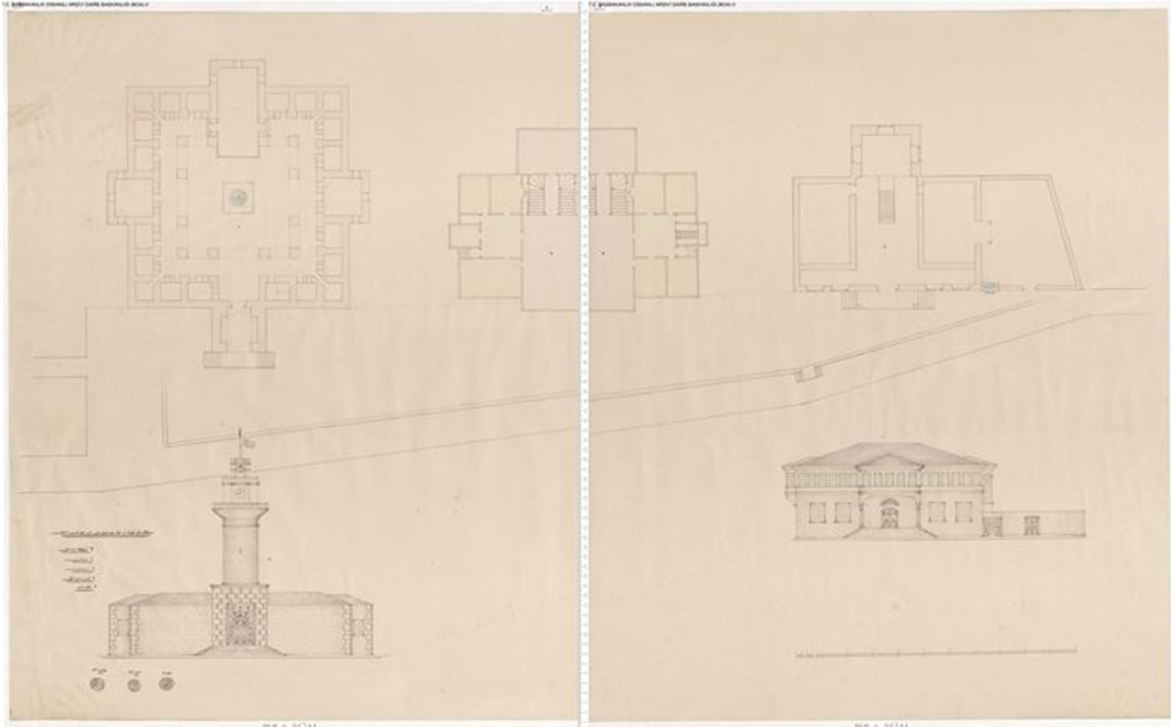
2.1.2. Amasya Sancağı Kazalarında Hükümet Konakları İnşası ve Tamiri

2.1.2.1. Merzifon Kazası Hükümet Konağı

19. yüzyılda modern bir taşra idaresi oluşturmak gayretindeki Osmanlı bürokratlarının düşünceleri doğrultusunda sancaklarda ve kazalarda devleti temsil edecek birer modern hükümet konağının bulunması gerekli görülmüştür. Ancak dönemin ekonomik şartları her sancak ve kazada hükümet konağı inşa edilebilmesine olanak vermemiştir. 1864 yılına kadar Amasya Sancağı'na bağlı Merzifon Kazası'nda da bir hükümet konağı yoktu. Merzifon Kazası merkezinde memurlar için bir hükümet konağı inşa edilmesi gerektiği düşünülerek Ziya Paşa'nın Amasya Mutasarrıflığı döneminde, ihtiyaç olan 90.000 kuruşun Amasya halkından toplanması ile hükümet konağı inşasına

³⁸ Maliye Nezareti'nden Dâhiliye Nezareti'ne 25 Ocak 1920 tarihinde gönderilen bir yazıda tamirat için gerekli ödeneğin temin edilemediği bilgisi yer almıştır. Sivas Vilayeti'ne de konu ile ilgili bilgilendirme yapılmıştır. (BOA, DH.MB.HPS., 21/64).

başlanmıştır. Ancak bu toplanan ücret yeterli gelememiş, inşaat tamamlanamadan bir süre bekletilmişti. Bunun üzerine nezaretlerle vilayet arasında yazışmalar yapılmıştı. Bu yazışmalar netice vermiş ve hazine tarafından karşılanacak olan 22.500 kuruşluk bir ödenek ile eksik kalan kısmın tamamlanacağı ifade edilmişti (BOA, İ.ŞD., 5/247).



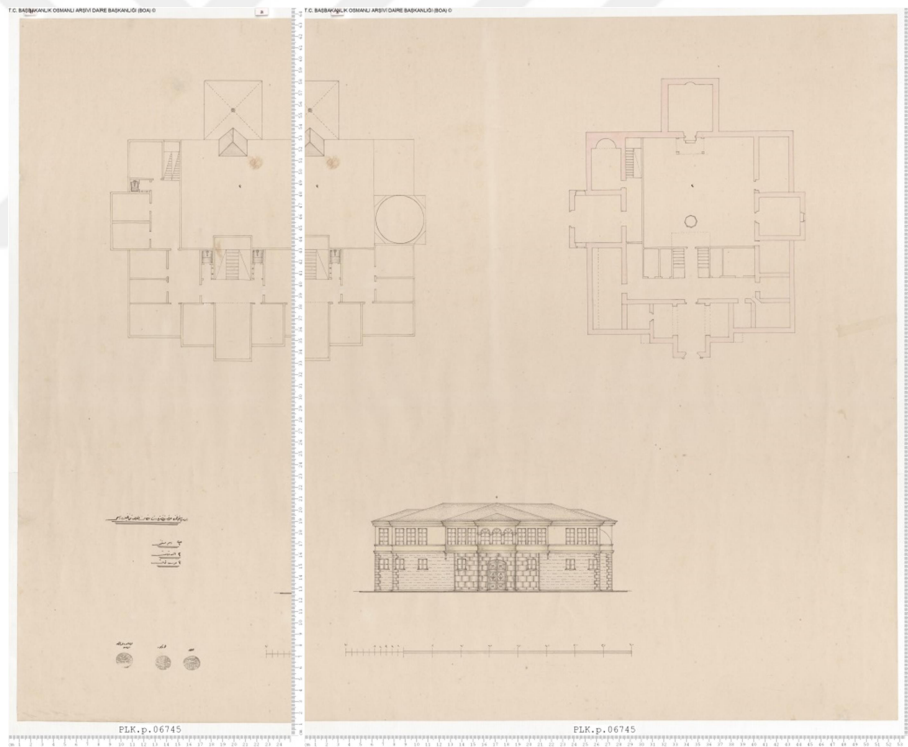
Şekil 3. Merzifon Hükümet Konağı Planı³⁹

2.1.2.2. Havza Kazası Hükümet Konağı

Ziya Paşa'nın Amasya Mutasarrıflığı sırasında medreseden hükümet konağına dönüştürülmüş olan Havza Hükümet Konağı zamanla çok harap hale gelmişti. Bu nedenle bakım ve onarım için bölge halkının desteğine ihtiyaç duyulmuştur. Bu süreçte yardımın temin edilebilmesi için halka baskı uygulandığına dair iddialar ortaya atılmıştır. Bu iddianın sahipleri olan üç kişi toplanarak mutasarrıflığa bir yazı göndermişlerdi (BOA, Y.EE., 134/64). Şikâyetle bulunanlar ile ilgili inceleme başlatılmış ve bu kişilerin durumu mahkemeye intikal etmiştir. Mahkeme ise beratlarına karar vermiştir. Bu meseleden sonra Havza'da böyle bir şikâyet vuku bulmamıştır (BOA, Y.EE., 134/64).

³⁹ Merzifon Hükümet Konağı Planı (BOA, PLK.p., 6744).

Havza Hükümet Konağının daireleri Havza'nın nahiye olduğu dönemde bölünmüştür. Hapishane olarak kullanılan kısmın sağlık şartlarına uygun olmadığı düşünülmektedir. Bu durum ahalinin gözünde de iyi bir izlenim bırakmıyordu. Hastane ve kadın hapishanesi olmadığı için de bazı sıkıntılar çekilmekteydi. En çok bir yangın çıkması ihtimali düşündürüyordu. Bütün bu olumsuzluklar yeni ve modern binaların yapılmasıyla giderilebilirdi. Bu nedenle mahallî hükümet yetkilisi *Nafia Mühendisi İbrahim Efendi* tarafından keşif haritası çıkartıldıktan sonra 63.000'ni Havza halkı, 15.000 kuruşu memurlar, 26.000 kuruşu da hazine tarafından karşılanmak üzere konağın inşasına başlanmıştı (BOA, Y.EE., 134/64).



Şekil 4. Havza Hükümet Konağı Planı⁴⁰

2.1.2.3. Gümüşhacıköy Kazası Hükümet Konağı

19. yüzyıl tamamlanmak üzereyken Gümüşhacıköy bir hükümet konağına sahipti ancak 1899 yılında meydana gelen bir yangında zarar görmüştü. 1899 tarihli bir belgede bu

⁴⁰ Havza Hükümet Konağı planı (BOA, PLK.p., 6745).

yangın ile ilgili bazı bilgiler verilmiştir. Yangın sırasında emlak ve vukuat defterlerinin hasar almış, bunun üzerine kaybedilen kayıt evraklarında bulunan bilgilere yeniden ulaşabilmek için de her şahsın üzerinde bulunan emlak ve arazinin ölçümü yapılmıştır. Her birinin sınırının belirlenmesi çok zaman almıştır (BOA, İ.ML., 30/67). Yanan Gümüşhacıköy Kazası Hükümet Konağı'nda görevli mal memurunun ikameti için kiralanan dairenin 35 kuruşluk aylık kira bedeli 1897 tarihli Sivas Vilayeti bütçesinden ayrılacak ödenek ile karşılanacaktı (BOA, BEO, 1183/88658, BOA, DH.MKT. 2109/68).

Konaklarda meydana gelen yangınlardan mahzen odasında bulunan evrakların da etkilenmiş olması kârgir evrak mahzenlerine olan ihtiyacı bir kez daha ortaya koymuştur. Nitekim Gümüşhacıköy Kazası Hükümet Konağı'nda çıkan yangında evrakların yangından etkilenmesinden sonra kaybedilen bilgilerin yeniden kaydedilmesi için çok çaba sarf edildiği görülmektedir.

2.1.2.4. Lâdik Kazası Hükümet Konağı ve 1913 Yangını

Lâdik Kazası Hükümet Konağı, 19. yüzyılın sonlarında harap hale gelmişti. Tamiratının Amasya Sancağı 1890 senesi ödeneğinden verilecek 9.263 kuruş 20 para bedel ile mümkün olacağı belirtilmişti (BOA, DH.MKT.1816/127). 13 Ağustos 1910'da ise yeni bir hükümet konağı inşa edilmesi talebiyle Maliye Nezareti'ne bir yazı ile keşif evrakı gönderilmişti (BOA, ML.EEM. 809/54).



Şekil 5. Lâdik Hükümet Konağı Planı⁴¹

⁴¹ Lâdik Hükümet Konağı planı (BOA, PLK.p., 6743).

20. yüzyılın başlarında merkez ve kazalarda yangınlardan kurtulamayan konaklarla ilgili çokça bilgiye rastlanılmaktadır. Birçoğu ahşap olarak inşa edilen bu yapılar yangın tehlikesiyle karşı karşıya geldiğinde dönemin şartlarında mücadele edilmiş fakat ne yazık ki maddi ve manevi olarak çokça zayıat verilmiştir.

20 Ocak 1913 tarihinde akşam 18.00 sularında Lâdik Hükümet Konağı'nda da bir yangın meydana gelmişti. Üstte kattan ateşler yükseldiği haberi ulaşmıştı. Yanan duvarın mahzen olduğu anlaşılmış ancak evraklar tahliye edilememişti. Rüzgârın şiddeti ile yangın bir kat daha artmış ama gayretle söndürülmeye çalışılmış, başka taraflara sirayetine izin verilmemişti (BOA, DH.MB..HPS., 101/17). Yangın, üst kata sigara içmeye çıkan mahkeme odacılarından birinin dikkatsizliği sonucu çıkmıştı. Sigara rüzgârın etkisiyle önce mescit taban tahtalarına, ardından evrak çuvallarının bulunduğu odaya sürüklendiğinden çabucak bir kolaylıkla yangına dönüşebilmiştir (BOA, DH.MB.HPS., 101/17).

Lâdik kazası Jandarma Tabur Kumandanlığı'na yazılan telgrafta da yangının, binanın ahşap kısmından başladığı yazılmıştı. Hükümet konağı civarında bulunan hapishane ile jandarma koğuşu zorluklarla kurtarılmıştı. Ancak tutuklu bulunan bazı mahkûmlar kaçmayı başarmışlardı. Bu kişilerin takip edilerek tutuklanması istenmiştir. Merkez ve livadan yeterli miktarda jandarma ekibi görevlendirilmişti. Yangın söndürme çalışmalarında da hükümet dairesine bitişik denebilecek derecedeki Daire-i Askeriyeye, kız mektebine, hemen yanındaki hapishaneye ve özel mülklere sirayetine engel olunmaya çalışılmıştı. Rüzgârın etkisi ile binayı saran ateşten mahzen odası kurtulamamış, birçok evrak ve mal sandığı da yangın içinde kalmıştır. Mal sandığının dışı yanmış ancak içi fazla etkilenmemiştir. İçerisinden 14.809 kuruş 28 para çıkarılmış, sandıkta korunan nakit para herhangi bir zarar olmadığı görülmüştür (BOA, DH.MB.HPS., 101/17).

Yangından etkilenen Lâdik Hükümet Konağı'nın yeniden inşa edilmesi tekrar gündeme getirilmişti. Konu ile ilgili Sivas Müfettişliği'nden gelen raporda hükümet dairesi, mektep, han, medrese gibi yapıların dağınık bir şekilde olmasının uygun olmadığı ve bu durumun eğitim öğretimi olumsuz etkilediği belirtilmişti. Ancak Lâdik'te yeniden bir hükümet konağı inşa edebilmek için yeterli miktarda ödenek mevcut değildi (BOA, DH.MB.HPS., 23/20).

2.1.2.5. Köprü Kazası Hükümet Konağı

Amasya Sancağına bağlı Köprü Kazası'nda 1890 yılına gelindiğinde yıkılmaya yüz tutmuş ve oldukça harap olan hükümet konağının 27.000 kuruş masrafla yapımına başlanmıştı. Ancak yapılan incelemelerde inşa-tamir usullerinin kabul görmüş kaidelerinin uygulanmadığı gerekçesi ile bilgi istenmişti (BOA, DH.MKT., 1773/2).

2.1.2.6. Osmancık Kazası Hükümet Konağı

1869'da Amasya Sancağı dâhilinde bulunan Osmancık Kazası'nda hükümet konağı bulunmaması nedeniyle hükümete bağlı memurlar zorluk çekiyordu. Osmancık Kazası sakinlerinin yardımları ile yapılan hizmet sonucunda 1869 yılında güzel bir hükümet konağı inşa edildi. Memleketlerine sadakatle bağlı olan Osmancık halkının büyük fedakârlıkları neticesinde on odalı hükümet konağı tamamlanmış, bölge halkının gayreti devlet yetkililerinin nazarında takdirle karşılanmıştır (BOA, A}MKT.MHM., 436/60).

2.1.3. Amasya Hapishaneleri

Osmanlı Devleti'nin klasik döneminde hapis cezası çok başvurulan bir uygulama değildi. Suçlular zaman zaman kalelerin küçük bir bölümünü işgal eden zindanda tutulurdu (Yıldız, 2012: 14-15). Osmanlı ceza hukuk sisteminde hafif dereceli suçlara bazen hapis bazen para cezası uygulanmıştır (Orat, 2011: 83-84). Paşa, sadrazam, yeniçeri ağası gibi devlet adamlarının konaklarının altındaki bazı odalar hapishane olarak kullanılırdı (Yıldız, 2012: 51-52). Yine aldıkları cezalara göre kaleler, adalar, kalelerin küçüğü olarak bilinen palankalar da suçluların bekletildiği diğer mekânlardır (İşbilir, 2019: 5-7). Ağır suçlarda 17. ve 18. yüzyıllarda *kürek*, *kalebentlik* gibi cezalar yaygın olarak tatbik edilmiştir (Orat, 2011: 83-84).⁴² 19. yüzyıla gelindiğinde hapis cezası türünden ceza yaptırımlarında artma görülmüştür (Bardakoğlu, 1997: 61-63). Avrupa'da ise 19. yüzyıla kadar ceza sistemi rencide edici boyuttaydı ceza hukukunun değişime ihtiyacı vardı (Fouchoult, 2013: 40).

19. yüzyıla girildiğinde gerek batılı devletlerde gerek Osmanlı Devleti'nde birçok reform gerçekleşmekteydi. Hukuk reformları da bu değişimin içerisinde yer almış ve bu çerçevede hapishanelerde de yeni düzenlemeler yapılması fikri önce Avrupa'da sonra tüm

⁴² Osmanlı Devleti'nde 1858 tarihli Ceza Kanunu kürek ve kalebentlik ceza sistemini ağır olarak kabul etmiş ve uygulamadan kaldırmıştır (Orat, 2011: 83-84). ; Tanzimat'ın ilanından sonra hukuk reformları çerçevesinde 1840, 1851 ve 1858 tarihlerinde ceza kanunları neşredilmiştir (Bardakoğlu, 1997: 54-64).

dünyada yayılmaya başlamıştır. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nde de hapishane nizamının yeniden oluşturulması, onarımlarının ve ek binalarının yapılması konuşulmaya başlanmıştır. İngiltere büyükelçisi Canning Osmanlı hapishanelerinde birkaç asır önceki ıkkılığın devam ettiğini iddia etmiştir (Ünlü, 2007: 169). Başka yabancı elçilerin raporları ve denetim için görevlendirilen müfettişlerin yaptığı incelemelerde de, tamire muhtaç oldukları gözlemlenen hapishanelerde koğuşların büyüklüğüne göre mahkûm sayılarının fazla olması ve koğuşların temizlikten yoksun olmasından kaynaklı sorunlar olduğu tespit edilmiştir (Yıldız, 2012: 203). Tüm bu eleştiriler karşısında Osmanlı bürokrasisi hapishane sorunlarını çözme iradesi göstermiştir. İlk olarak hapishanelerde ağır suçlar işleyenlerle hafif suç nedeniyle hüküm giymiş olanların aynı mahpusta olmaması gerektiği konusu görüşlmüştür (Ünlü, 2007: 169-171).

Taşrada da hapishanelerin içerisinde bekletilen mahkûmların suçlarına göre başka binalara aktarılması kararı alınarak gerektiğinde binaların genişletilmesi ya da yeniden inşası gündeme getirilmiştir (Ünlü, 2007: 169-171). 1879'da padişaha sunulan bir layihada büyük devletlerde bulunan ve Osmanlı devletine iadesi gereken suçluların hapishanelerin darlığı sebebiyle teslim edilmediği belirtilmiştir (Ünlü, 2007: 169-171). Batılı devletlerin bu gerekçeleri, sürekli yaptıkları eleştirileri ve baskıları 1880 yılında *Tevkifhane ve Hapislerin İdarelerine Dair Nizamname*'nin neşredilmesinde etkili olmuştur (Ünlü, 2016: 891). Bu nizamname ile vilayetlerde, sancak ve kazalarda birer hapishane bulunacağı, kadın mahkûmların ayrı bir hapishane ya da ayrı bir hanede bekletileceği kararları alınmıştır (Ünlü, 2007: 169-171).

Ülke hapishanelerinin düzenlenmesine yönelik taşra idarecileri de çeşitli çalışmalar başlatmışlardır. Bu çalışmalar daha ziyade hapishanelerin fiziki görünümünün düzeltilmesi yönünde olmuştur. Osmanlı taşra şehirlerinden Amasya Sancağı'nda bulunan hapishanede de çeşitli ihtiyaçlar görülmüştür. 1850'lerde hapishanenin çok eski, ahır misali olduğu ve darlığı göze çarpmıştı (Ünlü, 2007: 174). Amasya Hükümet Konağı binasında bulunan Amasya Hapishanesi'nin yapı malzemesi dayanıklılığı kârgire göre daha az olan kerpiç olması nedeniyle harap bir hale gelmişti (BOA, MVL, 684/32). Tamire muhtaç bir duruma gelen hapishanenin genişletilmesine ihtiyaç vardı. Bitişğine de ek bir bina yapılması gerekiyordu. Bu masraflar için 5.745 kuruşa ihtiyaç vardı. Hazine tarafından da tamiri ve

genişletilmesi lüzumlu görülmüş, istenen meblağın ulaştırılacağı Amasya Mutasarrıflığı'na gönderilen yazıda bildirilmişti (BOA, İ.MVL., 160/4626).

1864'te Ziya Paşa Mutasarrıflığı döneminde yaptırılan Amasya Hapishanesi zamanla eskimişti. Bu nedenle 19. yüzyılın sonlarına kadar bu binanın ıslahı ve onarımı gündemde kalmıştır. Zira yüzyılın sonlarına doğru hapishane oldukça harap hale gelmişti. 20. yüzyılın başlarında da Amasya'da bulunan hapishanenin ve sancağa bağlı kazalarda bulunan hapishanelerin sağlık koşullarına uygun olmadığı bildiriliyordu. Hapishanelerde mahkûmların sayısı arttıkça bina ihtiyaca cevap veremez hale gelmişti. Belediye tabibi tarafından da giderek artan mahkûm sayısının ve mevsimin sert olmasının bulaşıcı hastalıkları yayma olasılığını arttırabileceği rapor edilmişti (BOA, DH.TMIK.S., 35/33). Bulaşıcı hastalıkların ilk patlak verdiği dönemlerde hafif suçluların tahliye edilmesi suretiyle hapishanelerde geçici önlemler alındı. Amasya Hapishanesi'nde de 103 hafif suçlu Ermeni mahpusun tahliye edilmesine yönelik yazışmalar yapılmıştı (BOA, İ.HUS., 30/69). Daha sonra bu izdihamların devam etmesi ayrı bir yer kiralanması lüzumunu ortaya çıkarmıştır. Bulaşıcı hastalığın etkisinin azaldığı görülene kadar geçici olarak bir yerin kiralanması kararı alınmıştı. Söz konusu kararın uygulamaya geçirilmesi için her ay 150 kuruşa ihtiyaç olduğu ve bu ihtiyacın hapishaneler için ayrılan ödenekten karşılanacağı ifade edilmişti (BOA, DH.MKT.,1007/40).

Amasya Hapishanesi'nde giderek artan yoğunluğun yanı sıra bir başka önemli sorun ise kısa ömürlü tamiratların binanın ayakta kalmasına yetmediğidir. Dahası izdihamlar bu sorunu ikiye katlamış hapishane koşulları bu ağırlığı kaldıramaz duruma gelmiştir. Amasya Hapishanesi'nin üst tarafı harap olmuş, yıkılma tehlikesi ile karşı karşıya kalınmıştır. 500 kişilik koğuşlarda eşya ve erzak yükü iyice artmış, yüzlerce kişinin telef olması ihtimali belirdiğinden nakillerinin biran önce yapılması gerektiği belirtilmişti. Ahşap üç koğuşa daha ihtiyaç vardı. Mevcut koğuşların biran önce yenilenmesi, genişletilmesi ve kârgir olan kısmın üstüne ek odaların inşa edilmesi gerekmektedir. Bütün bu düzenlemeler için 25.000 kuruşa ihtiyaç duyulmuştu. Ancak yapılan değerlendirmeler sonucunda acil gereken tamirat için ağaçlar, direkler ve usta temin edilmesine ve hapishanenin kapsamlı tamirinin askıya alınmasına karar verildi. Bununla birlikte Amasya Mutasarrıflığı hapishanenin kullanılamayacak hale geldiği ve mutlaka yenilenmesi gerektiği konusunda ısrarcı olmuştur. Nitekim 27 Nisan 1905 tarihli bir yazıda, 242.700

kuruş bedel ile hapishanenin yenilenmesinin mümkün olduğu belirtilmiştir (BOA, DH.TMIK.S., 58/38). Yenilenme maliyetlerinin yüksek olması bölge halkının ileri gelenlerini harekete geçirmiş ve Erbaa'da yaşayan Cabubekzâde Kaya Bey, Amasya Hapishanesi inşaatında kullanılmak üzere Amasya sınırları içerisinde bulunan koruluğundan 2.000 adet ağacı bağışlamıştır. Bu hizmetinden ötürü kendisine mecidiye nişanı verilmişti (BOA, DH.MKT., 1209/19). Bu durum Amasya yöresindeki imar çalışmalarının kent halkının gündeminde de kendisine yer edindiğini göstermektedir.

Amasya'da bulaşıcı hastalıkların artmasının hapishane ortamında daha büyük bir risk oluşturduğu düşüncesiyle ile bir hapishane hastanesi yapılması fikri ortaya atılmıştı. Bitlis Belediyesi'ne bağlı olarak çalışan Fatma adında bir kişinin Amasya'da kendi tasarrufunda olduğu 400 liralık bir alanda şahsi bahçesi bulunuyordu. O mahalde mahalli hükümet tarafından bir hapishane hastanesi yapılması planlanmıştır. Bu planlama çerçevesinde sözü edilen kişiden bu haneyi satın almak suretiyle inşaatın tamamlanması fikri ortaya atılmıştır (BOA, DH.MKT., 1125/40).

1912 senesine gelindiğinde Amasya Hapishanesi'nin tamiri ve yeniden yapılmasına dair çok fazla bir ilerleme görülmediği anlaşılmıştır. Nitekim bu seneden sonra da gönderilen tamir talep yazıları hapishanenin halen tamire muhtaç bir halde olduğunu göstermekteydi. Yeni bir incelemeden burada mahkumların yüz yüze kaldıkları kötü koşulların ve bazı çirkin muamelelerin 6-7 asır geride kaldığı yinelenerek 250 kişilik koğuşlarda 450 kişinin barındırılmasının kabul edilemez olduğu da değerlendirilmiştir. Ayrıca çok sayıda nakil yapılması diğer hapishane koğuşlarının da doluluğu sebebiyle imkânsızdı. Sadece yükün azaltılması için hükümleri kesinleşmiş olanların naklinin gerekliliği münasip görülmüştür (BOA, DH.MB.HPS., 104/28). Ancak bunca çaba ve talebe rağmen koğuşlardaki izdihamın azalması için herhangi bir girişim yapılmamıştı. Her ne kadar durumun aciliyeti ve önemi yinelense de düzenleme yapılmamış, koğuşlardaki izdiham ve hastalıkların artışı devam etmişti. Bütün bu sorunların kesin çözümünün hapishanenin yenilenmesi olduğu her kesim tarafından iyi bilinmekteydi (BOA, DH.TMIK.S., 55/36).

Amasya Hapishanesi'nde yaşanan başka bir sorun da mahpuslar arasında yaşanan anlaşmazlıklardı. Mahpuslar arasında ağız kavgası, çekişmeler meydana gelmesi ile iki mahpus yaralanmıştı. Jandarma çavuşunun ise iki ayağının yaralanması ile sonuçlanan

olaylar hapishane ıslahını yeniden gündeme getirmişti. Aşırı kalabalığın ve izdihamın yol açtığı kavgaların giderilmesi için gereken tamirat ve genişleme çalışmalarına süratle başlanması gerektiği anlaşılmıştı. Buna bağlı olarak masrafları için ise gerekli olan 500 liranın temin edilmesi gerekiyordu (BOA, DH.MB.HPS., 72/12).

Amasya’da yeni bir kadın hapishanesine de ihtiyaç duyuluyordu. Hükümet binası çevresinde uygun bir yer olmadığı için Amasya hapishanesi arkasında jandarma hayvanları için yapılmakta olan binanın tamamlanarak kadın hapishanesi olarak tahsisine karar verilmişti. Yapılacak olan tamirat ve ikmal için ise 10.700 kuruş masraf gerekiyordu. Bu tamiratın yapılması ve inşaatın bitirilmesi halinde güzel bir kadın hapishanesi olacağı Jandarma Komutanlığı’ndan bildirilmişti. Talep edilen miktar tahsisi yapılmıştı (BOA, DH.MB.HPS., 49/32).

Nihayet 1919 tarihli bir belgede hapishane nakli için talep edilen yerin belirlendiği yazıyordu. Bulunan yerin sözü edilen yükü azaltmaya münasip olduğu ifade edildikten sonra ve noksanlarının tespiti hakkında bir evrak hazırlanmıştı (BOA, DH.MB.HPS., 40/39).

Hapishanelerde yaşanan izdiham ve bulaşıcı hastalıklar en fazla çözüm aranılan problemlerdi. Amasya Hapishanesi’nde meydana gelen izdihamların önüne geçebilmek adına genişletmek veya ek bina yaptırmak amacıyla çok fazla yazışmalar yapılmış ancak istenilen sonuç alınamamıştır. Hükümet başka bir yere nakil etmek yöntemiyle çözüm üretmeye çalışmıştır. Bazı durumlarda ise hafif suçlu olanların tahliye edilmesi söz konusu olabilmektedir.

2.1.3.1. Amasya Hapishanesi İhtiyaçları

Amasya hapishanelerine nehirden su çekmek amacıyla kullanılan su dolabı takvimler 1904’ü gösterdiğinde artık tamir olmaz hale geldiğinden demirden bir dolabın satın alınması gerekli olmuştur. 4.700 kuruşun bütçe dâhilinde olan hapishane ödeneğinden karşılanarak Almanya’dan bir dolap getirtilecekti. Samsun Gümrük Müdürlüğü’nden Amasya’ya getirtilecek demir dolap için gümrük vergisi alınmaması bir yazı ile talep edildi. Ancak beş ay kadar beklenmesine rağmen cevap yazısının ulaşmadığı bilgisi verilmiştir (BOA, DH.MKT., 923/70). Bu dolabın geçte olsa karşılığı bulunduğu

için getirilmiş olduğu muhtemeldir. Nitekim 1919'da dolabın tamiri için 2.747 kuruş harcama yapılmıştı (Ünlü, 2007: 175).

Taşrada hükümet konakları veya hapishanelerin bazı ihtiyaçları ihale usulü ile karşılanmıştır. Yapılan ihalelerde bir ihlâl ve uygunsuzluk tespit edilirse ihlâl sebepleri olanlardan zararın karşılığı alınmıştır (BOA, DH.MB.HPS., 74/74). Sivas Mülkiye Müfettişi, Amasya Hapishanesi teftişi hakkındaki raporunda hapishane ihtiyaçları için 7.000 kuruş masrafın karşılanması gerektiğini dile getirmişti. Hapishane düzeninin tamamlanması için içme suyu tedarikinin yapılması, su ihtiyacının istenilen seviyeye ulaşması söz konusu raporun içeriğini oluşturan konulardandı. Su ihtiyacı sorunu ise ancak bir ihale ile şirket ya da şahıs sorumluluğuna verilerek aylık 150 kuruş kadar masraf tutarı ile çözülebilecekti (BOA, DH.MB.HPS., 72/57). Amasya Hapishanesi'ne alınacak su tulumbası için de 3.560 kuruş gerekiyordu. Su boruları için 3.560 ve su tulumbası satın alınması için 2.500 kuruş harcama yapılacaktı. Ancak Bu harcamalar için gönderilen yazılar cevapsız bırakılmıştır. Bunun yanında 1919 senesinde talep edilen ihtiyaç listesi için gerekli olacak tutarın karşılanacağı belirtilmiştir. Koğuşların döşemeleri için 86.000 kuruş, temizlik için ise 9.180 kuruşluk bir harcama yapılacaktı (Ünlü, 2007: 175).

Sivas Vilayeti'ne gönderilen bir yazıdan anlaşıldığına göre Amasya Hapishanesi'nin ana tuvaletinin tamirâtı için 1000 kuruş kadar harcama yapılacağı hesap edilmiştir. 24 Ekim 1920 tarihinde gönderilen yazıda ise masraf giderlerinin keşif usulüne uygun olarak yapılması gerektiği bildirilmişti. Hapishane dairelerindeki lavaboların suyollarının, hava borularının bozulduğu buna bağlı olarak sağlığı olumsuz etkileyecek bu aksaklıkların giderilmesi için tedbirlerin alınması konusu belediye tabibi vekilliği tarafından rapor edilmişti. Amasya belediyesi tarafından bildirilen diğer bir mesele ise bazı dairelerde bulunan tuvaletlerin tıkanmış olduğu idi. Her birinin onarımı için biner kuruşa ihtiyaç vardı. Amasya hapishanesinin üstünde bulunan kadın hapishanesi ve diğer hapishanelerde bulunan tuvalet ve lavaboların tamiratları için toplam olarak 6 .000 kuruş masraf ortaya çıkmış ve bu masrafın karşılanması talebi için Sivas Vilayeti'ne bir yazı gönderilmiştir (BOA, DH.MB.HPS., 13/19).

2.1.3.2. Amasya Sancağı Kazalarındaki Hapishanelerin Durumu

20. yüzyıla girilirken Amasya’da bulunan bütün hapishanelerin onarımı için yüksek maliyetler belirlenmiştir. Hapishanelerin sağlık şartlarına elverişli olması ve genişletilmesi için gerekli olan masrafın miktarı 846.000 kûsur kuruştur. Sarf edilecek tutarın verilmesi için Sivas Vilayeti’ne gönderilen yazının cevabı uzun süre beklenmesine rağmen Amasya Sancağı’na ulaşmamıştı. Geline nokta herhangi bir çare bulunamamış ve başgardıyanlığın ifadesiyle hapishaneler müşkül duruma gelmişti. Sivas Vilayeti’ne gönderilen bir yazıda Amasya hapishanelerinde izdihamın fevkalade olduğu, hapishanelerin düzenlemeleri ve lazım olacak masrafın miktarı hakkındaki yazının gelmediği ifade edilerek Amasya ve kazalarındaki tüm idare merkezlerine hapishanelerin ıslahı için yazının bir suretlerinin dağıtılması gerektiği ifade edilmişti (BOA, DH.TMIK.S., 35/33). Amasya hapishaneleri örneğinde olduğu gibi kurumların yazışmaların yavaş ilerlemesi, bir başka deyişle ağır Osmanlı bürokrasisi de Osmanlı taşrasındaki imar faaliyetlerinin önünde bir engel teşkil etmiştir.

Amasya Sancağı’na bağlı Gümüşhacıköy, Merzifon ve Köprü Kazalarında kadına mahsus hapishane olmadığı için hapis cezası alan hanım mahkûmlar, ön tarafta ya da ileri kısımda bulunan papaz veya Rum Ruhanîlerinin hanelerine konulmuştur. Sözü geçen kazalarda uygun bir yer bulunup biran önce birer kadın hapishanesinin inşa edilmesi gerektiği bildirilmişti (BOA, DH.MKT., 614/43). Merzifon Hükümet Konağı’nın alt katında bulunan tevkifhanenin de sağlık şartlarına uygun olmadığı anlaşıldığı için, hükümet konağından ayrı bir yerde şartlara uygun olarak inşa edilmesi gündeme getirilmişti (BOA, DH.MKT., 1082/51).⁴³

1911 senesine gelindiğinde de Sivas Vilayeti’ne bağlı olan ve aralarında Amasya Sancağı’na bağlı bazı kazaların da dâhil olduğu birçok kazada hapishane olmadığı ve yine hapishanesi olan kazaların hapishanelerinin de çok dar ve harap durumda olduğu bilinmekteydi. Ayrıca daha önce başka bir yapı olarak kullanılan pek çok bina hapishaneye çevrilmişti. Dolayısıyla başka bir yapıdan bozma olarak kullanılan hapishanelerde sıkışıklık yaşanmaktaydı. İzdihama neden olan bu hapishanelerin kullanım dışı bırakılıp

⁴³ Bina inşasının tamamlanmasına kadar da bir yer kiralanması gerekiyordu. Keşif evrakı hazırlanıp Nafia Mühendisliği’ne tesliminden sonra tasdiki yapılmıştı. Tamir masrafı bütçe dâhilinde tamirat için ayrılan ödenek içerisinde kullanılacaktı (BOA, DH.MKT., 1082/51).

yerine yenilerinin inşa edilmesi gerekliliği resmi makamlar tarafından pekala bilinmekteydi (BOA, DH.MB.HPS., 143/24).

Gümüşhacıköy, Erbaa, Havza ve Niksar hapishaneleriyle Amasya Hükümet dairesinin altındaki bodrumun duvarı arasındaki su yatağının tamiri için de 15.225 kuruşluk bir miktarı da içine alan bir düzenleme yapıldığı yazıyordu (BOA, DH.MB. HPS.M., 42/17). Gümüşhacıköy, Erbaa, Havza, Niksar hapishanelerinin ve Amasya Hükümet dairesinin tamiri için gerekli keşif evrakları gönderilmişti. Sivas vilayetine bağlı Amasya Sancağı Gümüşhacıköy Kazası Hapishanesi tamiri için hazırlanan cetvelde ihtiyaç listeleri yapılmış, fiyatları da belirlenmişti. Buna göre erkekler için tamiri ve genişlemesi yapılacak koğuşların sağ ve sol tabanına tahtalar, her bir koğuşun pencerelerine çerçeve ve cam ihtiyaç listesinin önceliğini oluşturuyordu. Bütün harcama kalemleri ve malzemeler için belirlenen tutar 288.000 kuruştı (BOA, DH.MB.HPS., 17/50).

Amasya Hapishanesi tamire muhtaç durumdaydı. Tamiri için defalarca yazı gönderilmişti. Hapishanenin bir başka problemi de dar olmasıydı. Mekânın elverişsiz olması salgın zamanlarında büyük zorlukların yaşanmasına neden olmaktaydı. Başka bir hapishane yapılması elzemdi. Salgın hastalıklar baş gösterdiğinde büyük zorluklar yaşanmıştır. Kazalarda da durum pek farklı değildi. Bazı kazalarda kadın hapishanesi yoktu. Ülkenin ekonomik durumu bazı sancak ve kazalarda yeni hapishanelerin inşasına müsaade etmemişti.

2.1.4. Saat Kuleleri

Şehirlere saat kuleleri inşa etme geleneği Avrupa'da 13. yüzyıldan sonra başlamış ve ilk örnekleri İngiltere ve İtalya'da görülmüştür (Acun, 2008: 325). Osmanlılarda ise 16. yüzyıldan sonra inşa edilmeye başlanmıştır. 18 ve 19. yüzyıllarda ise sayıları arttırılmıştır (Çerkez, 2010: 346). Saat kuleleri kentlerin modernleşmesi kadar devlet örgütünün daha etkin ve programlı bir şekilde işleyişi için de gerekli görülmüş, bu nedenle kamusal alanlarda yerlerini almışlardır (Çelik, 2012: 11). Sultan II. Abdülhamid döneminde yayınlanan bir ferman ile saat kuleleri inşa çalışmaları hız kazanmıştı. Saat kuleleri genellikle meydanlarda kamu binalarının yakınında bir noktada bulunuyordu. Yerleşim yerlerinin en yüksek yerine inşa edildiği de olmuştur. Çünkü saat kuleleri aynı zamanda gözetleme merkeziydi (Ünlü, 2016: 888). Modernleşmenin bir işareti olarak kabul edilen

saat kulelerinin en görkemli olanları taş malzemeden inşa edilenlerdi. Ancak Osmanlı saat kulelerinin ilk örnekleri tuğla malzemeden inşa edilmişlerdi (Belge, 2020: 763). Saat kuleleri genellikle hükümet konaklarının yakınlarında inşa edilmişlerdi. Amasya Saat Kulesi de hükümet konağının çok yakınında hükümet meydanında bulunuyordu (Yazıcı: 2010: 91-105).

Amasya Hükümet Konağı inşası için hazırlanan keşif defterinde inşası için 20.000 kuruş ayrıldığı bilinmektedir (BOA, C.DH., 57/2806). Amasya Saat Kulesi, Ziya Paşa Mutasarrıflığı'nda ahşap olarak 1864 yılında inşa ettirilmiştir (Kolay, 2013: 35-36). Bu inşa sürecinde Merzifon Kazası'ndan Protestan tebaanın 30.000 kuruş ödeme yaptığı bilinmektedir. Bu 30.000 kuruş hem konak hem de saat kulesi yapımında kullanılmıştır (BOA, MVL, 720/24). Kule İnşa ettirildiği sene bir yangın geçirmiş ve yapı hasara uğramıştır. Saat kulesinin ön tarafında Helkıs Köprüsü, sağ tarafında eski belediye binası, sol tarafında ise hükümet konağı bulunuyordu. Amasya Saat Kulesi'nin minare biçiminde yuvarlak bir gövdesi vardı (Kolay, 2016: 491-492).

