

Yılmaz, İbrahim (2019). "Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Trafik ve Trafik Kazaları". *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 20, S. 36, s. 341-368.

DOI: 10.21550/sosbilder.429650

OSMANLI DEVLETİ'NİN SON DÖNEMİNDE TRAFİK VE TRAFİK KAZALARI

İbrahim YILMAZ*

Gönderim Tarihi: Haziran 2018

Kabul Tarihi: Ekim 2018

ÖZET


Osmanlı toplumunun motorlu araçlarla tanışması ancak XX. yüzyıl başlarında olmuştur. Bu araçlar ilk başlarda kazalardan korunmak adına yasaklanmışsa da zamanla ülkede yaygınlaşmış ve hayatın bir parçası haline almıştır. Böylece ulaşım sektöründe yeni bir dönem başlarken bir taraftan da trafik kazalarıyla yüz yüze gelinmiştir. Bu çalışmada, Osmanlı toplumunun trafik ve trafik kazalarıyla tanışması, kazaların sebepleri ve idarenin aldığı tedbirler incelenerek, kazaların genellikle araç, sürücü veya yol kusurlarından kaynaklandığının anlaşılmasıyla idare tarafından bu alanlarda yapılan düzenlemeler ile uluslararası deneyimlerden faydalanma çabaları ortaya konmaya çalışılmaktadır. Genel olarak II. Meşrutiyet dönemini kapsayan çalışmada sınırlı sayıdaki ikinci el kaynaklar ile Başbakanlık Osmanlı Arşivi belgelerinden faydalanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Osmanlı Devleti, otomobil, trafik, trafik kazası, araba*

Traffic and Traffic Accidents in the Final Period Ottoman State

ABSTRACT

It was not until the early period of the XX. century when the Ottoman society met with motor vehicles. Although these vehicles were prohibited to avoid accidents at the

*  Dr., Polis Başmüfettişi, Emniyet Genel Müdürlüğü,
ibrahim.yilmaz70@hotmail.com

Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi
Uludağ University Faculty of Arts and Sciences Journal of Social Sciences
Cilt: 20 Sayı: 36 / Volume: 20 Issue: 36

outset, they became prevalent in the country over time and became a part of life. Thus, while a new period started in the transportation sector, traffic accidents was faced on the other hand. In this study, Ottoman society's being acquainted with traffic and traffic accidents, the reasons of these accidents and the measures taken by the authorities are examined, and the government's regulations and efforts to benefit from international experiences on the matter seeing that accidents are generally stemmed from vehicle, driver or road faults are tried to be revealed. In the study that predominantly covers the II. Constitutional Monarchy period, limited number of secondary resources and documents from the Prime Ministry Ottoman Archive has been used.

Key words: *Ottoman State, automobile, traffic, traffic accident, car*

Giriş

Günümüzde trafik; yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleri, araç ise karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz ve özel amaçlı taşıtlar ile iş makineleri ve lastik tekerlekli traktörlerin genel adı olarak tanımlanmaktadır (2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu). Bu tanımlar esas alındığında tramvay, otomobil, kamyon, bisiklet vb. bilinen araçların icadından önce de trafik toplum hayatının bir parçasıdır.

Büyüyen şehirler, gelişen toplum yapıları, ihtiyaçların artması/çeşitlenmesi ile nakliye vasıtalarındaki gelişmeler ulaşımı sadece belli insanların faydalanabileceği bir konu olmaktan çıkararak toplumun geneline yaymıştır. Ulaşımın hayvan gücüyle sağlandığı dönemlerde de kazalar meydana gelmekle birlikte, motorlu araçların ortaya çıkması ve yaygınlaşmasıyla kazalar artık daha çok sayıda ve daha ağır sonuçlarla meydana gelmektedir. Bu sebeple dönemin trafik kazalarına geçmeden önce motorlu ya da motorsuz araçlarla ulaşım sektörünün gelişme evrelerini incelemek gerekmektedir.

Türkler at yetiştiriciliği ve sevgisiyle tanınan bir millettir. Eski Türk, Çin ve Arap kaynaklarında Türklerin antik çağlarda at yetiştirdikleri ve komşu ülkelere sattıklarından bahsedilmektedir. At

yetiştirmenin yanı sıra üzengi, eęer, dizgin gibi koşum takımlarını da keşfederek hızlı bir nakil ve savaş aracı elde etmişlerdir. At yetiştiriciliği bir ekonomi oluşturmanın yanı sıra toplumsal kùltùre de nüfuz ederek sosyal hayatın bir parçası olmuş, hatta dini bir anlam da kazanarak ölümlerle birlikte gömülmüşlerdir. Bu sebeple bazı araştırmacılar Orta Asya’da atlarla beraber böylesi bir hayat süren Türklerin yaşam şekline “at kùltürü” adını vermişlerdir (şahin 2005: 165-166).

