



Osmanlı Polis Teşkilatı'nda Otomobil

Car in Ottoman Police Department

Dr. İbrahim YILMAZ¹

Öz

Otomobil 1904 yılından sonra Osmanlı ülkesine girmeye başlamıştır. Otomobilin asayiş hizmetlerine yapabileceği katkıların farkına varan Osmanlı polis teşkilatı, 1910'lu yılların başlarından itibaren öncelikle başkentte, devam eden süreçte ise taşra vilayetlerde otomobil kullanmaya başlamıştır. Ülkenin içinde bulunduğu ekonomik şartlar, otomobilin dönemin şartlarına göre oldukça yüksek olan maliyeti, teşkilatı zorlamasına rağmen merkez ve taşra iş birliğiyle bu sorunlar aşılmaya çalışılmıştır. Otomobil, teşkilata daha etkin görev yapma imkânı sunarken bir taraftan da yeni ihtiyaçları beraberinde getirmiştir. Yeni dönemin en önemli ihtiyaçlardan birisi olan şoför temin etme hususunda öncelikle teşkilat içinde otomobil kullanabilecek personel bu işte görevlendirilirken zaman zaman teşkilat dışından da şoför çalıştırma yoluna gidilmiştir. Devamında ise polis okullarında şoförlük eğitimi verilerek soruna kökten çözüm üretilmiştir. Bu çalışmada, teşkilatın otomobil temin etme süreçlerinin nasıl işlediği, otomobilden beklentilerinin neler olduğu, kullanım alanları ve sağladığı faydalar incelenmekte, ayrıca otomobilin kullanılmaya başlanmasıyla ne tür sorunların ortaya çıktığı ve bu sorunlara ne gibi çözümler üretildiği üzerinde durulmaktadır. Otomobil, polis teşkilatı için yeni bir gelişme olduğundan mevzuat düzenlemelerine de yansımalarının olması kaçınılmazdır. Dolayısıyla otomobille ilgili ne tür kuralların getirildiği de araştırılan konulardandır. Osmanlı polis teşkilatının, asayiş hizmetleri için hayati önemde olan yeni duruma uyum çabalarını inceleyen çalışma, 1912-1921 yılları arasını kapsamakta olup sınırlı sayıdaki ikinci el kaynaklar ile arşiv belgelerinden faydalanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, polis, otomobil, asayiş, araç

Makale Türü: Araştırma

Abstract

The automobile first arrived in the Ottoman Empire in 1904. Realizing the contributions it could make to public security services, the Ottoman police organization began to use the automobile in the execution of its duties primarily in the capital city and in provincial cities in the ongoing process, starting from the early 1910s. Although the economic conditions of the country and the high cost of the automobile for the conditions of the period challenged the organization, the police force tried to overcome these problems with the cooperation of central and provincial organizations. The automobile has brought along new requirements while providing the organization with the opportunity to work more effectively. With regard to providing drivers, which was one of the most important demands of the new period, primarily in-house employees, who could drive, were assigned to this duty, although outsourced labour was also resorted to, from time to time. Afterwards, a fundamental solution was created by providing driver education in police schools. In this study, how the automobile procurement processes of the organization are handled, their expectations of the cars, usage areas and benefits are examined, and what kind of problems arose with the introduction of the automobile and what solutions were produced to these problems are discussed as well. Since the automobile was a new development for the police organization, it was inevitable that it would have an effect upon the legislation arrangements of the organization. Therefore, what kind of rules regarding the automobile are introduced is among the subjects investigated. The study, which examines the efforts of the Ottoman police organization to adapt to the new situation that was vital for the public security services,

¹ Emniyet Genel Müdürlüğü, ibrahim.yilmaz70@hotmail.com

Atf için (to cite): Yılmaz, İ. (2019). Osmanlı Polis Teşkilatı'nda otomobil, *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 22(1), 38-48.

covers the period between 1912-1921 and a limited number of second-hand sources and archival documents have been utilized.

Keywords: Ottoman, police, car, public order, vehicle

Paper Type: Research

Giriş

Polisiye hizmetlerin önleyici ve suç sonrası olmak üzere iki temel çalışma alanı vardır. Bunlardan suç sonrası polislik, işlenen suçtu aydınlatarak şüphelilerini adli makamlara teslim etme konusuna yoğunlaşırken önleyici polislik, suçları henüz oluşmadan engellemeyi hedeflemektedir. Polis teşkilatının sorumlu olduğu alanda bu iki görevi tam olarak yerine getirerek kamu düzenini sağlayabilmesi için sorumluluk bölgesinde alan hakimiyeti kurabilmesi, olaylara en seri şekilde müdahale edebilmesi, gerektiğinde en uç noktalara kuvvet sevk edebilmesi, kaçan şüphelileri uygun vasıtalarla takip edebilmesi gerekmektedir. Tüm bunları başarabilmesi için de uygun ulaşım araçlarına ihtiyacı vardır.

İlk defa 1845 yılında kurulan Osmanlı polis teşkilatı bir yıl sonra lağvedilerek yerini tekrar zaptiye teşkilatına bırakmıştır. 1879 yılında Zaptiye Müşirliğinin teşkilat yapısındaki değişikliklerle polis teşkilatı tekrar hayat bulmuştur. 1894 yılında 15 vilayette, H.1316 (M.1898/99) yılında ise pek çok vilayette görev başındaydı (Alyot, 2008: 92, 177, 184; Tongur, 1940: 165-167).

Osmanlı polis teşkilatı kendisine verilen görevleri yaya devriyelerle ifa ederken zaman içerisinde at ve bisikletten de faydalanmış, hatta polis okullarında bisiklet eğitimi verilmiştir. At ise ulaşım aracı olarak polis teşkilatına hizmet vermiş, hatta zaman içerisinde müstakil süvari karakollarıyla kurumsal yapıda da kendisine yer bulmuştur (Yılmaz, 2017: 141, 143, 197).