2.1.4.1. Amasya Sancağı Kazalarında Saat Kuleleri

Zile'nin 1865 'te Amasya sınırlarına dâhil edilmesinden sonra Amasya Mutasarrıfı Ziya Paşa bölgeye bir ziyaret gerçekleştirmiştir. Mutasarrıf Ziya Paşa, *Amasya Islahatı* olarak bilinen çok kapsamlı imar programına Zile Kazası'na yapılacakları da ekletmiş ve Zile Kazası'nın bir hükümet konağına, bir rüştiye mektebine ve bir saat kulesine ihtiyacı olduğu belirtilmişti. İnşasına 1865 senesinin Haziran ayında başladığı tahmin edilen saat kulesinin Aralık ayında tamamlanmış olduğu düşünülmektedir. Zile Saat Kulesi minare görünümünde tuğla malzeme kullanılarak inşa edilmişti (Belge, 2020: 768-770). Havza Saat Kulesi de yine Ziya Paşa'nın Mutasarrıflığı sırasında hükümet konağı ile birlikte yaptırılmıştır (Acun, 1994: 41).

Merzifon'da inşa edilen saat kulesi ise Çelebi Mehmet Medresesi'nin doğu cephesinin giriş kısmının üst tarafına Ziya Paşa'nın Amasya mutasarrıfı olduğu dönemde kubbesi yıktırılıp yerine tuğla kullanılarak inşa edilmiştir (Çerkez, 2010: 343-344). Merzifon'da bulunan diğer saat kulesi de Merzifon Amerikan Koleji Saat Kulesidir. 1863'te açılan kolejin binasının batısına bitişik olarak tamamen ahşap malzeme kullanılarak inşa edilmiştir (Çerkez, 2010: 346).

Anadolu’da bazı saat kuleleri şehrin yüksek yerlerine yapılmıştı. Lâdik Saat Kulesi de şehrin merkezindeki yüksek bir tepelikte inşa edilmişti. Kulenin üzerindeki yazıdan anlaşıldığına göre Lâdik Kaymakamı Reşit Bey tarafından 1889’da yaptırılmıştır. Çokgen biçimli olarak yaptırılmıştır (Acun, 1994: 29).

Mecidözü Saat Kulesi de yine Ziya Paşa Mutasarrıflığı zamanında yaptırılması planlanmış ancak Ziya Paşa’nın tayininin başka bir yere çıkması nedeniyle ertelenmiştir. 1894’te Mecidözü Kaymakamı İskilipli Kemal Bey tarafından hükümet konağı ile birlikte saat kulesi de yaptırılmıştır (Acun, 1994: 43-44).

Vezirköprü Saat Kulesi gövdesi yuvarlak olup sekizgen biçimindedir. Minare görünümlü kulenin petek kısmının dört yüzünde saat kadraneleri mevcuttur. Kitabesinden II. Abdülhamid döneminde yapıldığı anlaşılmaktadır (Acun, 1994: 37).

Gümüşhacıköy Kazasında şehir merkezinde Köprülü Mehmed Paşa tarafından 1699 senesinde yaptırılan külliyyede *arastada* (dükkanların sıralı olarak dizildiği alan) yaptırılan saat kulesinin fiziki yapısında sonradan değişiklikler yapılmıştır (Acun, 1994: 18). Arastanın doğu kapısı üzerinde Yanyalı Mustafa Paşa’nın oğlu Ali Rıza Bey tarafından 1900 senesinde inşa edilen saat kulesi minare biçimli olarak tasarlanmıştır (Çerkez, 2010: 345).

2.1.5. Ziya Paşa’nın Amasya Mutasarrıflığı Döneminde İmar Faaliyetleri

Asıl adı Abdülhamid Ziyaeddin olan Ziya Paşa İstanbul’da doğmuş burada eğitim alıp yetişerek bürokrasiye dâhil olmuştur.⁴⁴ Ziya Paşa, Fuad Paşa’nın sadrazam olduğu dönemde önce Zaptiye Nezareti Müsteşarlığı’na, ardından Atina Elçiliği’ne vazifelendirilince itiraz etmiş ve bu itiraz neticesinde kendisine Kıbrıs Mutasarrıflığı görevi verilmiştir. Burada da çocuğu ile birlikte hastalanmış İstanbul’a geri dönmüştür (Akyüz, 1964: 1-3). Meclis-i Vâlâ azalığında iken Bosna-Hersek’e müfettiş olarak tayin olmuş ancak bir ay kaldıktan sonra Amasya’ya mutasarrıf olarak görevlendirildiği haberini almıştır (Serbestoğlu, 2018: 98-99). Amasya’dan ayrılacak olan Amasya Mutasarrıfı Salih

⁴⁴ Ziya Paşa Mekteb-i Ulum-i Edebiyye ve Bayezid Rüşdiyesinde eğitim almıştır. Farsça ve Arapça öğrenen Ziya Paşa’ya genç yaşlarda Dâire-i Sadâret-i Uzmâ Mektûbî Kalemî’nde kâtiplik vazifesi verildi. Yazdığı şiirler ve kasidelerle Şeyhülislam Ârif Hikmet Bey’in dikkatini çekti ve takdirini kazandı. 1856’da dönemin sadrazamı Mustafa Reşit Paşa’nın aracılığı ile sarayda Mâben-i Hümayun beşinci kâtibi olarak göreve başladı. Sultan Abdülaziz döneminde sadrazam Fuad Paşa ile yıldızları barışmayan Ziya Paşa farklı yerlerde görevlendirilmiştir. (Uçman, 2013: 475-476).

Paşa'nın da Karesi Mutasarrıflığı'na tayinine karar verilmiştir (BOA, İ.DH., 519/35355). Aralık 1863'te önce vapurla Samsun'a sonra da kış ortasında Amasya Sancağı'na ulaşmıştır. Daha öce Kıbrıs'ta iken yakalandığı ve bir çocuğunu kaybettiği hastalık, Amasya'da da peşini bırakmamış ve burada da aynı hastalıktan diğer bir çocuğunu kaybetmiştir. Ziya Paşa şifasına kavuştuktan sonra vazifesine dört elle sarılmıştır. (Akyüz, 1964: 1-3).

Ziya Paşa görevine başlar başlamaz önce şehrin asayiş-i ile ilgilenmiş ardından hemen imar faaliyetlerine girişmiştir. Amasya'yı yönettiği dönemde ilk icraatlarından biri Amasya Hükümet Konağı'nı inşa ettirmek olmuştur. Konak, aynı dönem yaptırılan diğer konaklara nazaran büyük olduğu konusunda eleştirilmiş ancak Ziya Paşa bu eleştirilere karşılık ilerleyen zamanlarda kamu birimlerinin bu binaya sığmayacağı cevabını vermiştir. (Yazıcı, 2010: 92). Ziya Paşa'nın Amasya ıslahatı olarak bilinen programında vilayet merkezi ile beraber her kazaya modern bir hükümet konağı, bir saat kulesi ve bir rüştiye mektebi inşası yer almıştır. Görev süresi çok kısa olmasına rağmen Ziya Paşa'nın bu programı büyük ölçüde gerçekleştirdiğini görmekteyiz. Nitekim Amasya merkezde, Merzifon ve Havza Kazası'nda birer saat kulesi, yine Havza'da bir hükümet konağı inşa edilmiştir (Kolay, 2013: 35-36, Acun, 1994: 30). Ziya Paşa'nın Amasya Mutasarrıflığı döneminde bazı binaların imarına başlanmış ya da imar planı yapılmış ancak başka bir yere tayini çıktığı için tamamlanamamıştır (Acun, 1994: 41-44).⁴⁵

Ziya Paşa'nın Mutasarrıflığı döneminde yapılan en önemli çalışmalardan biri de artık ciddi bir sağlık sorunu haline gelen Yeşilirmak yatağının iki kenarına duvarlar çektirmektir. Kanalizasyon sorunu da olan şehrin tüm mahallelerinin gider sularının kapalı borulara bağlanması sağlanmıştır. Ayrıca merkezde harap bulunan iki köprü yeniden inşa edilmişti. Bu düzenleme için 25.000 kuruş harcanmıştır. Amasya-Taşabad (Taşova) arası, Amasya-Ziyere arası ve Amasya-Samsun arasındaki yol çalışmaları Ziya Paşa Mutasarrıflığı zamanında tamamlanmıştır (Serbestoğlu, Temizer, 2015: 9-10). Yine belirtmelidir ki dönemin ticarî hareketliliği açısından önemli katkılar sağlayan Amasya

⁴⁵ Mecidözü Saat Kulesi Ziya Paşa'nın Amasya Mutasarrıflığı döneminde yaptırılması için planlanmış ancak tayini başka bir yere çıktığı için ertelenmiştir. Daha sonra 1894 senesinde Mecidözü Kaymakamı İskilipli Kemal Bey tarafından hükümet konağı ile birlikte saat kulesi de yaptırılmıştır (Acun, 1994: 43-44).

Panayırı'nın açılması Ziya Paşa öncülüğünde gerçekleşen önemli girişimlerden biriydi (Belge, 2021: 141).

İyi bir eğitim görmüş çalışan özelliği ile devlet erkânı tarafından da hemen dikkat çeken Ziya Paşa memurluk kademelerini kısa sürede tırmanmıştır. Tüm görevlerinde çeşitli hastalıklara maruz kalmasına ve iki çocuğunu kaybetmesine rağmen işine dört elle sarılıp büyük başarılarla imza atmıştır. Amasya'da kısa bir süre kalmasına rağmen sancak merkezinde büyük bir konak, saat kulesi, yeni yollar ve köprü, kazalarda da beş adet konak, saat kuleleri, hapishane, yollar ve okullar yaptırabilme başarısını göstermiştir. Ziya Paşa'nın icraatları tarihe *Amasya Islahatı* olarak geçmiş ve birçok Tanzimat bürokratına ilham vermiştir. Bu nedenle Ziya Paşa'nın Amasya Valiliği gerek Amasya'nın gerekse genel olarak Osmanlı taşrasının imarı sürecinde alınan model olmuştur.

2.2. Askerî Yapılar

2.2.1. Kışla Binaları

III. Selim döneminde Osmanlı Devleti'nin askeri alanda yaşadığı kayıplar yeni bir ordu kurulması gereğini ortaya çıkarmış ve Nizam-ı Cedid Ordusu kurulmuştur. Yeni kurulan ordunun barınma ihtiyacı olarak da Selimiye Kışlası olarak adlandırılan ilk kışla binası inşa edilmiştir (Çelik, 2018: 230). 19. yüzyılda ise 1826 'da Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılması ile askeri alanda yapılan dönüşümler yeniden inşa edilen askerî yapıların biçimine de yansımıştır (Çiftçi- Seçkin, 2005: 52). Yeniçeri Ocağı'nın yerine kurulan Âsâkir-i Mansûre-i Muhammediye Ordusu'nun barınma ve depolama ihtiyacı için Râmi Kışlası yaptırılmıştır. Başkentte inşa edilen ve devlet otoritesini simgeleyen bu Batı tarzı kışla binalarının benzerleri bu dönemden itibaren taşrada da inşa edilmeye başlanmıştır (Çelik, 2018: 230).

Amasya Sancağı'nda da 1894 yılında yeni bir kışla inşa edilmeye başlanmıştır. Bu kışlanın inşa masraflarının halkın ileri gelenlerinden temin edildiğine tanık olmaktadır. Nitekim Saraydüzü mevkiinde *Arem saz Nizamiye Taburu* için inşa edilen kışlanın inşa çalışmaları sırasında gerekli olan keresteler için kullanılacak 750 kuruş *Molla Mahmud* ve *Şerif Hoca* adlı kişiler tarafından tedarik edilmiştir. Bu kişiler paralarını geri alabilmek için iki sene beklemişlerdir. Alacakları hesabın ya vergilerden düşülmek ya da direk ödeme suretiyle yapılmasına karar verilmiştir (BOA, BEO, 351/26260).

1894'te zor şartlar altında yapımına başlanan kışla binasının eksik kalan yapıları da bölge halkının yardımları ile 1901'de tamamlanmıştır. Tamamlandıktan iki gün sonra resmî bir açılış töreni düzenlenmiştir (BOA, DH.MKT., 2473/30). Kışlanın açılışı hükümete bağlı memurlar, askeriye ve nizamiye taburu, polis ve jandarma teşkilatı, şehrin ileri gelenleri ve Müslüman ve Gayrimüslim mahalle sakinlerinin hazır bulunduğu büyük bir kalabalık arasında yapılmıştır (BOA, BEO, 1647/123463).

Amasya'da inşa edilen kışlanın imar çalışmalarında üstün hizmet gösteren Amasya Sancağı Meclisi azalarından Popodolos Efendi rütbe-i salise ile taltif edilmiştir (BOA, DH.MKT. 2488/53).

2.2.2. Karakolhaneler

Osmanlı Devleti'nde Batılılaşma hareketleriyle başlayan değişim mimarî yapıları da etkilemişti. Bu mimarî değişimi en iyi biçimde gösteren yapılardan biri de II. Mahmud devrinden itibaren inşa edilmeye başlanan *karakolhâneler*dir.⁴⁶ Asayiş ve devletin güvenliğinden sorumlu askerî birlikler daha önce ocaklara bağlı *kulluk* adı verilen binalarda kalırlardı. Yeniçeri Ocağı kaldırıldıktan sonra kulluk adı verilen binalar terkedilerek yerlerine karakolhâneler inşa edilmeye başlandı. 19. yüzyılda ülke genelinde 240 kadar karakolhâne mevcuttu (Çiftçi, 2001: 431-434). Yüzyılın sonuna gelindiğinde bunların arasında tamire muhtaç hale gelen karakolhâneler de bulunmaktaydı.

Amasya Sancağı'nda Çengelbeli adı verilen kasabada harap hale gelmiş olan zaptiye karakolhânesinin yıktırılıp yeniden inşa edilmesi talebiyle bir yazı gönderilmişti. Bu inşaat masraflarının hesaplanması ve keşif evrakının hazırlanması maksadıyla bir komisyon oluşturulmuştu. 7.000 kuruş tutarındaki karakolhâne inşaat ödeneğinin ise 1888 senesi inşaat ve tamirat bütçesine dâhil edileceği ve mal sandığından karşılanacağı belirtilmiştir (BOA, DH.MKT., 1480/85).

⁴⁶ *Karakol* 14. ve 19. yüzyıllar arasında kaleme alınmış eserlerde *keşif kolu*, *bekçi*, *nöbetçi*, *gözcü* anlamını ifade etmektedir. Bu kelime önce *karavul* sonra *karagül*/*karagöl* olarak kullanılmıştır. Şehir ve kasabalarda asayişin sağlanması maksadıyla güvenlik görevlisi, asker, zaptiye memurlarının yerleştirilmesi için inşa edilen binalara da *karavulhâne* veya *karakolhâne* adı verilmiş sonradan ise kısaltılarak *karakol* olarak isimlendirilmiştir (Özcan, 2001:430).

Osmanlı şehirlerinde 19. yüzyılın sonlarına doğru Ermeniler sık sık isyan ya da karışıklık çıkarmak suretiyle fesat hareketlerde bulunmaya başlamışlardı. Bu ve benzeri hareketler için önlem almak maksadıyla ayrı bir ordunun hazırlanmasına lüzum görülmeden tedbir amaçlı çeşitli bölgelere askerler gönderilmişti. Amasya, Merzifon, Tokat, Zile gibi bölgelerde 150 kadar askerin hazır bulunmasının yanında belli bölgelere sürekli kalmak üzere yerleştirilecek *efrâd-ı inzibâtiye* (her an savaşımaya hazır asker, bölük), zabtiye ve polislerin ikamet edeceği *karakolhâneler*in inşası gerekli görüldü. Ermeniler tarafından bir isyan hareketi yapılmasına meydan verilmemesi, vilayette asayişin sağlanması ve alınacak tedbirler kapsamında inşa edilecek karakolhâneler için 100.000 kuruşa ihtiyaç olduğu Sivas Vilayeti'nden gelen yazıda bildirilmişti (BOA, BEO, 331/24802). Vilayet tarafından yaptırılacak olan karakolhânelere yerleştirilecek güvenlik memurlarının ne miktarda olacağı bilinmiyordu. Karakolhânelerde kaç kişilik tayin yapılacağı Erkan-ı Harbiye Umûmîye Dairesi tarafından belirlenmesi için bir yazı gönderilmişti (BOA, BEO, 333/24938). 6 tanesi Sivas'ta, 5 tanesi Amasya'da ve 5 tanesi de Tokat'ta inşa edilecek toplam 16 adet karakolhânede (BOA, İ.HUS. 19-34) efrâd-ı inzibâtiyeden 10'ar nefer, zaptiyeden 4'er nefer bulundurulacağı kararlaştırılmıştı (BAO, BEO, 335/25062).

Amasya Sancağı'nın Saraydüzü adı verilen mevkiinde mevcut bulunan karakolhâne ise harap hale geldiği için yeni bir karakolhânenin inşa edilmesi gereği hissedilmişti. Karakolhâne binasının inşasının tamamlanması halinde de bölgeye sevk edilecek askerlerin binaya yerleştirilmesi sağlanacaktı. Bu düzenleme için gerekli olan 13.425 kuruşun bütçeden karşılanmasına karar verildi (BOA, DH.MKT., 2284/84).

19. yüzyılın özellikle ikinci yarısından sonra bir taraftan modernleşme yönünden önemli adımlar atılmaya çalışılırken diğer taraftan gerek malî sıkıntılar gerekse savaşlar devlet içerisinde fırsat kollayan gayrimüslimleri hareketlendirmiş ve asayiş bozmaya çalışmışlardır. Daha ziyade Rum ve Ermeni toplulukların taşkınlıklarına şahit olunan dönemde devlet, ihtiyaç görülen şehirlerde daha kullanışlı ve modern görünümlü Batı üslubuna uygun askerî yapılar inşa ettirmiştir.

2.3. Dinî Yapılar

2.3.1. Camiler

Arapça *cem* kökünden türeyen *camii* sözcüğü toplayan, bir araya getiren, birleştiren anlamlarına gelmektedir. Genellikle İslam şehirleri kurulurken önce cami inşa edilmiş sonra etrafına evler, binalar yapılmıştır. Bir yerleşim merkezi yeni kurulurken merkezî bir camiinin bulunmasına önem verilmiştir. Dolayısıyla Osmanlılarda camiler, kentleşme olgusunun temel yapı taşlarından birini oluşturmaktadır (Cançelik, 2017: 161-165). Osmanlı şehirlerinde halkın ibadet ihtiyacının karşılanması için inşa edilen camiler, aynı zamanda eğitim öğretim yeri olarak da kullanılmaktaydı. Ayrıca camiler, resmi işlere dair konuların istişare edildiği, bazen bir mahkeme salonu, bazen de ordulara sefer talimatlarının verildiği ve orduların sefere motive edildiği bir mekân olma özellikleri de taşıyordu (Önkal, 1993: 52-53). Osmanlı şehirlerini süsleyen bu çok fonksiyonlu dinî yapıların bazıları Osmanlı Devleti'nin klasik döneminde ya da daha eski devirlerde inşa edilmiş olmalarına rağmen hiç tamir olmadan asırlar boyunca sağlamlığını koruyabilmiş iken bazıları da zaman geçtikçe tamire muhtaç hale gelmişlerdir (Serbestoğlu, 2018: 85).

Tipik bir Osmanlı şehri olan Amasya Sancağında da asırlar öncesinden kalma ve uzun süre sağlamlığını koruyabilmiş dinî yapılar mevcuttu. 17. yüzyılda yaşamış olan Evliya Çelebi'nin tespitlerine göre Amasya'da cami ve mescitlerin sayısı 240'tır. Dinî eserler arasında en önemli gördüğü Sultan Bayezid Camisinin mihrabı, müezzinin bulunduğu bölümü ve minberi tam bir sanat eseridir. Şamlar Mahallesi'nde bulunan Küçük Ağa Cami, Bayezid Paşa Cami, Mehmet Paşa Cami, Çilehâne mahallesinde bulunan Hızır-İlyas Cami, minaresi tahtadan yapılmış olan Mahkeme Cami, daha önce kilise olup sonradan camiye dönüştürülen Fethiye Cami, Çelebi Sultan Mehmed'in veziri Yörgüç Paşa tarafından yaptırılan Yörgüç Paşa Cami ve Gök Medrese Cami Çelebi tarafından zikredilen diğer camilerdir. Bunların dışında bulunanlar ise Evliya Çelebi'ye göre mescit özelliğindedir (Evliya Çelebi: 1999: 96).

Amasya'ya bir Osmanlı şehri karakterini kazandıran bu güzide eserlerin bazıları 19. yüzyılda tamir edilmişlerdir. Amasya'ya bağlı Gümüşhacıköy Kazası'nda Sadrazam Köprülü Mehmed Paşa tarafından 1660 tarihinde inşa ettirilmiş olan (Bayram, 1994: 5) Köprülü Mehmed Paşa Cami-i Şerif'in avlusunda bulunan medresenin ahşap olması

sebebiyle odalarının bazı yerleri harap olmuştu. Cami ve medresenin tamire muhtaç olan yerlerinin tespiti sırasında harcanacak miktar da hesaplanmıştı. 3.975 kuruş masrafla onarılacağı belirtiliyordu. Talebelerin bu harap medresede ders yapması imkânsız hale geldiğinden 1850 yılında tamir edilmesi talebinde bulunulmuştur başlangıçta birçok onarım çalışmasında gördüğümüz bütçe sorunu ile karşılaşmış olsa da sonradan bunun bir zorunluluk olduğu anlaşılmıştır (BOA, MVL, 326/67 ve BOA, İ.MVL., 183/5512).

Köprülü Mehmed Paşa Camii'nin ek yapısı olan medresenin tamir edilmesi isteği önce karşılanamayacağı düşüncesiyle reddedilmiş, ancak yüzyılın sonlarında ders yapılamayacak hale gelmesi nedeniyle ikinci bir müracaat sonrasında kabul edilebilmiştir. Tamirat için ödenek bulmakta zorlanıldığı anlaşılmıştır. 1897 yılında 30.000 kuruşluk bir maliyetle onarılması düşünülen Köprülü Mehmed Paşa Cami için gerekli olan 12 kıyye (okka)⁴⁷ kurşunun Gümüşhacıköy'den karşılanması tasarlanmıştır (BOA, BEO, 927/69453).

19. yüzyılın ikinci yarısından sonra özellikle dinî yapıların inşası ve tamiri konusu Osmanlı bürokrasisinin gündemini fazlaca meşgul etmiştir. Bu durumda gerekli görülen mahallere yeni cami veya mescitler inşa edilmiş, mevcut dinî yapılar ise onarımdan geçirilmiştir. Amasya'da bulunan Mevlevihane de bu kapsamda onarım görmüştür. Şeyh Mahmud Dede Efendi'nin girişimleriyle başlayan restorasyonda 15.000 kuruşu bulan giderlerin mahallî evkâf hazinesi gelirlerinden karşılanmasına karar verilmiştir (BOA, İ.MVL., 400/17391).

Muhacirler de Amasya Sancağı'ndaki imar faaliyetlerinden nasiplenmişlerdir. Bilindiği üzere Kırım Savaşı'ndan sonra yerini yurdunu terk etmek zorunda kalan muhacirler Anadolu'ya göç etmişlerdir. Amasya'ya gelen muhacirlerin iskân noktalarında okul, cami gibi sosyal kurumlar inşa edilmişti. 1861 yılında Köprü, Gümüşhacıköy ve Zeytun Kazalarında 14 hanenin yerleştirileceği mahallede cami ve okullar yaptırılması kararı alınmıştı (BOA, A}MKT.UM., 501/33). Muhacirlerin iskânının Amasya'daki mevcut dinî yapıların onarımları ve eksiklerinin tamamlanması sürecini de hızlandırdığı dikkati çekmektedir.

⁴⁷ Osmanlı Devleti'nde kullanılan ağırlık ölçü birimidir. Önceki yüzyıllarda olduğu gibi 19. yüzyılda da 1 okkanın kaç grama ya da kilografa denk geldiği konusunda farklı görüşler ileri sürülmüştür. Mühendishâne-i Berrî-i Hümayûn hocalarından Hüseyin Rıfkı Tamânî bir okkanın karşılığını 1,288172 kg. hesaplamış, 1864'te Kimyager Derviş Mehmet Emin Paşa ise bir okka karşılığını 1,3016 kg olarak ölçmüştür. Ayrıntılı bilgi için bkz. (Kallek, 2007: 338-339).

1863'te Amasya Sancağı'nı ziyaret eden Anadolu'nun doğu tarafında müfettiş olarak görevli Ali Rıza Efendi, görev tanımında olmamasına rağmen cami, mescit gibi dinî yapıların mevcut durumu hakkında bir araştırma başlatmıştı. İncelemeler neticesinde dinî yapıların bir kısmının onarıma ihtiyacı olduğu ortaya çıkmıştır. Ali Rıza Efendi dinî yapıların biran önce tamirlerinin yapılmasını istemiştir. Sancak ve kazalarda 14 kadar cami ve bazı mescitlerin tamir edilmesi için Amasya'nın ileri gelenleri ile görüşmüş ve vakıfların durumunu incelemiştir. Hazırlanan raporlar doğrultusunda onarımların başlatılması talimatı verilmiştir (Serbestoğlu. 2018: 85).

Amasya'nın en önemli dinî yapılarından biri olan Bayezid Cami-i Şerifinin tamiri konusu da 1866 senesinin Haziran ayında gündeme getirilmiştir. Cami için yapılan keşif sonrasında malzeme ve usta masraflarıyla birlikte 18.000 kuruşluk bir kaynağa ihtiyaç duyulduğu anlaşılmıştı. Yapılacak tamiratın ihalesi Taşçı Nikola'ya verilmiştir. Evkaf Nezareti tarafından kontrat senedi ve keşif defteri incelendikten sonra mimarî açıdan kurallara pek uygun olmadığı anlaşılmışsa da belirlenen malzeme fiyatlarının ölçülü olduğu görülmüştür. Masrafları evkaf gelirlerinden karşılanacak olan Bayezid Cami-i Şerifi, medrese ve imaretinin onarımında kullanılacak kurşun ve tahtaların eksik olmaması şartı ile tamirati bitirildikten sonra ikinci bir keşif yapılarak mimarî usullere uygunluğunun kontrol edilmesine karar verilmiştir (BOA, İ.MVL., 360/15769).

Yeşilirmak kenarında bulunan Amasya Bayezid Cami-i Şerifi bazı yıllar ırmağın taşması sonucu zarar görmüş ve zarar gören kısımlarının onarımı gerekmiştir. 1874 yılında gerçekleşen taşkın böyle bir tahribata yol açmış ve başta avlu duvarları olmak üzere külliye zarar görmüştür. 03 Temmuz 1874 tarihli yazıdan bu taşkının sebep olduğu onarım maliyetinin 10.000 kuruş olduğu anlaşılmaktadır. Burada dikkat çekici bir başka detay da bu gelişmede olduğu gibi dinî yapıların ve mabetlerin onarım ve inşa sürecinin Evkâf-ı Hümâyûn Nezareti ile iletişim halinde yürütülüyor olmasıdır (BOA, İ.DH., 686/47868).

19. yüzyılın sonuna doğru Bayezid Camii'nin kilimlerinin de yıpranmış olduğu anlaşılmıştı. Bazı yerlerinin eskimiş, aşınmış, solmuş ve bazı yerlerinin de yırtılmış olması sebebiyle yenilenmeye muhtaç hale gelmişti. Toplamda 15.000 kuruş maliyet çıkartılmış ve 6.466.5 kuruş karşılığında 420 arşınlık alan için 35 adet kilim satın alınıp camiye döşenmiş ancak bu yeterli gelmemiştir. 846 arşın bölge açıkta kalmıştır. Açıkta kalan bölgeler için eski kilimlerin 1.200 kuruşa satılması planlanmıştır. Kalan miktarın ise Evkaf-ı Hümayun Nezareti

tarafından karşılanmasına karar verilmiştir (BOA, İ.ŞD., 114/6826). Camiinin iç mekânının donatımında, bir başka deyişle tefrişatında harcanması gereken paranın büyüklüğü merkezî idarenin imar çalışmaları yanında daha başka ağır sorumluluklarının da olduğunu göstermektedir.

2.3.2. Kiliseler

Osmanlılar zamanında fethedilen şehirlerdeki kiliseler yıktırılmamış yalnızca fethin sembolü olarak en büyük kilise camiye dönüştürülmüştür. Ayrıca zamanla kullanımı terk edilen kiliseler de camiye çevrilmiş, bunun dışında gayrimüslimler ibadetlerinde olduğu gibi kilise örgütlenmelerinde de serbest bırakılmışlardır (Öztürk, 2002: 14-16). II. Mahmud döneminde kilise tamirleri belli kurallar içerisinde ruhsat verilerek yapılmıştır. Ruhsat ise kolay verilmemiş çok sıkı bir şekilde denetlenmiştir (Beydilli, 2000: 255-261). Bununla birlikte Islahat Fermanı ile gayrimüslimler kilise inşası ve tamiri konusundaki özgürlüklerini genişletmişlerdir. Nitekim 1856 yılından sonra taşra ile merkez arasında kilise inşası ve onarımları hususunda çokça yazışmalar yapıldığına ve buna paralel olarak Osmanlı ülkesinin hemen her tarafında gayrimüslim mabetlerinin imarıyla ilgili faaliyetlerin başladığına tanık olmaktadır (Belge, 2018: 47).

2.3.2.1. Amasya Sancağında Kilise İnşası ve Tamiri

Nüfusun yaklaşık dörtte birlik kısmını gayrimüslimlerin oluşturduğu Amasya'da da Ermenilerin ve Rumların kilise inşası ve onarımı ile ilgili talepleri olmuştur. 19. yüzyılın başlarında Ermeni Cemaati'ne mensup Amasya'nın Gedegra⁴⁸ Kasabası sakinleri kasabalarının dışında kalan kiliselerinin harap durumda olduğunu, yıkılmaya yüz tutmuş ve sakfları (dam, çatı, tavan) berbat, perişan bir halde olduğunu ifade etmişlerdi. Büyük depremde sonra bazı duvarlar yıkılmış birçok yer de harap olmuştu. Bölge sakinleri kilisenin eş ve çocuklarıyla ayinlerini yapamayacak kadar kötü duruma geldiğini belirtmişti. Kasabanın gerek içinde gerekse dışında ibadetlerini yapabilecekleri başka bir temiz kiliseleri olmadığını da ayrıca ifade etmişlerdi. Gedegra Kasabası dışında bulunan bu kilise tamirinin yapılmasını talep etmişlerdi (BOA, AE.SSLM.III, 329/19061).

⁴⁸ Amasya Sancağı'nın 71 numaralı şer'iyye sicili kayıtlardan anlaşıldığına göre Gedegra 1818 yılında Amasya'ya bağlı bir kazadır (Uluerler, 1999: 250).

1830'da Katolik Ermeni Kilisesi ve cemaati, 1850 yılında ise Protestan Ermenileri resmî olarak tanınmıştı. Buna bağlı olarak yeni bir kilise inşaatı için izin alabilmişlerdi (Beydilli, 2000: 260-261 ve Kalkan Açıkkağı, 2019: 74).

Amasya Sancağı içerisinde Ermeniler de gayrimüslimlerin çoğunluğunu oluşturuyordu. Sivas Vilayetinde Ermeni Cemaati'nin varlığına paralel olarak o dönem içerisinde aktif ya da terkedilmiş olan kiliseler, okullar, manastırlar vardı. 1878 senesinde *Rahip Boğos Natanyan*⁴⁹ bu kilise, manastır ve okulların durumunu araştırması için görevlendirilmişti. Misyoner rahibin hazırladığı raporda Sivas Vilayeti'ne bağlı Amasya Sancağı'nda Ermeni hanelerin sayısı 1000 civarındaydı. Rum cemaatinin ise 40 kadar hanesi bulunuyordu. Rumlar ayrı bir mahallede ikamet ediyorlardı bir kiliseleri ve Aya Yorgi adında da bir okulları bulunuyordu. Protestan nüfusunun ise hane sayısı 10 olarak kaydedilmişti. Amasya'da bulunan Protestanların bir kiliseleri ve bir de misyoner rahip tarafından eğitim verilen okulları bulunuyordu (Kalkan Açıkkağı, 2019: 74).

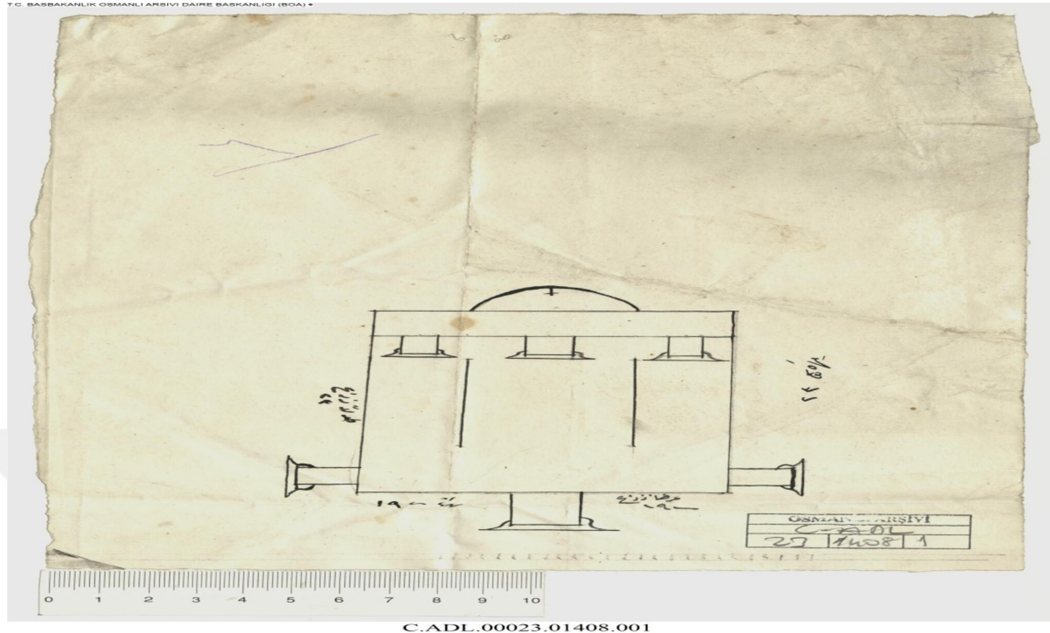
1856 Islahat Fermanıyla yapılan düzenleme kapsamında kilise tamirine izin verileceği ancak yeni bir kilise inşaatı için Osmanlı Hükümeti'nden izin talebinde bulunulması gerektiği belirtilmiştir (Öztürk, 2002: 14-16). Amasya Ziyere Köyü'nde bulunan kilise de zamanla harap olmuş, tamire muhtaç hale gelmiş, taşları düşmeye, duvarları dökülmeye başlamıştı. Ziyere'de yaşayan Hristiyanlar yeni bir kilise inşaatına ruhsat talebinde bulmuşlardı (BOA, C.ADL., 23/1408).⁵⁰

Amasya Sancağı dâhilinde bulunan Gümüşhacıköy sakinlerinden olan Ermeni reayası yüksekliği 40, genişliği 20 zira',⁵¹ boydan 11 zira' ölçülerinde *Sar Agob* adıyla bilinen kiliselerinin onarılmadığı için harap hale geldiğini belirtmişlerdi. İçerisinde oturulamayacak halde olduğundan tamiri konusunda müsaade talebinde bulunmuşlardı. Binanın bulunduğu toprak zemindeki eğiklik de ayin yapmaya engel teşkil ediyordu. Söz konusu kilise tamiri için gerekli izin verilmiştir (BOA, A}MKT., 204/97).

⁴⁹ Rahip Boğos Natanyan, İstanbul Ermeni Patriği Nerses Varjabedyan tarafından 1877 yılında Sivas Vilayeti'nde bulunan Ermenilerin yaşamı, manastırlarının ve kiliselerinin durumu, siyasal, sosyal, kültürel düzeyleri, talepleri hakkında bir rapor hazırlaması için görevlendirilmiştir. Aynı zamanda Ermeni Milleti Nizamnamesi'nin uygulanması hususunu inceleyecek olan Natanyan'ın araştırma yaptığı bölgeler Sivas, Tokat, Amasya ve Merzifon'dur (Natanyan, 2008: 12-16).

⁵⁰ Kilisenin yüksekliği 23, genişliği 19,5 zira' ölçülerinde olması planlanmıştı (BOA, C.ADL, Adliye 23/1408).

⁵¹ 75- 90 cm arası ifade eden bir uzunluk ölçüsüdür. Dirsekten parmak ucuna kadar olan mesafedir (Erkal, 1991:411).



Şekil 6. Kilisenin Planı⁵²

Rum Patrikhanesi Amasya'nın Havza Kazası'nda Kiremit Ocağı Kasabasında yaşayan Hristiyanların kiliseleri bulunmadığından ibadet yapabilmeleri için kilise inşa ruhsatı talebinde bulunmuşlardı. Kiremit Ocağı adıyla bilinen bölgede önceden Patrikhane ve Rum metropoliti girişimleriyle ruhsatsız olarak bir mektep ve kilise inşasına başlanmıştı. Yapımına başlanan kilise toplamda 800 zira' alan üzerine inşa ediliyordu. Arazinin bir köşesine ahşap olarak uzunluk 10, genişlik 8 zira', içinde bulunan alttaki ve üstteki iki odanın öğrenciler için sıbyan okulu ve öğrenciler için yatacak oda olarak kullanılacağı düşünülen yapı ruhsat düzenlenmediği için soruşturma açılarak engellenmiş ve ertelenmişti. Havza'da Kiremit Ocağı adı ile bilinen bölgede 8-10 kadar Hristiyan aile bulunduğu halde çevre köylerde 20'den fazla Hristiyan aile bulunmaktaydı. Kaplıcalar nedeniyle de çok fazla yerli ve yabancı kişiler de gelip gitmekteydi. Hem sözü geçen bölgede yaşayan Hristiyan halk hem de oraya ziyarete gelen Hristiyanlar ibadet ihtiyaçlarını karşılamak için civar köylere gitmek zorunda kalıyordu. Bu durum dikkate alınarak *Hasan Basri* ve *Seyid Necip* adlı kimselerden arazi satın alınarak yine Rum metropolitinin girişimiyle ruhsatı alınıp kilise inşasına başlanılmıştı. Ahşap olarak yapılacak binanın içinde 2 oda sıbyan öğrencilere dersane için kullanılacaktı. Yüksekliği

⁵² Kilisenin planı (BOA, C.ADL, 23/1408).

16, genişliği 12 ve boyu da 12 zira' olacak şekilde inşa edilecekti (BOA, İ.HR., 274/16632). Amasya'nın Havza Kazası'nda Kiremit Ocağı Kasabası'nda inşa edilen kilise örneğinde Osmanlı taşra idarecilerinin yaptıkları denetimlerle ruhsatsız yapılara müsaade verilmediği açıkça görülmektedir. Bunun yanında sözü geçen kasabada Hristiyan hane sayısının az olması ve ibadet ihtiyaçlarının civar köylerdeki kiliseler aracılığıyla giderilebiliyor olmasına karşın kilise talepleri karşılık bulmuştur.

Köprü Kazası'nın Uzunsokak Mahallesi'nde mevcut bulunan cami-i şerif ve medrese civarında Rumlar tarafından önceden inşaatına başlanmış olan kilisenin önce mahzurlu görülmeyen inşaatı sonradan sakıncalı bulunarak çalışmaları durdurulmuştu. Gerekçe olarak kilisenin, yanında bulunan cami-i şerif ve medrese ile bitişik konumda olması gösteriliyordu. Kilisenin ahşap olan taraflarının yanında iki yüzünün kargir olarak inşasına teşebbüs edildiği Amasya Mutasarrıflığı'ndan Dâhiliye Nezareti'ne gelen tezkirede belirtilmiştir. Söz konusu yazıda kârgir olarak yapılırsa dayanıklılığının uzun olacağı, temel kısmının zeminden itibaren bir metre yüksekliğinde taş duvar çıkarılacağı ifade edilmişti. Halkın şikâyeti göz önüne alınarak inşaatın tatiline karar verilmişti. Kilise için 20 zira' uzunluk, 16 zira' genişlik 7 zira' yükseklik olarak tavsiye edilen bir ölçü verilmişti. Tavsiye edilen ölçüye bakılarak ahşap olacak şekilde inşasına başlanacaktı. Mahalle ahalisinden Müslüman nüfusu 218, Rumlar ise 47 nüfusa sahipti. Sözü geçen inşaatın yapımına başlanmadan önce ruhsat verilmesi için Rum Cemaatin 239 nüfusu olduğu öne sürülmüş ve izin bu şekilde alınmıştır. Yapılan araştırmalar sonucunda verilen yanlış bilgiler ortaya çıkmış ve bu inşaatın yapılmasının mahzurlu olduğuna karar verilmiştir (BOA, DH.MUİ., 7/24).

