



TARİH ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI
XX. YÜZYILIN BAŞLARINDA İSTANBUL'DA ULAŞIM
(1900 -1920)

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Hazırlayan
Emre ÖZTÜRK
Danışman ve Jüri Üyeleri
Dr. Öğr. Üyesi Tolga AKAY
Kars - 2019



T.C.

**KAFKAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI**

**XX. YÜZYILIN BAŞLARINDA İSTANBUL'DA ULAŞIM
(1900 -1920)**

**Hazırlayan
Emre ÖZTÜRK**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Danışman ve Jüri Üyeleri
Dr. Öğr. Üyesi Tolga AKAY
Doç. Dr. Oktay KIZILKAYA
Doç. Dr. Cengiz ATLI**

Kars - 2019

T.C.
KAFKAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Emre Öztürk tarafından hazırlanan “**20. Yüzyılın Başlarında İstanbul’da Ulaşım (1900-1920)**” başlıklı bu çalışma, **18/01/2019** tarihinde yapılan tez savunması sınavı sonucunda **başarılı** bulunarak, jürimiz tarafından **Tarih Anabilim Dalında Yüksek Lisans Tezi** olarak **oybirliğiyle kabul** edilmiştir.

TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ (Unvanı, Adı ve Soyadı)

Başkan : Doç. Dr. Cengiz Atlı

İmza:.....

Üye : Doç. Dr. Oktay Kızılkaya

İmza:.....

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Tolga Akay(Danışman)

İmza:.....

ONAY

Bu tezin kabulü Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun .../.../... tarih ve/..... sayılı karar ile onaylanmıştır.

Doç. Dr. Yaşar KOP
Enstitü Müdürü

BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ

Yüksek Lisans tezi olarak hazırladığım “*XX. Yüzyılın Başlarında İstanbul’da Ulaşım (1900-1920)*” adlı çalışmanın öneri aşamasından sonuçlanmasına kadar geçen süreçte bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle uyduğumu, tez içindeki tüm bilgileri bilimsel ahlak ve gelenek çerçevesinde elde ettiğimi, tez yazım kurallarına uygun olarak hazırladığım bu çalışmamda doğrudan veya dolaylı olarak yaptığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu beyan ederim.

Scientific Ethic Statement

I declare that I complied with the rules of academic and scientific ethics from the proposal stage to the process of completion of the study titled “**Transportation in Istanbul in early 20th century (1900-1920)**” as a Master Thesis I prepared, that I obtained all information in term Project with the framework of scientific ethics and traditions, that I showed sources to the each quotation I made directly or indirectly in this study I prepared as a term Project in accordance with the writing rules and works which I used have been shown in the bibliography.

... / ... /

EMRE ÖZTÜRK

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iv
ABSTRACT	vi
ÖNSÖZ.....	viii
KISALTMALAR	ix
GİRİŞ	1
1.1. Derbentçilik.....	9
1.2. Kaldırımcılık	10
1.3. Köprücülük.....	11
2. Osmanlı Devleti’nin Ulaşım Bakışı.....	11
3. İstanbul Şehir içi Ulaşımı	18

BİRİNCİ BÖLÜM

DERSAADET’TE RAYLI SİSTEMLER VE TÜNEL

1.1.Dersaadet’te Raylı Sistemler.....	21
1.1.1. Tramvay’ın Tarihçesi	21
1.1.2. Atlı Tramvay ve Yapılan Güzergahlar	22
1.1.3. Diğer Semtlere Tramvay Hatlarının Götürülme Çalışmaları	28
1.1.4. Dersaadet Tramvay Şirketi’nin 1881 Sözleşmesi	29
1.1.5. 1907 Tarihli Sözleşme.....	30
1.1.5.1. Şubat 1907 Anlaşmasına Göre Yeni Yapılacak Hatlar	31
1.2. Dersaadet’te Elektrikli Tramvaylar	32
1.2.1. Dersaadet’te Gerçekleşmeyen Tramvay Projeleri.....	33
1.2.2. 1911 Mukavelesi	34
1.2.3. Dersaadet Tramvay Şirketi’nin Tünel Şirketi’ni Satın Alması	37
1.2.4. İstanbul Halkının Elektrikli Tramvaylara Alışması	38
1.2.5. Yeni Dönem: Elektrikli Tramvaylar Hizmette.....	40
1.2.6. İşgal Yıllarında İstanbul Tramvayları	44
1.2.7. İşçilerin Grevi.....	45
1.2.8. Elektrikli Tramvay Arabalarının Markaları	46
1.2.9. Elektrikli Tramvayların Ücretlendirilmesi	46
1.2.10. Dersaadet Tramvaylarının Son Durumu	48

1.3. Tünel	50
1.3.1. Metronun Tarihçesi	51
1.3.2. Tünel İmtiyaz Teklifi	52
1.3.3. Tünel İmtiyazının Şartları	53
1.3.4. Tünel İnşaatı.....	55
1.3.5. Tünel Hakkında Teknik Bilgileri	57
1.3.6. Tünelin Açılış Töreni	59
1.3.7. Galata-Beyoğlu Tüneli'nin Hizmete Girişi.....	60
1.3.8. Tünel Hattı Üzerinde Yeni Kazanımlar	61

İKİNCİ BÖLÜM

DERSAADET'TE OTOMOBİL DEVRİ

2.1. Araba'nın Tarihsel Süreci	64
2.2. Dersaadet Sokakların Otomobil Sesleri	68
2.2.1. Dersaadet'te Taşımacılık Şirketleri.....	76
2.2.2. Dersaadet'te Trafik Kazaları	78
2.2.3. Dersaadet'te Trafik Düzeni	79
2.3. Dersaadet'te Omnibüs Devri.....	82
2.3.1. Dersaadet Otobüs ve Omnibüs Osmanlı Anonim Şirketi Umumiyesi.....	86
2.3.2. Malulin-i Askeriye Muavenet Heyeti Otomobil	87

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DERSAADET'TE DENİZ TAŞIMACILIĞI

3.1. Dersaadet'te Kayıkçılık.....	88
3.2. Dersaadet'te Buharlı Gemiler	89
3.2.1. Haliç Vapurları Şirketi	90
3.3. Dersaadet'te Modernleşen Deniz Ulaşımı: Şirket-i Hayriye	92
3.3.1. Şirketin Kuruluş Safhası	92
3.3.2. Şirketin İşletilmesi	94
3.3.3. Lloyd Sigortası.....	98
3.3.4. Şirket-i Hayriye Vapurları.....	98
3.3.5. Şirket-i Hayriye İskeleleri	101
3.3.6. Şirket-i Hayriye Kaptanları	102
3.3.7. 20. Yüzyılın Başında Şirket-i Hayriye	104

3.3.8. Şirket-i Hayriye'nin Etkileri	108
SONUÇ.....	112
KAYNAKÇA	116
EKLER.....	124
ÖZGEÇMİŞ.....	132



KAFKAS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI
XX. YÜZYILIN BAŞLARINDA İSTANBUL'DA ULAŞIM (1900 -1920)
YÜKSEK LİSANS TEZİ
Emre ÖZTÜRK
Dr. Öğr. Üyesi Tolga AKAY
2019 – IX + 132

ÖZET

XX. Yüzyılın başında Osmanlı Devleti başkenti İstanbul'da geçmiş yüzyıldan miras kalan ulaşım ağı ve araçlarının modernizasyonu yapılmıştır. Atlı tramvay elektrikli tramvaya, yandan çarklı vapurlar pervaneli vapurlara, hayvan gücü ile çekilen arabalar otomobile dönüşmüştür.

Osmanlı Devleti'nin ve İstanbul ahalisinin bayındırlık alanına bakış açısı ve gösterdikleri olumlu, olumsuz tepkiler elinizde ki çalışmada mevcuttur. Ulaşım alanında yenilikler dönemi olarak başlayan XX. yüzyıl, İstanbul'un yapısal nedenleri ve ahalinin henüz bu denli hıza sahip bir ulaşım aracı olan otomobile alışkın olmaması nedeniyle belli bir süre yasak uygulanmıştır. Otomobilin, ülke sınırına sokulması için Avrupa menşeli grupların baskısı olmuş ve nihayetinde sadece şehir dışında kullanımı serbest olmuştur. Otomobilin şehir içine girebilmesi için belli bir düzen oturtulması çalışmaları yapılmıştır.

İstanbul için kara ulaşımında ilk toplu ulaşım aracı olan at gücü ile çekilen atlı tramvaylar hem olumlu hem olumsuz tepkilere neden olmuş ancak ahali için olumlu yönleri daha ağır basmıştır. Tramvay ile ulaşım hem ucuzlamış hem yaya olarak ulaşım sağlayan maddi durumu iyi olmayan zümre için hatların döşendiği semtlere gidişi kolaylaştırmıştır. Tramvay ile Şirket-i Hayriye vapurlarının birbirine yakın yerlerde bağlantı sağlaması ile de Anadolu Yakası semtlerine geçişler rahat bir şekilde yapılmıştır. Elektrik çekim gücünün tramvaya tatbik edilmesi ile Avrupa başkentlerinde ki modern tramvay sistemi İstanbul ahalisinin hizmetine sunulmuştur.

İstanbul, boğaz çevresine yerleşimin hız kazandığı Şirket-i Hayriye döneminde deniz ulaşımının kolaylığı anlaşılmış dolayısı ile birçok noktaya sefer yapacak vapurlar Avrupa'dan ısmarlanmış ve iskeleler yapılmıştır.

Dünyanın ilk metrolarından olan Tünel hattı, Karaköy ve Beyoğlu'nu alttan birbirine bağlayarak o dönem için insanların geçmekte zorlandığı Yüksek kaldırım Yokuşu sorunu ortadan kalmıştır.

İstanbul'da ulaşım alanında yerli ve yabancı müteşebbislerin girişimleri olmuş ve İstanbul'un potansiyeli fark edilerek imtiyaz teklifleri yönetime sunulmuş bunlardan bazıları hayata geçirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Ulaşım, İstanbul, Otomobil, Tramvay, Şirket-i Hayriye.



Kafkas University
Institute of Social Sciences
Department Of History
Near Age Division
Transportation in Istanbul in Early 20th Century (1900-1920)”
Master’s Thesis
Emre ÖZTÜRK
Assist.Prof.Dr. Tolga AKAY
2019 – IX + 132

ABSTRACT

At the beginning of the 20th century, modernization of the transportation networks and vehicles, inherited from the past century, were made in Istanbul, the capital of the Ottoman Empire. Horsecars turned into electrically powered tramcars, paddle-wheelers turned into screw-wheelers and the cars, taken with the animal power changed into automobiles.

The point of view of the Ottoman Empire and the people of Istanbul in the field of public works and their positive and negative reactions are in your hands. In the 20th century, which started as a period of innovations in the field of transportation, due to Istanbul's structural causes and people were not accustomed to the automobiles, which is a fast means in the transportation, a ban had been implemented for a length of time.

The automobile had been pressured by European-origin groups for entering into the country's border and was finally freed to use only outside of the city. In order for the car to enter the city, the labours of certain order fixation had been made. The first public transportation vehicle in land transport for Istanbul, horsecars were caused both positive and negative reactions, but horsecars' positive aspects outweighed for people in Istanbul. Tramway transportation became both cheaper and made easier to going the districts which had floored-lines for class who got access as a pedestrian and was not in good shape.

The tramway and the Şirket-i Hayriye ferries provided the connection in close places to each other and Transitions of the Anatolian Side districts were made comfortably. The modern tram system in the European capitals was put into service for people of Istanbul with the application of electric power to the tram. During the period of

Şirket-i Hayriye, which gained speed of the settlement around the Bosphorus in Istanbul, The ease of sea transportation was understood and the ferryboats,cruise to many places had ordered from Europe and the piers had made.

One of the first subways of the world, the tunnel line, intercorrecting Karaköy and Beyoğlu put away the problem of the High Altitude Rampage which people had crossed difficulty.In Istanbul, there were the initiatives of domestic and foreign entrepreneurs in the field of transportation, and the potential of Istanbul was realized and concession proposals were submitted to the management and some of them were implemented.

Keywords: Communication, Istanbul, Automobile, Streetcar, Cable railway, Tunnel.

ÖNSÖZ

Elinizde bulunan bu çalışmada Osmanlı Devleti'nin son çeyrek yüzyılında başkent İstanbul'un ulaşım alanında ki faaliyetleri, kullanılan araçları ve İstanbul'a etkileri anlatılmıştır.

Başbakanlık Osmanlı Arşivleri kaynak alınarak belgelere dayalı bir şekilde çalışılmıştır. 19. ve 20. Yüzyılda İstanbul ulaşımı konulu telif ve süreli yayınlar incelenmiştir.

20. Yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti başkentinde tramvay hatları, otomobil kullanımı, Şirket-i Hayriye gibi ulaşım araçlarının incelenmesi amaçlanmıştır. Ayrıca İstanbul'un ulaşım alanında modernizasyon çalışmaları incelenmiştir.

İstanbul ulaşımı konusunda 20. yüzyıla kadar çeşitli tarihleri ve ulaşım araçlarını konu edinen çalışmalara yeni bir ilave olacaktır.

Öğrencisi olduğum dönem boyunca bana kattığı değer, göstermiş olduğu vizyon ve olumlu, olumsuz eleştirilerinden dolayı danışmanım sayın Dr. Öğr. Üyesi Tolga Akay'a şükranlarımı sunarım.

Yüksek lisans tez savunmama iştirak eden saygıdeğer hocalarıma teşekkür ederim.

Tezimin oluşturulması sürecinde maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen aileme teşekkür ederim.

KISALTMALAR

A.DVN	Divan Kalemi Defterleri
a.g.e.	Adı geçen eser
a.g.m.	Adı geçen makale
A.MKT	Sadaret Mektubi Kalemi Belgeleri
Akt.	Aktaran
AYŞ	Asayiş Kalemi
BOA.	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C	Cilt
DH.d	Dahiliye Nezareti Defterleri
DH.EUM	Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti
DH.İD	İdare
DUİT	Dosya Hukuku
İ.HUS	Hususi
İ.MMS	Meclis-i Mahsus
MB	Mabeyn-i Hümayun Evrakı
ME. MKT	Maarif Nezareti Mektubi Kalemi
ML.d	Maliye Nezareti Defterleri
MTK	Muhaberat ve Tensikat Müdüriyeti
MV	Meclis-i Vükela
NMH	Name-i Hümayun Kalemi
S	Sayfa Numarası
THR	Tahrirat Defteri
TTK	Türk Tarih Kurumu
Y.A.RES	Resmi Maruzat
Y.PRK.ML	Maliye Nezareti Maruzatı
ZB	Zaptiye Defterleri

GİRİŞ

Ulaşım; insanın, eşyanın, bilginin, bilimin, teknoloji, sanayi ürünleri gibi çeşitli varyasyonların bir yerden başka bir yere güvenlik şartları altında taşınması olarak tanımlayabiliriz. Ulaşım insanlığın ilk yıllarından beri önemli bir unsur olmuş ve ekonomi ile paralellik göstererek gelişmiştir. Üretimin arttığı dönemlerde ulaşım alanında da büyük gelişmeler kaydedilmiştir. Ulaşım alanında bugün ki seviyelere gelinmesinde ki en önemli unsur şüphesiz tekerleğin icat edilmesidir. Tekerlek sözcüğü Eski Türkçe de tegrek “halka, çember, yuvarlak kuyunun dış kenarı” kelimesi ile eşanlamlıdır.¹ Tekerleğin icadının tam tarihi belirli olmasa da bulunan arkeolojik kalıntılar M.Ö. 5000’lerde Mezopotamya medeniyetinde bulunduğunu işaret etmektedir. Ulaşım alanında kullanılmak üzere tekerleğin Sümerler tarafından M.Ö. 3000 civarında kağına da kullanıldığı tahmin edilmektedir. Dört tekerlekli savaş arabaları M.Ö. 2500 yılında kullanılmaya başlandı. Günümüzde ki tekerlek şekline benzer parmaklı tekerlek M.Ö. 2000’ler civarında kullanıldığı tahmin edilmektedir. Parmaklı tekerlekler daha önceki modellere göre hafif olduğu için savaş ve yük arabalarında kullanılmış oldu. Sümerlerin tekerleğin altına kütük koyarak taşımacılık yapmakta idiler, ancak bu sistem zorlayıcıydı, araba ilerledikçe tekerin geçtiği kütük alınarak öne koyuluyordu. Sümerler kağınyı çekmek için sığır kullanarak ağır yükler taşımışlar ancak hızı yavaş kalmıştır. Savaş dönemlerinde ise atları kağında kullanmışlardır. Sümerlerin parmaklı tekerleği kullanarak savaş arabaları yaparak askeri alanda önemli bir üstünlük kurdukları da bilinmektedir. Sümerlerin tekerlek teknolojisini dönemin en iyi şartlarına taşıyarak savaş arabalarına hız ve manevra kabiliyeti kattılar. Savaş arabaları Hititler ve Mısırlılar arasında yapılan Kadeş Savaşı’nda belirleyici bir rol oynadı. Hititler tekerleklerin aksını arabanın ortasına koymuşlardı ve böylece manevra kabiliyeti artıyordu. Arabalarda bir sürücü ve arkada bir okçu veya mızrak atan bir asker olurdu, Hititlerin yeni geliştirdiği modelde ise bir kişi daha binebiliyordu. Bu savaşta 5000 araba kullanıldığı tahmin edilmekte idi.²

¹ Önder Küçükerman, Anadolu Tasarım Mirasının Ayak İzlerinde Türk Otomotiv Sanayii ve Tofaş, İstanbul, 2000, s. 19.

² Ural Akbulut, “Tekerlekli Arabayı Sümerliler 5000 yıl Önce Keşfetti.” s. 4.

Binlerce yıl önce ulaşımın ve taşımacılığın önemi kavranarak bu alana yönelik çalışmalar yapılmış ve geliştirilen araçlar, yol ağları ile insanların nakli kolaylaşmıştır. İnsanlar yaptıkları seyahat ile dünya tarihini derinden etkileyecek eserler, yenilikler ortaya koymuşlardır. Örneğin Marco Polo'nun Çin seyahati ve Çin dünyasından Avrupa kıtasına taşıdığı verimli bilgiler ile Doğu-Batı sentezinde ortaya çıkan yenilikler gösterilebilir. Diğer bir örnek ise Kristof Kolomb'un öncülük ettiği kâşiflerin yeni deniz rotaları keşfetmeleri ve dünya ticaretinin ekseninin değişmesiyle fakirleşen ve zenginleşen ülkeler ortaya çıkmıştır. Keşifler çağında Amerika kıtasının istila edilmesi ve bunun üzerine Avrupalıların buraya akın etmelerinde yine ulaşımın büyük etkisi görülmektedir. Yukarıda verilen örneklerde ulaşımın neden olduğu sonuçlar görülmektedir. Marco Polo dönemin ulaşım ağının zor olduğu bir zamanda Avrupa'dan Çin'e gidip ve dönmesi ulaşım ağının biraz daha gelişmiş olması durumunda ise birden fazla Avrupalı seyyahın Asya dünyasını görebilecek ve buluşların hızlanmasını sağlayabilecekti. Avrupalı kâşiflerin Ümit Burnu, Hindistan kıyıları, Amerika kıtası gibi önemli bölgeleri keşfetmeleri, Avrupa kıtasında denizciliğe verilen önemi arttırdı.

Tarih boyunca ulaşım her dönem de gelişerek ve büyüyerek dünyamızı birbirine yaklaştırmıştır. Hatta günümüzde gezegenler ve galaksiler arası ulaşım olanak sağlanması ile tarih boyunca ulaşımın, aracı olduğu gelişmelerin en zirve noktasına varılmıştır. Ulaşımın gelişimi ile farklı ırklara, dillere, dinlere sahip olan insanlar arasında ekonomik, zirai, savaş teknikleri, haberleşme gibi konularda fikirlerin aktarımı daha kolay olmuştur.

Ulaşım ağlarının gelişmesi ile ticari bağlantılar kurulmuştur, bu ticari bağlantıların neticesinde devletlerin ekonomik güçleri büyümüştür. Ulaşım alanında gelişme kaydetmek gelişimin, medeniyetin bir göstergesidir. Karayolları, denizyolları, havayolları uluslararası arenada birbirine entegre olmalıdır, böylece ulaşım alanında zaman kaybı olmayarak süreklilik devam edebilir. Ulaşım ağları bir ülkenin veya bir şehrin tarihi, coğrafyası, ticareti, ekonomik düzeyi ve kamu hayatı ile paralellik göstermiştir. Sanayi Devrimi'nde ulaşımın büyük önemi anlaşılmıştır. İnsanlık tarihi için dönüm noktası olan Sanayi Devrimi, ulaşım ve taşımacılık için de bir devrim niteliği taşımakta idi. Üretilen ürünlerin iç ve dış pazarlara nakli ulaşım ağlarının gelişmiş olması ile mümkün hale gelmiştir. Üretimin artmasıyla uzak diyarlara ticaret

yapılması ve geleneksel ticaret yollarından farklı olarak yeni keşfedilen rotalarda özellikle deniz ticareti ön plana çıkmıştır. Buhar gücü ile çalışan gemiler inşa edilmesi ve artan büyük üretimleri insanlarla buluşturma arzusu ulaşım farklı bir boyut kazandırmıştır. Gemiler ile taşımacılık yapılması hem kolay hem karayoluna göre daha ekonomiktir. Gemiler, karayolu ile taşınacak ürünlerden daha fazla miktarda mahsul almakta idi. Denizyolunda görülen bu potansiyel gemicilik alanı ile ticaret çevrelerinin ortak çalışma ve teşvikleri ile kısa içerisinde önce buharlı gemi Robert Fulton tarafından tasarlandı. Tarihler 1840 yılını gösterdiğinde ilk defa okyanus ötesi bir gemi seyahati yapılmış oldu. Tarih boyunca ulaşım araçları bazı dönemlerde hayvan gücüne bazı dönemlerde insan gücüne bazı zamanlarda ise doğanın gücüne dayalı olarak gelişim süreçleri geçirmiştir. Sanayi Devrimi'nden sonra ulaşım alanında teknolojik gelişmeler kullanılarak buhar gücü ve elektrikten yararlanılmıştır. Denizyolu ulaşımının öneminin artmasının yanı sıra demiryolu sistemleri dönemin en önemli ulaşımı olmuştur. Demiryolu 1800-1900 yılları arasında, karayolunda kullanılacak araçların henüz tam gelişmemesine istinaden büyük bir atılım gerçekleştirmiştir. Bu sebeptendir ki 19. yüzyıl “Demiryolu Çağı” olarak adlandırılmıştır. Demiryolu ile limanlara ulaşan emtia kara parçalarının iç bölgelerine taşınmıştır. Art bölgesi ulaşım elverişli olan limanlar ile demiryolunun birleşmesi sonucu önemli ticari faaliyetler kolayca gerçekleşmiştir. Raylı sistemler alanında, gemicilikte olduğu gibi önce buhar gücü kullanılmıştır. 19. Yüzyılın ikincisi yarısında itibaren ise elektrikli çekim gücü kullanılmaya başlanmıştır. Günümüzde ise güneş enerjisi ile çalışan demiryolu araçları mevcuttur.

Avrupa kıtasındaki demiryolu ağlarının tamamına yakını 19. ve 20. yüzyıl dönemlerinde tamamlanmıştır. Anadolu’da ise o dönemde yabancı sermaye çevrelerinin kendi istekleri ve çıkarlarına göre belirledikleri güzergâhlara yaptıkları demiryolları mevcuttu, bunların uzunluğu Avrupa kıtasıyla mukayese edilemeyecek kadar kısa idi.

Osmanlı Devleti gibi büyük toprak ve deniz parçalarına sahip olan devletler, imparatorluklar ulaştırma alanına büyük önem vermişlerdir. Osmanlı Devleti, Tanzimat Fermanı sonrası hız kazanan ulaşım reformlarında, yol güzergâhlarının da modernizasyonunu ele almıştır. Tanzimat Fermanı’nın ilanına kadar Osmanlı Devleti bayındırlık alanında projeler üretmemiştir. Tanzimat Fermanı ile ulaşım konusu ele

alınmış ve birkaç proje ortaya çıkmıştır. Yolların bakımsızlığı ortada olması ile şose yolları yapılması ve kaldırımların düzenlenmesi, şehir içi ana hatlarının düzene sokulması gibi önemli sayılacak düşünceler ortaya çıkmıştır. Osmanlı Devleti'nde yolların belli bir düzeninin olmaması, mevcut yolların da bakımsız olması ile vilayetler arasında irtibatsızlık ve yolsuzluk meselesi ciddi bir konu idi.

II. Mahmut döneminde Avrupa'da bulunan kişiler oralarda bayındırlık alanına verilen önemi ve bu önem karşısında alınan geri dönüşleri görerek ülkeye yeni bir bayındırlık bakış açısı kazandırmışlardır.

Avrupa ülkeleri kötü durumda olan karayollarını düzenlemenin yanında raylı sistemler ve denizcilik konularında da önemli başarılar elde ettikleri dönemde Osmanlı ülkesinin verimli bir ulaşım planı mevcut değildi. Yol yapımı ve düzeni için II. Meşrutiyet döneminde girişimlerde bulunulmuştur. Ticaret ve Nafia Nazırı Gabriel Noradonkyan 1 Aralık 1908 günü yolların durumu ve yenilerinin yapımı için 8 yıllık bir plan ortaya koymuştur. Bu plan ile Osmanlı Devleti'nin Avrupa topraklarında 8000 km, Anadolu topraklarında ise 22.000 km yol yapımı planlanmıştır. Bu yolların günümüz şartlarına uygun olarak otomobil geçecek şekilde yapılması ön görülmüştür. Diğer bir plan ile de 1909 yılında Regie General şirketine 2.000.000 frank karşılığı Anadolu da ve Trakya'nın bir bölümündeki yolların bakım ve onarımı yaptırılmıştır.

Osmanlı Devleti, Tanzimat Fermanı ile giriştiği bayındırlık alanında dönüşüm işini Birinci Cihan Harbi'nin ortaya çıkması ile noktalamıştır. Bu dönem zarfında devletin Anadolu topraklarında 18.335 km yol inşa edilmiştir. Cumhuriyet dönemine geçildiği tarihlerde 13.885 km yol atıl ve bakıma muhtaç durum da olup, 4.450 km yol ise nispeten daha iyi durumda bulunmakta idi.

Osmanlı Devleti, Islahat Fermanı ile bayındırlık alanına olan bakış açısını değiştirmiştir ve bunun için yeni finansal kaynaklar oluşturulması amaçlanmıştır. Yeni vergilerin konulması gündeme gelmiştir. Osmanlı Devleti yapılandırılacak yol ağları ile ticaret ve tarım sorunlarını çözmeyi ve ekonomik olarak yarar sağlamayı amaçlamış. Avrupa sermaye çevreleri Osmanlı topraklarında karayolu yapımının aksine demiryolu yapımına sıcak bakmışlardır. Karayolu yapımı için devlet üstüne düşeni yapmak istemiş ancak ekonomi buna el vermemiştir ve yollar yeterince geliştirilememiştir.

Ulaşım alanında yapılacak yeniliklere aktaracak kaynak bulma konusunda eli bağlı olan Osmanlı Devleti, Sanayi Devrimini kaçırdığı içinde üretim ile ulaşım sektörlerini birbirlerine entegre edememiştir. Sanayi Devrimi'nin kaçırılması ve yakından takip edilememesi ülkeyi yıkıma götüren nedenlerden biri olmuştur. Avrupa ülkeleri sanayileşmelerini tamamlayarak ürettikleri ürünleri satacak pazarlar bulmaları ve bu pazarlara ürün nakletmeleri için ulaşım alanına fazladan önem ve finansal kaynak aktarımında bulunarak, ulaşım ağlarını oldukça geliştirmişlerdir. Anadolu toprakları jeopolitik olarak ticaret yolları üzerinde bulunmasının ekonomik katkılarını yüzyıllar boyunca görmüştür.

Osmanlı denizcilik tarihi 3 safhadan oluşmaktadır. 1. Marmara sahillerine ulaşma ve denizci beyliklerle temasa başlanması. 2. Yıldırım Bayezit döneminde Gelibolu'yu donanma üssü ve tersane olarak kurulması. 3. II. Mehmet döneminde İstanbul'un fethedilmesinin ardından Karadeniz ve Akdeniz'e açılarak Osmanlı Deniz İmparatorluğu'nun temellerinin atılması olarak belirlenmiştir.³

Osmanlı gemicilik tarihi ise 3 bölüme ayrılmaktadır. 1. Kürekli gemiler (kuruluştan 1650'li yıllara kadar ki dönemi kapsar.), 2. Yelkenli gemiler (1650'li yıllara kadar devam eder.), 3. Buharlı gemiler (devletin yıkılışına kadar devam eder.).⁴ 16. Yüzyılda Osmanlı gemi teknolojisi Venediklilerin etkisi görülmüş ve kadirga tipi gemiler donanmada kullanılmıştır.⁵ Kadirgalar Osmanlı donanmasının en önemli parçası haline gelmiştir. 1650'li yıllarda Kalyon gemiler denizlerde artık rüzgar gücünden yararlanmayı sağlıyordu. Venedikliler tarafından kullanılmaya başlanan bu gemiler için Osmanlı yöneticileri de talepte bulunmuşlardır. Kalyonlar karşısında kadirgaların güçsüz kalacağı anlaşılarak kalyon yapımına başlanmıştır.⁶

Osmanlı Devleti gemi inşa etmek ve seferden dönen gemilerin hasarlarını gidermek için Gelibolu Tersanesi, İstanbul Tersanesi, Süveyş Tersanesi, Basra Tersanesi, Tuna

³ Reşat Baykal, Tersane-i Amire'nin Tarihçesi, İdari Yapısı ve Personeli, 61. Yılında Gemi Mühendisleri Odası Meslek Alanımız, 11 Aralık 2015, s. 3.

⁴ İdris Bostan, Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2008, s. 184.

⁵ Bostan, Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği, s. 184.

⁶ Bostan, Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği, s. 185.

Kaptanlığı ve Rusçuk Tersanesi, Birecik Tersanesi, Sinop Tersanesi gibi çok sayıda tersane kurmuştur.⁷

Tersane-i Amire, Azapkapı'dan Hasköy'e kadar uzanan bir bölgeye inşa edilmiştir. Osmanlı Devleti'nin tersane kurmasındaki amacı donanmasını güçlendirerek deniz aşırı bölgeleri fethetmektir.⁸ İstanbul ve Tersane-i Amire, genelde Osmanlı sanayiinin özelde ise Osmanlı deniz teknolojilerinin gelişmesinde önemli bir yere sahip olmuştur.⁹ Osmanlılar, özellikle XIX. yüzyıldan itibaren yeni teknoloji gemiler inşa ederek, Avrupalıların gemicilikteki ilerlemelerini yakından takip etmiştir. Bu bağlamda buharlı ve zırhlı gemiler, denizaltılar gemilerin bakırla kaplanması, kuru havuz yapımı gibi yeni teknolojiler kullanılmıştır.¹⁰

Osmanlı Devleti henüz imparatorluk evresine girmeden önce İpek Yolu üzerinde bulunan bölgeleri ve Batı Ege'de bulunan limanları tek tek ele geçirerek dünya ticaretinde söz sahibi olmuştur. Ancak bu konumunu 16. yüzyıla kadar sürdürebilmiş ve denizcilik alanındaki gelişmeleri takip edemeyerek dünya ticaret ekseninin kaymasına engel olamamıştır. Osmanlı Devleti'nin dünya deniz ticaretinin merkezi olarak elinde tuttuğu Akdeniz'de hâkimiyetini sürdürmüş, okyanuslarda gidebilecek gemiler yapamamış ve keşifler çağında Avrupalı kâşiflerin yeni rotalar oluşturmalarına göz yummak durumunda kalmıştır. Avrupalıların Amerika, Ümit Burnu, Hindistan, Afrika gibi bölgeleri keşfetmeleri ekonomilerini geliştirmelerinin en önemli sebeplerinden birisi olmuştur. Avrupa insanının bu bölgelerden getirdikleri değerli madenler ile devletler zenginleşerek, oluşan bu kaynakları sanayi ve ulaşım alanına aktarma fırsatları yakalamışlardır. Kıta Avrupası'nın keşfettiği bölgelere ulaşması denizcilik ve gemicilik alanının marifetidir. O dönem için karayolu ile Hindistan'a gidilmesi oldukça zor olacaktır. Deniz aşırı seferlerin yapılabilmesi için gemilerin güçlendirilmesi ve bu seferleri yapacak düşüncenin, kabiliyetin zihinlerde oluşması da önemli bir unsurdur. Emperyalist devletler, ham madde pazarı olarak gördükleri bölgeleri gemileri ile işgal edip, sömürgeleştirmelerine vesile olan ulaşım araçları ile ham maddelerini yine aynı ulaşım aracı olan gemiler ile limanlarına taşımışlar ardından sanayi bölgelerine iletmek içinde demiryolunu kullanmışlardır. Her iki

⁷ Baykal, Tersane-i Amire'nin Tarihçesi, İdari Yapısı ve Personeli, s. 13.

⁸ Suna Doğaner, İstanbul'da Gemi İnşa Sanayi, s. 65-114.

⁹ Tuncay Zorlu, Modernleşme Döneminde Osmanlı Deniz Teknolojisi ve Tersane-i Amire.

¹⁰ Zorlu, Modernleşme Döneminde Osmanlı Deniz Teknolojisi ve Tersane-i Amire.

ulaşım alanını da birbirine entegre ederek sanayilerini geliştirmişler ve üretim hızlarını arttırmışlardır. Ulaşım türlerinin birbiri ile entegre olması devletleri, milletleri ekonomik olarak refaha ulaştıracak bir yaklaşımdır.

Devletler ülkelerindeki toprakları ulaşım ağı ile donatma fikrini 19. yüzyılda benimsemişlerdir. Bizim ülkemiz için bu aydınlanma fikri dönemin yöneticilerinde mevcuttur ancak finansal kaynak bulunması mümkün değildir. Özel yatırımlar ile yapılan ulaşım bağlantıları bulunmakta olup bunlar ülkeyi donatacak kadar çok değildir. Osmanlı Devleti 19. yüzyılda yapısal reformlarla ilgilenirken Avrupa'nın zengin ülkeleri ulaşım alanına yatırımlarını aktarmaktaydılar. Osmanlı Devleti, Avrupa sermaye çevreleri tarafından demiryolu yapımı için önerilen projeleri gerekli tahkikatları yaparak yürürlüğe koymuştur. Sermayedarların yapmak istedikleri güzergâhlar kazanç getirecek bölgeleri kapsamakta olup, güzergâh belirlemede Osmanlı Devleti'nin söz sahibi olmasına izin verilmemektedir. Osmanlı Devleti'nin demiryolu yapımının başladığı ilk dönemlerde İngiliz girişimciler ön plana çıkarak, İngiltere'nin çıkarları doğrultusunda bir yol haritası izleyerek Hindistan yolunun güvenliğini kendilerine ilke edinmişlerdir. İngilizler, Anadolu topraklarını her alanda kârlı bir bölge olarak görmekteydiler. İngiliz sermayedarların elde ettiği demiryolu yapım imtiyazlarının yanı sıra, yapılan demiryollarını yine İngilizler işletmeli ve yapılan demiryollarında İngiliz menşeli ürünleri taşınmalıdır.

Osmanlı Devleti, Anadolu topraklarında kendinden önceki medeniyetlerin oluşturduğu ve kullandığı yolları geliştirerek günümüze taşınmasına yardımcı olmuştur. Anadolu toprakları yüzyıllarca Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine yaklaştırma görevi görmüştür. Anadolu topraklarının iç kesimi ulaşım için elverişli olmasa dahi hem güneyde hem kuzeyde limanlara sahip olması nedeni ile Avrupa'dan gelen ürünler Hindistan'a kadar ulaşabilmekte idi.

Anadolu'da ulaşımın önemli bir dönemini ihtiva eden Kral Yolu, Pers Kralı Darius tarafından yaptırılmış idi. Pers İmparatorluğu'nun başkenti olan Sus'a gerekli ticari ve şehir ihtiyaçlarının kolay taşınması adına yaptırılmıştır.¹¹

¹¹ Emrah Çetin, "Franz Taeschner'in Muhtelif Devirlerde Anadolu'nun Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti İsimli Eseri Üzerine Notlar" Tarih Okulu Dergisi, S. 17, Mart 2017, s. 321-343.

Roma çağında Anadolu topraklarındaki yollar üç yöne doğru genişlemiştir. Güney, Kuzey, Merkez olarak kullanılan ve adlandırılan bu yollar Osmanlı Devleti'ne miras olarak kalmıştır. Roma çağında yollar Efes'ten başlamakta olup Doğu Roma döneminde ise önce İzmit daha sonra İstanbul merkez olmuştur.¹² Roma döneminde Güney Yolu Efes, Manisa, Konya, Pozantı, Tarsus, Antakya güzergâhı idi olup Osmanlı Devleti bu yolu Anadolu Sağ Kolu Güzergâhı veya Hac Yolu olarak adlandırmakta idi.¹³

Anadolu'da batı-doğu ve güney-kuzey yönündeki ana yollar İstanbul, İzmir Trabzon gibi liman şehirlerinde son bulmaktaydı.¹⁴ Doğu sınırlarından giren ürünler Erzurum-Erzincan-Tokat'a getirildikten sonra İstanbul'a gidecek ürünler Amasya-Bolu-İzmit yolu ile merkeze ulaşmaktaydı.¹⁵

Şehirlerarası ulaşımında güvenlik en önemli nokta olmuştur. Halk, asker, esnaf, zanaatkarlar ve elçilerin Osmanlı Devleti topraklarında güvenli bir şekilde yol almaları sağlanmıştır. Osmanlı Devleti kara ulaşımı, ülkenin doğu (Asya-Ortadoğu) ile batı (Avrupa-Rumeli) toprakları üzerinde bulunan ve hususi güzergâh gruplarına ayrılmış yol düzeninden sağlanmıştır.¹⁶

Osmanlı Devleti ana yolları ve tali yol bağlantıları 3 koldan oluşmakta idi.

Anadolu sağ kolu; İstanbul, Eskişehir, Akşehir, Konya, Antakya şehirleri izlenerek Halep'e, Antakya'dan ayrılan diğer bir kol ile Şam üzerinden Mısır'a varmaktaydı. Bu güzergâh üzerinden Hac yolu olarak bilinen Mekke-i Mükerreme ve Medine-i Münevvere'ye de gidilmekteydi.

Orta Kol; Üsküdar, Gebze, İzmit, Sapanca, Geyve, Hendek, Ayaş, Düzce, Bolu, Hacı Hamza, Merzifon, Amasya Turhal, Sivas, Hasan Çelebi, Malatya, Harput, Diyarbakır.

Sol Kol; Merzifon'a kadar orta yol güzergâhında ilerleyen bu yol daha sonra Ladik, Akhisar, Giresun, Kelkit, Aşkale, Erzurum, Hasankale'ye ulaşmaktaydı.

¹² Emrah Çetin, Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e Anadolu Karayolu Ulaşımı, Ankara, TTK, 2017, s. 2.

¹³ Çetin, Tanzimat'tan II. Meşrutiyet'e Anadolu Karayolu Ulaşımı, s. 2.

¹⁴ Vahdettin Engin, Osmanlı'da Ulaşım, İstanbul, Çamlıca Yayınları, 2013, s. 13.

¹⁵ Ekmelettin İhsanoğlu, Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi, C. I, İstanbul, 1994, s. 589.

¹⁶ Yusuf Halaçoğlu, Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller), Ankara, 2002, s. 52.

Hasankale'den sonra iki kola ayrılarak devam ederdi. Biri Kars, Tiflis, Aydos'a diğer kol ise Tebriz'e ulaşmaktaydı.

Rumeli sağ kolu; Vize, Kırklareli, Aydos, Prevadi, Karasu, Babadağ, İsakçı, Akkirman üzerinden Karadeniz'in kuzey sahillini kat ederek Özü ve Kırım'a uzanır.

Orta Kolu; İstanbul, Silivri, Çorlu, Edirne, Filibe, Sofya, Niş, Yagodina üzerinden Belgrad'a giden yol.

Sol Kolu; İstanbul, Silivri, Tekirdağ, Gelibolu, Malkara, Keşan, Ferecik, Dimetoka, Gümülcine, Pravişte, Lanzaka, Selanik, Yenişehir, Çatalca, İzdin, Livadya, İstefe'ye ulaşmaktadır.¹⁷

Geniş bir alana yayılmış olan Osmanlı Devleti, Orta Asya Türk devlet geleneklerinden biri olan sağ kol, sol kol ve orta yol olmak üzere üç ana yol güzergâhı meydana gelmiştir.

Osmanlı Devleti ulaşım sistemine bağlı kuruluşlar bulunmaktadır. Bunlar derbentçilik, köprücülük, gemicilik, kaldırımcılıktır. Bu kuruluşlar yaptıkları hizmet karşılığında vergilerden muaf tutularak kapanan yolları ulaşım açmak, yolların tamir ve onarımını yapmak, köprü olmayan nehir kenarlarında insanları karşı kıyıya geçirmek gibi görevleri üstlenmişlerdir.

1.1. Derbentçilik¹⁸

Osmanlı Devleti'nde ulaşım yollarının sürekli aktif olması elzem idi. Çünkü ulaşım yollarının kapanmaması ile ticaret akışı sağlanacak, halk şehirlerarası yolculuğunu tamamlayabilecek, iç ve dış haberleşme kesilmeyecekti. İşte bu yolların güvenliği için derbent teşkilatı kurulmuştur. Derbentler yollarda belli mesafelerde konuşlandırılmıştır. Derbentlerin en önemli görevi kervanların yollarına güven ile devam etmeleri ve hanlarda güven içinde konaklamaları idi. Derbentler kervanlara yapılacak baskınlara ve hırsızlıklara karşı mücadele vermekte idi. Bu yüzden önemli geçitlere, askeri güzergâhlara derbentler yerleştirilmiştir. Derbentlerin kendilerine

¹⁷ Vahdettin Engin, Osmanlı'da Ulaşım, İstanbul, Çamlıca Yayınları, 2013, s. 14.

¹⁸ "Derbend" kelimesi, Farsça bir isim tamlaması olup "der", geçit ve kapı anlamına gelmektedir. "bend" ise, tutmak, bağlamak demektir. Şemsettin Sami, Kamus-i Türki, s. 604.

ayrılan bölgenin dışında başka bir bölgeye müdahaleleri söz konusu değildir. Derbentlerin, bölgelerinde yolculara refakat ettikleri de olmuştur. Bir derbenttin bölgesinde yolcunun malının, eşyasının kayıp olması veyahut çalınması sonucunda derbentler zararı karşılamak zorundadır. Bu gelenek Selçuklular döneminde görülmektedir. Selçuklu Devleti sınırları içinde saldırıya uğrayan kervanlara zararlarını karşılama garantisi sunmuştur, bu günümüzdeki sigortacılığa denk gelmektedir. Osmanlı Devleti'nde yol güvenliğini sağlamak, merkezi yönetim tamamen sağlayabileceği bir iş değildir.¹⁹ Ticaret kervanlarının saldırıya uğrayabileceği bölgeler köylülerin korumasına bırakılarak avarız vergileri ve bazı vergilerden muaf tutulmakta idiler.²⁰

1.2. Kaldırımcılık

Kaldırım kelimesi Kamus-i Türk-i de toprak kaplı zemine taş döşenmesi suretiyle oluşturulan yol anlamına gelmektedir. Kaldırımcılık kavramı 20. yüzyıla kadar sokaklarda kullanılan yolların yapım ve onarımı için kullanıldı. Bugünkü anlamı araba yolunun aksine ve yolun iki yanında yayalar için ayrı bir yürüme yolu anlamına 20. yüzyılda gelmeye başlamıştır.²¹ Kaldırımcılar sürekli şehirlerde hazır halde bulunurlardı.²² Kaldırım inşa ve tamir işleri belediyeye devredilene kadar (1868) Yeniçeri Ağası ve Mimar Baş, Şehreminler, Silahdar Ocağı'na bağlı Başeski isimli gedikli subaylar ve İstanbul Kadısı kaldırımcıları kontrol ve gözlem işini üstlendiler.²³

Her türlü yol inşaatından sorumlu Kaldırımcılar Kethüdası mevcuttu.²⁴ Kaldırımcılar Kethüdası'nın vazifeleri, yapılacak yollarda çalışacak işçileri ayarlamak ve işçiler arasında çıkan anlaşmazlıklarda arabulucu görevi üstlenmekti.²⁵

¹⁹ İlber Ortaylı, Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi, Ankara, Cedit Neşriyat, 2016, s. 327.

²⁰ Ortaylı, Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi, s. 327.

²¹ M. Hüdaî Şentürk, Osmanlı Devleti'nin Ulaşım, Haberleşme ve Derbend Teşkilatına Bir Bakış, s. 8

²² Cengiz Orhonlu, Meslekî bir teşekkül olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları hakkında bazı düşünceler, Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi, I, İstanbul 1972, s. 94.