XX. yüzyıl başlarında otomobil dünyada hızla yaygınlaşmaya başlamıştır. Öyle ki 1906 yılında Amerika, Fransa, İngiltere, Almanya ve İtalya'da toplam 180.000 kadar otomobil üretilmiştir (Yılmaz, 2019: 347). Otomobilin Osmanlı ülkesine ilk girme teşebbüsü ise 1904 yılında olmuştur. Marsilya'dan gelen bir gemiyle getirilen otomobilin (Engin, 2002: 26) ülkeye girişi konusunda gümrük mevzuatında bir düzenleme olmadığından idare oldukça zorlanmıştır. Sonuçta Meclis-i Vükela'da alınan karar gereğince İstanbul sokaklarının bu gibi araçların gidip gelmelerine müsait olmadığı gerekçesiyle ülkeye girmesine izin verilmemiştir (BOA.BEO.2417/181256). Böylece otomobilin İstanbul'a ilk girme teşebbüsü olumsuz neticelenmiştir. Fakat zamanla otomobil ülkeye girmeye ve 1908'den sonra sayısı artmaya başlamıştır. 1908-1914 yılları arasında İstanbul'da büyük kısmı devlete ait olmak üzere 100-150 arasında otomobil olduğu tahmin edilmektedir. I. Dünya Savaşı'nda Almanlarla yapılan ittifak, otomobil sayısının da artmasını sağlamış, hatta bu dönemde İstanbul'da bir eğitim taburu ve şoför eğitim kursu açılmıştır (Engin, 2002: 27, 28).

Bu çalışma, otomobilin Osmanlı polis teşkilatına girişi ve özellikle taşrada yaygınlaşmasıyla başlamaktadır. Devamında, teşkilatın otomobili hangi alanlarda kullandığı ve süreçte karşılaşılan sorunlar ile üretilen çözümler ortaya konmakta, son olarak ise otomobil konusyla ilgili olarak teşkilat içinde oluşturulan mevzuat ele alınmaktadır.

1. Otomobilin Osmanlı Polis Teşkilatına Giriş ve Yaygınlaşma Süreci

Arşiv kayıtların tetkikinden en erken Mayıs 1912 itibariyle İstanbul polis teşkilatında otomobil kullanılmakta olduğu anlaşılmaktadır (BOA.DH.EUM.THR.104/61). Taşra vilayetlerinde ise bu konudaki en erken kayıt, aynı yılın eylülüne ait olup Selanik polis teşkilatı adına İstanbul vilayetince satın alınan otomobille ilgilidir (BOA.DH.EUM.MH. 40/9). Ekim 1913'te ise Aydın vilayeti polis teşkilatı ile Dersaadet Polis Mektebi için birer otomobil satın alınmıştır (BOA.DH.EUM.LVZ.10/82). Üzerinde tarih bulunmayan fakat içeriğine göre Balkan Savaşları sonrası ile I. Dünya Savaşı'nın bitmesinden önceki bir döneme tarihlenebilecek bir

belgeye göre tüm Osmanlı taşrasında devlete ait (cevap alınmayan ve okunamayan 3 vilayet hariç) sadece 17 motorlu araç bulunmaktadır. Bunlardan 11 adedi mülki amirliklere, 2'si Edirne Muhacir İdaresi'ne, 3'ü Edirne Sanayi Mektebine, sadece 1 adedi ise Aydın Polis Müdüriyetine aittir (Yılmaz, 2019: 351).

Osmanlı polis teşkilatına girişi bu şekilde olan otomobilin zaman içerisinde hem başkentte sayısı artmış hem de taşrada yaygınlaşmıştır. 10 Aralık 1914 itibariyle İstanbul Polis Müdüriyetinde otomobil bulunmakta olup (BOA.DH.EUM. MH.32/45) 12 Kasım 1917 itibariyle sayısı üçtür (BOA.DH.EUM. LVZ. 40/81). İstanbul polis teşkilatı 1 Ocak 1919'da da aynı sayıyı muhafaza etmektedir (BOA.DH.EUM.LVZ.45/51). Mart 1915 itibariyle Konya (BOA.DH.EUM.MH.99/105; BOA.DH.EUM.MH.110/33), Aralık 1915 itibariyle Adana (BOA.DH.EUM.MH.269/13), Nisan 1916 itibariyle Kala-i Sultani (Çanakkale) (BOA.DH.EUM.MH.127/9), Eylül 1918 itibariyle Beyrut (BOA.DH.EUM.LVZ.43/110) polis teşkilatları otomobilden faydalanmaktadır. Bunlar dışında bazı vilayetler de otomobil temin etme çabalarına girmişlerdir. Örneğin Suriye Polis Müdüriyeti 10 Mart 1913 tarihinde Emniyet-i Umumiye Müdüriyetine yazdığı bir yazıda, 120 liraya bir otomobil satın almayı planladıklarını, kendilerinin bu miktarın 60 lirasını karşılayabileceğini, kalan 60 liranın ise merkezden karşılanmasını talep etmektedir. Fakat Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti verdiği cevapta, savaş hali dolayısıyla Maliye Nezaretinin aciliyeti olmayan konulardaki harcamaları yasakladığını, bu sebeple istenilen ödeneğin gönderilemeyeceğini ifade etmektedir (BOA.DH.EUM.MH.52/20). Kudüs polis teşkilatı ise Kudüs merkez ve Yafa şehirleri için birer otomobil ihtiyacı olduğunu 27 Kasım 1913'te Emniyet-i Umumiye Müdüriyetine bildirmektedir (BOA.DH.EUM.MH.70/89).