Köprü Kazası'nın Uzunsokak Mahallesi'nde ahşap başlanıp daha sonra belli kısımlarının kârgir yapıldığı anlaşılan bir kilisenin inşası bekletilmiş ancak bir süre sonra ahşap olarak yapılmasının mümkün olacağı ifade edilmiştir. Bu kilisenin yapılabilmesi için ruhsatı da usulsüz olarak alınmıştı. Müslüman nüfusu fazla olan bu mahallede Rum nüfusu fazlaymış gibi gösterilerek ruhsat alınmış olduğundan yapımı durdurulmuştur.

Yukarıda örneklediğimiz olaylar Osmanlı taşrasında gayrimüslim mabetlerinin inşa ve onarım süreçlerinde hep bir mevzuata uygunluk arandığını göstermektedir. Bu anlamda uzunluk ve genişlik bakımından iri binalara, stratejik yerlerde ya da Müslüman dinî yapılarının yakınında inşa edilmesi düşünülen mabetlere müsaade edilmemiş bu tür

sakıncalı durumların daha baştan önlenmesi için ruhsat ve izin alınması şart koşulmuştur. Bununla birlikte çok çeşitli din, halk ve kültürden oluşan Osmanlı Devleti'nin farklı dinî yaşayışları benimsemiş olan tebaasına hoşgörölü yaklaşımı, klasik döneminde olduğu gibi Tanzimat'ı takip eden süreçte de devam etmiştir. Ülke sınırları dâhilinde bulunan çeşitli mabetlerin korunmasına önem verildiği gibi 19. yüzyılda tamiri ve inşasına da belli kurallar çerçevesinde müsaade verilebilmiştir.

2.3.2.2. Amasya Sancağında Cizvitlerin Kilise ve Okul İnşa Çalışmaları

Fransa 1600'lü yılların başlarında Osmanlı Devleti'nden aldığı imtiyazlar neticesinde devlet içerisinde dinî faaliyetlerini istedikleri gibi yapabilme haklarını elde etmişti. Katoliklerin himaye etme hakkını da yine Fransızlar almıştı. Bu hak ile Fransızlar Cizvitlere maddi manevi tam destek vermiş ve onların yolunun açılmasını sağlamıştır. Cizvitler özellikle 1604'ten 1673 senesine kadar çeşitli ahidnâmeler imzalayarak elde ettikleri imtiyazlarla hukukî haklara da kavuşma imkânı bulabilmişti. Kiliseleri yangın tahribatına maruz kaldığında Osmanlı Devleti'nin vereceği izin ile tamiratları yapılabilmıştır. Osmanlı Devleti sözü edilen imtiyazlar gereği böyle kiliselere baskın ya da el koyma gibi faaliyetlerde bulunmamayı taahhüt etmiş olsa da şüpheli faaliyetlerde bulunduğu tespit edilen kiliselere zaman zaman baskınlar düzenleyerek onları sıkı bir denetime tabi tutmuştur (Gözübüyük, 2018: 635-654).

Cizvitler satın aldıkları ya da kiraladıkları binaları başka bir isim altında kilise, okul ya da hastane gibi tesisler olarak ruhsatsız kullanmışlardır. Örneğın 1893'te Fransız tebaasından Dansat Amiz'in Osmanlı tebaasından Mumcuyan Efendi'ye sattığı hanenin başka bir isimle Amasya'daki Cizvitler tarafından Kilise ve mektep olarak kullanıldığına dair bir yazı Sivas Vilayeti'ne gönderilmiştir. Satışı durdurulan hane için taraflar Fransa konsolosluğına başvurmuş. Oradan da ilgili talep yazısı Sivas Vilâyeti'ne ulaştırılmıştır (BOA, DH.MKT., 2038/103).

Gayrimüslimler Osmanlı Devleti sınırları dâhilinde bulunan bazı bölgelerde mabet yaptırmak üzere ruhsat alamadıkları durumlarda sonradan mabet ve mektebe dönüştürmek üzere hane ya da ev görünümünde binalar inşa ettirmişlerdir. Bunların önüne geçebilmek adına haneleri mabet şekline dönüştüremeyeceklerine dair resmî senet alınması Meclis-i Mahsusa-i Vükela kararıyla kabul edilmişti. Kont Piyer Dramas ve eşi adlarına önceden

satın alınan ipek fabrikasının da bu şekilde 1892 yılında kilise ve mektebe dönüştürüldüğü anlaşılmıştı BOA, DH.MKT., 1926/108). Esasında bu koza hane binası ve ek binası Osmanlı Devleti resmî dosyalarında Merzifonlu Küplüyan adına kayıtlı idi. Bundan 15 sene önce satın alındıktan sonra binaların tüm tasarruf hakları Cizvitler tarafına geçirilmişti. Bir tarafı kilise, diğer tarafı da erkek ve kızlar için okul olarak kullanılıyordu. Ruhsatsız olarak kullanıldığı tespit edilen binalarda yapılan eğitim ve dinî faaliyetleri Cizvitler yönetiyordu. Yasal olmayan bu işlemlerin araştırılması için 04 Haziran 1896 tarihinde bir yazı gönderilmiştir. Hanelerin kullanımında satın alınıp emlak vergilerinin de ödemelerinin gösterildiğine dayanılarak sakınca olmayacağı düşünülmüştür. Ancak mekânlar sıradan değildi. Mektep ve kilise olarak kullanıldığında ruhsat almayı gerektiriyordu. Kilise ve mektep halinden çıkarılıp tekrar haneye dönüştürülmesi istenilmişse de bunun zor bir duruma yol açacağı belirtilmiştir (BOA, ŞD., 1800/3). Aynı şekilde Mösyö Vensan Gir'in Osmanlı Devleti tebaasından Mumcuyan Efendi'ye satarak tasarrufunu devrettiği haneyi Amasya'daki Cizvitlerin mektep ve kilise ek binası yapmak üzere kullanacakları anlaşılmıştı. Bu nedenle söz konusu binanın satış işlemleri durdurulmuştu ve ertelenmişti (BOA, ŞD., 1793/3). Sonradan Cizvitler, gönderdikleri bir yazıda yapılacak ek binayı kilise ve mekteplerine eklemeyeceklerini özellikle belirtilerek satışın kabulünü istemişlerdi. Hükümet ise yapılacak ek binanın kilise mekteplere eklenmesinden endişe ediyordu ve bina yapılacağı zaman engel olmak ve satışın kabul edilmemesi gerektiğini tebliğ etmişti (BOA, DH.MKT., 2056/40).

Cizvitler Merzifon Kazası'nda da faaliyet yürütmüşler, çalışmalarıyla ilgili olarak imar faaliyetlerinde bulunmuşlardır. Merzifonlu Kırımlıyan Agos Ağa'nın kızı Harob Seman'nın Sofular Mahallesi'ndeki kendisine ait haneyi tapu ile birlikte 13.600 kuruşa Cizvit Papazlarına sattığı öğrenilmiştir. Cizvitlerin amacı şahsi bir bina satın alınmış gibi göstererek binayı kilise veya manastır olarak dönüştürmektir. Bu konu üzerine değerlendirmeler yapılmış aynı yol ile Amasya'da bulunan diğer Papazların da kilise inşa ettirmek isteyebileceği ihtimali üzerinde durulmuştur. Bina satışı bir süreliğine ertelenmiş olmakla beraber konu ile ilgili mutasarrıflığa bir yazı gönderilmiştir. Belgenin içeriğinden anlaşıldığına göre komisyon işlemlerin sonraya bırakılmasını istemiştir (BOA, DH.TMIK.M., 144/33).

Amasya Sancağı merkezinde de Cizvitlerin kilise inşa ve tamiri için faaliyetlerde bulunduğu gözlenmiştir. Amasya'da Bayezid Paşa Mahallesi'ne yakın olan Cizvit rahiplerinin manastırlarına ait arsalar üzerine hane yapılmak üzere ve Pirinççi Mahallesi'ndeki arsanın vakıf arazisi olduğu ihtimali üzerine bazı araştırmalar yapılmıştı.⁵³

Yapılan incelemelerden sonra inşaat ruhsatı verildiği anlaşılan ve 1908'de manastırlara ek olarak yapılacak binaların ölçüleri ve odaların şekli ile ilgili bazı planlamalar yapılmıştır. Bayezid Paşa Mahallesi'nde Cizvit Rahiplerinin idaresinde bulunan manastıra ek olarak yapılacak hanenin uzunluğu 12, genişliği 15, yüksekliği ise 9 metre olacak, Pirinççi Mahallesi'ndeki arsaya Fransız rahibeleri manastırına bitişik olarak yapılacak binanın ise uzunluğu 27, genişliği 11, zeminden itibaren yüksekliği ise 4 metre olacaktır.⁵⁴

Manastırlara ilave edilmek üzere kendileri tarafından masraflarının tamamlanacağı belirtilerek ruhsat talebinde bulunulmuştu. Amasya Sancağı meclisinde yazı tekrar görüşülmüştür. Mahalleye yaptırılacak ek binalar için Nafia Mühendisliği tarafından eski bina yerlerine ilaveten inşasına ruhsat verilmişti (BOA, ŞD., 72/6). Defter-i Hakanî Nezaretine ve Dâhiliye Nezaretine Amasya'da Cizvit Rahipleri için yapılacak kilise ek binası hakkında bir yazı gönderilmişti (BOA, BEO, 3646/273406).

Takvimler 1913 senesini gösterdiğinde de Cizvitlerin Osmanlı taşra şehirlerinde aynı faaliyetleri özgürce yapabildiklerine tanık olmaktayız. Amasya'da ve Tokat'ta bulunan Cizvitler kira ile tuttukları bazı binaları kilise olarak kullanmışlar ve yine farklı isimlerle kayda geçirmişlerdi. Takma adlarla kayda geçirildiği anlaşılan binalarda faaliyette bulunanlara vergilerin verilmesi nizami kurallardan olduğu belirtilerek vergilerinin ödenmezse binalarla yeniden işlem yapılacağı tebliğ edilmişti (BOA, DH.ID.,

⁵³ Bayezid Paşa Mahallesindeki müesseselerin kurulmuş olduğu yerlerin alanı 3000 zira' olduğu bilinmekteydi. Evraklarda zira' miktarının 1536 zira'dan ibaret olması gerektiği belirtiliyordu. Dört kısmından yalnız birinde 936 zira' bulunan bahçenin yalnız mülk olduğu yazılıydı. Diğer üç bölüm ve Pirinççi mahallesinde olan 41.000 kuruş fark değeri hane arsasının senetlerinde gösterilmiş ve 12 numaralı senetler hanenin tapudaki sınırlarında vakıf kuruşu görülmesi ile oralarda vakıf arazi bulunması ihtimalini ortaya çıkarıyordu. Daha sonra konu ile ilgili Defter-i Hakanî Nezareti'nden yazı ile bilgi istenmiştir (BOA, ŞD., 72/6).

⁵⁴ 3000 zira' ölçüsünü içerisine alan arsa üzerine tesis edilecek bir kilise, hususi bir erkek mektebi, iki hane bulunacaktı. Bu hanelerden 3 odasının bitişiğinde bulunan binaya ilaveten 15,5 metre uzunlukta, 9,5 metre genişlikte, alt katı ayrı, üstü 3 metre 80 santimetre olacağı düşünülmüştür. Üst tarafına oda yapılmak üzere iki kat çıkılacaktı. Pirinççi Mahallesinde de tahminen 1800 zira' arazinin sağ tarafına biri mektep diğeri rahibelerin ikameti olarak kullanılmak üzere binalara ek olarak iki de hizmetçi odası inşa edilecekti (BOA, ŞD., 72/6).

163/19). Yaklaşık 20 sene öncesine ait okuduğumuz bir belgede de benzer durumların yaşanmış olduğunu gözlemlemiştik ancak gelinen noktada pek fazla ders alınmamış olduğu anlaşılmıştır. Aradan uzunca bir zaman geçmesine rağmen yerel yöneticilerin denetim hususunda yetersiz kaldığı görülebilmektedir. Bu konu ile ilgili kaidelerin iyi bilinmesinin önemine de vurgu yapılmalıdır. İncelenen süreçte ülke zaten zor bir mali dönemden geçmektedir. Böyle zor bir zamanda yıllarca denetim eksikliği neticesinde vergi vermemek için türlü türlü yollar izleyen Cizvit Misyonerleri, aynı zamanda inşa ettikleri veya genişletmeye çalıştıkları (mevcut binalara ek binalar bahçeler ekleyerek) kilise ve okullarda misyonerlik faaliyetlerini istedikleri gibi sürdürebilmek için fırsat elde edebilmişlerdir.

III. BÖLÜM

3. ULAŞIM VE HABERLEŞMEYE DAİR İMAR FAALİYETLERİ

3.1. Ulaşım: Yol – Şose Çalışmaları

Tanzimat dönemine kadar Osmanlılar Anadolu'da Selçuklulardan devraldığı mevcut yolları kullanmış ve yeni yollar açmaya lüzum görmemiştir. 19. yüzyıla kadar muhtelif zamanlarda onarılarak kullanılan yollar, yüzyılın başlarında savaşlar, bakımsızlık ve ekonomik sebepler nedeniyle ihtiyaca karşılık veremez hale gelmiştir. Merkez ile taşra arasında zaman zaman iletişimde aksaklıklara neden olan bu durum Osmanlı idarecilerini rahatsız etmekteydi (Çadırcı, 1991: 153-167). Yeni yollar açılması ve mevcut yolların yeniden düzenlenmesi elzem görülmekteydi.

Avrupa'da görevi nedeniyle bulunan bürokratların da oradaki gözlemleri, yolların Batı formunda düzenlenmesi gerektiğini ortaya çıkarmıştır. Nitekim Mustafa Reşit Paşa Londra'da elçilik görevinde bulunduğu sırada şehir planları ve imarı konusunda bolca rapor tutmuştu. Sultan II. Mahmut'a gönderdiği bir mektubunda yolların geometrik düzende olması gerektiğinden bahsediyordu (Özcan, 2006: 149-180). Gerek Mustafa Reşit Paşa'nın önerileri gerekse Avrupa'nın çeşitli şehirlerinde vazifelendirilmiş başka bürokratların fikirleri Batı üslubuna benzeyen yollar açılması hususunda Osmanlı Devleti'ni harekete geçirmiştir. 1839'da Alman Helmuth Von Moltke'nin çizdiği imar planı, yolların yenilenmesi genişletilmesi, her türlü yapı için ruhsatlar verilmesi gibi pek çok imar faaliyetini kapsayan bir Ebniye Nizamnamesi'nin yayınlanmasına etki etmiştir (Tekeli: 2011: 54-55). Bu nizamnamenin yayınlanmasından sonra Meabir Meclisi kurulmuş ve bu meclis 1861'de *Memâlik-i Mahrûse-i Şâhâne Yolların Tanzîm ve Tesviyesi Hakkında Nizamnâme*'yi, hazırlamıştır. Bu nizamname karayolu ile demiryolu için açılacak yolların yapımına çok önemli katkılar sağlamıştır. Nizamnameye göre eyalet merkezleri ile başkent arasında olan yollar birinci sınıf yollar olarak tanımlanmıştır. ve bu yollar aynı zamanda liman ve demiryollarına gidebilecek yollardı. Bunlar aynı zamanda liman ve demiryollarına gidebilecek yollardır. Eyaletleri ve sancakları birbirine bağlayan yollar ile sancakları eyaletlere bağlayan yollar ikinci sınıf, kazalar arası yollar ile kazaları limanlara ve demiryollarına bağlayan yollar üçüncü sınıf, bu yolların (üçüncü sınıf)

dâhilinde olup daha ziyade yaya yolu olarak tabir edilen yollar ise dördüncü sınıf yollar olarak tanımlanmıştır (Tozlu, 1999: 649-650).⁵⁵

Tanzimat'ın ilanından sonra Rumeli ve Anadolu'ya belli periyodlarda teftiş heyetleri görevlendirilmiştir. Yolsuzluk rüşvet gibi pek çok problemle karşılaşan ve çözüm arayan teftiş heyetlerinin üzerinde durdukları diğer önemli mesele de yol, köprü çalışmalarıdır. 1863'te Anadolu'ya görevlendirilen müfettiş Ahmet Vefik Efendi ve Ali Rıza Efendi, bir heyet eşliğinde kapsamlı çalışmalarda bulunmuşlardır (Serbestoğlu, 2014: 763-778). Canik Sancağı'nı teftiş etmek üzere Samsun'a gelen Ali Rıza Efendi⁵⁶ ticari faaliyetlere katkısı olacağını düşünerek onarılmaya ihtiyacı olan yolların tamir edilmesi gerektiğine ve yeni şose yolların açılmasının gerekliliğine dikkat çekmişti. Yine telgraf hatlarının döşenmesi de en az yolların açılması kadar önemli görülmüştür (Serbestoğlu, 2014: 205-224).

3.1.1. Samsun – Amasya Karayolu

Canik Sancağı'nı teftiş ettiği sırada Amasya Sancağı'nda da bir ziyaret gerçekleştiren müfettiş Ali Rıza Efendi Samsun'dan başlayıp Amasya üzerinden Bağdat'a kadar uzatılacak olan yol projesini çok önemsemiş ve proje kapsamında uygulanacak programı yakından takip etmiştir. Bu bağlamda İlk olarak mühendis tayini yapılmasını gerekli görmüştür (BOA, A}MKT.MHM., 271/17). Yol çalışmalarına katkısı olacağı düşüncesi ile talep edilen mühendisin ivedilikle tayininin yapılmasına öncelik verilmiş ve bu vazife için Tophane-i Âmire'ye mensup Mülazım Bahri Efendi uygun görülmüştü.⁵⁷ Yol çalışmalarında zaptiye çavuşları ile taşçıların da görev tanımlanması yapılmış ve bu görevlilerin yevmiyeleri ile ilgili bilgilerin yer aldığı evraklar Anadolu Müfettişi Ali Rıza Efendi'ye gönderilmiştir. Ayrıca yol çalışmaları konusunda tecrübesi bulunan kişilerin de bu ekibe katılması istenmiş bu amaçla Salih Efendi görevlendirilmiştir (BOA, A}MKT.MHM., 270/83, BOA, A}MKT.MHM., 271/17).

⁵⁵ Nizamname kuralları çerçevesinde belirlenen ölçülere göre birinci sınıf yollar, kaldırım olmadan 9 arşın, kaldırım ile birlikte 15 arşın, ikinci sınıf yollar kaldırım 7 arşın, kaldırım ile birlikte 12 arşın, üçüncü sınıf yollar kaldırım 5 arşın, kaldırım ile birlikte 9 arşın, dördüncü sınıf yollar kaldırım 3 arşın, kaldırım ile birlikte 6 arşın genişliğinde olacaktı (Tozlu, 1999: 650).

⁵⁶ Ali Rıza Efendi 1863'te Anadolu'nun Doğu tarafını (Trabzon, Canik, Erzurum, Harput, Diyarbakır, Adana, Maraş) teftiş etmek üzere vazifelendirilmişti (Serbestoğlu, 2015: 9).

⁵⁷ Bahri Efendi için 1500 kuruş maaş belirlenmiştir (BOA, A}MKT. MHM., 273/66).

Başkentle sürekli irtibat halinde olan teftiş heyeti Samsun-Amasya arasında yol çalışmalarına başlanması için çaba sarf etmiş, yol çalışmaları için gerekli evrakların bir kopyasını İstanbul'a göndermiştir. Samsun Amasya arasındaki yol Anadolu'nun Bağdat'a doğru uzanan Orta Kol'a bağlanmaktadır. Buna bağlı olarak bu yolun bozuk yerlerinin tamir edilmesi ve yol düzenleme çalışmalarının hızlandırılması için Samsun tarafından faaliyetlere başlanmıştır. Amasya Mutasarrıflığı'na da çalışmaların içeriği hakkında bir yazı gönderilmiştir. Ali Rıza Efendi tarafından Ali Namık Efendi⁵⁸ nafia kurallarına uygun olarak yolların keşfini yapmak üzere Samsun'a gönderilmiştir. Samsun'dan Amasya'ya kadar düzenlenecek yolun bozuk olan kısımlarının onarılmasından sonra yol açma çalışmalarına nafia kaidelerine uygun olarak başlanılmış olup Amasya Mutasarrıflığı tarafından da yolun tamamlanması için bir hareketliliğe neden olmuştur. Artık her iki taraftan da bu yolun birbirine kavuşması için girişimler yapılmıştır. Gerekli araçlar, işçiler ve memurlar temin edildikten sonra sürece hız kazandırılmıştır (BOA, İ.DH., 509/34670). Aşağıdaki tabloda ihtiyaç listesi belirlenmiştir:

Tablo 8. Samsun – Amasya Yol Çalışmalarında Gerekli Olan İhtiyaç Listesi ve Yapılacak Yol Güzergâhı

	Kol	At	Amel e	Taşçı ve Lağımçı Ustası	Kaz ma	Kürek	Külünk	Bal ta	Bel	Saban	Lağım Takımı	Memur	Kâtip	Süvari
Samsun'dan Kadamut Mezarlığı'na Kadar	1	20	100	10	50	50	20	10	10	25	2	1	1	1
Mezarlık ile Mamur Dağı'na Kadar	1	20	100	10	50	50	20	10	10	25	2	1	1	1
Mamur Dağ'ından Çakallı Han'ına Kadar	1	20	100	10	50	50	20	10	10	25	2	1	1	1

⁵⁸ Önceden Ebniye-i Hassa Müdürlüğü'nde görev yapmış olan Ali Namık Efendi, hendese bildiği için bu vazifeye uygun görülmüştür (Serbestoğlu, 2014: 121). ; Ali Namık Efendi'ye yolluk ve 750 kuruş maaş verilecekti (BOA, A}MKT. MHM., 273/66).

Tablo 8 'in devamı

	Kol	At	Amel e	Taşçı ve Lağımçı Ustası	Kaz ma	Kürek	Külünk	Bal ta	Bel	Saban	Lağım Takımı	Memur	Kâtip	Süvari
Çakallı Han'ından Kavak'a Kadar	1	20	100	10	50	50	20	10	10	25	2	1	1	1
Kavak'tan Son Hududu Karadağ'a Kadar	1	20	100	10	50	50	20	10	10	25	2	1	1	1
Toplam	5	100	500	50	250	250	100	50	50	125	10	5	5	5

Belirlenen ihtiyaçlar yeterli gelmezse mahalli hükümetten tekrar istekte bulunulacaktı. Çok eskilerden kalma ve çok sarp olan bu yol üzerinde uçurum gibi olan kenar kısımlara duvar oluşturacak büyük taşlar dizilecekti. Ayrıca bu işlem yapıldıktan sonra ise gerekli yerlere odundan ya da kârgir olarak köprüler inşa edilmesine karar verilmişti (BOA, İ.DH., 509/34670). Ayrıca 200 adet taşçının katkılarıyla iri kayalıkların bulunduğu bölgelerde kayalıkların kırılması için barut kullanılmıştır (BOA, A}MKT.MHM., 274/32). Bu şekilde her türlü zarar ve tehlikeden uzaklaştırılarak Samsun-Amasya yolu için sağlam bir zemin hazırlanmak istenmiştir. Tablo 8 de görüldüğü gibi çalışmalar beş bölüm olarak planlanmış ve Amasya sınırına kadar uzatılmıştır. Ancak yol çok sarp bir yer olması ve zeminin bozuk olması nedeniyle çalışmalara çok gayretler gösterilmesine rağmen çabuk bozulmuştur. İlerleyen zamanlarda bu güzergâhın tekrar düzenlenmesi gündeme getirilmiştir (Serbestoğlu, 2015: 35-42).

3.1.2. Amasya Karayolu

19. yüzyıla gelindiğinde malî durumlar nedeniyle yeni yolların yapılamaması, mevcutların ise hayli bozulmuş olması nakliye işlerine de etki etmiş, bunun sonucunda Anadolu'nun sahile uzak iç kesimlerinde bulunan çiftçinin ürettiği mahsulünü kıyı bölgelerine ulaştırması zorlaştırmıştır. İki üç günde gidilebilecek yerlere sekiz on günde gidilebilmiştir. Bu uzun süren yolculuk tüccarlar ve binek hayvanlarını çaresiz bıraktığından bazı hayvanlar yolculuk sırasında telef olmuştur (BOA, İ.DH., 509/34670). Orta Karadeniz'in iç kesiminde çevre illerle ticarî ilişkileri bulunan Amasya Sancağı da bu

durumdan etkilenmişti. Nitekim Anadolu Orta Kol Güzergâhı'nda⁵⁹ bulunan Amasya yolu, hem Amasya'yı hem de Tokat'ı Samsun Limanı'na bağlaması bakımından önemlidir. Yine aynı şekilde Turhal, Yozgat, Kırşehir'i Samsun'a bağlayan yol da Amasya'dan geçmekteydi. Ankara ticaret yolu, Çankırı ve Kastamonu yolları da Amasya'nın kazalarından Merzifon ve Gümüşhacıköy'den geçerek Amasya'da birleşmekteydi (Bakır, 2019: 52-112).

Amasya'da yapılan teftiş neticesinde, ana ticaret yollarının (özellikle Sol ve Orta Kol'un) birleşim noktası olan Amasya'nın liman bağlantısını sağlayabilmek için Samsun ile arasındaki şosenin tamamlanması kararı alınmıştır. Sadece bu iki şehir arası değil sancaktan sancağa, kazadan kazaya, köyden köye, mahalleden mahalleye ve mahalleler içinde bahçelerden bahçelere kadar tüm yolların düzenlenmesi hedeflenmiştir. 1861'de yayınlanan Turuk (Yol) Nizamnamesi de bütün Osmanlı vilayet ve sancaklarına ulaştırılmıştır (BOA, İ.DH., 509/34670). Ancak nizamname Amasya Sancağı'na gönderilmemişti. Amasya ziyaretinde bulunduğu sırada şehir idare meclisinde nizamnamenin ulaşmadığını öğrenen Ali Rıza Efendi Samsun'a döndükten sonra nizamnameyi hazırlayıp göndereceğini dile getirmiştir. Müfettiş Ali Rıza Efendi Amasya kent meclisinde yaptığı konuşmasında yol çalışmalarında Amasya halkının desteğinin önemine de vurgu yapmıştır. Nihayetinde yolların düzenlenmesinin en çok Amasya halkına fayda sağlayacağı ifade edilmiştir (Serbestoğlu, 2018: 120).

Yol nizamnamesinin Amasya'ya ulaştırılmasından sonra nizamname usulüne göre bir yol düzenlenmesi yapılmıştır. Buna göre Canik sancağı sınırı Karadağ'dan Amasya merkeze kadar olan güzergâhta yol genişliği 12 arşın olacaktı. Ancak bu yol üzerinde dar olup genişletilmesi mümkün görünmeyen kısımlarda ise genişliğin 8 arşın olacağı belirtilmiştir. Yol üzeri ve etrafı düzenlenecek, uçurumların olduğu yerlere korkuluk yapılacak, köprü gereken yerlere de köprüler inşa edilecekti (Serbestoğlu, 2014: 123). Amasya'dan Sivas'a kadar olan yolun düzenlenmesi yapılırken oluşturulan haritada yol güzergâhı Bayezid Cami bahçesinin arkasından geçirilmiştir (BOA, MVL, 719/109).

⁵⁹ Anadolu Orta Kol Güzergâhı'nda bulunan yol takibi şu şekildedir; İstanbul- Üsküdar'dan başlayarak Gebze, İzmit, Bolu, Tosya, Amasya –Merzifon, Tokat, Sivas, Malatya, Harput, Diyarbakır, Nusaybin, Musul, Kerkük yolu üzerinden Basra'ya ulaşıyordu (ÇETİN, 2017: 202).

Yol çalışmalarına hız kazandırılması amacıyla köy halkının da aktif olarak katılımının sağlanmasına çalışılmıştır. Köy halkı mahsullerini topladıktan sonra yol çalışmalarında yer alması planlanmıştır (BOA, A}MKT.MHM., 281/77). Memurlar, okullarda çalışan öğretmenler, imamlar, papazlar dışında 18-60 yaş arasında bulunan herkes varsa yük hayvanlarıyla birlikte yol çalışmalarına katılacaktı. Kanunen sene içerisinde 4 gün çalışma koşulu bulunuyordu (Serbestoğlu, 2018: 123). Hem Amasya halkı hem de görevlendirilen işçilerin katkı sağlayacağı yol çalışmalarında işçilerin kalacakları çadırların da hazırlanması için talimat verilmişti. Ali Rıza Efendi ameleler için kurulacak 50 adet çadırın, arsası ve ücretleri belirlendikten sonra kısa sürede Amasya'ya ulaştırılmasını istemiştir (BOA, A}MKT. MHM., 281/55).

Amasya yolu çalışmalarını hızlandırmak amacıyla her kazadan ikişer üyenin katılımının sağlandığı bir komisyon oluşturulmuştur. *Tarik-i Muhtelit Komisyonu* başkanlığına getirilen Hacı Mehmed Ağa⁶⁰ aynı zamanda yol çalışmalarına katılmayanlardan alınacak bedelleri toplamak ve bu toplanan bedellerin kullanılacağı alanları organize etme sorumluluğunu da üstlenmiştir. Bu hazırlıklardan sonra üç noktadan Amasya yolu çalışmalarına başlanmış ve Samsun yolu üzerinden getirtilen çadırlardan iki tanesi komisyon başkanı için tahsis edilmiştir. Çalışmaların yapıldığı her bir noktaya ise ameleler için 12 şer çadır kurulmuştur (Serbestoğlu, 2018: 124-125).

Amasya yolu çalışmalarına yeni mühendis atamaları da yapılmıştı. Samsun – Amasya yol çalışmalarının yapıldığı Amasya tarafında 7 mühendis istihdam edilmiştir (BOA, MVL, 696/60). Amasya ve Samsun'da yapılmakta olan yol çalışmalarında vazifelendirilecek kişiler için önceden de dilekçeler gönderilmiştir. Samsun'da liman inşası bir şirketin sorumluluğuna verilmesi gündeme gelince memur tayinleri meselesi ertelenmişti. Ancak yol çalışmalarının uzamaması için tayinlerin ivedilikle yapılması gerekiyordu. Uzunca bir süre Amasya'da yol çalışmalarının başında bulunan mühendis Abdi Efendi çalışmaların ilerlemesine muvaffak olamamıştı. Onun yerine Samsun'da ikamet eden Mösyö Kosic 800 kuruş yol harcırahı ve 1500 kuruş maaşla kondüktör olarak

⁶⁰ Ancak bir yıl içerisinde bir görev değişikliği yapılmıştı. Komisyon reisi olarak atanan Hacı Mehmet Ağa'nın 750 kuruş maaş ile vazifelendirildiği yere Âsâkir-i Nizâmiye-i Şâhânelerinden emekliye ayrılmış olan Binbaşı İzzet Ağa'nın atamasının yapıldığı yazı ile bildirilmişti. Hacı Mehmed Ağa'nın başka bir vazifede iken işlerinin uzaması bu görev değişikliğin nedeni olarak açıklanmıştır (BOA, İ.MVL., 516/23255).

atanmıştır. Yolların başmühendisliğine de Mösyö Abramavic 3000 kuruş maaş ile görevlendirilecektir. Sonradan bir kondüktörün yeterli gelmeyeceği düşünülerek 1000 kuruş maaş ile ikinci bir kondüktör alımı yapılacağı belirtilmiştir (BOA, İ.MVL, 578/25938). 1000 kuruş harcırah ve görev yerlerine ulaşmalarından itibaren 2.500 kuruş maaş ile Abramoviç Sivas yolu başmühendisliğine; eski maaşı olan 1.000 kuruşun 1.500 kuruşa yükseltilerek Petrosky'nin mühendis muavinliğine; 800 kuruş harcırah alacak olan Mösyö Kosiç'in mühendislik ve asker maaşından başka 1.500 kuruş maaş ile Abdi Efendi'nin yerine kondüktör olarak, 1.000 kuruş aylık ve 600 kuruş harcırah ile Mülazım Necip Efendi, yine 600'er harcırah ve 1.000'er kuruş maaş ile Lemyoski ve Şebretor'un kondüktörlük görevlerine tayin edilmelerine karar verilmiştir (BOA, A}MKT.MHM., 414/30).

Amasya yolları üzerinde yapılan imar faaliyetlerinde güvenlik ve asayişin sağlanması için askerlerin istihdamı gerekli olmuştur. Güvenli bir çalışma ortamı olabilmesi için yol çalışmalarında zaptiye memurları ve çavuşların atamaları yapılmıştır (Serbestoğlu, 2016: 877).⁶¹

Yol çalışmalarında güvenlik konusu gibi malzeme temini de komisyonu en fazla düşündüren meselelerden biri olmuştur. Nitekim 19. yüzyılın özellikle ikinci yarısında başlatılan imar faaliyetleri için devlet hazinesinden yeterli bütçe ayrılamamıştı. Ülkenin içinde mali durum ortadaydı. Nafia Nezareti imar faaliyetleri için ayırdığı bütçe dışında malzeme ve işçiler için ödenek temin edebilmek için yollardan, geçitlerden ve köprü geçişlerinden topladığı rüsum-ı mürûriye ile bütçe geliri oluşturmuştur (Çetin, 2017: 72). Amasya yolu çalışmalarında Amasya halkının desteğinin yanında farklı usullerde para temini de yapılmıştır. Genel olarak Amasya halkı çalışmalara katılmıştı ancak çeşitli sebeplerle çalışmalara katılmayan kişilerden ceza bedeli alınmıştır (Serbestoğlu, 2018: 126-127).⁶²

⁶¹ 13 Ağustos 1863'te Topçu Tabur Kâtibi Emin Efendi, Topçu Yaver Paşası Hacı Ali Ağa, Topçu Mülazım Seyid* Ağa, topçu çavuşlarından Ahmed Çavuş ve Arif Çavuş atanan güvenlik personellerinden bazılarıdır (BOA, A}MKT.MHM., 273/5). 1867'de ise baş komiserliğe 1200 kuruş maaş ile Arif Efendi tayin edilmişti (BOA, İ.MVL, 578/25938).

⁶² Toplanan ceza bedeli 95.364 kuruştur. Yol yapım çalışmalarında at arabalarının tamir masrafları, kürek, balta, kazma, el arabası ve sair malzemeler, komisyon odaları ve işçiler için yapılan harcamaların toplamının 37.443 kuruş olduğu, Lâdik ve Havza Kazalarının harcamaları da eklendiğinde bu miktarın biraz daha üzerine çıkacağı anlaşılmıştır. Yine de hesap edildiğinde toplanan 95.364 kuruş ceza bedeli bu miktarın bir

Amasya – Samsun yolu bitirildikten sonra birinin Samsun’da olduğu anlaşılan yabancı tüccarlar belirtilen yol üzerinde işletmek üzere araba şirketi kurmak istemişlerdir. Böyle bir şirketin kurulmasıyla bölge halkı açısından faydalı olacağını bildiren Amasya’nın itibarlı tüccarları bu kurumun tesisine Amasyalıları olarak katkı sağlayacaklarını belirtmişlerdi. Ancak ileride yapılacak demiryoluna engel teşkil edip etmeyeceği tekrar değerlendirilmiştir (BOA, MVL, 697/38). İlerleyen dönemde Samsun-Amasya yolu üzerinde demiryolu yapımı planlandığı için aynı talepler demiryolu yapıldıktan sonra da olacaktı. Dönemin Mutasarrıfı Ziya Paşa bu tüccarların isteklerini bir süreliğine askıya alarak ileri bir tarihte değerlendirilebileceğini belirtmiştir (Serbestoğlu, 2018: 128).

1865’te yol çalışmalarını takip eden Ziya Paşa Samsun ile Samsun-Amasya sınırında bulunan Karadağ arasında yapılan yolu pek fazla beğenmemiş ve Amasya’da çokça emek verilerek yapılan yolun ziyan olmasından duyduğu kaygıyı dile getirmiştir. Bu süreden sonra yol çalışmalarına biraz ara verilmiş, 1867’de tekrar devam edilmek istenmişse de o zaman zarfında yol çalışmaları için gerekecek ihtiyaçlar için yapılan hesaplar yüksek bulunmuş ve çalışmalar ileri bir tarihe ertelenmiştir. (Serbestoğlu, 2018: 128). 1871 yılına gelindiğinde Amasya yol çalışmalarının tamamlanması için 370.402 kuruşluk bir ödenek gerekli olduğu anlaşılmıştır. Nafia Nezareti’nin imar çalışmaları için ayırdığı 5 milyon kuruşluk bütçeden vilayete 100.000 kuruş ayrılmıştı. Nezaret tarafından bundan daha fazla ödeme yapılamayacağı belirtildiğinden 1871 senesinde yapılacak çalışmalarda onarımların sadece lüzumlu olan kısımlarının bitirilmesi kararı alınmıştır (BOA, İ.ŞD., 22/935). Ancak bu tarihten sonra ülke genelinde demiryolu hat döşeme çalışmalarının hızlanması ile birlikte karayollarının da modern ve daha kullanışlı hale getirilmesi, yol açma çalışmalarının arttırılması gereklilik kazanmıştır. Diğer taşra şehirlerinde olduğu gibi Amasya Sancağı’nda da karayolları, şoseler açılmaya devam etmiştir. 1884 yılı sonuna kadar Amasya Sancağı ve kazalarında 160 km şose yol, gerekli yerlere köprü ve menfez inşası yapılmak suretiyle açılmıştır. Yine 1885 ve 1886’da Havza-Köprü-Kastamonu arasında 60 km, Lâdik- Samsun arası 15 km, Osmancık-Kastamonu arası 40 km yol yapılması ise proje halindeydi (Uzundal, 2017: 288-289).

hayli üzerinde kalmıştır. Yol masraflarından fazla kalan miktar mal kalem memuruna teslim edilecekti. Serbestoğlu’nun 19.Yüzyılda Amasya Sancağı adlı çalışmasında detaylarıyla yer verilmiştir (Serbestoğlu, 2018: 126-127).

19. yüzyılın sonlarına yaklaşıldığında ülkenin gerek merkezinde gerekse taşra şehirlerinde yol çalışmalarına çok fazla önem verildiği gözlemlenmiştir. Özellikle ticarî hareketliliğin arttırılması yönünden liman şehirlere yakınlığı bulunan şehirlerde nakliye masraflarını en aza indirebilmek adına çeşitli çözüm arayışlarına girilmiştir. Ticaretin aksamasına neden olan yüksek nakliye masraflarının son bulması için sahilden iç bölgelere doğru yollar inşa edilmesi gerektiğini içeren talep yazıları mevcuttu (BOA, Y.EE, 11/5). Bir liman şehri olan Samsun ve Sivas Vilayeti arasındaki yol güzergâhının ortasında bulunan Amasya 19. yüzyılda olduğu gibi önceden de ticari ağların geçiş noktasında bulunduğu önemli bir şehirdi. Buna bağlı olarak Samsun'dan başlayarak bu şehrin ortasından geçecek olan sağlam ve kullanışlı yapılacak şose yol önem arz etmekteydi. Halil Rifat Paşa'nın Sivas Valiliği döneminde talep edilen şose yol 1885'te tamamlanmıştır (Uzundal, 2017: 290-291).⁶³ Ancak 1893'te Amasya -Tokat arasındaki yol çok bozulmuş olduğundan bataklık içinde kalmıştır. Yolun büyük bir bölümünde yolculuk yapmak güç hale gelmiştir (BOA, DH.MKT., 2031/105).

Anlaşıldığı üzere Amasya Sancağı'nda öteden beri var olan yollar 19. yüzyılda tamamlanmak üzereyken belli kısımları tekrar tamire muhtaç hale gelmiştir. 1899 yılı sonunda sancak ve kazalarında yapımı tamamlanan yol 396 km olduğu bilinmekle beraber 20. yüzyıl başlarında Amasya Sancağı'nın komşu illeriyle olan bağlantılarını sağlayacak yolların bir kısmının tamamlanmadığı görülmüştür. Özellikle Merzifon ile Mecitözü arasındaki şose yolun tamamlanması için çok çaba sarf edilmiş olmasına rağmen bitirilememiş ve bu durum ilerleyen dönemde Mecitözü Kazası'nın Amasya Sancağı'ndan ayrılma nedenlerinden biri olmuştur (Uzundal, 2017: 295-296).