²³ Şentürk, Osmanlı Devleti'nin Ulaşım, Haberleşme ve Derbend Teşkilatına Bir Bakış, s. 8.

²⁴ Cengiz Orhonlu, Kaldırımcılık, s. 99.

²⁵ Cengiz Orhonlu, Kaldırımcılık, s. 104.

1.3. Köprücülük

Osmanlı Devleti'nde köprüler ya devlet eli ile ya da hayırseverler tarafından yaptırılmaktaydı.²⁶ Gerekli görülen güzergahlarda reaya durumu kadı vasıtasıyla mimarbaşına duyurmakta idi.²⁷ Mimarbaşı köprü yapımı için bölgenin elverişli olup olmadığını kontrol etmeleri için bir ekip görevlendirirdi. Bu kontrol sonunda bir rapor hazırlanarak Divan-ı Hümayuna proje ve maliyeti ile birlikte takdim edilirdi.

Yapılan köprülerin maliyeti ya devlet hazinesinden ya da o bölgedeki kaza ve sancak vergi gelirlerinin bir bölümünden tahsis edilirdi. Köprü yapımında işçi olarak görevlendirilen bölge halkı ise belli bir süre bazı vergilerden muaf sayılırdı.²⁸

Köprüler Osmanlı Devleti ulaşım ağında kendisine çok önemli görevler düşen bir hizmet noktasıdır. Osmanlı Devleti geniş coğrafyası nedeniyle birçok zor geçit ve nehir, göl, ırmak gibi su yollarını da topraklarında bulundurmakta idi.

Köprülere atanan köprücüler kendi işleri olan köprülerin bakımının yanında derbentçilik görevini de yaparlardı.²⁹ Tehlikeli geçitlerde bulunan köprülerin iki ucuna da gözetleme kulesi inşa edilerek güvenli geçişler sağlanmıştır. Köprücülerin başında 19. yüzyıla kadar “köprücü başı” veya “köprücü beyi” bulunurdu.³⁰

2. Osmanlı Devleti'nin Ulaşım Bakışı

Osmanlı Devleti'nin ulaşım alanına bakış açısı ise reformlar dahilinde olmuştur. Osmanlı Devleti'nin Tanzimat Fermanı'na kadar ulaşım politikası, mevcut yolların aynı şekilde kalması yönünde idi.³¹ Tanzimat Fermanı'ndan önce Osmanlı Devleti'nin herhangi bir yol politikası bulunmamakta idi.³² Devlet bütçesinde yolların yapılması ve mevcut yolların tamir, bakımı için devlet hazinesinde bir kaynak ayrılmamıştı. Osmanlı Devleti sınırlarının ve coğrafyasının çok geniş

²⁶ Vahdettin Engin, Osmanlı'da Ulaşım, İstanbul, Çamlıca Yayınları, 2013, s. 17.

²⁷ Engin, Osmanlı'da Ulaşım, s. 17.

²⁸ Engin, Osmanlı'da Ulaşım, s. 18.

²⁹ Engin, Osmanlı'da Ulaşım, s. 18.

³⁰ Cengiz Orhonlu, Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı, İstanbul 1990, s. 75.

³¹ Kenan Göçer, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Ulaşım, Bilgi Ekonomisi ve Yönetim Dergisi, 2016 Cilt: XI Sayı: II, s. 150.

³² Karal, Osmanlı Tarihi, Ankara, TTK, 2011, Cilt. VI, s. 261.

olmasından dolayı yolların bakımı ve düzenli olması önemli bir husustu, yolların bakımlı olmadığı, ulaşımın elverişli olmadığı bölgelere asker ve emtia sevkiyatı sağlanamamaktaydı. Böylece devletin yapacağı yatırımlar sekteye uğramaktaydı.³³

Tanzimat Dönemi içerisinde Osmanlı Devleti'nin her alanında olduğu gibi ulaşım alanında da önemli atılımlar yapılmış ve yeni yatırımlar ile bu dönemde Avrupa'da ortaya çıkan yenilikler, Osmanlı Devleti sınırları içerisine kısa sürede sirayet etmişti. Avrupa'da ortaya çıkan yenilikleri Osmanlı Devlet adamları yakından takip etmiş ve bu yenilikleri Osmanlı Devleti'ne getirmek için bürokratik adımları atmışlardır. Teknolojik gelişmeler yakından incelenerek Osmanlı Devleti topraklarına teknolojik yenilikler getirilmeye çalışılmıştır. Ekonomik açıdan çıkmazda olan devlet yap, işlet modeli ile birçok proje yapımını imtiyaz olarak yabancı sermayedarlara vererek yabancı yatırımcıları Osmanlı topraklarına çekmeye çalışmıştır. Ancak yapılan projelerde yabancı sermayedarların çıkarları dayatılarak, emperyalist devletlerin adeta birbirleriyle yarışır halde Osmanlı Devlet'inden projeleri hayata geçirmek için imtiyaz alma yarışına girmişlerdir. Demiryolu yapımında ilk dönemlerde İngiltere ön planda iken daha sonraları Fransa ve Almanya etkili rol oynamışlardır.

İstanbul gibi başkentlerde sanayi ve buna bağlı nüfus artışı ile birlikte yolculuk taleplerinde değişim ortaya çıkmıştır. Bu açıdan teknolojinin de gelişmeye başlamasıyla ulaşım alanında büyük değişimlerin temelleri atılmıştır. Başlangıçta hayvanların kullanıldığı araçlar imal edildi ise de buharlı makinelerin İngiltere de üretilmesi ile araçlar buhar gücü ile çalışmaya başlamıştır. Buhar gücü ile bir gelişim süreci geçiren araçlar, elektrik ile büyük bir yol kat etmiştir. Osmanlı Devleti, Dersaadet halkının refahını arttırmak için hem sultan nezdinde hem de hükümet nezdinde ulaşım alanında yatırımlara istekli olduklarını belirtmişlerdir. Sultan Abdülmecit ise odasının duvarında asılı duran bir tren resmine bakarak *“Ülkemde bu trenlerden bulunması en büyük arzumdur.”* Döneminde sarayın bahçesinin bir kısmından geçecek demiryolu için izni istenen sultan Abdülaziz Han *“Memleketime demiryolu yapılsın da, isterse sırtımdan geçsin, razıyım.”* demiştir. Her iki sultanın da sözlerinden ulaşım alanında yenilikçi hareketleri destekledikleri anlaşılmaktadır. Dönemin önde gelen devlet adamlarından olan Fuat Paşa bir sohbetinde devletin asli görevlerinden birisinin de demiryolu yapmak olduğunu; batılı devletlerin sahip

³³ Karal, Osmanlı Tarihi, Cilt. VI, s. 261.

olduğu demiryolu uzunluğuna ulaşıldı dünyanın en önemli ülkelerinden birisi haline geleceklerini söylemiştir.³⁴

Osmanlı Devleti kendi çabaları ile demiryolu yapmaya niyetlidir. Ancak devletin elinde ve kasasında yüksek maliyet ile hayata geçen demiryolu yapımına ayıracak bütçesi yoktu. Bütçe ayarlansa bile demiryolunu yapacak daha sonrasında ise bakımını üstlenecek teknik eleman bulunmamakta idi. Her iki konu itibari ile de Avrupalı devletlerin yardımları alınmak zorunda idi. Sultan Abdülmecid devletin ekonomisinin düzeltilmesi için her şeyden önce üretimin ve gelirlerin arttırılmasının önemini vurgulamasının ardından gelirlerin arttırılması için her devlette olduğu gibi kumpanyalar kurarak şimendifer yapmak lazım gelir sözünü söylemişti.³⁵

Osmanlı Devleti'nde Gülhane Hatt-ı Hümayun'unun ilanı ile merkeziyetçi bir yapı lüzumunun gerekliliği ortaya çıktı. Merkeziyetçi bir yapının kurulması ile eyaletler, taşralar merkeze yani Dersaadet'e bağlanmak isteniyordu. Böylelikle telgraf hatlarının, kara yollarının, deniz yollarının önemi anlaşılacak gerekli görülen hatlar üzerine yeni yapılanma veya mevcut olanı iyileştirme yoluna gidilmesi anlaşıldı. 1839 Tanzimat Fermanı ile halkın refah seviyesini arttıracak yeniliklere girişen Bab-ı Ali, bayındırlık politikasının prensibini yol ve telgraf yapılanması hususunda belirlemiş idi.³⁶

1856 Islahat Fermanı ile iç ticaretin geliştirilmesi için kara yolları ve su yollarının ıslahına için hükümetçe hazineden para ayrılacağı kanallar açılacağı bu konuda Avrupa teknik ve bilgisinin yanı sıra sermayesinden faydalanacağı belirtilmişti.³⁷

Bayındırlık faaliyetleri Avrupalı sermaye çevrelerini de yakından ilgilendirmişti. Osmanlı Devleti'nin yapacağı demiryolları, kara yolları, deniz yollarının Avrupalı ticaret zümresi tarafından kullanılarak kendi ürünlerini Anadolu pazarına daha hızlı yaymalarını sağlayacaktır. Böylelikle hem sermaye ve teknik eleman bakımından yetersiz olan Osmanlı Devleti'ne ulaşım araçları ve yolları tahsis ederek para

³⁴ Vahdettin Engin, a.g.m., s. 1.

³⁵ Ali Satan, Osmanlı'da Ulaşım, yay. Vahdettin Engin, İstanbul, Çamlıca Yayınları, 2013, s. 210.

³⁶ Kenan Göçer, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Ulaşım ve Servet-i Fünun Dergisi Ulaşım Bibliyografyası, Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi, 2016, Cilt. XI, S. II. s. 149-205.

³⁷ Enver Ziya Karal, Osmanlı Tarihi, Ankara, TTK, 2011, Cilt. VII, s. 264.

kazanacaklar hem de yaptıkları bu yollarla ve araçlarla kendi ürünlerini satabileceklerdi.

Bu açıdan Avrupa medyası ve İstanbul'da çıkan Fransız, İngiliz gazeteleri Osmanlı Devleti'ni teşvik edecek haberler yapmakta idi.³⁸

Osmanlı Devlet erkanının bayındırlık alanında kendini yabancı devletlere ispatlama çabası da görülmektedir. Meclis-i Vala'nın her yıl imparatorlukta yapılan işler hakkında sadrazama sunduğu raporda yol ile ilgili bilgiler bulunuyordu ve bu rapor İstanbul'daki yabancı devlet elçilerine gönderilerek haberdar edilmiştir.³⁹ Osmanlı Devleti'ne giriş yapan yabancı sermayenin %68 gibi büyük bir kısmını demiryolu yapımı için harcanması ulaşımına verilen önemi göstermektedir.⁴⁰

Osmanlı Devleti ile Avrupa devletlerinin ulaşım olan bakış açıları arasında ciddi farklar bulunmakta idi. Osmanlı Devleti'nde ulaşımda özellikle demiryolu ağlarının geliştirilerek sanayide üst seviye bir üretim amacı güdülmüştür. Avrupa'da ise demiryolunun yapılması yer altı kaynaklarının daha kolay çıkarılması ve hızlı bir şekilde taşınması amacı ön planda idi.

Haziran 1864 tarihli Meclis-i Vala raporunda:

Umumi refahın ve servetin gelişmesine, tesirli bir surette hizmet eden yol şebekesinin ıslah edilmesi, pamuk ziraatinin de iki yıldan beri genişletilmesi üzerine çok acil ve umumi bir ihtiyaç haline gelmiştir.⁴¹ Raporda geçen bu açıklama ile sadrazama bir an evvel karayollarının yapımı ve yolların düzenlenmesi için tavsiyede bulunularak ekonomik gerekçeler belirtilmiştir.

Abdülaziz döneminde Avrupalı devletler şose ve araba yolu yapımını kazançlı görmedikleri için bu faaliyetlere sıcak bakmamışlardır. Ancak demiryolu yapımı için bilhassa istekli davranmışlar idi.⁴²

³⁸ Karal, Osmanlı Tarihi, s. 265.

³⁹ Karal, Osmanlı Tarihi, s. 267.

⁴⁰ Yakup Kepenek ve Nurhan Yentürk, Türkiye Ekonomisi, İstanbul, Remzi Kitapevi, 1994, s. 9.

⁴¹ Karal, Osmanlı Tarihi, Cilt. VII, s. 267.

⁴² Karal, Osmanlı Tarihi, Cilt. VII, s. 268.

Sultan Abdülaziz döneminde Avrupalı sermayedarlar Osmanlı Devleti topraklarında kazançlı yatırımlar için istekli gözükseler de Osmanlı devlet erkânı arasında yabancı sermayecilere ve imtiyazlara ithafen yapılan açıklamalar tereddüt edilmesine neden olmuştu. Osmanlı Devleti endişeleri silmek için Ali ve Fuat Paşalar yabancı sermaye çevrelerine devletin bakış açısını anlatmak ve onları ikna çabalarına girişmişti.

Fuat Paşa, Osmanlı Devleti için yabancı sermayedarların iktisadi olduğu kadar siyasi açıdan da önemli bulunduğunu düşünmekte idi.⁴³

Fuat Paşa'ya göre Osmanlı Devleti topraklarına yabancı sermaye girişi ile yapılacak ulaşım yatırımları Avrupalı devletlerin tutumunu da etkileyecekti. Osmanlı Devleti'nin parçalanmaması için ekonomik açıdan yarar sağlayacakları düşüncesinde idi.⁴⁴

1867 yılında dönemin büyük devletleri tarafından Osmanlı Devleti'nin yaptığı yatırımların devlete bir yarar sağlamadığı açıklanmıştı. Osmanlı Devleti ise bu açıklamaya karşılık diğer bütün alanlarda olduğu gibi bayındırlık ve ulaşım alanında da Avrupalı devletlerin fikir beyanına açık olduğunu ilettiler.

Abdülaziz döneminde devlet erkânının gündemini yoğun şekilde meşgul eden ulaşım alanı, basına da sirayet etmişti. Gazetelerde ulaşım sorunları ile ilgili yazılar yazıldı. Türk gazeteleri yazılarında Türk girişimlerini ve mühendislerinin yokluğundan söz ederek Bab-ı Ali'nin işlettiği ve yabancı sermayedarların işlettiği girişimlere karşıda eleştiri yazıları yazılmıştır.⁴⁵

Bab-ı Ali'nin işletmeye açtığı bazı hatların bakım ve onarımı ihmal edilmekte idi. Köprüler, traversler lokomotif ve yolcu vagonları korunamamakta ve gerektiğinde tamir edilmek için kontrol edilmemekteydi.⁴⁶

Yabancı şirketlerin işlettikleri demiryolu ağlarında yabancı elemanların çalışması, biletlerin ve lokomotiflere asılan ilanların çoğu Fransızca idi.

⁴³ Karal, Osmanlı Tarihi, Cilt. VII, s. 269.

⁴⁴ Figen Kalyoncu ve Cüneyt Sevim ve Zafer Sezgin, Tanzimat Döneminden İki Binli Yıllara Türkiye Ekonomisinin Dışa Açıklık Serüveni, KHO Bilim Dergisi, 2013, Cilt. 23, S. 1, s. 39-60.

⁴⁵ Karal, Osmanlı Tarihi, Cilt. VII, s. 271

⁴⁶ Karal, Osmanlı Tarihi, Cilt. VII, s. 271.

Ulaşım alanında yabancı girişimcilere verilen imtiyazlardan dolayı şikayetler halk tarafından dile getirilmiştir. Ancak devlet modernleşen ulaşımında küçük adımlar atmaya yeni başlamıştı ve bu durumlar geçicilik arz etmekte idi.

Abdülmecit döneminde olduğu gibi Abdülaziz döneminde de Osmanlı Devleti'nin bayındırlık ile ilgili son derece planlı, projeli bir politika izlediğini söylemek güçtür.

Sultan Abdülaziz döneminde devletin borçlar ile boğuşması hazine de oluşan açığın yabancı devletlerden alınan borçlar ile dengelenmesi, bayındırlık alanında Osmanlı Devleti'nden hem yabancı sermayedarların hem Osmanlı tebaasının beklentilerini yerine getirecek bir durum ortada görünmemekte idi. Bu yüzden devlet içeri de kendi tebaasını memnun etmek ve sözünü ettiği ulaşımında refah seviyesini arttırmanın yolunu yabancı devletlere imtiyaz vererek karşılamak istemişti.

Osmanlı Devleti'nin dışarı da yabancı sermayedarlara vereceği imtiyazların kurallarına çok karışmamakla birlikte sermayedarların haklarını korumak, gelir elde etmesini sağlamak gibi konular da yardımcı olmaya çalışmıştı. Aksi takdirde yabancı sermayedarlar Osmanlı topraklarında yatırıma sıcak bakmamaktaydı. Avrupalı sermaye odakları Osmanlı Devleti'nin kara yollarına yatırım yapmaktan kaçındılar ki kârlı yatırım olmadığını düşündüler. Ancak demiryolu, tramvay, tünel gibi maliyeti de kârı da fazla olan alanlara odaklandılar ve devletten halkın kullanıma dair garanti istediler.

Abdülaziz döneminde ulaşım alanında devletin ihtiyaç duyduğu projeleri yerli sermaye ve devlet eli ile yapılamayacağı anlaşıldı, ihtiyaçların yabancı sermayedarların eline bırakılmasının da yakın gelecek için avantajlı olabileceği ancak uzak gelecekte yarar sağlamayacağı anlaşıldı.⁴⁷ Islahat Fermanı ile ilan edilen bayındırlık şartlarının 1869'da bir nizamname ile vücut bulma çabaları ortaya çıkmıştır. Nizamnameye göre:

1. Vilayet merkezlerinden İstanbul'a, iskelelere ve demiryollarına giden yollar.
2. Vilayet ve sancaklar arasındaki yollar.
3. Kazalar arasında ve kazalardan büyük şoselere ve demir yollarına giden yollar.

⁴⁷ Enver Ziya Karal, Osmanlı Tarihi, Ankara, TTK, 2011, Cilt. VII, s. 275.

4. Nahiye veya köy yolları,⁴⁸

olmak üzere yapılacak yollar bu şekilde ayarlanmıştı.

Nizamnamede açıklanan geniş kapsamlı ve yapımı zor olan bu yollar için ciddi bir program dahilinde yeterince bütçe, yapılanma ve çalışma eşliğinde üstesinden gelinebilecekti. Bu şartlar altında öncelikle bütçenin karşılanması için çalışmalar başlatıldı. Yol yapımında 16-60 yaşlarında bulunan erkek nüfusun, yük ve araba hayvanlarının beş yılda 20 gün, yol inşaatında çalışacaklardı.⁴⁹ Şose yol yapımı açısından önemli çalışmalar yürüten Sait Paşa 1879'da yol yapımında çalışılmasını zorunlu hale getirmişti. Dönemin valileri yol çalışmalarına gereken önemi vermeyerek bayındırlık için ayrılan bütçeyi başka alanlara aktarmıştır.

II. Abdülhamit döneminde görev yerlerinde yol çalışmasına ağırlık veren valiler arasında sadece Rifat Paşa iz bırakacak eserler ortaya koymuştur. Rifat Paşa sadrazam olduğunda bütün valilere bir tamim göndererek *“her şeyden evvel ve her şey için yol”* parolasını belirterek yol yapımına gösterdiği önemi ortaya koymuştur.⁵⁰

Gülhane Hatt-ı Hümayunu ilanında açıklanan Osmanlı Devleti'nin tarım ve ekonomide potansiyel kaynaklarını etkili bir şekilde kullanılması için ulaşım önem verilmesi gerektiği, tarım ürünlerinin deniz yolu ile bağlantısı sağlanması için demiryollarına ihtiyaç duyulduğu anlaşılmaktadır.⁵¹

Osmanlı Devleti'nin önemli liman şehirleri İzmir, Trabzon, bölgelerinin 20. yüzyıla kadar hinterland, tamamlayarak ticari faaliyetlerini hızlı ve etkili bir şekilde yapmaları sağlanabilse idi, demiryollarının ve karayollarının önem kazandığı döneme geçiş yapabilmeleri daha kolay bir hale gelecek idi.

Osmanlı Devleti ulaşım ağlarının ve araçlarının gelişmelerini ekonomik olarak ikinci planda görmekte olup asıl amaç devletin bekası için isyan bölgelerine hızlı ve etkili

⁴⁸ Nihat Berksan, *Yol Davamız Nerede ?*, Ankara, 1951, s. 13-57.

⁴⁹ Emrah Çetin, *Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Zorunlu Çalışma Uygulamalarına Dair Bir Örnek: Karayolu Yapımında Çalışma Yükümlülüğü (1861-1908)*, *IntJSCS*, 2015, 2148-1148, s. 654-665.

⁵⁰ Tahsin Paşa, *Abdülhamid (Yıldız Hatıraları)*, İstanbul, 1931, s. 105.

⁵¹ İsmail Yıldırım, *Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış*, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: 12, Sayı: 1, s. 312.

bir ulaşım hem de devlet için önemli bölgelerde emperyal devletlerin amaçlarını kırma yolu olarak görülmekte idi.

Osmanlı Devleti'nin o dönem için önemli bir sorunu da Balkanlar'da kaybedilen topraklardan göç eden soydaşların Anadolu'ya daha kolay sevk edilmesi için de ulaşım ağının gelişmesi şarttı.⁵²

Osmanlı Devleti dört tekerlekli araba kullanımını teşvik etmek için vergi muafiyeti uygulamış idi.

Osmanlı Devleti, çağın gerekliliklerine ayak uydurma isteğini sürekli canlı tutmuş ancak ekonomik yoksunluk ve teknik eleman azlığı nedeniyle ulaşım alanında istediği atılımları kısa sürede ve tam teşekküllü olarak yerine getirememiştir.

3. İstanbul Şehir içi Ulaşımı

Şehir içi ulaşımın özelliği ve yoğunluğu, her şeyden önce o şehrin ekonomik yapısına ve bu yapıya göre biçimlenen mekan organizasyonuna bağlıdır.⁵³ 19. Yüzyılda Osmanlı Devleti başkenti endüstriyel bir yer olma özelliğini taşııyordu, 1914 senesinde yılda ulaşım araçlarının tamamı 84 milyon kere kullanılmıştır.⁵⁴ İstanbul'un engebeli arazisi ve sokakların dar olmasından dolayı toplu taşıma araçlarının yapımını zorlaştırmış, inşaat masraflarını arttırmıştır.⁵⁵ Yolların dar olmasına Galata-Beyoğlu Belediyesi bir çözüm üretmesi adına sokakların genişletilmesi, araba yolları olarak döşenerek bir nebze de olsa trafiği rahatlatma yoluna gitmiştir.⁵⁶

İstanbul şehri, ortasından deniz geçmesine rağmen boğaz çevresinde yerleşimler 18. yüzyılda yoğunlaşmaya başlamış ve bu tarihten itibaren de şehir içi deniz taşımacılığı da gündelik hayata girmiştir. İstanbul şehir içi deniz ulaşımı önemli bir yer tutmaktadır ve iki kıta arasında gidip gelmek kolaylaştıkça şehir de aynı hızda büyümüştür.

⁵² Yıldırım, Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış, s. 316.

⁵³ İlber Ortaylı, Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri, Ankara, TTK, 2000, s. 226.

⁵⁴ İlber Ortaylı, Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri, Ankara, TTK, 2000, s. 227.

⁵⁵ İlber Ortaylı, Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri, Ankara, TTK, 2000, s. 227.

⁵⁶ İlber Ortaylı, Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri, Ankara, TTK, 2000, s. 227.

İstanbul, Osmanlı Devleti'nin klasik döneminde şehir içi ulaşımını genellikle at, deve, kayıklar ve yaya olarak gerçekleştirmiştir. İstanbul 18. Yüzyıla kadar bir yayalar şehri olarak nitelendirilir. Ata binen insanlar ise devlet yetkilileri ve şehrin önde gelen zümresinden kimseler olurdu. 19. Yüzyıla kadar İstanbul ahalisinin zengin kimseleri atların çektiği arabaları kullanmış bu yüzyıldan sonra ise hanımlar kullanmıştır. Ayrıca İstanbul'da sokaklarda satılan eşyalar, inşaat araç gereçleri eşeklerin veya atların üzerinde taşınırdı, bu hayvanların taşıdığı levazım sokaklara dökülmekte, çıkan seslerden dolayı insanlar rahatsız olmuştur.⁵⁷ 19. Yüzyılda İstanbul'da hamal ile araba, kayıkla buharlı gemi, eşekle atlı tramvay beraber taşımacılık görevini sürdürmüştür.⁵⁸

İki kıta üzerine kurulmuş olmasına rağmen İstanbul'un Galata, Beyoğlu, Suriçi gibi bölgeleri 19. yüzyıla kadar daha fazla nüfusu barındırmış ve gündelik işlerin geneli bu semtlerde görülmekte olup ulaşım için araç kullanılmasına gerek olmamıştır. Ahali yürüyerek gideceği yere ulaşmıştır. İlerleyen yıllarda Şirket-i Hayriye ve atlı tramvayların seferlere başlaması ile şehir büyümüştür. Boğaz çevresine doğru büyüyen şehrin insanları da bu bölgelere taşınmıştır. Ayrıca insanlar ulaşımın kolaylaşması ve ucuzlamasıyla şehir içi taşıma araçlarına binme kültürü kazanmıştır.

Ulaşımın kolay olduğu bölgeler yeni yerleşimler için olanak sağlamıştır. Ayrıca İstanbul'u her anlamda besleyen diğer eyaletler için de İstanbul'a deniz ulaşımının kolay olması hayati önem taşımaktadır. Bu bağlamda İstanbul Limanı her zaman aktif olmalıdır. İstanbul şehri her dönemde ticari ve kültürel bir merkez olmuştur, bu merkezde ulaşım ağı, yaşanan dönemler içinde canlı tutularak ve gelişerek büyümüştür. Deniz ulaşımında kayıkçılık, buharlı vapurlar ve benzin ile çalışan gemilerden önce şehrin yükünü çekmekte idi. Kayıklar ile hem Anadolu yakası hem boğaz semtlerine yük taşımacılığı hem de insanların nakli gerçekleşmiştir. İstanbul için deniz taşımacılığı sürekli modern, hızlı ve ekonomik olmalıdır. İki kıta arasında ulaşımın kolaylaşması ki bu Şirket-i Hayriye dönemine denk gelmektedir, İstanbul Boğazı'nda bulunan semtlerin nüfusunun artmasına neden olmuş ve şehir büyümüştür. Şirket-i Hayriye öncesinde boğaz çevresine ulaşımın kolaylaşması ile

⁵⁷ Cemil Topuzlu, 80 Yıllık Hatıralarım, İstanbul, İşaret Yayınları, 2017, s.133.

⁵⁸ İlber Ortaylı, , Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri, Ankara, TTK, 2000, s. 228.

insanlar artık yazları ve kışları sürekli olarak bu semtlerde ikamet etmeye başlamışlardır. Vapur taşımacılığı hem ahali için ucuz hem de kullanışlı olmuştur.

İstanbul'da şu an olarak 15 milyon 29 bin 231⁵⁹ kişi yaşamakta olup bu sayı gündüz saatlerinde yurtiçi ve yurtdışından gelen misafirler ile daha da artmasından dolayı bir yerden başka bir yere ulaşım zorlaşmaktadır. İstanbul şehir içi ulaşımı için kara yolu toplu taşıma araçları çare olamamakta raylı sistemler ile bu sorun aşılacak istenmekte ise de öncelikle toplum olarak toplu taşımacılığa sıcak bakmamız lazım gelmektedir.

İstanbul deniz ile bağlantısını iyi kullanamamış olmasının sorunlarını çekmektedir. Trafiğin kötü etkileri; zaman kaybı, zararlı ve kirli gazlar ile sağlık ve çevresel sorunlar meydana çıkmıştır. Toplu ulaşım alanında raylı sistemler geliştirilmesi ve deniz taşımacılığı yaygınlaşması ve teşvik edilmesi gibi önlemler ile metropol trafiği bir nebze de olsa azaltılabilir.

⁵⁹ TÜİK, 2018 Nüfus Sayımı.

BİRİNCİ BÖLÜM

DERSAADET'TE RAYLI SİSTEMLER VE TÜNEL

1.1.Dersaadet'te Raylı Sistemler

1.1.1. Tramvay'ın Tarihçesi

Tramvay modern yapısına gelene kadar belli bir aşamadan geçmiş ve önceleri normal yol üzerine kurulan bazı malzemelerle insan veya hayvan gücü ile çekilerek kullanılan türden başlayarak zamanla buhar gücü ve elektrikli olarak gelişimini sürdürmüştür idi.

İlk tramvayın 1630 tarihinde İngiltere'de Tranways adı ile kullanılmaya başlandığı bilinmektedir.⁶⁰

Tramvay kullanımında atların rolü büyük olmuştur. Taşımacılıkta yüzyıllardır kullanılan atlar tramvaylı taşımanın da ilk yıllarında etkili bir şekilde kullanılmıştır. Atlı Tramvay olarak bilinen bu sistemde önde bir veya iki bazen dört at arkadaki vagonu çekerek taşımakta idi. Bu tramvay türünün ilk örnekleri 1852'de Amerika, 1855'te Fransa'da, 1860'da İngiltere'nin Birkenhead şehrinde 1862 yılında Londra'da ve 1869'da Liverpool'da, 1862'de Cenevre, 1860'de Kopenhag ve Peşte'de 1865'de Berlin ve Viyana'da kullanılmaya başlanmıştır.⁶¹

19. yüzyıl tramvay tarihi açısından bir dönüm noktası olarak lokomotifin keşfi ile hızlı bir ivme kazanarak önemini arttırmıştır. Modern demiryolu ulaşımının ilk buharlı lokomotifi İngiltere'de Richard Trevithick tarafından tasarlandı.⁶² Daha önceleri insan ve hayvan gücüne dayanan tramvay artık yerini buharlı lokomotiflere bırakmakta idi. Avrupa'da yaygınlaşan tramvaylar ve demiryolu ulaşımı 19. yüzyılı "Demiryolu Asrı" olarak adlandırmamıza neden olmuştur. İngiltere'nin Sanayi Devrimi'ni yaşaması ve ulaşım olan ciddi ihtiyacın neticesinde buharlı lokomotifin hızı ve hacmi de artmıştır.

⁶⁰ Sedat Murat ve Levent Şahin, Düünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım, İstanbul Ticaret Odası Sosyal Araştırmalar, 2010-58, 2010, s. 46.

⁶¹ Vahdettin Engin, Osmanlı'da Ulaşım, İstanbul, Çamlıca Yayınları, 2013, s. 343.

⁶² Murat ve Şahin, Düünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım, s. 46.

1804 yılında İngiltere’de 10 ton yük taşıyabilen ve saatte 8 kilometre hıza çıkabilen buharlı tramvay gerek insan taşımacılığı gerekse yük taşımacılığı açısından büyük bir adım idi. Tabi tramvayın hızı bununla kalmayarak ilerleyen süreçte önce saatte 13 kilometre daha sonra İngiliz George Stevenson’un bacadan su buharını salması ile itiş kuvveti sağlayarak hızını saatte 40 kilometreye çıkartmış oldu. 1830’da İngiltere’de Liverpool-Manchester hattının kullanıma açılması ile demiryolu taşımacılığı resmen başlamış idi.⁶³

1830’da Avrupa’da 129 kilometre uzunluğunda olan demiryolu, 1850’lere gelindiğinde 23.400 kilometre uzunluğa ulaşarak büyük bir ilerleme kat etmiş oldu.⁶⁴

1.1.2. Atlı Tramvay ve Yapılan Güzergahlar

Avrupa’nın önemli merkezlerinde kullanılmaya başlanan ve halk tarafından büyük bir rağbet gösterilen atlı tramvaylar Dersaadet halkı için de merak uyandırıcı ve ulaşımında kolaylık sağlayıcı bir araç olmuştur. Döneminin en modern ulaşım aracı olan tramvay şehir içi taşımacılığı adına önemli görülerek Dersaadet’te uygulanması için gereken adımlar atılmak istenmekte idi. Osmanlı Devleti yönetimi başkentte yapılmasına uygun gördüğü atlı tramvaylar için teklifler bekledi. Osmanlı Devleti’nin yabancı yatırımcı veya Dersaadet bankerlerine imtiyaz tanıyarak yaptırtmak istediği projeler belirlemeye başlamış idi. Mr. Huchiadson İstanbul ana yollarına tramvay hattı kurmak ve işletmek için bir proje sundu ancak bu proje gerçekleşmedi.⁶⁵

1864’te bir İngiliz İstanbul, Galata, Beşiktaş’ta tramvay yapım ve işletim hakkını elde etmek için başvuruda bulundu. Başvuruyu değerlendiren hükümet şehir için yararlı görmüştür. Ancak bu hattın yapımı sırasında bazı bölgelerde yıkımlar yapılması gerekmekte olup halkı zor duruma düşürmemek adına proje iptal edildi.

1864’te bir nizamname düzenlenerek gelecekte yapılması gereken güzergâhlar ve uyulması gereken kurallar belirlenmekte idi.⁶⁶ Buna göre ilk güzergâh Eminönü

⁶³ Ali Satan, Osmanlı’da Ulaşım, Vahdettin Engin, İstanbul, Çamlıca Yayınları, 2013, s. 211.

⁶⁴ Enver Ziya Karal, Osmanlı Tarihi, Ankara, TTK, Cilt: VI, s. 263.

⁶⁵ Zeynep Çelik, 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, İstanbul, İş Bankası Yayınları, 2016, s. 119.

⁶⁶ Çelik, 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, s. 120.

Meydanı Divanyolu'nu takip ederek Beyazıt Meydanı'na ve At Meydanı'na bağlanıyordu. Beyazıt Meydanı'ndan Aksaray'a uzanan bu hat, oradan iki güzergâha ayrılmakta idi. Birinci güzergâh Samatya Caddesi üzerinden Yedikule'ye, ikinci güzergâh ise Aksaray'ı Topkapı'ya bağlamakta olup diğer bir ana hattın başlangıç noktası Eminönü idi. Haliç boyunca Ayvansaray'a uğrayarak Eyüp'te son bulacaktı.⁶⁷

Hazırlanan taslakta tramvay yapımına dair teknik bilgiler de yer almakta idi. Yapılacak tramvay hatlarının raylarının arası en az bir buçuk metre olacak, tramvay hattının yapıldığı yerlerde evler ile raylar arasında bir metre mesafe bırakılması istenmekte idi, hasar gören su ve kanalizasyon boruları da hattı yapan şirket tarafından karşılanacaktı.⁶⁸

Yapılacak tramvaylar da insanların birbirini rahatsız etmemeleri ve kolay bir şekil de seyahat etmeleri amaçlanarak üç farklı dilde sefer ve ücret fiyatları yazılmıştır. Ayrıca tramvaya belli bir kilogram eşya alınmakta idi. Günümüz otobüs duraklarının ilk hali olarak bekleyen insanların yazın sıcağın kışın soğuk ve yağıştan korunması için barınak tarzı bir yapı yapılacaktır.

İstanbul için diğer bir tramvay işletmesi isteğinde bulunulmuştur. Tramvay işletmek isteyen Meclis-i Maabir üyesi Rüstem Bey tarafından tek ray üzerinde hareket edecek tramvay işletilmesi için imtiyaz tanındı ancak hayata geçirilemedi. Rüstem Bey tarafından bulunan tek raylı tramvay sistemi hem yolcu hem eşya cüzi bir fiyata taşınacağını ifade etmekte idi.⁶⁹

1869 Mösyö Dion dünyadaki kullanımına benzer bir tramvay hattı inşası için teklifte bulundu. Mösyö Dion, Galata ve Pangaltı arasında tramvay işletim hakkını 40 yıllık olarak kendisine tahsis edilmesini teklif etmiştir. Tramvay hattının geçeceği yerler de ki istimlak sorunu yüzünden işletme açılmadı ve imtiyaz iptal edildi.⁷⁰

⁶⁷ Çelik, 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, s. 120.

⁶⁸ BOA, İrade, Meclis-i Mahsus, no. 1265, maddeler 2, 4, 6, 7.

⁶⁹ Büşra Karataşer, Osmanlı Dönemi Ulaşımında Raylı Sistemler Üzerine Bir İnceleme: İstanbul Tramvay Örneği, Balkan Sosyal Bilimler Dergisi, c. 7, S. 14. s. 54-55.

⁷⁰ Vahdettin Engin, Osmanlı'da Ulaşım, İstanbul, Çamlıca, 2013, s. 344.

Dersaadet'te hayata geçirilen ilk atlı tramvay hattı Sultan Abdülaziz zamanında Konstantin Karapano Efendi tarafından yapılmış ve işletilmiş idi. Aynı zamanda İstanbul'da karada ilk toplu taşıma aracı olma özelliğini de taşımaktadır.

Ağustos 1869'da Karapano Efendi, Bab-ı Ali'ye bir teklif ilettili ve Dersaadet'te yapılacak ilk tramvay hattının mukavelesi imzalanarak yürürlüğe girdi. Dersaadet'te atlı tramvayın seferlere başlayacağı dönemde başkent Şehremini Server Paşaydı.⁷¹ Belediye devletten maddi yardımlar almış, atlı tramvay için yolların genişletilmesi, yol yapımı, istimlak çalışmaları yapmıştır.⁷² Karapano Efendi kuracağı ve işleteceği şirketin zarar ve ziyanlarını karşılayacaktı. Karapano Efendi aşağıdaki dört hattı yapmak istediğini belirtti.

Birinci Hat: Azapkapı'dan başlayarak Galata, Tophane, Beşiktaş'tan Ortaköy'e ulaşacaktı.

İkinci Hat: Eminönü'nden başlayarak Babıali ve Soğukçeşme'den geçerek Divanyolu Caddesi ile Aksaray'da Yusufpaşa çeşmesine kadar uzanacaktı.

Üçüncü Hat: Aksaray'dan Samatya ve Yedikule'ye ulaşacaktı.

Dördüncü Hat: Aksaray'dan başlayarak Topkapı'da sona erecekti.

Bu hatların bilgilerini içeren mukavele 30 Ağustos 1869'da imzalandı.⁷³

İstanbul Tramvay Şirketi 18 Şubat 1870'te Karapano Efendi tarafından kuruldu. Mart 1870'te şirketin düzenlediği atlı tramvay hatları krokileri ve istimlak planları onaylandı.⁷⁴

Mukaveleye göre hattın geçeceği yerlerde ki yolların düzenlenmesine harcanacak masraf devlete aitti. Osmanlı Devleti 6 milyona yakın bir para harcayarak yolları düzenleyerek şirkete teslim etti.⁷⁵ Karapano Efendi'nin şirketi Osmanlı Bankasından aldığı para ve Dersaadet bankerlerinin kumpanyadan hisse senedi alarak oluşturduğu

⁷¹ İlber Ortaylı, Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri, Ankara, TTK, 2000, s. 228.

⁷² İlber Ortaylı, Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri, Ankara, TTK, 2000, s. 228.

⁷³ Vahdettin Engin, Osmanlı'da Ulaşım, İstanbul, Çamlıca, 2013, s. 344.

⁷⁴ Engin, Osmanlı'da Ulaşım, s. 345.

⁷⁵ BOA. İ.MMS., 38/1592.

sermayeyi tramvay şirketi için harcamakta idi. İstanbul Tramvay Şirketi üyeleri, üst düzey yöneticileri ve finans kaynağı bakımından bir Belçika şirketi idi.⁷⁶

Azapkapı-Beşiktaş arasındaki tramvay hattı tamamlanarak test sürüşleri başlamıştı ve güzergah boyunca Karaköy, Kabataş ve Beşiktaş'ta üç durak kurulmuştu.

Şirket hatta çalışacak vagonları Viyana'da imal ettirilmiştir ve atları vagonları çekecek güçteki, kuvvette olacak türden ayarlayarak Macar atlarını getirtmiş idi. Tramvayın geçtiği yerin yokuş olup olmamasına göre araca iki veya dört at koşulmakta, yokuş başlarına kurulan küçük ahırlardan takviye at alınmakta idi. Ancak bu atlar kısa zamanda yıpranıp iş göremez hale gelmeye başlamışlardır.⁷⁷ Yıpranan atların yerine yenilerinin alınmaması eleştiri konusu olmuştur. Şirketin çalışanlarının Osmanlı tebaasına mensup olması kararlaştırılmış ancak üst düzey yöneticiler için Avrupalı olmasının önüne bir engel konulmamıştır. Vagonlarda kadınlar için ayrı bir bölüm yapılarak perde ile ayrılmış idi. Her yolcu yanına 10 okka yük alabilecekti.⁷⁸ Tramvaylar durakların da dört farklı dil kullanılmakta idi. Bunlar Türkçe, Ermenice, Musevice, Rumca idi. Şirket bu dört hattı yap-işlet-devret modeli ile 40 yıl sonunda devlete devredecekti.

İstanbul'un ilk atlı tramvayı Beşiktaş-Azapkapı arasında seferlere 31 Temmuz 1871 yılında başlamış idi. Hattın açılışına devlet erkânı ve İstanbul esnaf ve halk büyük bir coşku ile katılmıştı. Seferler her sabah Beşiktaş'tan hareketle başlayacak günün son seferi ise Azapkapı'dan başlayacaktı. Seferler güneşin doğuşu ile başlayacaktı ve gece yarım da son bulacak idi. Seferler arasında 20 dakika bulunacak idi. Azapkapı ve Beşiktaş'tan binilerek Kabataş'ta inilmesi halinde 40 para, güzergahın tamamı boyunca seyahat edilmesi durumunda ise 80 para ücrete tabi tutulmakta idi.⁷⁹

Döneminde İstanbul'da at arabaları olan şahsiyetlerin dışında halk ulaşımı çoğunlukla yürüyerek idame ettirmekte idi. Atlı tramvayların işletilmesine başlaması ile büyük bir rağbet gösterilerek halk tarafından yoğun bir şekilde kullanılmaya

⁷⁶ Fehime Tunalı Çalışkan ve Zikrullah Kırmızı, İstanbul'da Tramvay, İstanbul, İETT Yayınları, 1998, s. 2

⁷⁷ Melek Çolak, XX. Yüzyılın Başlarında İstanbul'da Trafik ve Tramvay, s. 76.

⁷⁸ 1 Okka=1283.

⁷⁹ Vahdettin Engin, İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası İstanbul'a Yönelik Araştırmalar, 2010-76, 2011, s. 150.

başlamıştır. Dersaadet sakinlerinin şehre yeni gelen ulaşım aracına merak duyması ve ucuz olması sebebiyle bazı seferler de vagonlar da yer bulmak zor oluyordu.

Diğer bir güzergâh olan Eminönü Aksaray arası atlı tramvay seferleri 14 Kasım 1871’de Dersaadet halkının hizmetine açılmış idi. Bu güzergâh üzerinde Eminönü, Sirkeci, Babıali, Sultanahmet, Sultan Mahmut Türbesi, Beyazıt, Laleli ve Aksaray olmak üzere sekiz durak bulunuyordu ve 1871 yılında Dersaadet halkının hizmetine başlayan Galata-Beşiktaş hattı 5 ayda 721.957 yolcu, Eminönü-Aksaray güzergâhı ise 42 gün içerisinde 154.364 yolcu taşıyarak 1.072.495 kuruş gelir etmiş oldu.⁸⁰

5 Şubat 1872 günü Beşiktaş-Ortaköy hattı İstanbul’un yeni bir atlı tramvay hattı olarak hizmete girdi. Diğer hat ise 14 Ağustos 1872 Aksaray-Yedikule arasında çalışmaya başladı. 14 Ocak 1873’te Aksaray-Topkapı güzergâhı işlemeye başlayarak dört önemli hattın yapım işleri tamamen bitirilerek İstanbul halkının hizmetine sunuldu. Karapano Efendi’nin üstlendiği yapım işlemleri planlanan tarihten 240 gün önce tamamlanmış oldu.

Dört önemli hattın uzunluğu Azapkapı-Ortaköy 6040, Eminönü-Aksaray 3730, Aksaray-Yedikule 3600, Aksaray-Topkapı arası 2600 metre olarak yapılarak toplam uzunluk 15.970 metre olarak tamamlandı ve tamamlanan bu hatların şirkete 13.785.254 kuruş gelir getirisi oldu.⁸¹

Tamamlanan ilk atlı tramvay, hattın ana duraklarında durmak zorunlu idi ancak bazı duraklar da yolcu binecek veya inecek ise duruluyordu. Bu duraklar da yolcu inişi veyahut binişi yok ise durulmuyordu.⁸²

Halk tramvay hatlarını kullanmaya iyice alıştıktan sonra zamanla şikayet sesleri yükselmeye başladı. Bazen iki hat üzerindeki vagonlar birbirine bağlayarak gideri azaltmaya çalışan şirket vagonların ağırlaşması ise seyahat süresini uzatıyordu. Akşam saatlerinde hesap görülmesi süresince tramvayda yolcular bekletiliyordu. Zamanla atların yıpranması ve tramvayı sağlıklı çekecek atların tedarik edilmemesi de şikayet konusu olmuştu.

⁸⁰ Engin, Osmanlı’da Ulaşım. s. 346.

⁸¹ Engin, Osmanlı’da Ulaşım, s. 346.