Otomobiller konusunda satın alma usulleri ve fiyatları incelenmesi gereken konulardandır. 1912'de İstanbul ve Selanik polis teşkilatları için satın alınan otomobillerde ihale yöntemi yerine pazarlık usulü kullanılmıştır (BOA.DH.EUM.MH.40/9). 1913 yılında Aydın Polis Müdüriyeti ile Dersaadet Polis Mektebi için satın alınması düşünülen iki adet otomobilin tedarik edilmesi sürecinde de ihale yönteminin kullanılmaması için Sadareten izin istenilmektedir. Gerekçe olarak ise konunun aciliyeti ve bir fabrika malı satın alınırken açık eksiltme usulü kullanılmasının mümkün olmaması gösterilmekte olup talebin "...*emsali misüllü iş bu otomobillerin dahi bila münakasa mübayaasına müsaade-i nezaretpenahilerinin izin buyurulması istirhamına cüret kılındı...*" (BOA.DH.EUM.MH.67/45) cümlesiyle tamamlanması otomobil satın alma süreçlerinde ihale yönteminin kullanılmadığının göstergesidir. Polis teşkilatı için satın alınması düşünülen ya da satın alınan otomobiller incelendiğinde oldukça farklı fiyatlarda oldukları görülmektedir. İstanbul Polis Müdüriyeti için 1 Haziran 1912'de satın alınması planlanan iki otomobilden her biri için 450 lira ödeneğe ihtiyaç duyulmaktadır (BOA.DH.İD.83/46). Aynı yılın eylül ayında Selanik Polis Müdüriyeti adına İstanbul Valiliği tarafından bir adet otomobil 260 liraya satın alınmıştır (BOA.DH.EUM.MH. 40/9). 10 Mart 1913 tarihinde Suriye Polis Müdüriyeti için satın alınması düşünülen otomobil için 120 lira gerektiğinden yukarıda bahsedilmişti (BOA.DH.EUM.MH.52/20). Aydın Polis Müdüriyeti ile Dersaadet Polis Mektebi için 18 Ekim 1913 tarihinde satın alınan ve yukarıda zikredilen otomobillerden Aydın vilayeti için alınan 295,14 liraya, polis okulu için alınan ise 150 liraya mal olmuştur (BOA.DH.EUM.LVZ.10-82). 1921'e gelindiğinde ise İstanbul polis teşkilatı adına satın alınması planlanan üç adet yaralı taşıma aracından her birisi için 3.400 lira ödenmesi gerekmektedir (BOA.DH.EUM.AYŞ.56/25). Görüldüğü gibi 1912 ve 1913 yıllarında vilayet polis teşkilatları için satın alınan veya alınması düşünülen otomobiller 120, 260 ve 450 liradır. Bu farkın marka değişikliklerinden, 1921 yılında bir adet yaralı taşıma otomobili için ödenmesi gereken 3.400 liranın ise araç cinsi ve zamanla fiyatların artmasından kaynaklandığı düşünülmektedir.

Dönemin polis teşkilatları için satın alınan otomobiller marka açısından da farklılıklar göstermektedir. Konya Valiliği tarafından verilen ve 8 Şubat 1915 itibariyle Konya Polis Müdüriyetinin kullandığı otomobil ile Adana Valiliği tarafından verilen ve 5 Aralık 1915

itibariyle Adana Polis Müdüriyetinin kullandığı otomobiller Ford markadır (BOA.DH.EUM.MH.269/13; BOA.DH.EUM.MH.110/33). İstanbul polis teşkilatının 12 Kasım 1917 itibariyle kuvvesinde bulunan 3 otomobilden birisi Şarvek, birisi Düdiyök Bütük (?), sonuncusu ise Delüne Pelvil (?) marka olup bu araçların beygir gücü ise sırasıyla 12, 24 ve 30'dur (BOA.DH.EUM.LVZ.40/81). Emniyet-i Umumiye Müdüriyetinin 4 Eylül 1920 tarihi itibariyle sahip olduğu otomobil ise Pejo markadır (BOA.BEO.EUM.MH.210/67). Ağustos 1921'de İstanbul polis teşkilatı için satın alınması düşünülen ve her biri için 3.400 lira ödenek talep edilen otomobiller ise Bens (?) markadır (BOA.DH.EUM.AYŞ.56/25).

2. Osmanlı Polis Teşkilatında Otomobil Kullanma Süreci

Osmanlı polis teşkilatında otomobilden beklenen faydaların günümüzdeki beklentilerle birebir örtüştüğü otomobil temin sürecindeki yazışmalarda açıkça görülmektedir. Bunlar, olaylara daha hızlı müdahale, gerektiğinde en uç noktalara kuvvet sevki, merkezden uzaktaki birimlerle daha sıkı bir irtibat ve çıkarılacak otomobilli devriyelerle sorumluluk sahasında alan hakimiyetini daha iyi sağlamaktır. Örneğin, Dahiliye Nezaretinin iki otomobil talebiyle 10 Temmuz 1920 tarihinde Sadarete yazdığı yazıda otomobillere “*Rumeli cihetinde asayiş ve inzibatın bir kat daha temini ve Arnavutköy'den Büyükdere'ye kadar olan sevhil ve dahilin gece ve gündüz tarassut ve teftişi ve istenilen bir noktaya istenildiği zamanda kuvvet sevki için...*” ihtiyaç duyulduğu ifade edilmektedir (BOA.BEO.4642/348094). Aynı şekilde İstanbul Polis Müdüriyeti, 3 Ekim 1921 tarihinde, Dahiliye Nezaretine yazdığı yazıda başkentte asayişin sağlanmasının gün geçtikçe daha da önemli hale gelmekte olduğunu, asayişi sağlamak için polisin devamlı ve kararlı bir görev yürütmesi gerektiğini belirttikten sonra bu alanda başarının en önemli faktörünün hız olduğunu, ellerinde bulunan ve tamir edilemeyecek derecede arızalı olan üç otomobilin yerine üç yeni otomobil verilmesi gerektiğini ifade etmektedir (BOA.DH.EUM.LVZ.53/39). Polis teşkilatınca 28 Temmuz 1914 itibariyle kuvvet sevki için kullanılan otomobillerinden birisi Ek1'de görülmektedir (Polis Mecmuası, sayı: 25).