Sonuç olarak ticari bağlantıların kesiştiği noktada bulunan Amasya yolunun yapımına Samsun'dan başlayarak planlanmış ve çevre illerle iyi bir yol ağı kurulabilecek şekilde projelendirilmiştir. Yol çalışmalarına Ziya Paşa'nın Amasya Mutasarrıflığı döneminde ve müfettiş Ali Rıza Efendi'nin öncülüğünde olağanüstü bir çaba ile başlanmış, ancak bu kişilerin görev süreleri tamamlandığında çalışmaların hızı yavaşlamıştır. İlerleyen

⁶³ Şose yol çalışmalarına çok önem veren Halil Rifat Paşa'nın 1882 senesinde Sivas Valisi olarak atandığı dönemde 1883 ve 1885 yılları arasında Samsun'dan başlayarak Amasya, Sivas'ı da içerisine alan ve oradan Malatya'ya kadar uzanan ve üzerinde çokça köprü, menfez inşası bulunan 410 km yolu şose olarak yaptırmıştır. Bağdat Yolu güzergâhı olan bu yol yapıldıktan sonra Amasya – Sivas arasında ulaşım daha kolay olabilmektedir (Uzundal, 2017: 290-291).

zamanda ise Sivas'a atanan vali Halil Rıfat Paşa döneminde Samsun-Amasya-Sivas şose yolu tamamlanmış hatta Malatya'ya kadar uzatılabilmektedir.

Samsun-Amasya-Tokat yolunun bazı kısımlarının yapım aşamasında iken bazı kısımlarının ise yapımı tamamlandıktan zaman zaman tamire muhtaç hale geldiği anlaşılmıştır. Yolların kısa süreler içinde kullanılamaz hale gelmiş olmaları elbette teknik personel eksikliği, elverişsiz coğrafi şartlar ve bakımsızlık ile açıklanabilir. Malzeme temininde genellikle bir sıkıntı yaşanmadığı ancak asıl sorunun bütçede yani uygun araç-gereç ve malzemeyi satın alacak parasal kaynağı bulmakta olduğu gözlemlenmiştir. Bununla birlikte Amasya örneğinde Osmanlı şehirlerinin diğer kazalar, sancaklar ve uluslararası ticaret güzergâhlarıyla yol bağlantılarının yeterliliği ekonomik gelişim için gerekli görülmüştür. Bu gerçeğin modernleşme çağında gerek Osmanlı toplumu ve gerekse yöneticileri tarafından yeterince anlaşılmış olduğu fark edilmektedir. Amasya Mutasarrıfı Ziya Paşa, müfettiş Ali Rıza Efendi ve Sivas Vilayeti Valisi Halil Rıfat Paşa'nın olağanüstü gayretleri ve icraatları bu bilincin yansımaları olarak karşımıza çıkmaktadır.

3.1.2.1. Demir Yolu Projesi

Tanzimat'ın ilanından sonra Tanzimat devlet adamları devletin daha mamur bir hale getirilmesi için padişah Sultan Abdülmecid'in de yer aldığı bazı toplantılar gerçekleştirmişlerdir. Sultan Abdülmecid Avrupa'da tesis edilen demiryollarının aynısını ülkesinde görmek istemiştir. Ancak hem bütçe sorunu vardı hem de teknik personel yetersizdi. Gelineen noktada yabancı şirketlere ihale usulü ile demiryolu yaptırmaktan başka çare kalmamıştı (Gupoğlu, 1995: 234-235). İç bölgelerin limanlara bağlanması ve ticarî ürünlerin aktarımının kolay biçimde gerçekleşmesi için ulaşım imkânlarının iyileştirilmesi hayati derecede önemliydi (Akyıldız, 2019: 155-158). Amasya'nın da içerisinde bulunduğu Bağdat Demiryolu Projesi, Osmanlılar yönünden bakıldığında devlete hem ekonomik hem askerî anlamda büyük katkılar sağlayacaktı (Taşdemir, 2018: 1-12). Diğer taraftan taşra şehirlerinde döşenecek demiryolları ile merkezin taşra üzerinde hâkimiyeti güçlenecekti. Ayrıca uzak şehirlerin denetimi kolaylaşacak, vergiler daha rahat toplanacak, güvenlik zafiyeti ortadan kalkacaktı (Uzundal, 2017: 298).

Samsun limanını başlayıp Amasya üzerinden diğer Anadolu şehirlerine bağlayacak demiryolu projesi için ilk fikirler 1870'li yıllarda ortaya atılmıştı. Nitekim Temmuz 1873

senesinde Samsun-Sivas güzergâhında bir ray hattının döşenmesi düşünülmüş ancak çeşitli nedenlerle bu proje hayata geçirilememiştir (BOA, A\MKT.MHM., 452/25). Bağdat Demiryolu Projesi kapsamında olup Samsun'dan başlayarak Amasya'ya ve oradan da Sivas'a kadar ulaşacak olan demiryolu için 28 Nisan 1883 tarihli bir belgeden ihale açıldığı anlaşılmaktadır. Üç sene içerisinde bitirilmesi planlanan inşaatın ihalesi için bazı şartlar belirlenmiştir. Ancak bu proje de gerçekleşmemiştir (BOA, Y.A.RES., 20/1). Amasya'dan geçecek olan demiryolu ihalesi süreç içerisinde bazı yabancı şirketlerin ilgi alanına da girmiştir. Bu çerçevede Kasım 1888'de Almanya Konsolosu ve bir Alman şirketine bağlı iki uzman, Köprü Kazası'ndan yola çıkarak Boyabad istikametine keşif yapmışlardır. Uzmanların Köprü-Boyabad demiryolu hattını, Kastamonu yolu ile; Tosya Çekili-Ankara demiryolu hattını ise Sivas ve Amasya ile birleştirmek istedikleri öğrenilmiştir. Ancak sonradan bu şirketin resmî statüsünün bulunmadığı anlaşılmıştır (BOA, Y.PRK.UM.,13/58). Samsun-Amasya-Sivas demiryolu hattı için bir başka ihale talebi de Abdurrahman Efendi ve arkadaşı tarafından 1910'da yapılmıştır (BOA, DH.MUİ., 87/19).

Görüldüğü üzere Bağdat Demiryolu Projesi kapsamında bulunan Samsun-Amasya-Sivas demiryolu hattı için 1910 yılına kadar pek çok şirket taleplerde bulunmuştur. Ancak 1902'de başlatılan Bağdat Demiryolu Projesinin uzaması, Amasya demiryolu hattının döşenmesini de geciktirmiştir. Nitekim çeşitli anlaşmazlıklar ve tartışmalar sebebiyle 8 sene içerisinde bitirilmesi gereken proje Birinci Dünya Savaşı'na kadar uzamıştır. Savaş başladığında ise hattın sadece Anadolu kısmı bitirilebilmiştir (Çelik, 2012: 47). Anadolu kısmında bulunan Amasya'nın da içerisinde bulunduğu Samsun-Bağdat Demiryolu hattı inşasına 1911 yılında başlanmıştı. Ancak I. Dünya Savaşı'nda çalışmalar durdurulmuş, savaştan sonra tekrar devam edilmiştir (Elmacı, 2010: 118). Karadeniz'i Bağdat'a bağlayacak olan demiryolu projesi uzun süre gündemi meşgul etmiş, mukaveleler imzalanmış, şartnameler de hazırlanmış olmasına rağmen 1911'e kadar hayata geçirilememiştir. Nihayetinde 1911'de başlanan demiryolu hattının inşası malî sorunlar başta olmak üzere I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi nedeniyle sekteye uğramıştır.

3.1.3. Köprü - Menfez İnşa Çalışmaları

Yol geçişlerinde engel teşkil edecek akarsular, çukur alanlar, demiryolları, çaylar ve derelerin olduğu bölgelerde inşa edilen ahşap, kârgir, taş, demir ya da tuğladan yapılan

bağlantı yollarına *köprü* adı verilmektedir. Teknolojinin gelişkin olmadığı ve imkânların kısıtlı olduğu dönemlerde yol geçişlerine mani olan yerlere iri tahta veya büyük kaya parçaları konulmak suretiyle ilkel yöntemlerle köprü işlevi sağlanmaya çalışılmıştır (Çeçen, 2002: 252-255). Akarsuların geçişe engel teşkil ettiği yerlerde de karşıdan karşıya zincir, halat gibi malzemeleri bağlamak suretiyle *asma köprü* adı verilen köprüler kullanılırdı. Bu yöntem zamanla geliştirilerek taş, ahşap gibi malzemelerle yere sabitlenebilen köprüler inşa edilmiş ve bu şekilde ulaşım daha kolay hale getirilmiştir. Osmanlılar zamanında ortasından ırmaklar akan pek çok şehir, köy, kasabada ve savaş zamanında ise geçiş güzergâhlarında köprüler inşa edilmiştir. Köprüler genellikle taş malzeme kullanılarak yapılmıştır. Ancak ahşap malzeme kullanılarak inşa edilmiş olanları da vardı (Özkök, Azsöz, Erşan, 2015: 129-130). Klasik dönem Osmanlı imar faaliyetlerinde köprü yapım ve tamir işlevini *derbentçilik* adında bir kurumun kapsamı içerisinde bulunan *köprücüler* üstlenmiştir. Bu kuruma mensup olanların bulundukları bölgelerde asayişten sorumlu olmak gibi görevleri de vardı (Halaçoğlu, 1994: 162-164). Yolların bakımı ve köprülerin inşaatlarına dair sorumlulukları olan bu görevliler bazı vergilerden muaf olmuşlardır (Orhonlu, 1984: 27).

Ortasından ırmaklar akan ve vadi şehir konumunda olan Osmanlı şehirlerinde daha fazla köprüler yapılmış, gerekli görülen yerlere de menfezler inşa edilmiştir. Bir vadi şehir özelliği taşıyan Amasya Sancağı'nda da köprüler inşa edilmiş, muhtelif dönemlerde tamire muhtaç olanlar da onarılmıştır (Halaçoğlu, 1994: 162-164). Amasya'nın ortasından akan Yeşilırmak üzerinde mevcut köprülerin sayısı altıdır. Dördü kar-gir, diğer ikisi ise ahşaptan yapılmıştır. Hüseyin Hüsametdin Efendi *Amasya Tarihi* adlı eserinde bu köprülerin kimler tarafından inşa edildiği ve onarım durumları hakkında bazı bilgiler aktarmıştır. Buna göre *Çalan Köprü*'nün Danişmentlilerden İltekin Gazi tarafından inşa edildiği sanılmaktadır. Şamlar mahallesinde Kumacık Hamamı'nın önünde bulunan *Kuş Köprü* ise taştan yapılmış ve oldukça sağlamdır. Banisi Selçuklu Sultanı Sultan Mesut'un annesi Hundî Hatun'dur. Sultan Bayezid Camii'nin batısında bulunan *Meydan Köprüsü* de Amasya Emiri Şadgeldi tarafından kârgir olarak inşa edilmiştir. Çok sayıda depreme direnç gösterdiği halde ne yazık ki 1825'te Yeşilırmak'ın taşkını karşısında yıkılmaktan kurtulamamış ve 1828'de yeniden inşa edilmiştir. Sultan Bayezid Medresesi önünde bulunan *Mağdinus Köprüsü* ahşap bir köprü olması sebebiyle sık sık tamire ihtiyaç duymuştur. Hükümet binasının

yakınlarında bulunan saat kulesinin önündeki köprü ise *Helkıs Köprüsü*'dür. Ne zaman yapıldığı bilinmeyen Helkıs Köprüsü halk tarafından *Hükümet Köprüsü* olarak zikredilmiştir. Bu köprü de inşa edildikten sonra birkaç defa yenilenme ihtiyacı duymuştur. Kızlar Sarayı ile aynı hizada bulunan ve Pontuslar döneminden itibaren varlığını koruyan *Alçak Köprü*, inşa edildikten sonra zamanla alçaldığı için bu ismi almıştır. Çok eski bir zamanda yapıldığı halde tamire gerek görmemiş olan köprünün, 19. yüzyıla gelindiğinde ırmağın yükselmesiyle yenilenmesi zaruri hale gelmiştir. Amasya Mutasarrıfı Ziya Paşa döneminde köprünün üzerine ahşap bir köprü yapılmış ama o da taşkına dayanamamış ardından üzerine tekrar yeni bir ahşap köprü inşa edilmiştir (Yaşar, 2007: 41-43). Amasya Sancağı kaza ve köylerinde Yeşilırmak'a bağlanan çaylar üzerinde başka köprüler ve menfezler de inşa edilmiştir. Çeşitli zamanlarda bu köprülerin bazılarının onarımı yapılmıştır.

Amasya Sancağına bağlı Köprü Kazası'nda İstaloğ adında bir çay üzerinde bulunan köprü Osmanlılar zamanında uzun süredir harap olarak beklemekteydi. Yeniden inşa edilmeyi bekleyen bu köprü üzerinde zaman zaman kazalar meydana gelmiş birçok kişi suya kapılmış ve pek çok hayvan da telef olmuştur. 1858'de Calman Köyü sakinlerinden *Hasan Kethüda Efendi* köprünün tamiri için çalışmalar başlatmıştı. Ancak köy hane sahiplerinden bir kişi köprünün aşağısında bulunan su yatağını köprünün yukarı kısmına çevirerek köprü inşasına engel olduğundan suyolunun değiştirilmesi gerekmiştir. *Hasan Kethüda Efendi* konuyu valilik makamına taşımıştır. Mahkemece yürütülen soruşturma sonrasında suyolunun değiştirilmesinin ortaya çıkardığı zarar anlaşılmış ve köprü inşaatının yapılmasına izin verilmiştir. Ayakları kârgir üst döşemesi ahşap olacak şekilde köprü inşası tamamlanmış, borçları da bitirilmiştir. Açılış gününde ise köy halkı ve civar köylerden kişilerin de bir arada bulunduğu bir tören düzenlenerek dualar edilmiş, kurbanlar kesilmişti. Böylece köprünün inşası için girişimlerde bulunan *Hasan Kethüda Efendi* köprüyü ilk yapıldığı zamanki hüviyetine kavuşturmuştur (BOA, MVL, 612/38).

Köprüleri tamire muhtaç hale getiren en önemli nedenlerden biri zamana yenik düşmeleri ise diğer bir sebepte sel felaketlerine maruz kalmalarıdır. Amasya'da 1863'te meydana gelen sel felaketinde şehir merkezinde bulunan Helkıs Köprüsü tamire muhtaç hale gelmiştir. Selin ardından harap olan mahallerin durumu Amasya idare meclisinde görüşüldükten sonra bir tutanak ile merkezî hükümete iletilmiştir. Meydana gelen sel önce

şehre bir saat mesafede Vermiş Karyesi'nde oluşmuş ve oradaki sel suları taşarak şehir halkının iç içe yaşadığı kent merkezine kadar ulaştıktan sonra bazı haneler, dükkânlar ve bir de camiye harap etmişti. Sel felaketinden şehir merkezinde bulunan Helkıs Köprüsü de etkilenmiş harap olmuştu. Selağzı bölgesindeki sel felaketinde zarara uğrayan yerlerin zararlarının telafisi için yetkili makamlara yazılar yazılmıştır 4 Mart 1863 (BOA, İ.MVL., 482/21868).

Amasya'nın Erbaa Kazası'nda bulunan ve ne zaman yapıldığı bilinmeyen Boğazkesen Köprüsü de zamana yenik düştüğünden bakıma ihtiyaç duyulmuştur. Köprü'nün ayaklarının olduğu kısmı kârgir, üst kısmı ise ahşaptan yapıldığından yıllar geçtikçe yapısında bozulmalar meydana gelen köprü üzerinde ciddi yarıklar oluşmaya başlamıştır. Tamiri için yapılan ihale sonrasında mal sandığından karşılanacak olan onarım ücreti 1500 kuruş olarak tespit edilmişti. Keşif defteri hazırlıklarının tamamlanmasından sonra ihalesi Hasan Paşa ve oğlu Mustafa Usta'ya verilen köprü'nün onarım ve iyileştirme çalışmalarının 20 Ekim 1871 tarihinde başlatılmasına karar verilmiştir (BOA, ŞD.,1782/47). Ancak Boğazkesen Köprüsü tamirinin ihalesi yapıldığı halde iş bir türlü yürütülememiştir. Erbaa Kazası'nda yaşayan halk ve tüccar tarafından da ciddi yardımlarla desteklenmiştir. Bu sıralarda köprüye yakın bir bölgede bulunan *Çiftlik Karyesi*'nde bazı asayiş sorunları yaşanıyordu.⁶⁴ Bu sorunlar halktan köprü tamiri için yardım toplanmasını bir süre geciktirmiştir. Dolayısıyla Çiftlik Köyü civarında yaşananlar taşradaki imar faaliyetleri sırasında dikkat edilmesi gereken hassasiyetlerden birisinin de asayiş olayları olduğunu göstermiştir.

09 Mayıs 1873 tarihinde keşif ve işlemler yapıldıktan sonra yeni oluşturulan komisyon tarafından çalışmalar başlatılmıştır.⁶⁵ Tamiri geciktirilen köprü'nün bir ayağı iyice yıkılmaya yüz tutmuş, üzeri ise ahşap olduğu için daha da harap hale gelmişti. Bölge halkının, yolcuların ve çobanların da hayvanları ile karşıdan karşıya geçişlerine hizmet eden köprü artık yıkılmaya yüz tutmuştu. Geçişlerde büyük zorluklar yaşanmaya

⁶⁴ Zabıtalara bölgede kalabilecekleri bir yeri olmadığı için asayiş sorunlarına müdahalesi zamanında yapılamamıştı. *Çamlıbel* adında bir kasabada Çeçen muhacirleri civar köylerde bulunan halkın mallarına gasp ve yağmacılık yapıyor, halka saldırılar düzenliyorlardı (BOA, A}.MKT.MHM., 466/49).

⁶⁵ Halktan toplanan 8000 kuruşun 1510 kuruşu Durucasu Köprüsü için ayrılmıştı. Ancak bu köprü için 860 kuruş kullanılması planlandı. Kalan 650 kuruş ise Boğazkesen Köprüsü onarımı için kullanılacaktı. Ancak Boğazkesen Köprüsü için ayrılan bu paranın yeterli gelemeyeceği bildirilmiş, halktan köprü için tekrar yardım talep edilmişse de Erbaa halkı bu sefer yardım için imtina etmiştir. Hal böyle olunca belediye gelirlerine eklenerek tamiratın tamamlanması fikri ortaya atılmıştır (BOA, A}.MKT.MHM., 466/49).

başlamıştı. Köprüden bir yolcu birkaç yüz koyunu ile geçerken şiddetle gelen suyun akımına kapılmış, koyunları da telef olmuştu (BOA, ŞD., 2886/3).⁶⁶

Amasya Sancağı'nda köprü inşaat çalışmalarının yapıldığı bir başka yer de Zeytun Nahiyesi'dir. Nahiye de ırmak üzerine yarı kârgir bir köprü yapılması gerekli görülmüştür. Mal sandığından 56.000 kuruş köprü inşası için harcanacaktı. Köprü inşaatı tamamlandıktan sonra geçici olarak köprüden geçen kişilerden 10'ar, hayvanları ile geçenlerden 20'şer kuruş alınması düşünülmüştü. Bu tarife hakkında Dâhiliye Nezareti'nden gelen bir yazıda sonradan ortaya çıkabilecek bir tamirat için ücretin sürekli olması gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca Amasya Sancağı Mutasarrıflığı'ndan sözü edilen nehrin derinliği ve eni ile yaz mevsiminde ne miktarda insan ve hayvanın geçeceğinin tespiti hakkında bilgi istenmişti. Daha ziyade satıcı ve pazarcılar geçeceğinden köprüden her hafta 200 kişi ile 100 hayvan geçmesi beklenmekteydi. Daha önce yapılan keşifte 56.000 kuruş olarak tespit edilen inşaa masrafı, yol mühendisi İbrahim Bey tarafından yeniden yapılan keşif sonrasında 125.000 kuruşa çıkarılmıştı. Yapılacak olan köprünün planı eni, boyu, derinliği ayrıntılarıyla incelenerek Vilayet İdare Meclisi'nde değerlendirilmiştir. 80 metre uzunluğunda olmasına karar verilen köprüden Tıyıcı pazarcılar geçeceğinden ancak kışın kullanacaklardır. Yaz mevsiminde ise nehirden geçeceklerdir. Dolayısıyla ücretin tahsili için de bir memur görevlendirilmesi gereği dikkate alındığından hasılatı memur masrafına gideceğinden ücret alınmasına gerek olmayacaktı (BOA, ŞD., 1782/5).

19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde Samsun'dan başlayıp Amasya'ya oradan Sivas'a ve Bağdat'a kadar uzanan yol çalışmaları kapsamında yol üzerinde bulunan tamire muhtaç mahaller, menfezler ve köprülerin genel onarımı yapılacaktı. Bağdat yolunun Amasya ve Tokat dâhilinde bulunan bölümleri ile Harput sınırına kadar olan yolların, şoselerin, köprülerin inşası için amelelerin yollara sevki yapılmış ve gayretle çalışmalar

⁶⁶ 1881'e kadar Amasya Sancağı dâhilinde bulunan Erbaa Kazası bu tarihten sonra Tokat Sancağı'na bağlanmıştı (SVS, 1298: 116-120). Erbaa Kazası'nın yakınında bulunan Yeşilırmak'ın diğer bir kolu Kelkit Çayı üzerine yapılmış olan Boğazkesen Köprüsü'nün yenilenmesi için Erbaa Kazası Amasya Sancağı'na bağlı olduğu dönemde taleplerde bulunulmuştu. Boğazkesen Köprüsü ile yine Erbaa'nın Amasya yolu üzerindeki nehre yardım ödeneği ile yapılmış olan Durucasu Köprüsü'nün Erbaa Kazası'nın Tokat Sancağı'na bağlı olduğu dönemde tamamlandıktan sonra 3 Şubat 1902'de açılışı yapılmıştır (BOA, DH.MKT., 2565/10).

başlamıştı. Turuk ve Meabir İdaresi sorumluluğunda olduğu belirtilen bu çalışmaların bedelinin bir milyon kuruşa yakın olduğu açıklanmıştı. Hazırlanan keşif defteri evrakının sonraki bölümünde Samsun-Amasya yolu üzerinde bulunan bazı köprülerin tamirine dair açıklamalar yer almıştı. Buna göre yapılan işlemlerden sonra görevlerini tamamlayan işçilerin bir süre daha Amasya'da kalması gerekmektedir. Çünkü Samsun Caddesi üzerinde bulunan köprülerin de çoğunun tamire ihtiyacı vardı ve aynı işçilerin bu güzergâhta görevlendirilmesi düşünülmüştü (BOA, DH.MKT., 1920/54). Zaman zaman finansal zorluklar nedeniyle talepler karşılanamamış olsa da 1897 yılının sonunda Amasya Sancağı ve kazalarında 11 menfez ve bir taş köprü inşa edilmiştir. Bununla birlikte yeni onarım ve inşa isteklerinin ardı arkası da kesilmemiştir. Samsun Caddesi'nden Amasya sınırı Karadağ'a, Karadağ'dan Amasya ve Sivas'a kadar olan kısım ve Amasya Kazası Merzifon ile Çorum arası yolların ve köprülerin tamiri Osmanlı bürokratlarının gündemini meşgul etmiştir (Uzundal, 2017: 293-295).

Sivas Vali Vekilliği tarafından Dâhiliye Nezaretine gönderilen 23 Nisan 1913 tarihli bir yazıda Amasya'da bir pazar yeri kurulması ve Amasya şehrinin ortasından geçen Yeşilirmak üzerinde, Hükümet Konağı yakınında bulunan ve zamanla eğilip yıkılmaya yüz tutmuş olan ahşap köprünün demirden olarak yeniden inşasına karar verilmişti. İnşaat masraflarının ise vilayet tarafından karşılanması istenmiştir (BOA, DH.İD., 40/14). Yazıya cevap olarak pazar yeri kurulması ve köprü inşası için masraflara karşılık halktan *duhuliye resmi* adı altında bir verginin alınacağı bildirilmiştir (BOA, DH.İD., 40/14). Yaklaşık bir sene sonra Yeşilirmak üzerine yapılacak köprü için bir ihale açılmıştır. Bilindiği gibi yol çalışmalarında olduğu gibi pek çok imar çalışmasında ihale usulü kullanılıyordu. Yeşilirmak üzerine inşa edilecek köprünün ihalesi kanuna uygunluk yönünden denetlenmiştir. İhaleye son anda iştirak eden Amasya esnaflarından *Ohannes Boyacıyan'ın* daha önce yaptıkları inşa çalışmalarında ihale şartlarına uyum sağlayamadıkları bilindiği için ihale şartlarına gösterilen özenin inşa çalışmalarına başarı ile yansıtılmasının bilinmesi sebebiyle ehil olmayanlara bu gibi işlerin verilmesinin pek uygun olmayacağı belirtilmişti. Devlet çıkarları en üst düzeyde gözetildiğinden ihale sürecinde 300 liralık depozito bedeli alınmıştır (BOA, DH.İD., 186/48).

Akarsu ya da çukur alanlar engeliyle karşılaşan insanların karşıdan karşıya geçişini kolaylaştıran köprülerin inşası, en önemli imar faaliyetlerinden biridir. Bu bağlamda

topluma fayda sağlayan mevcut köprülerin korunması ve onarımı da aynı şekilde elzem görülmektedir. Osmanlı Devleti'nde de köprü yapılmasına ve mevcut köprülerin korunmasına önem verildiği bilinmekle beraber incelediğimiz Amasya Sancağı örneğinde, 19. yüzyılda ve 20. yüzyılın ilk çeyreğinde malî sorunlarla mücadele edilen süreçte, onarıma ihtiyacı olan köprülerin ihale usulü kullanılarak onarıldığı ve bazı tamiratlarda da Amasya halkının desteğine ihtiyaç duyulduğu anlaşılabilmektedir. Ayrıca gerekli görülen yerlerde yeni köprü inşası için vilayete gönderilen talep yazıları zaman zaman karşılığını bulabilmiştir. Ancak Amasya Sancağı'nda bulunan bazı köprülerin onarımlarının geciktirildiğini, bazılarının tamirinin köprü geçişlerinde ölümlerin gerçekleşmesinden sonra yapıldığını belirtmek gerekmektedir.

3.2. Haberleşme: Amasya Sancağı'na Telgraf Hatlarının Kurulumu

Klasik dönem Osmanlı haberleşme sisteminin ana unsuru olan Menzil Teşkilatı 18. yüzyılın sonlarına gelindiğinde artık işlevini yerine getiremez hale gelmiştir. II. Mahmud Dönemi'nde 1824 Menzil Nizamnamesi çıkarılarak bazı düzenlemeler yapılmış fakat bu çabalar bozulan sistemin düzelmesine çare olamamıştır (Çakılcı, 2019: 3). Neticede önemini kaybeden menzil sisteminden sonra 1840'ta Posta İdaresi kurulmuş, (Çetin, 2011: 17-38) takip eden süreçte ise posta merkezleri ve posta yolları açılmıştır. 19. yüzyılın başından itibaren sömürgeci devletler başta olmak üzere Batılı ülkelerde kurulan posta merkezleri ile de denizaşırı haberleşme sistemleştirilmiştir (Demir, 2005: 7 -17). Telgraf ağlarının sisteme dâhil edilmesiyle şehirler, ülkeler, kıtalar arasında güçlü ekonomik ve ticarî ilişkilerin sürekliliği sağlanmıştır (Hobsbawn, 1999: 129). Böylelikle sınırları olmayan bir iletişim dünyası ortaya çıkmıştır (Hobsbawn, 2009: 47-48). Haberleşme açısından bakıldığında çağın en önemli icatlarından biri olarak görülen telgraf, ilk zamanlar diğer bazı yenilikler ve buluşlarda olduğu gibi savaşlarda bir ihtiyaç olarak ön plana çıkmıştı. Nitekim her açıdan incelendiğinde salt halkın yararına değil, ülke savunmasına ve güvenliğine önemli oranda katkı sağladığı açıktı (Lewis, 2014: 250-251).

Telgraf ilk olarak Amerika'da 1843 senesinde kullanılmaya başlanmıştı. Avrupa'da kullanılmaya başlanmadan kısa bir süre önce Osmanlı Devleti'ne getirilen telgraf makinesi 1847'de padişahın huzuruna çıkarıldı. Daha sonra devlet erkânı tarafından da tecrübe edildikten sonra beğenilmiş ve mucidi Morse'a devlet nişanı verilmiştir. İlk olarak İstanbul-Edirne arasında telgraf hatlarının tesisi uygun görülmüş fakat kurulum için 1854

Kırım Savaşı'na kadar beklenilmiştir.⁶⁷ Kırım Savaşı devam ettiği sırada Osmanlı Devleti ile taraf olan İngiltere ve Fransa Telgraf hatlarının döşenmesi konusunda teşvik edici olmuşlar ve süreci hızlandırmışlardır (Yazıcı, 1999: 624). Bu dönemde Kırım- Varna- İstanbul arası telgraf hatları İngilizler, Varna- Bükreş arasındaki hatları ise Fransızlar çekmiştir. Hatların döşemesini İngiltere ve Fransa yapmıştır ancak masrafları Osmanlı Devleti tarafından karşılanmıştır (Serbestoğlu, 2016: 83-90). Kırım Savaşı'nın yıpratıcı etkisinin devam ettiği sırada İngiltere ve Fransa savaş alanı ile karargâhları arasında iletişimi kolaylaştırabilmeyi öncelikli hedef olarak düşünmüşlerdir (Kaçar, 1995: 48).

Osmanlı Devleti'ne ilk zamanlar askerî ihtiyaçlar aracılığıyla giren telgraf, sonraki aşamada gerek devletin kurumlarıyla ve diğer devletlerle olan bilgi alışverişlerinde gerekse halkın kendi aralarında kurduğu iletişimlerinde vazgeçilmez haberleşme vasıtası olmuştur. Osmanlı Devleti'nde telgraf sistemi 1855'te *Telgraf İdaresi*'nin teşekkülüyle kurumsallaşmış ve 1871'de ise Posta Nezareti'yle birleştirilmiştir. Ülkenin her yanına telgraf hatları döşenirken yabancılara pek fazla imtiyaz verilmemiş, genel itibariyle hat döşeme çalışmaları devletin sorumluluğunda yürütülmüştür. Devlet tarafından o dönemde diğer haberleşme araçlarına göre daha hızlı iletişim sağlayan telgraf hatlarının döşenmesine çok önem verilmiş, taşra-merkez arasında kurulacak iletişim ağı ile merkezî otoritesini koruyabileceği inancı hâkim olmuştur (Hanılçe, 2017: 66). Nitekim taşrada bulunan vali, mutasarrıf, müdür gibi yöneticiler kurulacak iletişim ağı ile daha hızlı denetlenecek ve kontrol edilebilecekti. İlk zamanlar taşrada telgraf hatlarının yayılması kolay olmamıştır. Telgrafhanelerin bir bir açılmasından sonra personel eksikliği ortaya çıkmış ve ülke dışından gelen yabancı memurların telgraf sistemini öğretecek personel yetiştirilmesi için bir sözleşme imzalanmıştır. Daha sonra Osmanlı Devleti'nde önce 1861'de *Fünun-ı Telgraftiye Mektebi*, 1872'de ise *Posta ve Telgraf Mektebi* açılmış ve böylece telgraf sistemini iyi bilen teknik personel ihtiyacı giderilmiştir (Hanılçe, 2017: 67). Bu süreçten sonra taşra şehirlerinde telgraf kurulumu yayılmıştır. 1860'tan sonra Anadolu'da telgraf hattı döşeme çalışmaları başlamış ve aynı dönemde Amasya Sancağı'na da telgraf hattı çekilmesi gündeme alınmıştır (Serbestoğlu, 2018: 131-132).

⁶⁷ Daha önce başka bir girişimin olmamıştır. Bunda devletin içerisinde bulunduğu ekonomik şartların uygun olmadığı ihtimali bulunmaktadır (KAÇAR, 1986: 14).

3.2.1. Amasya Sancağı'nda Telgraf Hattı

Canik Sancağı müfettişliği sırasında Ali Rıza Efendi Amasya'nın kalkınması için pek çok imar planını hayata geçirmişti. Amasyalıların talepleri üzerine 1863'te Amasya Sancağı'na telgraf hattı döşenmesi de bu çalışmalar kapsamına alınmıştır. Samsun'dan Amasya'ya ve oradan da Yozgat'a kadar uzatılması kararlaştırılan telgraf hattı için merkezden gerekli izin alındıktan sonra çalışmalara başlanmıştır (Serbestoğlu, 2016: 83-90). Gerekli olan direklerin kesilmesi ve bölgelere nakledilmesi gibi hattın tesisine dair konularda Anadolu teftiş memuru Ali Rıza Efendi ile irtibat sağlanmıştır (BOA, A}MKT.MHM., 288/67). Bu yazıdan sonra Telgraf İdaresi ile arka arkaya yazışmalar yapılmıştı. Bu yazışmaların içeriğinden anlaşıldığı kadarıyla, Samsun-Amasya-Yozgat güzergâhı üzerinde uzatılması planlanan telgraf hattı için gerekli olan direkler kesilip hazırlanması için bir süre beklenmiş, direkler hazırlanırken geçen sürede hat için gerekli olan araçların bir kısmı Avrupa'dan sipariş edilmiştir (BOA, A}MKT.MHM., 289/91). Ayrıca telgraf hattının 56 saatlik mesafeye olan bağlantısının bitirilmesi konusunda gerekli usta, amele ve araçların ücretlerinin karşılanması için geçici olarak halkın desteğinin alınması istenmiştir (BOA, A}MKT.MHM., 309/60).

Yol çalışmalarında olduğu gibi telgraf hattı döşemelerinde de çavuş ve başçavuş istihdamı yapılmıştır. Samsun-Amasya-Yozgat güzergâhı üzerinde telgraf hattı çalışmalarında 10 sıra çavuşu için 300'er kuruş, baş çavuş için ise 500 kuruş maaş ödenmesi kararı verilmiştir. Telgraf kurulum çalışmalarının Samsun'dan Amasya'ya kadar olan kısmı 1864 senesinin ortalarında bitirilmiştir (Serbestoğlu, 2018: 132).

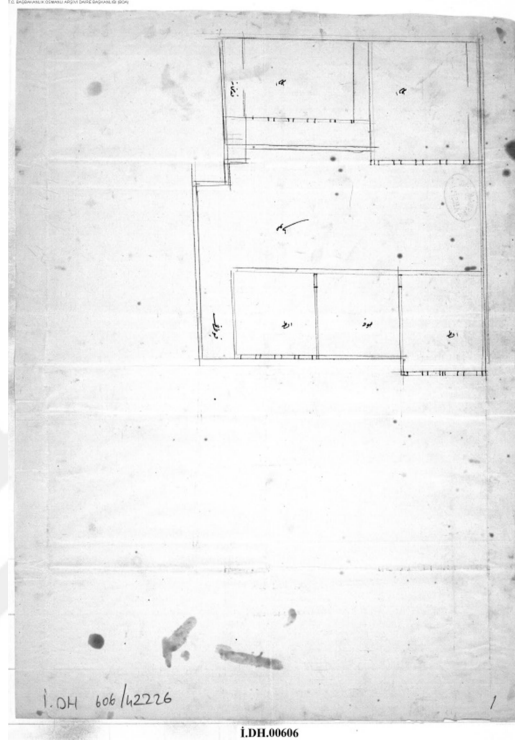
3.2.1.1. Amasya Kazalarında Telgraf Hatlarının Döşenmesi ve Telgrafhaneler

Samsun-Amasya arasında kurulumu tamamlanan telgraf hattının açılışından sonra kazalarında da hat çekilmesi için plan ve projeler hazırlanmıştır. İlk olarak Amasya'dan Çorum yolu ile İskilip'e kadar uzatılacak olan telgraf hattı güzergâhının ortasında bulunması nedeniyle Mecitözü Kazası'na posta merkezi kurulması yönünde bir fikir ortaya atılmıştır. Bu kararın hayata geçirilmesinden sonra Mecitözü Kazası'nda telgraf hattının yapımı tamamlandıktan sonra başına 600 kuruş maaş ile *Arif Efendi* tayin edilmiştir. Ayrıca hatların korunması için çavuşlar da tayin edilmişti (BOA, A}MKT.MHM., 422/47). Böylelikle 1868'de Mecitözü Kazası telgraf hattına kavuşmuştur.

Samsun-Amasya arasında tesis edilmesi planlanan telgraf hattının Bağdat koluna bağlanabilmesi için Amasya'dan Tokat'a oradan da Sivas'a kadar uzatılması gerektiği de düşünülüyordu. Bağdat'a olan bağlantı ancak Sivas bölgesinin dahli ile mümkün olacaktı (BOA, MVL, 663/58). Samsun-Amasya-Yozgat telgraf hattı kurulum aşamasında iken Tokatlılar da telgraf hattına kavuşmayı istemişler ve bunun üzerine konu ile ilgili Telgraf İdaresi'ne bir yazı gönderilmiştir. Yazışmaların devam ettiği süreçte Amasya-Yozgat güzergâhı yerine Samsun-Tokat arasında bir hat döşenmesi talebi de gündeme getirilmişti. Ancak bu sadece düşüncede kalmış neticede Samsun-Amasya arasında hat döşenmesi planlanmış ve uygulamaya geçirilmişti. Amasya'dan Tokat'a kadar uzatılması planlanan telgraf hattının ise direk ve amele masraflarının Tokat halkına bırakılması söz konusu olmuştur. Telgrafhane ve hat için gerekli olan araçların masrafını ise Maliye Nezareti üstlenmişti. Ancak Amasya-Tokat arasında kurulması planlanan hat bu güzergâhta değil Tokat-Sivas arasında 1868'de kurulmuştur. Amasya ile Tokat sınırı arasında kalan bölgede Amasya üzerinden getirtilecek ilk telgraf hattı kurulması talebi ise 1869'da Amasya'nın kazası olan ve daha sonra Tokat'a bağlanacak olan Zileliler tarafından yapılmıştır (Hanılçe, 2017: 70-71). Zile Kazası'na çekilecek telgraf hattı için telgraf demirine ihtiyaç olduğu Nafia Nezareti'ne bildirilmişti (BOA, İ.ŞD., 22/935). Yine tel ve bazı gerekli araçlar Avrupa'dan sipariş edilecekti (Hanılçe, 2017: 71).

1870'te Merzifon Kazası'ndan da hat çekilmesi için talepler gelmeye başlamıştı. Merzifon Kazası hükümet konağında telgrafhane için münasip bir oda bulunmadığından inşa masraflarının mal sandığından karşılanmak üzere bir yeni bina yapılması kararlaştırılmıştır. Ancak tesisinin bir an önce yapılması icap ettiği için kısa bir süre de olsa bir bina kiralanmasının uygun olacağı belirtilmiştir. 75 kuruş masrafla kiralanmış bir yerde telgrafhane hizmet vermiştir. Yeni yapılacak olan telgrafhane binasının hükümet konağı hizasında ve rüştiye mektebinin bitişiğinde olması planlanmıştı. Masrafları ise 12.000 kuruş olarak belirlense de sonradan yapılan incelemeler neticesinde 4.545 kuruşluk bir harcama ile bitirilmesinin mümkün olacağı anlaşılmıştır (BOA, İ.DH., 606/42226). Mal sandığından bütçe ayrılarak kısa sürede yapımı tamamlanmıştır (Serbestoğlu, 2017: 83-90).

Amasya halkının yardımına gerek kalmadığı da ayrıca belirtilmiştir (BOA, İ.DH., 606/42226).⁶⁸



Şekil 7. Merzifon Telgrafhane Binası Planı⁶⁹

Amasya'nın, Havza, Lâdik, Gümüşhacıköy, Vezirköprü kazalarında da telgraf hattı çekilmesi için çalışmalar başlatılmıştı (Serbestoğlu, 2017: 83-90). Amasya Sancağı dâhilinde bulunan Köprü, Gümüşhacıköy, Osmancık ve Havza Kazaları merkezlerine birer telgraf hattı çekilmesi için Amasya Sancağı Mutasarrıflığı tarafından hazırlanan mazbata 05 Ekim 1888'de Sivas Vilayetine gönderilmiştir (BOA, DH.MKT., 1550/105). Yine 1890' da Amasya Sancağı'na bağlı tüm kazalarında telgraf merkezleri olması gerektiği belirtilerek telgraf direkleri için gereken malzemelerin ve telgraf hattının uzatılması sırasında harcanacak miktarın bulunması için Amasya halkından destek alınacağı

⁶⁸ Merzifon hattı çalışmaları sırasında telgrafhane için hükümet konağında uygun bir oda bulunamayınca masrafları halk tarafından karşılanmak üzere bir hane kiralanmasına karar verilmişti. Ancak daha sonra bu karardan vazgeçilmiş ve mal sandığından bütçe ayrılarak hükümet konağının bitişiğinde telgrafhane olarak kullanılmak üzere yeni bir bina inşa edilmiştir (Serbestoğlu, Temizer, 2017: 83-90).

⁶⁹ Merzifon Telgrafhane Binası Planı (BOA, İ.D, 606/42226).

belirtilmişti. Telgraf merkezlerinde çalışacak memurlar ve çavuşların maaşları ise bölge gelirlerinden karşılanacaktı (BOA, ŞD., 2550/38).