Araba bir tür hayvan koşum kùltürü olarak adlandırılabilir. Bu durumda arabanın icadından önce arabaya koşulacak hayvan türlerinin ehlileştirilmiş olması gerekir. Bu sebeptendir ki arabanın hem tekerleğin icat edildiği hem de arabaya çekilebilecek hayvanların ehlileştirildiği Asya’da ortaya çıkmış olması gerekir. Araba, Çinli ve Batılı arkeologlara göre Bronz Çağı’nda (M.Ö. 2000-800) icat edilmiştir. Kayıtlar Çin’de Shang devrinde (M.Ö. 16-11. yüzyıl) araba kullanıldığını göstermektedir. Aynı dönemde Mezopotamya’da da araba üretilmekte fakat atı çok az tanıdıklarından sığır veya eşeklerce çekilmekteydi. Yine Çin kaynakları M.Ö. 2000 yılında Türklerin araba kullandıklarını kayıt altına almaktadır. Türklerin ve Moğolların yaşadığı Orta Asya’da eski zamanlardan bu yana iki tür araba kullanılmaktadır. Bunlardan birincisi, sürücünün arkaya oturup dizginle idare ettiği Harizm ve Kařgar arabası, ikincisi ise sürücünün at üstüne binip oradan idare ettiği Türkistan arabasıdır (İpşirli 1991: 243). Ayrıca Türklerde Çin kaynaklarının “keçe arabası” olarak adlandırdıkları “oturma arabası” vardır. Yine bir Türk kabilesi olan Tobalarda da ilahi bir arabadan bahsedilmektedir. Bu durumda bazı Türk kabilelerinde arabanın ilahi bir yönünün de olduğu sonucuna varılmaktadır (şahin 2005: 166).

Tekerleğin icadı, başta at olmak üzere sığır, eşek gibi hayvanların ehlileştirilmesi ve sonucunda arabanın bulunmasıyla başlayan ulaşım sektörü XX. yüzyıl başlarına kadar çok da değişime uğramadan devam edip gelmiştir. Fakat bu dönemde motorlu araçların

icadı ve toplum hayatının bir parçası olmasıyla yeni bir dönem başlamıştır. Bu araçlar ulaşım getirdikleri hız ve kolaylığa rağmen sebep oldukları trafik kazaları toplum ve devlet için yeni ve tedbir alınması gereken bir konudur. Bu çalışmada, motorlu araçların “Osmanlı ülkesine giriş ve gelişme hikâyesi nasıl olmuştur?”, “Bu araçlar hangi sıklık ve sebeplerle kaza yapmaktadır?”, “Bu kazalara karşı idare ne tür tedbirler geliştirmektedir?” gibi sorulara cevap aranarak, yeni döneme uyum sağlama çabaları üzerinde durulacaktır.

Osmanlı Devleti’nde Kara Ulaşım Araçlarının Tarihsel Gelişimi

Osmanlılar ilk dönemlerinden itibaren araba kullanmışlardır. Uzun mesafe yük taşımacılığı için genellikle deve, kısa mesafeler için ise arabadan faydalanılmıştır. Sadece yerleşik halk değil, göçebeler de araba kullanmakta hatta evleri araba üzerinde bulunmaktaydı. Osmanlı haberleşme sisteminin önemli bir parçası olan ulaklar, genellikle beygir kullanmaktaysalar da ellerinde kendilerine araba verilmesi için yazılı emir bulunanlara menzilhanelerden araba verilir. XIX yüzyılda kurulan posta teşkilatı da gerektiğinde araba kullanmıştır. Askeri alanda da büyük topların nakli için top arabacıları ocağı teşkil edilmiş, ayrıca başta diğer mühimmat olmak üzere yaralı ve hastalar ile cenazelerin nakli de arabalarla yapılmıştır (İpşirli 1991: 243).

Yük naklinde arabalardan faydalanılmakla birlikte XVI. yüzyıl sonlarına kadar şehir içinde ancak zaruri durumlarda kullanılmıştır. Hatta Kanuni Sultan Süleyman son seferine yaşlılık ve hastalığı sebebiyle araba ile gitmesi gerektiğinde şehir içinde arabaya binmek âdeti olmadığından şehir dışına kadar at üzerinde gitmiş, orada arabaya binmiştir. Komutanlar ve diğer ileri gelenler kesinlikle arabaya binmezler, binmek zorunda kalırlar ise kendilerini insanlardan gizlemek için arabanın perdelerini kapatırlardı. Bu kural saray hanımları için de geçerli olup XVII. yüzyıl sonlarına kadar belli merasimler haricinde kadınların şehir içinde araba ile dolaştıklarını görmek mümkün değildir.