Taşra polis teşkilatlarının otomobil talep yazılarında da benzer gerekçeler bulunmaktadır. Örneğin Suriye Polis Müdürü, teşkilatı için satın almayı planladığı otomobille ilgili 10 Mart 1913 tarihli ödenek talep yazısında, otomobilin “*Şam şehrinde polis vazifelerinin teftişi ve hadizat-ı zabıtaya derhal yetişebilmek için...*” gerekli olduğundan bahsetmektedir (BOA.DH.EUM.MH.52/20). Yine Kudüs polis teşkilatından 27 Kasım 1913 tarihinde yazılan bir yazıda ise Kudüs'ün tarihi bir şehir olduğu belirtildikten sonra, şehrin hemen her yerinde mukaddes mekanlar bulunduğu, yıl boyunca devam etmekle birlikte özellikle yılın son aylarında yoğun bir şekilde icra edilmekte olan ayinlere katılmak üzere Osmanlı toprakları ya da yabancı ülkelerden ortalama 40-50.000 civarında ziyaretçinin geldiği, bu ayinlerden bir kısmı şehir merkezinde yapılırken, bir kısmının şehre üç, dört saatlik bir mesafede bulunan Beytü'l Lahim, Eriha gibi nahiyelerde yapıldığı, gerek bu bölgelere gidiş-gelişlerde gerekse ayinler esnasında asayişin sağlanması ve ziyaretçilere yardım etmek için ilgili yerlere kuvvet sevk etmek üzere Kudüs merkezde bir otomobil bulunmasının gerekli olduğu ifade edilmektedir. Yazının devamında ise Yafa kazasının bir sancak kadar geniş ve etrafı portakal bahçeleriyle çevrili olduğundan devriyelerde kullanmak ve bilhassa portakal bahçeleri arasına devriye çıkarmak üzere Yafa'da da bir otomobile ihtiyaç bulunduğu ifade edilmektedir (BOA.DH.EUM.MH.70/89).

Günümüzden farklı olarak İstanbul polis teşkilatı yukarıda bahsedilen hususların dışında bir amaçla da otomobil arayışına girmiştir. Dönemin uygulamasına göre polis teşkilatında görevli doktorlar kurum hekimliğinin yanı sıra, suçüstü hallerinde veya tramvay kazaları gibi durumlarda adli tabip olarak da görevliydi. Fakat ulaşım araçlarının yetersizliğinden dolayı bu görevlerine zamanında yetişemediklerinden ilk yardım yapılamayan ağır yaralıların birçoğu hayatlarını kaybetmekte, bir kısım yaralıları ise at arabası gibi gayrisihhi vasıtalarla hastanelere sevk edildiklerinden hayati tehlikeye girmektedirler. İstanbul polis teşkilatı hem doktorları olay yerine hızlı bir şekilde ulaştırabilmek hem de yaralıları hastanelere uygun bir araçla yetiştirebilmek için 8 Aralık 1918 tarihinde Dahiliye Nezaretine bir yazı yazarak askeriyeden veya Hilal-i Ahmer Cemiyetinden bir aracın kendilerine verilmesini talep etmiştir (BOA.DH.EUM.LVZ.44/99). Bu

girişimde başarılı olunamamış olacak ki Haziran 1921’de de yaralı taşıma aracı talebi tekrar edilmektedir. Bu süreçte de Sıhhiye Nezareti, belediye gibi kurumlarla yapılan yazışmalardan netice alınmayınca satın alma yoluna gidilerek Bens marka üç araç için tanesi 3.400 liradan toplam 10.200 lira ödenek talep edilmiştir (BOA.DH.EUM.AYŞ.56/25).

Otomobilin Osmanlı polis teşkilatına girmesiyle çözülmesi gereken sorunlardan birisi şoför bulmak olmuştur. Çözüm olarak şoförlük yapabilen personel ihtiyacı olan yerlerde görevlendirme, teşkilat dışından şoför temin etme gibi usuller denenmiştir. Bu meyandan olmak üzere Suriye polislerinden olup şoförlük yapabilen Sait ve Hilmi Efendiler İstanbul’da şoför olarak istihdam edilmişlerdir (BOA.DH.EUM.MH.182/35). Teşkilat dışından şoför tayin etme uygulaması ise I. Dünya Savaşı sırasında bütçedeki kısıtlamalar sebebiyle geçici olarak durdurulmuştur (BOA.DH.EUM.MH.182/35). Bu soruna köklü bir çözüm üretmek adına İstanbul polis okulu müfredatına, *Motorlu Nakliye Vasıtalarının Sevk ve İdaresi* isminde bir ders konarak (Tongur, 1946: 266) Ek 2’de görüleceği üzere öğrencilere otomobil başında uygulamalı eğitimler verilmiştir (Polis Mecmuası, 14 Şubat 1914, sayı: 14).

1913-1916 arasında polis teşkilatındaki şoförler 600 kuruş maaşla görev yapmaktadırlar (BOA.DH.EUM.MH.70/11; BOA.DH.EUM.MH.251/41; BOA.DH.EUM.MH.127/9). Bu miktar polis maaşlarıyla aynı düzeyde olup dönemin şartlarında oldukça teknik bir iş yapan şoförler için yeterli görülmemektedir. Aydın Polis Müdürü, 30 Aralık 1914’te Emniyet-i Umumiye Müdüriyetine yazdığı bir yazıda, şoförlerin polis maaşıyla istihdamının, istihdam edilenlerin ise idaresinin zorlaşmakta olduğunu, bu nedenle şoför maaşlarının artırılması gerektiğini ifade etmektedir (BOA.DH.EUM.MH.95/85).

Osmanlı polis teşkilatının otomobil konusunda çözüm üretmesi gereken sorunlardan birisi de araçların benzin, yağ, lastik gibi giderleriyle tamirat masraflarının karşılanmasıdır. Otomobilin teşkilata yeni girmesinden dolayı İstanbul polis müdüriyeti sormuş olacak ki Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti 5 Mayıs 1912 tarihinde yazdığı bir yazıda otomobil yakıt ve tamir masraflarının bütçede bulunan sandal, motor tahsisatından ödenmesi gerektiğini bildirmektedir (BOA.DH.EUM.MH.35/14). Bu yazı doğrultusunda otomobille ilgili ödemelerin bütçenin 167. fasıl, 6. maddesindeki *sandal, motor, otomobil, istimbot* kaleminden yapıldığı görülmektedir (BOA.DH.EUM.MH.192/100; BOA.DH.EUM. MH.204/20).