⁸² Vahdettin Engin, İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası İstanbul’a Yönelik Araştırmalar, 2010-76, 2011 s. 153.

Atlı tramvaylarda vatman adında bir sürücü bulunuyordu. Vardacı adı verilen iyi koşucu nefesi yerinde kişiler vardı. Bunlar tramvayın önünde koşarak tramvayın gelmekte olduğunu “varda” diyerek duyurup bir kazaya sebebiyet vermemek için halkı uyarmıştır.

Güzergâhlara göre Vardacı sayısı ise şöyle idi.⁸³

Beşiktaş Hattı: Beşiktaş güzergâhında bir kişi.

Azapkapı ve Galata arası bir kişi.

Karaköy ve Tophane arası bir kişi.

Galata-Şişli Hattı: Galata’da bulunan Voyvoda Caddesi’nden Galata Saray’a kadar dürbünlü bir gözbekçisi bulunmakta idi.

Tepebaşı’ndan Taksim’e kadar her bir güzergah için bir vardacı bulunmak idi.

Aksaray Hattı: Topkapı güzergahında iki kişi.

Yedikule güzergahında iki kişi.

Laleli-Aksaray arası bir kişi.

Beyazıt-Laleli arası bir kişi.

Eminönü-Sirkeci arası bir vardacı istihdam edilmişti.

Atlı tramvayın arabaları hem yazlık hem de kışlık olarak ikiye ayrılmakta idi. Yolcular pencere kenarına oturarak yolculuk ediyordu.

İstanbul’da atlı tramvayın neden olduğu ilk ciddi kaza 26 Ağustos 1871 günü meydana geldi, Karaköy durağı yakınında Simeon isimli bir Hırvat hayatını kaybetti.⁸⁴ Diğer bir kazada ise Beşiktaş-Ortaköy güzergahı üzerinde meydana gelmişti. Dersaadet sokaklarına taşan evler ve sokakların dar olması sebebiyle araç kullanımı çok zor olmakla birlikte atlı tramvayı süren kişilerin dikkatsizliği ve acemili kazalara davetiye çıkarabilmekteydi.

Dersaadet Tramvay Şirketi gerçekleşen kazalara karşı kayıtsız kalmış ve halk tarafından eleştirili almaya başlamış idi. Kaza yapan atlı tramvay sürücüleri,

⁸³ BOA, Şura-yı Devlet, 707/30.

⁸⁴ Engin, Osmanlı’da Ulaşım, s. 348.

soruşturma dahilinde bilgileri alınmak üzere davet edildiği halde ifade vermeye gitmemekte idiler.⁸⁵

Osmanlı Devleti, atlı tramvay hatlarında gerçekleşen kazalara karşı kayıtsız ve duyarsız kalan Dersaadet Tramvay Şirketi'ne kazaları engellemesi yönünde uyarıda bulunmuş aksi takdir de tramvayın işletim hakkını iptal edeceğini duyurmuştu. Tramvay Şirketi memurlarının vazifeleri başında dikkatsizliklerinden dolayı meydana gelen kazalara karşı şirket sorumlu tutularak, sözleşmenin 24. Maddesinden doğan hak ile oluşan hasarları ödemesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca kazalara sebebiyet verecek derecede dikkatsiz olan çalışanları da istihdam etmemesi konusunda uyarılmıştır.⁸⁶

Dönemin Dersaadet halkı ulaşımına para ödemeyi yadırgadığı için ulaşımını yürüyerek gerçekleştiriyor idi. Böylece tramvayın Dersaadet için uygun olmadığını söyleyenler ortaya çıkmıştır.

Atlı tramvayın, Dersaadet şehir içi ulaşımına yenilikçi bir anlayış getirdiği ortadadır. Yapılan hatlar ile İstanbul Boğazı çevrelerinin şehir merkezine kanallı olması sağlanarak İstanbul'un Galata, Eminönü gibi merkezi ilçelerinin dışındaki bölgelerden de insanlar kolay ve ucuz seyahat etme imkanı yakalamıştır.

1.1.3. Diğer Semtlere Tramvay Hatlarının Götürülme Çalışmaları

Yeni bir ulaşım aracı olan atlı tramvayların Dersaadet halkı için ucuz ve hızlı olması açısından getirdiği faydalar görülmekte olup, diğer semtlerin de bu ulaşım aracına sahip olma istekleri de artmış idi. Üsküdar ahalisi taleplerini Bab-ı Ali'ye bildirerek kendi semtlerine de bir atlı tramvay hattı yapılmasını istemişlerdir. Üsküdar iskelesinden Çamlıca tepesine kadar gidecek bir güzergâhta istekte bulunuldu. Dersaadet Tramvay Şirketi, Anadolu yakasına 5 yıl içinde atlı tramvay yapma şart mukavele de bulunmakta olup şirket bu güzergâhı ekonomik sebeplerle istememekteydi. Şirket açısından kazançlı bölgeler Avrupa yakasında bulunmakta ve

⁸⁵ İbrahim Murat Bozkurt, Dünden Bugüne Ulaşım Kültürü, İstanbul, İETT Yayınları Dizisi 6, 2012, s. 52.

⁸⁶ Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediye, c. VIII, s. 4153.

Çamlıca bölgesi yüksekliği ile hattın yapımı için fazladan masraf çıkmasına neden olacaktı.⁸⁷

Avrupa yakasında Arnavutköy ve Kuruçeşme tebaası da semtlerine atlı tramvay hattı isteyen bir beyanı imza toplamak sureti ile Dahiliye Nezaretine iletiler.

1.1.4. Dersaadet Tramvay Şirketi'nin 1881 Sözleşmesi

Dersaadet Tramvay Şirketi 1881 yılına gelindiğin de imtiyazı elde ettiği ilk sözleşmenin bitimine 10 yıl kala Avrupa'nın birçok şehrinde tramvaylar da kullanılmaya başlanan elektrik teknolojisini Dersaadet tramvaylarında da kullanması gündeme geldiği ve yapılması istenen yeni hatların ortaya çıkmasına mukabil imtiyaz hakkını 36,5 yıl uzattı.⁸⁸

Atlı tramvaylar İstanbul için büyük önem arz etse de elektrikli tramvay geliştirildi. İstanbul tramvayları için 1881 yılında gündeme gelen elektrik kullanımı faaliyete ancak 1914 yılında geçebilmişti.

1881 tarihli sözleşme ile yapılacak yeni hatlar ise şöyle şekillenmiştir.⁸⁹

Birinci Hat: Galata'dan başlayarak Tepebaşı, Beyoğlu, Taksim, Pangaltı'dan Şişli'ye ulaşacaktı.

İkinci Hat: Karaköy'den başlayıp Eyüp'te son bulacaktı.

Üçüncü Hat: Birinci hattın bir yerinden ayrılarak Tatavla'ya ulaşacaktı.

Yapılması uygun görülen bu bölgeler de tramvay için büyük bir istek ve arzu bulunmasının yanı sıra Galata semtin de ki yabancı misyonunun ağırlığı ve gayrimüslim halkın burada bulunmasından dolayı önem arz eden bir nokta idi.

⁸⁷ Engin, Osmanlı'da Ulaşım, s. 349.

⁸⁸ Vahdettin Engin, İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası İstanbul'a Yönelik Araştırmalar, 2010-76, 2011, s. 156.

⁸⁹ BOA. İmtiyaz Defteri, No. 1, s. 136.

1.1.5. 1907 Tarihli Sözleşme

Dersaadet Tramvay Şirketi 1907 yılında ki imtiyaz uzatma sözleşmesinin⁹⁰ tekrardan kendisi lehine tahsis edilmesini istemekle beraber Belçika menşeli bir başka şirketin de Dersaadet tramvaylarını kârlı görmesi sonucu imtiyaz talep etmiştir.

1905 yılında Bab-ı Ali'ye teklif de bulunan Belçikalılar Galata, Dersaadet ve Beyoğlu güzergahları için tramvay hattı yapmayı uygun görmekte idiler.⁹¹

Diğer bir talepte bulunan Şehremini Rıdvan Paşa'nın Oğlu Reşat Bey'di, Reşat Bey hem Osmanlı tebaasına mensup hem de devlet erkanında nüfuz sahibi idi.⁹² Bu iki özellik sayesinde Reşat Bey 75 yıllık bir imtiyaz elde etti ancak kendisinin çok istekli davranmaması nedeni ile bu imtiyaz Reşat Bey adına sonuçsuz kaldı.

1907 yılında imzalanacak sözleşmede en önemli madde 11. madde olmuştu. 11. Madde, tramvay çekiş gücünde elektrik kullanımı ile alakalı idi. Dersaadet Tramvay Şirketi elektrikli tramvayların yapım ve işletilmesinin imtiyazının kendisine tanındığında gerekli olan elektrik ihtiyacını kendisi üretmek istemektedir.⁹³

Dersaadet Tramvay Şirketi teklifi kabul edilmezse şirket elektrik gücünü direkt devletten almak istemektedir.

Şirket, elektriği ya kendisi üretmek istiyor ya da Osmanlı Devleti'nden almak istiyordu çünkü araya girecek bir aracı şirkette masraflar artabilirdi ve aracı ile herhangi bir konuda anlaşmazlık çıkabilirdi.

Dersaadet Tramvay Şirketi ile Bab-ı Ali arasında 11. madde üzerinde anlaşmaya varıldı. Şirket imtiyaz boyunca hatlarda kullanacağı elektriği devletten alacaktı ancak devlet elektrik üretimi için bir aracı tahsis ederse şirket kendi elektriğini üretme hakkı elde edebilecekti.

⁹⁰ BOA. İmtiyaz Defter, No. 3, s. 211.

⁹¹ BOA, İrade Hususi, No: M 1323/14.

⁹² BOA, İrade Hususi, No: M 1323/14.

⁹³ BOA. Yıldız Defter. No. 14283.

1 Şubat 1907 günü imzalanması kararlaştırılan yeni sözleşmenin tarafları Ticaret ve Nafia Nazırı Zihni Paşa ve Dersaadet Tramvay Şirketi yönetim kurulu başkanı Mösyö Vayze ve şirketin müdürü Mösyö Perdikaris hazır bulunarak imzaları attılar.⁹⁴

Yeni anlaşmaya göre 1869 ve 1881 tarihli sözleşmelerde bulunan geçerliliği devam eden maddelerin yürürlükte kalması kararlaştırıldı.

Yapılacak yeni hatların yapımı için bazı sokak ve cadde genişliklerinin tek ray olacak bölgeler de 12 arşın çift ray olacak bölgeler de 15 arşın olması planlanmaktaydı.

Tramvay yeni hatların yapımından sonra yolların ve kaldırımların bakım ve onarımı yine şirket tarafından karşılanacaktı. Yapılan hatlar Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından kontrol edilecek ve bir yıl boyunca denetim altında kalacaktı.

Yeni anlaşmaya göre devlet yeni veya eski hatlar için yeni bir şirkete tramvay yapımı hakkı tanıyabilecekti ancak Dersaadet Tramvay Şirketi'nin yaptığı ve işlettiği hatlara 500 metreden fazla yaklaşamayacaktı.⁹⁵ Böylelikle Osmanlı Devleti, başkenti İstanbul'da tramvay yapımı için tek bir şirkete bağımlı kalmayacaktı.

1.1.5.1. Şubat 1907 Anlaşmasına Göre Yeni Yapılacak Hatlar

1869 ve 1881 yıllarında İstanbul'da dönemin toplu taşıma aracı sayılan atlı tramvayları işletme hakkını elde eden şirket 38 yıl sonra değişen ve dönüşen teknoloji ile elektrikli tramvay için Bab-ı Ali ile karşılıklı yürütülen müzakereler sonucunda yeni bir sözleşme hakkı istemekteydi. Teknolojinin ve zamanın değişmesi doğal olarak Dersaadet Tramvay Şirketi'nde de değişimlere neden olmuştur.

Yapılması zorunlu hatlar şunlar idi⁹⁶:

Birinci Hat: Eminönü-Aksaray güzergâhında Beyazıt istasyonunda aktarma yaparak Beyazıt Meydanı ve Şehzadebaşı'nı aşarak Fatih ve Edirnekapı'ya gidecekti.

İkinci Hat: Şişli güzergâhının Galatasaray bölgesinde aktarma yaparak Tünel'e gidecekti.

⁹⁴ Bozkurt, Dünden Bugüne Ulaşım Kültürü, s. 45.

⁹⁵ Bozkurt, Dünden Bugüne Ulaşım Kültürü, s. 46.

⁹⁶ BOA. İmtiyaz Defter. No. 3, s. 211.

Üçüncü Hat: Pangaltı'dan başlayarak Tatavla'da son bulacaktı.

Yapılması şirketin kararına bırakılan hatlar⁹⁷:

Birinci Hat: Eminönü başlangış noktası olacak Eyüp'te son bulacaktı.

İkinci Hat: Unkapanı'ndan başlayarak Fatih hattına kanalize olacaktı.

Üçüncü Hat: Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy istikametini takip ederek Bebek'e varacaktı.

1.2. Dersaadet'te Elektrikli Tramvaylar

Atlı tramvaylar, İstanbul halkı için kısa sürede benimsenen ve hayatı o dönem şartları altında kolaylaştıran bir hizmet ifa etmiş idi. 1912 yılında başlayan Balkan savaşı nedeniyle Osmanlı Devleti Dersaadet Tramvay Şirketi'nin tramvay işletmek için kullandığı atları 30 bin liraya satın almıştır.⁹⁸ Osmanlı Devleti atları satın alarak İstanbul için bir dönemin sona ermesine neden oldu denilebilir. İstanbul halkı için bir bakıma yararlı olmuş ve tramvayların elektrik çekim gücüne aktarılması hayata geçmiştir.

Gerekli mukaveleler 1881 yılında onaylanmıştı ancak şirket elektrik kullanımı 34 yıl gibi bir süre ertelemişti.

II. Abdülhamid Han döneminde ziyarette bulunan Alman heyeti İstanbul için elektrik üretimi ve fabrikası kurma teklifini iletmiştir. Avrupa şehirlerinde çok önceden başlayan elektrik kullanımını başkente taşımak gayesinde bulunmuşlardır.⁹⁹

II. Abdülhamid Han elektrik kıvılcımından ürktüğü ve bir kablo ile saray da büyük tahribatlar yaratacağını düşündüğünden dolayı başkente elektrik gelmesini desteklememekteydi.¹⁰⁰

⁹⁷ BOA. İmtiyaz Defter. No. 3, s. 211.

⁹⁸ Bozkurt, Dünden Bugüne Ulaşım Kültürü, s. 69.

⁹⁹ Günergun, Osmanlı Devleti'nde Buharlı Tramvay İşletme Teşebbüsleri, s. 376.

¹⁰⁰ R. Sertaç Kayserilioğlu, Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, İstanbul, İETT Tarih Dizileri 1, 2003, s. 143.

II. Abdülhamid Han döneminde İstanbul'da kurulmak istenen elektrik teçhizatı dönemin Dersaadet Tramvay Şirketi müdürü tarafından ve padişahın yanında ekonomik güç elde etmek isteyen çevreler tarafından baltalanmış oldu.

1.2.1. Dersaadet'te Gerçekleşmeyen Tramvay Projeleri

Dersaadet de elektrik kullanımı başlamadan evvel buhar makinesi ile çalışacak tramvay projeleri ortaya çıkmıştı. Ancak bu projeler sadece proje olarak kaldı ve Dersaadet halkının hizmetine sunulamadı. Bunlara örnek olarak 1891 yılında Mehmet Arif Bey ile Boşnakyan Efendi tarafından, Üsküdar sahilinden başlayarak Bağlarbaşı ve Alemdağ güzergâhını izleyerek Nuh Kuyusu'nda sona erecek bir tramvay hattı yapımı ve işletimi için imtiyaz isteğinde bulunuldu.¹⁰¹

Şerbetçiyen Efendi, Mayıs 1893 yılında, buhar gücü ile çalışacak bir tramvay hattı yapımı için Bab-ı Ali'den istekte bulunmuştu. Hattın geçeceği güzergâh ise şu şekilde idi: Beyoğlu belediyesi ile Şişhane karakolu civarından hareket edecek, Dolapdere, Tatavla, Feriköy güzergâhını da ilerleyerek Şişli'ye varacaktı.¹⁰²

Bir diğer proje ise Anadolu Yakasındaydı. 1896'da Teodoro Ostolidis Efendi tarafında önerilen projenin başlangıç Üsküdar ile Kadıköy üzerinden Erenköy'e ulaşacaktı.

19. yüzyıl sonunda gündeme gelen tramvay hatlarında buhar gücünün kullanımı tam anlamıyla hayata geçemedi yerini daha avantajlı olan elektrik gücüne bırakmış idi. Elektrik üretiminin İstanbul'da artması ile elektrikli tramvay hatlarında hatırı sayılır bir artış olmuştur. Abdülhamid Han döneminin 31 Mart ayaklanması ile sona ermesi ile İttihat ve Terakki yönetimi başlamıştır ve Avrupa destekli yatırımların da hızı arttırılmıştır. 1910 yılında Macar menşeli olan Ganz Anonim Şirketi ile 50 yıllık bir anlaşma imzalanarak İstanbul elektriğe kavuşmuş oldu.¹⁰³

¹⁰¹ Feza Günergun, "Osmanlı Devleti'nde Buharlı Tramvay İşletme Teşebbüsleri", Çağını Yakalayan Osmanlı-Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri, yay. Ekmelettin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s.375.

¹⁰² Günergun, Osmanlı Devleti'nde Buharlı Tramvay İşletme Teşebbüsleri, s. 376

¹⁰³ R. Sertaç Kayserilioğlu, Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, İstanbul, İETT Tarih Dizileri 1, 2003, s.139.

1.2.2. 1911 Mukavelesi

19 Ocak 1911 günü Dersaadet Tramvay Şirketi ve Bab-ı Ali arasında imzalanan yeni sözleşme ile İstanbul tramvayları için elektrik çekim gücü kullanılmaya başlandı. Bab-ı Ali'yi temsilen Nafia Nazırı Hallaçyan Efendi ve şirket namına Mösyö Kavos yeni mukaveleye imzalarını attılar. Mukavele maddeleri şu şekildeydi:¹⁰⁴

1. Osmanlı Devleti, tramvay şirketi tramvayların elektrik kullanılması ruhsatını onaylamakta idi. Dersaadet Tramvay Şirketi elinde bulundurduğu tramvay hatlarını elektrikli olarak dönüştürecek ve yolların aydınlatılmasını yapacaktır. Tramvayların elektrik ihtiyacını şirket kendisi tahsis edecektir.
2. Dersaadet Tramvay Şirketi ve Şehremaneti arasında ortak olarak alınacak karar ile belirlenen bir yerde ihtiyaca göre bir veya birden fazla elektrik fabrikası kurabilecekti. Ancak şirket elektrik üretimini kendisi karşılayamaz ise Osmanlı Devleti tarafından tanınmış bir elektrik fabrikasından ihtiyacını karşılayabilecekti.
3. Dersaadet Tramvay Şirketi üreteceği elektriğin tesisleri imtiyaz süresinin sonunda Bab-ı Ali'ye devredilecekti.
4. Elektrik son teknoloji ürünler ile koşullara uygun şekilde üretilecektir. Elektrik üretimi elektrikli tramvay konusunda uzman kişiler tarafından yapılacaktı.
5. Elektrik üretimine özel fabrikalar ve depoların yapımı, şu an kullanılmakta olanların genişletilmesi, yeni durak ve yolların yapım ihtiyacı hasıl olur ise Nafia Nezareti'nin belirlediği yerlerin alınması söz konusu olacaktı, gayrimenkul sahipleri ile anlaşmazlık çıkarsa istimlak kanunu çözüm üretilecekti.
6. Sokakların genişletilmesi ve gerekli düzenlemelerin yapılması için istimlak yapılması lazım gelmiş idi. Dersaadet Tramvay Şirketi, tramvay hatlarının geçeceği caddelerin genişliği 15 arşından fazla olur ise çift hat elektrikli

¹⁰⁴ R. Sertaç Kayserilioğlu, Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, İstanbul, İETT Tarih Dizileri 1, 2003, s. 140.

tramvay inşa edebilecek veya halen mevcut olan atlı tramvay hatlarını elektrik çekme gücüne dönüştürebilecekti.

7. 6. maddeye göre istimlak edilmesi hususi Şehremaneti idaresinde gerçekleşecekti, Dersaadet Tramvay Şirketi istimlak giderlerinin karşılanması hususunda yardımcı olacaktı. 30 bin Osmanlı lirası sınırına kadar yapılacak istimlak giderleri şirket tarafından ödenecekti. Babıali duvarı kenarından geçen sokağın genişletilmesi hususunda ve Altıncı Belediye Dairesi önündeki Şişhane Karakolu Sokağı'nın da genişletilmesi şirket tarafından karşılanacak. Şehremaneti istimlak konusunda harcayacağı meblağ 130 bin Osmanlı lirasını aşar ise şirket 50 bin Osmanlı lirası avans verecekti.
8. Tramvay hatları inşaatı esnasında şirketin isteği üzerine Nafia Nezareti'nin uygun bulması ile kiralanacak arazilerin sahiplerine ödeme yapılacaktı. İnşaat dolayısı ile taşınacak elektrik halka direkleri binaların cephelerinde bulunabilecekti ve ortaya çıkacak hasarlardan şirket sorumlu olacak ve gayrimenkul sahiplerine tazminat ödeyecekti.
9. İstimlak meselesinin hayata geçebilmesi için gerek görülen planlar ve evrakların hepsi Şehremaneti ve Dersaadet Tramvay Şirketi arasında ortak bir paydada bulunulacaktı.
10. Yapılacak inşaatın işleyecek programı Şehremaneti tarafından onaylanmak koşulu ile istimlak meselesiyle beraber elektrik tesisatına ait işlemlere ya da yolların düzenlenmesine başlanacaktı. Şirketin mesul olduğu noktaları yerine getirebilmesi için Şehremaneti istimlak meselesini yine istimlak kanununa göre zamanında yerine getirmiş olması lazım gelmekteydi. Şehremaneti tarafından inşaat süresinin uzamasına neden olacak gecikmeler inşaat süresine eklenecekti. Dersaadet Tramvay Şirketi tamamladığı ve insanların kullanıma uygun gördüğü elektrikli tramvay hatlarını açabilecekti.
11. Dersaadet Tramvay Şirketi'nin yapacağı inşaatlar için Osmanlı Devleti sınırları dışından alacağı ve getireceği malzemelerden vergi alınmayacaktı. Vergi alınmayacak malzemeler şu şekilde idi: Makineler, arabalar, vagonlar, kablolar, raylar, tramvay şebekesinin elektrik ağı yüklenebilmesi için

malzemeler. İmtiyaz süresinin sonuna kadar şirketin gelirleri, üretimin yapılması için gayrimenkulden vergi alınmayacaktı.

12. Dersaadet Tramvay Şirketi ihtiyaç hasıl olduğu sürece her türlü işte kullanacağı elektrik gücünün kilovat saat başına İstanbul Şehremaneti'ne 1.6 frank ödeme yapacaktı.
13. Dersaadet Tramvay Şirketi'nin yürürlükte olan nizamname hükümlerine uygun şekilde hesap edilecek gelir miktarı % 6 olarak şekillenecekti.
14. Tramvay arabaları ile Karaköy Köprüsü'nden geçen şirket elemanlarından geçiş ücreti alınmayacaktı. Ancak tramvayın içinde bulunan vatandaşın köprü geçiş ücreti alınacaktı, yayalardan alınan ücretin aynısı tahsil edilecekti. Karaköy Köprüsü ücreti tramvay şirketine Şehremaneti tarafından 10 para değerinde bilet verilerek toplanacaktı.
15. Karaköy Köprüsü'nün yeniden yapılması gündemde iken, köprüye ek olarak birer metre tramvay yolu ilave edilecek ve masrafı köprüyü yapan müteahhit tarafından karşılanacaktı. Tramvay şirketi tramvaylarının işleyeceği köprü için müteahhide tramvay yol ücretini ödeyecekti. Oluşacak masrafı Nafia Nezareti, müteahhit, Dersaadet Tramvay şirketi ortak hesaplayacaklardı.
16. Fatih-Edirnekapı ve St. Antuan-Tünel güzergahları dışında, anlaşma imzalandığı tarihte elektrikleştirilecek ve yeni inşaa edilecek hatların yapımına 6 ay içerisinde başlanacaktı. Tramvay inşaatları 24 ay içerisinde tamamlanacaktı.
17. Şirket savaş, grev, istimlak meselesinde anlaşmazlık gibi durumlar söz konusu olduğu vakit inşaat süresinde gecikme olması hasebiyle gerekli bilgilerle Şehremaneti ve hükümete başvurabilecek ve sorunun çözümünün ardından inşaat devam etmez ise ihtar çekilebilecekti. Şirket savaş, grev, istimlak meselesinde anlaşmazlık gibi meseleleri ispat edemezse ve inşaat 6 ay gibi bir süre duraklar ise imtiyaz hakkı ortadan kalkacaktır.
18. Elektrikli tramvay hatlarından herhangi biri tamamlandığı vakit şirket tarafından Şehremaneti bilgilendirilecek ve hattın uygunluğu kontrol edilecek

ve bu kontrol bir yıl sonra tekrar edilecek ve mukaveleye uygun, inşaatın teknik özelliklere sahip olduğunu teyit edecek böylelikle Nafia Nezareti huzurunda kesin kabul edilecekti.

Dersaadet Tramvay Şirketi ve Osmanlı Devleti arasında imzalanan ve İstanbul halkı için önemli yer tutan tramvayların güncel teknoloji ile donatılarak hızının artması ve daha medeni bir hal alması önem arz etmekteydi. Şirket ile yapılan yeni anlaşma ile hükümet hem İstanbul halkı için gerekli özeni göstermiş hem de şirketin çıkarlarını zedelemeyerek yönetsel başarı göstermiştir.¹⁰⁵

Osmanlı Devleti'nin tramvayları elektrikle direcek bütçesi ve teknolojisi bulunmaması ile imtiyaz yolu izlenerek yurtdışı destekli şirketlerin İstanbul için önemli yatırımlar yapmasının önünü açmaktaydı.

1.2.3. Dersaadet Tramvay Şirketi'nin Tünel Şirketi'ni Satın Alması

İstanbul'da tramvayların elektrikle dirilmesi mevzuu ortaya çıkmasıyla o tarihe kadar elektrik çekme gücüyle çalışan Galata-Beyoğlu tünel hattını işleten şirket Payitaht Demiryolu Şirketi 1869 tarihli anlaşmaya dayanarak elektrik gücünün kullanmasının kendisinin hakkı olduğunu ileri sürerek itiraz etti.¹⁰⁶

Tünel hattı ve şirketi, İngiliz sermaye çevreleri tarafından kurulmuştu ve şirket İngiliz lobi gücünü her fırsatta kullanmaktan geri kalmıyordu. 14 Eylül 1909 günü İngiliz Sefareti, Tünel Şirketi namına tartışmada pozisyon alarak Hariciye Nezareti ile müzakere ederek tramvay hatlarında elektrik kullanımının uygun olmadığını ifade etmiş ve elektrikli tramvayların yapım ve işletim hakkının Payitaht Demiryolu Şirketi'ne ait olduğunu bildirmekteydi. Hariciye Nezareti ve Ticaret ve Nafia Nezareti arasında gerçekleşen yazışmalar neticesinde İngiliz tebaasının çıkarlarına dayanan ihlallere endişeyle bakıldığı anlaşılmaktadır.¹⁰⁷

¹⁰⁵ R. Sertaç Kayserilioğlu, Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, İstanbul, İETT Tarih Dizileri 1, 2003, s. 143.

¹⁰⁶ Vahdettin Engin, İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası İstanbul'a Yönelik Araştırmalar, 2010-76, 2011, s. 167.

¹⁰⁷ BOA, ŞD. 1229/47.

Nafia Nezareti ise bu tartışmalara son vermek adına Payitaht Demiryolu Şirketi'nin öncelikli hakkının sabit makine ile hareket ettirilen tramvaylar ve trenler için geçerli olduğunu belirtmiştir.¹⁰⁸

Görüşmelerin yoğunlaştığı Ocak 1910 yılında Dersaadet Tramvay Şirketi, Beyoğlu-Galata Tünel hattında sefer düzenleyen Payitaht Demiryolu Şirketi'ni, elindeki bütün imtiyaz haklarını, arabalarını, istasyonlarını 95.000 pounda satın alarak sorunu ortadan kaldırmıştır.¹⁰⁹

1.2.4. İstanbul Halkının Elektrikli Tramvaylara Alışması

İstanbul sokaklarının dar olması nedeniyle istimlak meselesinde sorunlar ortaya çıkmakta olup bu sorunların çözümü için önce Şehremaneti müdahil olmuştu. İstanbul'un eski yerleşim yerleri olan Eminönü, Karaköy gibi semtlerinde sokakların dar oluşu ve yeni hatlar ile genişletilmek istenmesi üzerine yeni sıkıntılar peyda olmuştu. Şehzadebaşı mevkinde bulunan Ebul Fazıl Mahmud Efendi Medresesi tramvay güzergâhının ortasında kalmıştı ve yıkılması gerekmekteydi, Şehremaneti tarafından Evkaf Nezareti yetkilileri bilgilendirilerek medresenin yıkılması istenmekteydi. Ancak medrese tarihi eser olduğu için yıkımı için hükümet görev üstlenmiş ve medresenin yıkılarak taşlarının muhafazası ile birlikte başka bir yerde tekrardan yapılmasına karar verilmiş oldu.¹¹⁰

Elektrikli tramvayların ve elektrik enerjisinin İstanbul için yeni teknolojiler olması nedeni ile hükümetçe, halkın bilgilendirilmesi adına nizamname yayınlanmıştı.

Hükümet elektrik aletlerinin halkın ulaşamayacağı yerlerde ve sesi duyulmayacak şekilde konumlandırılması şirketten talep etmiştir.

Hükümet tarafından şirkete uygulaması için bazı şartlar sunmaktaydı. Bunların başında tramvayları sevk ve idare edecek kondüktör, arabacı, vatmanların işe layık olmaları (Osmanlı vatandaşı, işini bilen, ahlaklı, 20 yaşından büyük, askerliğini yapmış ve Türkçe konuşan kişiler) istenmekteydi.

¹⁰⁸ BOA, ŞD. 1229/47.

¹⁰⁹ R. Sertaç Kayserilioğlu, Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, İstanbul, İETT Tarih Dizileri 1, 2003, s. 145.

¹¹⁰ BOA. DH.İD. No. 173/8.

Şirket bünyesinde çalışan elemanların üniforma giymeleri ve bu üniformaları halkın tanınması için görülebilecek bir noktada sergilenmesi istenmiştir. Tramvay arabalarının kapıları sürgülü olacak ve arabalarda 16 adet mum bulunacaktı, birinci arabalara 10 ikinci arabalara 8 adet lamba konulacak, arkasına ve önünde fener bulunacaktı.¹¹¹ Duraklar mecburi ve ihtiyari durak olarak hükümet tarafından belirlenen yerlere konulacaktı. Tramvay durakları temiz tutulacak ve sokaklardaki kar, çamur artıkları hızlı bir şekilde tahliye edilecekti.

İstanbul halkının rahat ve refah bir yolculuk yapması için Dersaadet Tramvay Şirketi'ne yapılması şart koşulan maddeler önem arz etmekte ve yeni tramvaylar ile yolculuğun medeni bir hal alması sağlanmaya çalışılmıştı.

Halk tarafından atlı tramvay döneminden kalma bir alışkanlık olan hareket halindeki arabaya inip binme, elektrikli tramvay döneminde kesinlikle yasaklanmıştır. Yine atlı tramvaylarda kadınlara ayrılan bir bölüm mevcuttu ve aynı ayrı bölüm yeni tramvaylarda da mevcuttu ve kadın yolcu bulunmadığı takdirde bu bölüme erkekler geçerek seyahat edebileceklerdi.¹¹²

Salgın hastalığı bulunanlar, halkı rahatsız edecek kadar sarhoş olanlar, şarkı söylemek ve müzik aleti çalmak, vagonların üstüne yazı yazmak ve resim çizmek, elektrik aktaran makinelere dokunmak, yolculuk esnasında vatman ile konuşmak ve hataya sürüklemek kesinlikle yasaklanmıştır.¹¹³

İstanbul halkı için tramvayın içinde yolculuk etmenin yanında hatların ve güzergâhların bizzat çevresinde bulunmanın dahi kuralları mevcuttu. Tramvaylar hareket halindeyken arabacıların ve vatmanların sesli ve kornalı ikazlarına uyulması elzemdi ve diğer nakil araçlarının da tramvaya öncelik tanınması beklenmekteydi.¹¹⁴ Dersaadet Tramvay Şirketi'nin kullandığı binalara ve tramvay arabalarına ilan yapıştırılması kesinlikle yasaktı.¹¹⁵

¹¹¹ Vahdettin Engin, İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası İstanbul'a Yönelik Araştırmalar, 2010-76, 2011, s. 169.

¹¹² R. Sertaç Kayserilioğlu, Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, İstanbul, İETT Tarih Dizileri 1, 2003, s. 149.

¹¹³ Engin, İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, s. 172.

¹¹⁴ Engin, İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, s. 172.

¹¹⁵ BOA. DH.MKT. 518/20.

Tramvay arabalarının sabah güneşin doğuşu ile hareket etmesi ve gece yarısına kadar İstanbul halkına hizmet vermesinin zabıtaca herhangi bir mahzuru olmadığı açıklanmıştır.¹¹⁶

Dersaadet halkı elektrikli tramvaylara alışana kadar bir kaç kaza da meydana gelmişti. Bazı kazalarda yaralananlar olmuş bazılarında otomobiller ile tramvaylar çarpışarak maddi hasarlı kazalar meydana gelmiş idi.¹¹⁷ Dersaadet halkı at arabası ve yaya trafiği ile ulaşımını idame ettirdiği dönemlerden yaklaşık yarım asır sonra hem otomobil hem tramvayların aynı anda kullanılmasından dolayı olarak zorluklar yaşamıştır.

1.2.5. Yeni Dönem: Elektrikli Tramvaylar Hizmette

2 Şubat 1914 günü İstanbul Şehremini Vekili Bedri Bey'in katılımı ile açılışı yapılan ilk hat Karaköy-Ortaköy hattı olmuş. Atlı tramvaylar savaş nedeni ile taşımacılığa verdiği aranın ardından elektrik gücüne çevrilerek kullanılmaya bir yıl aradan sonra devam etmiş oldu.¹¹⁸

Dersaadet Tramvay Şirketi ve Osmanlı Devleti arasında 19 Ocak 1911 günü imzalanan anlaşma ile tramvaylarda artık elektrik çekim gücü hayata geçirilmiş oldu. Nitekim tramvaylarda elektrik çekim gücü kullanımı 1881 anlaşmasında müsaade buyrulmuş ancak şirket bu müsaadeye 34 yıl sonra uymuştur.

Elektrikli tramvaylar köprüyüde kullanarak Eminönü ve Galata arasında direkt tramvay hattı olacaktı, Eminönü hareketli bir tramvay transit olarak Ortaköy, Bebek, Beyoğlu, Şişli bölgelerine de gidebilecekti.¹¹⁹ Bu konu ile ilgili Servet-i Fünun'da 25 Ocak 1914 çıkan yazıda şöyle belirtilmekteydi:

“Elektrik akımı ile hareket etmeye başlamış olan İstanbul tramvayları, pazar günü ilk kez olmak üzere Galata'dan İstanbul'a geçti. İstanbulluyu daima birbirine yabancı kılan iki yakası, diğerine bir uygar bağlantı ile ve sürekli olarak bağlandı. Köprü üzerinden

¹¹⁶ BOA, ZB, 56-80.

¹¹⁷ Melek Çolak, XX. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Trafik ve Tramvay, Osmanlı Araştırmaları XXII, s. 180.

¹¹⁸ Engin, Osmanlı'da Ulaşım, s. 379.

¹¹⁹ Engin, Osmanlı'da Ulaşım, s. 358.

tramvayların düzgün olarak geçişini görmek, gerçekten kentimize başka bir manzara veriyordu. Zaten Cesr-i Cedid (Yeni Köprü) varlığı, temizliği ve mükemmel elektrik lambaları ile kentin gerçek büyük caddesi sayılmaya layık idi. Şimdi bunun üzerinden elektrikli tramvayların her dört dakikada bir kez dönmesi özel olarak, geceleri aydınlanması olan bir zamanda o arabaların dahi aydınlıkta geçişi başkenti batının en uygar beldelerine benzetiyor.”¹²⁰

Yeni Köprü’den tramvayların geçmesi İstanbul halkı için büyük bir yenilik ve kolaylık oldu ki bu bölgede taşımacılığı kayıkçılar üstlenmekte idi, kayık pahalıydı ve zaman almakta idi.

Elektrikli tramvay yapımı için uygun görülen hatlar şu şekildeydi:

Birinci Hat: Aksaray Silivrikapı arası.

İkinci Hat: Eminönü–Aksaray hattının Bahçekapı karakolundan aktarma yaparak Sirkeci istasyonu civarında uygun bir yerden başlayarak Eminönü-Aksaray hattına kanallize olacaktı.

Üçüncü Hat: Taksim’den hareket edecek ve Dolmabahçe’ye varacaktı.

Dördüncü Hat: Karaköy-Şişli hattının Mekteb-i Hayriye bölgesinden ayrılarak Maçka’ya gidecekti.

Beşinci Hat: Feriköy’den hareket ederek Kasımpaşa üzerinden Azapkağı’ya ulaşacaktı.

Altıncı Hat: Eminönü-Eyüp ve Ortaköy-Bebek hatları yapılması şirketin inisiyatifine bırakılmıştı, şirkette bu hatların yapılmasına karar verdi.

Yukarıda belirtilen, yapılması planlanan hatların 10 kilometrelik alanı 3 sene, gerisi ise 2 sene içerisinde tamamlanacaktı.

¹²⁰ Servet-i Fünun, 25 Ocak 1914.

Hizmete kısım kısım giren hatların tarihleri şu şekilde idi:¹²¹

Tünel-Şişli 16 Ağustos 1913

Karaköy-Galatasaray 12 Ocak 1914

Karaköy-Beşiktaş 10 Ocak 1914

Beşiktaş-Ortaköy 11 Şubat 1914

Ortaköy-Kuruçeşme 18 Ekim 1914

Kuruçeşme-Arnavutköy 31 Ekim 1914

Arnavutköy-Bebek 23 Kasım 1914

Karaköy-Eminönü 24 Ocak 1914

Eminönü-Sirkeci 2 Şubat 1914

Sirkeci-Beyazıt 20 Şubat 1914

Beyazıt-Aksaray 30 Mart 1914

Beyazıt-Şehzadebaşı 20 Şubat 1914

Şehzadebaşı-Fatih 18 Mayıs 1914

Aksaray-Yedikule 17 Ekim 1914

Tramvay hatlarının hizmete girmesi ile İstanbul halkının rağbet göstermesi bir oldu. Ancak Birinci Dünya Savaşı nedeniyle kömür sıkıntısı başlamış ve elektrik gücünün sağlanmasında zorluklar yaşandığı için tramvay gecikmeli olarak çalışmaktaydı. Savaş ortamı, deniz aşırı ticareti de etkileyerek ithal olunan tramvay malzemeleri İstanbul'a ulaşmasını zorlaştırmaktaydı. Savaştan önce Almanya'dan istenen vagonların tamamı İstanbul'a ulaşmadan savaş patlak vermiş ve yolcu sayısı az olan güzergâhlardaki tramvaylar yolcu sayısı fazla olan güzergâhlara aktarılmıştır.¹²²

Dersaadet Tramvay Şirketi'nin elemanlarının askere alınmasından dolayı seferlerin yapılmasından başka bir sorun meydana çıkmıştı. Personel Osmanlı vatandaşı olması hasebiyle birçok meslek grubundan kişi askere alınmıştı. Ancak askere alınan kişiler geri hizmette çalışan kişilerden oluşmakta idi. Şirket birincil görevlerde çalışan personellerinin bir nevi kamu hizmeti gördüğünü belirterek savaştan dolayı zor durumda kaldığını ve bu kişileri askere gönderemeyeceklerini ifade etmişti. Yapılan çalışmalar neticesinde birincil görevlerde çalışan şirket çalışanlarının askerlikleri

¹²¹ R. Sertaç Kayserilioğlu, Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, C. II., İstanbul, İETT Tarih Dizileri 2, 1999, s. 50.

¹²² Vahdettin Engin, İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası İstanbul'a Yönelik Araştırmalar, 2010-76, 2011, s. 185.

ertelenmişti. Diğer bir sorun ise elektrik meselesinde ortaya çıkmış ve 15 Ocak 1915 günü Bab-ı Ali tarafından İstanbul'a sağlanan enerji kesilmiştir.¹²³

Elektrikli tramvaylar, Birinci Dünya savaşı boyunca zor da olsa seferlerine devam etti ve Mondros Anlaşması'nın imzalanması ile savaş ortamının sona ermesi ve ticaretin önündeki engellerinde kalkmasıyla tramvay malzemelerine ulaşım kolaylaştı ve seferler düzenli olarak devam etti.¹²⁴

Savaş döneminde askeri araçların yolları kullanması, malzeme fiyatlarının artışı ve eleman azlığı nedeni ile Dersaadet Tramvay Şirketi zor dönemler geçirmekteydi.¹²⁵

Mütarekeden sonra İstanbul nüfusunda artış olmuş ve hem insan hem araç trafiği artmıştır. Elektrikli tramvaylar kazalara karışmış ve kazaların sayısı çoğaldıkça Hükümet tarafından Dahiliye Nezareti'ne bir rapor gönderilerek tramvay kazalarının fren sistemlerinin bozulmasından kaynaklandığı, kamyonların ise trafik kurallarına riayet etmemelerinden dolayı meydana geldiği anlaşılmakta ve gerekli önlemlerin alınması durumunda kazaların önüne geçileceği belirtilmiştir.¹²⁶

Yeni tramvayların önündeki çekici arabaya motris denmekte ve kırmızı deri koltukları, birinci mevki görevini görmekte bu yüzden pahalı idi, arkadaki arabaya ise römork denilmekte ve yeşil renkte olup koltukları tahtadan yapılmıştı doğal olarak daha ucuz seyahat edilmekte idi.¹²⁷

Tramvayların ve Tünel'in Beyoğlu'ndan geçmeleri Cadde-i Kebir için yeni bir dönemin başlangıcı sayılabilir. Tramvay yoğunluğunun artması ile Avrupa başkentlerinden geri kalmayacak bir insan ve araç trafiğine sahne olması söz konusu idi. Boğaz semtlerinden insanların artık kolay ulaşım sayesinde Beyoğlu'nun havasını soluması mümkündü ve insanlar renkli, ısıtılı tramvayların Cadde-i Kebir'de salınmasına çabuk alıştılar.

¹²³ R. Sertaç Kayserilioğlu, Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, C. II, İstanbul, İETT Tarih Dizileri 2, 1999, s. 47.

¹²⁴ Engin, İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, s. 186.

¹²⁵ Fehime Tunali Çalışkan ve Zikrullah Kırmızı, İstanbul'da Tramvay, İstanbul, 1998, s. 16.

¹²⁶ Melek Çolak, XX. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Trafik ve Tramvay, Osmanlı Araştırmaları XXII, s. 182.

¹²⁷ R. Sertaç Kayserilioğlu, Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, C. II, İstanbul, İETT Tarih Dizileri 2, 1999, s. 111.

Birinci Dünya Savaşı henüz başlamadan önce İstanbul'daki tahmini nüfus 900.000 civarındaydı. Bu sebeple insanların artık hızlı ulaşım araçlarına olan ihtiyacı artmakta idi. Tramvayların kullanımında görülen yoğunluk ve insanların bundan şikayet etmeleri doğal idi. Dönemin İstanbul'unda hızlı ve ucuz kara toplu taşıma aracı olarak sadece tramvaylar hizmet vermekte idi. Yaklaşık bir asır evvel ulaşım at arabaları ve yaya olarak sağlanan İstanbul'da önce atlı tramvay ardından elektrikli tramvayların hizmete başlamasında, ulaşım alanında yapılan yeniliklerin ve bu yeniliklere karşı devletin olumlu tutumunun büyük katkısı vardır.

1.2.6. İşgal Yıllarında İstanbul Tramvayları

İşgallerin Osmanlı yurdunda başlamasının ardından başkent İstanbul da işgal kuvvetlerinin sıkı ve sert yönetimi altına girmiştir.

İstanbul ve halkı yeni kavuştuğu elektrikli tramvayları yine bir savaş yüzünden kullanamaz hale gelmişti ki, atlı tramvaylar da Balkan savaşı dolayısı ile seferlerini yapamamıştı. Elektrikli tramvaylar ve İstanbul halkı 8 ay birbirinden uzak kalmışlardı. İstanbul'da savaştan sonra enflasyonda büyük bir artış olmuş ve kömür, gıda malzemeleri elde etmede büyük sıkıntılar ortaya çıkmıştı. Kömür eksikliğinden dolayı vapur ve tramvay seferleri yapılamamakta idi. Zonguldak'ta kömür ocağında ise savaştan sonra işçiler çalışmayı kesmişler idi. Almanların sağladığı kömür desteği ise sona ermişti.