Gümüşhacıköy, Osmancık, Havza ve Lâdik kazalarında telgraf hattı uzatılması yazışmalar sonucunda her ne kadar takdir olunmuş ise de kaza gelirlerinin miktarı ve hazinenin uğrayacağı zarar düşünülerek ertelenmişti. Havza kazasında kaplıcalar olduğu için bölgeye çok fazla yerli ve yabancı turistler gelmekteydi. Bu bağlamda Havza'ya telgraf hattının öncelikli olarak düşünülmesi gerektiği belirtilmişti (BOA, DH.MKT., 1695/94). Yine 1892'de Lâdik, Havza, Vezirköprü kazalarına hat çekilmesi yönünde talep yazıları yazılmaya devam edilmiştir (BOA, BEO, 93/6956). Ancak aynı dönemde Sivas Vilayeti'ne bağlı Kelkit, Divriği, Şiran Kazaları, Eğin Nahiyesi ve Kangal Köyü civarında telgraf hattı çekilmesinin askerî haberleşme açısından daha öncelikli görülmesi üzerine Lâdik, Havza, Vezirköprü kazalarına hat çekilmesinden vazgeçilerek, bu bölgelere hat döşenmesi planı ileri bir tarihe bırakılmıştır (Uzundal, 2017: 304).

Amasya Sancağı'na bağlı Osmancık Kazası sakinleri de 1893'te kendi bölgelerine telgraf hattı döşenmesi talebinde bulunmuştu. Bu talep doğrultusunda *Posta ve Telgraf Nezareti Dâhiliye Nezareti* ile iletişime geçmiş ve Osmancık'ta bir telgrafhane merkezi açılabilmesi için bütçe hesapları yapılmıştır. Bu hesaplamalara göre telgraf merkezi halkın desteği ile açılabilirse senelik masraflarını karşılayacak bütçenin bulunamadığı ortaya çıkmıştır. Ayrıca Merzifon tarafından çekilmesi planlanan Osmancık hattı için malzeme harcamalarının dışında kalan sadece nakliye ulaşım ve dağıtım giderleri 15.254 kuruş, senelik masrafları 5.320 kuruş, yine senelik memur maaşları ise 20.400 kuruş olarak hesaplanmıştır. Bütün bu rakamlar dönemin şartları içinde imar çalışmalarının ne denli yüksek maliyetler ile yürütüldüğünü ortaya koymaktadır. Hemen her kazada veya sancakta bu tür imar çalışmalarının finans boyutuna halkın dâhil edilmeye çalışmasının arka planında bu gerçek yatmaktadır.

Osmancık halkı her ne kadar telgraf direkleri, telgrafhane inşası ve telgrafhanenin mefruşat malzemelerinin masraflarını üstlense de diğer harcamaların fazla olması sebebiyle bu telgraf hattı döşenmesi ileri bir tarihe ertelenmiştir. Aynı sene Lâdik'ten de telgraf merkezi açılması için yeniden bir talep gelmişti. Lâdik'te açılacak telgrafhane gelirlerinin Osmancık Kazası'nda açılması planlanan telgrafhane gelirlerinden yüksek

olacağı hesap edilerek Lâdik Kazası'nda telgraf merkezi açılması kararı verildi. Lâdik halkı da bölgelerine hat çekilmesi için gerekli yardımları esirgememiştir. Telgrafhanenin senelik maaş ücretleri ve giderleri için de 1893 senesi bütçesinden karşılık bulunmuştur (Uzundal, 2017: 304-310).

Amasya Sancağı, Canik Sancağı'nı teftiş eden Ali Rıza Efendi'nin girişimleriyle 1864 senesinde telgraf hattına kavuşmuştur. Mecitözü, Merzifon ve Lâdik kazalarında da telgraf hatları çekilmiş ve bu kazalarda telgrafhaneler de inşa edilebilmiştir. Ancak sancağın diğer kazalarında telgraf hattının çekilmesi için planlar, projeler hazırlanmış olmasına rağmen ülkenin malî sorunları nedeniyle kurulumlar ileri bir tarihe ertelenmiştir.

IV. BÖLÜM

4. EĞİTİM ve SOSYAL HİZMETLERE DAİR İMAR FAALİYETLERİ

4.1. Eğitim Kurumları

Osmanlı eğitim sisteminin klasik döneminde hemen her caminin yanında en az bir mektep inşa edilirdi (Yüksel, 1983: 48). Daha ziyade padişahlar, valide sultanlar, hanedan üyeleri ve devlet ileri gelenleri tarafından yaptırılan ve medrese öncesi eğitimi kapsayan bu mekteplere genellikle her mahallede bulunduğu için *mahalle mektebi* adı verilmiştir. 19. yüzyıla kadar Osmanlı eğitim sisteminde yaygın olarak *sıbyan* olarak da bilinen mahalle mekteplerinin birçoğu taştan inşa edildiği için bazen de *taş mektep* olarak anılmıştır (Uzun, 2019: 2003: 87).

Mahalle mekteplerinde eğitimini tamamlayan öğrencilerin aldığı eğitimin devamı niteliğinde olan orta ve yüksek dereceli eğitim kurumlarına ise *medrese* adı verilmiştir. Osmanlılarda medreseler de yine yaygın olarak padişahlar, valide sultanlar, hanedan üyeleri ve devletin ileri gelenleri tarafından inşa edilmişlerdi. Osmanlı Devleti'nin gerek başkent ve gerekse taşrada yaptırılan erken dönem medreselerinin yüksek derecelileri başkentte inşa edilmiş olanlardır. Fatih Sultan Mehmet döneminde önemli yeniliklerle beraber başkentte açılan ve ağırlıklı olarak İslâmî ve hukuk derslerinin okutulduğu *Sahn-ı Seman Medreseleri* de yüksek dereceli medreseler olarak bilinegelmiştir. Ayrıca bu eğitim kurumlarında yapılan yine köklü bir değişimle Kanun-i Sultan Süleyman döneminde açılan ve dinî ilimlerin yanında tıp, cebir, mühendislik derslerinin verildiği *Süleymaniye Medreseleri*'nin devrin eğitim sistemine önemli katkıları olduğu da ifade edilmelidir (Uzun, 2019: 2003: 89-92). Medreseler esasen İslam derslerini temel alan bir eğitim kurumu olmasına rağmen ilk zamanlar bu dinî derslerin yanında okutulan aklî ilimler yadırganmamıştır. Ancak gerek başkentte yüksek dereceli medreselerinde ve gerekse taşrada açılan medreselerde okutulan matematik, coğrafya, mühendislik, tıp, hukuk gibi derslerin giderek azaltılması ya da terk edilmesi ve dinî derslerin ağırlık kazanması 16. yüzyılın sonlarına doğru medreselerin ve dolayısıyla Osmanlı eğitim sisteminin gerilemesine neden olmuştur. Zamanla medrese teşkilatında da bozulmalar meydana

gelmiştir. Bu bozulmalarda belli kişileri hak etmediği mevkilere atama, rüşvetle uzmanların yerine tecrübesiz hocaların görevlendirilmesi, eğitim-öğretim için belirlenen kuralların ihlali gibi nedenler pek tabi etkili olmuştur (Sarıkaya, 1999: 25-26). Osmanlı Devleti'nin eğitim sisteminde gerçekleşen bu gelişmeler karşısında Avrupalı devletler bilimsel çerçevede sürekli kendisini yenilemiştir. 18. yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti'nin askerî gücünün giderek azalması, eğitim alanında yapılacak ıslahat programını zorunlu hale getirmiştir. Islahat programı kapsamında ilk modern devlet okulları askerî alanda açılmıştır. Batılı okullar örnek alınarak açılan askerî eğitim kurumlarının *ilki Mühendishâne-i Bahri Hümayûn (1775)*'dur. İlerleyen zamanda açılan *Mühendishâne-i Berri Hümayûn (1795)*, yine Sultan II. Mahmud döneminde eğitim sistemine kazandırılan *Tıbhane-i Amire (1826)*, *Mekteb-i Ulûm-i Harbiye (1834)* gibi okullarda pratik bilimler ve yabancı dil eğitimi de verilmiştir (Somel, 2015: 35-42). Sultan II. Mahmud döneminde yapılan en önemli yeniliklerden birisi de ilköğretimin zorunlu olmasıdır. Her ne kadar bu karar o devirde İstanbul sınırlarına çıkamasa da atılan bu adım, modernleşmenin ilk aşamalarından biri olması yönünden önemlidir (Saatçı Ata, 2019: 121).

Tanzimat'ın ilanından önce eğitim reformuna katkı sağlayacak diğer bir aşama ise 1838'de oluşturulan *Meclis-i Umur-ı Nafia*'dır. Devletin refahı ve yenileşmesi adına yapılacak imar faaliyetlerinin sorumluluğunu üstlenen Umur-ı Nafia Meclisi'nin işlevlerinden birisi de eğitim alanında yapılacak yeniliklerin planlanması adına çalışmalar yapmaktı (Keçeci Kurt, 2014: 13). Meclis-i Umur-ı Nafia'nın 1839 tarihli bir lâyihasında dinî içerikleri yoğun olan mahalle mekteplerinin geliştirilerek, mekteplerde pozitif bilimlerin de ağırlıklı olarak okutulması gerektiği belirtilmiştir (Dinçel, 2012: 31-33). Tanzimat'ın ilanından sonra ise eğitim de reform daha da önem kazanmıştır. Tanzimat padişahı Sultan Abdulmecid, dönemin eğitim eksiklerini fark etmiş ve eğitim alanında yapılacak yeniliklerin hayata geçirilmesini istemiştir. Başkentte ve taşrada pozitif bilimlerin okutulacağı okullar açılması düşüncesinde olan padişahın bu konu hakkında düzenleme içeren fermanı 1845'te yayınlanmıştır (Bilim, 1988: 84). Fermanın yayınlanmasından bir yıl sonra *Mekâtib-i Umûmiye Nezareti* kurulmuş, *Islahat Fermanı*'ndan sonra ise gayrimüslimlerin açtığı milli ve dinî okulların kontrolünün sağlanması yönünden de önem arz eden *Maarif-i Umûmiye Nezareti* 1857'de oluşturulmuştur. 1861'de alınan kararla askerî okulların (*Bahriyye, Tıbbiyye, Harbiyye*)

haricindeki devletin tüm okulları *Maarif-i Umûmiye Nezareti* bünyesine alınmıştır. Eğitim kurumlarında üç derece belirlenmiştir: Birinci derecede sıbyan, ikinci derecede rüştiyeler, üçüncü derecede ise farklı bilim dallarını ihtiva eden mektepler bulunmaktaydı (Keçeci Kurt, 2014: 14-15). Osmanlılarda eğitimin modernleşmesi adına atılan en mühim adımlardan biri de hiç kuşkusuz *Maârif-i Umûmiye Nizamnamesi'nin* neşredilmesidir. 1869'da yayınlanan bu nizamname ile başkentte ve taşrada eğitimin düzenlenmesi amaçlanmış ve yine bu nizamnamede ilk defa vilayetlerde maârif örgütlenmesinin olması gerektiğinden bahsedilmiştir. Ancak vilayetlerde maârif meclislerinin kurulması II. Abdülhamid döneminde yapılabilmiş zamanla bu örgütlenme sancak ve kaza merkezlerine kadar yayılmıştır (Keçeci Kurt, 2014: 16-20). II. Meşrutiyet döneminde ise eğitimin içeriğinin nasıl olacağı sorgulanmış ve farklı fikirler öne sürülmüştür. Yine bu dönemde kız çocuklarının orta kademedeki kalan eğitim derecelerinin arttırılması yönünde çalışmalar yapılmış ve üst kademe eğitim kurumları kızlar için de örgütlenmiştir (Tekeli, İlkin, 1999: 84-87).

Anlaşıldığı üzere Tanzimat'ın ilanından sonra devletin birçok kurumunda olduğu gibi eğitim reformu kapsamında eğitim kurumlarında da çeşitli yenilikler yapılmış ve alınan bazı kararlar sonucunda modern eğitim kurumlarının arttırılması yönünde çalışmalar başlatılmıştır. Modern eğitim kurumlarının başkentte ve taşrada açılmak istenmesi yeni mekteplerin inşa edilmesini gerekli kılmıştır. Bu kapsamda Amasya Sancağı'nda 19. yüzyılın özellikle ikinci yarısından sonra modern eğitim kurumlarının açılabilmesi için yeni yapılar inşa edildiğini, bazı eski binaların ise esaslı onarımlardan geçirilerek modern eğitim kurumlarına dönüştürmeye ve eğitime kazandırılmaya çalışıldığını görmekteyiz.

4.1.1. Amasya Sancağı'nda Eğitim Kurumlarının İnşası ve Onarımı

19. yüzyılda eğitimin modernleşmesi sürecinde merkezde ve taşrada Batılı tarzda pek çok okul tesis edilmiş olsa da medreseler bu kurumların yanında eğitim-öğretime hizmet etmeğe devam etmiştir. Ancak zamanla sayıları azalmıştır (İleri, 1998: 97-98).

Hüseyin Hüsameddin Efendi'nin *Amasya Tarihi* adlı eserinde verdiği bilgilere göre Amasya Sancağı'nda 36 medrese bulunmaktaydı. Ancak bu medreselerin bir kısmı 19. yüzyıla kadar varlığını koruyabilmiş ve bu dönemde onarılabildi. Buna göre Feyziye Medresesi 1856'da tamir edilmişti. Kâşifiyye Medresesi 1887'de, Halfet Medresesi

1888’de, Bekir Paşa Medresesi 1891’de, Kapancı Zade Medresesi 1891’de, Benderli Medresesi ise 1901’de tamir edilmiş ancak 1908’de yanmıştır (Yaşar, 2007: 127-146).

Medreselerin işlevlerinin giderek azaldığı 19. yüzyılın ikinci yarısında eğitim reformları kapsamında ilk olarak Avrupa eğitim sistemine benzer nitelikte sıbyan, rüştiye, Darülfünun olarak üç aşamalı sistem hayata geçirilmiştir. Bu bağlamda rüştiyelerin açılması ve yaygınlaştırılması için çalışmalar başlatılmıştır. İlk rüştiye mektebi İstanbul’da 1847’de açılmıştır. Daha sonra taşrada da bazı şehirlerde rüştiye mektepleri açılmaya başlamıştı. 1875 yılı itibarıyla de gerek İstanbul’da gerek taşrada yaygın bir eğitim kurumu haline gelmiştir (Öztürk, 2008: 300).

Amasya Sancağı’nda da ilk rüştiye mektebi dönemin Amasya Mutasarrıfı Ziya Paşa’nın girişimleri ile 1864’te Alaca Yahya Medresesi’nin⁷⁰ rüştiye mektebine dönüştürülmesi sonucunda açılmıştır (İleri, 1998: 61). Bu mektebin muallim-i sâniligine⁷¹ Yozgat rüştiye mektebi muallim-i sânis ve aynı zamanda yazı öğretmeni de olan Şeyh Mehmed Hilmi Efendi tayin edilmişti. Mektepte istihdam edilecek öğretmenlere 700, 450 kuruş ve hizmetliye 100 kuruş maaş ödenecekti. Diğer harcamalarda dikkate alındığında yıllık giderin 2.000 kuruşu bulacağı öngörülmüştü. Okulda kullanılması için maarif kütüphanesindeki mevcut kitaplardan gönderilmesi talep edilmişti. Ayrıca tayin edilecek diğer öğretmenlerin maaşları ile mektebin diğer masraflarının 1863 senesi vilayet maarif düzenlemesinde gösterilen bütçeden karşılanacağı bildirilmiştir (BOA, İ.MVL., 511/23052). Sancak merkezine 1883 senesinde 3 rüştiye mektebi daha inşa edilmiştir (İleri, 1998: 61).

Ziya Paşa’nın mutasarrıflığı döneminde Amasya kazalarında da rüştiye mektepleri inşa edilmeye başlanmıştı. Merzifon ve Köprü Kazalarında rüştiye mekteplerinin inşası 1864’te tamamlanmış, aynı sene Zile Kazası’nda yapımına başlanan rüştiye mektebi de bitirilme aşamasına gelmişti. Yapımı tamamlanan rüştiyelere birer öğretmen tayin

⁷⁰ 1373’te eğitim – öğretim faaliyetlerinin başladığı bilinen medrese Amasya Emiri Şadgeldi Paşa tarafından yaptırılmıştır. Yeşilirmak kenarında Saraçhane Cami’nin doğu tarafında bulunan medrese, 1470’te Şadgeldi Paşa’nın torunlarından ve II. Bayezid’in de lalası olan Alaca Yahya Bey’in girişimleri ile büyük bir onarımdan geçmiştir. Bu nedenle Alaca Yahya Bey Medresesi olarak anılmıştır (Varol, 2019: 74-75).

⁷¹ Rüştiye mekteplerinin idaresinden sorumlu olan muallim-i evvelin olmadığı durumlarda rüştiye mekteplerini idare etmek için *muallim-i sâni* vekil olarak tayin edilirdi. Muallim-i evvelin bazı rüştiye mekteplerine hiç tayini yapılmadığı da olmuştur. Daha ziyade taşra rüştiyelerinde görülen bu durum karşısında mekteplerin idaresinden sorumlu olarak sadece muallim-i sani vazifelendirilmiştir (Çakmak, 2017: 235-236).

edilecekti (BOA, MVL, 715/63). Yapım aşamasında olan Zile Kazası Rüştîye Mektebi'ne ek binalar yapılmak üzere etrafında bulunan eski dükkân ve yapılara Zile halkı tarafından 85.000 kuruş kadar harcama yapılmıştır. Mektepte görevlendirilecek kapıcı (bevvâb)⁷² maaşları için 100'er kuruşun yeterli olacağı, tayin olacak öğretmenlerin maaş miktarı için ise Tarsus Rüştîye Okulu eski öğretmeni *Arif Efendi*'ye ödenen 250 kuruş maaş miktarı kadar bir ödeneğin yeterli olacağı ve masraflar için 1.200 kuruş tahsis edilmesi gerektiği de yazıya eklenmiştir. Ayrıca *Zileli Velibeyzâde Ahmet Efendi*'nin 100 kuruş maaşla kapıcı olarak tayin edilmesi ve okulun kısa sürede açılması istenmiştir (BOA, İ.MVL, 571/25658). Bu çalışmalar kapsamında söz konusu mektepler için son bir keşif yapılmış ve 40-50 bin kuruş arasında masrafın ortaya çıktığı anlaşılmıştı. Gerekli ödeneğin karşılanması durumunda okulun tamamlanmasının mümkün olacaktı (BOA, MVL, 527/85).

Görüldüğü üzere eğitim reformu çerçevesinde Amasya Sancağı'nda 1864'te rüştiyelerin açılmasıyla Batılı tarzda eğitim öğretim faaliyetleri başlamıştır. Yine Batı üslubunun etkili olduğu ibtidâîler de Amasya'da 1882 de bir bir açılmaya başlamış ve bu tarihten itibaren sıbyan okulları bugünkü ilkokullara karşılık gelen ibtidâî okullarına dönüştürülmüştür. Bilindiği gibi ibtidailer, mahalle/sıbyan mekteplerinin yanında eğitim sistemine dâhil edilmişlerdir. Amasya'da ibtidâîlerin açılmaya başladığı dönemde sancağa bağlı bazı kazalarda kız ibtidâî okulları da bulunuyordu. 19. yüzyıl sonunda Amasya Sancağı'nda 10, Merzifon'da 5, Köprü Kazası'nda 7, Mecidözü'nde 4, Lâdik'te 21(26 iken 5'i kapanmıştır), Gümüşhacıköy'de 15 adet olup okulların çoğu Amasya halkının yardımı ile açılmıştır (İleri, 1998: 71-78). Örneğin 1895 tarihli bir yazıda Amasya'da yapım çalışmaları devam eden ibtidâî mektebi inşa masrafları için Amasya halkından yardım toplanılması kararı alınmıştır. Buna bağlı olarak her hane başından bir kuruş ile beş kuruş arasında para toplanılarak gerekli yardımın sağlanacaktı. Bunun için 1895 tarihinde Maarif Nezareti ile yazışmalar yapılmıştır (BOA, MF.MKT., 266/17).

Amasya Sancağı'na bağlı kaza köylerinde de yeni okullar inşa edilmiştir. Amasya Sancağı'nın Gümüşhacıköy Kazası'na bağlı köylerinde 12 adet yeni ibtidâî mektebi inşa

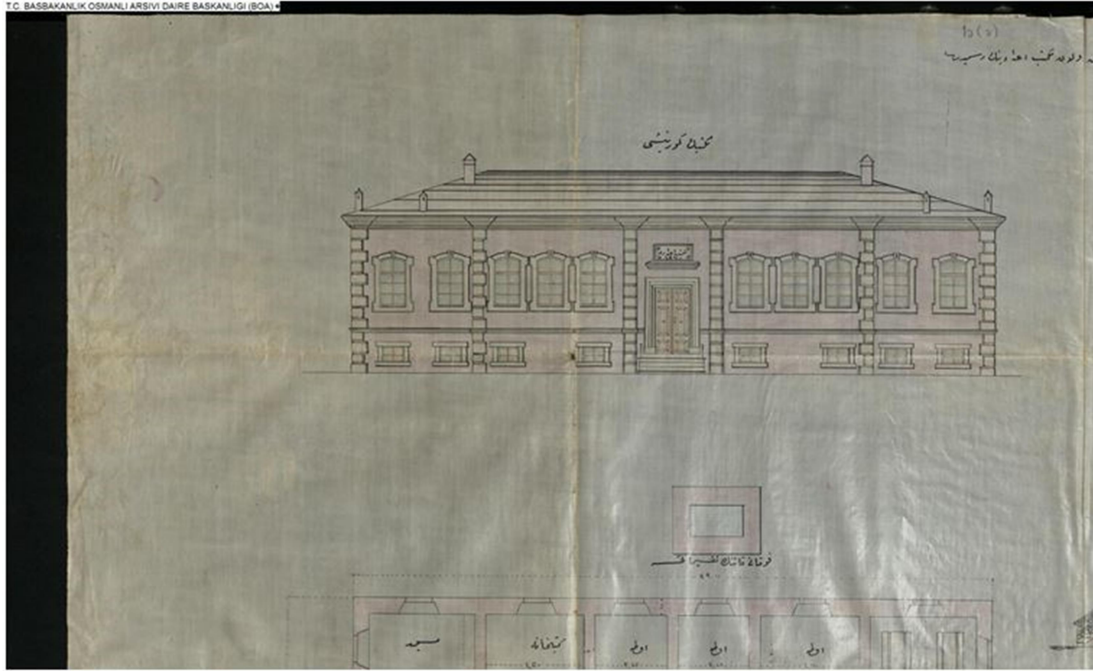
⁷² Okul hademesi olarak bilinen bevvâb, talebeleri evlerine getirip götürmekle görevlidir (Devellioğlu, 2015: 105).

edilmişti. 6 Ocak 1895 tarihli bir yazı ile bu mekteplere ve civarda bulunan 24 adet köye birer öğretmen tayin edilecekti (BOA, MF.MKT., 248/49).

Modern eğitim sürecinin ilk aşaması veya derece olarak sınıflandırıldığında birinci derecede olan ibtidâîler ve orta derecede bulunan rüştiyelerin açılması ilk ve orta öğretim kademelerinde eğitim reformunun hayata geçirilmesinde önemli bir adım olmuştur. Ancak Mühendishâne, Bahriye, Tıbbiye ve Harbiye gibi okullara alınan öğrencilerin eğitim seviyelerindeki eksiklikleri fark edildikten sonra sınıf derecelendirilmesinde bazı problemler olduğuna kanaat getirilmiştir. Bu eksikliklerin giderilmesi için rüştiyelerden sonra lise seviyesinde eğitim verecek olan *idâdî* mekteplerinin başkent ve taşrada açılması kararı alınmıştır. Bu karar çerçevesinde ilk olarak askerî okullara hazırlık kapsamında askerî idâdîlerin açılmasına karar verilmişti. Bu mekteplere öğrenci hazırlaması için yeni askerî rüştiyeler de açılmıştır. Askerî idâdîlerin açılması ile birlikte ortaokulların (rüştiyelerin) üst derecesinde ve yüksekokul statüsündeki sultânîlerin alt kademesinde sivil idâdîlerin açılması gerektiği de Maarif-i Umumiye Nizamnamesi'nde öngörülmüştür. Nizamnameye göre nüfusu bin haneyi geçen tüm şehir ve kazalarda açılacak olan idâdîlerin inşaat, personel ve diğer masrafları Vilâyet Maârif İdaresi sandığından karşılanacaktı. Ancak ilk zamanlar başkentte birkaç adet taşrada ise bir adet idâdî açılmıştı. Sultan II Abdülhamid döneminde ise idâdîlerin gerek başkentte gerekse taşrada sayıları arttırılmıştır (Öztürk, 2000: 464-466).

Amasya Sancağı'nda ilk idâdî mektebi 1889 tarihli irade ile inşa edilmeye başlanmıştı. 50.000 kuruş harcama yapılarak okulun önce temelleri atılmıştı. Keşif defterinde alınan notlardan anlaşıldığına göre toprak atmak, kazmak, çalışma saatleri, kum nakliyesi, su taşımak gibi hafriyat işlemlerinin tüm detayları için ne kadar harcama yapılacağı ve diğer tüm giderler belirlenmişti. Ameleler, ustalar, ustabaşı, çamurcu, duvarcı, taşçı, kalfa, doğramacı, boyacı ve sair çalışanlar mektebin inşasında yer alacak, arabalar, el arabaları, nakil için binekler de inşaat çalışmalarında kullanılacaktı. Okulun döşemeleri için iç duvarları yüksekliği 3 metre, genişliği 25 cm, kalınlığı 3 cm olarak ölçülmüştü. Döşeme tahtaları sarı çamur rengi ve labirent giydirme şeklinde olacaktı. Tavan ise 3 metre, genişliği 25 metre olarak ölçülmüş ve tahtaların temin edilmesinden sonra tavan biçimi not alınmıştı. Buna göre tavanın ortası sade etrafı ise süslü olacaktı. Demirden bahçe kapısı ve bahçe duvarları için demir çubuklar, çeşme için kurşun ve

miktarları ihtiyaç listesine eklenmişti. Sınıflar için ise öğretmen masası, koltuk ve öğrenci masaları gerekecek diğer eşyalardı. Tüm bu giderler 240.000 kuruş hesaplanmıştır. (BOA, MF.MKT., 246/17).



Şekil 8. Amasya Sancağı İdâdî Mektebi'nin Planı-1⁷³

⁷³ Amasya Sancağı İdâdî Mektebi'nin Planı-1 (BOA, MF.MKT., 246/17).



Şekil 11. Amasya Sancağı İdâdî Mektebi'nin Planı-4⁷⁶

Amasya'da inşa edilen idâdî mektebine sonradan ek odalar ve iç dekorlar eklenmesi gerektiği ortaya çıkmıştır. Odalar ve odaların iç dekor ihtiyaçları dışında, bodrum pencereleri için demir, arka tarafta nehre nazır üç adet pencere için demir, demir çubukların ortasına kuşak, iki tarafta bulunan bahçeye yapılacak fiske için çeşitli malzemeler, mektebin çevresine inşa edilecek kaldırım için malzemeler, mektebin yan ve arka taraflarında bitirilmesi planlanan bahçe ve duvarları için bazı araçlar, yanına yapılacak cami için malzemeler, döşeme ve perde çeşitleri, koltuk ve sandalye çeşitlerinden ibaret olan yeni malzemeler de alınacaktı (BOA, MF.MKT., 442/4). Ek odalar ve iç dekor malzemeleri için 26.000 kuruş hesap çıkarılmıştı. idâdî mektebinin inşaat planı haritasından inşa harcamaları 190.000 kuruştı. Bu miktardan mektep için 172.000 harcanmış ve geriye 17.000 kûsur kuruş kalmıştır. Daha önce ek odalar ve iç dekor malzemeleri için hesaplanan 26.000 kuruş yüksek bulunmuş ve kalan 17.000 kûsurluk ödeneğin bu masraflar için kâfi geleceği kanaatine varılmıştır (BOA, MF.MKT., 442/4). Amasya İdâdîsi'nden sonra Amasya Sancağı'na bağlı Merzifon Kazası'nda da 1903 tarihinde bir idâdî okulu açılmıştır (İleri, 1998: 85).

Osmanlı eğitim reformu kapsamında yüksekokullara nitelikli öğrenciler yetiştirilmesi için *sultânî* adı verilen okullar 1869 Maarif-i Umumiye Nizamnamesi

⁷⁶ Amasya Sancağı İdâdî Mektebi'nin Planı-4 (BOA, MF.MKT., 246/17).

içeriğinde öngörülmüş ve buna bağlı olarak tüm vilayet ve sancaklarda bu okulların açılması kararlaştırılmıştır (Akyüz, 2009: 167). *Amasya Sancağı Sultânîsi*'nin açılması ise daha önce idâdî olarak hizmet veren okulun 1916'da sultânîye dönüştürülmesi ile mümkün olmuştur. Bu dönüşümün yapılabilmesi için hesaplanan masrafın, ibtidâî ödeneğinin özel varlık fonundan kullanılması talep edilmişti. Amasya İdâdîsi'nin sultânîye dönüştürülmesi için ödenek verilmesi hakkında 3 Ağustos 1915 tarihli yazıya cevap verilmiştir.⁷⁷ Bu dönüşüm için ödenek miktarı ibtidâî kısmı için 20.000 kuruş, okulun tesisi, maaşlar ve diğer harcamalar için ise 20.000 olmak üzere toplam 40.000 kuruş olarak belirlenmişti (BOA, DH.UMVM, 22/13).

19. yüzyılın ikinci yarısında ve 20. yüzyılın başlarında bir taşra şehri Amasya Sancağı'nda eğitim reformları çerçevesinde ibtidâîler, rüştiyeler, idâdîler ve bir de sultânî açılabilmiştir. Bu mekteplerin açılabilmesi için bazı yapılar eğitim kurumlarına dönüştürülmüş, imkânlar dâhilinde de yenileri inşa edilebilmiştir. Zaman zaman eski kurumların yeni eğitim kurumlarına dönüşümünün sağlanması ve yeni mekteplerin inşası için ödenek bulunması hususu gündemi meşgul etmiştir. Malî kaynakların yetersizliği nedeniyle pek çok mektebin açılmasında Amasya halkının desteğine ihtiyaç duyulmuştur. Her ne kadar maddi imkânsızlıklar sorunu ile karşı karşıya kalınmışsa da 1869'da yürürlüğe giren Maarif-i Umumiye Nizamnamesi içeriğinde taşrada açılacak eğitim kurumları için öngörülen planlamaların Amasya Sancağı'nda uygulanmaya çalışıldığı anlaşılmıştır. Amasya Sancağı merkezinde 1899'da inşa edilen idâdî mektebi yaklaşık 15 sene idâdî mektebi olarak hizmet verdikten sonra sultânîye dönüştürülmüştür. Sonuç itibarıyla 19. yüzyılın ikinci yarısı ve 20. yüzyıl başlarında Amasya Sancağı'nda modern eğitim kurumlarının her derecesinin açılması yönünde büyük çaba sarf edilmiş eksikleri olsa da büyük oranda başarı sağlanmıştır.

4.1.2. Gayrimüslimlerin ve Yabancı Devletlerin Açtığı Okullar

1839 Tanzimat'ın ilanı ve arkasından 1856 Islahat Fermanı ile Osmanlı Devleti'ne tabi Ermeni, Rum ve Yahudilerden oluşan gayrimüslimler Osmanlı sınırları içerisinde daha

⁷⁷ Buna göre ise önce masrafın ibtidâî ödeneğinin özel varlık fonundan kullanılmasının kanunen uygun olamayacağı dile getirilmiş, ancak sultaninin ilk beş senesi ibtidâî kısmı olacağından ödeneğin de ibtidâînin hususi varlık fonundan kullanılması sonradan makul görülmüştü. Nitekim önceki sene açılan sultanilerde de bu uygulama yapılmıştı. Bununla birlikte Vilayet İdaresi Kanunu'nun genel meclis yetkileri gereğince vilayet çocuklarının tahsillerinin sultânîde tamamlanması için ödenek verilmesi ve adı geçen okulun sultânîye dönüştürülmesi için talep edilen ödeneğin fona dâhil edilmesi uygun görülmüştü (BOA, DH.UMVM, 22/13).

rahat edebilecekleri yeni haklar elde edebilmişlerdir. Bu hakların kazanımı neticesinde okullarını ülke içerisinde istedikleri şartlarda hızla yayma imkânı bulabilmişlerdi (Dinçel, 2012: 31-33). Daha ziyade Hristiyan grupların açtığı bu okulların birçoğu misyonerlik faaliyetlerinin yuvası olmuş ve Osmanlı Devleti'ni ortadan kaldırmayı hedefleyen bir ideolojiye hizmet etmiştir (İleri, 1998: 44). 1869'da neşredilen *Maarif-i Umûmiye Nizamnamesi* ile Osmanlı Devleti'ni bölme maksadıyla kurulan bu okullar kontrol altına alınmaya başlanmıştır. Açılacak gayrimüslim okulların bazı şartları taşıyor olması gerekmektedir. Örneğin hangi mahallede gayrimüslimler tarafından okul inşa edilmesi için talepte bulunuluyor ise önce o mahallenin gayrimüslim nüfus oranına bakılacaktı. Yeterli nüfusa sahip değil ise o okulun inşası için ruhsat verilmeyecekti. (Serbestoğlu, 2014: 54).

Tanzimat döneminde yabancı okulların artması ise misyoner faaliyetlerinin çoğalmasıyla paralellik göstermiştir. Bilindiği üzere yabancı devletlerin Osmanlı sınırları içerisinde okul açabilme girişimleri ilk olarak Fransa'ya tanınan imtiyaz sonrasında başlamış ve sonrasında yayılma imkânı bulabilmiştir (Ceylan Dumanoglu, 2019: 146). Islahat Fermanı hükümleri ile birlikte 19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı borçlarının çoğalıp da içinden çıkılamayacak hale gelmesi ve Osmanlı Devleti'nin Batı'ya bağımlı olması yabancı okulların çoğalmasının en önemli sebebi olmuştur. Amerika ve İngilizler Protestan okulları, Fransızlar ise Katolik okulları açmışlardır (Akyüz, 2009: 174-175).

4.1.2.1. Amasya Sancağı'nda Gayrimüslimlerin Okul İnşası ve Yabancı Okullar

Osmanlı Devleti'nde yaşayan gayrimüslimlere oklu açma hakkı verilip verilmemesi meselesi ile ilgili net bir bilgi kayıtlarda bulunmamakla beraber *din serbestliği* konusu onlara okullar açma kapısını aralamıştır. Bu sayede kendi inançları doğrultusunda geleneklerini sürdürebilme, dinlerini öz benliklerini kaybetmeme düşüncesine dayanarak okullarını açma imkânı bulabilmişlerdir (Eren, 1994: 22-25). Gayrimüslimler, daha ziyade kiliseler ve hahamhaneler bünyesinde açtıkları okullarda öncelikli olarak kendi milletlerine dinlerini, milli duygularını, öz kültürlerini unutturmamayı amaç edinmişlerdi. Ancak özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra milliyetçiliğin ön plana çıkması, büyük devletlerin çeşitli beklentileri ve sair nedenlerle Islahat Fermanı'nın⁷⁸ ilanını takip eden

⁷⁸ *Islahat Fermanı* ile devlet kontrolünde farklı millet ve cemaatlere okul açma hakkı tanınmıştır (Ceylan Dumanoglu, 2019: 145).

süreçte açtıkları okullara örgün ve kurumsal bir hüviyet kazandırmaya çalışmışlardır (Ceylan Dumanoglu, 2019: 145).

Eğitim reformları çerçevesinde açılan ibtidâî mektepler ve rüştiyelerin bir benzerleri de gerek başkentte gerekse taşrada gayrimüslim cemaatler tarafından açılmak istenmiştir. Buna bağlı olarak mektepleri için yeni binalar inşa etme, kiliselerinin yanlarına ek binalar ekleme isteklerinde bulunmuşlardı. Amasya Sancağı'nda da gayrimüslimler çocuklarının kendi dinlerinde ve dillerinde eğitim görmeleri için mektepler açmak istemişler ve bulundukları Amasya Mutasarrıflığı'na ya da bağlı bulundukları konsolosluklar aracılığı ile Sivas Vilayet'ine inşaat izni için dilekçeler göndermişlerdir.

Mösyö Anber'in de aralarında bulunduğu Fransız rahiplerinden bazıları Amasya'da bir mektep açmak için kendi konsoloslukları aracılığı ile Sivas Vilayeti'ne 1882'de başvuruda bulunmuşlardır. Mektebin inşa edileceği alan *Mösyö Anber*'in daha önce satın aldığı ve hanesinin bahçesine eklettiği bir arsaydı. Aynı zamanda *Bayezid Cami Şerifi*'ne yakın bir bölge olup sözü geçen alanın önceden bir İslam Mezarlığı olduğuna dair işaretler bulunmaktaydı. Bununla beraber mahalleli de belirtilen sakıncalar sebebiyle mektebin inşa edilmesini istememiştir. Konsolosluğun gönderdiği talep yazısına karşılık olarak vilayet, cami, mescit ve daha başka yerlerin yakınlarında mektep ve benzeri yapıların inşa edilmesine müsaade verilemeyeceğini ifade etmiştir (BOA, HR.TH., 43/8). Osmanlı Devleti'nde özellikle Islahat Fermanı'nın ilanından sonra gayrimüslim okulların inşaat izin istekleri çoğalmış olsa da bu türden inşaatların ruhsatı için belli şartları taşınması gerekmektedir. Bu örnekten anlaşılacağı üzere Müslümanların çoğunlukta olduğu yerlere İslam Mezarlığı ve camilere yakın mesafelere gayrimüslim mektep inşaatlarına müsaade verilmemiştir.

Amasya Sancağı'na bağlı Havza Kazası *Ermeni Katolik Rahibesi Mariroz*'un girişimi ile gayrimüslim kız çocukları için bir okul inşaatı için mutasarrıflığa izin dilekçesi gönderildi. Çeşitli derslerin yanı sıra el işlerinin de öğretilceği bir okul olması planlanmıştı. Ayrıca Türkçe, Fransızca, Ermenice dil eğitimi de verilecek olan okulda geleceği parlak, irade sahibi gençler yetiştirilecekti. *Katolik Rahibesi Mariroz* 'un ifadelerinde açılacak olan özel okulun Osmanlı maarif müdürleri tarafından istenildiğinde teftiş edilebileceği, okul düzeninin kurallara uygun olacağı, devlet kurallarına uyulacağı belirtilmişti (BOA, MF.İBT., 284/31). Amasya Sancağı'na bağlı Havza Kazası'nda

Ermeniler tarafından talep edilen okulun açılıp açılmadığı hususu hakkında bir açıklık yoktur. Ancak aynı yazıda 22 Ağustos 1910'da Sivas vali vekili tarafından Maarif Nezareti'ne Ermenilerin mektep açılmasıyla ilgili isteklerinin iletildiği belirtilmiştir. Mektebin istenildiği vakit teftiş edilebileceği ifade edilmişti. Dolayısıyla gayrimüslim bir topluluk tarafından iyi niyetlerle bir mektep açılmak istendiği açıkça görülmektedir. Ancak böyle iyi niyetle yapılan inşaat izinleri dışında Osmanlı taşrasında kuralları ihlal ederek, kaçak yollardan mektep açmaya teşebbüs eden gayrimüslimler de olabilmektedir. Lâdik Kazası'nın Hamamayağı Köyü'nde inşa edilen Rum Mektebi bu düşüncüyü örnekleyecek niteliktedir.

Lâdik Kazası'nın Hamamayağı adındaki Rum Köyü'nde *Madenci Oğlu Sovad Anastas*'a ait arsa üzerinde 12 metre uzunluğunda, 10 metre genişliğinde, 3 metre yükseklikte, kârgir bir yapı inşa edilmeye başlanmıştı. Bu yapının ruhsatsız olarak yeni bir okul inşa çalışmaları olduğu inşaatın bir kısmı tamamlandıktan sonra öğrenilmiştir. Yapılan incelemeler sonucunda Lâdik Kazası Hamamayağı Köyü'nde başlatılan Rum Mektebi inşası durdurulmuş ve ilgili kişilere para cezası verilmiştir (BOA, DH.MUİ., 23/10).