Osmanlı polis teşkilatının otomobil satın alırken katlanmak zorunda kaldığı fiyat farklılıkları yakıt ve tamirat ücretlerinde de kendini göstermektedir. 28 Haziran 1914 itibarıyla Aydın vilayetinde bir adet otomobil bulunmakta ve 700 kuruş daimî gider (benzin, yağ vb.), ortalama 200 kuruş tamirat ücreti olmak üzere aylık olarak toplam 900 kuruşluk masrafı bulunmaktadır (BOA.DH.EUM.MH.87/48). 1919 yılına gelindiğinde ise Emniyet-i Umumiye Müdüriyetindeki yine bir adet otomobilin yakıt ve tamirat masrafları olarak toplam 169.428,30 kuruş ödenmiştir (BOA.DH.EUM.MH. 207/50). İstanbul Polis Müdüriyetinin uhdesinde bulunan otomobiller için 1918 yılında yaptığı masraflar ise aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

Tablo 1. İstanbul Polis Müdüriyeti otomobil masrafları (1918)

	Yıllık sarfiyat (kuruş)
Tamirat masrafları	10.460
Çeşitli levazım ücreti	21.441
Benzin ve yağ ücreti	145.000
Lastik ücreti	211.600
Toplam	388.501

Kaynak: BOA.DH.EUM.MH.198/59

Tablo 1'de görüldüğü gibi otomobille ilgili giderlerin en büyük kısmını, benzin ve yağ ücretinden de fazla olan lastik ücreti oluşturmaktadır. En az gider ise tamirat masrafları kaleminde.

Polis teşkilatının otomobiller konusunda çözüm bulması gereken bir başka sorun da benzin temin etmek olmuştur. İstanbul'da 9 Aralık 1918 itibariyle benzin askeri depodan alınmakta fakat her defasında değişik bahanelerle zorluklar çıkarılmaktadır (BOA.DH.EUM. 6.Şb.46/34). Bu zorlukları aşmak için yapılıp yapılmadığı bilinmese de 1919, 1920 yıllarında piyasada benzin satan tüccardan bu ihtiyaç giderilmektedir. Örneğin 5 Temmuz 1919 tarihli bir yazıda Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti otomobili için Abdurrahman Sukuti Efendi'den pazarlık suretiyle satın alınan benzin ücretinin ödenmesi istenirken (BOA.DH.EUM.MH. 192/100), 25 Şubat 1920 tarihinde ise yine Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti otomobili için İbrahim Efendi'den pazarlık suretiyle satın alınan dört teneke benzinin toplam 1.300 kuruş tutan ücretinin ödenmesi talep edilmektedir (BOA.DH.EUM. MH. 204/20).

İstanbul'daki polis otomobillerinin tamirat işlerinde de hem Harbiye Nezareti Nakliye Şubesi bünyesinde bulunan Ahırkapı'daki tamirhaneden faydalanılmakta (BOA.BEO.EUM.MH. 210/67) hem de piyasadaki ustalardan hizmet alınmaktadır (BOA.DH.EUM.MH.192/100; BOA.DH.EUM.LVZ. 47/132). Piyasadan hizmet satın alınacağı durumlarda oldukça ayrıntılı bir mukavelename düzenlenmektedir. 1 Haziran 1919 tarihinde Emniyet-i Umumiye Müdüriyetine ait otomobilin tamir edilmesi için Mısırlı Mehmet Muhsin'le yapılan mukavelename (Ek 3) aşağıdaki gibidir (BOA.DH.EUM.LVZ. 47/132).

- 1- Otomobilin motorunun tamamen ve müceddeden tamiri
- 2- Dört adet tekerlek... ve parmaklıklarının müceddeden tebdili
- 3- Vantilatörün yeniden tebdili
- 4- Radyatörün müceddeden tebdili
- 5- Bir adet fenerin tamiri
- 6- Debriyajın tamiri
- 7- Frenlerin tamiri
- 8- Tentenin tamiri
- 9-Buji ve kabloların müceddeden tebdili
- 10-Vites levyesinin tamiri

1-Emniyet-i Umumiye Dairesine ait otomobilin ber veçhi bala bazı aksamının müceddeden tebdili ve bazı kısmının tamiratını 2 Haziran 335 tarihine müsadif pazartesi gününden itibaren 15 gün zarfında imal ve tamiratını taahhüt ederim.

2-Tamirat ve tebdilatın bedeli 17.000 kuruştan ibarettir.

3-Müddet-i mezkure zarfında teslim idemediği takdirde beher gün için 5 lira tenzilata icra olunacaktır.

4-Ücret-i tamiriye olarak taahhüt edilmiş meblağdan 10.000 kuruş peşinen tediye edilmiş ve mütebaki 7.000 kuruş otomobilin teslimini müteakip tesviye olunacaktır.

5-İş bu mukavele iki nüsha olarak tanzim ve teaddi edilmiştir. 1 Haziran 335.

..... Makinist ve otomobil tamircisi Mısırlı Mehmet Muhsin (Mühür)

Mukavelename özetle; motorun tamamen yenilenmesini, tekerlekler, vantilatör, radyatör, buji ve kabloların değiştirilmesini; far, debriyaj, tente, vites kolu ile frenlerin tamir edilmesini öngörmektedir. Yapılacak işler sayıldıktan sonra ise toplam bedelin 17.000 kuruş olduğu, bunun 10.000 kuruşunun peşin ödendiği, 2 Haziran 1919 tarihinden itibaren 15 gün içerisinde tamiratın

bitirilmesi gerektiği, bu süre zarfında bitirilmediği takdirde geciken her gün için ücretten 5 lira indirim yapılacağı hükme bağlanmaktadır.