İşgal yılları İstanbul halkı için oldukça zor geçmiş idi. Tramvaylar seferlerine başlamıştı ancak İstanbul halkı, işgal kuvvetleri askerleri ile tramvaylarda beraber yolculuk etmek zorunda kalıyorlar ve birinci mevki bileti alanlar sahanlıkta, basamakta, ayakta seyahat etmek durumunda kalıyorlardı. Haydarpaşa treninde de benzer durumlar söz konusu olmuş bilet kontrolünü işgalci devletler ele geçirmiş ve halkı rahatsız edecek şekilde yolculuk eden askerler mevcuttu. Şirket-i Hayriyye vapurlarının üst kısmını kendilerine mesken edinmişler ve Osmanlı vatandaşı olan kimselere oturulacak yerler boş dahi olsa izin verilmemiştir.¹²⁸

¹²⁸ Levent Kaya Ocakaçan, Birinci Dünya Savaşı'nda Şirket-i Hayriye, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009, s. 19.

1.2.7. İşçilerin Grevi

İşgal yıllarında tramvay işçilerinin grevleri de gündemi uzun süre meşgul etmiştir. 1920 yılında tramvay işçileri ücretlerinin arttırılmasını talep ettikleri bir dilekçeyi şirkete intikal ettirdiler ancak şirket görmezlikten gelmiştir. İşçilerin öncelikli istekleri günlük 8 saat çalışmak ve haftalık bir gün izin yapmak istemişler idi.¹²⁹ 11 Mayıs 1920 günü başlayan grev İstanbul'da büyük bir ses getirmişti.

İşçilerin günde 8 saat çalışma ve haftada bir gün izin yapmaktı. Uluslararası bazı işçi anlaşmalarına dayanmaktaydı. İşçiler Versay Barış Konferansı işçilerin günde 8 saat çalışmalarını kabul etmişti ayrıca Cemiyet-i Akvam'da benzer bir karar söz konusu olmuş idi.¹³⁰

16 Mayıs 1920 günü şirket tramvay işçilerinin isteklerini yerine getirebilecek ekonomik çıkarını taşımacılığa yapacağı zamda bulmuş ve tünel hattı ücretini % 25 arttırmıştır.

Dönemin sadrazamı Damat Ferit Paşa işçilerin taleplerini¹³¹ ve şirket temsilcilerini dinleyerek sorunu çözmüş ve grevi sona erdirecek bir karar alarak şirketin, işçilerin taleplerini kabul ettirmiştir. Şirketin kabul ettiği şartlar şu şekilde idi:¹³² İşçiler günde 9 saat çalışacak ve haftada bir gün izin yapacaklardı ve işçilerin ücreti 150 kuruşa çıkartılmıştır.

1900 yılında Almanya'da Berlin ve Münih tramvay işçileri için kaza yaptıklarında sigorta devreye girecek ve hastalık durumunda ise bu şirket yardımcı olacaktı.¹³³ Alman tramvay işçileri, İstanbul tramvay işçilerinden çok önce sosyal ve iş güvencelerini kazanmışlardır. İstanbul tramvay işçilerin Avrupalı sermaye çevreleri tarafından sömürülmekte olduğu görülmektedir.

¹²⁹ Vahdettin Engin, İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası İstanbul'a Yönelik Araştırmalar, 2010-76, 2011, s. 189.

¹³⁰ Vahdettin Engin, İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası İstanbul'a Yönelik Araştırmalar, 2010-76, 2011, s. 191.

¹³¹ BOA. DUİT. 18/4.

¹³² Vahdettin Engin, İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası İstanbul'a Yönelik Araştırmalar, 2010-76, 2011, s. 194.

¹³³ Fahri Fındıkoğlu, İstanbul'da Şehiriçi İnsan Nakli Meselesi ve Tramvay İşçilerinin Bugünkü Durumu, s. 151-152.

Şirketin grevi sonlandırmak için işçilere zam yapması ve bu kaynağı Tünel ve tramvay ücretlerinde artış yaparak karşılaması bu seferde İstanbul halkının şikayetine neden olmuştu.¹³⁴

1.2.8. Elektrikli Tramvay Arabalarının Markaları

Motris Arabaları: Döşemesi kırmızı renkli, deri olan ve birinci mevkiler de İstanbul halkına hizmet veren çekici vagon görevini üstlenmiştir. 1913 senesinde 17 adet Franco-Belge üretimi ve 19 adet M.A.N. üretimi toplam 36 çekici araba mevcuttu. 1914 senesinde İstanbul'da çekici tramvay arabası sayısı rekor seviyeye ulaşarak 90'a ulaşmıştı. Bunlar Franco-Belge üretimi 23, M.A.N. üretimi 67 adet idi. 1917 senesinde sadece 2 araba alınmıştır. 1918 senesinde 14, 1920 senesinde 20 adet, 1921 senesinde 36 çekici motris arabası alınmıştır. 1922 senesinde kırmızı renkli çekici araba görevini gören 179 motris arabası bulunmaktaydı ve bunlar 559.956 liraya mal edilmiştir.¹³⁵

Römork Arabaları: Çekici vagonların arkasında kullanılan ve yeşil renkli, döşemeleri tahta olan 2. mevki arabası idi. Yıllara ve markalara göre İstanbul'a getirilmesi ise şu şekilde olmuştur: 1914 senesinde M.A.N. marka 20 , 1917 senesinde Hanovre marka 3 ve 1918 senesinde 2 ve 1920 senesinde 20 römork arabası getirilmiştir. Schlieren isimli atlı tramvay römorkları ise elektrik ile çekilen araba haline dönüştürüldü ve bunlar 33 adet idi¹³⁶. 1921 ve 1922 senelerinde ise Dersaadet Tramvay Şirketi tarafından toplaması yapılarak montajlanan araç sayısı ise 15 idi. Şirket 93 araba için 129.294 lira ödeme yapmıştır.¹³⁷

1.2.9. Elektrikli Tramvayların Ücretlendirilmesi

İstanbul için ilk toplu taşıma aracı olan atlı tramvaylar, arabası olmayan fakir ve orta sınıf için ideal bir ulaşım aracı idi. Tabi atlı tramvaylara da ucuz denemezdi ki kilometre başına ortalama 40 kuruş ödeme yapılmaktaydı. Birinci Dünya Savaşı döneminde ve sonrasında ortaya çıkan ekonomik sıkıntılar ile Dersaadet Tramvay

¹³⁴ BOA. Şura-yı Devlet. No. 513/7

¹³⁵ R. Sertaç Kayserilioğlu, Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, C. II, İstanbul, İETT Tarih Dizileri 2, 1999, s. 72.

¹³⁶ Kayserilioğlu, Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, s. 72.

¹³⁷ Kayserilioğlu, Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, s. 72.

Şirketi taşıma ücretine zam yapma isteğini Nafia Nezaretine bildirmek durumunda kalmıştır. Şirket maliyetlerinin arttığından bahsederek ücretlerin 3 kat arttırılmasını talep etmiştir. Nezaret ise topu Şehremanetine atarak 1911 sözleşmesinin 16. maddesinde belirtildiği gibi ücretlerdeki artışı Şehremaneti'nin onaylaması gerekiyordu.¹³⁸

Şehremaneti zam yapılmasını onaylamayınca şirket tramvay işletmesini durdurmuştur. İmtiyaz hakkı elde edildiği zaman Şehremanetini razı etmek zorunda olan şirket bazı sebepleri göstererek tramvay işletmeyi durdurunca konu yetkililer tarafından araştırılıp gerçek sebebinin İstanbul'da kendini gösteren kömür sıkıntısı olduğu anlaşılmıştır. Kömür sıkıntısı olunca elektrik üretimi de durmuş ve tramvay seferleri yapılamamıştır. Ülkede ekonomik yoksunluk ve satın alım gücü sıkıntısı ortaya çıkmasına mukabil birçok insan şehir merkezinden daha kırsal kesimlere geçici olarak göç etmek durumunda kalmıştı. Ancak merkeze ve tramvay hatlarına uzak oturulmasının karşılığında yeni bölgelerin tramvay ihtiyaçları da ortaya çıkmış idi. İstanbul halkının ulaşımının kısıtlanması üzerine hükümet Safranbolu ve çevresinden kömür getirterek şirketin elektrik üretilip, tramvayları halkın hizmetine tekrar sokmasını sağlamıştır.¹³⁹

Tabi şirket hem tramvayları çalıştırıp hem de zam yapamamasının karşılığında Fransız işgal kuvvetlerine başvurmuş ve Fransızlar da ikinci mevki için % 300, birinci mevki için % 500 zam yaparak hükümeti ve Şehremaneti'ni hiçe saymış ve şehri işgal etmelerinin sonucu olarak İstanbul'un her türlü sorunlarını üstlenmekten de geri kalmamışlardır.¹⁴⁰

Ücretlerin aşırı yükselmesi ile İstanbul halkı uzak semtlere yaptıkları yolculuklarda ekonomik olarak zorlanmışlardır. Şirket ve hükümet arasında yapılan görüşmelerde hem halkın hem şirketin çıkarları korunmaya çalışılarak bir çıkar yolu arandı. Anlaşılan yeni karara göre uzak semtler ve ikinci mevki için indirim yapılacaktı. İkinci mevkide yolculuk eden bir kişi hattın en son durağına kadar yolculuk eder ise

¹³⁸ Çelik Gülersoy, Tramvay İstanbul'da, İstanbul, Evren Ofset, 1989, s. 54.

¹³⁹ Vahdettin Engin, İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası İstanbul'a Yönelik Araştırmalar, 2010-76, 2011, s. 185.

¹⁴⁰ Vahdettin Engin, İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası İstanbul'a Yönelik Araştırmalar, 2010-76, 2011, s. 187.

5 kuruş ödeyecekti. Birinci mevkide yolculuk yapacak insanlar için de ücretlendirme 2. duraktan itibaren başlayacak ve geçilen her durak için bu ücret azalacaktı.

Yapılan ücret güncellemesi ile savaştan önce ki ücretlere % 150 ile % 200 arası zam yapılmıştı.¹⁴¹ Savaş dönemi ve işgal yılları ülke ekonomisini yıpratmış ve tramvay şirketi 375 bin lira kayıp vermiştir ki, şirketin seferlere devam edebilmesi ve faaliyetlerini sona erdirmemesi için ücretleri güncellemesi zorunlu görülmüştür.¹⁴²

1.2.10. Dersaadet Tramvaylarının Son Durumu

Dersaadet Tramvay Şirketi'nin 1914 ile 1926 yılları arasında işlettiği hatlar aşağıda belirtilmektedir.¹⁴³

Birinci Hat: Tünel - Taksim – Şişli.

İkinci Hat: Tünel - Taksim – Kurtuluş.

Üçüncü Hat: Harbiye'den hareket edecek Taksim, Yeni Köprü, Sirkeci, Ayasofya, Beyazıt güzergahını izleyerek Fatih'e varacaktı.

Dördüncü Hat: Tünel'den başlayacak Taksim üzerinden Maçka'ya varacaktı.

Beşinci Hat: Taksim'den hareket edecek ve Yeni Köprü'yü geçerek Sirkeci'ye ulaşacaktı.

Altıncı Hat: Karaköy – Dolmabahçe - Beşiktaş.

Yedinci Hat: Eminönü'nden başlayarak önce Dolmabahçe, Ortaköy, Arnavutköy gibi sahil semtlerini geçerek Bebek'te son bulacaktı.

Sekizinci Hat: Aksaray hareketli Beyazıt, Ayasofya, Sirkeci, Yeni Köprü, Dolmabahçe, Beşiktaş ve nihayet Ortaköy son duraktı.

¹⁴¹ BOA. Ş.D. 847/25.

¹⁴² Vahdettin Engin, İstanbul'un Atılı ve Elektrikli Tramvayları, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası İstanbul'a Yönelik Araştırmalar, 2010-76, 2011, s. 188.

¹⁴³ R. Sertaç Kayserilioğlu, Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, İstanbul, İETT Tarih Dizileri 2, 1999, s. 50.

Dokuzuncu Hat: Beşiktaş'tan başlayarak Ortaköy, Dolmabahçe, Yeni Köprü, Sirkeci, Ayasofya, Beyazıt, Şehzadebaşı hattını giderek Fatih'e ulaşacaktı.

Onuncu Hat: Eminönü – Sirkeci – Ayasofya – Beyazıt – Fatih.

Onbirinci Hat: Eminönü – Sirkeci – Ayasofya- Beyazıt – Aksaray – Topkapı.

Onikinci Hat: Eminönü – Sirkeci – Ayasofya – Beyazıt – Aksaray – Samatya – Yedikule.

Onüçüncü Hat: Tophane hareketle Beyazıt üzerinden Aksaray'a ulaşan hattı.

Ondördüncü Hat: Yedikule hareketle Samatya ve Aksaray üzerinden Beyazıt'a ulaşan hattı.

Cumhuriyet ilan edildiği tarihlerde Dersaadet Tramvay Şirketi toplam 12 hatta günde 141 vagon ve 69 römork ile toplam 210 araba ile İstanbul halkına hizmet sağlamakta idi.¹⁴⁴

Elektrikli tramvayların kullanılmaya başlandığı 20. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti özel girişimleri desteklemek ve elinden gelen protokol kolaylığı sağlayarak destek göstermiştir.

İstanbul, tramvay işletmesi almak isteyen Avrupa menşeli girişimciler içinde karlı yatırımları bünyesinde barındıran bir şehirdi. İstanbul halkının hayatı hızlanmakta ve kolaylaşmakta hem de yaşadıkları şehrin bir Avrupa başkenti gibi ulaşım alanında çağın gerektirdiği yeniliği yakından takip edilmek istenmekteydi. Dersaadet halkı, tramvay ve vapur işletmelerine gereken ilgiyi göstermiş, dolaylı yoldan Osmanlı Devleti'nin hazinesine hatırı sayılır bir maddi kaynak da girmiş olmaktaydı.

Osmanlı Devleti'nin yıkılmasının ardından İstanbul'da yapılmış ve işletilmeye devam eden tramvay ve vapur seferleri aynı hizmeti Cumhuriyet ilan edildikten sonra da yerine getirmiştir. Osmanlı Devleti'nin müteşebbislere yaptırdığı ve işlettiği hatlar ve güzergâhlar Cumhuriyet'in ilerleyen yıllarında devlet tarafından millileştirilmiştir.

¹⁴⁴ R. Sertaç Kayserilioğlu, Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, İstanbul, İETT Tarih Dizileri 2, 1999, s. 51.

Dersaadet Tramvay Şirketi, Cumhuriyet henüz ilan edilmeden önce 17.06.1923 günü Ankara Hükümeti ile bir protokol imzalamış oldu. Bu protokole göre:¹⁴⁵

Tramvay tarife ücretlerinin belirlenmesinde, kullanılan elektrik ücreti, şirket bünyesinde çalışan elemanların ücretleri gibi ekonomik konular Nafia Nezareti, Şirket, Belediye tarafından belirlenecek komisyon tarafından ele alınacaktı.

Dersaadet Tramvay Şirketi kendi isteği üzerine elinde bulundurduğu sermaye miktarını arttırabilecekti, bu arttırma oranı iki katına kadar çıkabilecekti. 1923 yılı itibariyle gelirinin % 1,25'i ile 1924 yılından sonra ise % 3,50 oranında Belediyeye kazanç bırakılması kararlaştırıldı.¹⁴⁶

Şirket bünyesinde elemanların tamamının Türk olması kararlaştırıldı ve personel sayısı 1699 oldu.¹⁴⁷

Yeni kurulan Cumhuriyet yönetimi kendisinde ekonomik özgünlük ve refahı bulamamasından dolayı İstanbul'un en önemli kuruluşu ve şirketi olan Dersaadet Tramvay Şirketi'ni millileştirme adımını 1 Ocak 1939 gününe kadar ertelemek durumunda kalmıştır. Dersaadet Tramvay Şirketi elinde bulunan bütün gayrimenkuller, elektrik üretimi, tramvay ve tünel hatlarının işletmeleri 13 yılda ödenmesi şartı ile önce dönemin Hükümeti'ne daha sonra ise İstanbul Belediyesine devredilmiş oldu.¹⁴⁸

1.3. Tünel

Osmanlı Devleti ve başkenti İstanbul için tarihi bir proje olan Tünel projesi dünyanın ikinci metrosu olma unvanını taşımaktadır. Tünel projesini gündeme getiren kişi Eugene Henri Gavand isimli bir Fransız vatandaşı idi. İnsanların Yüksek Kaldırım'ı kullanarak Karaköy'den Cadde-i Kebir'e inmelerinin ve çıkmalarının çok zor olduğunu görerek bu bölgeye yeraltından gidecek bir teleferik veya aşağı yukarı çalışan bir asansör yapılmasını düşünmekte idi. Yüksek Kaldırım dik bir yokuştan

¹⁴⁵ Çelik Gülersoy, Tramvay İstanbul'da, İstanbul, Evren Ofset, 1989, s. 57.

¹⁴⁶ Çelik Gülersoy, Tramvay İstanbul'da, İstanbul, Evren Ofset, 1989, s. 57.

¹⁴⁷ Çelik Gülersoy, Tramvay İstanbul'da, İstanbul, Evren Ofset, 1989, s. 57.

¹⁴⁸ Çelik Gülersoy, Tramvay İstanbul'da, İstanbul, Evren Ofset, 1989, s. 102.

oluşmasından dolayı insanlar hem yorulmakta hem zaman kaybetmekteydi. Yüksek Kaldırım'ı günde 40.000 civarında bir insan kullanmaktaydı.¹⁴⁹

1.3.1. Metronun Tarihçesi

Metro kelimesi yunanca ana,temel anlamına gelen meter ve şehir anlamındaki polis kelimelerinden ortaya çıkmış ve ilk başlarda büyük şehirlerde kullanılmaya başladığından dolayı metropolitain¹⁵⁰ kelimesinin zamanla kısaltılarak kullanılmasından doğmuştur.

19. yüzyıl demiryolu çağı olması hasebiyle o gün kullanılan teknoloji ile yetinilmeyerek yeni araştırmalar ve yeni güç sistemleri ortaya çıkarılmakta idi. İngiltereli George Stephenson 1830 yılında Liverpool-Manchester şehirleri arasında bugünkü kullanım şekline uygun olarak ilk demiryolunu inşa etti.

Demiryolu ilk olarak şehirlerarası kullanımı için düşünülmüş ancak şehirlerin büyümesi ve hızın ön plana çıkması ile şehir içi ulaşım da demiryolu önem kazanmıştır.¹⁵¹

Şehirlerin büyümesi ve insanların sayısının artması sonucu şehir içi yollara yapılan tramvay rayları ve yolları büyük bir engel ve güçlük teşkil etmesi hasebiyle yeraltında çalışan metrolar kullanılmaya başlanmıştır.

1863 yılında ulaşım tarihi açısından yenilikçi bir adım daha İngiltere de atıldı. Londra Metrosu 6 kilometre uzunluğu ile hizmete başlayarak Farringdon Sokağı ile Bishop'u birbirine bağlamıştır. Metro birçok ilki bünyesinde barındırarak ilk yeraltı taşımacılığı ve ilk elektrikli taşımacılık özelliğine de sahiptir.¹⁵²

Diğer öncü metro hatları ise İstanbul, Budapeşte, Paris şehirlerinde bulunmakta ve kullanılmakta idi. Budapeşte metrosu 1896'da hizmete girdi ve 4 kilometrelik bir

¹⁴⁹ Engin, Osmanlı'da Ulaşım, s. 369.

¹⁵⁰ Anaşehir, anakent.

¹⁵¹ Engin, Osmanlı'Da Ulaşım, s. 368.

¹⁵² Faik İyınam ve Onur Öztürk, İstanbul Metrosu'nun Bazı Avrupa Metrolarıyla Karşılaştırılması, Uluslararası Raylı Sistemler Mühendisliği Sempozyumu, 2013, Karabük, s. 2.

uzunluğa sahipti, Fransa metrosu ise 1900 yılında 10 kilometre uzunlukta açılarak Paris halkının hizmetine sunuldu.¹⁵³

1.3.2. Tünel İmtiyaz Teklifi

Henri Gavand 1867 yılında İstanbul’da bulunduğu bir sırada insanların Yüksek Kaldırım’ı kullanırken zorlandığını düşünmesi üzerine planladığı Tünel projesi için bir an evvel harekete geçerek gerekli kurumlarla görüşmelerini 3 yıl sürdürdü.

Galata çevresi yüzyıllardır İstanbul’un ekonomik merkezi olma yükünü taşımakta olup ulaşımın kolaylaşması artık kaçınılmaz bir duruma gelmekte idi. Galata’nın ekonomik merkez olmasının yanı sıra Cadde-i Kebir ve Beyoğlu da İstanbul’un elçilik, ünlü mağazalar, oteller ve eğlence alanlarına ev sahipliği yapmaktaydı. İstanbul’un bu önemli iki merkezi arasındaki Yüksek Kaldırım bölgesi aşılacak zorunda idi. Tünel projesi ile Beyoğlu ve Galata arasında insan akışı hızlanacak ve kolaylaşacaktı. Proje Osmanlı Devleti tarafından da kabul görmüştü.

Henri Gavand projesini Fransız sermayedarlarının yardımı ile hayata geçirme düşüncesinde idi. 1868 Şubat ayında İstanbul’a dönen Henri Gavand sadrazam ile görüşerek projesinin teklifini sunmuştu.

Henri Gavand’ın teklifi şu şekilde idi:

Beyoğlu ve Galata arasına bir tünel inşa edilerek birbirine bağlanacaktı. Tünel de demiryolu olacak ve sabit buharlı makinenin halatlar sayesinde vagonlar hareket edecekti. Tünel hattının Galata tarafındaki durak Yenicami sokağında Karaköy köprüsüne yakın olması düşünüldü. Beyoğlu istasyonu ise Altıncı Belediye Dairesi’nin arka tarafında Galata Mevlevihanesi’nin karşısında bulunan eski mezarlığın alanına kurulacaktı. Henri Gavand’ın teklifi hükümet tarafından görüşülmüş ve olumlu karşılanmıştı. Ancak bazı konularda endişeler bulunması üzerine Henri Gavand ile müzakerelerde bulunulmuştu. İmtiyaz süresi çok uzun olduğu düşünülmüş ayrıca kabristanın istismak sorunu da ortaya çıkmıştı.

¹⁵³ Ana Britannica, “Metro”, C. XVI, s. 5.

Henri Gavand imtiyazı 99 yıl gibi çok uzun bir süreliğine kendisine tevdi edilmesini istemekteydi. Osmanlı Devleti ise bu sürenin çok uzun olduğu düşüncesinde idi. Yapılan müzakereler sonucu imtiyaz süresi 42 yıl olarak belirlendi.¹⁵⁴

Şura-yı Devlet'te görüşülen Henri Gavand'ın projesi kabul görerek 10 Haziran 1869'da Sultan Abdülaziz'in fermanı ile imtiyaz hakkı verilmek sureti ile Beyoğlu ve Galata semtleri arasında Tünel yapılarak demiryolu vasıtasıyla insan ve eşya taşınması onaylandı.¹⁵⁵

1.3.3. Tünel İmtiyazının Şartları

Henri Gavand yapacağı proje için Osmanlı Devleti'nden herhangi bir ücret talep etmeyecekti. Tünel yapımı ve işletilmesi adına kurulacak şirketin kâr ve zararı kendisine ait olacaktı.¹⁵⁶

Henri Gavand kuracağı şirketin sermayesini oluşturabilmek için her türlü serbestliğe sahip olacaktı ancak şirket teşkilatlanmadan ve hükümet tarafından onaylanmadıkça dışarıdan sermaye girişi yapamayacaktı.

Henri Gavand, sözleşme padişah tarafından onaylandıktan sonra 10 ay içinde projenin sermayesini ayarlamış olacaktı aksi takdirde imtiyaz hakkı iptal edilecekti. Henri Gavand ise Fransa bankerlerinden almayı umduğu sermayeyi çıkan Fransa-Almanya savaşından dolayı alamadı. Hükümetten sermaye oluşturulması süresinin uzatılması talebi kabul gördü.

İnşaatin iki buçuk yıl zarfında bitirilmesi öngörülmekte idi. Tünel hattının bir geliş ve bir gidiş yapacak bir hat olarak planlandı ve genişliği ise 7.70 metre olacaktı. Demiryolunun yerüstünde istasyonların yapılacağı araziler, kurulacak şirket tarafından arazi sahiplerinden alınacaktı.

Henri Gavand, tünel projesinden kazanacağı gelirin % 1,5'ünü devlete verecekti ve vergi de ödeyecekti.¹⁵⁷

¹⁵⁴ Vahdettin Engin, Tünel, İstanbul, Simurg, 2000, s. 38.

¹⁵⁵ BOA. A.DVN.NMH, 19-2; Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-u Belediye, C. III, s. 255.

¹⁵⁶ BOA. A. DVN. MKL. 8/1.

¹⁵⁷ BOA. A. DVN. MKL. 8/1.

İmtiyaz süresi 42 yıl olarak düzenlendi ve Osmanlı Devleti, 10 Haziran 1869 tarihinden 15 yıl sonra isterse tünel hattını satın alabilme hakkını elinde bulunduracaktı.

Henri Gavand ve kuracağı şirket Osmanlı Devleti'nin ilerleyen dönemlerde çıkaracağı yeni yasalara uymak zorunda olacaktı. Şirket ve devlet arasında çıkacak olan anlaşmazlıklarda devreye Şura-yı Devlet girecekti.¹⁵⁸

Henri Gavand, Fransa-Almanya arasında çıkan savaş nedeniyle şirketin sermayesini oluşturmakta zorlanmış idi. Savaşın Almanlar tarafından kazanılması ve Fransa'nın ekonomik zorluğa düşmesi sonucu şirketin sermayesini İngiliz sermaye çevrelerinden temin etmeyi istemekteydi ancak Osmanlı Devleti bunu bir süre kabul etmedi. Osmanlı Devleti'nde şirket kurmanın temelleri Fransız temellerine dayanmaktaydı ve Henri Gavand ise İngiliz menşeli bir şirket kurmak istemekteydi. Ticaret Bakanlığı tarafından görüşülen İngiliz şirketi teklifi 8 Temmuz 1871 günü onaylanmıştır.¹⁵⁹

Encümen-i Mahsus-ı Vükela'da görüşülüp yeni bir karar alınarak İngiltere merkezli bir şirket kurulması kabul edilerek projenin hayata geçirilmesine olanak sağlandı. Henri Gavand, İngiltere'de ki dostlarının yardımları sayesinde sermaye sorununu çözerek "The Metropolitan Railway of Constantinople from Galata to Pera" yani bilinen adıyla "Payitaht Demiryolu Şirketi" şirketini kurmuştur.¹⁶⁰

Şirketin kurulma aşaması tamamlanmış olsa bile yeni bir sorun peyda olmuş idi. Sadrazamlık görevine Mahmut Nedim Paşa getirilmişti. Mahmut Nedim Paşa kendisinden önce yapılan bazı işleri tekrar düzenlemek adına Tünel imtiyazına da el attı. Öncelikle kurulan şirketin adının Payitaht Demiryolu Şirketi olması Mahmut Nedim Paşa tarafından eleştirilmiş, sadece Beyoğlu ve Galata arasında sefer yapacak bir hat için bu ismin kullanılmasının uygun olmayacağını açıklamıştır. Şirkete yeni bir isimlendirme verilerek Dersaadet Mülhakatından Galata'dan Beyoğlu'na Taht'ularz Demiryolu Şirketi ile değiştirilmiş oldu.¹⁶¹ Sadrazam Nedim Paşa'nın

¹⁵⁸ BOA. A. DVN. MKL. 8/1.

¹⁵⁹ Vahdettin Engin, Tünel, İstanbul, Simurg, 2000, s. 45.

¹⁶⁰ Engin, Osmanlı'da Ulaşım, s. 371.

¹⁶¹ Vahdettin Engin, Tünel, İstanbul, Simurg, 2000, s. 40.

üstünde durduğu diğer bir konu ise şirketin İngiliz kökenli olması ve merkezinin Londra'da olduğuydu. İşletmesi yapılacak hat Dersaadet'te bulunmasına karşılık merkezin Londra'da olması ve mukavelede şirketin Dersaadet'te kendisine bir temsilcilik açması kararlaştırılmasına rağmen bu maddeye uyulmamıştır. Bütün bu sorunların çözülmesine mukabil olarak Henri Gavand'ın Tünel şirketi 1872 Nisan ayında kurulabilmiş ve şirketin kurulmasının gecikmesinin sonucu inşaatın tamamlanması da gecikmiştir.¹⁶²

1.3.4. Tünel İnşaatı

Beyoğlu-Galata arasına yapılacak tünel inşaatı hem istimlak meselesinde çıkan sorunlar hem de sermaye bulunması sürecinin uzaması nedeniyle bir süre sekteye uğramıştı. İmtiyaz 1869'da onaylanmasına rağmen Henri Gavand tünel inşaatını 1872 yılı sonlarına doğru hızlandırabilmişti.¹⁶³ İnşaat süresinin uzamasında Alman-Fransız savaşının etkilerinden yukarı da söz edilmiştir. Henri Gavand ise inşaatı başlama süresinin bitimine az bir zaman kala göstermelik bile olsa Galata da bir çukur açmış ve bazı istimlak faaliyetlerine girişmiş idi.¹⁶⁴

Henri Gavand tünel inşaatının yapılacağı alanlarda bulunan ev ve arsaları inşaat başlamadan satın alma gayesini gerçekleştirerek inşaatın başladığı dönemde artacak olan fiyatlardan etkilenmemeye çalıştı. Tünel inşaatının yapılacağı arsa ve evlerin alınması şirket tarafından sağlanacaktı ancak bu gayrimenkullerin değerleri Altıncı Daire-i Belediye tarafından oluşturulan bir komisyon tarafından belirlenecekti.¹⁶⁵

Altıncı Daire-i Belediye'si tarafından oluşturulan komisyon gayrimenkullerin bedellerini belirleyerek bu konudaki raporunu Şehremaneti'ne iletti. Henri Gavand, tünel inşaatının süreceği hat boyunca toplam 45 ev ve arsa alacaktı. Tünel inşaatı başlamadan evvel imtiyaz sahibi 22 gayrimenkul almış bulunmaktaydı.

İnşaat sürecini bir de gayrimenkul sahiplerinin ev ve arsalarının değerlerinin altında alınmak istediğine dair itirazlar da yavaşlattı. Gayrimenkul sahiplerinin itiraz hakları

¹⁶² Bozkurt, Dünden Bugüne Ulaşım Kültürü, s. 41.

¹⁶³ İbrahim Murat Bozkurt, Dünden Bugüne Ulaşım Kültürü, İstanbul, İETT Yayınları Dizisi 6, 2012, s. 61.

¹⁶⁴ Vahdettin Engin, Tünel, İstanbul, Simurg, 2000, s. 40.

¹⁶⁵ BOA. Şura-yı Devlet. No. 681/1.

anlaşmanın 9. maddesi gereğince mevcuttu. Böylelikle bedel biçilmesi için Evkaf-ı Hümayun Nezareti, Şehremaneti, Altıncı Daire-i Belediye'nin de aralarında bulunduğu yeni bir komisyon kurulması kararlaştırıldı.¹⁶⁶

Yeni kurulan komisyonun değer biçtiği fiyatlar ile ilk kurulan komisyonun belirlediği değerler arasında ciddi oranda farklar bulunmasına rağmen Henri Gavand yeni gayrimenkul değerlerini kabul etti ancak Osmanlı Devleti'nin yeniden komisyon kurarak gayrimenkul tespiti yaptırılmasına yetkisi olmadığını ilettili.¹⁶⁷

Osmanlı Devleti ise Beyoğlu ve Galata arasına yapılacak tünelin imtiyazını elinde bulunduran Henri Gavand ve inşaatın süreceği bölgede bulunan gayrimenkul sahipleri arasında çıkan ihtilaflar nedeni ile inşaatı geçici olarak durdurma kararı almış oldu.

İmtiyaz mukavelesinde bulunan inşaatın başlaması için tanınan sürenin sonuna doğru Galata'da iki kuyu açılarak inşaatın göstermelik de olsa başladığının ilan edilmesi yoluna gidilmiştir. Henri Gavand hem istimlak meselesi ile uğraşmakta hem de yeni sadrazam Nedim Paşa'nın kendisinden önce onaylanan imtiyazın açıklarını düzeltmekle meşgul olmakta idi.

Henri Gavand bir an evvel tünel inşaatını bitirerek hizmete açmak isteğinde bulunması sebebiyle ihtilaflı olduğu ev ve arsa sahipleri ile görüşerek önündeki anlaşmazlıkları kaldırdı.¹⁶⁸

İnşaatın başlaması ile yer altından çıkarılan toprakların atılması için uygun bir yerin Bab-ı Ali tarafından tahsis edilmesi Henri Gavand tarafından istenmiş ancak böyle bir yer ayarlanana kadar çıkarılan toprak Azapkapı'da tutulmakta ve bölgedeki insanları huzursuz etmekte idi.¹⁶⁹ Henri Gavand, çıkan toprağı boşaltmak için yer tahsisi için Temmuz 1872 tarihinde başvurmuş ancak yer tahsisi Ağustos 1873 tarihinde sağlanmıştır.¹⁷⁰

¹⁶⁶ BOA, Şura-yı Devlet, No: 681/1.

¹⁶⁷ İbrahim Murat Bozkurt, Düden Bugüne Ulaşım Kültürü, İstanbul, İETT Yayınları Dizisi 6, 2012, s. 62.

¹⁶⁸ Bozkurt, Düden Bugüne Ulaşım Kültürü, 62.

¹⁶⁹ Vahdettin Engin, Tünel, İstanbul, Simurg, 2000, s. 54.

¹⁷⁰ Vahdettin Engin, Tünel, İstanbul, Simurg, 2000, s. 55.

Tünel'in kazılması işlemleri devam etmekte ve bazı bölgeler de toprak yapısının sert olması nedeniyle kazı işleri yavaş ilerlemektedir. Yeraltında açılan galerilerde su çıkmasıyla inşaat sürecinde kesintiler olmuştur, ikinci bir kuyudan buharlı makine yardımı ile çıkarılmıştır.¹⁷¹

Şirketin kurulması sürecinde ortaya çıkan sorunlar ve istimlak meselesinden dolayı oluşan gecikmeler Bab-ı Ali tarafından Henri Gavand lehine bir gelişme göstererek, inşaatın başlangıç günü olarak 2 Mayıs 1872 günü belirtilmiş ve inşaatın bitirilmesi için 2 Ocak 1875 günü kararlaştırılmıştır. İnşaatın başladığı iki kuyu artık ihtiyacı karşılayamaz hale geldiğinden dolayı, Kamondo sokağına yeni bir kuyu açılmasına gerek duyulmuştu. Kamondo sokağı Beyoğlu tarafında bulunmakta ve kazı işlemleri artık hem Galata hem Beyoğlu'ndan devam etmiştir.

Tünel inşaatı hem yukarıda hem aşağıda zor şartlar altında ilerlemekte idi. Açılan galerilerde kayaları düzenleyen ustalar bulunmakta ve etraftaki duvarları aynı seviyeye getirmek için çalışmaktaydılar.

İstimlak meselesinin Galata yönünden sonuca erdirilmesi ile inşaat hızlanmış ancak bu Eylül 1873 tarihine kadar devam etmiş ve Şura-yı Devlet tarafından sonlandırılmıştır.¹⁷²

İnşaat süresi 1873 yılında başlamış ve 1874 sonuna kadar devam etmiştir, çalışmaların kış aylarına gelen kısımlarında aşırı yağıştan dolayı su baskınları nedeni ile çalışmalar iki kez durdurulmuştur. İnşaatın yeraltı kısmı tamamlanarak istasyon yapımı meselesinde çıkan istimlak meselesinin çözümü ile Tünel hizmete hazır hale getirilmiş oldu.

1.3.5. Tünel Hakkında Teknik Bilgileri

Henri Gavand'ın Galata-Beyoğlu Tüneli yapım ve işletimi için kurduğu şirketin sermayesi 6.250.000 frank idi. Bu toplam sermaye 500 frank tahvil ücreti 12.500 adetten oluşmaktaydı. Tünelin toplam maliyeti ise 4.125.554 frank ve bu maliyetin

¹⁷¹ Vahdettin Engin, Tünel, İstanbul, Simurg, 2000, s. 54.

¹⁷² Vahdettin Engin, Tünel, İstanbul, Simurg, 2000, s. 57.

içinde istimlak faaliyetlerine 1.984.372 frank harcandı, tünel yapımı içinde 1.017.500 frank harcandı.¹⁷³

Tünelin boyu 555.80 çapı 6.70, yüksekliği 4.90 metre fiziksel özelliklere sahipti ve tünelin içinden geçen demiryolu uzunluğu ise 626 metreydi.¹⁷⁴ Tünel Söğüt, Voyvoda, Banker, Felek, Medrese, Küçük Hendek, Değirmen, Galatakule, Kulluk sokaklarının altından seyretmesi planlanmıştır.

Tünelin yapım amacıyla insan ve eşya taşınması planlanmakta olup ön vagonlarda eşya olmadığı vakitlerde altmış kişi taşınabilmekteydi.

Vagonlar, demir telden yapılmış kablolar tarafından çekilmekteydi. Tünelde kaza olma ihtimali ise sadece bu demir tellerin kopması sonucu oluşabilirdi ancak burada çift fren sistemi kurularak önlem alınmıştır.¹⁷⁵

Tünel içinde çalışan ve eşya, insan taşımacılığını yapan vagonlar Beyoğlu tarafına yerleştirilen sabit iki buhar makinesi Creusot Şirketi'ne aitti. Tünel hattındaki tramvay 1971 yılına kadar buhar gücü ile çalışmaya devam etti.

Birinci vagona kadın ve erkekler ayrı bölümlerde seyahat etmekteydiler. İkinci vagona eşya, hayvan, bazı zamanlarda atlı araba taşımacılığı da yapılmaktaydı.¹⁷⁶

Vagonların üstü açık ve elektrik henüz olmadığı için aydınlatma işini gaz lambaları yapmaktaydı.

Seferlere başlayan vagonlarda ilk başlarda hayvan ve eşya taşınarak bir nevi test edilmiş oldu çünkü dönemin Şeyhülislamı tünel vagonlarına binilmesinin caiz olmadığı yönünde fetva vererek insanları uzak tuttu ancak bu uzaklık 1 hafta sürerek

¹⁷³ Henri Gavand, Chemin de fer Metropolitain de Constantinople au Chemin de fer Souterrain de Galata Pera dit Tunnel de Constantinople, 1876, s. 6.

¹⁷⁴ Zeynep Çelik, 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, İstanbul, İş Bankası Yayınları, 2016, s. 128.

¹⁷⁵ BOA, Ayniyat, 1048/262.

¹⁷⁶ Zeynep Çelik, 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, İstanbul, İş Bankası Yayınları, 2016, s. 128.

test sürüşünde hayvanlara ve eşyalara herhangi bir zarar gelmemesinin üzerine fetva değiştirildi.¹⁷⁷

1.3.6. Tünelin Açılış Töreni

Beyoğlu-Galata Tüneli 17 Ocak 1875'te açılış töreni yapılmıştır. Açılış törenine Nafia Nazırı Ethem Paşa, Maliye Nazırı Kabüli Paşa, Bahriye Nazırı Kayserili Ahmet Paşa, Zabtiye Nazırı Hüsnü Paşa, Evkaf Nazırı Kemal Paşa devlet erkânı olarak törende yerlerini aldılar. Tünel şirketinin İstanbul temsilcisi Baron de Foelekersahbm ve Genel Müdür William Albert açılış törenine katılmıştı.¹⁷⁸

Dersaadet halkı açılış törenine büyük bir katılım sağlamıştır. Başkent halkı toplu ulaşım kültürünü atlı tramvaylar ile oturtmuş ve dolayısı ile yapılan yeni hatta da büyük bir itibar göstermiştir. Açılış töreninde Tünel fikrini hayata geçiren Fransız mühendis Henri Gavand bulunmamaktaydı. Ancak Sultan tarafından 5 Şubat 1875 günü Henri Gavand'a üçüncü rütbeden nişan takdim edildi ki tünel projesini başarı ile sonuçlandırması takdire şayandır.¹⁷⁹

Tören sırasında üst düzey insanlar Galata-Beyoğlu arasında işletilmeye açılan hattı kullanarak gidip geri dönmüşler. İkinci vagona ise orkestra şarkılar çalmaktaydı.¹⁸⁰ Levant Harold gazetesinin tören gününü anlatan sayısında, tünel hattının sermayesi için İngiliz sermaye çevrelerinin katkıda bulunmasından dolayı "*Kraliçe namına*" da marşlar söylendiğini ifade edilmiştir.¹⁸¹

Şirket müdürü William Albert ise Zat-ı Şahaneleri Abdülaziz Han Hazretleri için övgü dolu sözler söyleyerek, ülkesinin kalkınması için ulaşım ve demiryolu projelerine önem verdiğini ileterek eski Doğu Roma İmparatorluğu'nun iki

¹⁷⁷ Henri Gavand, Tunnel De Constantinople, (Çev. Vahdettin Engin), 2010, İstanbul, s. 13.

¹⁷⁸ Vahdettin Engin, Osmanlı'da Ulaşım, İstanbul, Çamlıca Yayınları, 2013, s. 372.

¹⁷⁹ BOA. İ.DH. No. 48668.

¹⁸⁰ Zeynep Çelik, 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, İstanbul, İş Bankası Yayınları, 2016, s. 128.

¹⁸¹ Akt. Vahdettin Engin, Osmanlı'da Ulaşım, İstanbul, Çamlıca Yayınları, 2013, s. 373; Levant Herald, 18 Ocak 1875.

mahallesini yeraltı demiryolu ile birbirine bağlanmasına müsaade ettiğini vurgulamıştır.¹⁸²

1.3.7. Galata-Beyoğlu Tüneli'nin Hizmete Girişi

Tünel 18 Ocak 1875 Pazartesi günü İstanbul halkının hizmetine sunulmuştur. Vagonlar her iki noktadan yani hem Beyoğlu hem de Galata yönünden aynı anda sabah saat 07:00 seferlere başlayarak akşam saat 21:00 saatine kadar işlemekte idi. Gün içinde bazı tarifeler kullanılmaktaydı. İlk hareket saati 07:00 ile 11:00 arası insanların işlerine gitmeleri aksamaları diye her beş dakikada bir sefer yapılmıyordu. Saat 15:00 ile 19:00 arasında seferler yine 5 dakika olarak planlanmıştı. Galata-Beyoğlu arası tünel vasıtası ile ortalama 2.5 dakikaya inmekteydi.¹⁸³

Tünel hattının kullanım ücreti ise şu şekildeydi:

Birinci mevki için tek gidiş bileti 2 kuruş,

Gidiş-dönüş 3 kuruş,

İkinci mevki için tek gidiş 1 kuruş,

Gidiş-dönüş 1,5 kuruş idi.

Beş yaşına kadar çocuklar bu hizmetten ücretsiz yararlanabilecekti.

Asker, üniformalı memurlar yarım ücret ödeyecekler idi.¹⁸⁴

Tünel hizmete girdiği andan itibaren Dersaadet halkı büyük ilgi göstermiştir. Açıldığı ilk 14 günde 75 bin kişinin bu hattı kullanmış olduğu tespit edilmiştir. Şubat ayında 111.000, Nisan ayında 127.000 kişi Osmanlı Devleti'nin ilk metrosunu kullanmıştır.¹⁸⁵ Payitaht Demiryolu Şirketi, belli bir süre sonra taşıma ücretlerinde indirim giderek İstanbul halkının Galata-Beyoğlu Tüneline taleplerini arttırmıştı. Bu sebeple Haziran ayında hattı kullananların sayısı 225.000 kişiye ulaşmıştı.¹⁸⁶ Şirket tünele girişlerde kargaşayı önlemek için turnike sistemini uygulamaya başlamıştı. İşletmeye açılmasına rağmen Galata istasyonu yapılamamıştır. Galata istasyonunun yapılacağı yerde bulunan eski ve kullanılmayan bir bina bulunmakta ve gayrimenkul

¹⁸² Akt. Vahdettin Engin, Osmanlı'da Ulaşım, İstanbul, Çamlıca Yayınları, 2013, s. 373; Levant Herald, 18 Ocak 1875.

¹⁸³ Bozkurt, Düünden Bugüne Ulaşım Kültürü, s. 63.

¹⁸⁴ BOA. İrade Dahiliye, No. 48668.

¹⁸⁵ Henri Gavand, Tunnel De Constantinople, (Çev. Vahdettin Engin), 2010, İstanbul, s. 15.