Esasen dönemin İstanbul’unda sokaklar araba geçmesine izin vermeyecek kadar dardı. Bu sebepten olsa gerektir ki Sultan İbrahim XVII. yüzyıl ortalarında İstanbul’da halkın araba ile dolaşmasını yasaklamıştır (İpşirli 1991: 243).

İstanbul’da devlet adamları arasında sadece sadrazam ile şeyhülislam ve kazasker gibi ilmiye mensuplarının arabaya binme hakları bulunmaktaydı. Bunların dışında diğer devlet adamları ve gayrimüslimlerden ancak izin verilenler ata binerler, diğer görevliler ve halk yaya dolaşırlardı. Bu yasak II. Mahmut döneminde kısmen gevşetilmiş, bazı memurlar ile gayrimüslimlerin atlarla şehirde dolaştıkları görülmeye başlanmıştır. Avrupa’dan ithal edilen ve sadece padişahlar tarafından kullanılan faytonların 1825 yılından itibaren saray ileri gelenleri ve diğer devlet adamları tarafından da kullanılmasına izin verildi. Padişahlar arasında arabaya binmeyi II. Mahmut adet haline getirdi. Yine onun zamanında yürürlüğe giren İhtisab Ağalığı Nizamnamesi’nde arabacıların sorumlulukları ve giyecekleri elbiselerin şekilleri belirlendi. Abdülmecid devrinde ise Avrupa modeli arabalar oldukça yaygınlaştı. Sultan Abdülaziz’de Avrupa seyahatinden sonra araba merakı başlamış ve sarayda değişik arabalar bulundurmak için Fransa ve İngiltere’den modeller getirilmiştir. Bu dönemde kullanımı iyice yaygınlaştığından dönemin gazetelerinde satılık araba ilanları çıkmaya başlamıştı. Taşrada da araba kullanılmakta ve genel olarak yerli modeller tercih edilmekteydi. II. Abdülhamid’e kadar padişahlar cuma selamlığına at üzerinde giderken ilk defa bu dönemde araba ile gitme usulü başlamış hatta zaman zaman arabayı kendisinin kullandığı da olmuştur (İpşirli 1991: 244-245). Dönemin üst gelir grubundaki araba tutkusu Recaizade Mahmut Ekrem’in *Araba Sevdası* isimli romanında, işsiz güçsüz bir mirasyedi ve Batı hayranı bir şahsiyet olan Bihruz Bey’in hayat tarzının bir parçası olarak anlatılmaktadır.

XX. yüzyıl başlarında İstanbul’da bulunan binek arabaları saray, konak ve kira arabaları olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Saray arabalarının başında saltanat arabası gelmekte, diğerleri hanedan üyeleri

ve görevlilerin kullandıkları arabalardan oluşmaktaydı. Konak arabaları ise günümüzün özel arabaları karşılığı olup dönemin devlet adamları ve zenginleri tarafından kullanılmaktadır. Bu tür arabalar satın alma ve bakım bedelleri ile atların ve seyislerin masrafları düşünülduğünde oldukça yüksek maliyet gerektirmektedir. Kira arabaları lüks ve piyasa arabası olarak ikiye ayrılmakta olup bunlardan lüks olanlar garajlarda bekleyerek, yüksek maliyetinden dolayı kendi arabası bulunmayan zenginlere hizmet vermekteydi. Piyasa arabaları ise halka hizmet vermekte ve genellikle konak arabalarının eskilerinden oluşmaktaydı (Koçu ve Akbay 1959: 908-910).

XIX. yüzyıl ortalarında İstanbul'da kara ulaşımı öküz veya atların çektiği ithal veya yerli arabalarla yapılmaktaydı. Sosyal ve ekonomik gelişmeler ulaşım sektöründe yenileşmeyi gündeme getirmiş, değişim istekleri basında da kendine yer bulmaya başlamıştır. Böylece, Avrupa'da işletilmekte olan atlı tramvayı Osmanlı topraklarına getirmek amacıyla 1869 yılında harekete geçilerek İstanbul'da atlı tramvay işletmek üzere Dersaadet Tramvay Şirketi kurulmuştur. 1871'de ilk seferini yapan şirket bilet ücretlerinin pahalılığı, belki de insanların geleneksel ulaşım alışkanlıklarını değiştirmedeki zorluklar sebebiyle yeterli rağbeti görememiştir (Çolak 2003: 75-77). Başkentte toplu ulaşım alanında bu gelişmeler yaşanırken taşra da buna ayak uydurmuş, İzmir'de 1883, Selanik'te ise 1893'te tramvay seferleri yapılmaya başlanmıştır (Yılmaz 2017: 34).