3. Otomobille İlgili Mevzuat

1910'lu yılların başından itibaren teşkilatta otomobilin kullanılmaya başlanmasıyla konuyla ilgili mevzuatın da oluşmaya başladığı görülmektedir. 3 Ekim 1914 tarihinde *Emniyet-i Umumiyyeye Ait Otomobillerin Cihet ve Suret-i İsti'malleri Hakkında Talimatname* isiminde bir metin yayımlanmıştır (BOA.DH.EUM.MH.90/35). Söz konusu talimatname aşağıdaki hükümleri içermektedir.

1-Emniyet-i Umumiyyeye ait olan otomobillerden birer adedi Dahiliye Nazırı ile Emniyet-i Umumiye Müdürü'ne mahsus olup bunlar Emniyet-i Umumiye Levazım Dairesine kayıtlı bulunacaktır. Ayrıca Dersaadet, Beyoğlu ve Üsküdar polis müdürlerine de birer otomobil tahsis edilecek, bu otomobiller ile Emniyet-i Umumiye Müdüriyetinin başkaca ihtiyaçları ve gerektiğinde kuvvet sevki için kullanılan diğer iki otomobil ilgili polis müdürlüklerinin garajlarında bulunacaktır. Bunların dışındaki otomobiller Emniyet-i Umumiye Levazım Dairesince muhafaza edilecektir.

2-Otomobillerin daimi masraf, tamirat ücreti, şoför maaşı vb. giderleri Emniyet-i Umumiye bütçesindeki ilgili fasıldan karşılanacak ve her otomobil için yalnız bir şoför istihdam edilecektir. Dahiliye Nazırı'na ait olan otomobil için ise sadece şoför ücretiyle garaj masrafı ödenecektir.

3-Otomobillerden kuvvet sevki için kullanılanlar resmi hizmetlerdeki gerçek bir ihtiyaç üzerine geçici olarak diğer daireler tarafından kullanıldığı takdirde, kullanım süresince daimi giderleri kullanan daireye ait olacaktır. Diğer otomobillerin bu şekilde başka yerlerde kullanılması ancak Dahiliye Nazırı'nın iznine bağlıdır.

4-Şoförler kullandıkları otomobillerin kat ettiği mesafe ile harcadığı benzin miktarını her gün deftere kaydedecektir. Emniyet-i Umumiye Müdürü'ne ait otomobilin defteri Levazım Dairesince, polis müdüriyetlerine ait olanlar ise hesap memurlarınca kontrol edilecek, defterler bittiğinde zikredilen yerlere teslim edilecektir.

5-Şoförler otomobili için gerekli olan malzeme ile yapılması gereken tamiratı doğrudan ya da hesap memurları aracılığıyla öncelikle Emniyet-i Umumiye Levazım Şubesine müracaat ederek veyahut Levazım Şubesinin onayı üzerine hesap memurları vasıtasıyla yaptıracaktır.

6-Taşra polis müdürlüklerinden lüzum görülenler için tedarik edilmiş, bağış ya da başka bir suretle teşkilata kazandırılmış olan otomobillerin resmi hizmetlerden doğan her türlü masrafı Emniyet-i Umumiye bütçesinden karşılanacak ve onların şoförleri de yukarıda zikredilen defteri tutacak ve hesap memurlarına ibraz edeceklerdir.

7-Otomobillerin üzerinde bulunan teferruatı da diğer demirbaş eşya gibi seleften halefe devir ve teslim edilecektir.

8-Sadece asayiş hizmetlerinde kullanılan otomobiller ile polis müdürlerine tahsis olunan otomobillerin diğer daireler namına kullanılması yasak olup ancak zaruret hallerinde polis müdürünün otomobile olan ihtiyacını müşküle atmamak üzere geçici olarak valiler tarafından kullanılması uygundur. Bu durumda otomobillerin benzin, yağ gibi masrafları ile kullanımdan doğan tamirat masrafları valilere aittir.

9-Otomobillere kadın ve çocukların bindirilmesi katiyen yasaktır. Bu kuralı ihlal eden şoförlerin memuriyetlerine derhal son verilecektir.

Görüldüğü gibi talimatname; otomobillerin tahsis edilebileceği makamları, masrafların karşılanma şekillerini, otomobiller için satın alınması gereken malzeme için takip edilecek

usulleri, şoförlerin sorumluluklarını, diğer daireler için tahsis şartlarını hükme bağlamaktadır. Son maddesinde ise görev dışında kullanılmasını yasaklamakta ve bu konuda memuriyetten çıkarma gibi son derece sert bir müeyyide getirmektedir. Talimatname belli şartlarda valilere otomobil tahsis edilebileceğini hükme bağlamakla birlikte, bu otomobillerde polislerin şoför olarak görevlendirilmesi Emniyet-i Umumiye Müdüriyetinin 14 Ekim 1914 tarihli yazısıyla yasaklanmıştır (BOA.DH.EUM.MH. 90/35).

Otomobille ilgili bir diğer mevzuat ise *Polis Elbise ve Diğer Levazımı Nizamnamesi*'dir. Tam tarihi tespit edilemeyen fakat Kasım 1915'te müsveddesinin teşkilata gönderilerek fikir istenmesi göz önüne alındığında bu tarihe yakın bir zamanda yürürlüğe girmiş olması gereken Nizamname'de otomobil ve şoför elbiseleri hakkında bazı düzenlemeler yapılmıştır. Buna göre; otomobil şoförlerine numunesine uygun olarak kullanım süresi bir yıl olan iç çamaşırı, ceket, gocuk, gözlük, tozluk, yün kalpak, pantolon, potin, eldiven ile kullanım süresi iki sene olmak üzere kaput verilecektir. Ceketin her iki yakasında "*polis şoförü*" ibaresi ve otomobil numarası yazılı madeni bir plaka takılacaktır. Ayrıca otomobilin bakım ve tamirata sırasında giymek üzere bir takım iş elbisesi de verilecektir. Nizamnamenin devamında ise şoförlerin otomobilleri usulü çerçevesinde, iyi şekilde sevk ve idare etmeleri gerektiği, kendi kusurundan dolayı otomobile bir zarar geldiğinde tazmin etmek zorunda olduğu, dikkat ve kayıtsızlığı devam eden şoförlerin görevlerine son verileceği, otomobil ve garajların temizliğinden şoförlerin sorumlu olduğu, görevli olduğu dairenin en büyük amiri ya da bu işle görevlendirdiği yetkilinin izni olmadıkça otomobile kimseyi bindiremeyeceği hususları kayıt altına alınmaktadır (Çebitürk, 2009: 132-146).