¹⁸⁶ Engin, Osmanlı'da Ulaşım, s. 373.

sahibi istimlak için onay vermemekte direnmekte olup, Dersaadet halkının istasyona ulaşmasını zorlaştırmakta idi. Şirket ise farklı bir yol izleyerek istasyonu Kumru sokağına yapma kararını hükümete bildirerek sokağın kendisine satış ile bırakılmasını ve Galata tarafının istasyonunu bu mevkiye yapmayı önermiştir. Hükümetçe bu teklifin kabul edilmesi ile sorun ortadan kaldırılmış oldu.¹⁸⁷

1.3.8. Tünel Hattı Üzerinde Yeni Kazanımlar

Payitaht Tramvay Şirketi, 1892 yılında Devlet-i Ali'ye başvurarak imtiyaz süresinin uzatılmasını istemiştir. Şirket sunduğu yeni teklifte sürenin 57 sene daha uzatılmasını istemekle beraber tünelden gelecek kârdan hükümetin payı olan % 1,5 oranının 2,5 yükseltilmesini teklif etmişti, ayrıca hattın Beyoğlu ve Galata istasyonlarına ekstra gelir getirecek yapılar yapmayı önerdi.¹⁸⁸

Payitaht Tramvay Şirketi'nin yaptığı bu yeni imtiyaz teklifi hükümetçe görüşülerek karara bağlandı. Böylece verilen ilk imtiyazın bitmesine henüz 23 sene olduğu için uzatılmasına lüzum görülmemiştir. Tünel hattının kâr marjının yüksek olması sebebiyle hükümet ilerleyen dönemde yurtiçi ve yurtdışından yeni işletme teklifleri almayı düşünerek devlete gelecek kâr oranının artmasını planlamıştı.¹⁸⁹

1898 yılı içerisinde Paris Sefareti Müsteşarı Necip Melhame Efendi Tünel imtiyazını istemekte idi. Melhame Efendi imtiyaz süresini 61 sene olarak belirlemekle birlikte devlete aktaracağı kar oranını % 5 olarak Darülaceze'ye vereceğini ve Osmanlı Anonim Şirketi kuracağını vaat etmekte idi.¹⁹⁰

Necip Melhame Efendi'nin işletme teklifi Payitaht Tramvay Şirketi'nin telaşlanmasına neden olmuştu ve şirket imtiyaz süresini uzatmak için bir teklif daha sunmuştu ancak Osmanlı Devleti bu iki teklifi de reddetmişti.

¹⁸⁷ Henri Gavand, Tunnel De Constantinople, (Çev. Vahdettin Engin), 2010, İstanbul, s. 16.

¹⁸⁸ BOA, İ.HUS, 18/1310, s. 3.

¹⁸⁹ Bozkurt, Düünden Bugüne Ulaşım Kültürü, s. 65.

¹⁹⁰ BOA. MV. 78/37.

Necip Melhame Efendi'nin yeni teklifinde kâr oranını % 6 olarak belirlendi ve şu anki işletme imtiyazının sona ermesi ile bu oranı % 12 çıkaracaktı, istasyon bölgelerine ek gelir getirecek yeni alanlar yaptıracağını da iletmiştir.¹⁹¹

Necip Melhame Efendi'nin yaptığı son teklif devlet çıkarları açısından uygun görülerek 16 Mart 1900 günü bir anlaşma yapıldı ve 20 Mart 1900 günü de işletme imtiyazı imzalanmıştır.¹⁹²

Melhame Efendi'ye işletme imtiyazı tanınması üzerine İngiliz sermayesi ile kurulan Payitaht Tramvay Şirketi kapalı kapılar arkasından lobi çalışması yürütmeye başlayarak Osmanlı Devleti'nin ekonomik açıdan çıkmazda olmasını fırsata çevirmek istemekte ve İngiltere'nin siyasi gücünün arkasına sığınmaktaydı. Şirket hem tünel hattı ile gelirini kaybetmek istememekte hem de Osmanlı Devleti'ne takdim ettiği kâr marjını üst seviyelere çıkartmaktan çekiniyordu.

Osmanlı Devleti Makedonya'da çıkan isyanlardan dolayı İngiltere ile karşı karşıya gelmek istememiştir. Tünel şirketi bu durumun farkında olarak yeni bir anlaşmayı Osmanlı Devleti'ne imzalatmayı başarmıştır.¹⁹³

Zor şartlar altında imzalamak zorunda kaldığı yeni imtiyaz ile Osmanlı Devleti % 4 kâr elde edebilecekti ayrıca Beyoğlu ve Galata istasyonlarına yeni alanlar ekleyerek ek gelir elde edilecekti, yeni imtiyaz ile şirketin adı Osmanlı Anonim Şirketi olmuştur.¹⁹⁴

Osmanlı Devleti'nin ekonomik olarak zorda olması sebebiyle İngiltere menşeli şirket tünel işletim hakkını 1939 yılına kadar elinde bulundurmuş oluyordu. 1939 yılında millileşen Beyoğlu-Galata Tünel'i önce Nafia Vekaletine daha sonra da İstanbul Belediyesi'nin himayesine bırakılmıştır.¹⁹⁵

Osmanlı Devleti, hem ekonomik hem de siyasi gücünün kısıtlı olması hasebiyle Beyoğlu-Galata Tünel işletme mevzusundan 20. yüzyılın başlarında yapılan yeni

¹⁹¹ Engin, Osmanlı'da Ulaşım, s. 376.

¹⁹² BOA, İmtiyaz ve Mukavelat İradeleri, Y.A.RES, 105-9.

¹⁹³ Engin, Osmanlı'da Ulaşım, s. 375.

¹⁹⁴ BOA. A.DVN.MKL. 45/17.

¹⁹⁵ Bozkurt, Düünden Bugüne Ulaşım Kültürü, s. 66.

mukavele ile daha az gelir elde etmiş, işletme tekelleşme yolunda ilerlemiş ve millileşmesini Cumhuriyet dönemine bırakmıştır.



İKİNCİ BÖLÜM

DERSAADET'TE OTOMOBİL DEVRİ

2.1. Araba'nın Tarihsel Süreci

Araba kelimesi ilk olarak Codux Cumanicus¹⁹⁶ geçmektedir. Yine Leonardo Da Vinci'nin Codex Atlanticus adlı eserinde araba resimleri bulunmakta idi. Arabalar, kullanıldığı döneme göre türleri farklılık göstermiştir. Ancak kullanım amacı bir insanı, eşyayı tekerlek yardımı ile ister motor gücü ister insan gücüne dayalı olarak bir yerden başka bir yere taşımaktır. Araba ilk kullanıldığı dönemde hayvan ve insan gücünden faydalanmıştır. Arabalar 15. Yüzyılda biraz daha modernleşmeye ve üstündeki insanları daha rahat ettirmek için yaylı bir sistem kurularak sarsıntı azaltılmaya çalışılmıştır. Uzun süre bu kullanım devam etmiş ve Sanayi Devrimi'nin başlattığı buluşlar çağı ile de arabalar buharlı, motorlu, elektrikli, otonom olarak gelişmesini devam ettirmiş ve hala gelişmesine hızlı bir şekilde devam etmektedir. Araba yüzyıllar boyunca motorsuz olarak kullanılmış ve evrimleşme sürecinden geçerek kullanıldığı dönem için yenilikleri bünyesine katarak gelişimini devam ettirmiştir. Daha sonra buhar gücünün keşfi ile arabalar buharlı bir makine ile donatılmıştır. Benzinin bulunması ve sanayide kullanılması araba için de önemli bir dönüm noktası olmuştur. Arabalara motor takılmaya başlanmış ve arabaların içten yanmalı türleri piyasaya çıkartılmıştır.

Araba binlerce yıl boyunca insanların savaşta, ticarete, haberleşmede, bulundukları bölgeden başka bir bölgeye hareket etmesine fayda sağlayan bir araç olmuştur. M.Ö. 2500'ler civarı Mezopotamya medeniyetinde savaş arabaları yapılarak önemli zaferler elde edilmiştir. Orta Asya bozkırlarında araba önemli yer tutmakta idi. Harizm ve Kaşgar arabasını sürücü arkaya oturarak kontrol etmekte idi. At üstünde sürücünün kontrol ettiği araba ise Türkistan ve Hokand arabası idi.¹⁹⁷ İbn Batuta'dan öğrendiğimiz bilgiye göre Orta Asya'da deve, at, öküz kullanılarak ilerletilen dört tekerlekli arabalar mevcuttu.¹⁹⁸ İbn Ayas ise Memlûklü ordusunda 100 tahta araba Osmanlı Devleti'ne karşı kullanıldığını aktarmakta idi. 16. Yüzyıl gezginlerinden

¹⁹⁶ Karadeniz kuzeyindeki Kumanlar, İtalyanlar, Almanlar tarafından derlenmiş lügat, sözlük.

¹⁹⁷ Mehmet İşpirli, "Araba" DİA, C. 3, İstanbul, 1991, s. 245.

¹⁹⁸ Mehmet İşpirli, "Araba" DİA, C. 3, İstanbul, 1991, s. 246.

olan ve o dönem Anadolu'ya gelen Busbeck göçebelerin arabalarda hayatlarını idame ettirdiklerini aktarmıştır.¹⁹⁹

Osmanlı Devleti'nin önemli bir askeri gücü olan toplar için de taşımacılık faaliyetini yürütecek arabalar yapıldı. Toplar büyüktü ayrıca taşınması ve yapımında iyi ustaların bulunduğu bölgelerden eleman getirilmiştir.

Osmanlı Devleti'nde yük taşımacılığında ve savaşta yaralı, cenaze, askeri teçhizat taşınmasında yaygın olarak kullanılan araba, 17. Yüzyıla kadar şehir içinde zorunlu durumlarda kullanılmaktaydı. Askeri ve devlet erkânı arabaya o dönem için binmezlerdi. Lale Devri arabaların süslü olarak kullanıma başlandığı bir dönem olmuştur. İstanbul'da Fransız havası estirmenin en önemli göstergelerinden birisi de bir binek araba sahibi olmaktır. D'ohsson tarafından aktarılan bilgiye göre; 18. Yüzyılda Osmanlı Devleti topraklarında kadın ve erkeklerin beraber araba ile seyahat ettikleri tek bölge Eflak-Boğdan idi. Bunun nedeni ise arabanın o dönemde Avusturya ve Polonya'da yaygın olarak kullanılması, bu bölgenin iki yere de yakın olmasından kaynaklanmakta idi.²⁰⁰

Osmanlı Devlet erkânı ve asker çevreleri, araba kullanımını küçümsemekte ve at binmenin daha heybetli olduğunu düşünmekteydiler. Sadrazam, Şeyhülislam ve Kazasker arabaya binerlerdi.

Arabalar döneminin enerji kaynaklarına göre modernize edilmiştir. Buhar gücü, benzin gibi önemli kaynakların neden olduğu makineleşme ile arabaların modern anlamdaki yapısı şekillenmeye başlamıştır. Otomobil sözcüğü aslında hem Latince hem Yunanca iki kelimenin birleşimi ile ortaya çıkmaktadır. Auto kelimesi “kendi kendine” ve mobil kelimesi ise “hareket etmek” anlamına gelmektedir.

Arabadan otomobile geçişte ciddi bir hızlanma olmuş ve Avrupalı yatırımcı ve mucitlerin günümüzdeki arabalara yakın türden modeller ortaya çıkarması ile 20. Yüzyılın yükselen değeri haline gelmiştir.

Buhar gücünü bünyesinde barındıran ilk otomobil 1769 yılında Fransız Yüzbaşı Nicholas Joseph Cugnot tarafından üç tekerlekli dizayn edilmiş ve askeri alanda

¹⁹⁹ Mehmet İspirli, “Araba” DİA, C. 3, İstanbul, 1991, s. 246.

²⁰⁰ Mehmet İspirli, “Araba” DİA, C. 3, İstanbul, 1991, s. 247.

silahları yerinden oynatmak amacıyla kullanılmıştır. Daha sonra İngiliz Richard Trevithick 1801 yılında, Amerikalı Oliver Evans 1805 yılında bu çalışmayı geliştirdiler.²⁰¹ Sir Goldwort Guyney tarafından saatte 25 km hıza ulaşan bir buharlı araç üretildi.

1860 yılında Paris’te Etienne Lenoir isimli şahıs içten yanmalı motoru bulmuştur. İçten yanmalı motor ilk olarak Almanya’da Gasmotorenfabrik Deutz AG üretilmiştir ve 1876 yılında dört silindirli içten yanmalı benzin ile çalışan motor üretimi yapılmış oldu.²⁰² Günümüzde kullanılan otomobilin ilk örnekleri 1886 yılında Karl Benz ve Gottlieb Daimler isimli kişiler tarafından üretilmiştir. Amerika’da da içten yanmalı motor ile çalışan araçlar yapılmaya ve kullanılmaya başlanmıştır.

1880 yılında Dünya çapında 8 adet olan otomobil sayısı, 1885 yılında 50 sayısına, 1890 yılında otomobil 500’e ulaşarak önemli bir pazar haline geleceğinin sinyallerini vermiştir. Otomobil sektörünün bir anda artan üretiminin en önemli mucitlerinden birisi olan Henry Ford ve ürettiği “T Modeli” idi. Henry Ford “T Modeli” ile daha fazla insana ulaşmak, otomobilin masrafını azaltmak, en iyi malzemeyi kullanarak geniş bir aile aracı üretmeyi amaçlamıştır. Henry Ford amaçlarına ulaşmak için seri üretim yapmak zorunda idi ve 1914 yılında bant sistemi kurarak seri üretime başlamıştır. Bant sistemi ile Ford şirketi o yıl dünyada üretilen tüm otomobillerden daha fazla araç üretmeyi başarmıştır. Henry Ford halk arabası olma ve daha fazla kitlelere ulaşma arzusunu başarmıştır. Bant sistemi kurulmadan önce bir araç 1,5 gün sürer iken yeni sistem ile bir araç 90 dakika civarında üretilmekte idi.

1920’lere gelindiğinde otomobil sektörü zirveye ulaşmış ve üretimler artarak devam etmiştir. Hem düşük maliyet hem hızlı üretim gelişmenin en önemli etkenleridir. Otomobil, 20. Yüzyılın başında gelişerek ve büyüyerek insan hayatına sirayet etmeye başlayarak o dönem için yakın mesafe ve şehir içi ulaşımını kolaylaştırmıştır. Otomobilin kullanılmaya başlanması ve yaygınlaşması ile insanlar arasında da popülaritesi artmış ve imkanı olanlar kullanmak için ciddi paralar ödemişlerdir.

²⁰¹ Atila Bedir, Türkiye’de Otomotiv Sanayii Gelişme Perspektifi, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, 2002, s. 2.

²⁰² Atila Bedir, Türkiye’de Otomotiv Sanayii Gelişme Perspektifi, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, 2002, s. 2.

Otomobil sanayii, 20. Yüzyılın son çeyreğine kadar bazı ülkelerin hem iç pazarda hem dış pazarda önemli gelir kaynağı sıralamasında üst sıralarda bulunmuştur. Avrupa da ortaya çıkan ve Amerika’da sanayileşen otomobil dünya halkları için en önemli buluşlardan bir tanesi idi.

İnsanlar kara ulaşımı alanında hayvanlar vasıtasıyla çekilen araba ve türevlerini kullanarak gidecekleri yakın mesafeye gitmişlerdir. Ancak “Demiryolu Çağı” ile öncelikle tramvaylar ve trenler ulaşımında ciddi adımlar atılmasını sağlamış uzakları yakın etmeyi sağlamıştır. Daha sonraki teknolojik gelişmeler arabaların da gelişmesine ve otomobile dönüşmesine imkan sağlamıştır. Otomobil teknolojisinin gelişmesi aynı zamanda onun yakıtı olan petrole olan ilgiyi ve ihtiyacı arttırmıştır. Dünya petrol rezervlerinin bulunduğu bölgelerde söz sahibi olmak, otomobil sanayi için önemli bir kaynak noktasını oluşturmaktadır. Bu anlamda petrol rezervlerinde söz sahibi olmak isteyen şirketler ve devletler bu bölgeler için uzun süreli çıkarlarını gözetmişlerdir. Tabi henüz 20. yüzyılın başı olması hasebiyle yenilenebilir enerji kaynaklarından söz etmek mümkün değildir. Ayrıca hızlanan sanayi sektörlerinin de katkılarıyla bugünkü çevresel sorunların temeli o döneme dayanmaktadır.

Otomobil sanayisi ve kendi başına otomobil ciddi çevresel sorunlara neden olmaktadır. Otomobilden çıkan hidrokarbon, karbondioksit, azotoksit gibi çeşitli zararlı gazlar hem insanlara hem çevreye ciddi hasarlar vermektedir. Ayrıca büyük şehirlerde fazla olan otomobil sayısı sebebiyle daha fazla zararlı gazlar salınarak hava kirliliğine neden olmaktadır. Teknolojik gelişmelerle insanoğlunun hayatını hızlandırırken dünyamızın hayatını kısıltıyoruz.

20. Yüzyılın şehirlerinde nüfus artmakta ve insanlar daha iyi şartlar altında yaşama isteğinde bulunmaktaydılar, en azından bazı Avrupalı ülke insanları için durum böyle idi. Zaten ulaşım da en önemli katkıyı yapan ülkeler yine bunlardı. Büyüyen şehirlerde ulaşım sorunları peyda olmuş durumdaydı ve devletler gerek toplu taşıma (tramvay ve tren) gerekse bireysel ulaşımı sağlayacak adımlar atmaya çalışmışlardır. Raylı sistemlerden trenin genellikle şehirlerarası veya ülkeler arası ham madde, tarım ürünü, sanayi ürünü taşımacılığında daha aktif kullanıldığı bilinmektedir. Tramvay ile de şehir içi ulaşımı hem ucuz hem hızlı gerçekleştirilebilmektedir. Otomobil edinmenin zor olduğu ülkeler de buna örnek olarak Osmanlı Devleti’ni göstermek

isabetli olacaktır. İstanbul'da insanların çoğunluğunun otomobil ve araba türlerinden birine sahip olması çok zor bir durumdu. Otomobilin ilk icadı ile otomobil sahibi olmanın nispeten kolay olduğu ülkeler otomobil sanayisinde söz sahibi olmayı başarmışlardır. Otomobile olan talep sanayinin ve sektörün büyümesine yarar getirmiştir. Amerikan otomobil çevreleri arasında ki rekabet, Amerikan halkı tarafından olumlu karşılık bulmuş ve artan araç sayıları insanların alım gücüyle birlikte toplumsal ve devlet bazlı bir dönüşüm olarak yapılan yollar, özgür seyahat etme hakkı ve turist çekiciliği ile Amerika büyük bir değişim, dönüşüm yaşamaya başlamıştır.²⁰³

Otomobil ilk icat edildiği dönemlerde “toprak beylerinin ve kapital unsurların veya doktorların” kullanabildiği bir araçtı, 1900'lere gelindiğinde ise kentte işlerini yürütüp şehir dışında yaşayan gelir seviyesi yüksek tabaka otomobil ile tanışmıştır. 1920'lerde ise burjuvazi kesiminin çoğu otomobil alacak ekonomik şartları sağlamaktaydı.²⁰⁴

20. Yüzyıl dünyasına hızlı ve görkemli bir giriş yapan otomobil, şehirlerinde değişmesini tetiklemiştir. Otomobil kullanımını kolaylaştıracak yollar ve bu yolların altyapıları yapılmaya başlanmıştır. Otomobillerin rahatça seyretmesi için uygun şekilde yollar ve düzenlemeler yapılarak kentlerin yapıları modernize edilmeye çalışılmıştır. Otomobiller için önemli olan diğer bir unsurda otoparklardı ve evlerin yanlarına veya şehirde yoğun olan bölgelerine otopark yapma ve kullanma kültürü ortaya çıkmış oldu. Tabi bu Amerika, Fransa, İngiltere gibi sanayileşme ve ilk teknoloji çağını yakalayan ülkeler için geçerliydi.

2.2. Dersaadet Sokakların Otomobil Sesleri

Osmanlı Devleti başkentinde ilk kullanılan araba, öküzler yardımı ile çekilen Koçu arabaları idi. Koçu arabalarını çeken öküzler özenle süslenirlerdi, başlarına kurdele

²⁰³ Tolga Akay, 20. Yüzyılın Başında İstanbul'da Otomobil, Kazalar ve Trafik Düzenlemeleri, Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, TAED-62, 2018, s. 549-570.

²⁰⁴ Serpil Aygün Cengiz, Otomobil Reklamlarında Öteki Olarak Kadın: Modern Öznenin Eril İnşası, Reklamın Toplumsal Yansımaları ve Yeni Reklam Biçimleri, Der: Şahinde Yavuz, Ankara, Ütopya Kitap, s. 77.

veya çiçekler konulurdu. II. Mahmut döneminde, başkentte 700 civarı olduğu tahmin edilmektedir. Koçu arabaları ile hem insan hem yük nakli gerçekleştirilebilirdi.²⁰⁵

Osmanlı Devleti'nde üretilen Koçu arabaları yaylı değildi. Araba ustalarının kabiliyetlerini sergilediği kabartmalar ile görkem kazanırdı. Arabalar ağırlıklı olarak kırmızı rengin ve yeşil olurdu. Üstlerine kaliteli bir kumaş kapatırdı. 2 at vasıtası ile çekildiği dönemlerde olmuştur. Öküz ile çekilmesinin nedeni hıza, aceleciliğe karşı halkın tutumundan dolayı hem de atın çekeceği arabaların hızlı gideceği sokaklar şehirde bulunmamaktadır. Koçu arabaları oldukça rahat döşemeler ile bezenmiştir ve seyahat edenlere ev gibi konfor sağlamaktaydı. Bazı modellerde etrafı kapalı ve pencere idi. Kullanıldığı dönemde erkekler ya at kullanır ya yürüyerek şehir içinde gideceği yere giderdi, genellikle kadınlar tarafından binilirdi. Osmanlı Devlet erkânının hanımları kullanırdı bu aracı ve araç geçtiği zaman reaya tarafından hürmet gösterilirdi. Hanımların kullandığı arabalar olduğu için etrafı kapalı olurdu ve içerisi görünmezdi.²⁰⁶

Fayton: Abdülmecit döneminde Kıta Avrupası'ndan getirilmiş ve ilk zamanlarında saray ve büyük konaklar daha sonraları ise halk tarafından rağbet gösterilen üstü körüklü bir veya iki at tarafından çekilerek ilerleyen bir araçtı. Kullanıldığı dönem açısından Dersaadet halkı tarafından yaygın olarak kullanılmasının sebebi tek atla çekildiği için masrafsız ve hafif bir yapıda olmasıydı. Kap arabaları: İngiltere'den getirilen bu arabalar dönemin en lüks en bakımlı arabaları idi. Osmanlı Devleti başkentinde ise sayılı kişi tarafından kullanılmakta idi. Tam sayısı bilinmemekle birlikte 5 ila 10 tane bulunduğu düşünülmektedir.²⁰⁷

Katip Odası adı verilen süslü, dört pencere, zarif, arabanın üstü tahta ve dingilin üstüne monta edilirdi. Dört tekerlekli yaylı bir araba tipi idi. Katip Odası arabası Avrupa dünyasının sanatsal ve mimari eserlerde kullandığı akımların bir tezahürü olarak tasarlanmıştır. Rokoko motifleri içeren bu araba için süslü kutu veya loca şeklinde görünmektedir.²⁰⁸

²⁰⁵ Çelik Gülersoy, Eski İstanbul Arabaları, s. 34.

²⁰⁶ Çelik Gülersoy, Eski İstanbul Arabaları, s. 34.

²⁰⁷ Çelik Gülersoy, Eski İstanbul Arabaları, s. 35.

²⁰⁸ Çelik Gülersoy, Eski İstanbul Arabaları, s. 35.

Kira arabaları: Günümüzdeki taksilerin görevini ifa ederdi. Belirli dakikalar için ücret karşılığı nakil gerçekleştirdi. Yolculuk süresi 20 dakikaya kadar ise ücret 5 ila 7.5 kuruş arasında, eğer yolculuk süresi 40 dakika olursa bu ücret 10 kuruşa çıkmakta idi. Kira arabaları akşam hava karardıktan sonra ücretleri 15 ila 20 kuruşa çıkarmakta idiler.²⁰⁹

Hinto (Hanto) arabaları: Kıta Avrupa topraklarında uzun mesafeli seyahatlerde kullanılan bir ulaşım aracı idi. Osmanlı saray kadınları tarafından benimsenmişti. Oldukça süslü olan bu arabanın üstünde ve köşelerinde cam ve gümüşten topuzlar ile bezeli ve hacimli idi.²¹⁰

Kupa arabaları: Osmanlı Devleti sınırları içinde kullanılan arabaların çoğu gibi bu araç türü de Avrupa'dan ithal edilmiştir. Ahşap kaplamalı, siyah renkli, at gücü ile ilerleyen bir araba idi. II. Abdülhamit döneminde kadınların binmesine izin verilmiştir.

Tanzimat döneminde, Avrupa'dan daha çok bilinen tarzda arabalar getirtilmeye başlandı. Bu arabalar zenginlere hitap eden cinsten olup üstü açılıp kapanan Landon arabaları mevcut idi. Landon arabaları daha bir hacimli ve makam aracı havası vermekle birlikte saray erkanına hizmette kullanılmıştır. Alman menşeli olan arabalardır.²¹¹

Sandık Arabaları: 3 çeşidi bulunan bu türün tekne, sırık, düz şeklinde sınıflanmış modelleri mevcuttu. Modeller hem yaylı hem yaysız, bazen bir bazen iki at ile çekilirdi. Sandık arabalarının dört tarafı kapalıdır.²¹²

II. Mahmut, İstanbul içinde sürekli olarak arabaya binmeyi alışkanlık haline getiren ilk padişah olmuştur. Abdülmecid döneminde ise araba ve Avrupai tarzda araba Osmanlı Devleti başkentinde hali vakti yerinde olan ahali tarafından büyük bir merak konusu oldu. Saray kadınları süslü arabalar ile şehir turlarına fazlaca çıkar oldular.

²⁰⁹ Çelik Gülersoy, Eski İstanbul Arabaları, s. 36.

²¹⁰ Çelik Gülersoy, Eski İstanbul Arabaları, s. 37.

²¹¹ Çelik Gülersoy, Eski İstanbul Arabaları, s. 37.

²¹² Çelik Gülersoy, Eski İstanbul Arabaları, s. 38.

Avrupa'ya eğitim ve öğretim için gönderilen öğrenciler de oralarda arabaları görerek kanıksamış ve aynı arabaları başkent sokaklarında da görme arzusunu hissetmişlerdir.

Tanzimat döneminde ortaya çıkan ahali arasında bazı ayrışmalara neden olan Avrupa tarzı yaşam diğer bir adı ile alafranga hayat tarzı ve gelenekçi hayat tarzı çatışması İstanbul'da kullanılan arabalara da yansımış ve bu iki grubun kullandıkları araba türlerinde de farklılıklar olmuştur. Tanzimat döneminde ortaya çıkan bu yaşam tarzına ve dünyaya bakış açısına yansıyan ikilik araba kullanımına da sirayet etmiştir. Osmanlı toplumunda araba rehavet olarak algılanmış. 19. Yüzyıl için ilk başta kadınların kullandığı bir ulaşım aracı olmuştur. Başkentte arabalarda oluşan farklar arasında gelenekçilik ve batıcılık gibi kavramların hayata kattığı anlam bakımından ayrı düşünceler olsa da insanların ekonomik durumlarının da elverişli olması gerekmektedir. Abdülmecid, padişahlığı döneminde bazı şehir içi ziyaretlerine araba ile gitmekteydi. Cuma selamlığına at ile gitmek icap ederdi. Ancak bu durum da 3 Aralık 1876 günü dönemin sultanı İkinci Abdülhamid tarafından değiştirildi. 3 Aralık 1876 Cuma günü Padişahın dış ağrısı sebebiyle yüzü şişmiş ve araba ile Cuma selamlığına Ayasofya Camii'ne gitmek durumunda kalmıştır.²¹³

Dönemin İstanbul'da çıkan gazetelerinde artık araba ilanları görülmeye başlanmıştır. Araba ilanlarının görünmesi ile başkentte belirli bir araba piyasasının olduğu ve arabalara hatırı sayılır bir miktarda talep olduğu anlaşılmaktadır.

XX. Yüzyılın henüz başlarında Dersaadet'teki arabaları 3'e ayırmak isabetli olacaktır. Bunlar; saray, konak, kira arabaları olarak adlandırılmıştır. Saray arabalarının en önemli görülenleri saltanat arabaları idi. Saltanat arabaları dört at ile çekilirdi ve oldukça zarif, süslü idi. Konak arabaları ise kadın ve erkeklerin ayrı ayrı kullandıkları çeşitli türlerden oluşmakta idi. Kiralık arabalar, lüks arabalar ve piyasa arabaları olarak ikiye ayrılırdı. Lüks arabalara İstanbul'un hali vakti yerinde zenginleri binerdi. Piyasa arabalarını orta halli ahali kullanırdı.²¹⁴

Osmanlı Devleti, Sanayi Devrimi'nin getirdiği yenilik olan buharlı makineler ve bunun sonucu olarak buharlı arabaları 19. yüzyılda takip etmeye başlamıştır. Buharlı arabalar İngiltere de ray üzerinde faaliyete başlamıştır. Buhar gücü ile çalışan

²¹³ Mehmet İşpirli, "Araba" DİA, C. 3, İstanbul, 1991, s. 247.

²¹⁴ Çelik Gülersoy, Eski İstanbul Arabaları, s. 40.

arabaların kullanım amacı tarım, savaş aletlerinin taşınmasına yöneliktir. Bu bağlamda Osmanlı Devleti içinde Mösyö Delamore ve Jozef Garaçino isimli beyefendiler imtiyaz teklifinde bulunmuşlardır.²¹⁵ Buhar gücü ile çalışan arabanın Osmanlı Devleti'nin hüküm sürdüğü büyük topraklarda tarım, toprak kullanımı konusunda ve askeri amaçlı taşımacılıkta önemli faaliyetlerde kullanılabileceği açıklanmış ancak hükümet yetkilileri bu konunun Londra Sefareti veya imtiyaz isteyen kişiler tarafından kanıtlanmasını istemişlerdir.²¹⁶ Ancak buhar gücü ile çalışan ve demiryolu üzerinde hareket eden araba imtiyazı sonuçsuz kalmış ve Osmanlı topraklarına uğramamıştır.

Demiryollarının yapımında yabancı sermaye sahiplerinin İstanbul için imtiyazlarda bulunması doğal karşılanan bir durum olmasının yanında araba döneminde ise yerli yatırımcılar meydana çıkmıştır.

Buhar gücü ile çalışacak araba yapma girişimi Yanya'da da ortaya çıkmıştır. 10 Eylül 1870 günü Mösyö Karlo Bodeli, Tomson isimli bir mühendisin icat ettiği Lokomotif Royter arabalarını Tırhala bölgesinde 25 yıl süre ile vapurlu araba şirketi kurmayı önermiştir.²¹⁷ Bölge için önemli görülen bu proje de tamamlanamamıştır.

Tanzimat döneminde değişen sosyal-ekonomik yapı ve Kırım Savaşı dolayısıyla İstanbul'da bulunan İngilizler ve Fransızların hayat tarzları, başkent halkını etkilemişti. Avrupa kültüründe sık kullanılan araba böylelikle Osmanlı toplumunun da hayatına sirayet etmeğe başlamıştır. Otomobil, Osmanlı dünyasını sirayet etmeye başlamasıyla birlikte kendi kendine bir yerden başka bir yere giden anlamına gelen "zat'ül hareke araba" şeklinde adlandırılmıştır.²¹⁸ Tabi kullanımının yaygınlaşması ile Avrupa dünyasına uyum sağlanarak otomobil olarak adlandırılması gecikmemiştir. Otomobil için halk şeytan arabası adını takmıştır.²¹⁹ Fransızcanın etkisinin büyük olduğu bir dönemde ortaya çıkan otomobil ve türevleri için kelimeler üretilmiştir. Osmanlı Devleti camion için yük arabası ismini kullanmıştır.²²⁰ İstanbul'a ilk

²¹⁵ BOA, A.MKT.MVL. 132/77.

²¹⁶ BOA, A.MKT.MVL. 132/77.

²¹⁷ Mustafa Yeni, Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922), Yüksek Lisans Tezi, 2011, s. 2.

²¹⁸ BOA, Y.PRK. ML. 28/74.

²¹⁹ Sermed Muhtar Alus, Eski Günlerde Otomobil, Akşam Gazetesi, 19 Şubat 1940, s. 4-5.

²²⁰ BOA, HH.İ, 243/85.

otomobil getirme girişimi Eylül 1904 yılında gerçekleştirmiş ve gümrüğe kadar 3 sandık içinde getirilen otomobil parçaları gümrük görevlisi tarafından sınıflandırılıp ülkeye sokulamaz ve hükümet yetkililerine danışılır, İstanbul sokaklarının ve halkının otomobil için henüz uygun olmadığı gerekçesiyle otomobil ülkeye giriş yapamaz. Bir diğer girişim olarak ise Muzıka-i Hümayun'da görevli Kaymakam Stravolo tarafından ilk otomobilin Dersaadet'e getirildiği rivayet konusudur. İstanbul'a getirilen ilk otomobil modelinin Landaulet şeklinde siyah ve üstü açılığ kapanabilen Renault markadır.²²¹

Osmanlı Devleti topraklarına otomobili ilk kimin getirdiği henüz arşiv kaynaklarında mevcut olmadığından önemli görülen birkaç kaynaktan bu konu ile ilgili bilgiler verilecektir.

Osmanlı Devleti'ne ilk otomobil Basra mebusu Züheyirzade Ahmet Paşa tarafından getirildiği tahmin edilmektedir. İstanbul'a getirilen Fenerbahçe taraflarında kullanılan bu otomobil için halk tarafından gözlemler yapılmış, üzeri açık olduğu için Züheyirzade ailesi kalın giysiler giyerek yolculuk yapmakta olup otomobili görenlerin biraz da olsa çekinerek uzaklaştıkları belirtilmektedir. 1905 yılında Romanyalı Prens Bisko otomobil ile İstanbul üzerinden geçmek istemiştir. O dönemde otomobil yasağı olmasına rağmen Prens Bey'in transit olarak geçmek istediği için izin verilmiştir.²²² Otomobil yasağının sürdüğü günlerde Üsküdar, Şişli ve Kağıthane taraflarında gizlice otomobil kullanıldığını II. Abdülhamid Han'ın bir iradesinde rastlıyoruz ve gerekli tedbirlerin alınması istenmiştir. Osmanlı Devletinde otomobil yasağının gerekçesi şehirlerin yapılarının ve yollarının bu denli süratli bir araca elverişli olmayışı ve ahalinin bu sürate uyum sağlamasının henüz uygun olmadığı söylenmiştir.

Otomobil kullanma yasağı devam ederken bazı Avrupa ülkeleri olarak (Almanya, İngiltere, Fransa, İtalya) elçilik unsurları tarafından otomobil getirtme ve kullanma isteği üzerine hükümete başvurular yapılmıştır.²²³ 1904 yılında Alman menşeli Godel Gaz ve Motor Şirketi, İstanbul'da bulunan şubesi için otomobil getirme

²²¹ Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, C. 6, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., İstanbul, 1994, s. 182.

²²² BOA, İ. HUS. 131/17.

²²³ BOA., DH. MKT., 846/59.

konusunda padişaha başvuru da bulunmuştur.²²⁴ İstanbul'a seyahat eden Batılı hükümet çevrelerinin de himayelerinde otomobil getirmek için hükümete başvuruda bulundukları arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır.²²⁵ Bu başvuruların sonucunda otomobil yasağı kaldırılmamış ama biraz da olsa kullanım alanı gevşemiştir. Otomobillerin kullanımı yerleşim yerleri dışındaki bölgelerde serbest olmuştur. Osmanlı Devleti başkentine ziyarete gelecek olan yabancı prensler ve mahiyetlerine bazı kolaylıklar da sağlanmıştır. İspanya Devleti tebaasından Don Elaro Dovarta ile Aleksander Mak Kigay isimlerin kişilerin Şarki Rumeli istikameti ile İstanbul'a gelecekleri bildirilmiş ve otomobil yasağına rağmen şehrin belli bir noktasına kadar gelmelerine izin verilmiştir.²²⁶

Dersaadet'e ziyaret amaçlı gelecek olan Rus Prensi Aleksandr şehir içinde otomobil ile gezme isteğinde bulunmuş ancak bu istek de yetkililer tarafından geri çevrilmiştir.²²⁷

Şehrin büyümesi ve nüfustaki artış nedeniyle karayolunda toplu taşıma işini tramvay, denizyolunda ise vapur üstlenmiştir. Tabi devlet yapısında bayındırlık alanına bakış çok önemli olup taşımacılık alanında yapılacak olan atılımlara gerekli kolaylıklar sağlanmıştır. Otomobil açısından aynı durum söz konusu değildir. Otomobil halkın çoğunluğunun kullanabileceği türden bir ulaşım aracı değildir. Otomobil ile taşımacılık imtiyazını isteyen bazı çevreler olmasının yanında hükümet buna karşı çıkmış ve ileride yapılacak demiryolu hatlarına engel olabilecekleri ihtimali üzerinde durulmuştur ki bu yüzden otomobil yasağı kamuoyu gündeminde uzunca bir süre yer etmiştir. II. Meşrutiyet'in ilanı ve II. Abdülhamid Han'ın tahttan indirilmesi ile otomobil konusunda da önemli gelişmeler ortaya çıkmıştır.

II. Meşrutiyet'in ilanı ile araç sayısı artmaya başladı. Devlet kurumlarında kullanılmak gayesiyle araçlar istenmiştir. İstanbul'un zengin kimseleri de otomobil kullanmaya ilk günden istekliydiler. 1908-1914 yılları arasında başkentte 100-150

²²⁴ BOA., DH. MKT., 835/10.

²²⁵ BOA., ZB. 73/63.

²²⁶ BOA., 3143-235684. (Hariciye, Dahiliye).

²²⁷ BOA., ZB. 73/58.

civarı bir araç sayısı üzerinde durulmaktadır.²²⁸ Osmanlı Devleti, otomobil yapma konusunda hem sermaye hem de sanayi bakımından yetersizdi ve kullanılan otomobiller Avrupa ve Amerika'dan ithal edilmekte idi. Dersaadet sokaklarında araba kullanımı izne tabiydi ve izin için Zaptiye Nezareti'ne başvurmak gerekiyordu.

İstanbul'daki ilk otomobil sahipleri hem kullanım açısından zorluk çekmeleri hem de çarkçılığı kendilerine yakıştıramadıklarından farklı kıyafetler altında kendilerine yabancı uyruklu çarkçılar tutmuşlardır. İstanbul'un ilk makam şoförü Acem Abdurrahman olmuştur.²²⁹

Otomobil, tam anlamıyla bir serbesti ve yaygınlaşması II. Meşrutiyet sonrası olmuş ve “çağdaş ve motorize olmak” adı altında ordu kullanımı için toplu alım gerçekleşmiştir.²³⁰ Ordu için alımlar yapılması ve askeri anlamda yeni teknolojilerin takip edilmesi önemli bir unsurdur ancak bunları ithal etme yoluna gitmek ve kendi üretimini yapamamak büyük bir eksiklik olmuştur.

İstanbul'da Şehremini Tevfik Bey 1911 yılında makam arabası kullanmaya başlamıştır. Osmanlı Devleti padişahları arasında otomobile ilk kez binen V. Mehmet Reşad idi. Graft ve Stift otomobil fabrikasında temsilci olan Beyzade Ali Kamuran Bey tarafından Padişahın kullanması için bir otomobil alınması talep edilmiştir.²³¹ Ayrıca yine aynı dönemde padişahın kullanması için 1000 lira ödenerek Fransa'dan Hotchkiss Fabrikasından bir otomobil alınmıştır.²³² Dönemin Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa kendisine zırhlı bir otomobil tahsis ettirmiş ve bu araç İstanbul için dönemin en iyisi olarak kabul edilmiştir. Mahmut Şevket Paşa bu arabada suikast sonucu hayatını kaybetmiştir.

İstanbul'da bulunan nezaretler için de otomobiller alınmıştır. Aşağıda hangi nezaretin kaç otomobil kullandığı belirtilmiştir.

²²⁸ Serkan Güneş, “Türk Toplumunu ve Otomobil”, SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, Mayıs 2012, S. 25, s. 213-230.

²²⁹ Acem Abdurrahman, Yıldız Sarayı'nda çalışan ve sarayda at seyisliği görevinden şoförlüğe geçmiş bir kimsedir. İstanbul halkı Acem'in sürdüğü otomobili görünce Acem geliyor diye söylenir ve zamanla bu günümüzde kullanılan “Acemi” kelimesine dönüşür.

²³⁰ Burçak Evren, Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi C. 6, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., İstanbul, 1994, s. 182-183.

²³¹ BOA., MB. 891/20.

²³² BOA., HH.İ. 212/51.

Sadrazamlık, Maliye Nezareti, Harbiye Nezareti, Bahriye Nezareti iki otomobile sahip bakanlıklardı ve buna ek olarak Polis Müdürlüğü'nün de iki adet otomobili bulunmaktaydı, Hariciye Nezareti, Nafia Nezareti, Adliye Nezareti, Ticaret ve Ziraat Nezareti, Maarif Nezareti, Sıhhiye Nezareti ile Meşihat, Şura-yı Devlet, Erkan-ı Harbiye'ye ait otomobil sayısı ise bir adetti.²³³

İstanbul'da otomobil piyasasına ilk giren Ford marka araçlar satan firma Aynvetu firması olmuştur. Sultanahmet dolaylarında tütüncülük yapan Abdüsselam Efendi otomobil piyasasındaki geleceği görerek kiralama yöntemiyle insanlara araba tahsis etme fikri ile iki tane otomobil almıştır.²³⁴ Yerli ve milli sermayedarlar tarafından ilk otomobil ve lastik satış ofisi 1924 yılında Kemal Halil ve Mehmet Rıfat beyler tarafından açılmıştır. Tabi otomobil sayısında artış olmasıyla günümüzdeki taksicilik de meydana çıkmış ve ikinci el araçlar ile bu meslek yapılmaya başlanmıştır. Taksiciler araçların markalarına göre ve semtlerin önemine göre tasnif edilmiştir. Beyoğlu Tokatlayan Oteli mevkiinde Fiat, Pangaltı (Kurtuluş) dolaylarında Chevrolet marka arabalar kullanılmakta idi.²³⁵

2.2.1. Dersaadet'te Taşımacılık Şirketleri

İstanbul'da otomobil devri kendini iyiden iyiye hissettirmesinin ardından girişimciler açısından önemli fırsatlar görülmeye başlanmıştır. Bu bağlamda 1912 yılında Vesait-i Nakliye Osmanlı Anonim Şirketi adı ile Alber Kazaz Efendi tarafından bir taşımacılık şirketi kurulmuştur.²³⁶ Şirket birçok alanda taşımacılık faaliyeti yürütmek için kurulmuştur. Merkezi İstanbul olarak belirlenmiş ancak şirket yönetimi yatırıma uygun gördüğü diğer Osmanlı topraklarında da girişimlerde bulunabilecekti. Şirket otomobil, tramvay, otobüs gibi araçlar ile taşımacılık yapmak istemesi bizim açımızdan önemlidir. Şirketin diğer bir taşımacılık alanı olan denizcilikte de faaliyetleri mevcuttur. Bu girişimcilik faaliyeti için Osmanlı Devleti 50 senelik bir

²³³ Tolga Akay, 20. Yüzyılın Başında İstanbul'da Otomobil, Kazalar ve Trafik Düzenlemeleri, Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, TAED-62, 2018, s. 549-570.

²³⁴ Serkan Güneş, "Türk Toplum ve Otomobil", SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, Mayıs 2012, S. 25, s. 213-230.

²³⁵ Mustafa Yeni, Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922), Yüksek Lisans Tezi, 2011, s. 58.

²³⁶ BOA., A. DVNS.MKLT.d. No:23, s. 164.

sözleşme imzalamıştır.²³⁷ Nakliye şirketi 50.000 lira sermaye ile kurulmuştur. Ancak şirket hedeflediği yönde ilerleyememesi sonucu 1918 yılının henüz başlarında faaliyetlerini durdurmuştur.²³⁸

Milli Otobüs Osmanlı Anonim Şirketi adı ile 14 Şubat 1914 yılında hem İstanbul'da hem de Yemen görev almış olan Umran Hüzzam Paşa, Zahid Bey, Mehmet Hayri Bey, Salih Hüsrev gibi kişiler tarafından kurulmuştur.²³⁹ Şirket İstanbul ve Yemen öncelikli olmak üzere devletin başka bölgelerinde yetkililerden alacağı izin ve taşıma belgesi ile motorlu taşıtlar ile kara ulaşımı yapma gayesi içerisindeydi. Bu taşıma girişiminin sermayesi 30.000 liraydı. Şirket ile ilgili Yemen bölgesinde faaliyete geçme çabaları içinde arabaları ithal etmeye hazırlanmış ancak bölgede demiryolunun daha elzem görülmesi üzerine ahalinin önde gelenleri tarafından muhalefet edilmiştir.²⁴⁰

Şirketin tam anlamıyla İstanbul için faaliyete geçip geçmediği arşiv belgelerinde bulunmamaktadır. Ancak kuruluşuna yönelik belgeler mevcuttur.