19. yüzyıl sonları ile 20. yüzyıl başlarında Amasya Sancağı ve kazalarında toplam 22 Ermeni okulu mevcuttu. Amasya Sancağı'nda ve kazalarında çoğunluğu Samsun Rum Metropolitliği'ne bağlı olan toplam 77 Rum Okulu bulunuyordu. Okulların çoğunluğu ibtidâî derecesindeydi. Mecidözü kazasında Rum Okulu açılmamıştır (İleri, 1998: 104-121). Yine 19. yüzyılda ve 20 yüzyıl başlarında Amasya Sancağı'nda yabancı okullar statüsünde biri Amerika diğeri Fransa ile irtibatlı 2 okul açılmıştır. Yabancı okullar arasında en fazla ön plana çıkan okul ise *Merzifon Amerikan Kolejidir*. Amasya Merzifon'da 1863'te bir ruhban okulu açılması ile temelleri atılan ve sonradan büyük bir müessese olarak beliren okul diğer Amerikan okulları gibi Hristiyanlığı yaymak üzere faaliyet gösteriyordu. 1886'da kız ve erkek öğrencilerin eğitim gördüğü kolej hüviyetine bürünmüştür.⁷⁹ Okulun sadece eğitim yeri olmadığı Rum ve Ermeni çocukların Osmanlı Devleti aleyhine siyasal faaliyetlerde bulunmaktan çekinmediği bir misyonu vardı. Pontus

⁷⁹ Kolejin Osmanlı Devleti tarafından bir Amerikan Okulu olarak tanınması ise 1899'da olmuştur. Pozitif ve sosyal bilimlerin okutulduğu kolej hüviyetinde olan okul hiçbir zaman üniversite seviyesinde görülmemiştir. Eğitim dilinin İngilizce olduğu bilinen koleje farklı din ve milletlerden öğrenciler de kabul edilmişlerdir (İnce Erdoğan, 2005: 25).

Devleti kurmak isteyen Samsun ve civarında bulunan ve Rumların kurdukları Pontus Cemiyeti'ne hizmet edecek gençler bu kolejde yetiştirilmiştir. Merzifon'da ayrıca Cizvitlerin açtığı idâdî erkek okuluna ve ibtidâî dercedeki kız mektebine 1897'de ruhsat verilmiştir. Yine Merzifon'da 19. yüzyılın sonunda Fransızların açtığı idâdî kız mektebi 1914'te kapatılmıştır (İleri, 1998 114-121).

Görüldüğü gibi başta Ermeniler ve Rumlar olmak üzere Osmanlı gayrimüslimleri çapın ihtiyacı olan ve kendi inanç ve kültürleri doğrultusunda eğitim verecek kurumlarını açmakta bir engel ile karşılaşmamışlardır. Ancak bu noktada Osmanlı ülkesindeki gayrimüslimlerin, yabancıların ve misyonerlerin eğitim alanındaki imar çalışmalarının sıkı bir denetime tabi olduğunu görmekteyiz. Bu tür eğitim kurumlarının açılışında yürütülen bürokrasi aşamasında; ruhsatsız bina yapmama, binaların uygun ölçülerde olması, arsasının vakıf ya da şahıs arazisi üzerinde olmaması gibi konularda mevzuata uygunluk aranmıştır. Bu şartlara uyan kurumlara ruhsat verilmiş, ruhsatsız faaliyet yürütenler ise cezalandırılmıştır. Ne ölçüde başarılı olunduğu tartışılrsa da devlet yetkilileri Ermeni, Rum ya da misyoner okulları üzerinde teftiş mekanizması ile sürekli bir denetim sağlamaya çalışmışlardır.

4.2. Sosyal Hizmetler Alanında İmar Faaliyetleri

Osmanlı Devleti 19. yüzyılda birçok alanda olduğu gibi sağlık alanında da reform süreci başlatmıştır. Önceden külliyelerin içerisinde hizmet veren darüşşifaların yerini 19. yüzyılda müstakil Batılı formda ve bağımsız hastane binaları almıştır. İlk olarak modern anlamda askerî hastaneler inşa edilmiştir. Sivil hastanelerin tesis edilmesinde binlerce insanın ölümüne yol açmış kolera salgını ve onu takip eden diğer salgın hastalıklar etkili olmuştur. İlk sivil hastane 1837'de açılan *Edirnekapı Gurebâ*⁸⁰ *Hastahanesi*'dir. İlerleyen yıllarda ülkenin her yerinde sadece inşa edilerek değil farklı mevcut yapıların dönüştürülmesiyle onlarca gureba hastanesi açılmıştır. *Bezm-i Âlem Valide Sultan*'ın öncülüğünde açılan *Bezm-i Âlem Vakıf Gurebâ Hastahanesi* de 1847'de hizmet vermeye başlamıştır (Metin, 2019: 49). Başkentte modern hastanelerin açılmasından sonra taşra kentlerinde de hastanelerin inşa edildiğine şahit olunmaktadır. Amasya Sancağı ve

⁸⁰ Gureba, garib sözcüğünün çoğulu kimsesizler anlamında kullanılmıştır (Ataseven, 1996: 202).

çevresinde de salgın hastalıkların yayıldığı dönemde modern hastaneler açılması yönünde teşebbüsler olmuştur.

1902’de Sivas Vilayeti’nin birçok bölgesinde ve özellikle Amasya Sancağı’na bağlı Köprü Kazası’nda bulaşıcı etkisini gösteren *frengi*⁸¹ hastalığı için önceden tedbirlerin alınması gerekliydi. Önceden tedbir alınmazsa hastalığın geniş bir alana yayılması hızlanacaktı. Vilayetin bir başka bölgesi olan Tokat civarında da frengi hastalığı yayılmaya başlamıştı. Gören Kazası’nda daha etkili olduğu ve yayılma gösterdiği gözlemlenmiştir. Hastalığın gerek Amasya’da gerekse Tokat’ta yayılmasını önlemek ve bu illetten kurtulmak için biran önce hastane inşaatına başlanması gerekliydi. Hastane yapımı tamamlandıktan sonra da bir doktor tayini yapılacaktı (BOA, DH.MKT.486/30).

Amasya Sancağı’nda yapılacak gureba hastanesi için boyutları 4 metre ile 6 metre arasında olan, genişlik olarak ise 80 ile 140 cm arasında olması gereken tahtalar kullanılacaktı. Bu tahtalar Tokat ormanlarından getirilecekti (BOA, ŞD., 1814/11). Gureba hastanesi için Tokat ormanlarından Temmuz 1906’da getirilecek 2500 adet çam ağacı kullanılacaktı (BOA, Y.A.RES., 138/1). Amasya’da yapılması planlanan gureba hastahanesinin inşa süreci ve bitirilme aşaması hakkında herhangi bir bilgi yoktur. Frengi hastalığının yayıldığı tarihten birkaç yıl sonra hastahane inşası için Tokat ormanlarından ağaç temini için izin istenmiştir. 1912’de ise Amasya Hapishanesi’nin üst tarafına bir hastane yapılması için izin talebinde bulunulmuştur (BOA, DH.MB.HPS., 104/28). İnşasının ne zaman tamamlandığı bilinmeyen hastahane Temmuz 1915 yangınından etkilenmiştir (BOA, DH.İ.UM, 32/15).

İncelediğimiz dönemde gayrimüslimlerin farklı yapıları hastaneye dönüştürerek ruhsatsız olarak binaları kullandıkları gözlenmiştir. Tespit edilen hastaneler için soruşturma başlatılmıştır. Tokat ve Amasya’da *Cizvit* rahiplerinin gureba hastahanelerini, Amasya’daki *Saint Josep de Lyon* rahiplerinin gureba hastahanesini, Merzifon’da *De La Sovmisition* rahiplerinin gureba hastahanesini ne zaman hangi tarihte ve ne şekilde açtıkları konusunda hükümete resmî bir bilgilendirilme yapılmamıştı. Hastahane olarak kullanılan binaların kira ile tutulduğu, takma adlarla kayda geçirildiği anlaşılmıştı. Gayrimüslimlere

⁸¹ *Frengi* insan vücudunun tüm uzuvlarını etkileyebilecek türden hızla yayılabilen bulaşıcı ve psikolojik rahatsızlıklara da neden olan bir hastalıktır. Hastalığın yaygın olduğu dönemde bir kişiye bulaşması için *frengi* olan birinin temas ettiği herhangi bir eşyaya dokunmak yeterliydi (Korkmaz, 2019: 2-3).

resmî vergilerin verilmesi uyulması gereken kurallardan olduğu belirtilerek, kendilerine vergilerin ödenmediği durumlarda binalar ile ilgili yeniden işlem yapılacağı bildirildi (BOA, DH.İD., 163/19). 19. yüzyılda Gayrimüslimlerin ya da Cizvitlerin binaları satış yolu ile veya kira ile tutup farklı isimlerle kayda geçirerek hastane, kilise, okul ya da farklı faaliyetler için kullandıkları sıkça karşılaşılan bir mesele haline gelmiştir. Bu durum taşra idaresinde yine bir denetim eksikliği olduğunu göstermektedir. Bu denetimsizliğin arka planında elbette devletin içerde ve dışarda karşı karşıya siyasal bunalımların ve yabancı devletlere verilen ekonomik ve hukukî ayrıcalıkların etkileri hissedilmektedir.

Amasya'da yüzlerce yıl öncesinde sosyal hizmetler alanında önemli imar çalışmaları yapılmıştı. Asırlara meydan okuyan bu yapıların bazıları 19. yüzyılda tamire muhtaç hale gelmiş ve onarımları yapılmıştır. Amasya Sancağı'nda hastahane ve tıp merkezi olarak kullanılan Amasya Bimarhanesi⁸² olarak bilinen Amasya Darüşşifasının,⁸³ 22 Mayıs 1902 tarihli bir yazıda tamire muhtaç hale geldiği belirtilmişti. Amasya Bimarhanesi'nin tamiri için 3.000 kuruşluk harcama yapılacak, masraflar hazineden karşılanacaktı (BOA, DH.MKT., 508/44).

Amasya Sancağı'na bağlı kazalarda da bazı kurumların onarımdan geçirilmesi gerekmiştir. Nitekim Köprü Kazası'nda bulunan bazı hamamlar zamanla tamire muhtaç hale gelmiştir. Kazada bulunan Çifte ve Kale Hamamlarına, cami ve medreselere ve çeşmelere su akışı için gerekli olan kısımlarında su yolu tamirâtı yapılacaktı. Bunun için yapılan keşif doğrultusunda onarımın 20.920 kuruş ile tamiratın tamamlanacağı belirtilmiştir. İl İdare Meclisi onarımın eksiksiz bir şekilde bitirilmesi için bu süreci Evkaf Müdürlüğü ile birlikte yürütmüş ve tüm masrafların vakıf gelirlerinden karşılanmasına karar vermiştir (BOA, İ.ŞD., 79/4637).

Köprü Kazası'nda bulunan Köprülüzâde Mehmed Paşa Zevcesi Ayşe Hanım vakfından olan hamamın da tamire muhtaç hale geldiği bilinmekteydi. Sözü geçen hamamın onarımı için 10.228 kuruş gerekiyordu. Amasya Meclisi İdaresi'nde yapılan görüşmeler sonucunda 10.228 kuruş bedelin vakıf gelirlerinden karşılanacağı uygun görülmüştü (BOA, İ.EV., 24/7).

⁸² Sözü geçen tıp merkezinde Osmanlı Devleti'nin klasik döneminde Sabuncuoğlu Şerafeddin'in kaleme aldığı Cerrahiye-i İlhaniyye adlı Türkçe eseri ünlüdür. Bimarhanede yetiştirdiği Muhyiddin Efendi sarayda hekim başı olarak vazifelendirilmiştir (Terzioğlu, 1992: 163-178).

⁸³ Yeşilirmak kenarında 1308-1309 yıllarında medrese planlı olarak inşa ettirilmiştir (Cantay, 1991: 5-6).

Amasya’da Haziran 1918’de yol genişletme çalışmaları kapsamında kamu yararı için Hükümet Konağı civarında bulunan yıkılmaya yüz tutmuş bina, dükkânlar ve gelir getiren çeşitli yapılar yıktırılmış, enkazı da evkafa verilmiştir. Yıkılan bina ve dükkân sahiplerine belediye tarafından karşılığında şehrin en mevki en kıymetli yerinden dükkânlar tahsis edilmiştir (BOA, DH.UMVM, 104/15). 19. yüzyıl sonunda ve 20 yüzyıl başlarında Amasya Sancağı’nda kamu yararı gözetilerek hastahane inşası için girişimler yapılmış, yolların genişletilmesi için dükkânların yerleri değiştirilmiş ve onarılacak yapıların onarımları yapılmıştır. Gayrimüslimler de kendi toplumları yararına çeşitli yapıları kurumlara dönüştürmüşlerdir. Ruhsatsız oldukları tespit edilen bu türden dönüşümler için soruşturma açılmıştır.

4.3. Yangınlar

19. ve 20. yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti’nde hane inşa malzemesi olarak en çok ahşap kullanılmıştır. Ustasının yaygın olması ve ahşap malzemenin bol olması ahşabın tercih edilmesinin başlıca nedenleridir (Gürtunca, 2020: 82). Ancak yapılar ahşap olduğu için sık sık şehir yangınları ortaya çıkmıştır. Neden ortaya çıktığı anlaşılamayan yangınlar olduğu gibi şehir eşkıyaları ve çetelerinin marifeti olan yangınlar da söz konusu olmuştur. Kasıtlı olarak çıkarılan yangınlar binalar da ahşap olduğu için etki alanı geniş olmaktaydı. 19. yüzyıl Osmanlı şehir imarı kapsamında kent yangınları, halledilmesi gereken temel hususlardan biriydi.⁸⁴ Moltke’nin hazırladığı imar planı haritasında, yoksulda olsa halkın ahşap bina yapımına izin verilmemesi, binaların mutlaka kârgir olarak inşa edilmesi önerilmiştir (Tekeli, 1985: 884- 885).

Binaların ahşap olmasının yanında İstanbul’da ve taşra Osmanlı şehirlerinde dar sokaklar, hanelerin çok yakın aralıklarla inşa edilmesi, çıkmaz sokaklar şehir yangını tehlikesinin daha etkili olmasına neden oluyor, bir mahallede çıkan yangına dar yollar geçit vermiyordu. Yangınların zirai alanları, çarşı ve dükkânları etkisi altına aldığı durumlarda şehir ekonomisi bozuluyordu (Gürtunca, 2020: 82).

⁸⁴ Diğer konular; yolların açılması, genişletilmesi, artan nüfus karşısında çıkmaz sokakların olmadığı yeni mahalleler oluşturulması gerekliliğidir (Tekeli, 1985: 878-890).

Amasya Sancağı'nda da çeşitli zamanlarda binaların ahşap olmasından kaynaklı olarak büyük hasarlarla sonuçlanan şehir yangınları meydana gelmiştir. 1854 tarihli bir yazıda Amasya'da meydana gelen yangında birçok hane ve dükkânın harap hale geldiği, içinde oturulamayacak durumda olan yangından etkilenenlerin başkalarının evlerine sığınmak zorunda kaldığı belirtilmiştir. Ev ve dükkânların inşası için keresteler Erbaa ormanlarından temin edilecektir (BOA, A)MKT.NZD., 163/19). Binaların yeniden inşa edilmesi için ormanlardan faydalanılmış, dolayısıyla yine ahşap malzeme kullanılmıştır.

Amasya Sancağı'na bağlı Merzifon Kazası'nda 1893 yılında meydana gelen yangının çıkış yeri Amerikan Misyoner Mektebi'dir. Yangında mektep harap hale gelmiştir. Temmuz 1895'te de Merzifon Rüştîye Mektebi'nde yangın çıkmıştır. Bu yangında mektep ile birlikte bir medrese ve cami de hasar görmüştür (Yüksel, 2010: 61-62).⁸⁵

Amasya'nın Selağzı mevkiinde 18 Ağustos 1895 yılında çıkan yangın ise akşam 18.30'dan ertesi günü 16.00'ya kadar sürmüş ve uzun süre söndürülemediği için bıraktığı hasar da fazla olmuştur. Yangından zarar görenlere yardımda bulunulması için Sivas Vilayetine bir yazı gönderilmişti (BOA, Y.HUS., 334/99). Vilayetten Amasya'daki yangın hakkında ayrıntılı bilgi istenmiş ve yazışmalar yapılmıştır (BOA, DH.MKT., 415/23 ve BOA, Y.MTV., 126/89). Yangında 58 hane, 165 dükkân, 2 han, 1 cami-i şerif, 2 medrese, 1 türbe, 1 tekke, 1 rüştiye mektebi ve mahkeme-i şer'iyye dairesi hasar görmüş, yangın sırasında 5 çeşme de harap olmuştu. Yangından etkilenen binaların 31 adedi İslam, 17 adedi Ermeni, 10 adedi ise Rum toplumlarına aitti. Hasar gören dükkânların ise 90 adedi Müslümanların, 62 adedi Ermenilerin, 13 adedi ise Rumların dükkânlarıydı. Yapılan araştırmalar sonucunda yangının can kaybına neden olmadığı anlaşılmıştı. Yangından sonra hasarlı binalarda oturamayacak durumda olanlara kalacakları yeni evler inşa edilecekti (BOA, Y.MTV., 126/105). Yangında zarar gören Mevlevî Dergâhı ile ona bağlı olarak faaliyetlerde bulunan dükkân ve odaların yeniden inşa edilmesi için 48.118 kuruş ödenek gerekecekti (BOA, BEO, 803/60187).

⁸⁵ Merzifon'da meydana gelen üçüncü yangın olayı da 1898 senesinde Dibekçiler çarşısında gerçekleşmiştir. Bu yangında 95 dükkân yanmış ve 35'i de büyük hasar almıştır. Yine Merzifon'da 1904'te çıkan yangın ise geniş çapta hasarlar bırakmıştır. Bu yangında içerisinde cami, kilise, mektep, karakolhane, dükkânlar, kahvehaneler, hanlar, haneler, çeşmelerin bulunduğu 503 yapı yanmıştır. Son yangından sonra Merzifon Kazası'nda imar faaliyetleri yapılmaya başlanmıştır. Yangınlardan etkilenen yapıların yeniden inşası için planlar hazırlanmıştır (Yüksel, 2010: 62-80).

Amasya'nın Selağzı mevkinde 12 Mart 1914'te meydana gelen başka bir yangının çıkış yeri ise Topçuzâde oğlu Karebet'in sahibi olduğu tütüncü dükkânıdır. Yangına başlangıcından itibaren söndürme müdahalesi yapılmış ancak o gece şiddetli rüzgâr olduğu için büyümesine engel olunamamıştır. Topçuzâde oğlu Karebet'in dükkânı ile birlikte 35 dükkânın daha etkilendiği yangın saat 19.00'da başlamış, 23.00 sularında söndürülebilmıştır. Tahribatın yol açtığı inşa maliyetinin 9.000-10.000 lira civarında olduğu tahmin edilmiştir (BOA, DH.EUM.EMN., 63/8).

Başka bir yangın da 21 Temmuz 1915'te Amasya çarşısında bir marangoz dükkânında meydana gelmiştir. 20 saatten fazla süre kontrol edilemeyen yangında 2000 hane ile 1000'e yakın dükkân yanmıştı ve 500 liralık bir hasar maliyeti ortaya çıkmıştı. Yangında can kaybı olmamıştır. Yaklaşık 24 saat süren yangın Selağzı mahallesine kadar sirayet etmişti. Bu yangında merkez hastahanesinin tümüyle yanan iki şubesinden başka diğer şubelerinin bir kısım eşyası kurtarılmış ancak yangın sırasında yataklar ve bazı tıbbî malzemeler hemen hemen hiç çıkarılamamıştır. Söndürme çalışmaları neticesinde kışla ve hapishane kurtarılmıştır (BOA, DH.İ.UM, 32/15).⁸⁶

Bu yangınlardan sonra kârgir yapıların önemi bir kez daha ortaya çıkmıştır. Yangınlarda mağdur olanlara harap hale gelen evlerinin onarımı için devlet tarafından destek sağlanmıştır. Binaların yeniden inşası için bazı ormanlardan temin edilen keresteler kullanılmıştır. Bazı yapıların yeniden inşası için yine ahşap malzeme kullanılmaya devam edilmiştir.

4.4. Amasya'da Mahalle Teşekkülü

1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı, 1853-1856 Kırım Savaşı ve 93 Harbi olarak da bilinen 1877-1878 senelerinde yapılan savaşlar sonucunda Kafkaslardan Anadolu'ya göçler yapılmıştı (Kara, 2013: 334). Kafkas göçmenleri daha çok Ankara, Amasya, Konya,

⁸⁶ Neden ortaya çıktığı anlaşılamayan yangında kastî olarak yangına sebebiyet verme ihtimali bulunan yangın sırasında yağlı paçavra atmaya cüret edenlerden bahsedilmiştir. *Yağ* olarak bahsedilen yanıcı etkiyi artıran madde *gazyagı* olmalıdır. Birkaç kişi yağlı bez atarken tespit edilip tutuklanmıştır. Paçavra atanların Ermenilerden henüz sevk edilmeyenlerden olabileceği ya da tehcir edilen Ermenilerle haberleşme yapanlardan olduğu düşünülmektedir. Yangından çok fazla etkilenen ailelerin başka binalara yerleştirilmesi için gayret gösterilmiştir (BOA, DH.İ.UM, 32/15). Amasya'da çıkan yangında zarar görenler için yardımda bulunulacağı vilayete gönderilen yazıda belirtilmiş ve yangının sebebinin araştırılacağı da ayrıca dile getirilmiştir (BOA, DH.EUM.2.Şb, 9/44).

Sivas, Kastamonu, Hüdâvendigâr, Eskişehir, Adana, Kütahya gibi iskâna uygun veya arazileri geniş Anadolu şehirlerine yerleştirilmiştir (Altunay Şam, 2011: 30-31).

Yapılan göçler sonucunda yeni Anadolu'nun pek çok kentinde yeni köyler ve mahalleler oluşturulmuştur. Yeni oluşturulan her bir mahalleye en az bir cami ya da mescit ve bir okul inşa edilmiştir. Gelen guruplar öncelikle geçici olarak belirlenen iskân bölgelerinde bekletildikten sonra onlar için oluşturulan mahalle ya da köylerde asıl iskân bölgelerine yerleştiriliyorlardı. Devlet geçici bölgelerde fazla bekletilmemelerine özen gösterilmişti. İskân giderleri devlet tarafından karşılanmış ancak devletin yeterli olamadığı durumlarda memurlar ve halk tarafından yardımlar yapılmıştır (Altunay Şam, 2011: 27-32).

Anadolu'ya yapılan göç sürecinde Amasya da göç alan şehirlerimizdendir. Amasya'da 19. yüzyılın ikinci yarısında 50 mahalle mevcuttur. Bu mahallelerin isimleri şöyledir:

Eski Kethüda Mahallesi, Üçler Mahallesi, Uzun Mustafa Mahallesi, Bayezid Paşa Mahallesi, Bozahane Mahallesi, Pirinççi Mahallesi, Pervane Mahallesi, Tatar Mahallesi, Temenna Mahallesi, Cami-i Enderun Mahallesi, Çırakçı Mahallesi, Çeribaşı Mahallesi, Çıkrık Mahallesi, Hacı İlyas Mahallesi, Hacı Hamza Mahallesi, Hekim Çelebi Mahallesi, Hatuniye Mahallesi, Hızır Paşa Mahallesi, Hoca Süleyman Mahallesi, Darüsselam Mahallesi, Dere Mahallesi, Recep Mahallesi, Ziyare Mahallesi, Sabıkuddin Mahallesi, Saraçhane Mahallesi, Saray Mahallesi, Sadeddin Mahallesi, Şamlar Mahallesi, Şamice Mahallesi, Şehreküstü Mahallesi, Savakça Mahallesi, Sofuzade Mahallesi, Sofiler Mahallesi, Acem Ali Mahallesi, Fethiye Mahallesi, Kuba Mahallesi, Karatay Mahallesi, Kazancı Mahallesi, Kameruddin Mahallesi, Kocacık Mahallesi, Kurşunlu Mahallesi, Kılıççı Mahallesi, Küpçeğiz Mahallesi, Köprübaşı Mahallesi, Gökmedrese Mahallesi, Gümüşlüzade Mahallesi, Mehmed Paşa Mahallesi, Helkis Mahallesi, Yakutiye Mahallesi, Yakup Paşa Mahallesi (Çatal, 2009: 25-27).

Amasya'ya gelen muhacirler yeni mahalle ve köy teşekkülünde rol almışlardır. 1862 yılında Rusların Çerkesistan bölgesini işgal etmesinden sonra artan Rus baskısına dayanamayan Çerkesler ülkelerini terk etmek zorunda kalmışlardı (Kara, 2013: 335). Anadolu'ya akın akın gelen Çerkes muhacirler belli başlı bölgelerde iskân edilmişlerdi. İskân ettirilen bölgelerden biri de Amasya Sancağı idi. 18 Eylül 1863 tarihli bir yazıda

Merzifon Kazası'nda⁸⁷ misafir olan Çerkes Muhacirlerinden Besni kabilesinden olanların iskân edilmeleri için *Tavşan Dağı* civarındaki *Eğribük* adında bir bölgede arazi verildiği belirtilmişti. 32 hane ile camii şerif ve okul inşası Amasya halkı desteği ile başlamıştır. Her bir ev için 200 kuruş, cami ve okul için de ayrıca 200 kuruş ödeme yapılacaktır. Onların yaşam tarzlarına uygun evler inşa etmek üzere halkın desteği sağlanacaktı (BOA, MVL, 640/14).

Ayrıca Amasya Sancağı'nda Haziran 1863 yılında misafir edilen 267 Nogay muhaciri için masrafları mahalle sakinleri tarafından karşılanarak birer cami ve mektep yaptırılmıştı. Muhacirlerin nakilleri sırasında iskân ücretleri ile çeşitli erzak harcamaları ise hazineye bırakılmıştı. Ancak ne miktarda olacağı belirlenmediği için bu konu ile ilgili olarak Zeytun Kazası meclisine bir yazı gönderilmişti. Muhacirlerin devamlı ikameti için evler, cami, mektep inşası, nakillerinde kullanılacak yük hayvanı kirası gibi harcamaların bir kısmı Amasya halkı tarafından karşılanmıştı. Lâdik'ten Zeytun Kazasına ve Merzifon'un bazı yerlerine yapılacak nakiller sürecinde de bir kısmı bölge halkı tarafından karşılanan harcamaların toplamı 15.030 kuruştur (BOA, C.DH., 202/10069)

Amasya Sancağının *Geldiklan Nahiyesi* yakınında *Küplüce* ve *Ağayazı* adında mahalleler ile merkeze iki üç saat mesafede *Boğaz Bağları* denilen bölgede de muhacirler iskân edilmişti. Her bir mahalleye evler inşa edilecek, muhtar ve imam tayini yapılacağı karara bağlanmıştır (BOA, İ.DH., 1150/89660).

Amasya Sancağı'nda muhacir iskân yapılan bir başka kaza Gümüşhacıköy'dür. İskân edilen muhacirler için Beylikçayırı adı verilen yeni bir yerleşim yeri oluşturulmuştur. (BOA, DH.MKT., 1884/89). Zamanla bir mahalle halini alan bu yerleşim yeri 1893 yılından itibaren Beylikçayırı olarak anılmaya başlanmıştır (BOA, ŞD., 2581/18). Aynı yıl Amasya'da muhacirler için *Adatepe* adında yeni bir mahalle daha oluşturulmuştur (BOA, BEO, 217/16201).

Geldiklan bölgesine de 1894 yılında bir gurup muhacir daha yerleştirilmiştir. Amasya'ya bağlı Geldiklan Nahiyesi'nde *Tuzsuz* adında bir çiftlik arazisinde bir süredir kullanılmayan boş bir arazi satın alınarak toplamda 32 haneyi bulan muhacirlerin daimî olarak yerleştirilmesi için bir köy teşekkül edilmesi kararlaştırılmıştı. Bu tür

⁸⁷ 19. yüzyılın ikinci yarısında Amasya Sancağı'na bağlı Merzifon Kazası'nda Gulu, Zoku, Küşadiye ve Aldık Nahiyeleleri mevcuttu. Bunlara bağlı olarak da 165 köy bulunmaktaydı (Çatal, 2009: 36).

organizasyonların ardından muhacirlerin iskân bölgelerinde imar çalışmalarının yoğunlaştığını görmekteyiz. Nitekim Geldiklan civarındaki 3.047 dönüm arazi bölünüp sınırları çizilerek her bir hane sahibine harman, samanlık ve mandıra yapılmak üzere yerler ayrılmıştır. Ayrıca köyün içerisine başka arsalar daha tahsis edilerek cami ve mektep için kullanılmıştır (BOA, ŞD., 1798/10). Yeni teşkil edilen bu köyün sakinleri, köylerine Sultan Abdülhamid'in ismi olan *Hamidiye* adının verilmesi için Amasya Mutasarrıflığı'na müracaat etmişlerdir (BOA, DH.MKT., 309/2).

Amasya Sancağı'nın *Göklüsu* adındaki bir bölgesinde 1894'te Dağıstan muhacirlerinin iskânı için *İhsaniye* adı ile 77 haneli büyük bir mahalle oluşturulmuştur (BOA, DHMKT, 965/62). Sonradan bu bölgeye *Süleymaniye* adı verilmiştir. Ancak eski adının *İhsaniye* olması, halk tarafından bu ismin benimsenmesi ve Defter-i Hakanî'de de *İhsaniye* adı ile kayıtlı olması sebebiyle eski adıyla muamele yapılmasının daha uygun olacağı belirtilmişti (BOA, DH.MKT., 1233/73). Dolayısıyla göçlerin neden olduğu iskân ve imar faaliyetlerinin, şehirlerin ve halkın yerleşik düzenine zarar vermemesi yönünde hassasiyet gösterilmiştir.

Amasya tıpkı diğer Anadolu şehirleri gibi savaş mağduru olan ya da siyasî baskılardan etkilenerek yerini yurdunu terk etmek zorunda kalan ailelere kucak açmış şehirlerimizdendir. Buna bağlı olarak coğrafyasında uygun araziler tahsis edilerek gerek devlet desteği gerekse Amasya halkının yardımıyla yeni mahalleler oluşturulmuş, mahallelere evler, camiler, okullar inşa edilerek onların barınma, eğitim ve ibadet ile ilgili ihtiyaçlarını karşılayacak uygun bir ortam hazırlanmaya çalışılmıştır. Bu süreçte imar çalışmaları, kent merkezleri kadar muhacirlerin iskân edildiği kırsal bölgelerde de yoğunlaşmıştır.

4.5. Alman Misyonerlerin Amasya'da İmar Faaliyetleri

Almanya II. Wilhem döneminde aktif bir sömürge politikasına yönelmiştir. Uzak Doğu'da ve okyanuslarda İngiltere ile rekabet edemeyeceklerini düşünen Almanlar bu nedenle dikkatlerini daha yakın coğrafyalara çevirmişlerdir. Bu tercihin bir başka nedeni de uzak diyarlarda kendi ırklarının unutulması ya da unutturulması endişesidir. II. Wilhem'in Osmanlı Devleti'ni ziyaretleri sonrasında kendi izlenimleri ve bazı fikir adamlarının da önerilerinin odak noktası kolonilerini yerleştirecek en iyi bölgenin Osmanlı

coğrafyası olduğu düşüncesi idi (Belge, 2018: 50). Almanlar tarafından bakıldığında Balkanlar ve Anadolu'nun az nüfuslu bölgelerine yerleşmek fikri en iyi çözüm olarak görünüyordu (Anhegger, 1985: 57-63).

Anadolu'da yaşanan salgınlardan kaynaklı ölümler, nüfus hareketleri, çocuk ölümleri, kıtlıklar ve askerlik hizmeti sebebiyle oluşan boşluklara yerleşmek Almanlar için uygun görünmüştü. Osmanlı hükümeti açısından da boş topraklara yabancıların yerleştirilmesine, nüfusun azalmasının getireceği tehlike göz önünde bulundurularak alınacak bazı tedbirler çerçevesinde olumlu bakılmıştır (Anhegger, 1985: 57-63). Aynı zamanda Osmanlı Devleti o dönemde güçlü bir müttefike ihtiyaç duyuyordu. Bunun farkında olan Almanlar da sanayi gereksinimi için kullanacakları hammadde temini için iyi bir fırsat yakalamıştı (Belge: 2018: 50-51).

Almanların kolonilerini kurmak istedikleri bölgelerden biri de Amasya Sancağı'dır. Nitekim Amasya'da ipek ticareti ve üretimimin çok eski dönemlerden beri yapıldığı bilinmektedir. 1840 senesinde Amasya'da bu noktada üretime elverişli bir alan olduğu Carl Mez adında bir Alman tarafından keşfedilmiş ve yanına aldığı genç bir işletmeci olan İsviçreli George Krug ile işe koyulmuştur. Zamanla hem ipek üretilip hem de ipek ticareti yaparak işleri büyütmüş ve iş alanları genişleyince bölgeden arsa satın alacak hale kadar gelmiştir. Aldığı arsalar üzerine çiftlikler, ipek iplikhanesi, fabrikalar kurmuşlardı (İnan, 2015: 38). O dönemde Anadolu'da seyahat eden ve Amasya'ya da uğrayan seyyahlar Amasya'nın ekonomik faaliyetleri de gezi notlarında yer alıyordu. Alman seyyah Barth İsviçreli bir ailenin çocuğu olan George Krug'un Amasya'da açtığı işletmelerden bahsetmişti. Fransız seyyah Cuinet ise Amasya'da 2500 dokumacı olduğunu anlatmıştır. Ayrıca Cuinet'in verdiği bilgilere göre Amasya'da dışarıdan ithal edilen değirmen endüstrisi vardır. Krug'un aynı zamanda İsviçre'den getirttiği bir un değirmeni vardı (Açıkkapı, 2019: 79-80).

Alman kolonisinin başında bulunan Carl Mez de ara sıra Amasya'ya geliyor ve Alman kolonisinin dinî ve kültürel faaliyetlerini yakından takip ediyordu (İnan, 2015: 38). Carl Mez ayrıca Almanya'dan Amasya'ya Hristiyan eğitimciler getirtiyordu (Anhegger,

1985: 57-63). George Krug ve beraberinde Almanya'dan gelenler, hem ipek ticareti hem de misyonerlik çalışmalarını birlikte yürütmüşlerdir (Kuş, 2016: 253-276).⁸⁸

Ancak ipek ticareti zamanla azalmıştır. Lennep'e göre Amasya'da ipek üretiminin zamanla azalmasının sebebi ipek böceği hastalığı değil, misyonerlik faaliyetlerinin bölgede ekonominin önüne geçmiş olduğudur. Ayrıca Amasya da Tokat, Merzifon gibi Anadolu'nun misyonerlik duraklarından biri olarak çokça faaliyetlerde bulunulduğunu fakat orada istenen amaca ulaşamadığını da dile getirmiştir (Kuş, 2016: 253-276). Buna rağmen sosyal ve dinî gereksinimlerinin karşılanması için çaba sarf edilmiştir (Belge, 2018: 50). Amasya'da misyonerlik faaliyetlerinde bulunan gayrimüslimlerin etkisiyle kilise, okul ve benzeri yapıların inşa edilmiştir (Kuş, 2016: 253-276). Aynı şekilde Amasya'ya gelen yabancıların da benzer faaliyetlerde bulunduğu şahit olunmaktadır. Bu türden bina inşaatları genellikle çiftlik arazileri satın alınarak yapılmaktaydı.

Amasya'da 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren başlayıp yüzyılın sonlarına doğru artarak devam eden çok miktarda arazi, arsa ve çiftlik satışı tespit edilmiştir. Tuzsuz, Atabey ve Kutu köylerinden şahsi olarak ve çoğu zaman da başka şahsiyetler üzerinden çok fazla çiftlik arazisi satın alınmıştır. Almanlar bu arazileri satın almak için Osmanlı tebaası Ermeni ya da diğer gayrimüslimleri kullanmışlar arsalarını onlar üzerinden satın almışlardır (Uzundal, 2017: 224). Atabey çiftliği 1898'de Alman Protestan misyonerler tarafından satın alınmıştı. Geniş bir alana sahip olan Atabey çiftlik arazisi, ipek fabrikasına ham medde sağlayan bir özelliğe sahip olmakla beraber, üzerine yetimhane, ziraat mektebi ve atölye inşa edilmiştir (Özcan, 2010: 288-289). Ayrıca misyoner eğitim faaliyetlerine de hizmet etmiştir. Zamanla Alman misyonerler tarafından bu arazinin etrafında bulunan birkaç arazi daha satın alınarak faaliyet kapsamı genişletilmeye çalışılmıştır. Ayrıca

⁸⁸ Amasya'da normal bir yatırımcı gibi görünen George Krug'un daha farklı faaliyetler içerisine girdiğini belgelerden öğrenmekteyiz. Sofya Sefareti'nden Dâhiliye Nezareti'ne 25 Mayıs 1917 tarihinde bir telgraf ulaşmıştı. Bu telgrafta, aslen Amasyalı olan İstanbul'un Almanya Konsolosluğu'ndan aldığı pasaport ile Filipe'ye geldikten sonra bir takım şüpheli şahıslarla ve Ermeni komitecileriyle sıkı münasebette bulunduğu belirtilmiştir. Ayrıca Agust Kurug'un bu bölgedeki konsolosluğa müracaat ederek pasaportunu kayıt ettirmiş olarak İstanbul'a dönüşü gerçekleşecek olur ise gözaltına alınması kararının verildiği telgrafta yazılı olan diğer önemli ayrıntıydı (BOA, DH.EUM., 5. Şb. 39/3). Ayrıca hakkında çıkan soruşturma sonucunda Amasya doğumlu ve 63 yaşında olduğu, Filipe'de bulunduğu sırada polis idaresine eksik bilgiler verdiği, Filipe'den İstanbul'a geçmek üzere pasaport işlemlerini yapmış iken birden bire karar değiştirip Sofya tarafına geçmiş olduğu bu bölgede şüpheli davranışlar sergilediği anlaşılmıştı (BOA, DH.EUM., 5. Şb. 39/3). George Krug'un bağlantılı olduğu yerlere bulunduğu bölge ve civarı hakkında bilgiler verdiği de bilinmekteydi (BOA, DH.MKT., 1859/82).

belirtilmelidir ki ilk etapta Osmanlı Ermenilerini korumak⁸⁹ maksatlı olarak yapılan bu faaliyetler daha sonra Protestan misyonerlik çalışmalarına dönüşmüştür.⁹⁰ Osmanlı bürokratları çiftliğin maksadını aşan faaliyetlerinden rahatsızlık duymuştur. Nitekim çiftlik üzerinde inşa edilen yetimhane ve eğitim verilmek üzerine yaptırılan mektep ruhsatsız inşa edilmişti (Belge, 2018: 63-71).

Almanlar yaptıkları incelemelerden sonra 19. yüzyılda kolonilerini kurmak istedikleri mekânlardan biri olarak Osmanlı Devleti Anadolu'sunu seçmişlerdir. Geldikleri şehirlerden biri de Ermenilerin çokça nüfusa sahip olduğu Amasya Sancağı'dır. Almanların Amasya'da açtıkları fabrikalar, küçük ve büyük işletmelerle şehrin sönmüş olan ticarî hayatını canlandırdıkları açıktır. Bu vesileyle Amasya'nın 19. yüzyılda kalkınmasına katkıda bulunmuşlardır. Ancak misyoner faaliyetlerini de yapmaktan geri kalmamışlardır. Bu faaliyetlerini gerçekleştirmek üzere ruhsatsız bir yetimhane ve mektep açarak istedikleri türden öğrenciler yetiştirmeyi amaçlamışlardır. Ancak Osmanlı bürokrasisi bu faaliyetleri aldıkları önlemler ve yaptıkları sıkı denetimlerle kontrol altına alabilmiştir.

4.6. Pazar ve Panayırlar

Kökeni *bâzâr* olan *pazar* sözcüğü Farsça bir kelimedir. Pazarlar şehirlerde belli dönemlerde alışveriş ve ticarî faaliyetler yapılmak amacıyla alıcı ve satıcıların bir araya geldiği, dükkânların toplu olarak bulunduğu üstü açık alanlardır. Pazarlar yıllık, mevsimlik, haftalık, günlük gibi belli zaman aralıklarında kurulmaktadır. Cuma camileri pazarların genellikle yan tarafında ya da tam ortasında yer almaktaydı (Kallek, 2007: 206-208). Bir ülkede yol sistemi var ve iyi ise o ülkede şehir de vardır öyleyse şehirlerin kenarlarında kurulan pazarlar ticaretin yapılacağı en uygun yerler olarak kabul edilir. Kasabalarda kurulan pazarlar da şehir ve köy arasında köprü durumundadır (Orhonlu,

⁸⁹ II. Wilhem dönemindeki Protestan Almanların temel gayesi Anadolu'da zulüm gördüklerini düşündükleri Protestan Ermenilere yardım etmektir. Nitekim 19. Yüzyılın sonlarında bazı misyoner gruplar, Anadolu'da çeşitli isyan faaliyetlerinde bulunan Ermenileri bastırmaya çalışan Osmanlı Devletini misyonerlerin ve Avrupalıların gözünde zulüm yapan tarafmış gibi gösteriliyor ve yapılan yanlış propagandalar ile etkilemek istediklerini etkilemeyi başarıyorlardı. Bu propagandalarda basın ve eğitim kurumları en önemli araçları olmuştu (Belge, 2018: 55).