Nizamnamede geçen, şoförün kendi kusurundan dolayı otomobile bir zarar geldiğinde ödemesi kuralıyla ilgili olarak şoförlerden taahhütname alınmaktadır. Örneğin 1 Nisan 1920 tarihinde, Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti şoföründen "*Bundan böyle makine aksamında zuhuru melhuz bulunan arızadan dolayı şayet sebebiyeti tarafımdan vuku bulacak olursa her bir mesuliyeti tarafıma ait olduğunu kabul ider yalnız kaza suretle veyahutta makineyi istimal ittiğim esnada kendi kendine bir sakıtlık vukuundaki arızadan dolayı bir güne mesuliyet kabul iderim bu da bir mütehasısın vireceği raporundan mübeyyin ittikten sonra mesuliyeti kabul ideceğime işbu ...vaz'ı imza iderim*" şeklinde bir taahhütname alınmıştır. Bu imzayla şoför, otomobilde meydana gelen ve kendi kusurundan kaynaklanan arıza durumunda her türlü mesuliyeti kabul ettiğini, kaza veya otomobili kullandığı esnada kendi kendine bir arıza oluşması halinde bir uzmanın vereceği rapordan kendisinin kusurlu olduğu anlaşılırsa yine mesuliyeti kabul edeceğini beyan etmektedir (BOA.DH.EUM. LVZ. 50/81).

Sonuç

1904 yılından sonra Osmanlı devlet ve toplum hayatına girmeye başlayan otomobilin polisiye hizmetlerdeki öneminden dolayı, Osmanlı polis teşkilatı 1910'lu yılların başından itibaren otomobil edinmeye başlamıştır. Teşkilatın otomobilden beklentileri genel olarak olaylara daha hızlı müdahale edebilme; istenilen yerlere, istenilen zamanda kuvvet sevk edebilme, devriyeler vasıtasıyla sorumluluk bölgesinde alan hakimiyetini sağlama, teftişler aracılığıyla merkezden uzaktaki birimleriyle daha sıkı irtibat kurabilmedir.

Osmanlı polis teşkilatının, otomobille tanışması, 1912 yılında İstanbul Polis Müdüriyeti ile başlamış, aynı yıl Selanik Polis Müdüriyeti ile devam etmiş, teşkilat hem merkezde hem de taşrada hızla bu yeni gelişmeye ayak uydurma çabalarına girmiştir. Bu çabaların sonucunda 1910'lu yılların ikinci yarısında Aydın, Konya, Adana, Beyrut vilayetleri ile Kala-i Sultani Mutasarrıflığı polis teşkilatları otomobilden faydalanmakta olup diğer bazı vilayetler de otomobil satın alma süreçlerini başlatmış durumdadır. Otomobil kullanmaya başlayan vilayetlerdeki polis teşkilatlarının, önleme ve suç sonrası müdahale alanında artık daha etkin olacağı açıktır.

Teşkilatın otomobille tanışması birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Otomobile yakıt temini, gerektiğinde tamirat yaptırılması ve şoför istihdamı öncelikle çözümü gereken sorunlardır. Yakıt temini ve tamirat, başlangıçta ordunun imkanlarıyla giderilirken zamanla piyasadan da

faaydalanılmaya başlanılmıştır. şoför istihdamı konusunda ise şoförlük yapabilen personelin gereken yerlerde görevlendirilmesi, teşkilat dışından şoför görevlendirme gibi yöntemlerle çözüm oluşturulmaya çalışılmıştır. Soruna esastan bir çözüm üretmek adına ise polis okulları müfredatına şoförlük eğitimi konmuştur. 18 Ekim 1913 gibi daha otomobilin teşkilata girdiği ilk dönemlere rastlayan bir tarihte Dersaadet Polis Mektebi için de bir otomobil satın alınması teşkilatın şoför yetiştirmeye verdiği önemin sonucu olduğu gibi tüm birimleriyle yeniliklere uyum sağlama kabiliyetinin de gösteresidir.

Teşkilatın otomobille tanışması ve ortaya çıkan sorunlar, yeni mevzuat düzenlemelerini de gerekli kılmıştır. Bu süreçte otomobillerin kullanılma şartları düzenlenmiş, otomobillerle ilgili yapılacak harcamalar için takip edilecek usuller belirlenmiş ve uygulamada karşılaşılan sorunlarla ilgili çözümler üretilmiştir. Otomobillerin resmi hizmetler dışında kullanılması yasaklanarak ihlal edenlere yönelik sert müeyyideler getirilmiştir. Otomobille ilgili mevzuat çıkarılarak bu alanda günü birlik, geçici ve değişken çözümler yerine ülke çapında yeknesak uygulamalara geçilmiş olmaktadır.