Tesri-i Nakliyat Osmanlı Anonim Şirketi'nin Evkaf Nezareti ve Belediyede görevli Salih Bey ve Zeburpaşazade Asaf tarafından 1914 yılında temelleri atılmıştır.²⁴¹ Şirket, başkentte Belediye'nin müsaade buyurduğu hem şehir içi, hem şehir dışı güzergâhlarında omnibüs ve otobüs ile insan ve eşya taşımacılığı yapmak istemiştir. Şirket 30 yıl zarfını kapsayacak şekilde kurulmuştur. Şirketin sermayesi 30.000 liraydı ve merkezi Dersaadet'ti.²⁴²

Nakliyat-ı Umumiye Osmanlı Anonim Şirketi, 1915 yılı sonlarına doğru İstanbul'da kurulmuştur. Kurucuları arasında Nazmi Bey, Hüseyin Celal, Abdülkerim Bey, Ahmet Nedim gibi önemli kişiler mevcuttu.²⁴³ Şirket, Dersaadet'te buhar gücüne dayanan otobüs, omnibüs, otomobil, kamyon gibi kara ulaşım araçları ile faaliyet göstermek istemiştir. Şirket hem nakliye faaliyeti hem de şehirde kullanılan motorlu

²³⁷ BOA., A. DVN. MKL. 61/12.

²³⁸ BOA., A. DVN. MKL. 61/12.

²³⁹ BOA., DVNS. MKLT. d.22, s. 137; BOA., MV. 233/85.

²⁴⁰ Mustafa Yeni, Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922), Yüksek Lisans Tezi, 2011, s. 50.

²⁴¹ BOA., İ. MMS. 185/8.

²⁴² BOA., MV. 235/58.

²⁴³ BOA., İ. MMS. 201/9.

araçların bakım ve onarımı işlerini yürütmüştür. Şirket günümüz otomobil galerilerinin o dönem için karşılığı olacak şekilde araçları almış ve satmıştır. Nakliyat-ı Umumiye Şirketi, I. Cihan Harbi'nin patlak vermesi ile faaliyetlerini durdurmamış aksine kâr ederek şirketin misyonu içerisinde çalışmalarına devam etmiştir.²⁴⁴

2.2.2. Dersaadet'te Trafik Kazaları

Otomobil sanayisinin gelişmesi ve alım kolaylığı olmasıyla araç sayısının insan nüfusuna ve yaşam koşullarına paralel olarak artması ile trafik kazaları sonucu ölümler de meydana gelmeye başlamıştır. Otomobilin şehir içi ulaşımında kullanılmaya başlamasıyla insanların alışkın olmadığı bir hızda giden bir araç olması ve insanların uyacağı belli kuralların olmaması ilk dönemler için kazaların meydana gelmesine neden olmuştur. Otomobil kullanan şahısların da henüz tam anlamıyla kullandıkları aletin inceliklerini bilmemeleri üzeri kazalara sebebiyet verilmiştir. Meydana gelen otomobil kazalarını azaltmak veya ölümlü trafik kazalarının önüne geçmek için otomobil mühendisleri ve üreticileri tarafından bazı önlemler geliştirilmiştir. Emniyet kemeri, fren sistemleri vb. ile kazaların önüne geçmeye çalışılmıştır. Bütün bu sistemlerin yanında otomobillerin beygir güçleri de artmış ve hızları yükselmiştir. Otomobillerin hızlarının artması, kurallara uyulmama, çevresel koşullar, mekanik arızalar, insan ve kullanıcı faktörleri gibi unsurlar vasıtasıyla ölümlü kazalar meydana gelmektedir.

Otomobil sayısındaki artışların ardından şehrin en işlek noktalarından birisi olan Galata Köprüsü çevresinde kazalar yoğun olarak gerçekleşmeye başlamıştır.²⁴⁵ Dersaadet sokaklarında trafiği oluşturan otomobiller, arabalar, kamyonların gün içinde sürekli kullandıkları bir güzergâh olmasının yanında bu bölgede insan trafiği ile birleşince ve kurallara uyulmaması hasebiyle kazalar meydana gelmekteydi.²⁴⁶ Dersaadet'te otomobillerin kazalara karışmasında artış olması sonucu başkentteki otomobil sayısının belirlenmesine karar verilmiştir.

²⁴⁴ Mustafa Yeni, Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922), Yüksek Lisans Tezi, 2011, s. 54.

²⁴⁵ BOA., DH. KMS. 57/2, No: 41, Lef: 1.

²⁴⁶ BOA., DH. KMS. 57/2, No: 41, Lef: 8.

Başkentte bazı kimseler tarafından sokulan otomobiller Şişli ve Kağıthane dolaylarında, Anadolu yakasında Üsküdar çevresinde dolaşmakta olup ve bazı kazalara neden olunması üzerine kullanılmakta olan otomobillerin kimlere ait olduğunun tespiti için derhal çalışmalara başlanması ve bundan sonra gelecek otomobillerin gerekli izinler alındıktan sonra Dersaadet sınırları içerisine girmesi kararlaştırılmıştır.²⁴⁷ 1910 Aralık tarihinde Beyoğlu taraflarında bir kadının vefatıyla vuku bulan ölümlü bir otomobil kazası meydana gelmiştir.²⁴⁸ Otomobil sayısında artış olması ile kazalarda meydana gelmeye başlamıştır. Dersaadet'te ilk trafik kazası Ocak 1912 senesinde Zincirlikuyu mevkinde gerçekleşmiştir. Bu kazada bir Arnavut vatandaşı yaralanmış, kazaya sebebiyet veren İtalyan Elçiliği şoförü ancak Kurtuluş'a kadar kaçabilmiştir. Yaralanan şahıs Etfal hastanesine kaldırılmıştır.

Fransa tebaasından Nicolette Jullien isimli şahsın iki kızı Cadde-i Kebir'de otomobil kazasında yaralanmıştır.²⁴⁹

İşgal yılları ile birlikte başkentte hem insan hem otomobil nüfusunda ciddi bir artış olmuş ve bu artış ile şehirde trafikte düzensizlikler ortaya çıkmıştır ve ciddi kazalar meydana gelmiştir. Kazaların sonucunda ölümler ve yaralanmalar olması neticesinde hem işgalci devletler hem de Osmanlı Devleti ilgili mecraları arasında trafik de oluşan kargaşa ve kazalarına dair yazışmalar meydana gelmiş ancak gerekli önlemler alınamamıştır.

2.2.3. Dersaadet'te Trafik Düzeni

Günümüzde İstanbul'da yolların genişletilmesi yapılamıyorsa 19. yüzyıl içinde yapılan planlamaların geleceğe yönelik olmamasından, ana yolların şehrin önemli camilerinin bulunduğu mevkileri merkeze almasındandır. İlçeler arası geçişi sağlayacak yollar ise bakımsız, dar, kullanımı zor yollardan meydana gelmiştir.

²⁴⁷ BOA., ZB. 371/42.

²⁴⁸ Akt: Tolga Akay, 20. Yüzyılın Başında İstanbul'da Otomobil, Kazalar ve Trafik Düzenlemeleri, Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, TAED-62, 2018, s. 549-570: BOA., DH. EUM. THR. 58/37.

²⁴⁹ BOA., HR. SYS. 2142/20.

24 Aralık 1913 günü çıkarılan belediye zabıtalari ile ilgili bir nizamnamede otomobil kullanımında dikkat edilecek bazı hususlara da dikkat çekilmiştir. Bu maddeler şu şekildedir;²⁵⁰

Otomobil motorları aşırı ses, kötü koku, aşırı duman çıkarmamalıdır.

Otomobillerin patlama, yanma gibi çevreye ve insanlara zarar verecek durumları ortaya çıkmaması için önlemler alınmalıdır.

Otomobillerin ani bir durum karşısında en kısa sürede durabilmesi sağlanacaktır.

Otomobillerin hem önünde hem arkasında birer plaka bulunacaktır. Bu plakalar siyah renkte ve yazıları ise beyaz olacaktır. Plakalar akşam karanlığında çözülebilmesi için fener yardımı ile aydınlatılacaktır.

Otomobillerin ön, sağ ve sol taraflarında aydınlatma olacaktır.

Otomobil sürücülerinin ehliyeti olması lazım gelmektedir.

Trafikte kullanılan bisiklet, otomobil, otobüs gibi araçlar yolun sağ tarafını kullanacaklardır.

Otomobil duracak ise ya el ya da korna yardımı ile arkadan gelen aracı uyaracaktır.

Öndeki araç geçileceği zaman korna ile uyarı yapıp sol taraftan ilerlenecektir.

Otomobiller yerleşim yerlerinde saatte 10 km hızla seyredeceklerdir. Bu hız limiti aşıldığı takdirde ceza kesilecektir.

Yük taşınan otomobiller de çevreye zarar vermemeye dikkat edilecektir.

Bu kurallar İstanbul'da artan otomobil sayısı sayesinde ortaya çıkmış trafik kurallarıdır. Otomobil çarkçıların uyması gereken kurallar olarak belirlenmiştir. Böylece oluşan kazaların önüne geçmek, otomobillerin çevreye verdiği zararlar en aza indirilmeye çalışılmıştır.

²⁵⁰ Vahdettin Engin, Osmanlı'da Ulaşım, İstanbul, Çamlıca Yayınları, 2013, s. 96-97.

1914 yılında ise Şehremaneti, araba, otomobil vesait-i nakliyenin suret-i idaresi ve sevki isimli bir kurallar silsilesi hazırlanmış ve Emniyet Müdürlüğü ile ortaklaşa gerçekleştirilen bu talimatlar için Batılı ülkeler örnek alınmıştır.²⁵¹

5 Nisan 1918 günü Dersaadet ve Havalisi Mıntıkasında Muteber Otomobil Nizamnamesi isimli yeni bir talimatlar listesi yayımlanmış ancak Birinci Dünya Savaşı'nın sonuna denk gelmesi hasebiyle trafiğe bir uygulaması olup olmadığı bilinmemektedir.²⁵²

İstanbul'da o dönemde iki trafik kontrol noktası bulunuyordu, bunlar Galatasaray'da ve Karaköy'de idi. Ayrıca ilk trafik ışığı sayılabilecek bir sistem Karaköy Domuz Sokağı'nda bulunmakta idi.²⁵³

Osmanlı Devleti ihtiyaç hasıl olmasına karşın Şişli'de bir Otomobil Mektebi kurmuştur. Bu mektebe Müslümanlar ve Gayrimüslimlerin yanı sıra askeri zümreden kişilerde katılmışlardır. Osmanlı Devleti, yapılan ithal otomobiller ile başkentte otomobil sayıları artmakta ve bunları kullanacak kişilere ihtiyaç duyulmuştur. Devlet bu açığı kapatmak için bazı ülkelere şoför olarak askerler getirtmiştir. Osmanlı Devleti'nde şoför olarak görevlendirilmek üzere gönderilen Alman askerlerine karşılık, Osmanlı askerleri de bu ülkeye giderek bir takım eğitimler görmüşlerdir.

Belediye tarafından Dahiliye Nezareti'ne, İstanbul'da kullanılan otomobil sayısındaki artışa mukabil şehrin sokaklarına ve caddelerine olan zararının karşılanması için bir yazı gönderilmiştir.²⁵⁴ İstanbul'da kullanılan otomobillerden alınan toplam vergilere henüz ulaşamamıştır. Şehir içi ulaşımda yolcu ve eşya taşımacılığında kullanılan hayvan ve arabalardan ticari, özel ayırımı yapılmadan vergi alınmıştır.²⁵⁵ 1912 senesinde Belediye tarafından yıllık olarak alınan vergilerde 4 kişilik bir otomobilden 6, 4 ve 8 arasında yolcu taşıyabilecek kapasitede olan

²⁵¹ Tolga Akay, 20. Yüzyılın Başında İstanbul'da Otomobil, Kazalar ve Trafik Düzenlemeleri, Atatürk Üniversitesi Türiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, TAED-62, 2018, s. 549-570; BOA. DH. EUM.MTK, 64/32.

²⁵² Akay, 20. Yüzyılın Başında İstanbul'da Otomobil, Kazalar ve Trafik Düzenlemeleri; BOA. DH.EUM. 6. Şb., 52/100.

²⁵³ Yağız Sabuncuoğlu, Hiç Düşündünüz Mü ? “Trafik Işıklarını Hayatımıza Kim Soktu”.

²⁵⁴ DH. MKT. 2800/11.

²⁵⁵ Tarkan Oktay, Osmanlı'da Büyükşehir Belediye Yönetimi: İstanbul Şehremaneti, İstanbul, Yeditepe Yayınları, 2011, s. 255.

otomobiller için de 10 Osmanlı altını tahsil edilmektedir.²⁵⁶ Çift hayvanlı kara binek arabalarından 30 kuruş, tek hayvanlı kira arabalarından 18 kuruş, manda ve öküz arabalarından 24 kuruş, çift hayvanlı yük arabalarından 18 kuruş vergi tahsili yapılmıştır.²⁵⁷ Vesait-i Nakliye Resmi Tarifesi 1915 senesinde otomobillerden 11 beygire kadar 50 kuruş, 12-20 beygir arası 100 kuruş, 20 beygir ve üzerinden 150 kuruş ayrıca kamyondan 150 kuruş aylık olarak alınmıştır.²⁵⁸ Vesait-i Nakliye Resmi Tarifesi 1920 senesinde ise 11 beygir gücüne kadar olan otomobillerden 250 kuruş, 12-20 beygir arasında olanlardan 500 kuruş, 20 beygir ve üzerinden 750 kuruş, kamyonlardan 750 kuruş aylık vergi olarak alınmıştır.²⁵⁹

Otomobillerin köprülerden geçişi sırasında ücret ödemesi de yaptıklarını görmekteyiz. 1914 senesinde Haliç Köprülerinden otomobilden 2 kuruş, otobüsten 5 kuruş, tramvaydan 60 kuruş geçiş ücreti alınmıştır.²⁶⁰ 1921 senesinde Haliç Köprülerinden otomobil geçişinden 10 kuruş, otobüs ve omnibüsten 20 kuruş, yük otomobillerinden 80 kuruş ücret alınmıştır.²⁶¹

2.3. Dersaadet'te Omnibüs Devri

Omnibüs atla çekilen ve toplu taşımacılık amacına uygun büyük arabalar olup günümüz otobüslerinin atası mahiyetindedir. Omnibüsler 1825 senesinde Fransa'nın Nantes şehrinde hamam işleten S. Baudry tarafından müşterilerinin hamama gelmeleri ve şehir merkezine dönmeleri amacıyla ilk defa kullanılmıştır.²⁶² Bu dönemde sadece zenginler tarafından kullanılmasına imkân tanınmıştır hem hamama gidecek müşteri olacak hem de ücret karşılığı omnibüse binilecektir. Latince “herkes için” anlamına gelmektedir.²⁶³ Baudry bir süre sonra iki ortak ile Paris'te seferlere başlama hususunda girişimler yaptı. Omnibüsün, Paris caddelerinde seyredecek olması halka duyuruldu ve kullanacak ahalinin uyması gereken kurallar da ilan edildi. Omnibüsler gidecekleri güzergâh boyunca tek ücret alıyordu, durakların mesafesine

²⁵⁶ Oktay, Osmanlı'da Büyükşehir Belediye Yönetimi: İstanbul Şehremaneti, s. 257.

²⁵⁷ Oktay, Osmanlı'da Büyükşehir Belediye Yönetimi: İstanbul Şehremaneti, s. 256.

²⁵⁸ Oktay, Osmanlı'da Büyükşehir Belediye Yönetimi: İstanbul Şehremaneti, s. 258.

²⁵⁹ Oktay, Osmanlı'da Büyükşehir Belediye Yönetimi: İstanbul Şehremaneti, s. 258.

²⁶⁰ Oktay, Osmanlı'da Büyükşehir Belediye Yönetimi: İstanbul Şehremaneti, s. 243.

²⁶¹ Oktay, Osmanlı'da Büyükşehir Belediye Yönetimi: İstanbul Şehremaneti, s. 244.

²⁶² Nuri Pek, “Otobüslerin Babası: Omnibüs”, Resimli Tarih Mecmuası, S. 31, (İstanbul 1952), s. 1626.

²⁶³ Nuri Pek, “Otobüslerin Babası: Omnibüs”, Resimli Tarih Mecmuası, S. 31, (İstanbul 1952), s. 1626.

göre ücretlendirme yapılmamıştı. Fransa’da 1829 kışı çetin geçmişti bu sebepten dolayı omnibüsler işleyemez vaziyetteydi ve şirket zam yapmak durumunda kalmıştır ve ahali bu sebeplerden dolayı protestolara girişmiştir.²⁶⁴ Londra’da kullanılmaya başlanması 1829 yılını bulmuştur. Londra’da kullanılan türünde 3 at ile çekilmiş ve 22 kişi aynı anda seyahat edebilmekteydi. Almanya’da ise 8 kişilik benzin ile çalışan motorlu otobüsler 1895 yılında görücüye çıkmıştır. Şu an Londra’da kullanılan çift katlı otobüslerin ilk temelleri 1904 yılında atılmıştır. Benzinli motor gücüne dayanan otomobil ve otobüsler üretilmeye başlaması ile hem şehir kirlenmiyor hem de daha kullanışlı hale gelmesinden dolayı halk tarafından rağbet gösterilmeye başlanmıştır.

İstanbul için omnibüslerden bahsedeceğimiz ilk tarih 1869 yılını işaret etmektedir. Dönemin atlı tramvay işletmesini elinde bulunduran Tramvay Şirketi ile hükümet arasında yapılan 1869 yılındaki sözleşmede omnibüs ile ilgili de maddeler bulunmaktaydı. Tramvayın gidemediği bölgelere omnibüs seferleri yapılması planlanmıştır. Şehrin atlı tramvay hattı olmayan bölgelerini atlı tramvay merkezlerine bağlamak amacıyla kullanılmıştı. Bu açıdan omnibüs izni, imtiyaz olarak değilse bile tramvay şirketine verilmişti. Arabalar güneşin doğuşu ile işlemeye başlıyor ve gece yarısına kadar çalışıyordu. Tramvay hatları inşa edilip işlemeye geçtikçe omnibüsler çalışmaya başladı.²⁶⁵

Dersaadet’te ilk omnibüs seferi 1872 senesinde Perşembepazarı ve Pangaltı hattında işlemeye başlamıştır.²⁶⁶ Omnibüslerin İstanbul sokaklarında atlı tramvayla entegre olarak çalışmaya başlaması ile yeni güzergâhlar üzerinde de işletilmesi gündeme gelmiştir. Omnibüslerin kullanacağı yolların tamir edilmesiyle düzenlenmesi için belediyenin kaynağı mevcut değildi. Belediye bu yolları şirkete yaptırmayı planlayarak, omnibüslerden alacağı vergiden vazgeçerek yol ve düzenleme için ödeme yapmayacaktır.²⁶⁷

Omnibüslerin, tramvayın giremediği mahallerde ahali için oldukça önemli çok büyüktür. Ahali hem ucuz ulaşım aracı kullanmakta hem de yaya olarak uzak mevkilere gitmekten kurtulmuştur. Omnibüsler ile tramvay arasında aktarma yaparak

²⁶⁴ Nuri Pek, “Otobüslerin Babası: Omnibüs”, Resimli Tarih Mecmuası, S. 31, (İstanbul 1952), s. 1626.

²⁶⁵ Engin, Osmanlı’da Ulaşım, s. 349.

²⁶⁶ Nuri Pek, “Otobüslerin Babası: Omnibüs”, Resimli Tarih Mecmuası, S. 31, (İstanbul 1952), s. 1626.

²⁶⁷ BOA., ŞD. 678/20.

da merkeze uzak semtlerde yaşayan ahalinin şehir merkezine kolaylıkla inebilmesine olanak sağlanmıştır.²⁶⁸

Omnibüslerin geçtiği yollar oldukça kullanışsız ve seyahat eden yolcuları zor durumlarda bırakacak şekilde çukurlardan oluşmakta idi.

Omnibüslerde kadınlara ayrı bir araba tahsil edilmiştir. Ancak arabanın hareket etmesi için en az 3 yolcu olması gerekmektedir. Kadınlar bazı hatlarda yoğun olarak omnibüs kullanmadıkları için şirket kâr olarak edememekteydi ve 3 kadın yolcu olmadığı arabalar çok uzun süre hareket etmeyi beklerlerdi. Bazen bir ve ya iki yolcu varsa hiç hareket etmezdi. Kadın yolculara ayrı bir araba tahsis edilmesi şirketin kâr amacına uygun düşmüyordu.²⁶⁹

Tramvayların ve omnibüslerin İstanbul'da işlemeye başlaması ile o döneme kadar şehir içi ulaşımında kullanılan arabalar ve arabacılar arka planda kalmışlardır. Böylece işleri azalmış ve belediyeye başvurmak durumunda kalmışlardır. Arabacılar, tramvay şirketinin araba işletmesinden şikâyetçilerdir, kendileri şehre hizmet ettiklerini, vergilerini ödeyerek devlete olan bağlılıklarını gösterdiklerini söyleyerek işlerinin durma noktasına gelmesi ile zor durumda olduklarını ve omnibüs seferlerinin durdurulmasını istemişlerdi.²⁷⁰

Üsküdar ahalisi, tramvayın kullanıma başlaması ile kendi semtlerine de tramvay hattı yapılmasını bu nimetten kendilerinin de yararlanmak istediklerini dile getirmişlerdir. Üsküdar da yapılacak tramvay hattına kadar hiç olmazsa omnibüs seferlerinin uygulanmasını talep etmişlerdir. Tramvay şirketine bu düşünce de olmasına karşılık hükümet İstanbul şehir içi ulaşımının tek elde toplanmasına karşı olduğu için gelen teklifi kabul etmemiştir. Hükümetin girişimcilere ve şirkete izin vermemesi üzerine Üsküdar ahalisi de kendi aralarında 30.000 altın toplayarak omnibüs işletecek bir şirket kurma yoluna gitmişlerdir. Üsküdar ahalisi bu kaynak ile Üsküdar merkezli, Galata da şubesi bulunan bir şirket kurdular ve işletilecek hatları belirlediler. Birinci Hat: Büyük İskele'den Karacaahmet arası, İkinci Hat: Büyük İskele'den başlayarak Çarşı ve Ahmediye üzerinden Karacaahmet'e varacaktı. Üçüncü Hat: Büyük

²⁶⁸ Engin, Osmanlı'da Ulaşım, s. 350

²⁶⁹ Nuri Pek, "Otobüslerin Babası: Omnibüs", Resimli Tarih Mecmuası, S. 31, (İstanbul 1952), s. 1626.

²⁷⁰ BOA., ŞD. 680/3.

İskele'den Kısıklı'ya. Dördüncü Hat: Büyük İskele'den başlayıp Beylerbeyi istikametinden Tophanelioğlu'na ulaşacaktır. Bu hatlardan ayrıca Kadıköy tarafına da omnibüs hatları planlanmıştır. Böylece Karacaahmet'ten Kadıköy'e, Karacaahmet'ten Koşuyolu'na, Karacaahmet'ten Haydarpaşa'ya, Erenköy'den Kayışdağı'na kadar neredeyse Anadolu yakasında toplu taşımanın can damarı olacak bir proje planlanmıştır.²⁷¹

Üsküdar ahalisinin oluşturduğu kaynak ile kurulan şirkette, Arnetocon Efendi, Sarraftan Çıracıoğlu, Ahmet Hilmi Efendi, Münir Efendi, Hacı Halil Efendi, Arakel Efendi başta olmak üzere hem devlet dairesinde görevli hem esnaf sınıfından 12 kişiden oluşan bir kurul mevcuttu.²⁷²

Üsküdar Omnibüs Şirketi adını alan işletmenin şartname mukavelenamesi işe şu şekilde idi.²⁷³ Belediye omnibüs işletmesinden vergi almayacaktı bunun yerine arabaların işleyeceği yolların yapımı, bakımını şirket üstlenecekti. Şirket belirlenen saatler ve belirlenen güzergâhlarda omnibüs işletebilecekti. Şirket ithal edeceği her türlü araba, eşya veya hayvan için bir kereye mahsus gümrük vergisi ödemeyecektir. Şirket 10 yıl süre ile aldığı işletme hakkını başka bir şahıs veya şirkete satamayacaktır. Şirket sözleşme şartlarına uymadığı durumda, devlet tarafından yaptırıma maruz kalabilecekti. Şirket mukavelenin imzalandığı tarihten itibaren 6 ay süreli depozito ödemek durumundaydı. Şirketin taşımacılıkta kullanacağı arabalar ve arabaları çekecek atlar belediye tarafından yılda dört defa kontrol edilecektir. Arabayı kullanacak kişiler için bir nevi ehliyet görevi görecektir isim, adres, sürecekleri arabaların plakalarının yazılı olacağı bir kâğıt verilecektir. Arabaları sürecektir kişiler Osmanlı Devleti vatandaşı olacaklardır. Şirket her türlü hava muhalefetine karşı korunaklı 20 kişinin bekleyebileceği duraklar yaptıracaktı. Omnibüsler gün doğumu ile seferlere başlayacaklardır ve güneşin battıktan sonra bir süre sonra daha işlemeye devam edecektir.

²⁷¹ Engin, Osmanlı'da Ulaşım, s. 352.

²⁷² Engin, Osmanlı'da Ulaşım, s. 353.

²⁷³ BOA., DVN.MKL. 12/4.

2.3.1. Dersaadet Otobüs ve Omnibüs Osmanlı Anonim Şirketi Umumiyesi

20. Yüzyılın henüz başında İstanbul'da bir otobüs ve omnibüs şirketi kurulmuştur. Bu şirket 5 Aralık 1909 günü Dersaadet Otobüs ve Omnibüs Osmanlı Anonim Şirketi Umumiyesi adını ve devlet tarafından işletme ruhsatı alarak oluşturulmuştur.²⁷⁴

Şirket sahibi David Roso isimli bir girişimci olup Ticaret ve Nafia Nezareti ile görüşmeler yapmış ve en nihayetinde Nazır Hallacyan Bey ile anlaşma sağlayarak Osmanlı Devleti topraklarında 60 yıl omnibüs ve otobüs taşımacılığı için faaliyet gösterecek bir sözleşme imzalamıştır.²⁷⁵

Şirket İstanbul'da belediyenin izni dahilinde her türlü kara nakil aracını (otobüs, omnibüs, otomobil) işletmesi isteğinde idi.²⁷⁶

Şirket Tophane'den başlayarak Ortaköy'e varacak bir hat oluşturdu. Taksim hareketli Nişantaşı, Şişli üzerinden Büyükdere'ye ulaşacak diğer bir hat da mevcuttu. Azapkapı'dan başlayarak Kağıthane, Dolmabahçe'den Taksim'e, Anadolu yakasında ise Haydarpaşa'dan hareket ederek Bağdat Caddesi, Erenköy istikametinden Bostancı'ya ve yine Haydarpaşa'dan Alemdağ'a kadar uzanan yukarıda belirtilen hatlarda şirket motorlu araçlarla taşımacılık faaliyetini yürütecekti, şirket atlı omnibüslerle ise Ayasofya'dan Edirnekapi'ya, Aksaray'dan Silivrikapi'ya, Kadıköy'den ise Bostancı'ya kadar güzergahları belirlemiştir.²⁷⁷ Dersaadet Otobüs ve Omnibüs Osmanlı Anonim Şirketi Şartnamesi ise şu şekilde idi. Şirket belediyeden izin alarak belirleyeceği yolcu sayısı ile omnibüs, otobüs, otomobil gibi taşıtlarda taşımacılık yapacaktı. Belediye tarafından arabalara numaralar verilecek ve kaç adet araba çalışacağını yine belediye ilan edecekti. Kadınların seyahat etmeleri için de yine ayrı bir arabanın bulunması istenmekteydi. Araçlara binen yolcuların yanında eşya bulunması durumunda ilaveten ücret talep edilebilecekti. Askeri personelden yarı ücret alınacak, belediye çavuşları mesai saatleri içinde ücret ödemeyeceklerdi.

²⁷⁴ BOA., DH.İD. 88/7., BOA., A.DVNS.MKLT.d. Nr. 18. s. 201.

²⁷⁵ BOA., A.DVN.MKL. 49/17

²⁷⁶ BOA., A.DVNS.MKLT.d. Nr. 18. s. 201.

²⁷⁷ BOA., İ.TNF. 20/25.

Şirketin sağlayacağı aylık gelirden % 5 oranında belediye faydalanacaktır. Gece seyahat eden yolculardan gün içinde uygulanan tarife göre ücret alınacaktır.²⁷⁸

Omnibüs ve Otobüs şirketinin kurulması ve belediye tarafından yeterli imkanların sunulması sonucu İstanbul ve ahalisi için önemli bir toplu ulaşım aracı daha hem modernize edilmiş hem de başkentin iki yakasında da önemli noktalara kolayca ve ucuz bir şekilde seyahat edilmesi fırsatı ortaya çıkmıştır. Omnibüsler ve otobüsler şehre yeni bir akım getirmiş ve kara ulaşımı artık ahaliye hitap eder hale gelmiştir. Toplu ulaşım bütçeleri sarsmadan yapılabilecek bir seyahat türü olmuştur ve diğer İstanbul taşıma araçları ile entegre olması ile de İstanbul'un ulaşılması zor olan mahallerine bile gidilmesi kolaylaşmıştır. Omnibüslerde ve otobüslerde yaklaşık 20 kişi civarında bir insan taşınmakta olup bu insanlar arasında toplumun her kesiminden insanlar olabilmekte idi. Böylece insanların arasında kendi mahalleri dışındaki insanlarla da iletişime geçmesi açısından tramvayların başlattığı bu durum otobüslerde ve omnibüslerde de devam etmiştir.

Cumhuriyet dönemine geçildiği 1927 senesinde İstanbul'a 4 adet otobüs getirilmiştir. Dersaadet Tramvay Şirketi vasıtasıyla getirilen Renault marka otobüsler İstanbul sokaklarında deneme sürüşleri yapmışlardır. Otobüsler bir seferde 30'a yakın bir insan taşıyabilmekteydi.²⁷⁹

2.3.2. Malulin-i Askeriye Muavenet Heyeti Otomobil

Kadıköy ve Üsküdar arası otobüs işletmeciliği yapan diğer bir işletme ise Malulin-i Askeriye Muavenet Heyeti Otomobil işletmesidir. Kadıköy ve Üsküdar arasında kiralık araçlarla eşya ve insan nakli yapmıştır. Bu işletme bir devlet kuruluşu olarak Genelkurmay'a bağlı idi.

²⁷⁸ BOA., İ.TNF. 20/25.

²⁷⁹ Bozkurt, Düünden Bugüne Ulaşım Kültürü, s. 74.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DERSAADET'TE DENİZ TAŞIMACILIĞI

3.1. Dersaadet'te Kayıkçılık

Kayık deniz ulaşım araçları arasında en küçüklerinden birisidir. Kullanılan döneme göre bazı türlerinde yelken bulunduğu da olmuştur. Kayık Dersaadet'te icat edilen bir taşıttır. İstanbul Boğazı'nın iki yakası arasında ve Haliç kıyılarında insan ile eşya taşımacılığının en önemli unsuru olmuştur.²⁸⁰

İstanbul'un Boğaz çevrelerinde genişlemesi ile kayıkçılık faaliyetleri de hız kazanmış ve önemli bir gelir kapısı oluşturmuştur. Kayıklara binen ahalinin maddi durumuna göre kayık türleri de vardı. Ekonomik durumu iyi olan Piyade kayıkları ile seyahat ederlerdi ki bu kayıklar döneminin kaliteli ürünleri idi. Ekonomik durumu orta düzeyde olanlar ise Pazar kayıklarını tercih ederlerdi. Kayıkçılar arasında Türkler, Rumlar ve az da olsa Yahudi asıllılar bulunurdu.²⁸¹

İstanbul'da kayıkçılık yapanlar bazı dönemlerde orduya kayıkçı olarak seferlere katılırlardı. Kayıkçıların belli bir düzeni mevcuttu. Başkethüda, İskele Kethüdası, Bölükbaşı, Usta, Şakirt, Aylakçı gibi sıralanan bir düzen içerisinde olan oluşumdur. İskelelerde düzeni, taşıyacak insan sırası bu grup ile belirlenirdi.²⁸²

Kayıkların türleri vardı ve bunların bazılarında sadece eşya taşınırdı. Saltanat Kayığı isminden anlaşılacağı üzere Osmanlı Devleti padişahlarının kullandıkları, İstanbul Boğazı'nda gezintiye çıktıkları kayıklardı. Pereme kayıkları hem insan hem eşya taşımacılığında kullanılan iki kürekli bir türdü. Mavnalar ile yük taşımacılığı yapılırdı. Anadolu yakasında kara yolu ile gelen ürünleri, iaşeleri Avrupa yakasına ve saraya taşımak için mavna kayıkları Üsküdar kıyılarında beklemektedir. Beykoz taraflarından İstanbul'a kireç taşımaları için Kireç kayıkları kullanılmıştır, İstanbul'da 19. Yüzyılın başlarında kayık sayısı 4245 idi.²⁸³

²⁸⁰ Mehmet Mazak, Eski İstanbul'da Deniz Ulaşımı, 1998, s. 152.

²⁸¹ Mehmet Mazak, Eski İstanbul'da Deniz Ulaşımı, 1998, s. 154.

²⁸² Mehmet Mazak, Eski İstanbul'da Deniz Ulaşımı, 1998, s. 155.

²⁸³ Mazak, Eski İstanbul'da Deniz Ulaşımı, s. 48.

3.2. Dersaadet'te Buharlı Gemiler

Sanayi devrimi ile başlayan buhar gücüne dayanana gemiler üretilmeye başladı. Buharlı geminin kaşifi John Fitch isimli bir kişi idi. Ardından Robert Fulton tarafından yapılan buharlı gemi saatte 8 kilometre hız yapabiliyordu.²⁸⁴ Buharlı gemilerin keşfedilmesi ve Sanayi Devrimi'nin gelişmeleri arasında kurulan bağlantı ile ham maddeler sanayi bölgelerine taşınmış ardından buralarda işlendikten sonra pazar bölgelerine nakledilmiştir. Bu nakletme işlemi için ulaşım ve taşımacılık aracı olarak buharlı gemilerin kullanımı önemli rol oynamıştır. Büyük miktarda ürünün ekonomik olarak taşınması ile sanayi gelişmeleri hızlanmıştır. Buharlı gemilerin kullanıma başlanması ile Osmanlı Devleti limanlarına gelen gemilerde olmuştur. Osmanlı Devleti ilk olarak 1820 yılında buharlı gemi ile tanışmıştır.²⁸⁵ Ardından buharlı gemiler kullanılarak oluşturulan işletmeler ortaya çıkmaya başladı. Osmanlı Devleti buharlı gemilerin yapımına girişmiş ancak bütün malzemeleri Avrupa ülkelerinden getirtilip montajı yapılmaktaydı ve bunlar donanmanın gücünü arttırmayı amaçlayan askeri gemilerdi. Osmanlı Devleti hem buharlı gemilerin malzemelerini üretecek sanayiye sahip değildi hem de bunları yapacak elemanlara sahip değildi.

İngiltere'den Osmanlı ülkesine 1800'lerin ilk çeyreğinde getirilen ilk buharlı gemi II. Mahmut tarafından satın alınmış ve padişah tarafından binilmiştir.²⁸⁶ Buharlı gemilerin ülkeye giriş yapmasının ardından donanımlı teknik eleman ihtiyacı hasıl olmasına mukabil eğitim verecek faaliyetler gündeme gelmiştir. Tersanede yeni nesil gemiler için çalışmalar başlamıştır. Avrupalı girişimcilerin Osmanlı sularının da taşımacılık faaliyetlerine soyunmalarının ile 1850 senesinde Boğaziçi'nde İstinye ve İstanbul arasında bir tane buharlı gemi çalışmaya başlamıştır.²⁸⁷ Ardından Boğaziçi'nde de 1800'lü yılların yarısına gelmeden Fevaid-i Osmaniye Kumpanyası

²⁸⁴ M.Orhan Kızıldemir, İlk Buharlı Geminin Türkiye'ye Gelişi ve Türk Deniz Ticareti Resmi ve Özel Kuruluşlar, İstanbul, Tds Yayınları, 1992, s.20.

²⁸⁵ Kızıldemir, İlk Buharlı Geminin Türkiye'ye Gelişi ve Türk Deniz Ticareti Resmi ve Özel Kuruluşlar, s. 21.

²⁸⁶ Kızıldemir, İlk Buharlı Geminin Türkiye'ye Gelişi ve Türk Deniz Ticareti Resmi ve Özel Kuruluşlar, s.22

²⁸⁷ BOA., İrade, Dahiliye, No: 14062.

kurulmuştur.²⁸⁸ Eser-i Hayr isimli bir vapur İstanbul Boğazı'nda taşımacılık faaliyetleri yürütmeye başladı.²⁸⁹

Şirketi Hayriye işletmesi kurulup Boğaziçi'nde seferlere başlamasıyla Tersane tarafından işletilen oldukça kârlı bir yatırım olan vapurların işlemesi İstanbul'un denize kıyısı olan diğer semtleri Kadıköy ve Yeşilköy hatlarına kaydırılarak seferlerine devam etmiştir. Bu şirketin adı ilerleyen dönemde Sultan Abdülaziz'e atfen İdare-i Aziziye adını almıştır. İşletme Kadıköy ve Adalar seferlerinin yanı sıra Galata Köprüsünden Yeşilköy'e gitmekte ve yol güzergâhını Kumkapı, Samatya, Bakırköy olarak belirlemektedir. İdare-i Mahsusa isimli taşımacılık şirketi 1908 senesinden sonra Seyr-i Sefain İdaresi ismini alarak seferlerine devam etmiştir. I. Cihan Harbi'nden hemen önce Fransa'dan pervaneli gemiler alarak Anadolu yakasında işletmeye başlayan şirkete ahalinin tepkisi olumlu olmuştur.²⁹⁰

1911 senesinde Galata Köprüsünden Haydarpaşa'ya ve Kadıköy'e 22, Adalar'a 12, Moda-Fenerbahçe ise günde 6 sefer yapılmaktaydı, Galata Köprüsünden sefere başlayan vapur Kadıköy'e 20 dakikaya varmaktaydı, yine Galata Köprüsünden başlayarak Kadıköy üzerinden Adalar'a 80 dakikada varmakta idi.²⁹¹

3.2.1. Haliç Vapurları Şirketi

Haliç bölgesinde deniz taşımacılığı için ilk girişim 1856 yılında gerçekleşmiş ve Haliç-i Dersaadet Şirket-i Hayriyesi isimli bir şirket kurularak kendisine 25 yıl imtiyaz hakkı verilmiştir.²⁹² Şirkete, Galata Köprüsü'ne kadar yolcu taşıma hakkı tanıdığı ki bir nevi Haliç'in içinde kullanılacak vapurlar işletme hakkı tanınmıştır. Şirketin vapurlarının ana merkezi Hasköy İskelesi olacaktır.²⁹³ Şirket küçük vapurlarla Haliç kıyılarında yolcu taşımıştır. Şirkete bahşedilen imtiyaz süresinin 20. yılında 10 yıllık yeni bir imtiyaz hakkı tanınmıştır.²⁹⁴ Şirket 8 vapuru bünyesinde

²⁸⁸ Ali İhsan Gencer, Türk Denizcilik Tarihi Araştırmalar, İstanbul, 1996, s. 110.

²⁸⁹ Ercüment Kuran, XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı, Çağını Yakalayan Osmanlı, yay. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, İstanbul, 1995, s. 159.

²⁹⁰ Vahdettin Engin, Osmanlı'da Ulaşım, İstanbul, 2013, s. 160.

²⁹¹ Vahdettin Engin, Osmanlı'da Ulaşım, İstanbul, 2013, s. 161.

²⁹² BOA. Y.EE. 91/56

²⁹³ Ali İhsan Öztürk, I. Dünya Savaşı Yıllarında Bir Sivil Toplum Girişimi Öyküsü: Haliç Vapur Ücreti Zammına Halkın Tepkisi, s. 232

²⁹⁴ Düstur, Tertip, 1, C. 4, s. 506.

bulundurabilecekti. Haliç kıyılarındaki ahalinin isteğine göre vapur sayısı arttırılabilecektir. Yaz ve kış aylarında uygulanacak tarifeler önceden ahaliye ilan edilecektir.²⁹⁵ Vapur hatlarının tarifesi ise şu şekilde olacaktır. Galata Köprüsü'nden hareketle Yemiş İskeleyi'ne uğrayarak, Ayakapusu'na kadar gidecek olan vapur 20 para, Eyüp ve daha ileri iskelelere giden vapurlar yolculardan 40 para alacaktır.²⁹⁶ Şirkete, Şura-yı Devlet tarafından er ve erbaş, askeri ve sanayi öğrencilerinden 10 para alınması teklif edilmiştir.²⁹⁷

1897 senesinde Haliç Vapur Şirketi'nin taşıdığı yolcu sayısı yıllık olarak 8.8 milyon olmuş ve bu taşımanın karşılığında 4.9 milyon gelir elde etmiştir.²⁹⁸ Şirket-i Hayriye ile aynı dönemde aynı yolcu sayısını yakalasa da gelir olarak gerisinde kalmasının nedeni tarife fiyatları arasındaki farktan dolayıdır. 1897 senesinde İstanbul şehir içi ulaşımındaki şirketler arasında 3. sırada kendisine yer bulmuştur.²⁹⁹

1909 senesinde şirketin şartnamesinde düzenlemeye gidilerek en düşük taşıma ücreti 30 kuruş olarak güncellenmiştir.³⁰⁰ 1911 senesinde şirket bünyesinde 12 vapur bulundurmuş ve bu vapurlarla yıllık olarak 8 milyon başkentliyi taşımıştır.

1914 senesinde şirketin taşıma ücretine zam yapmasının önünü açacak bir karar yayınlanmasının ardından şirket % 33'lük bir zam yaparak ahalinin tepkisini çekmiştir, şirketin zam yapmasının dayanağı ise I. Cihan Harbi olmuştur.³⁰¹ Şirketin bu zammı yapmasının üzerine Haliç ahalisinin önde gelenleri Dahiliye Nezaretine bir dilekçe göndererek şirketin usulsüz şekilde zam yaptığını bildirmişlerdir. Nezaretin şirkete zammı geri çekmesi üzerine bir yazı gönderilir ve zam geçici olarak askıya alınmış olur.³⁰²

²⁹⁵ Düstur, Tertip, 1, C. 4, s. 506

²⁹⁶ Düstur, Tertip, 1, C. 4, s. 506

²⁹⁷ BOA. MKT.MHM. 454/72.

²⁹⁸ Vedat Eldem, Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, İş Bankası Yayınları, Ankara, 1970, s. 171.

²⁹⁹ Vedat Eldem, Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, İş Bankası Yayınları, Ankara, 1970, s. 171.

³⁰⁰ Düstur, C.2.

³⁰¹ BOA. DH. İD. 197/24.

³⁰² BOA. DH. İD. 197/24.

Haliç Vapur Şirketi'nin imtiyaz hakkı 1913 senesinde İtalyan bir şirkete verilmiştir. Cumhuriyetin ilanından sonra millileşen şirketlerden olan Haliç Vapur Şirketi 1941 senesinde Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğüne devredilmiştir.³⁰³

3.3. Dersaadet'te Modernleşen Deniz Ulaşımı: Şirket-İ Hayriye

İstanbul Boğazı çevresinde genişleyen mahalle ve köylerinde yaşayan insanların merkeze daha kolay ve daha ucuz bir şekilde taşınması için bir toplu ulaşım aracına ihtiyaç duyulmuştur. Boğaz'da yolculuk yapılabilmesi için kayık veya yeni nesil buharlı vapurlar kullanılmak durumunda olup ancak vapurlar her iskeleye sefer düzenlememekteydi. İstanbul, deniz ulaşımı açısından oldukça elverişli bir yapıya sahip ve gerekli yatırımlar yapılması durumunda şehir deniz yolu vasıtasıyla birbirine yaklaşabilecekti. Osmanlı Devleti, Avrupa dünyasında meydana gelen ilmi ve teknolojik yenilikleri yakından takip etmesine karşılık bunları araştırarak kendi topraklarına tatbik etmiştir.

3.3.1. Şirketin Kuruluş Safhası

Şirket-i Hayriye, Osmanlı Devleti'nin ilk anonim şirketi olma özelliğini taşımaktadır. Arşiv belgelerinden öğrendiğimiz bilgiler ışığında Abdülmecid Han tarafından şirketin teşkil edilmesine dair irade 30 Eylül 1850 günü onaylanmıştır.³⁰⁴

Şirket-i Hayriye, Sadrazam Mustafa Reşit Paşa'nın istek ve yardımları ile kurulan bir proje olup, Keçeçizade Fuat Paşa ile Ahmet Cevdet Paşa'nın da öneri ve planları da dikkate alınmıştır. Şirketin imtiyaz süresi ilk etapta 25 yıl olarak belirlenmiştir. Ardından bu imtiyazın 1888 senesinde 10 yıl daha uzatılması gündeme gelmiştir, 1903'de ise 50 sene daha uzatılır. Şirketin ilk etapta yedi gemi ile faaliyete başlaması bunların 5'i Dersaadet'te insan nakli için kullanılması kararlaştırılmıştır. Şirket, Boğaz çevresine doğru büyüyen ve artan nüfusun daha kolay ulaşım sağlaması ve yazlık kışlık kavramını bitirerek yıl boyu Boğaz çevresinde konaklamanın mümkün olmasını sağlamayı kendisine gaye edinmiştir. Şirketin sermayesi kuruluş safhasında 45.000 lira olup 30 liralık 1500 hissedenden oluşmaktaydı.³⁰⁵ Şirketin hisselerini alanlar

³⁰³ Pirelli Ansiklopedisi, "Deniz Yolları İşletmeciliği", C. 64, 1978.