⁹⁰ Amasya'da Alman Protestan misyonerleri dışında Amerikalıların da Protestan misyoner faaliyetleri gözlemlenmiştir. *Eğitim Kurumları* başlığı altında belirttiğimiz gibi 1865'te bir ruhban okulu açılmış, ancak en büyük misyoner faaliyetleri yapan bu okul 1886'da Ermenileri destekleyen yardım eden ve onların isyanlarını körükleyen bir role sahip *Merzifon Amerikan Koleji*'ne dönüşmüştür (Belge, 2018: 59).

1981: 1-6). Şehirlerde üretici ve tüketicinin bir arada olduğu ticaret alanlarında yapılan, bulunduğu bölgeden ya da farklı şehir ve ülkelerden gelecek tüccarların katılımının sağlandığı hafta pazarlarından farklı olarak daha geniş organizasyonlar da *panayırlar* olarak adlandırılır. Panayırlar şehirlerin ekonomisine büyük katkılar sağladığı gibi gelişimini de etkileyen bir unsur olarak her devirde önemsenmiştir (Belge, 2021: 133).

Yüzyıllar öncesinde Arap Yarımadası'nda, Avrupa'da, Balkanlarda ve Anadolu'da var olan panayır kültürü, Türklerin Anadolu ve Balkanlarda hüküm sürdüğü devirlerde de varlığını devam ettirmiştir. Anadolu'nun ticaret yolları üzerinde bulunması ve zamanla gelişen ulaşım imkânları ile birlikte gerek Selçuklular devrinde gerekse Osmanlılar zamanında bazı şehirlerin kalkınmasında pazar ve panayır organizasyonlarının önemli katkıları olmuştur (Şen, 1996: 9-11). Pazar ve panayır kültürünü Selçuklulardan devralan Osmanlılarda panayırlar için on beş gün süre verilirdi. Daha uzun sürmemesine dikkat edilirdi (Erdoğan, 1999: 8).⁹¹ Osmanlı Devleti'nin Balkan fetihlerinden sonra Balkan topraklarında birçok şehirde bu türden organizasyonlara yer verildiği gibi Anadolu'nun da bazı noktalarında pazar ve panayır organizasyonları yapılmıştır (Belge, 2021: 138-139). Amasya Sancağı da bu türden şehirlere örnek teşkil etmektedir.

4.6.1. 19. Yüzyılda Amasya Sancağı'nda Açılan Hafta Pazarları

Osmanlılarda *pazar* sözcüğü belli kurallar çerçevesinde alıcı ve satıcıların bir arada olduğu ticaret alanları olarak nitelendirilmiştir. Osmanlı mahallelerinde de *hafta pazarı* ya da *hafta bazarı* olarak haftalık açılan ticari mekânlar da vardı. Bu pazarlarda bazen Osmanlı padişah fermanları, bazen de başkentten taşraya bazı duyurular açıklanırdı. Farklı dine mensup milletlerin bir arada yaşadığı Osmanlı Devleti'nde, Hristiyan ve Musevilerin bir arada olduğu mahallelerde hafta pazarları genellikle Cuma, Cumartesi ve Pazar günleri dışında kurulurdu. Sadece Hristiyanların oturduğu yerlerde ise Cumartesi günleri de pazar kurulabiliyordu. Osmanlı yönetimi farklı dine mensup olanlara Tanzimat uygulamaları kapsamında hoşgörülü yaklaşmak istemiştir (Erdoğan, 1999: 2-8). Osmanlıların bu hoşgörülü yaklaşımını Amasya Sancağı örneğinde görebilmek mümkündür.

Amasya Sancağı yakınlarında bulunan Lâdik Kazası'nda her hafta Pazar günleri kurulan hafta pazarının Ermenilerin ibadet ettikleri günlerine denk gelmesi nedeniyle bu

⁹¹ Orta Çağ döneminde Avrupa kentlerinde kurulan panayırlar için verilen süre altı haftayı geçmezdi. Bunun sebebi ise açılacak olan diğer panayırlara yer verilmek istenmesidir (Erdoğan, 1999: 8).

günün Pazartesi günü ile değiştirilmesi meselesi 1850 senesinde gündeme getirilmiştir. Ermenilerin ibadetlerini Pazar günleri ibadet yapmaları alış veriştikten mahrum kalmalarıyla sonuçlanıyor ve bundan üzüntü duyuyorlardı. Bu durum dönemin İstanbul Ermeni Patriki Agob Piskopos'a da bildirilmişti. Hafta pazarlarının Pazar gününden Pazartesi gününe taşınması talebi uygun görülmüş ve kısa sürede uygulamaya konulmuştur (Erdoğan, 1994: 79-80).

Aynı kazada 3 sene sonra pazarın açıldığı günün değişikliği için tekrar gündeme getirilmişti. Ancak bu sefer her hafta Pazartesi günleri açılan pazarın Cumartesi günü ile değiştirilmesi istenmiştir. Sebebi ise o dönemin şartları Amasya Sancağı ile Lâdik Kazası arasında ulaşım 8 saat sürebiliyordu. Lâdik halkı Pazartesi pazar alışverişi yaptıktan sonra Amasya'da Salı günü açılan pazara yetişemiyordu. Bu değişim de hızla uygulamaya konulmuş ve Lâdik halkının her iki pazara da katılımı 27 Mayıs 1853'te sağlanabilmiştir (Erdoğan, 1994: 78-79). Bu türden taleplerin kısa sürede karşılanabilmesi bölge ticarî hayatının canlılığının korunmak istenmesi ile açıklanabilmektedir.

Amasya Sancağı'na bağlı Gümüş Kazası'nda belli bir düzeni olan iyi bir çarşı ve pazar olmadığı için Maden Kasabası bölge halkı şahsi ürünlerini alım-satım için pazara sürmek başka mahallelere gitmek durumunda kalıyorlardı. Kendi bölgelerinde bir pazar açılmasını istemişlerdir. Söz konusu pazar organizasyonu 1868 yılının Temmuz ayında istedikleri gibi Çarşamba günleri ve kesintisiz açılacak şekilde programlanmıştı (Erdoğan, 1994: 80-81).

Gümüşhacıköy'ün Ekinpazarı bölgesinin dar ve yol üzeri olması sebebiyle saat kulesinin önündeki arsanın pazar için daha uygun olacağı düşünülmüştü. İstimlak yapılarak pazarın kurulacağı yer hazırlanmıştır. Sözü geçen pazar alanında 13 satış mağazası, bir mescit, bir fırın inşaatı kısa sürede bitirildikten sonra 30 Ağustos 1919'da açılışı yapılmıştır (BOA, DH.UMVM, 161/102).

4.6.2. 19. Yüzyılda Amasya Sancağında Panayır Organizasyonları

Osmanlı Devleti'nde panayırılar 16. yüzyılda yaygınlık kazanmıştır. 18. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde pazarların ve panayırılarının arttığı görülmüş, 19. yüzyılda Anadolu'nun birçok noktasında panayırılar düzenlenmiştir (Küpeli, 1999: 491-493).

Panayırların güvenliği devletin en önemli sorumluluklarından biriydi. Pazarlar ve Panayırların huzur ve sükûnetinin bozulmamasına dikkat edilirdi (Şen, 1992: 44-45). Köklü bir geçmişi olan ve 19. yüzyılda da açılmaya devam eden Zile Panayır organizasyonu⁹² sırasında Amasya Sancağı dâhilinde bulunan Altıağaç adlı bölgede yolcuları rahatsız eden eşkıyalardan kaynaklanan güvenlik eksikliğinin giderilmesi amacıyla 1859 yılında zaptiye süvarileri görevlendirilmiştir (BOA, MVL, 583/62). Yine 1867 yılında Amasya kazası Zile’de açılacak Zile Panayırı için güvenliğin sağlanması amacıyla panayır süresi boyunca geçici zaptiye istihdamı yapılmıştır. 20 süvari zaptiye 100 kuruş maaş, başlarında bulunması için görevlendirilen komutana ise 250 kuruş maaş verilecekti. Maaş ücretleri hazineden karşılanacaktı (BOA, İ. MVL, 429/18849).

Osmanlı Devleti’nde ilk olarak ne zaman açıldığı bilinmeyen ve kökü çok eski devirlere dayanan panayır organizasyonları olduğu gibi, modernleşme sürecinin başlaması ve sanayileşme ile birlikte bazı şehirlerin ekonomik anlamda canlılık kazandığı bir dönem olarak ifade edebileceğimiz 19. yüzyılda da pek çok kent yeni uluslararası panayır organizasyonlarına ev sahipliği yapmıştır. Bunlardan biri ve Orta Karadeniz’de ilki 1865 yılında organize edilen *Amasya Panayırı*’dır (Belge, 2021: 147).

Amasya’da senede bir kere Ekim 15’inde⁹³ ayın sonuna kadar sürecek olan panayıra ruhsat verilmesi için Ekim 1864’te bir dilekçe gönderilmişti. Amasya şehrinin civar vilayetlere bakılarak büyüklüğü ve Samsun gibi sahil bölgelerine yakınlığı da göz önünde bulundurulmuş ve Samsun – Amasya arasındaki yolların düzenlenmiş olması ve bölge halkı açısından için faydalı olacağı anlaşıldığından izin verilmesi uygun görülmüştür (BOA, İ.MVL, 519/23355).⁹⁴

⁹² Amasya Sancağı’na bağlı Zile Kazası’nda her sene açılan panayır organizasyonlarının ilk ne zaman açıldığı bilinmemekle beraber Persler döneminde Zela’da (Zile) dinî törenler ve şenlikler düzenlenmiş ilerleyen süreçte ise bu ayinler her sene düzenlenen 40-50 bin kişilik uluslararası panayırlara dönüşmüştür (Girgeç, 2008: 14-18).

⁹³ Ekim ayının son haftasına denk gelmektedir. Nitekim ilk Amasya Panayırı 27 Ekim 1865 Cuma günü yapılmıştır (Belge, 2021: 147-152).

⁹⁴ Amasya şehrinin yolları yol nizamnamesine uygun olarak bitirilmiş, çarşıları yenilenmiş ve telgraf hatları da çıkarılan fermanlarla kolaylıkla bağlanmıştır. Amasya Samsun İskelesi’ne yakın, Yozgat, Kastamonu, Sivas, Ankara ve Çankırı şehirlerinin sağında ve İstanbul’dan Bağdat’a kadar olan yol güzergâhında geçit yeri konumunda bulunmaktaydı. Buna bağlı olarak tüccar ve yolcuların da uğradığı bir yerdi. Bölgede üretilen ipek ve pek çok mamul eşya alışverişi yapılıyor, başka yerlere de naklediliyordu. Tüm bu özellikler dikkate alındığında panayır organizasyonu Amasya için elzem görülmekteydi (BOA, MVL, 687/46).

1864'te kurulması kararlaştırılan Amasya Panayırı'nın ilk açılışı 27 Ekim 1865'te Amasya Mutasarrıfı Ziya Paşa'nın katılımı ile çeşitli şenlikler yapılarak gerçekleşmiştir. Amasyalı tüccarların ürünlerini başka ilçelere ya da şehirlere taşıma zahmetinden kurtaran panayıra açıldığı sene, hem çevre illerde bulunan tüccarlar hem de İran, Halep gibi uzak şehirlerde yaşayan tüccarlar ilgi göstermiş ve katılmışlardır. (Belge, 2021: 147-152). Aynı dönemde kadim bir panayır olma özelliği gösteren Zile Panayırı dışında Amasya Sancağı'nın diğer bazı kazalarında da panayır organizasyonları yapılmıştır.

Amasya Sancağı Havza Kazası'nda da bir panayır açılması istenmiştir. Havza halkı 1892'de mahsullerini ve hayvanlarını kasabaları içerisinde açılacak bir panayır organizasyonu aracılığı ile pazara sürebileceklerini dile getirmişlerdir (Belge, 2021: 146)

Amasya Sancağı Gümüşhacıköy Kazası'nda 1909 yılında Afyon panayırı açılması uygun görülmüştü. Her sene açılması düşünülen panayırın Temmuz öncesi başlanıp Ağustos 7'sine kadar 5 hafta kadar devam etmesi kararlaştırılmıştır. Gümüşhacıköy Kazası'nda açılan panayıra kaza içerisinde ve civar bölgelerden tüccarlar katılacaktı. (BOA, DH.MUI, 17/16).⁹⁵

19. yüzyılda modernleşme süreci ile birlikte Osmanlı Devleti taşra şehirlerinde birçok imar faaliyeti yapılmış ve bu faaliyetler arasında ulaşım ve haberleşme ön sırada yer almıştır. Şehirlerde açılan yollar ve kolaylaşan haberleşme sistemi ile birlikte hareketlenen ticarî yaşam yeni pazar ve panayır organizasyonları düzenlenmesini ve bununla ilgili imar çalışmalarını gerekli kılmıştır. Nitekim kimi panayır organizasyonları geçici panayır mekânlarında kurulan sergi türünden tezgâhlarda yapılırken Amasya gibi kimi şehirlerde ise panayırlar için kalıcı iş hanları inşa edilmeye çalışılmıştır (Serbestoğlu, 2018: 106-107).

⁹⁵ Amasya Sancağı'na bağlı Gümüşhacıköy Kazası'nda her sene yapılan afyon hasadı sırasında ürünlerin fiyatlandırılmasında yaşanan sorunlar, çıkar amacına yönelik davranışlar sergileyen tekeli tüccarların varlığı panayırın açılmasını gerekli kılmıştır. Ayrıntılar için bkz. (Belge, 2021: 145-146).

SONUÇ

Osmanlı şehirlerinin en önemli özelliklerinden biri de şehirleri süsleyen ve onlara adeta kimlik kazandıran özgün mimari eserlerdir. Osmanlı taşra şehirlerinde bulunan ve klasik dönemin izlerini taşıyan muhteşem yapılar, başkent örnek alınarak inşa edilmiştir. Bununla birlikte taşradaki inşa edilen bu yapılar hiçbir zaman başkent inhtışamına erişememiştir. Ancak Tanzimat döneminde Osmanlı aydınları ve idarecileri bir zihniyet dönüşümü yaşamışlar, bunun sonucunda modernleşme olgusu içerisinde merkez ve taşra idaresini, şehirleri, askeri, idari yapıları, eğitim kurumlarını çağın ihtiyaçlarına ve eğilimlerine uygun hale getirmeye çalışmışlardır. Bu durum zamanla Osmanlı taşrasında bir imar ve kalkınma hamlesine dönüşmüştür. Osmanlı taşrasındaki her şehir gibi Amasya da bu süreçten nasiplenmiştir.

Bir dönem şehzadeler tarafından idare edilen Amasya Sancağı, bu dönemin eserleri olan cami, imaret, medrese ve bedestenleri ve almış olduğu daha başka bayındırlık hizmetleri ile başkent in görkemli mimarîsine ve bayındırlık vasfına yakın özellikler gösterebilmiştir. Ne var ki idari bozulmalar, savaşlar, isyanlar fenalaşan mali durum ve daha başka nedenlerle 17. ve 18. yüzyıllar imar faaliyetleri yönünden sönük kalmıştır. 19. yüzyılda ise modernleşme olgusunun ve gelişme arzusunun birçok Osmanlı kentinde olduğu gibi Amasya’da da imar faaliyetlerini yeniden canlandırdığını görmekteyiz.

Tanzimat’ın ilan edilmesinden sonra taşra idaresinde yapısal bir dönüşüme gidilmiş aynı zamanda taşrada merkezî yönetimi temsil edebilecek birimlerin fiziki şartlarının iyileştirilmesine karar verilmiştir. Bu kararın alınmasından sonra taşrada yeni modern kamu binalarının inşa edilmesi gereğı ortaya çıkmıştır. İdari binaların yanı sıra yeni askeri yapılar, eğitim kurumları, saat kuleleri inşa edilmiş ulaşım ve haberleşme alanında da önemli çalışmalar yapılmıştır. Bu dönemde Amasya Sancağı’nda ve kazalarında yeni düzenlemeler kapsamında ve ihtiyaçlar doğrultusunda yoğun bir imar faaliyeti yaşanmıştır. Sancağın en önemli ihtiyaçlarından birisi hükümet konaklarıydı. Nitekim merkezde hükümet konağı olarak kullanılan bina kullanılamayacak kadar eskimişti ve bazı kazalarda hiç hükümet konağı yoktu. Amasya merkezindeki hükümet konağı Amasya Valisi Ziya Paşa döneminde inşa edilmişti.

Hükümet konaklarının inşa ve onarım süreçlerini başlatan nedenler çok çeşitlidir. Merkez-taşra ilişkilerini sağlıklı biçimde sürdürecektir modern binalara sahip olmak, yüksek kira bedelli geçici konaklardan kurtulmak, birçok defa tecrübe edilen yangın risklerini ortadan kaldırmak, korunaklı ve modern bir arşive sahip olmak bunlardan bazılarıdır. Bu nedenle çoğu taşra biriminde ahşap olan hükümet konaklarının kârgir yapılara dönüşümü sağlanmaya çalışılmıştır.

Amasya Hükümet Konağı'nın inşa sürecinde olduğu gibi bu tür büyük ölçekli imar çalışmaları öncesinde ilk olarak bir maliyet hesabı yapıldığını, bu çerçevede keşif defterleri hazırlandığını, çıkarılan maliyetin hangi kurumlar tarafından ne ölçüde karşılanacağını önceden tespit edildiğini görmekteyiz. Bu aşamada hükümet yetkililerindeki tasarruf eğilimi son derece dikkat çekicidir. Bazen yüksek bedelli imar çalışmalarında halkın desteğine ihtiyaç duyulmuştur. Bunun yanı sıra taşrada devleti temsil eden hükümet konaklarını, yüksek kademelerdeki kişilerin de ziyaret edeceği düşünüldüğünden, iç dekorunun en iyi şekilde donatılmasına özen gösterilmiştir.

Amasya Hükümet Konağı bünyesinde bulunan Amasya Hapishanesi de tamire muhtaç durumdaydı. Hapishanenin diğer bir problemi de mekânsal darlıktı ve bu durum salgın zamanlarında büyük riskler barındırmaktaydı. Kazalardaki durum sancak merkezinden pek farklı değildi. Bazı kazalarda kadın hapishanesi yoktu. Ülkenin ekonomik durumu bazı sancak ve kazalarda yeni hapishanelerin inşasına müsaade etmemiştir. Amasya hapishaneleri örneğinde olduğu gibi kurumların yazışmaların yavaş ilerlemesi de Osmanlı taşrasındaki imar faaliyetlerinin önünde bir engel teşkil etmiştir.

Amasya Sancağı'nda yapılan en önemli imar faaliyetlerinden biri de modern kentlerin simgesi haline gelen saat kuleleridir. Amasya Sancağı'na pek çok taşra şehrine göre daha erken bir dönemde inşa edilen saat kulelerinin yapım süreci Ziya Paşa öncülüğünde başlamıştır. Amasya Saat kulesi, Havza Saat kulesi ve Merzifon Saat kulesi Ziya Paşa'nın Amasya Valiliği döneminde inşa edilmiş, Zile saat kulesinin yapımı da yine onun döneminde başlamıştır ve kısa sürede tamamlanmıştır. Lâdik, Mecitözü, Köprü ve Gümüşhacıköy'de de saat kuleleri inşa edilmesi kararı alınmış, bunların bir kısmı vaktinde tamamlanabilmiştir.

Reform hareketleri kapsamında başkentte inşa edilmeye başlanan Batı tarzı modern yapılardan biri de kışla binalarıdır. Bu modern askerî binaların benzerleri taşrada da inşa edilmeye başlanmıştır. Amasya Sancağı'nda 1894'te yapılmaya başlanan kışla binası 1901'de tamamlanmıştır. Batılılaşma hareketlerinin askeri mimaride neden olduğu değişimi simgeleyen diğer yapı ise karakolhanelerdir. Ermenilerin birçok şehirde sık sık isyana kalkıştığı bu dönemde Amasya Sancağı'na da 5 adet karakolhane inşa edilmiştir.

Amasya'da 19. yüzyılda yeni bir cami, mescit ya da benzeri dinî yapıların inşasına dair herhangi bir bilgiye rastlanmamıştır. Ancak zamanla yıpranan bazı mevcut yapıların onarıldığı anlaşılmaktadır. Bu onarımlar sürecinde bütçe yetersizliği sorunu ile karşı karşıya kalınmıştır. Gayrimüslimlerin ise yeni kilise inşa etmek veya mevcut yapılarını ek binalar ile genişletmek istediklerine tanık olmaktayız. Bu inşaatlara belli koşullar çerçevesinde müsaade edilebilmiştir. Bu anlamda uzunluk ve genişlik bakımından iri binalara, stratejik yerlerde ya da cami ve mescitlerin yanına bahçesi yakınına mabet inşa edilmesine müsaade edilmemiş bu tür sakıncalı durumların daha baştan önlenmesi için izin alınması şart koşulmuştur. Örneğin Amasya'da Cizvit misyonerleri farklı yapıları ruhsat almadan, vergi vermeden kilise olarak kullanabilmişlerdir. Burada sıkı mevzuat tedbirlerine rağmen misyonerler için denetimsiz ya da denetimi yeterli olmayan bir alan olduğu fark edilmektedir. Bu noktada Osmanlı yetkililerini çaresiz kılan nedenlerden biri de kuşkusuz yabancıların kadimden beri elde etmiş oldukları ayrıcalıklardır.

Limanlara yakın olması ile geçit bölgesi özelliği taşıyan Amasya'da yol çalışmalarına Ziya Paşa'nın Amasya mutasarrıflığı döneminde ve müfettiş Ali Rıza Efendi'nin öncülüğünde Samsun-Amasya kısmında önemli aşamalar kaydedilmiştir. Ancak bu kişilerin görev süreleri tamamlandığında çalışmaların hızı yavaşlamıştır. İlerleyen zamanda ise Sivas'a atanan vali Halil Rıfat Paşa döneminde Samsun-Amasya-Sivas şose yolu tamamlanmış, daha sonra bu yol Malatya'ya kadar uzatılabilmiştir. Samsun-Amasya-Tokat yolunun bazı kısımlarının yapım aşamasında iken bazı kısımlarının ise yapımı tamamlandıktan zaman zaman onarıma ihtiyaç duyulmuştur. Yolların kısa süreler içinde bozulmaları teknik personel eksikliği, elverişsiz coğrafi şartlar ve bakımsızlık ile açıklanabilir. Bunda da en önemli etkenin mali sorunlar olduğu anlaşılmıştır. Yine sancakların ve kazaların uluslararası ticaret güzergâhlarıyla bağlantıları bölgenin kalkınması açısından elzem görülmüştür. Amasya Sancağı'nda da bu bilinçle Amasya

Mutasarrıfı Ziya Paşa, müfettiş Ali Rıza Efendi ve Sivas Vilayeti Valisi Halil Rıfat Paşa olağanüstü gayretler göstererek yol çalışmalarına katkılar sağlamışlardır.

Ulaşım sisteminin önemli bir parçası olan köprüler de zaman zaman imar çalışmalarına konu olmuştur. Amasya’da bulunan köprülerin ahşap olanları daha çok tamire ihtiyaç duymuştur. Kaza ve köylerde bulunan bazı köprüler 20-30 sene boyunca tamir olmayı beklemişlerdir. Bozuk köprülerin geçişlerinde yıkılmaktan kaynaklı ölümler olmuştur. Kırsal kesimde yürütülen köprü onarımları sırasında eşkıyaların vermiş olduğu rahatsızlık, Osmanlı taşrasındaki imar çalışmalarına engel teşkil eden konulardan birinin de asayiş olduğunu göstermektedir.

19. yüzyılın sonlarına doğru taşra yönetimi anlayışında haberleşme hizmetleri, ulaşım hizmetleri kadar önem kazanmıştır. Amasya Sancağı, müfettiş Ali Rıza Efendi’nin girişimleriyle 1864 senesinde telgraf hattına kavuşmuştur. Mecitözü, Merzifon ve Lâdik kazalarında da telgraf hatları çekilmiş ve bu kazalarda telgrafhaneler de inşa edilebilmiştir. Ancak sancağın diğer kazalarında telgraf hattının çekilmesi için projeler hazırlanmış olmasına rağmen ülkenin ekonomik sorunları nedeniyle kurulumlar ileri bir tarihe ertelenmiştir.

Tanzimat’ın ilanından sonra başkentte ve taşrada açılması planlanan modern eğitim kurumlarının Amasya Sancağı’nda da açılması için çaba gösterildiği gözlemlenmiştir. Bazı yapılar modern eğitim kurumlarına dönüştürülürken birçok yeni mektep de inşa edilmiştir. Bu süreçte zaman zaman Amasya halkının desteği olmuştur. Gayrimüslimler de kendi milletlerinden olan çocuklarının modern eğitim kurumlarında eğitilmelerini istemişler ve kendi okullarını inşa etmek istemişlerdir. Ancak bazı gayrimüslimlerin usulsüz yollarla mektep açtıkları gözlemlenmiştir.

Amasya Sancağı’nda sosyal devlet özelliğini işlevsel kılacak bazı imar çalışmaları yapılmıştır. Örneğin şehirde sivil bir gureba hastanesi açılmıştır. Buna paralel olarak şehirde yaşayan gayrimüslimlerin de ruhsatsız olarak gureba hastaneleri açmış oldukları görülmektedir. Denetim, soruşturma ve kapatma süreçleri ile bu tür ihlallerin önü alınmaya çalışılmıştır. Ayrıca 19. yüzyıl başlarında Amasya’ya gelerek ticaret işletmeleriyle 20. yüzyılın başlarına kadar kolonileşme eğilimi gösteren Almanlar da usulsüz bazı imar faaliyetlerinde bulunmuşlardır. Almanların Amasya’da açtıkları fabrikalar, kurdukları

işletmelerle şehrin ticarî hayatını canlandırmışlardır. Ancak bunların yanında misyoner faaliyetlerini de yapmaktan geri kalmamışlardır. Bu faaliyetlerini gerçekleştirmek üzere ruhsatsız bir yetimhane ve mektep açarak amaçlarına uygun faaliyet yürütmeyi amaçlamışlardır. Ancak bu tür çabalar bir noktadan sonra Osmanlı bürokrasisine takılmış ve engellenmiştir.

Amasya Sancağı'nda 19. yüzyıldaki imar faaliyetlerinin bir boyutunu da muhacirler oluşturmaktadır. Zira bilhassa 1860'lı yıllardan itibaren Amasya'ya savaş mağduru olan ya da siyasî baskılardan etkilenererek yerini yurdunu terk etmek zorunda kalan aileler göç etmişlerdir. Muhacirler için sancak dâhilinde uygun araziler tahsis edilerek gerek devlet desteği gerekse Amasya halkının yardımıyla yeni mahalleler oluşturulmuş, mahallelere evler, camiler, okullar inşa edilmiştir.

Amasya'da 19. yüzyılda gelişen ulaşım imkânları yeni iktisadi organizasyonlara kapı aralamıştır. Ticarî hareketlenmenin hız kazandığı bölgede yeni pazar ve panayırların kurulması gerekliliği hissedilmiş ve mevcut Zile Panayırı'nın yanı sıra Amasya merkezinde, Havza Kazası'nda ve Gümüşhacıköy Kazası'nda yeni panayırlar açılmıştır. Açılan panayırlar Amasya tüccarlarının nakliye ve tedarik ihtiyaçlarına cevap vermiş ticaretlerinin genişlemesine imkân tanımıştır. Panayırların şehre ve şehir halkının servetine yapmış olduğu katkılar kalıcı panayır mekânlarının kurulmasına yönelik imar çalışmalarını tetiklemiştir.

Amasya Sancağı'nda, Tanzimat ve Meşrutiyet dönemleri boyunca içinden geçmiş olduğu dönüşüm sürecinin bir sonucu olarak yoğun bir imar faaliyeti yaşamıştır. Süreç 20.yüzyıl başlarına kadar devam etmiş I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla haliyle yeniden bir durgunluk dönemine girmiştir. Amasya'da gerçekleşen imar çalışmalarında en önemli engelin bütçe sıkıntısı olduğu görülmüştür. Böyle zamanlarda halkın yardımına müracaat edilmiştir. Bu yapılırken bazen Ziya Paşa'nın valiliği döneminde olduğu gibi idarecilerin zorlayıcı olmaları şikâyetlere neden olmuştur. Öte yandan mali sıkıntılar kadar olmasa da teknik eleman ihtiyacı, usta ve işçi maliyetlerinin yüksekliği, devrin şartlarında nakliye işlemlerinin yüksek bedeller ve güç şartlarında gerçekleşmesi, kırsal kesimlerde yürütülen çalışmalarda bazen asayiş sorunlarının yaşanması Osmanlı taşrasının imarı sürecinde ciddi sorunlar olarak belirlemiştir. Her şeye rağmen Osmanlı kentleri bu süreçten az ya da çok nasiplenmişler ve bir dönüşüm yaşamışlardır.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Arşivleri Başkanlığı, Osmanlı Arşivi (BOA)

Âli Emiri III. Selim III (AE.DDLM.III): 329/19061

Bâb-ı Âli Evrak Odası (BEO): 93/6956, 927/69453, 3646/273406, 351/26260, 1647/123463, 333/24938, 331/24802, 711/53294, 1183/88658, 803/60187, 217/16201, 335/25062

Cevdet Adliye (C.ADL.): 23/1408,

Cevdet Dâhiliye (C.DH.): 57/2806, 202/10069,

Cevdet Nafia (C.NF.): 62/78,

Cevdet Saray (C.SM.): 123/6197

Dâhiliye Emniye Şubesi (DH.EUM.EMN.): 63/8,

Dâhiliye 2. Şube (DH.EUM.2.Şb.): 9/44

Dâhiliye 5. Şube (DH.EUM. 5.Şb): 39/3,

Dâhiliye İrade (DH.İD.): 186/48, 163/19, 40/14

Dâhiliye İdare-i Umûmiye (DH.İ.UM): 32/15,

Dâhiliye Islahat (DH. DH.TMIK.S): 35/33, 55/36

Dâhiliye Hapishaneler (DH.MB.HPS): 19/23, 20/8, 21/64, 101/17, 23/20, 40/39, 104/28, 72/12, 49/32, 74/74, 72/57, 13/19, 143/24, 17/50, 104/28,

Dâhiliye Mektubî (DH.MKT): 2031/105, 1920/54, 1550/105, 1695/94, 2038/103, 1926/108, 2056/40, 2473/30, 2488/53, 1084/4, 2065/55, 218/38, 2567/62, 1656/78, 1937/118, 209/48, 1715/75, 1082/51, 2109/68, 1816/127, 1773/2, 1209/19, 1007/40, 1125/40, 923/70, 614/43, 508/44, 486/30, 415/23, 1884/89, 309/2, 965/62, 1233/73, 1859/82, 614/43, 527/2, 1480/85, 2284/84, 2565/10,

Dâhiliye Muamelat (DH.TMIK.M): 144/33

Dâhiliye Müfterik (DH.MB.HPS.M.): 42/17

Dâhiliye Umur-ı Mahalliyye ve Vilayat Müdürlüğü (DH.UMVM): 22/13, 104/15, 161/102,

Dâhiliye Muhaberat-ı Umumiye İdaresi (DH.MUI.): 87/19, 7/24, 23/10, 17/16,

Hariciye Nezareti Tahrirat (HR.TH.): 43/8,

İrade Dâhiliye (İ.DH): 606/42226, 686/47868, 1328/6, 1329/24, 1150/89660,
509/34670

İrade Evkaf (İ.EV.): 24/7,

İrade Hariciye (İ.HR.): 274/16632,

İrade Hususî (İ.HUS): 30/69, 19/34

İrade Maliye (İ.ML.): 30/67,

İrade Meclis-i Vâlâ (İ.MVL): 578/25938, 519/23355, 482/21868, 183/5512, 360/15769,
400/17391, 516/23251, 160/4626, 511/23052, 571/25658, 429/18849,

İrade Şûrâ-yı Devlet (İ.ŞD.):22/935, 114/6826, 79/4637, 5/247

Maarif Nezareti Mektubî Kalemi (MF.MKT.): 266/17, 248/49, 246/17, 442/4,

Maliye Nezareti Emlâk-ı Emiriyye Müdüriyeti (ML.EEM.): 1208/22, 809/54

Maarif Nezareti Tedrisât-ı İbtidâiyye (MF.İBT.): 284/31).

Meclis-i Vâlâ (MVL): 719/109, 696/60, 697/38, 612/38, 663/58, 326/67, 671/68, 684/32,
705/110, 673/4, 675/60, 700/25, 716/43, 694/18, 720/24, 715/63, 640/14, 583/62,
,687/46

Plan Proje Kroki Plan-Projeler (PLK.p): 6744, 6743,

Sadaret Mektubî Kalemi Evrakı (A}MKT): 204/97

Sadaret Mektubî Mühimme Kalemi Evrakı (A}MKT.MHM): 271/17, 270/83, 274/32,
281/55, 281/77, 273/66, 414/30, 273/5, 452/25, 466/49, 309/60, 288/67, 289/91,
422/47, 6/82, 319/34, 436/60,

Sadaret Umum Vilayat (A}MKT.UM.): 501/33,

Sadaret Nezaret ve Devair Evrakı (A}MKT.NZD), 163/19

Şûrâ-yı Devlet (ŞD): 2886/3, 1782/47, 1782/5, 2550/38, 72/6, 1800/3, 1793/3, 1814/11, 2581/18, 1798/10

Yıldız Esas Evrakı (Y.EE): 11/5, 134/64,

Yıldız Hususî Maruzat (Y..HUS.): 334/99,

Yıldız Mütenevvi Maruzat (Y..MTV): 126/105, 126/89

Yıldız Resmi Maruzat (Y..A..RES.): 40/21, 20/1, 138/1,

Yıldız Umumi (Y..PRK.UM.): 13/58

Sivas Vilayet Salnamesi

(SVS), H. 1298, (SVS), H. 1330, (SVS), H. 1287, (SVS), H.1288, (SVS), H. 1289, (SVS), H. 1292, (SVS), H. 1298, (SVS), H. 1300, (SVS), H. 1301, (SVS), H. 1302, (SVS), H. 1304, (SVS), H. 1306, (SVS), H. 1308 (SVS), H. 1325.

İnceleme Eserler

Acun, H. (1994). *Anadolu Saat Kuleleri*, Ankara: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Atatürk Kültür Merkezi Yayını – Sayı: 85.

Acun, H. (2008). Saat Kulesi. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C.35, 325-326.), İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.

Adıyaman, K. (2008). *Kentleşme Sürecinde Türkiye Kent Kimliği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

Afyoncu, F. (2001). *XVII. Yüzyılda Hassa Mimarları Ocağı*. Ankara: TC. Kültür Bakanlığı Kültür Eserleri, Ümit Yayıncılık.

Akdağ, M. (1995). *Türk Halkının Dirlik ve Düzenlik Kavgası, Celali İsyanları*. İstanbul: Cem Yayınevi.

Akdağ, V. (2008). *19.Yy'dan Günümüze Modern İmar Uygulamalarının Tarihi Kentsel Doku Üzerindeki Olumsuz Etkileri: Meclis-i Mebusan Caddesi Aksı ve Yakın Çevresi Örneği*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Akkuş, Y. (2011). *Osmanlı Taşra Maliyesinde Reform: Merkez-Taşra Arasındaki İdarî-Malî İlişkiler ve Vilayet Bütçeleri (1864-1913)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü İstanbul.
- Aktüre, S. (1985). Osmanlı Devleti'nde Taşra Kentlerindeki Değişimler, *Tanzimat'dan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, (c. 4, 894-895), İstanbul: İletişim Yayınları.
- Akyıldız, A. (1993). *Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform (1836-1856)*. İstanbul: Eren.
- Akyıldız, A. (2019). *Osmanlıda Ulaşımın Modernleşmesi*, İstanbul: Timaş Yayınları.
- Akyüz, K. (1964). *Ziya Paşa'nın Amasya Mutasarrıflığı Sırasındaki Olaylar*, Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi.
- Akyüz Orat, J. (2011). Hapishane Islahatı Bağlamında Çerkes Hapishanesinin Modernleşme Çalışmaları, *Uluslararası Kıbrıs Üniversitesi, Folklor / Edebiyat*, 17/66, 81-94.
- Akyüz, Y. (2009). *Türk Eğitim Tarihi M.Ö. 1000 - M.S. 2000*, Ankara: Pegem Akademi.
- Albayrak, N. (1995). Ferhad ve Şirin. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C. 12, 388-389), İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Altunay Şam, E. (2011). *Kırım Savaşı'ndan Sonra Anadolu'ya Yapılan Göçler ve Amasya'da İskân Edilenler*, Ankara: Pegem Akademi.
- Anhegger, R. (1985). Almanların Türkiye'ye Göçü, *Tarih ve Toplum*, 21, 57-63, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Arıkan, Z. (2013). Yirmisekiz Mehmed Çelebi. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C. 43, 551-552). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Ataseven, A. (1996). Gureba Hastahanesi. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C. 14, 202-204), İstanbul: İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Avcı, Y. (2017). *Osmanlı Hükümet Konakları Tanzimat Döneminde Kent Mekânında Devletin Erki ve Temsili*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Aydemir, A. ve Sağlık, S. (2017). Osmanlı Ordusu Redif Teşkilatı Yapılanmasının Yönetsel Yaklaşımlar İle İncelenmesi: Sivas Salnamelerinde Yer Alan Amasya'da Konuşlu Redif Birlikleri, *Uluslararası Amasya Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, C.1, 83-94, Ankara: Kibatek.

- Bakır, A. ve Gökşen A. (2019). Osmanlı Öncesi Dönemde Tokat, Amasya, Kastamonu ve Çorum Şehirleri, *Oğuz - Türkmen Araştırmaları Dergisi (OTAD)*, 3/1, 52-112.
- Bardakoğlu, A. (1997). Hapis, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C.16, 54-64. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Bayartan, M. (2008). Osmanlı Şehirlerinde Vakıflar ve Vakıf Sisteminin Şehre Kattığı Değerler, *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, X/1, 157-175.
- Bayram, P. (2017). 19. Yüzyıl Osmanlı Devleti'nde Kentleşme: Yönetmel Reformlar İle Osmanlı Aydınlarının Kent Üzerine İzlenimlerine Dayalı Karşılaştırmalı Bir İnceleme, *Lefke Avrupa Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 8/2, 227-244.
- Belge, H. (2018). 19. Yüzyıl Osmanlı Taşra İdaresinde Aynaroz Manastırları, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Belge, H. (2018). Alman Kolonyal Politikaları ve Protestan Misyonerliği İçin Bir Örnek: Amasya Atabey Çiftliği (1879 - 1919), *History Studies*, 10/ 8, 49-75.
- Belge, H. (2019). Avusturyalı Asker ve Tarihçi Georg Veith'in Zela Savaşı Hakkındaki İncelemesi Üzerine Düşünceler, *Sosyal Bilimler Dergisi*, 6/41, 251-273.
- Belge, H. (2021). Büyük Pazar Organizasyonlarının Osmanlı Kentlerine Etkileri: Amasya Panayırı Örneği, *Sosyal Bilimlerde Akademik Çalışmalar 2*, Bahir Selçuk, Serdar Ünal ve Yener Lütfü Mert (ed.), İzmir: Duvar Yayınları, 131-159.
- Belge, H. (2021). İsveçli Gezgin Jean Otter'in Şark Seyahati: Tokat ve Amasya İzlenimleri (1734-1744), *Turkish Studies - History*, 16(3), 251-266.
- Belge, H. (2021). Sultan II. Abdülhamid'in Saltanatının 25. Yılında Tokat ve Tokat Saat Kulesi. *History Studies*, 13/2, 449-470.
- Belge, H. (2020). William Ouseley'in Gezi Notlarında Amasya (1812), *Anadolu 5. Uluslararası Sosyal Bilimler Kongresi Tam Metin Kitabı*, Gültekin Gürçay (ed.), Diyarbakır: Ubak Yayınevi, 777-786.