Kaynaklar

- Alıot, H. (2008). *Türkiye’de zabıta, tarihi gelişim ve bugünkü durum*. (II. Baskı), Ankara: Kozan Ofset.
- BOA. (Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi) DH. (Dahiliye Nezareti) EUM. (Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti).6Şb. (6. Şube belgeleri) 46/34.
- BOA. DH. EUM. LVZ. (Levazım kalemi belgeleri)10/82, 40/81, 43/110, 44/99, 45/51, 47/132, 50/81, 53/39.
- BOA. DH. EUM. MH. (Muhasebe kalemi belgeleri) 32/45, 35/14, 40/9, 52/20, 67/45, 70/11, 70/89, 87/48, 90/35, 95/85, 99/105, 110/33, 127/9, 182/35, 192/100, 198/59, 204/20, 207/50, 210/67, 251/41, 269/13.
- BOA.BEO. (Bab-ı Ali evrak odası belgeleri) 2417/181256, 4642/348094
- BOA.DH. İD. (İdari kısım belgeleri) 83/46.
- BOA.DH.EUM.AYŞ. (Asayiş kalemi belgeleri)56/25.
- BOA.DH.EUM.THR. (Tahrirat kalemi belgeleri) 104/61.
- Çebitürk, H. (2009). *Osmanlı’dan Cumhuriyete polis mevzuatı* (Yüksek lisans tezi). Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.
- Devellioğlu, F. (1986). *Osmanlıca-Türkçe ansiklopedik sözlü*. Ankara: Kurtuluş Ofset Basımevi.
- Engin, V. (2002). Otomobil İstanbul’da. *Popüler Tarih*, 17, 26-29.
- Polis Mecmuası, 14 Şubat 1914, 14:325; 28 Temmuz 1914, 25:579.
- Tongur, H. (1946). *Türkiye’de genel kolluk, teşkil ve görevlerinin gelişimi*. Ankara: Kanaat Basımevi.
- Yılmaz, İ. (2015). Osmanlı polis okulları: Eğitim. *SÜTAD*, 38, 103-130.
- Yılmaz, İ. (2017). *Selanik polis tarihi (1876-1912)* (Doktora tezi). Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Yılmaz, İ. (2019). Osmanlı Devleti’nin son döneminde trafik ve trafik kazaları. *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 20(36), 341-368.

ETİK ve BİLİMSEL İLKELER SORUMLULUK BEYANI

Bu çalışmanın tüm hazırlanma süreçlerinde etik kurallara ve bilimsel atıf gösterme ilkelerine riayet edildiğini yazar(lar) beyan eder. Aksi bir durumun tespiti halinde Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi'nin hiçbir sorumluluğu olmayıp, tüm sorumluluk makale yazarlarına aittir.

Ekler

Ek 1. Kuvvet sevki için kullanılan otomobillerinden birisi



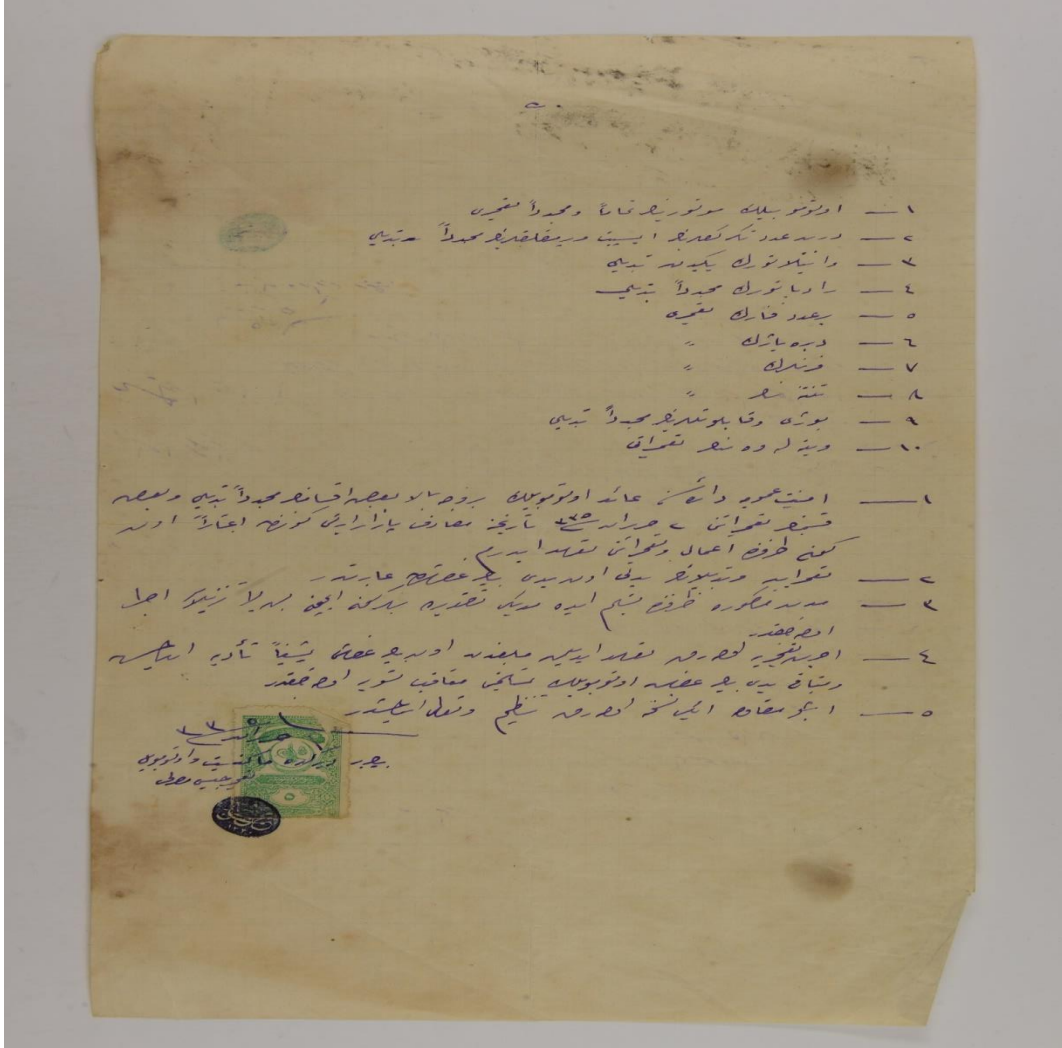
(Polis Mecmuası, 28 Temmuz 1914, sayı: 25).

Ek 2. Polis okulu öğrencileri otomobil eğitiminde



(Polis Mecmuası, 14 Şubat 1914, sayı: 14)

Ek 3. Emniyet-i Umumiyyeye ait otomobilin tamir edilmesi için Mısırlı Mehmet Muhsin'le yapılan mukavelename.



(BOA.DH.EUM.LVZ. 47/132)