³⁰⁴ BOA. İrade, Dahiliye, No:13077.

³⁰⁵ Ali Akyıldız, Şirket-i Hayriye, İslam Ansiklopedisi, c. 39. s. 201.

arasında Abdülmecid, Valide Sultan Bezmialem, Galata zenginleri, devlet erkanından kişiler ve Avrupalı yatırımcılardır.³⁰⁶

Şirket-i Hayriye kuruluşunda oluşturulan nizamname ile ilerleyen yıllarda bazı maddelerinde düzeltmeler olarak devam etmiştir. Şirket-i Hayriye'nin işletildiği dönem süresince uygulanan hususlar şu şekilde idi.

Şirket-i Hayriye içinde istihdam edilecek kişiler Osmanlı ahalisinden olacaklardır.

Şirket-i Hayriye tarafından işletilen vapurlar Galata Köprüsündeki iskelelerden yolcu alıp indireceklerdi.

İhtiyaç hasıl olur ise Üsküdar-Sirkeci hattında bir de arabaları taşıyacak vapur tahsis edilebilecektir.

Vapurların çalıştırılması için gerekli olan kömür eğer başka bir ülkeden alınacaksa gümrük vergisinden muaf olacaktır.

Şirket bünyesinde vapurları kullanmak için Bahriye Nezareti'nden alınmış diplomaya sahip kaptanlar görev alacaklardır ayrıca yeterli sayıda makinist, memur, tayfa gibi görevli bulundurulacaktır.

Hava muhalefeti bulunan günlerde veya saatlerde vapurların denize açılmasına izin verilmeyecektir.

Vapurlarda olduğu gibi iskelelerde de kadınların ayrı bir salonu bulunacaktır.

Kış aylarında vapurların içinde soba yakılacak ve aydınlatması sürekli çalışacaktır.

Vapurlarda yolcuların kullanabileceği bir kahve ocağı bulundurulacaktır.

Büyükdere ve Beykoz güzergahında arabaları taşıyan bir vapur olacak ve her iki bölgeye de bu vapura uygun iskele inşa edilecektir.³⁰⁷

³⁰⁶ Haydar Kazgan, Galata Bankerleri, Tarihçi Kitapevi, İstanbul, 2006, s. 49.

³⁰⁷ BOA., A.DVN.MKL., 59/71.

3.3.2. Şirketin İşletilmesi

Şirket-i Hayriye, Boğazda işletilmeye ilk başladığı dönemde vapurların yanaşacağı bir iskele bulunmuyordu ve yolcular zor şartlar altında vapura kayıklarla taşıyorlardı. İstanbul Boğazı teknik olarak vapurlara hazır olmadan seferler başlayınca bir takım sorunlar oluşmuştur. İskelelerin olmaması ve sefer saatlerinin belirlenip ahaliye ilan edilmemesi, iskele olmadığı için bekleme alanlarının mevcut olmaması böylesine önemli bir projenin ilk eksiklikleri olmuştur. İstanbul ahalişi kayıklarla daha zor şartlar altında seferlere çıkmış olmanın yanında vapurların bu sorunları karşılayabilecek bir cazibesi mevcuttu. Vapurlar daha güvenli ve büyük yapıları, insanlar rahat içinde gidecekleri yere gidiyorlardı kayıklarda can güvenliğinin yanı sıra küçük olmasından dolayı insanlar birbiriyle temas halinde kalmakta idi. İstanbul halkı teşkilatı itibari ile de olumlu bir hava estiren isminden mütevellit hayırlı bir iş olarak görülen Şirket-i Hayriye vapurlarını kolayca benimsediler. Kayıkçılar vapurların kendi çalışma ortamlarını bozduğu ve ahalinin kayık yerine vapura rağbet göstermesinden oldukça şikayetçilerdi. Kayıkçılar vapurların işletilmesine olan öfkelerini vapurların hareket alanlarını kısıtlamaya çalışarak, vapurlara çeşitli maddeler atarak ve el kol hareketi ile bağırarak göstermeye çalışmışlardır.³⁰⁸

Şirket-i Hayriye, İstanbul Boğazı'ndaki ilk seferini Anadolu yakasının o dönem için en önemli noktası olan Üsküdar'a yapmıştır. Üsküdar sahili bölgenin en işlek noktası olması sebebiyle vapurun işlemeye başlaması kalabalığı daha da artmıştır.

Şirket-i Hayriye, başkente getirttiği vapurları işletmesi için mültezimlere verirdi. Bu mültezimler şirkete belli bir ücret ödemekteydiler. 1854 yılında Ermeni asıllı Antuan Kalcıyan ile Agop Bilezikçiyan isimli şahıslara altı senelik bir işletme hakkı verilmiştir.³⁰⁹ Şirket ile mültezimler arasında yapılan sözleşmeye göre gemiler sadece Boğaziçi bölgesindeki iskelelerde çalıştırılacaktır. Şirket İstanbul kıyılarına vapur işletmeciliğine dair iskeleler inşa edecek ancak bunların kullanımı sırasında bakım ve onarımlarını mültezimler karşılayacaklardır. Vapurlar işletmeci tarafından tamir

³⁰⁸ Eser Tutel, Şirket-i Hayriye, İstanbul, İletişim Yayınları, 1994, s. 29.

³⁰⁹ Eser Tutel, Şirket-i Hayriye, İstanbul, İletişim Yayınları, 1994, s. 27.

edilecek ve herhangi bir kaza sonucu oluşacak hasar, durum tespit raporunda gemi görevlilerinin ihmali olur ise yine işletmeci tarafından karşılanacaktır.³¹⁰

Vapurların kontrolü için mültezim tarafından İngiltere’den gemicilik alanında başarılı olan bir görevli tahsis edilecektir. Mültezim tarafından işletilen gemiler her ay temizlik ve bakımı için iki gün sefere çıkmayacaktır. Mültezim tarafından işletilecek gemilerin görevlileri üniforma giyeceklerdir ve bu görevlilerin ücretlerini işletmeci karşılayacaktır. 19. yüzyıl İstanbul’unda Müslüman kadınlar için toplu ulaşım araçlarında ayrı bir bölge olması geleneği vapurlarda da göz önüne alınmıştır. Mültezim, şirket tarafından belirlenen tarifenin dışında ahaliden fazla ücret talep etmeyecektir. Mültezimin şirkete ilk etapta ödemekle yükümlü olduğu ücret 5500 altındı, takip eden 6 ay sonrası içinde 2500 altın, işletmenin verildiği tarihin yıl dönümünde ise 10.500 altın ödenmesi üzerinde anlaşılmıştır.³¹¹

İşletme sahipleri yukarıda belirtilen sözleşmenin ağırlığının farkında olup vapurların Boğaziçi’nde işletilmesini bir yıl gibi kısa bir süre yürütebildiler. Ardından 1855 senesinde sözleşme iptal edilerek, işletme Ticaret Nezareti bünyesinde oluşturulan Hissedarlar Meclisi’ne devredilmiştir.³¹²

Şirket-i Hayriye, İstanbul halkının vapurlara olan yoğun talebi üzerine 1857 senesinde yeni gemiler almak durumunda kaldı. İngiliz John Robert White gemi şirketinden 60 beygir gücünde, iki silindirli yandan çarklı ahşap gemiler alınmıştır.³¹³ Vapurların hava muhalefetine karşı iskeleden aşırı insan yükü ile çıkmaması kararlaştırılmıştır. Buna göre Sarıyer’den aşırı rüzgârlı havalarda 600 kişiden fazla insan alması yasaktı.³¹⁴

1858 senesine gelindiğinde şirket, Dersaadet halkına hizmet vermeyi sürdürmüştür. Osmanlı Devleti, Kırım Savaşı nedeniyle ekonomik olarak zor durumda kalmış olmasına rağmen şirket 8.5 milyon gelir elde etmiştir. Böylece yeni vapurlar alınması

³¹⁰ Eser Tutel, Şirket-i Hayriye, İstanbul, İletişim Yayınları, 1994, s. 32.

³¹¹ Ali Akyıldız, Şirket-i Hayriye, İslam Ansiklopedisi, c. 39. s. 201.

³¹² Ali Akyıldız, Şirket-i Hayriye, İslam Ansiklopedisi, c. 39. s. 201.

³¹³ Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 31.

³¹⁴ Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 32.

gündeme gelmiştir. Artan yolcu sayısını karşılayabilecek yeni vapurlar yine İngiltere’de inşa edilmiştir.³¹⁵

1861 senesinde Sultan Abdülaziz’in tahta geçmesi ile Osmanlı Devleti’nin denizciliğe yaklaşımı değişerek ordunun denizcilik koluna önem veren padişah sayısal olarak önemli bir gemi alımına girişmiştir. Şirket-i Hayriye’yi de takdir edilecek bir oluşum olarak nitelendirir.³¹⁶

Şirket 1870 senesinde filosunu artırmaya devam ederek Azimet, Selamet, Rahat ismini verdiği 3 gemi daha almıştır. Gemi alınmalarına karşılık İstanbul ahalisinin talepleri karşılanmış ve 1880-90 arasında yolcu sayısı yıllık 8.622.465 ayrıca takip eden 10 yıl içinde de yolcu sayısı 9.585.831 kişi olarak tespit edilmiştir.³¹⁷ 1906 senesinde yolcu sayısı 12.028.405 kişi olmuştur. Aynı yıl şirketin yolculardan kazandığı tutar 155.699.56 lira, gideri ise 125.027.91 lira olmuştur.³¹⁸ 1912 senesinde İstanbul’da boğazda vapurla seyahat edenlerin sayısı günlük 49.000 kişi olmuştur.³¹⁹

Şirket-i Hayriye’den bahsederken suhuletin tasarlayıcısı ve Şirket-i Hayriye müdürü Hüseyin Haki Efendi’yi anmamız isabetli olacaktır. Hüseyin Haki Efendi döneminde şirket vapur sayısını artırmış ve gelirlerini katlamıştır. Bizzat kendisinin tatbik ettiği gemileri İngiltere’de yaptırtarak İstanbul ahalisinin kullanımına sunmuştur. İstanbul’da günümüzde işlemekte olan arabalı vapurunun mimarlarından birisi de Hüseyin Haki Efendi idi. Hüseyin Haki Efendi tarafından şirket bünyesinde sefer yapan vapur sayısı 15 civarından 40’a ulaştırılmıştır.³²⁰

Hüseyin Haki Efendi müdürlük görevini bırakmasının ardından şirket itibar kaybı yaşamış ve Sadrazam Yusuf Kamil tarafından tekrar göreve gelmesi için ikna edilmiştir.

³¹⁵ Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 35.

³¹⁶ Vahdettin Engin, Osmanlı’da Ulaşım, İstanbul, 2013, s. 163.

³¹⁷ Fatma Şensoy, Şirket-i Hayriye: Osmanlı Boğaziçi Taşımacılık Şirketi, Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi, Eylül 2018, s. 239-279.

³¹⁸ Fatma Şensoy, Şirket-i Hayriye: Osmanlı Boğaziçi Taşımacılık Şirketi, s. 239-279.

³¹⁹ İlhan Tekeli, İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2010, s. 25.

³²⁰ Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 36.

Hüseyin Haki Efendi, İskender Efendi ve Mehmet Usta birlikte tasarladıkları eşya ve araba taşımacılığı amacına hizmet edecek bir gemi idi. Arabalı Vapur olarak bildiğimiz bu gemi iki yöne doğru da hareket edebilmekte ve iki yönde de açılıp kapanan birer kapağı bulunmaktaydı. Altta hayvanlar, arabalar, eşyalar taşınmakta üstte ise insanlar taşınmaktaydı. Gemicilik alanında öncü olan ülke İngiltere'ydi ve dönemin iyi gemileri bu tezgâhlarda üretilmekteydi. Hüseyin Haki Efendi çizilen modeli Maudslay Sons And Fields şirketine göndererek yapılmasını sağlamıştır.³²¹ Suhuletin fiziksel özellikleri ise şu şekilde idi. Ağırlığı 555 ton, uzunluğu 46 metre, genişliği 8.5 metre olup saatte 11 km hıza ulaşabilmekteydi. 1872 senesinde İstanbul ahalisinin kullanımına sunulan arabalı vapur olumlu faaliyetlerine müteakip aynı şirkete bir adet daha yapılması için istek gönderilmiştir. Yapılan bu Suhuletler 90 yıl kadar hizmette kalmış ve 20. yüzyılında ikinci çeyreğine kadar İstanbul Boğazı'nın her iki yakasına da arabaları, eşyaları, hayvanları ilerleyen dönemde de otomobilleri taşımıştır. Hüseyin Haki Efendi, 7 Ocak 1895 tarihinde vefat etmiştir. Hüseyin Haki Efendi tarafından İstanbul'a kazandırılan bu önemli deniz taşıtı ve modern denizcilik tarihimizin ilk şahsiyetlerinden olmasından dolayı 1911 yılında hizmete giren 69 numaralı vapura Hüseyin Haki Efendinin ismi verilmiştir. Ardından vapur el değiştirince ismi de değişmiştir. Ancak 20. yüzyılın ikinci yarısında yeni yapılan bir vapura tekrar Hüseyin Haki Efendi ismi verilmesine karşın vapurun görev süresi dolunca ismi de başka vapura verilmemiştir.³²²

19. Yüzyılın sonlarına doğru Kırım savaşıdan dolayı devlet tarafından basılan paralar, kaimenin değerini düşürmüş ve bu durum karşısında şirketin biletçileri ahaliden fazla ücret istemişler veya sikke talep etmişlerdir. Bu durum karşısında tepki gösteren ahaliyle biletçiler arasında tartışmalar ortaya çıkmıştır. Ahaliden kimseler fazla ücret vermek istememiş dolayısıyla şirketi protesto etmişlerdir. Şirketse kaimenin değerinin düşmesini bahane ederek taşıma ücretlerine zam yapmıştır. Padişah tarafından zammın geri çekilmesi istenmişse de şirket zam yapmadığı taktirde taşımacılık faaliyetlerini durduracağını, vapurların çalışamaz hale geldiğini açıklamıştır. Ahali ve şirketi orta noktada buluşturacak bir kararla, şirketin

³²¹ Eser Tutel, Şirket-i Hayriye, Popüler Tarih, Mart 2001, s. 52-55.

³²² Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 37.

tazminat olarak gösterdiği ve 400'lük kağıt paraya karşılık 1 Lirayı % 3 faizle zamdan vazgeçirmeye çalışılmıştır.³²³

3.3.3. Lloyd Sigortası

Şirket-i Hayriye'nin 1855 senesindeki tüzüğünde bulunan Lloyd Sigorta Kurumu'nun şartlarına uygun şekilde vapurların inşa edilmesi ve her vapurda Lloyd Sigortası belgesinin bulundurulması zorunluluğu vardı.³²⁴ Bu belge gemilerin güvenliğinin tam olduğunu gösteren bir belgedir. Şirket-i Hayriye'nin tüzüğünde belirtilen ve gemilerin her sene Tersane-i Amire'de kontrollerinin yapılması zorunlu tutulmuştur.

1908 senesinde şirkete ait bir vapurun yanması ve bir vapurunda hasar görmesi sonucu Lloyd Sigorta Kurumu ile Şirket-i Hayriye arasında anlaşmazlık ortaya çıkmıştır.³²⁵

3.3.4. Şirket-i Hayriye Vapurları

Şirket-i Hayriye'nin kurulmasından itibaren kullandığı vapurların isimleri, bunların kullanım sürelerini ve yapıldığı tezgâhı anacağımız bu bölümde vapurlar hakkında fikir sahibi olunması amacı taşınmıştır.

İngiltere menşeli John Robert White şirketi tarafından yapılan Beylerbeyi, Beşiktaş, Göksu, Tarabya, Rumeli, Tophane vapurları ahşap ve yandan çarklı olup 1854 ile 1864 yılları arasında İstanbul ahalisine hizmet vermiştir.³²⁶

İstinye, Kandilli, Anadolu ve Bebek vapurları da yine aynı şirket tarafından yapılarak Bebek vapuru hariç kullanım süreleri 1857-1864 yıllarını kapsamaktaydı, Bebek vapuru ise bir yıl kullanıldıktan sonra hizmet teknesi haline dönüştürülmüştür.

Biraz daha konumuzu kapsayan yıllara 20. yüzyılın başlarında İstanbul'a hizmet veren vapurlara baktığımızda ise; Galata Vapuru 1860 yılında hizmete başlayarak 1902 yılına kadar kullanılmıştır. Bahariye Vapuru, 1865 yılından 1905 yılına kadar

³²³ BOA. İ.DH. 63655/26.

³²⁴ Fatma Şensoy, Şirket-i Hayriye: Osmanlı Boğaziçi Taşımacılık Şirketi, 239-279.

³²⁵ BOA. HR. SFR, 584/55.

³²⁶ <http://www.sehirhatlari.istanbul/tr/kurumsal/gundelik-hayatta-sirket-i-hayriye-472.html>

faaliyette bulunmuştur. Asayiş Vapuru ise 1865 yılında başladığı görevini 1914 yılına kadar sürdürmüştür. Terakki Vapuru, 1865 tarihinde seferlere başlamış ve 1914 yılında kullanımını tamamlamıştır. Azimet Vapuru, 1870 senesinde başladığı taşımacılığını 1911 yılında sona erdirmiştir. Rahat Vapuru, 1870'ten 1914 yılına kadar İstanbul ahalisinin hizmetinde bulunmuştur. Selamet Vapuru, hem ordu tarafından kullanılan hem İstanbul Boğazı'nda kullanılan bir gemiydi, 1870 ve 1902 yılları arasında İstanbul için görev yapan gemi 1915 senesinde ordu da görev alan gemi aynı yıl batırılmıştır. Seyyale Vapuru ise 1903 senesinde İskoçya'dan sipariş edilmiş ve 1924 senesine kadar hizmet vermiştir. Resan Vapuru, 1895 yılı ile 1916 yılları arasında faaliyette bulunmuştur. İntizam Vapuru, 1894 ve 1916 yıllarında İstanbul halkının hizmetinde bulunmuştur. İkdam Vapuru, 1894-1916 yılları arasında taşımacılık görevini üstlenmiştir.³²⁷

Yukarıda belirtilen vapurların hepsi ahşap ve yandan çarklı modellerden ibaret olup bazıları İskoç bazıları İngiliz şirketleri tarafından yapılmıştır. Döneminin önemli şirketlerine inşa ettirilen bu vapurlar İstanbul ile adeta özdeşleşmiş bir parçası haline gelmişlerdir. Ahşaptan yapılan ve yandan çarklı olan modellerin isimlerini ve ifa ettikleri görev sürelerini andığımız bölümden biraz daha modernize olmuş ve sac maddesinin kullanıldığı aynı zamanda da İngiltere'den getirtilen bütün maddeleri İstanbul Hasköy'de birleştirilen modellerin isimlerini de anmamız yerinde olacaktır. Şirket-i Hayriye'nin, başkent İstanbul'da işlettiği uskurlu yani pervaneli vapurları da mevcuttu. Tarz-ı Nevin Vapuru, 1903 yılında İskoçya'dan sipariş edilmiş ve 1903 yılından 1966 yılına kadar seferlere iştirak etmiştir. Süreyya Vapuru ise 1905 senesinde başladığı görevini 1967 senesinde tamamlamıştır. Şihap Vapuru, 1905'te faaliyete sokulmuş 1965 senesinde de görev süresi bitmiştir. İnşirah Vapuru, 1905 ve 1964 yılları arasında İstanbul halkının hizmetinde bulunmuştur. İnsibat Vapuru, İngiltere'den alınan bu gemi 1905 yılından 1963 senesine kadar kendisine verilen taşımacılık görevini yerine getirmiştir. Mirgün Vapuru, 1881 Hasköy tezgahından çıkarak 1910 yılına kadar seferlere katılmıştır. İşgüzar Vapuru ile 1881 ve 1930 yılları arasında İstanbul halkı taşınmıştır. Meymenet Vapuru, 1872 yılında başladığı görevini 1905 yılında tamamlamıştır. Kabataş Vapuru ise 1910 yılında alınarak 1938 yılına kadar yolcu taşımacılığında daha sonra ise arabalı vapur görevinde

³²⁷ <http://www.sehirhatlari.istanbul/tr/kurumsal/gundelik-hayatta-sirket-i-hayriye-472.html>

kullanılmıştır. Sarıyer Vapuru, İstanbul'da yapılmış bir gemi olmasının yanında şirketin kullandığı en uzun süreli gemilerden birisi olmuştur, 1938 yılında başladığı bu asli görevini 1983 senesinde tamamlamıştır. Kocataş Vapuru da gene aynı şekilde İstanbul'da üretilmiş ve 1937 senesinden 1983 senesine kadar faaliyetini sürdürmüştür. Rumeli Kavağı Vapuru, bir Alman yapımı olmasına müteakip kullanım süresi 1927 ila 1984 yılları arasında olmuştur.³²⁸

Tek pervaneli vapurlar gerek Almanya gerek Birleşik Krallık menşei şirketlerden alınmış olmasının yanında İstanbul Hasköy Tersanesinin de kıymetli katkıları ile montajlamasının yapılmasını ve vapurların bakım ve onarımlarını da üstlenmiştir. Tek pervaneli gemiler daha sağlam bir gövdeye sahip olduğundan mütevellit uzun yıllar İstanbul halkına hizmet etmişlerdir. Bu vapurlar Osmanlı Devleti döneminde satın alınan eserler olmasıyla birlikte Cumhuriyet dönemine intikal eden İstanbul mirasları arasında bulunmaktaydılar.

İstanbul iskeleleri arasında sefer yapan iki pervaneli vapurlardan 14 tane mevcuttu. İlerleyen zaman içerisinde gemicilikte çelik gövdeli gemilere geçilmiştir ve şirketin kar etmesi ile İstanbul halkının artan talebini karşılamak için daha bir sağlam olan modeller satın alınmıştır.³²⁹

İkili pervaneli vapurlar ise şu şekilde idi: Altınkum Vapuru, 1929 senesinde İskoçya'dan alınmıştır ve 1984 yılına kadar seferlere çıkmıştır.³³⁰ Halas Vapuru, 1914 yılında yine İskoç firması Fairfield Ship.Cop. şirketinden satınmış ve 1983 yılında kullanım süresi sona ermiştir. Ziya Vapuru, 1911 senesinde Fransız bir şirket tarafından alınmış ve 1983 senesinde ulaştırma hizmetini tamamlamıştır. Hüseyin Haki Vapuru, 1911 ile 1983 seneleri arasında kullanılmıştır. Güzel Hisar Vapuru, 1911 senesinde alınmış ve 1984 senesinde faaliyetini tamamlamıştır. Kalender Vapuru, 1911 başladığı taşımacılık görevini 1984 yılına kadar sürdürmüştür. Sarayburnu Vapuru, 1910 senesinden 1984 yılına kadar kullanılmıştır. Küçüksu Vapuru, 1910 senesinde alınmış ve 1975 yılına kadar İstanbul ahalisinin taşımacılık görevini üstlenmiştir. Sütluçe Vapuru, 1909 ile 1974 seneleri arasında kullanılmıştır. Hünkar İskeleyi, 1909 senesinde Fransa'dan alınmıştır ve I. Cihan Harbi sırasında

³²⁸ <http://www.sehirhatlari.istanbul/tr/kurumsal/gundelik-hayatta-sirket-i-hayriye-472.html>

³²⁹ Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 91.

³³⁰ <http://www.sehirhatlari.istanbul/tr/kurumsal/gundelik-hayatta-sirket-i-hayriye-472.html>

askeri faaliyetlerde bulunmuş ve 1915 senesinde kullanım dışı kalmıştır.³³¹ Sultaniye Vapuru, 1909 senesinde başladığı görevini 1916 yılında tamamlamıştır. Rağbet Vapuru, 1907 senesi ile 1916 senesi arasında görev almıştır. Kamer Vapuru, 1906 senesinde alınmış ve İstanbul Boğazında kullanılan ilk çift pervaneli vapuru olma görevini 1964 senesine kadar üstlenmiştir.³³²

Çift pervaneli vapurlar çelikten yapılmışlardı dolayısı ile hem sağladı hem sürati artmış bir modeldi. Çift pervaneli vapurlar Fransa, İngiltere, İskoçya gibi ülkelerden ithal edilmiştir. 20. Yüzyılın başında İstanbul ulaşımının modern bir yüzü olan bu çift pervaneli vapurlar uzun yıllar hizmet vermişlerdir. İstanbul'un deniz ulaşımına alıştığı bir dönemde kullanılan bu vapurlar ile otomobil ve tramvayın entegre olması ile şehrin her noktasına aktarma yardımı ile ulaşım sağlanması kolaylaşmıştır.

3.3.5. Şirket-i Hayriye İskeleleri

İstanbul Boğazı'nda vapurların işleyemeye başladığı dönemde bu denli büyük gemilerin yanaşacağı tarzda bir iskele bulunmuyordu.³³³ Vapurlar yolcuları kayıklar vasıtası ile iskeleye ulaştırmakta ve iskeleden yolcular yine kayıklara binerek vapurlara çıkıyorlardı. Böylece ahali zorlanmakta ve denize düşenler olmaktaydı. Bu anlamda yapılan ilk iskele Üsküdar İskelesi olmuştur. 1906 senesinde büyütülen iskele ile gayet modern bir şekilde yapılmıştır. Haydarpaşa İskelesi, Vedat Tek tarafından yapılmıştır. Mehmet Emin Bey tarafından çinilerle bezenerek süslenmiştir. 20. yüzyılın başında yapılan Osmanlı eserlerinden birisiydi. Kadıköy İskelesi, 1908 senesine gelindiğinde Kadıköy rıhtımı günümüzde ki görüntüsünü almıştır. İskeleye yanaşan ilk gemi Fevaid-i Osmaniye tarafından işletilen bir vapurdu.³³⁴ Günümüzde mimari güzelliği ve çini işlemesiyle boğazın önemli Osmanlı eserlerindendir. Beylerbeyi İskelesi, yapılan döneme ait bilgilere henüz ulaşamamasına rağmen vapurların yoğun olarak kullandığı bir iskele olmuştur. Ayrıca başkentin Anadolu Yakasında ki kullanılan diğer iskeleler ise şunlardır. Çengelköy, Kandilli, Anadolu Hisarı, Kanlıca, Çubuklu, Paşabahçe, Beykoz iskeleleri idi.³³⁵

³³¹ <http://www.sehirhatlari.istanbul/tr/kurumsal/gundelik-hayatta-sirket-i-hayriye-472.html>

³³² Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 92.

³³³ Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 134.

³³⁴ Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 135.

³³⁵ <http://www.sehirhatlari.istanbul/tr/kurumsal/gundelik-hayatta-sirket-i-hayriye-472.html>

Avrupa Yakasında ise Kabataş İskelesi, Boğaziçi'nde kara ulaşımı henüz gerçekleştirilmediği dönemlerde Anadolu'dan insanların vapurlarla geçtikleri iskeleler arasında en yoğun olanıdır.³³⁶ Oldukça geniş bir alana sahip olan iskele diğer ulaşım araçlarına olan bağlantıları ile önemli yer tutmaktadır. Beşiktaş İskelesi, 19. yüzyılın ikinci yarısının henüz başladığı yıllarda şirket iskeleyi ahşaptan yapmıştır. Kullanım süresi içerisinde birkaç kez tadilatattan geçen iskele 1884, 1908 ve nihayet günümüzde ki görüntüsünü alacak şekline 1913 senesinde kavuşmuştur. Ortaköy İskelesi, 1850'lerin başında ahşaptan yapılmıştır. Ardından 1889 senesinde tadilat görerek 1909 yılına kadar dayanmış ve aynı yıl baştan yapılmak suretiyle güçlendirilmiştir. 21. Yüzyıl başladığında restore edilerek faaliyetini sürdürmektedir. Bebek İskelesi, 1851 senesinde yapılmasına rağmen 1890 senesinde hem erkekler hem kadınlar için ayrı salonu bulunan bir iskeledir. İskele bir ilk olarak duvar saati kullanılan yer olmuştur. Ayrıca 1898 ve 1918 senelerinde tadilat görmüştür. Emirgan İskelesi, 1851 senesinde ahşap olarak yaptırılmıştır. 20. Yüzyılın başında şuan ki yerine yeniden ahşap olarak yaptırılmıştır. Avrupa Yakasında diğer iskeleler ise şunlardı: Sarıyer, Rumeli Kavağı, Kasımpaşa, İstinye, Yeniköy, Fener, Balat, Ayvansaray, Söğütözü, Eyüp iskeleleri vapurlara hizmet etmişlerdir. Şirket bünyesinde yapılan iskeleler ahşaptı ve bu ahşabın türü meşe ağacı olup ilerleyen yıllarda yıpranan iskelelerin tamire, onarıma muhtaç olmasına müteakip Beykoz Paşa Mandra Ormanları'ndan meşelerin temin edilmesi için izin verilmiştir.³³⁷ 1910 yılında Üsküdar, Boğaziçi, Harem ve Salacak iskelelerinde erkek ve kadınlar için ayrı ayrı olarak sağlam bir şekilde, rahatça vapurların beklenebileceği salonlar yapılmıştır.³³⁸

3.3.6. Şirket-i Hayriye Kaptanları

İstanbul Boğazı'nda teşekkül edilen vapur işletmeciliği ile kaptanlara, gemi tayfalarına, teknisyenlere de ihtiyaç hasıl olmuştur. Vapurları kullanacak kaptanlar genellikle Rum ahaliye mensup kişilerdi ve bunların büyük çoğunluğu Müslüman değildir.³³⁹ Şirket-i Hayriye, Dersaadet ahali için önemli bir yer tutmaktaydı.

³³⁶ Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 135..

³³⁷ BOA., MV. 199/130.

³³⁸ Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediye, C. VII, İstanbul, 1999, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, s. 3996.

³³⁹ Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 96.

Boğaziçi'nde kullanılan vapurların hava muhalefeti, boğaz akıntısı gibi zor durumlarda kaldığı seferler olmuştur ve kaptanlar böylesi meşakkatli bir işi layığıyla yerine getirmişlerdir. Kaptanların görevlerini yerine getirirken ahaliye karşı olan tutumları ve gemileri ustalıkla kullanmaları dönemin insanları arasında sohbet konusu dahi olmuştur. İnsanlar kaptanların akıntıya karşı yaptıkları manevraları birbirine aktarmaları ve bunların gazete, edebi eserlerde yer alması önemli görülen bir olay olsa gerektir. Kaptanlık vazifesi için İstanbul Boğazına hakim olunması gerekiyordu çünkü dip dalgalar, ters akıntılar vapurları savurabilirdi. Vapurlarda görev yapan kaptanlar işlerini oldukça sağlam yapmalarının meyvesini alarak Boğaziçi'nde vapurların karıştığı ağır kazalar yok denecek kadar az meydana gelmiştir. Denizcilik açısından zor şartların bulunduğu bir boğazda uzun yıllar görev yapan bir işletmenin vapurlarının büyük bir kazaya karışmaması kaptanın ve vapurda ki diğer görevlilerin kabiliyetlerinin bir sonucudur.³⁴⁰

Şirket-i Hayriye'nin ilk kaptanı Fransa vatandaşı olan Louis Goujon isimli bir şahsiyetti, yarım yüzyıla yakın şirket bünyesinde hizmet sunan Zaharaki ve ilk dönem çalışan Palas isimli kaptan İstanbul'un kıyılarında zigzag yapma özelliği ile nam salmıştır.³⁴¹ Şirket bünyesinde, ilerleyen yıllarda Türk asıllı kaptanlarda görev almıştır. Müslüman kaptanlar, Şirket-i Hayriye'de çalışmak istemeleri ve kendilerinin tam teşekküllü kaptan olduklarını, Gayrimüslim bazı kaptanların ise henüz ehliyeti olmadığı için istihdam edilmemesini talep etmişlerdir.³⁴² Bunlardan Salih, Mehmet, Eyüp, İshak, Hacı Mehmet, Hasan, Osman, Seyfeddin gibi isimler Boğaziçi'nde vapur kullanarak kaptanlık vazifesine vakıf olmuşlardır. Şirket-i Hayriye kaptanları görevlerini uzun süre ifa etmişlerdir. Denizcilik anlamında eğitimin dardı. Kaptanların maharetli olması sebebiyle uzun süreli görevler verilmiştir.³⁴³

Şirket-i Hayriye kaptanları sık sık Osmanlı Devleti tarafından nişan ve madalyalarla şereflendirilirdi. Kaptanların gösterdikleri maharetlerinin sonucunda insanlara iyilikleri dokunmasına devlet erkani kayıtsız kalmamıştır. Zoharya isimli kaptanın çıkan bir fırtına da 3 kişiyi kurtarması sebebiyle nişana layık görülmüştür.³⁴⁴ Beykoz

³⁴⁰ Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 97.

³⁴¹ Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 96.

³⁴² BOA., A.DVN., 153/17.

³⁴³ Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 97.

³⁴⁴ BOA., A. MKT.MHM., 449/89.

Tahrirat Katibi görevini ifa eden Ali Bey ve Şirket-i Hayriye’de kaptanlık görevinde bulunan Rıza Efendi’nin İstanbul Boğazi’nda kurtardıkları canlar için Tahlisiye Madalyası ödüllendirilmişlerdir.³⁴⁵

Şirket-i Hayriye kaptanları genellikle istihdam edildikleri yaş aralığı 25 ila 40 arasında idi. En üst seviye kaptanlar 1750-2000 kuruş arasında bir ücret almaktaydılar, ardından gelen kaptanlar ise 1250-1500 arası, en alt sınıf ise 800-1000 arasında bir ücret almaktaydılar. En üst seviye bir makinist 800 ila 1500 kuruş almaktaydı. Şirket vapurlarının görevlileri kendilerine ait kıyafetleri giymek zorundaydılar. Diğer önemli bir husus ise gemide çalışan tayfaların yüzmeyi ve kürek çekmeyi iyi derecede bilmesi elzem bir durumdu. Kaptanlar ön planda olsa da vapurların işlemesi ve İstanbul ahalisine iyi bir hizmet vermesi için geceleri lambaların yakılması, geminin temiz tutulması, gece seferlerinde önlerine çıkabilecek kayıkçıların uyarılması hep tayfanın işi idi.³⁴⁶

3.3.7. 20. Yüzyılın Başında Şirket-i Hayriye

İstanbul Boğazi’nda Şirket-i Hayriye bünyesinde çalışan vapurların modernizasyonuna 20. yüzyıl başlarında geçilmiş ve pervaneli vapurlar İngiltere, İskoçya gibi gemicilik alanında öncü olan tezgâhlardan sipariş edilmiştir. Pervaneli vapurların yolcu taşınan bölümleri ısıtmalı olmuş ve aydınlatma sistemi de devreye sokulmuştur. Şirket-i Hayriye 20. yüzyılın başlaması ile yıllık olarak 10 milyon yolcu sınırı aşmıştır. I. Cihan Harbi başlayana kadar 18 milyona ulaşan yolcu sayısı, savaşın başlaması ve vapurların orduya tahsis edilmesi ile tekrar 10 milyon bandına geriler. Savaşın sona vapur sayısında azalma ve İstanbul’un nüfusunun azalması sonucu yıllık ortalama 10 milyon civarı bir yolcu sayısı taşımacılığı yapılır.³⁴⁷

Köprüden kalkan vapurlar Kabataş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Bebek, İstinye, Büyükdere, Sarıyer, Rumelikavağı, Üsküdar, Beylerbeyi, Çengelköy, Kandilli, Anadoluhisarı, Beykoz, Anadolu kavağı gibi meskenlere yolcu taşımacılığı yapmaktaydı. Bu mahallerde yaz kış kalınmasını arzulayan şirket buralarda kurulu

³⁴⁵ BOA., DH.MKT., 73/32.

³⁴⁶ Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 99.

³⁴⁷ Levent Kaya Ocakaçan, Birinci Dünya Savaşı’nda Şirket-i Hayriye, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009, s. 53-54.

fabrikalara da sabah ve akşamları işçileri taşımaktaydı. Eyüp'te Feshane, Beykoz'da bulunan ayakkabı fabrikasına işçileri taşımaktaydı.³⁴⁸

Osmanlı Devleti, Şirket-i Hayriye'nin İstanbul halkına vereceği hizmet kalitesini arttırmak için bazı kolaylıklar sağlamıştır. Şirket-i Hayriye vapurlarının kalkacağı iskeleden ulaşacağı iskeleye ortalama bir süre içinde gidebileceğini hesaplamak ve sefer sırasında harcayacağı kömür miktarını ölçmek adına Seyrüsefer Kalemi adıyla bir bölüm kurulur. Osmanlı Devleti, şirkete damga vergisi olarak bildiğimiz vergiden ve vapurların işlemesi için yabancı ülkelerden alınacak kömür, gerekli aletler için gümrük vergisinden de muaf tutmuştur.³⁴⁹

Şirket, vapurların işlemesi için gerekli alet edevatı ithal etmekteydi. Öyle ki vapurların bakımlarını yapacak teknik elemanlar bile İngiltere vatandaşları idi.

Osmanlı Devleti'nin I. Cihan Harbi'ne girmesi ile başkentte kömür sıkıntısı ortaya çıkmıştır. Şirket İngiliz menşeli kömür kullandığı dönemde iç piyasada özellikle Batı Karadeniz'de çıkan kömürü göz ardı ederek dış piyasaya yönelmiş bunda gümrük vergisi ödememesinin ve İngiliz kömürünün daha kaliteli olmasının payı vardır. Savaş başladıktan sonra ise şirket iç piyasaya yönelerek yerli kömürü kullanma yolunda adımlar atmıştır. 1916 senesinde belediye tarafından şirkete gün içinde sürdürdüğü taşımacılık faaliyetlerini azaltması aksi takdirde kömür sıkıntısının artacağını hususunda bir uyarı yapıldı ancak şirketin kâr amacı gütmemesinden dolayı bu uyarıları dikkate almamıştır. Devletin ve şirketin içinde bulunduğu kömür krizi ulaşımını da etkilemiştir. Kömür yokluğu sebebiyle seferlerin neredeyse işlemez hale geldiği 1917 senesinde şirket göstermiş olduğu seferlere devam etme kararı ile Boğaziçi'nde vapurların sesinin kesilmesini engellemiştir. Kömür yokluğunun yanında vapurlarda kullanılan diğer gerekli levazımın bulunması da güçleşmiştir. Bunlar kereste, makine yağı, demir, sac gibi hayati öneme haiz levazımlardı ve bulunması oldukça güçleşmiştir.³⁵⁰ İşgal yıllarında İstanbul'un nüfusu artmış ve kömür sıkıntısının da olmasından dolayı ulaşım zorlukla yapılmıştır. Şirket-i Hayriye

³⁴⁸ Eser Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 107.

³⁴⁹ BOA., İ.HUS., 143/42.

³⁵⁰ Levent Kaya Ocakaçan, Birinci Dünya Savaşı'nda Şirket-i Hayriye, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009, s. 75-76.

vapurları ile asker taşınmış ve İstanbul'da görev yapan vapurlarda mekanik arızalar ortaya çıkmış dolayısı ile ulaşım yavaş yapılmıştır.

Vapurlarda bir edep erkan gösterisi olurdu. Birbirlerine oldukça nazik davranan İstanbul ahalisi bu sebepten dolayı vapurların geç kalkmasına bile neden olabiliirdi.

Osmanlı Devleti ile Şirket-i Hayriye arasında zam yapma konusunda sürekli bir fikir ayrılığı ortaya çıkmaktadır. Şirket harcamalarının karşılanamadığı ve kazanç sağlayamadığını savunmakta ise de devlet yetkilileri İstanbul ahalisine uygun şartlar altında hizmet sunma fikrinde olmuşlardır. Ancak şirketin haklı sebepleri bulunmasına karşın hükümet bir iki ay süren müzakereler sonucu yapılacak zamları kabul etmek durumunda kalmıştır.

Şirket-i Hayriye vapurlarında haddinden fazla yolcu taşınması, yoğun olan bazı hatlarda yolcuların bir an evvel binme istekleri sonucu vapura hücum etmeleri, binebilmek için çekilen kızağı beklemeden atlayanların bazılarının denize düştükleri de olmuştur. Vapurların iskeleye yanaşmadan atlayanlara şirket tarafından para cezası kesilmiştir.³⁵¹ Bundan mütevellit ahali tarafından tepki gösterenler olmuştur ve yetkililerde bu şikâyetlere kayıtsız kalmayarak şirket vapurlarında kapasitesinin üzerinde insan taşınmaması konusunda bir yazı yayınlamıştır.³⁵²

İstanbul Boğazı'nda taşımacılık faaliyetini hakkıyla yerine getiren şirketin 1913 senesinde yönetimden iskeleye kadar bünyesinde 887 kişi görev almaktaydı.³⁵³ Şirket çalışanları bazı zamanlarda çalışma şartlarının uygunsuzluğu veyahut ücretlerin azlığından dolayı grev girişiminde bulunmuşlarsa da bazı durumlarda kolluk kuvvetlerinin müdahalesiyle karşılaşmışlar, bazı durumlarda şirket zam yapmak durumunda kalmıştır.

Şirket bazı grupları indirimli taşımıştır. Bunlar öğrenciler ve askerler idi.³⁵⁴ Şirket-i Hayriye vapurlarını kullanarak okullarına giden öğrencilerden marka satın alınmasından vazgeçilerek, öğrencilerin giydikleri okul elbiseleri ve yakalarındaki

³⁵¹ BOA. DH.MKT. 2521/79.

³⁵² BOA. A.MKT.NZD. 186/42.

³⁵³ Ali Akyıldız, Şirket-i Hayriye, İslam Ansiklopedisi, c. 39. s. 202.

³⁵⁴ Ali Akyıldız, Şirket-i Hayriye, İslam Ansiklopedisi, c. 39. s. 202.

okul isimlerine göre muamele edilmesi kararlaştırılmıştır.³⁵⁵ I. Cihan Harbi esnasında Kızılay görevlileri ve hastalara da indirim uygulanmıştır. Şirketin paso ile taşıdığı yolcular vardı ki bunlar belli bir ücret ödediği takdirde aldıkları pasoyu vapura binerken göstermekteydiler. Şirket zor durumda bulunduğu savaş döneminde pasolara da zam yapma isteğinde idi. Şirket yolcu sayısının azaldığı bir dönemde bir de paso kullananların vapurlardan uzaklaşmasını göze alamamaktaydı. Şirket I. Cihan Harbi esnasında yapmayı göze alamadığı zammı savaşın sonunda iki kat oranında arttırması ahali tarafından tepki ile karşılanmıştır ve ahalinin bir müddet kayıklara binmesi zammın geri çekilmesine sebep olmuştur. Zamlara devlet memurları da tepki göstermişlerdir. Şirket vapurlarına bilet almadan ve ücret ödemedi binmek isteyen Şura-yı Devlet üyelerinden Kazım Bey bunun yanında vapurda bulunan ahaliyi zamlara karşı gelmeleri konusunda tahrik etmiştir. Kendisinin derhal uyarılması istenmiştir.³⁵⁶ Zam, maaşı belli bir miktarın üzerinde olan ahaliye uygulanmıştır ki bu da adaletsiz bir yöntem olmuştur. Şirket-i Hayriye tarafından vapur seferlerine zam yapılması sebebiyle devlet görevlisi olan ve işe gidip gelirken bu hatları kullanan memurlara günümüzde de verilen yol ücretine benzer bir ücret verilmesi gündeme gelmiştir.³⁵⁷

Mütareke döneminde, Şirket-i Hayriye vapurlarını özellikle akşam vakitlerinde kullanan Müslüman kadınların bazı sarhoş Rum efradından kimseler tarafından rahatsız edilmiştir. Hem bu durumun önüne geçilmesi hem de akşam vakitlerinde oluşan yoğunluğun azaltılması için şirket tarafından akşam postası seferinin yeniden işlemeye alınması ile bu iki sorunun ortada kalkacağı bildirilmiştir.³⁵⁸

Savaşın sona ermesiyle İstanbul'un Anadolu yakasında nüfusun artmaya başladığı ve vapurlar sayesinde artık kışın da ikamet edilebilen semtler olan Boğaziçi, Adalar, Haydarpaşa mahallerine sefer yapan vapurların artık talebe karşılık veremediği ve bir an evvel ordu için şirketten kiralanın vapurların iadesi ve hali hazırda kullanılan

³⁵⁵ BOA. MF.MKT. 119/64

³⁵⁶ BOA., ŞD. 1265/17.