- Belge, H. (2020). Ziya Paşa'nın Amasya Islahatının Bir Hatırası: Zile Saat Kulesi, *Anadolu 5. Uluslararası Sosyal Bilimler Kongresi Tam Metin Kitabı*, Gültekin Gürçay (ed), Ubak Yayınevi, 763-778.
- Berkes, N. (2017). *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Beşirli, M. (2007). Osmanlı Döneminde Amasya Sancağı Üzerine Bazı Bilgiler (17.-19. Yüzyıllar), I. *Amasya Araştırmaları Sempozyumu I. Kitap*, Yavuz Bayram (ed), Amasya: Amasya Valiliği. 105-125.
- Beydilli, K. (2000). Osmanlı Döneminde Kilise Siyasetinden Bir Kesit: II. Mahmud Devrinde Kilise Tamiri, *Osmanlı Devleti'nde Din ve Vicdan Hürriyeti*, Azmi Özcan (ed), 255-266, İstanbul: Ensar Neşriyat.
- Bilim, C. Y. (1988). *Türkiye'de Çağdaş Eğitim Tarihi (1734-1876)*, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Edebiyat Fakültesi Yayınları, Eskişehir.
- Cafer A. (2017). Hizmet Amaçlarına Göre Amasya Vakıfları (1850 – 1900), *Uluslararası Amasya Sempozyumu*, , 4 -7 Ekim, Amasya: Amasya Üniversitesi 27-37.
- Can, S. (2002). *Osmanlı Mimarlık Teşkilatının XIX. Yüzyıldaki Değişim Süreci ve Eserleri İle Mimar Seyyid Abdülhalim Efendi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Cançelik, A. (2017). Osmanlı Kültür Hayatında Camii ve İşlevleri Gebze Çoban Mustafa Paşa Camii Değerlendirmesi, *Kamusal Alan Okumaları: Esenler*, Ebru Erdönmez Dinçer, Aynur Atmaca Can (ed), 161-178, İstanbul: Şehir Düşünce Merkezi Şehir Yayınları.
- Cansever, T. (2010). *Osmanlı Şehri*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Cantay, G. (1991). Amasya Darüşşifası. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C.3, 5-6), İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Ceylan Dumanoglu, S. (2019). Osmanlı Devleti Tanzimat Dönemi Eğitim Faaliyetleri, *Türk Eğitim Tarihi*, Mustafa Kılınç ve Songül Keçeci Kurt (ed.), Ankara: Pegem Akademi 129-150.

- Cezar, M. (1985). *Tipik Yapılarıyla Osmanlı Şehirciliğinde Çarşı ve Klasik Dönem İmar Sistemi*, İstanbul: Mimar Sinan Üniversitesi Yayını, Milli Eğitim Basımevi.
- Çadırcı M. (2013). *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Çadırcı, M. (19919. *Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı*, *Ankara Üniversitesi, Dil Ve Tarih – Coğrafya Fakültesi, Tarih Bölümü, Tarih Araştırmaları Dergisi*, 15/ 26, 153-167.
- Çakılcı, D. (2019). *Rumeli Telgraf Hatları 1854-1876*, Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Çakmak, B. (2017). Gediz Kazası Erkek Rüşdiye Mektebi (1873-1907) ve Mehmet Emin Efendi'nin Muallim-i Sâni Tayini, *Modern Türklük Araştırmaları Dergisi*, 14/1, 223-251.
- Çatal, A. C. 19. (2009). *Yüzyılın İkinci Yarısında Amasya Şehri'nin Demografik Yapısı Ve İskân Siyaseti*. Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Niğde.
- Çeçen, K. (2002), Köprü. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C 26, 252-255). Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Çelik, A. (2007). Amasya'daki Türk Halk İnanışlarında Atalar İle Yer- Su Kültünün İzleri, *I. Amasya Araştırmaları Sempozyumu Bildirileri*, 2. Kitap, Ed. Yavuz Bayram, 13-15 Haziran 2007, Amasya: Amasya Valiliği, 763-780.
- Çelik, Y. (2018). II. Mahmud Devrinde, İdari-Askeri Bir Üs: Rami Kışlası, *Osmanlı Araştırmaları*, 1/2, 227-266.
- Çelik, Z. (2016). *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul*, Çev. Selim Deringil, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Çelik, Z. (2012). *İmparatorluk Mimari ve Kent, Osmanlı – Fransız Karşılaştırmaları (1830-1914)*, İstanbul: Salt.
- Çerkez, M. (2010). Amasya Saat Kuleleri, *EKEV Akademi Dergisi*, 14/45, 341-354.

- Çetin, E. ve Aydos, H. (2021). Tanzimat Dönemi'nde Osmanlı İmparatorluğu'nu Kalkındırma Düşüncesinin Bir Ürünü Olarak Meclis-i Umur-ı Nafia, *Çeşm-i Cihan: Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları E – Dergisi*, 8/1, 2-13.
- Çetin, C. (2011). Osmanlı Devleti'nde Ulaşım ve İletişimin Örgütlenmesi, *Tarihin Peşinde Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5, 17-38.
- Çetin, E. (2017). *Tanzimat'tan Meşrutiyet'e, Anadolu'da Karayolu Ulaşımı*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Çiftçi, A. (2001), Karakol. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C. 24. 431-434), İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Çiftçi, A. ve Nadide S. (2005). 19. Yüzyılda İnşa edilen Askeri Yapıların Koruma sorunları, *Megaron YTÜ Mimarlık Fakültesi e-Dergisi*, 1/ 1, 51-66.
- Demir, T. (2005). *Türkiye'de Posta Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840 – 1920)*, Ankara: PTT Genel Müdürlüğü.
- Demirarslan, D. (2019). Batılılaşma/Modernleşme Sürecinde Kentsel Kamusal Alanların Düzenlenmesine Yönelik Çalışmalar ve Kentsel Donatı Öğelerine Genel Bir Bakış. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 6/43, 32-63.
- Devellioğlu, F. (2015). *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Ankara: Aydın Kitabevi Yayınları.
- Dinçel, T. (2012). *XIX. Yüzyılda İzmir'deki Rum Okulları*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Celal Bayar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa.
- Doğan, C. (2019). *İtfâiyye-i Hümayûn: Osmanlı İstanbul'unda Yangın, Modernleşme ve Kent Toplumu*, İstanbul: Libra Kitap.
- Duymaz, A. Ş. (2003). *II. Abdulhamid Dönemi İmar Faaliyetleri, (Türkiye Örnekleri)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta.
- Dündar, A. (1999). *Arşivlerdeki Plân ve Çizimler Işığında Osmanlı İmar Sistemi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

- Dündar, A. (2000). *Arşivlerdeki Plan ve Çizimler Işığında Osmanlı İmar Sistemi (XVIII. ve XIX. Yüzyıl)*. Ankara: T.C Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Efe, A. (2011). İmar Meclisi Raporlarının Kaynak Niteliği Üzerine Bir Değerlendirme: Tekfurdağı Örneği, *Belleten*, 75/273, 471-502.
- Elmacı, S. (2010). *Amasya Şehri*, Konya: Çizgi Kitabevi.
- Er, F. (2009). *XV. ve XVI. Yüzyılda Amasya*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Erdoğan, A. (1994). 18-19. Yüzyıl Osmanlı Panayırıları ve Hafta Pazarlarına Dair Belgeler I, Ankara Üniversitesi, *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi (OTAM)*, 5, Ankara 49-129.
- Eren, N. (1994). *Türk Milli Eğitiminde Yabancı Okullar*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul.
- Ergin, O. N. (2013). *Türk Belediyecilik ve Şehircilik Tarihi Üzerine Seçmeler*, Ankara: Çankaya Belediyesi.
- Erkal, M. (1991). Arşın. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C.3, 411-413). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Etyemez, L. (2011). *Assessing The Integration Of Historical Stratification With The Current Context In Multi-Layered Towns. Case Study: Amasya*, Unpublished Master's Thesis, A Thesis Submitted To The Graduate School Of Natural And Applied Sciences Of Middle East Technical University, Ankara.
- Evliya Çelebi b. Derviş Mehmed Zilli. (1999). *Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 2. Kitap*, Zekeriya Kurşun, Seyit Ali Kahraman ve Yücel Dağlı(haz), İstanbul: Yapı Kredi Kültür Sanat Yayıncılık.
- Faroghi, S. (2004). Ulaşım Şebekeleri: Kervan Yolları, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c.2 (1600 – 1914), Halil İnalcık ve Donald Quataert (ed.) İstanbul: Eren Yayıncılık, 601-655.
- Foucault, M. (2013). *Hapishanenin Doğuşu*, Mehmet Ali Kılıçbay (çev.), , İstanbul: İmge Kitabevi.

- Girgeç, N. (2008). *Zile Panayırı Üzerine Halkbilimsel Bir Değerlendirme*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Gözübüyük, S. (2018). Osmanlı İmparatorluğu'nda Cizvit Tarikatının Yayılmasında Fransız Elçilerin Rolü, *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)* 5/ 12, 635-654. ISSN:2148-9963 www.asead.com
- Guboğlu, M. P. (1995). Osmanlı İmparatorluğu'nda Karadeniz – Tuna Kanalı Projeleri (1836 – 1876), *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi, Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar (ed), İstanbul: 217-248.
- Güneş, H. (2014). *Lale Devrinde Amasya*. Amasya: Amasya Belediyesi Kültür Yayınları.
- Gürbüz, A. (2007). 15-17. Yüzyıllarda Amasya Kalesi, *I. Amasya Araştırmaları Sempozyumu 13-15 Haziran I. Kitap*, Amasya: Amasya Valiliği, 85-104.
- Gürtunca, E. Ş. (2020). Fransızca Basında 1908 Yılı İstanbul Yangınları: Le Moniteur Oriental Örneği, *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 6/9, 81-102.
- Halaçoğlu, Y. (2014). *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Halaçoğlu, Y. (1994). Derbent. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C.9, 162-164). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Halaçoğlu, Y. (1995). Klasik Dönemde Osmanlılarda Haberleşme ve Yol Sistemi, *Çağını Yakalayan Osmanlı*, Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar (ed), İstanbul: İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi, 13-22
- Hanılçe, M. (2017). Osmanlı Taşrasına Telgraf Hattı Çekilmesinde Yaşanan Zorluklar Niksar-Erbaa-Tokat Telgraf Hattı Örneği, *History Studies*, 9/4, 63-99.
- Hobsbawm, E. (1999). *İmparatorluk Çağı 1875 -1914*, Ankara: Dost Kitabevi Yayınları.
- Hobsbawm, E. (2009). *Sermaye Çağı 1848 -1875*, Anlara: Dost Kitabevi Yayınları.
- İbn Haldun (2016). *Mukaddime*, Haz.: Süleyman Uludağ, İstanbul: Dergâh Yayınları.

- İleri, T. (1998). *Maârif Salnamelerine Göre, 20. Yüzyıl Başlarında (1898-1903) Amasya'da Eğitim ve Eğitim Kurumları*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- İnalcık, H. (2003). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Klasik Çağ (1300-1600)*, Ruşen Sezer (Çev.), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- İnan, U. (2015). *Osmanlı Devleti'nde Almanların Protestan Misyonerlik Faaliyetleri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- İnce Erdoğan, D. (2005). Merzifon'da Amerikalı Misyonerler ve Ermeniler. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 4 (11), 17-43.
- İşbilir, Ö. (2019). Kalebend. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (EK-2. Cilt, 5-7), Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Kaçar, M. (1986). *Osmanlı Telgraf İşletmesi (1854 – 1871)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Kaçar, M. (1995). *Osmanlı Telgraf İşletmesi, Çağını Yakalayan Osmanlı*, Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar (ed), İstanbul: İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi.
- Kalkan Açıkkapı, D. (2019). *The Transformation Of The Built Environment In Amasya From The Late Ottoman Empire To The Early Turkish Republic*, Unpublished Doktoral Thesis, A Thesis Submitted To The Graduate School Of Social Sciences Of Middle East Technical University, Ankara.
- Kallek, C. (2007). Okka. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C. 33, 338-339), İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Kallek, C. (2007). Pazar. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C 34, 206-208), İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Kara, A. (2013). XIX. Yüzyılda Çorum'da Göçmenlerin Yerleştirilmesi ve Yaşanan Sorunlar, *Turkish Studies - International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic* 8/6, 333-344.

- Karpat, K. (2019). *Osmanlı Modernleşmesi, Toplum, Kuramsal Değişim ve Nüfus*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Keçeci Kurt, S. (2014). *Belgelerle Bayezid Sancağı Maarifi (1856-1914)*, Erzurum: Zafer Medya.
- Keleş, E. (2019). *Anadolu'da Tanzimat ve Teftiş (1850-1853)*, Ankara: Gece Akademi.
- Kesik, M. (2015). İlk Beylikler Devri'nde Anadolu'da Şehircilik Faaliyetleri. *Osmanlı İmparatorluğu'nda Çevre ve Şehir*. İstanbul: İstanbul Medeniyet Üniversitesi, T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.
- Kılıç, O. (2007). Osmanlı Dönemi İdarî Uygulamalar Bağlamında Şehzadelerden Mutasarrıf Paşalara Amasya Sancağının Yönetimi, *I. Amasya Araştırmaları Sempozyumu I. Kitap*, Yavuz Bayram (ed), Amasya: Amasya Valiliği, 41-64.
- Kıvrım, İ. ve Elmacı, S. (2011). Osmanlı Döneminde Amasya'da İpekçilik, *Turkish Studies, International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, 6/4 715-728.
- Koçak, C. (1985). Tanzimat'dan Sonra Özel ve Yabancı Okullar, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, (C. 2, 485-494), İstanbul: İletişim Yayınları.
- Kolay, E. (2016). Amasya'da Geç Dönem Osmanlı Ve Erken Cumhuriyet Dönemi Kamu Yapıları Hakkında Genel Bir Değerlendirme, *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Yıl/ 29, 482-502.
- Kolay, E. (2013). *Amasya İl Merkezinde Geç Dönem Kamu Yapıları (1848 – 1947)*, Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.
- Korkmaz, Y. (2019). *Osmanlı'da Frengi İle Mücadele (1880-1918)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırklareli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kırklareli.
- Kostof, S. (2017). Majesteleri Kazma Yıkımın Estetiği, *Şehirler ve Sokaklar*, Editörler: Zeynep Çelik, Diane Favro, Richard Ingersoll, Bilgi Altınok (çev.), İstanbul: Kitap Yayınevi.

- Koyuncu, A. (2020). Osmanlı Dönemi'nde Saraybosna Yangınları (1697-1878), *Cihannüma: Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, 6/2, 47-94.
- Kuban, D. (2007). *Osmanlı Mimarisi*, İstanbul: Yem Yayını.
- Kuş, A. (2016). Henry John Van Lennep'e göre Amasya, *Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 11/1, 253-276, 265-266.
- Kuzucular, K. (1994). *Amasya Kenti'nin Fiziksel Yapısının Tarihsel Gelişimi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Küçükbaşcı, M. S. (2010). Şehir, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C. 38, İstanbul (441-446). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Küpeli, Ö. (1999). Osmanlı Devleti'nde Panayır Organizasyonları ve Gönen Hacı İsa Panayırının Tarihine Dair, *Osmanlı Ansiklopedisi* c.3, Güler Eren (ed), Ankara: Türkiye Yayınları, ss. 490-497.
- Lewis, B. (2014). *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, Boğaç Babür Turna (çev.), Ankara: Arkadaş Yayınevi.
- Mardin, Ş. (1991). *Türk Modernleşmesi Makaleler 4*, Der. Mümtazer Türköne ve Tuncay Önder, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Metin, N. Y. (2019). Osmanlı'da Gureba Hastaneleri: Canik / Samsun Gureba Hastanesi'nin İnşa Süreci ve Kitabesi, *TÜBA-KED*, S19,47-54.
- Moltke, H. V. (2017). *Moltke'nin Türkiye Mektupları*, Hayrullah Örs (Çev.), İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Mustafa Sami Efendi, (1996). *Avrupa Risalesi*. Ankara: Gündoğan Yayınları.
- Mustafa Vazih Efendi, (2014), *Amasya Fetvâları ve İlk Amasya Şehir Tarihi*. Ali Rıza Ayar ve Recep Orhan Özel (Yay. Haz.), Amasya: Amasya Belediyesi.
- Natanyan, B. (2008). *Sivas 1877: Sivas Marhasalığı ve Sivas Vilâyeti'ne Bağlı Birkaç Önemli Şehir Hakkında Rapor (Sivas, Tokat, Amasya, Merzifon)*. Arsen Yarman (yay. haz), İstanbul: Bir Zamanlar Yayıncılık.

- Orhonlu, C. (1984). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Salih Özbaran (der.), İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Orhonlu, C. (1981). Şehir Mimarları, *Osmanlı Araştırmaları II*, 1-30.
- Ortaylı, İ. (2018). *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri (1840-1880)*, İstanbul: Türk Tarih Kurumu.
- Ortaylı, İ. (1992). Belediye. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C.5, 1992, s. 398-402), İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Ökten, S. (2013). Vakıf Müessesesi ve Osmanlı Şehri, *Vakıf Medeniyeti ve Şehir Sempozyum*, TC. Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi, Fahamettin Başar, Mehmet Kurtoğlu (Yay. Haz.), Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Önder Erol, P. (2016). Modernite Projesinin Kökenleri, Dinamikleri ve Sonu, *Sosyoloji Dergisi*, 33, 49-66.
- Önen N. ve Reyhan C. (2011). *Mülkten Ülkeye Türkiye'de Taşra İdaresinin Dönüşümü (1839-1929)*, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Önkal, A. ve Bozkurt, N. (1993). *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C.7, 46-56), İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Öz, M. (2005). Osmanlı Klasik Döneminde Anadolu Kentleri, *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 3/6, 57-88.
- Özcan, A. (2001). Karakol. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C 24, 430-431), İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Özcan, K. (2006). Tanzimat'ın Kent Reformları: Türk İmar Sisteminin Kuruluş Sürecinde Erken Plânlama Deneyimleri (1839 – 1908), *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, 7/2, 149-180.
- Özcan, S. (2015). Amasya'da Sancak Beyliği Yapan Şehzadeler Döneminde Amasya Şehri, *Amasya Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 5, 69-95.
- Özcan, S. (2010). Yabancıların Taşınmaz Mal Mülkiyeti Edinimleri: Amasya Örneği, *History Studies*, 2/2, 281-292.

- Özkök, M. K., Gökben Azsöz, Şevket Erşan, (2015). Erken ve Klasik Dönem (14.-17. yy) Osmanlı Köprülerinin Tarihsel Gelişimlerinin ve Yapım Tekniklerinin İncelenmesi: Edirne / Uzunköprü Örneği, 3. Köprüler Viyadükler Sempozyumu 08-09-10 Mayıs, İnşaat Mühendisleri Odası, Bursa Şubesi, 129- 142.
- Öztürk, C. (2000). İdâdî. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. 21, 464-466), İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Öztürk, C. (2008). Rüştîye. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C. 35, 300-303), İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Öztürk, L. (2002). Kilise. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C.26, 14-16), Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Pirenne, H. (1982). *Ortaçağ Kentleri*. , İstanbul: Dost Kitabevi Yayınları.
- Reyhan, C. (2015). 1864 – 1871 Vilayet Nizamnamelerinde İdare Meclisleri: Osmanlı Taşrasında “Bir Örnek Yönetim Modeli”nin Kuruluş Sorunu”, 1864 Vilayet Nizamnamesi, Erkan Tural ve Selim Çapar (ed), *Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü*, 51-68.
- Reyhan, C. (2017). Türkiye’de Çağdaşlaşma: Osmanlı-Türk Modernleşme Süreci Üzerine Bir Başyapıt, *Memleket Siyaset Yönetim (MSY)*, 12/ 28, 111-140.
- Saatçı Ata, M. B. (2019). Osmanlı Devleti’nde Tanzimat’a Kadar Eğitimde Yenileşme Hareketleri (1776-1839), *Türk Eğitim Tarihi*, Mustafa Kılınç, Songül Keçeci Kurt (ed.), Ankara : Pegem Akademi, 109-128.
- Sarıkaya, Y. (1999). Osmanlı Medreselerinin Gerilemesi Meselesi: Eleştirel Bir Değerlendirme Denemesi, *İslâm Araştırmaları Dergisi*, 3, 23-39.
- Serbestoğlu, İ. (2018). *19. Yüzyılda Amasya Sancağı*. Amasya: Amasya Belediyesi Kültür Yayınları.
- Serbestoğlu, İ. (2014). Abdülaziz ve Teftiş: Ali Rıza Efendi'nin Canik Sancağını Teftişi, *Sultan Abdülaziz ve Dönemi Sempozyumu*, 12-13 Aralık, c.3, Ankara, 205-224.
- Serbestoğlu, İ. (2015). *Bir Taşra Şehrinde Tanzimat ve Modernleşme Canik Sancağı*. Malatya: Huzur Ciltevi.

- Serbestoğlu, İ. (2014). *Osmanlı Kimdir? Osmanlı Devleti'nde Tabiiyet Sorunu*. İstanbul: Yeditepe.
- Serbestoğlu, İ. (2016). Tanzimat Döneminde Samsun-Amasya Karayolu Yapım Çalışmaları, *Bir İnsan-ı Selim Prof. Dr. Azmi Özcan'a Armağan*, Refik Arıkan ve Halim Demiryürek (ed), İstanbul, Lotus Yayınevi, ss. 873-888.
- Serbestoğlu, İ. (2014). Tanzimat'ın Uygulanmasında Bir Yöntem Olarak Teftiş, *XVII. Türk Tarih Kongresi [Uluslararası] 9*, 763-778.
- Serbestoğlu, İ. ve Temizer, A. (2016). Amasya'da Telgraf Hatlarının Çekilmesi, Yıldırım Atayeter ve İsmail Avcı (ed), *Uluslararası Akdeniz Medeniyetleri Sempozyumu*, 8-10 Kasım 2016 Girne/Kıbrıs, Ankara 83-90.
- Serbestoğlu İ. ve Temizer A. (2015). Yeni Belgeler Işığında Ziya Paşa'nın Amasya Mutasarrıflığı Esnasındaki Faaliyetleri, *III. Uluslararası Geçmişten Günümüze Merzifon ve Amasya Sempozyumu Bildiri Kitabı*, Amasya.
- Seyitdanlıoğlu, M. (1992). Taşrada İmar Meclisleri, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 3, 323-332.
- Seyitdanlıoğlu, M. (1996). Yerel Yönetim Metinleri V: Turuk ve Ebniye Nizamnamesi ve Getirdikleri, *Çağdaş Yerel Yönetimler*, 5/4, 67-81.
- Somel, S. A. (2001). *Osmanlı'da Eğitim Modernleşmesi (1839-1908)*. Osman Yener (çev.), İstanbul: İletişim Yayınları.
- Strabon, (2000). *Geographika Antik Anadolu Coğrafyası: (XII-XIII-XIV)*, Adnan Pekman (çev), İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Şahin, İ. ve Emecen, F. (1991). Amasya. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C. 3, 1-4). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Şahin, İ. (2010). Şehir. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C. 38, 446-449). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Şam, E. A. (2011). *Kırım Savaşı'ndan Sonra Anadolu'ya Yapılan Göçler ve Amasya'da İskân Edilenler*, Ankara : Pegem Akademi.
- Şemseddin Sami, (2004). *Kâmûs-ı Türkî*. İstanbul: Kapı Yayınları.

- Şen, Ö. (1996). *Osmanlı Panayırları (18.-19 Yüzyıl)*. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Şen, Ö. (1992). *Osmanlı Panayırları (1711-1870)*, Yüksek lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Şimşirgil, A. (1996). XVI. Yüzyılda Amasya Şehri, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 11, 77-109.
- Taeschner, F. (2010). *Anadolu Yol Ağı*, c. II, Nilüfer Epçeli (tercüme), Yücel Öztürk (ed), İstanbul: Bilge Kültür Sanat.
- Tankut, G. (1975). Urban Transformation In The Eighteenth Century Ottoman City, *M.E.T.U., Journal Of The M.E.T.U. Journal of the Faculty of Architecture*, 1/2, 247-262.
- Taşdemir, A. (2018). Osmanlı-Alman İlişkilerini Yeniden Okumak: Sultan II. Abdülhamid Dönemi(1876-1909), *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yeni Sorunsallar Yaklaşımlar ODTÜ, II. Lisans-Lisansüstü Öğrenci Kongresi Bildirisi, Tarih Vakfı*, Ankara: 1-12.
- Taşkesenlioğlu, M. Y. (2018). *Meclis-i Âli-i Tanzîmât (1854 – 1861)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Tekeli, İ. (2001). *Modernite Aşılırken Kent Planlaması*, Ankara: İmge Kitabevi.
- Tekeli, İ. (2009). *Modernizm, Modernite ve Türkiye'nin Kent Planlama Tarihi*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Tekeli, İ. ve İlkin S. (1990). Mustafa Celaleddin Bey'in "Bir Eyaletin Islah ve İmarı hakkında Mükamele" Adlı Risalesi ve 19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda İmar Kavramının Gelişimi Üzerine Düşünceler, *XI. Türk Tarih Kongresi, Kongreye Sunulan Bildiriler*, C. 4, 5-9 Eylül Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Tekeli, İ. ve İlkin, S. (1999). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Eğitim ve Bilgi Üretim Sisteminin Oluşumu ve Dönüşümü*, Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Tekeli, İ. ve Selim İ. (1995). Osmanlı İmparatorluğu'nda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler, *Çağını Yakalayan Osmanlı*,

- Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar (ed), İstanbul: İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi, 395-440.
- Tekeli, İ. (1985). Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Kentsel Dönüşüm. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, (C.4, 878-890), İstanbul: İletişim Yayınları.
- Tekeli, İ. (2011). *Türkiye'nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Terzi, A. T. (1998). XIX. Yüzyıl Sonlarında Ebniye-i Seniyye İdaresi (Görevleri ve Teşkilatı), *Tarih Enstitüsü Dergisi*, S.16, 109-119.
- Terzioğlu, A. (1992). Bîmâristan. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C.6, 163-178), İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Tozlu, S. (1999). Osmanlı Yol Düzenlemeleri, G. Eren (ed.) *Osmanlı* (C.3, 644-662). Ankara: Türkiye Yayınları.
- Turan, Ş. (1963). Osmanlı Teşkilâtında Hassa Mimarları, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 1/1, 159-200.
- Tuzcu, A. (1993). Merzifon'da Ermeni Ayaklanmaları, *Belleten*, Türk Tarih Kurumu, (C. 57, S. 220, Aralık) 795-829.
- Tuzcu, A. (2013). *Seyahatnamelerde Amasya*. Amasya: Amasya Belediyesi Kültür Yayınları.
- Türkoğlu Önge, S. (2019). Urban Transformation of a 19th Century Ottoman City: Bursa under the Impacts of Tanzimat Reforms, *GRID - Architecture Planning and Design Journal*, 2/2, 77-100.
- Uçman, A. (2013). Ziya Paşa. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C.44, 475-479), İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Uluerler, S.(1999). *71 Numaralı Amasya Şer'iyye Sicili H. 1234-1236 M. 1818-1821*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Elazığ.
- Uyanık, N. ve Berk F. (2016). Mekân – Şehir ve Medeniyet Bağlamında Çatalhöyük, *Uluslararası Turizm ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S.1, 1-13.

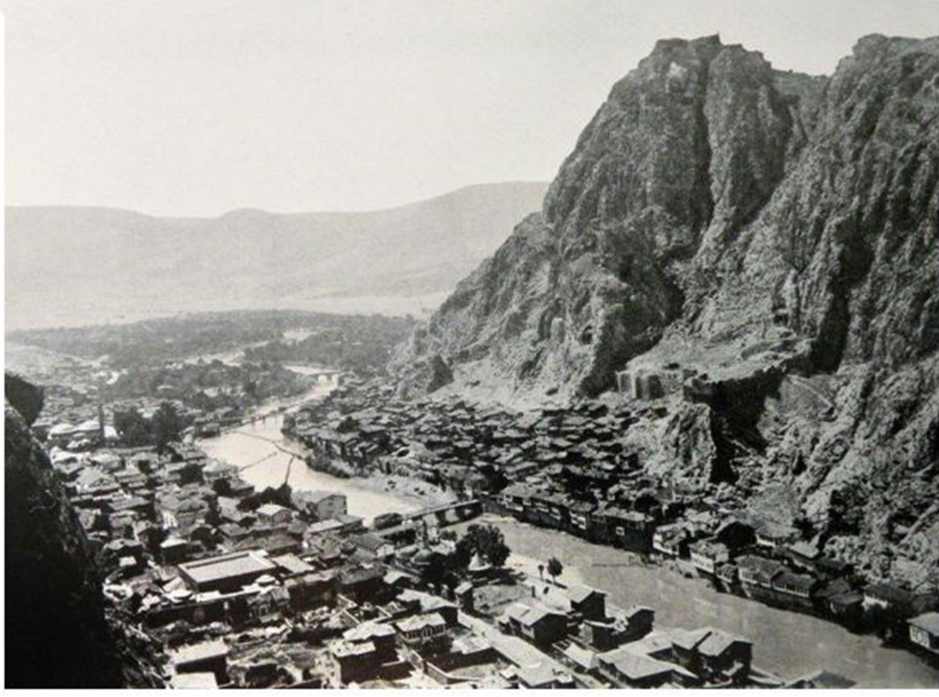
- Uzun, E. (2019). Osmanlı Devleti'nde Kuruluş ve Yükseliş Dönemi Eğitim Faaliyetleri, *Türk Eğitim Tarihi*, Mustafa Kılınç ve Songül Keçeci Kurt (ed.), Ankara: Pegem Akademi, 85-108.
- Uzundal, E. (2017). *Sultan II. Abdülhamid Dönemi'nde Amasya Sancağı (Sosyal, Ekonomik, İdarî Ve Demografik Yapı)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tokat.
- Ünlü, M. (2016). II. Abdülhamit Döneminde İzmit'te İmar Faaliyetleri, *Uluslararası Karamürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II*, 4, [Uluslararası], 877-891.
- Ünlü, M. (2007). Osmanlı Devleti'nin Son döneminde Amasya Hapishanesini İslah Faaliyetleri, *T.C. Amasya Valiliği, Uluslararası Amasya Sempozyumu, Amasya Üniversitesi, I. Amasya Araştırmaları, I. Kitap*, Yavuz Bayram (ed), Amasya: 169-184.
- Ünlü, M. (2006). Tanzimat Sonrasında Samsun Çevresinde Gayrimüslimlerin Kilise ve Mektep İnşa ve Tamir Faaliyetleri, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, Cevdet Yılmaz (ed), Samsun: Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Eğitim Hizmetleri Daire Başkanlığı, 149-162.
- Varol, G. B. (2019). *XIX. ve XX. Yüzyıla İntikal Eden Amasya Medreseleri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Amasya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2019 Amasya.
- Weber, M. (2012). *Şehir Modern Kentin Oluşumu*. İstanbul: Yarın.
- Yalçınkaya, M. A. (2019). Lale Devrinden Tanzimat'a Osmanlı Hizmetindeki, Avrupalı Uzmanlar ve Karşılaşılan Sorunlar, *Osmanlı Modernleşmesi Reform Çağında Çözüm Arayışları*, Ahmet Dönmez (ed), (79-129), İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Yaşar, A. Hüseyin Hüsâmeddin. (2007), *Amasya Tarihi*, C. 1, Mesut Aydın ve Güler Aydın (Yay. Haz.), Amasya: Amasya Belediyesi Kültür Yayınları.
- Yazıcı, N. (2010). Amasya'daki Yeni Hükümet Konağı Binaları, *Sanat Dergisi*, 18, 91-105.
- Yazıcı, N. (1999). Tanzimat Dönemi Osmanlı Haberleşme Kurumu. G. Eren (ed.) *Osmanlı* (C.3, 619-626), Ankara: Türkiye Yayınları.

- Yazıcı, N. (1992). Tanzimat'ta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 3, 332-376.
- Yıldız, G. (2012). *Mapusâne Osmanlı Hapishanelerinin Kuruluş Serüveni (1839-1908)*, İstanbul: Kitabevi.
- Yiğit, İ. (2003). Mahzen. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C. 27, 401-402), Türkiye Diyanet Vakfı.
- Yüksel, A. (2010). Merzifon Yangınları (1893-1904), *Geçmişten Günümüze Merzifon*, Doç. Dr. Hasan Babacan, (ed), (61-82), Ankara: Hangar Marka İletişimi ve Reklam Hizmetleri Yayıncılık,
- Yüksel, İ. A. (1983). *Osmanlı Mimarisinde II. Bâyezid Yavuz Selim Devri (888-926/1481-1520)* V, İstanbul: İstanbul Fetih Cemiyeti.



EKLER

Ek 1. Doğu tarafından görülen Amasya (Kalkan Açikkapı, 2019: 51).



Ek 2. Amasya Hükümet Konağı ve konağın çevresi (SVS, 1321/1903: 119).



اماسیہ دائرۂ حکومتی جواری وقارشوسندہ کی یسی قبا منظرہ سی

Ek 3. Lâdik Hükümet Konağı (SVS, 1321/1903: 125).



لادیقه دایره حکومت

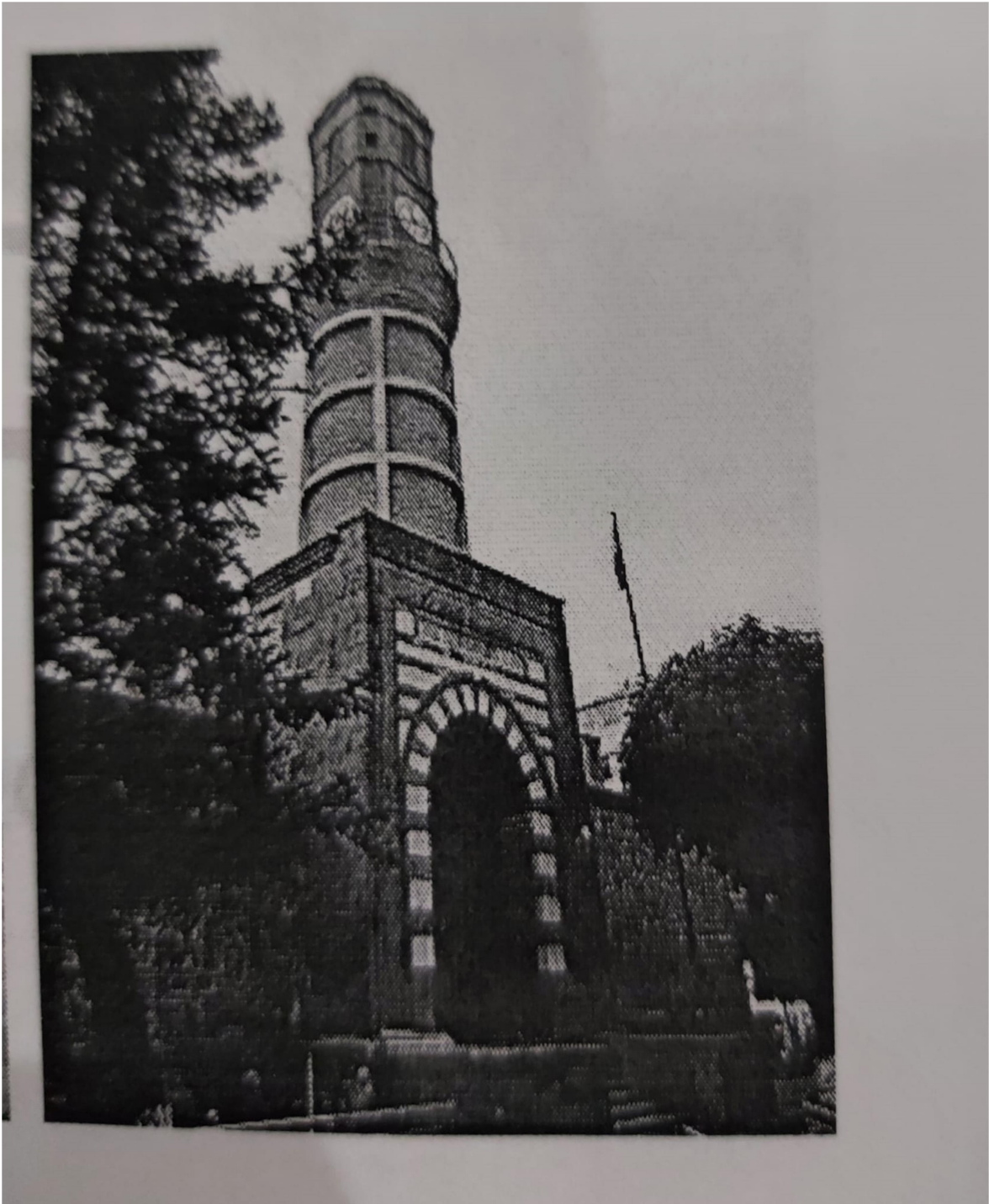
Ek 4. Amasya Saat Kulesi (SVS, 1321/1903: 126).



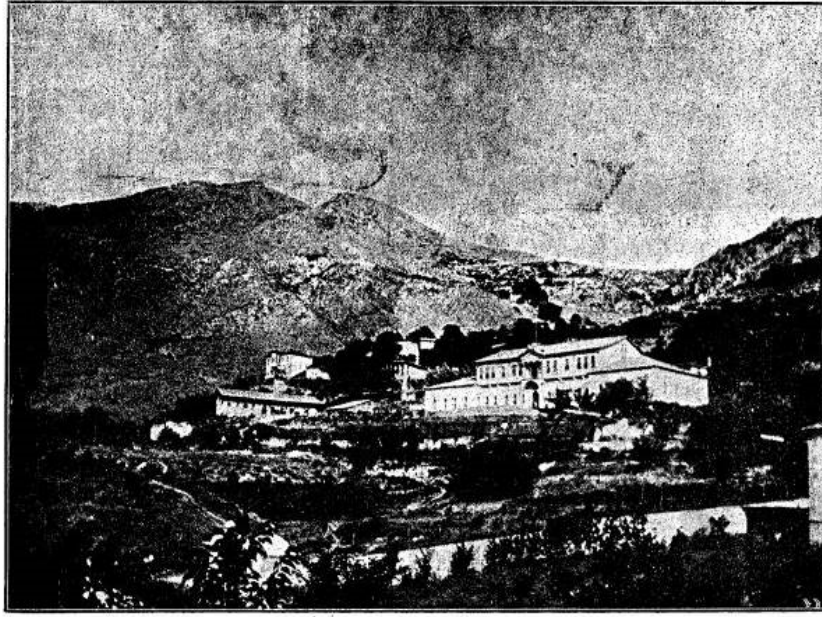
Ek 5. Zile Saat Kulesi (Belge, 2020: 776).



Ek 6. Merzifon Saat Kulesi (Belge, 2020: 776).

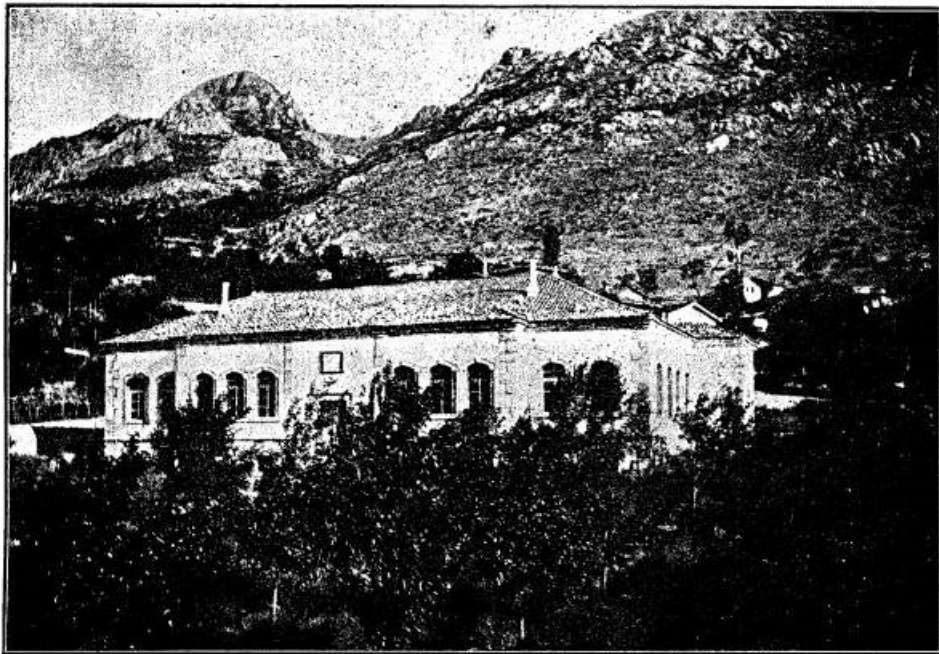


Ek 7. Kışla Binası (SVS, 1321/1903: 113).



اماسیه ده مجدداً انشا ایدیلان قشله' هایون

Ek 8. Amasya İdâdî Mektebi (SVS, 1321/1903: 122).



اماسیه مکتب اعدادی، ملکیسی

Ek 9. Amasya İdâdî Mektebi öğrencileri çalışma odasında (Kalkan Açıkcapı, 2019: 70).



Ek 10. Misyonerlerin binaları, Bayezid Paşa ve Pirinççi Mahalleleri (Kalkan Açikkapı, 2009: 85).