³⁵⁷ BOA., MV. 213/61.

³⁵⁸ BOA., DH.EUM.AYŞ. 71/3.

vapurlarda da gerekli düzenlemeler yapılarak yolcu kapasitesinin artırılması talep edilmiştir.³⁵⁹

Şirket-i Hayriye vapurlarında denize düşme olaylarına sıkça rastlanır olmuştur. Bazı olaylarda ise intihar girişimi olduğu anlaşılmaktadır. Bazen iskeleye yanaşan gemilerden düşenler olmakla birlikte yoğunluktan dolayı inerken veya binerken kendini denizde bulanlar da mevcuttu. Ekim 1914 senesinde Anadolu İskelesi'nden ayrılan vapurda bulunan Şerafettin isimli bir şahıs kendini denize atmıştır.³⁶⁰

1920'lerde Boğaz çevresinin gelişmesi ve ahalinin yaz kış ikamet etmesi için bazı girişimlerde bulunulmuştur. Altinkum Plajı, Ortaköy'de Lido yüzme havuzu, Küçüksu Plajı, Sarıyer Canlı Balık Lokantası açılmıştır.³⁶¹ Yaz aylarının akşam vakitlerinde Halas veya Altinkum vapurlarıyla Boğaz çevresi, Yalova ve Çınarçık bölgelerine yemekli, eğlenceli seferler düzenlenmiştir.³⁶² Şirket-i Hayriye, Boğaz çevresine ev yaptıracak kişilerin inşaat malzemelerini ücretsiz taşımıştır ve 3 yıllık paso tahsis etmiştir.³⁶³ Boğaz çevresinde evi olup kiracı arayan kişilere yardımcı olmak için vapurlara ve iskelelere ücretsiz broşür bastırmış ve astırmıştır.³⁶⁴

Şirket-i Hayriye, 19. yüzyılın ortalarında başladığı İstanbul Boğazı'ndaki taşımacılık görevini 1945 senesinde Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne devrederek sona erdirmiştir.

3.3.8. Şirket-i Hayriye'nin Etkileri

Şirket-i Hayriye için 20. yüzyıl ilk çeyreğine kadar oldukça olumlu sonuçlar alınarak seferler yapılmış ve yolcu sayısı ile elde edilen gelirde artarak devam etmiştir. Şirket-i Hayriye'nin kurulmasında ki amaçlardan birisi olan Boğaz çevresinde ikamet eden insan sayısını artırma isteği de karşılığını vererek insanlar vapurların sürekli işlemesi ile artık yaz kış Boğaz çevresinde ikamet edebilmişlerdir. Osmanlı

³⁵⁹ BOA., DH.UMVM. 89/4.

³⁶⁰ T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Boğaziçi'nde Asırlık Seyahat Belgelerle Şirket-i Hayriye, İstanbul: İdo Yayınları, 2007, s. 226

³⁶¹ Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, "Şirket-i Hayriye", C. 7, s. 181-184.

³⁶² Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, "Şirket-i Hayriye", C. 7, s. 181-184.

³⁶³ Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, "Şirket-i Hayriye", C. 7, s. 181-184.

³⁶⁴ Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, "Şirket-i Hayriye", C. 7, s. 181-184.

Devleti'nde kentleşme olgusu 1850'lerden itibaren başlamıştır.³⁶⁵ Sanayi Devrimi ile artan şehirleşme dolayısıyla yeni bölgelerde yapılanmayı ortaya çıkarmıştır. İstanbul'a göç eden kırsal ahalisi kendilerine boğazın sırtlarında yeni mahalleler kurmuştur. Boğaz çevresinde artan nüfus ve bu nüfusun taşımacılık sorunu Şirket-i Hayriye ile çözülmek istenmiştir. Şirket-i Hayriye vapurlarıyla Anadolu yakasına geçen ahali kalabalık bir şekilde yolculuk etmek durumunda kalmıştır. Avrupa yakası kıyılarına giden vapurlar oldukça sakın şekilde seferlerini yapmıştır.

Şirket-i Hayriye vapurlarının kalabalık olmasını ve yolculuk etmenin zorlukları mizah dergilerinin konusu olmuştur. Bir vapurda aşırı yolcu bulunmasıyla beraber kaptanın yeni bir iskeleye yanaşması üzerine ahali "Ay oğul, yer yok diyoruz. Bacanın içi de doldu, işitmiyor musunuz?" şeklinde sitem eder halde tasvir edilmiştir.³⁶⁶ Üsküdar vapuru Galata Köprüsü'ne yanaştıktan sonra vapurdan koşarak inen bir kişi köprü üzerinde duran ahali tarafından çevrilir ve şöyle söyler: "Aman efendim! Ne bu hal? Bir kazaya mı uğradınız? Üstündeki elbiseleri yırtılmış olarak vapurdan inen şahısta "Hayır birader! Üsküdar vapurundan çıktım. Hele bin şükür bir yerim sakatlanmadı." Diyerek cevap verir.³⁶⁷ Elinde sopa ve ip üzerinde cambaz gibi yürüyen bir kişiyi gören İstanbul beyefendisi "Cambazlığa mı başladın?" diye bir soru sorar, ip üzerinde yürüyen kişi şu cevabı verir. "Hayır efendim! Şirket-i Hayriye vapurlarına inip binme talimi yapıyorum."³⁶⁸ Cevabını verir. Şirket-i Hayriye vapurlarının en kalabalığı Üsküdar seferini yapanlardı. Böylece kapasitesinin üzerinde yolcu taşıyan vapurlara karşı ahali tepki göstermekteydi. Vapurlara iniş, binişlerde kapılardan geçmekte diğer bir sıkıntıyı oluşturmaktaydı. Mizah dergilerine sadece vapurlardaki kalabalık konu olmuyordu. 1900'lere gelindiğinde ise vapurların eskimeye yüz tutması eleştiri konusu olmuştur. Aynı dönemde vapurlarda projektör olmaması nedeniyle akşam seferlerinin karanlıkta yapılması da eleştirilmiştir. Bir

³⁶⁵ İlhan Tekeli, "Kentleşme", Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi, C. 2, 2008, s. 857-859.

³⁶⁶ Akt. Memiş Şefik, Osmanlı Deniz Ulaşımında Yaşanan Sorunlara Yolcu Vapurları Karikatürleri Işığında Farklı Bir Yaklaşım, VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu, s. 202-221: Hayal, 14 Ocak 1874, S. 21.

³⁶⁷ Akt. Memiş Şefik, Osmanlı Deniz Ulaşımında Yaşanan Sorunlara Yolcu Vapurları Karikatürleri Işığında Farklı Bir Yaklaşım, VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu, s. 202-221: Latife, 24 Ağustos 1874, S. 1.

³⁶⁸ Akt. Memiş Şefik, Osmanlı Deniz Ulaşımında Yaşanan Sorunlara Yolcu Vapurları Karikatürleri Işığında Farklı Bir Yaklaşım, VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu, s. 202-221: Latife, 31. Ağustos 1874, S. 3.

karikatürde akşam saatlerinde Beykoz iskelesine yanaşmakta olan bir vapurun kayalara çarpması sonucu Karagöz, vapurun kaptanına “anlaşılan projektör gözlerini kamaştırıyor. Al şunların birini de gözüne tak”³⁶⁹ demiştir. Mizah dergilerinde gündeme getirilen vapur taşımacılığındaki sorunlar yöneticilerin dikkatini çekerek bir an evvel sonuca kavuşturulmaya çalışılmıştır.

I. Cihan Harbi, Anadolu topraklarında her anlamda bir yıkıma yol açmış ve bundan İstanbul’un bel kemiği Şirket-i Hayriye de nasibini alarak orduya vapurlarını kiraya vermek durumunda kalmıştır.³⁷⁰ Şirket-i Hayriye vapurlarında Boğaz’da seyahat eden insanların birbirleriyle olan muhabbeti, martı sesleri ve İstanbul manzarasının eşliği olacakken ne yazık ki cepheye asker, silah, teçhizat taşımak durumunda kalmış cepheden dönerken de yaralı askerlerimizi yurda döndürmüştür.³⁷¹

Şirket-i Hayriye vapurlarından bazıları düşman gemileri tarafından batırılmış veya isabet almıştır. Şirket I. Cihan Harbi’nin başladığı dönemde elinde 40’a yakın vapur işletmekte iken savaş sona erdiğinde bu sayı 20’lere kadar inmiştir.³⁷² İstanbul ulaşımına bir anlamda darbe inmiş ayrıca vapuru işletecek kömür ve levazım sıkıntısı da zaten savaş boyunca devam etmiştir. Sadece ismi ile değil yaptığı sayısız hizmet ile hayırlı olan şirket Gazi Mustafa Kemal’in vatan savunmasını teşvik etmek için Samsun’a hareket ettiği Bandırma Vapuru da yine Şirket-i Hayriye vapurudur.

Şirket-i Hayriye günümüzde İstanbul Boğazı’nın ve ahalisinin deniz ulaşımına olan yatkınlığını ve alışkanlığı oluşturan bunun temellerini atan bir kuruluştur. Uzun yıllar İstanbul’a hizmet etmesi ile halk tarafından sevilen, benimsenen bir şirket olarak faaliyetlerini şu an başka isimler altında devam ettirmektedir.

³⁶⁹ Akt. Memiş Şefik, Osmanlı Deniz Ulaşımında Yaşanan Sorunlara Yolcu Vapurları Karikatürleri Işığında Farklı Bir Yaklaşım, VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu, s. 202-221; Karagöz, 19 Ağustos 1911, S. 328.

³⁷⁰ Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 115.

³⁷¹ Levent Kaya Ocakaçan, Birinci Dünya Savaşı’nda Şirket-i Hayriye, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009 s.46.

³⁷² Tutel, Şirket-i Hayriye, s. 119.

Osmanlı Devlet erkânının ulaşma olan bakış açısının bir tezahürü olan şirket bizzat Padişah ve Valide Sultan tarafından hisse senetleri alınan ve desteklenen gelirin bir bölümünün Darülaceze'ye verilmesi uygun görülmüştür.³⁷³

Şirket çalışanlarına da dikkatli olmaları konusunda mesajlar verebilecek bir kabiliyete sahipti, ahali tarafından şikâyet edilen kimseler hakkında gerekli tahkikat yapılır suçlu ise iş hakkı sona erdirildi. Çalışanlar buna göre kendilerini sürekli kontrol etmek durumunda idi.



³⁷³ BOA. DH. UMVM. 113/18.

SONUÇ

İstanbul 1800’lü yılların başında bir yayalar şehri idi. O tarihlerde ulaşım sadece yaya olarak ve at arabaları ile sağlanırdı. Zaman içerisinde kullanımı süre gelmiş olan kayıklarla boğaz çevresi ve Anadolu kıtasıyla denizden bağlantı sağlanmıştır.

Tanzimat Fermanı ve II. Meşrutiyet dönemi ulaşım alanında ciddi adımların atıldığı dönemler olarak ön plana çıkmaktadır. Osmanlı Devleti, Tanzimat’ın ilanına kadar ulaşım alanında bir plan dahilinde hareket etmemiş yollar asker ve ticaret ürünlerinin sevki için kullanılmış ki bozuk olan yollarda bu sevkiyatların yapılacağı zamanlarda düzeltilmiştir. Tanzimat düşüncesinin sirayet ettiği yöneticiler tarafından oluşturulan plan çerçevesinde ve dönemin Padişahlarının da ulaşım alanına olan yatkınlıklarıyla Avrupa ülkelerinde ortaya çıkan raylı sistemlerin kısa sürede Anadolu topraklarına da tatbik edilmesi için faaliyetler yürütülmüştür.

İstanbul ahalisi arasında ulaşım tarihine baktığımızda bireysellik zengin ahalinin elindeydi. Dersaadet halkı arasında at arabaları türlerinin kullanıldığı zaman bunların en lüksü ve pahalı olanını hali vakti yerinde olan kimseler almışlardır. Ayrıca otomobilin geldiği dönemde zengin kimselerin kullandığı bir taşıt olmuştur. Otomobilin geldiği dönemde hemen izin verilmeyip ahalinin bu yeni hızlı ulaşım aracını benimsemesi için fırsat verilmiş ve şehir yapısına göre belli bir hız limiti sınırı konulmuş ayrıca kullanım koşulları belirlenmiştir. İstanbul’da otomobilin çoğalması ve sokaklarda görülmesi için belli bir süre geçmesi gerekti.

II. Abdülhamit, otomobil konusunda başlarda kullanımını onaylamamasına mukabil taşımacılık alanında ki gelir paydasını görerek kara yolu ile yapılacak olan nakliye işlemine onay vermiştir. Yine aynı Padişah dönemine denk gelen ordunun motorize olması ile daha hızlı olunacağı görülmüştür. II. Meşrutiyet dönemi ile birlikte hürriyet, özgürlük kelimelerinin anlam kazanması ulaşım alanında da otomobil yasağının kaldırılmasını sağlamıştır. Bireyselliğin ön plana çıkması otomobil sahiplenmenin de önünü açmıştır. Osmanlı toplumu ve Türk toplumu, otomobili kendilerine lüks görmüş ancak benimsemekten de geri durmamıştır. Refah düzeyi yüksek olan ülkelerde otomobilin halk tarafından benimsenmesi ve sahiplenmesi adeta bir devrim niteliği taşımıştır. Türk toplumu, otomobile ulaşabilmesi için çok

alışması gerektiğini düşünerek bunu kendisine hedef olarak koymuştur Böylece bu ulaşım aracına çok fazla anlam yükleyerek bir gösteriş aracı olarak da görmektedir. Otomobil insanların daha rahat, hızlı, kurallar dahilinde güvenli olarak seyahat etmesi için tasarlanmış olsa da insanoğlu farklı anlamlar yüklemekten kendisini alıkoyamamıştır. Öncelikle hem devlette hem de özel şahsiyetlerin büyük çoğunluğunda oluşan sermayesizlik ve otomobilin pahalı bir araç olmasının yanında gerekli lojistik ürünlerinde (akaryakıt, yedek parça) ithal ediliyor olması gecikmeye neden olmuştur.

Osmanlı Devleti'nin, başkent İstanbul için yapılacak projelere ihtiyatlı yaklaşp şehrin yapısını ve ahaliye olan yaklaşımı da göz önünde bulundurmuştur. Osmanlı Devleti'nin teşvik ettiği ve imtiyaz vererek yerli ve yabancı müteşebbislere yaptırttığı Atlı ve Elektrikli Tramvaylar, Tünel, Şirket-i Hayriye hatlarının birbirine entegre olması ile toplu taşımacılık daha hızlı bir şekilde gelişmiş ve şehri de bu denli büyötmüştür. İstanbul bütün ulaşım araçlarının birbirine entegre olması önemli bir konudur. Şehrin kırsal bölgeleri de merkezi bölgelere rahatça gidebilmeli ve şehrin fiziksel olarak büyümesinin de önü açılmalı ki şu an günümüzde İstanbul nüfusunun bir bölümü işe gitmek için kıta değiştirmektedir. 20. Yüzyılın başında Şirket-i Hayriye üstlenir ve fabrikalara işçi taşımanın yanında bir de devlet memurlarını Avrupa yakasına taşır ki günümüzde bu görev deniz ulaşımı, kara ulaşımı, metro tarafından üstlenilmiştir.

İstanbul trafik konusunda diğer metropoller gibi sıkıntılı zamanlar geçirmektedir. İstanbul özelinde öncelikle yapılabilecek birkaç başlık bulunmaktadır. Öncelikle kara ulaşımı yerine deniz ve raylı sistemler şehrin en ücra noktalarına kadar yapılmalı ve bu iki ulaşım aracı birbiriyle sürekli bir entegre noktası oluşturmalıdır. Daha sonra yapılabilecek diğer bir hususta kara ulaşımını azaltmanın yolları bulunmalıdır. Tarihsel yapısının yanında artan nüfus buna bağılı olarak artan konut ve tesislerin şehir içinde yeni yollar yapımına engel olmaktadır.

Atlı Tramvayların kurulması ardından Tünel Metrosunun açılması ve ilerleyen dönemde ki gelişmeler ışığında tramvayların elektrik gücü ile hareket etmesi üzerine elektriklendirilmesi ve deniz ulaşımının da aynı süratle gelişme göstermesi İstanbul ahalişi tarafından olumlu sonuçlar doğurmuştur. İstanbul ahalişi dönemin ekonomik

durumu içerisinde at arabalarından, otomobilden, kira arabalarından, yaya olarak seyahat etmekten daha uygun bir şekilde ulaşımını sağlamaktaydı. İstanbul ve ahalisi nispeten modern ulaşım araçlarına alışması ile bunlara gösterdiği rağbet artarak devam etmiştir. 20. Yüzyılın başlarında İstanbul'da geleneksel ulaşım araçları ile modern ulaşım araçları beraber sefer yaparak birbirini tamamlamıştır.

İmtiyaz verilerek yapılan ulaşım hatları günlük hayatı kolaylaştırarak, refah düzeyini artırmış olarak karşımıza çıkmıştır. Devlet tarafından halkın refahı ve rahatça şehir içi ulaşımını sağlaması adına ve kendi çıkarları doğrultusunda müteşebbislerle sözleşmeler yaparak şehrin ulaşım açısından Avrupa başkentlerinin gerisinde kalmasının önüne geçilmek istenmiştir. Osmanlı Devleti, Avrupa başkentlerine gönderdiği öğrenciler, sefirler aracılığı ile sürekli bağlantı halinde ve ortaya çıkan olumlu yenilikleri de yakından takip etmiştir. Raylı sistemler konusunda Avrupa'da kullanıma başlamasından bir yıl gibi kısa bir zaman sonra Osmanlı Devleti de raylı sistem için girişim başlatmıştır. Osmanlı Devleti şehirlerarasına yapılacak raylı sistemlerin amacını uzak bölgelerde ortaya çıkan isyanları bastırmak ve askerleri kolay sevk etmek amaçlı istemiştir.

Şehir içi ulaşım için devlet hazinesinin ayırabileceği bir kaynak ortada yoktur. Kaynak oluşturulması için anonim şirket modeli uygulanmış, hisse senetleri devlet erkânı, iç ve dış sermaye çevreleri tarafından alınmıştır. Osmanlı Devlet erkânı alacağı hisse senetlerinin parasını bile şehrin önde gelen zenginlerinden tedarik ettiği durumlarda olmuştur.

Osmanlı Devleti, bayındırlık alanında sermaye sıkıntısının yanında projeleri çizecek, hayata geçirecek, işletecek, tamir edecek kadroları da istihdam etmekte zorlanmıştır. Ulaşım alanında kalifiyeli elemanları da ithal etmektedir. Osmanlı Devleti uzun süre denizleri hakimiyeti altında tutmuş ancak tam teşekküllü bir denizcilik okulunu hayata geçirememiş ve gemicilikte yapımından, onarımına kadar yabancı tekeli ön planda olmuştur. Ayrıca denizlik yönetiminin dahi bir okulu bulunmayışının sonucu Şirket-i Hayriye'nin yönetiminde esnaf zümresinden, denizcilik alanında bilgisi olmayan kişileri görmekteyiz. Osmanlı Devleti keşifler çağında, sanayi devriminde kaçırdığı adımları bir de eğitim konusunda kaçırarak ülkeye yabancı tekelinin girişini kolaylaştırmıştır.

Ülkemizin her alanda yapılanması için öncelikle kaliteli eğitime başvurulması ve eğitimin sonucu olarak Anadolu topraklarını teknoloji, sanayi, ekonomi, ulaşım alanlarını birbirleriyle bağlantılı hale getirmelidir. Ülkemiz toprakları bütün ulaşım araçlarının aktarma ve geçiş noktasında bulunmakta ve bu özelliğini yeterince iyi kullanması için limanları, havaalanlarını, karayollarını birbiriyle en uygun nokta da birleştirmelidir.



KAYNAKÇA

a.) Başbakanlık Osmanlı Arşivi

A. DVNS. MKLT. d. No:23, s. 164

A. MKT. MHM. 449/89.

A.DVN. MKL. 45/17.

A.DVN. MKL. 59/71.

A.DVN. 153/17

A.DVNS. MKLT. d. Nr. 18. s. 201.

A.DVNS. MKLT. d. Nr. 18. s. 201.

A.MKT. NZD. 186/42.

A.MKT.MVL. 132/77.

Ayniyat. 1048/262.

DH. EUM. THR. 58/37.

DH. EUM.MTK, 64/32.

DH. MKT. 936/18.

DH. MKT. 846/59.

DH. MKT. 2521/79

DH. İD. 197/24.

HH. İ, 243/85.

HH. İ. 212/51.

HR. SFR. 584/55.

İ.DH. No. 48668.

İ.DH. 63655/26.

İ.HUS. 18/1310, s. 3.

İ.HUS. 143/42.

İ.MMS. 38/1592.

İ.TNF. 20/25.

İmtiyaz Defter, No. 3, s. 211.

İmtiyaz Defter. No. 3, s. 211.

İmtiyaz Defteri, No. 1, s. 136.

İrade Dahiliye. No. 48668.

İrade Hususi, No: M 1323/14.

İrade Hususi, No: M 1323/14.
İrade, Dahiliye, No: 14062.
İrade, Dahiliye. No:13077.
MB. 891/20.
MF.MKT. 119/64.
MKLT. d.22, s. 137.
MKT., 73/32.
MKT. MHM. 434/72.
MV. 213/61.
MV. 233/85.
MV. 236/31.
MV. 78/37.
Ş. D. 707/30.
Ş. D. 847/25.
Ş. D. 1265/17.
Ş. D. 678/20.
Ş. D.1229/47.
Y. EE. 91/56.
Y.PRK. ML. 28/74.
Yıldız Defter. No. 14283.
ZB. 56-80.
ZB. 371/42.
ZB. 73/58.
ZB. 73/63.
BOA. 199/130.
BOA. 3143-235684. (Dahiliye).
İmtiyaz ve Mukavelat İradeleri, Y.A.RES, 105-9.
DH. İD. No. 173/8.
İ. MMS. 185/8.
İ. MMS. 201/9.
Ş. D. 680/3.
Ş. D. No. 681/1.
Ş. D. No: 681/1.

DH. MKT. 835/10.

DH. KMS. 57/2, No: 41, Lef: 1.

DH. KMS. 57/2. No: 41, Lef: 8.

A. DVN. MKL. 61/12.

DH. EUM. AYŞ. 71/3.

DH. İD. 88/7.

DH. UMVM. 89/4.

İrade, Meclis-i Mahsus, no. 1265, maddeler 2, 4, 6, 7.

A. DVN. MKL. 8/1.

A.DVN. NMH. 19-2

DVN. MK. 12/4.

DUİT. 18/4.

DH. MKT. 2800/11

b.) Süreli Yayınlar ve Telif Eserler

Akay, T. (2018). “20. Yüzyıl Başlarında İstanbul’da Otomobil, Kazalar ve Trafik Düzenlemeleri, Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, Mayıs, 549-570.

Akbulut, G. (2012). Osmanlı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne Gerçekleşmeyen Demiryolu Projeleri ve Etkileri. Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Dergisi. s. 225-257.

Akyıldız, Ali. “Şirket-i Hayriye”, İslam Ansiklopedisi, C. 39. 201-203.

Ali İhsan Öztürk, I. Dünya Savaşı Yıllarında Bir Sivil Toplum Girişimi Öyküsü: Haliç Vapur Ücreti Zammına Halkın Tepkisi, s. 232

Altınok, S. Türkiye Ulaştırma Politikaları, Karayolları ve Demiryollarının Mukayesesi. SÜ İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi. s. 73-86.

Alus, S. M. (1940), Eski Günlerde Otomobil, Akşam Gazetesi, 19 Şubat, s. 4-5.

- Bedir, A. (2002). Türkiye’de Otomotiv Sanayii Gelişme Perspektifi, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü.
- Berksan, N. (1951). Yol Davamız Nerede ?, Ankara.
- Bozkurt, İ. M. (2010). “İstanbul Kentiçi Toplu Ulaşım Tarihi Literatürü”. Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi, 8: 355-366.
- Bozkurt, İ. M. (2012). İETT’nin Tarihi (1869-1939) İstanbul’da Toplu Ulaşımın Miladı: Tramvay ve Tünel. Arif Bilgin, Engin Çağman, Şaban Bıyıklı (Ed.). Dünden Bugüne Toplu Ulaşım Kültürü. (s. 12-75). İstanbul: İmak Ofset.
- Burak, D. M. “İngiliz J.R. Pilling’in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Ele Geçirme Mücadelesi”.
- Cengiz, S. A. “Otomobil Reklamlarında Öteki Olarak Kadın: Modern Öznenin Eril İnşası”, Reklamın Toplumsal Yansımaları ve Yeni Reklam Biçimleri, Der: Şahinde Yavuz, Ankara, Ütopya Kitap.
- Çelik, Z. (2016). 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul. İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Çetin E. (2015). Osmanlı Devleti’nin Son Döneminde Zorunlu Çalışma Uygulamalarına Dair Bir Örnek: Karayolu Yapımında Çalışma Yükümlülüğü (1861-1908), IntJSCS, 2148-1148, s. 654-665.
- Çetin, B., Barış, S., Saroğlu, S., “Türkiye’de Karayolu Gelişimine Tarihsel Bir Bakış”. Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 1: s. 123-148.
- Çetin, C. (2011). “Osmanlı Devleti’nde Ulaşım ve İletişimin Örgütlenmesi”. Tarihin Peşinde Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmaları Dergisi, 5: s. 17-38.
- Çetin, E. (2017). Tanzimat’tan II. Meşrutiyet’e Anadolu’da Karayolu Ulaşımı. Ankara: TTK.

- Çetin, E. (Mart 2014). “Franz Taeschner’in Muhtelif Devirlerde Anadolu’nun Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti İsimli Eseri Üzerine Notlar”. Tarih Okulu Dergisi XVII: s. 321-343.
- Çolak, F. (1997). Türkiye’de Karayolu Ulaşımı 1880-1940. Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, (411), 431-438.
- Çolak, M. (2003). XX. Yüzyıl Başlarında İstanbul’da Tramvay ve Trafik.
- Dilaver, Ş. (2010). Dersaadet Tramvay Şirketi. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Düstur, C. 2.
- Düstur, Tertip, C.1, s. 506.
- Emeksiz, A. (2009). “İstanbul Kahvehaneleri” Filiz Özdem (Haz.). Karaların ve Denizlerin Sultanı İstanbul II. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Engin, V. (2011). İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları. İstanbul: Altınoluk Yayın.
- Engin, V. (2013). Osmanlı’da Ulaşım. İstanbul: Çamlıca Yayınları.
- Ergin, O. N. (1999). Mecelle-i Umur Belediye, C. III.
- Ergin, O. N. (1999). Mecelle-i Umur-ı Belediye, C. VII, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları.
- Ergin, O. N. (1999). Mecelle-i Umur-ı Belediye, C. VIII, İstanbul, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları.
- Gavand, E. H. (2010). Tunnel De Constantinople (çev. V. Engin). İstanbul: Yeditepe.
- Gencer, A. İ. (1996). Türk Denizcilik Tarihi Araştırmalar, İstanbul.
- Göçer, K. (2016). “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Ulaşım ve Servet-i Fünun Dergisi Ulaşım Bibliyografyası”. Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi, XI sayı:II: s. 149-205.

Göncüoğlu, S.F. 2017. İstanbul'un İlk'leri. İstanbul: Timaş.

Gülersoy, Ç. (1989). Tramvay İstanbul'da, İstanbul, Evren Ofset.

Gülersoy, Ç. Eski İstanbul Arabaları, İstanbul, Apa Ofset Basımevi.

Gümüş, M. (Mayıs-Ağustos 2011). "1893'ten 1923 Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler". Tarih Okulu, X: 151-194.

Güneş, S. (2012). "Türk Toplumunu ve Otomobil", SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı:25. 213-230.

Halaçoğlu, Y. (2014). Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme. İstanbul: İlgi Kültür Sanat.

Halil İnalcık, İsmail E. Erünsal, Health W. Lowry, Feridun Emecen, Klaus Kreiser (Ed.) Osmanlı Araştırmaları XXII. (177-189). İstanbul.

<http://www.sehirhatlari.istanbul/tr/kurumsal/gundelik-hayatta-sirket-i-hayriye-472.html>

Hülagü, M. "Sultan II. Abdülhamid Dönemi ve Demiryolu Politikası (1876-1909)".

İETT (2007). Stratejik Plan 2008-2012. İstanbul.

İETT (2013). Ara Güler'in Gözünden İstanbul Tramvayları. İstanbul: İETT Yayınları Dizisi.

İhsanoğlu, E. (1994). Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi, C. 1, İstanbul.

İhsanoğlu, E. Ve Kaçar, M. (1995), Çağını Yakalayan Osmanlı, İstanbul.

İşpirli, M. (1991). "Araba" DİA, C. 3, İstanbul, 243-246.

Kalyoncu F. Ve Sevim C. ve Sezgin Z. (2013). Tanzimat Döneminden İki Binli Yıllara Türkiye Ekonomisinin Dışa Açıklık Serüveni, KHO Bilim Dergisi, Cilt. 23, S. 1, s. 39-60.

Karal, E.Z. (2011). Osmanlı Tarihi VI. Ankara: TTK.

Karal, E.Z. (2011). Osmanlı Tarihi VII. Ankara: TTK.

Karal, E.Z. (2011). Osmanlı Tarihi VIII. Ankara: TTK.

Kayaoğlu, E., Candaş, A., Kocabal, Y.Z., İmrak, C.E.(2014). İstanbul'un Tarihi Fünikelleri "Tünel" Asansör Sempozyumu, 25-27 Eylül 2014, s. 297-305. İzmir.

Kayserilioğlu, R. S. (1998). Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, C. I, İstanbul.

Kayserilioğlu, R. S. (1999). Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay, C. II, İstanbul.

Kayserilioğlu, R.S. (1994). "Tramvay". Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi (VII: 305-306). İstanbul: Ana Basım.

Kepenek, Y. ve Yentürk, N. (1994). Türkiye Ekonomisi, İstanbul.

Mazak, M. (1998). Eski İstanbul'da Deniz Ulaşımı, İstanbul.

Memiş, Ş. "Osmanlı Deniz Ulaşımında Yaşanan Sorunlara Yolcu Vapurları Karikatürleri Işığında Farklı Bir Yaklaşım", VIII. Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu, 202-221.

Orhonlu, C. (1972). "Mesleki Bir Teşekkül Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler" Güney-Doğu Araştırmaları Dergisi I, İstanbul.

Orhonlu, C. (1990). Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı, İstanbul.

Ortaylı, İ. (2000). Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri, Ankara: TTK.

Ortaylı, İ. (2016). Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi. Ankara: Cedit Neşriyat.

Pek, N. (1952). "Otobüslerin Babası: Omnibüs" Resimli Tarih Mecmuası, C. III, Sayı 31.

Pirelli Ansiklopedisi, "Deniz Yolları İşletmeciliği", C. 64, 1978.

- Şahin, L., Murat, S. (2010). Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları.
- Şensoy, F. (2018). “Şirket-i Hayriye: Osmanlı Boğaziçi Taşımacılık Şirketi”, Muhasebe ve Finans Tarihi Araştırmaları Dergisi, Eylül Sayısı, 239-279.
- Şentürk, M. H. Osmanlı Devleti'nin Ulaşım, Haberleşme ve Derbend Teşkilatı'na Genel Bir Bakış.
- T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, (2007). Boğaziçi'nde Asırlık Seyahat Belgelerle Şirket-i Hayriye, İstanbul, İdo Yayınları.
- Tutel, E. (1994). Şirket-i Hayriye, İstanbul, İletişim Yayınları.
- Vedat Eldem, Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, İş Bankası Yayınları, Ankara, 1970, s. 171
- Yıldırım, İ. (2002). Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış. Elazığ: Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 9: 312-323.

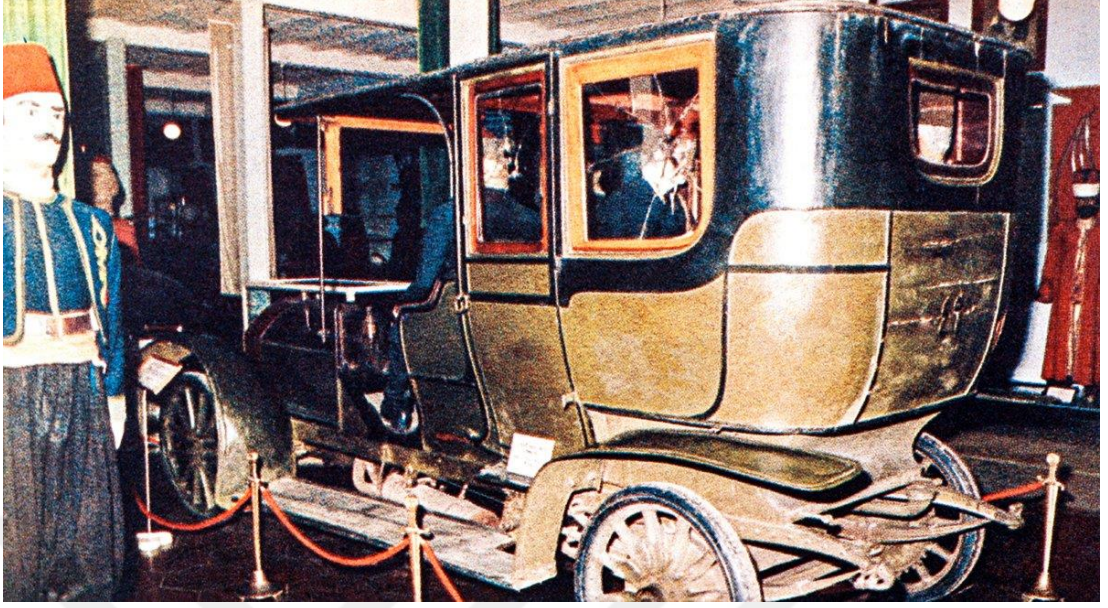
EKLER

Yıllara göre tünel hattını kullanan kişi sayısı ve şirketin elde ettiği gelir miktarı.

Yıllar	Yolcu Sayısı	Net Gelir (Sterlin)
1891	3.251.879	6.777
1892	3.402.302	8.399
1893	3.508.743	8.245
1894	3.213.629	8.016
1895	3.248.643	7.170
1896	3.874.545	5.543
1897	2.781.829	2.043
1898	3.115.213	4.051
1899	3.143.169	5.256
1900	3.102.743	3.611
1901	3.089.524	5.039
1902	3.093.082	5.264
1903	3.127.644	5.544
1904	3.201.864	5.740
1905	3.089.524	5.590
1906	3.387.452	6.406
1907	3.457.651	7.051
1908	3.547.305	7.899
1909	4.090.142	9.217

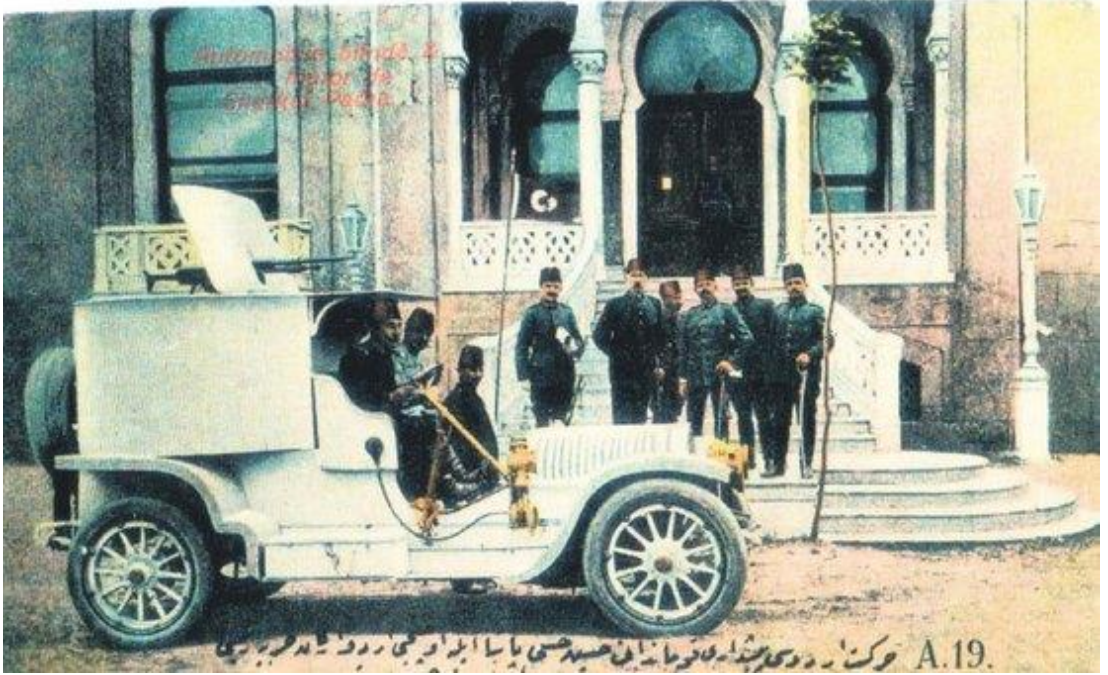
Kaynak: E. Pech, Manuel des Sociétés Anonymes Fonctionnant en Turquie, 5ème Edition, Constantinople, 1911, s. 261, akt. Engin, s. 77.

Mahmut Şevket Paşa'nın suikasta uğradığı otomobili



Kaynak: İstanbul Askeri Müzesi

Enver Paşa bir askeri araç ile çekildiği fotoğraf.



Kaynak: Erhan Afyoncu, "İstanbul Otomobil ile 112 yıl önce tanıştı." Sabah 5 Kasım 2017

Buharlı Otomobil



Kaynak: Rahmi Koç Müzesi

Ford T Modeli



Kaynak: Rahmi Koç Müzesi

Dersaadet'te kullanılmaya başlanan ilk Elektrikli Tramvay



Kaynak: Çelik Gülersoy, Tramvay İstanbul'da, 1989, s. 45.

İstanbul Tramvayları biletlerinden bazı örnekler.



Kaynak: Çelik Gülersoy, Tramvay İstanbul'da, 1989, s. 25.

Göztepe isimli Şirket-i Hayriye vapuru.



Kaynak: Eser Tutel, Şirket-i Hayriye, 1994, s. 77.

Atlı Tramvay



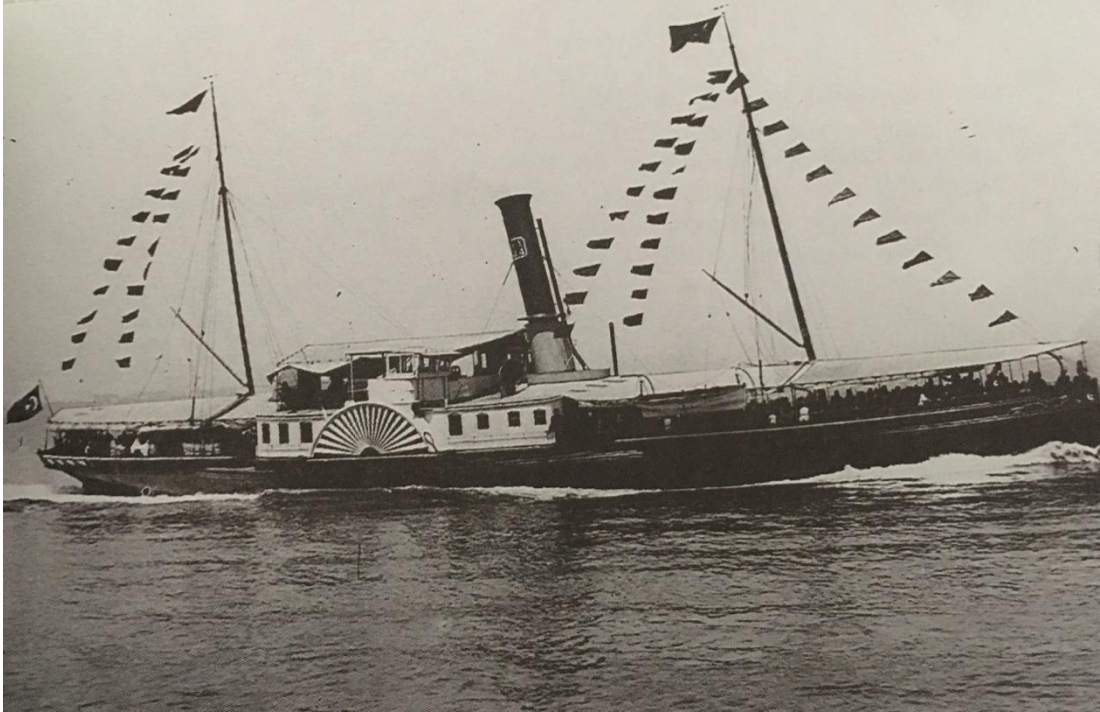
Kaynak: Rahmi Koç Müzesi

Tünel Metrosu Vagonu



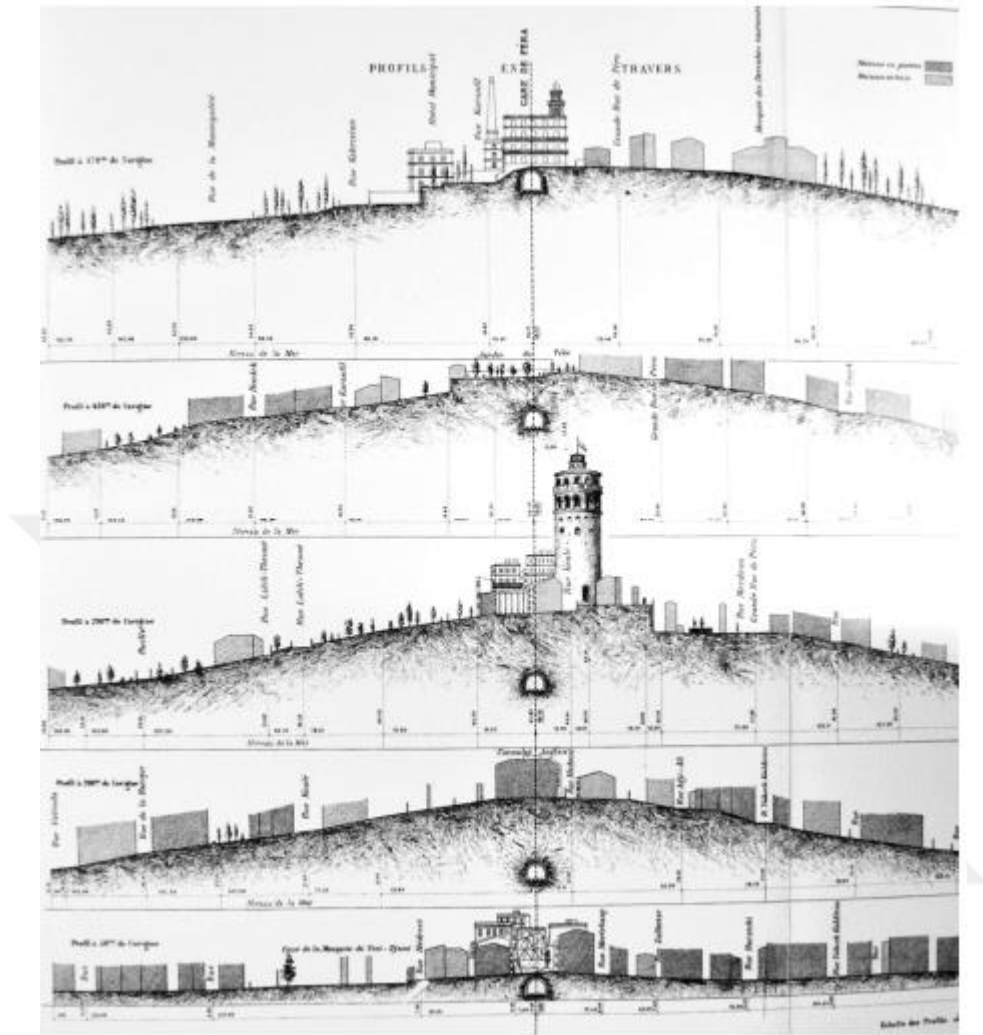
Kaynak: Rahmi Koç Müzesi

Şirket-i Hayriye vapuru, İntizam



Kaynak: Eser Tutel, Şirket-i Hayriye, 1994, s. 51.

Tünel hattı projesi.



Kaynak: Henri Gavand, Chemin de fer Metropolitain de Constantinople au Chemin de fer Souterrain de Galata Pera dit Tunnel de Constantinople, 1876.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı	Emre Öztürk
Doğum Yeri	Kars/Merkez
Doğum Tarihi	18.04.1993

LİSANS EĞİTİM BİLGİLERİ

Üniversite	Kafkas Üniversitesi
Fakülte	Fen-Edebiyat Fakültesi
Bölüm	Tarih

İŞ DENEYİMİ

Çalıştığı Kurum	
Görevi/Pozisyonu	
Tecrübe Süresi	

KATILDIĞI

Kurslar	
Projeler	

İLETİŞİM

Adres	Örnek Mahallesi Tanbur Sokak No:38 D:1 Ataşehir-İstanbul
E-mail	Emre-ztrk@hotmail.com