Her ne kadar başlarda yeterli yolcu sayısına ulaşamasa da zamanla yolcu sayısındaki artış, hayvan gücü kullanmanın getirdiği sakıncalar ve Avrupa'da kullanılmaya başlanılan mekanik tramvaylar bu alanda da yenileşmenin önünü açmış, 1912 yılında Balkan Savaşı sırasında ordunun elindeki atların yetersizliğinden dolayı tramvay şirketindeki atların orduya nakledilmesi bu değişimi zorunlu hale getirmiştir. Başlarda buhar gücüyle çalışan tramvaylar düşünülüyse de araştırmalar sonucunda daha avantajlı olduğu görülen elektrikli tramvaylarda karar kılınmıştır. Bu sürecin sonucunda 1881'den itibaren

Avrupa’da kullanılan elektrikli tramvay 1914’te İstanbul’da ilk seferini yapmıştır (Çolak 2003: 77-78). Fakat ülkede bu tarihten önce de elektrikli tramvaylar seferdedir. Selanik, başkentten 22 yıl sonra tramvayla tanışmasına rağmen, 1908 yılında elektrikli tramvaya geçerek bu alanda daha hızlı davranmıştır (Yılmaz 2017: 203).

XX. yüzyıl başlarında dünyada otomobiller toplum hayatına hızla girmeye başlamıştır. Öyle ki Servet-i Fünun Dergisi’nde 18 Temmuz 1907’de Ahmet İhsan imzasıyla çıkan bir habere göre 1906’da Amerika’da 58.000, Fransa’da 55.000, İngiltere’de 27.000, Almanya’da 20.000 ve İtalya’da yine 20.000 olmak üzere toplam 180.000 kadar otomobil üretilmiştir (Servet-i Fünun Dergisi, 18 Temmuz 1907, s.240). Dünyada hızla yaygınlaşan otomobilin Osmanlı ülkesine ilk girme teşebbüsü 1904 yılında olmuştur. Söz konusu otomobil, Marsilya’dan gelen bir gemiyle, Kuranyal isiminde bir kişi adına, monte edilmemiş bir şekilde, 3 sandık içinde İstanbul limanına gelmiştir (Engin 2002: 26). Sandık muhteviyatının incelenmesi ve sahibinin beyanından bunun gaz ile çalışan bir otomobil olduğu anlaşılmış fakat gümrük mevzuatında bu konuda bir düzenleme olmadığından yapılacak işlem konusunda idare oldukça zorlanmıştır. Rüşumat idaresi, Dahiliye Nezareti, Sadaret ve Meclis-i Vükela arasında yapılan bir dizi yazışma sonucunda Meclis-i Vükela’da alınan karar gereğince İstanbul çarşı, pazar ve sokaklarının bu gibi gaz ile çalışan otomobillerin gidip gelmelerine müsait olmadığı gerekçesiyle ülkeye girmesine müsaade edilmeyerek geldiği yere iadesine karar verilmiştir (BEO.2417/181256). Böylece otomobilin İstanbul’a ilk girme teşebbüsü olumsuz neticelenmiştir. İdare otomobil girişine yasak koymuş gibi gözükse de Şubat 1907’de Sadaret’in Rüşumat İdaresi’ne yazdığı bir yazıdan anlaşılıyor ki, bu yasak sadece başkent içindir. Rumeli’de yollar ve çarşılar imar edilerek genişletildiğinden buralara otomobil girişi şehir ve kasabalar haricinde kullanılmak ve kazaya meydan vermemek üzere serbesttir (BEO. 3000/224926).

Otomobilin ülkeye ilk girme teşebbüsünde böyle bir araçla ilk kez karşılaşan gümrük memurları aracın kendi kendine hareket eden bir yapısı olduğunu anlayınca bu anlama gelen “zatü’l hareke” ismini uygun görmüşlerdir (Engin 2002: 26). Zamanla “otomobil” kelimesi kullanılmakla birlikte ilk dönemlerde günümüzdekinden farklı olarak kamyonları da içine alarak “yük otomobili” şeklinde de kullanılmıştır (BOA.DH.EUM.6.Şb.52/56; BOA.DH. MUİ.150/46). Otomobil toplum hayatına girmiş olmasına rağmen henüz “şoför” kavramı kullanılmamakta, onun yerine “otomobil çarkçısı” (Engin 2002: 28) ya da sadece “çarkçı” denilmekte, “araba” kelimesi ise dönemin metinlerinde hayvanlarla çekilen araçlar için kullanılmaktadır (Vezaif-i Zabıta-i Belediyeyi Mebni Talimat, 257).

İstanbul’a otomobil girişine izin verilmemesine rağmen zamanın gelişmeleri idareyi zorlamaktadır. Örneğin 1905’te Romen Prens Bisko’nun otomobille İstanbul üzerinden Avrupa’ya geçmek istemesi üzerine izin verilir. Yine II. Meşrutiyet sonrası İstanbul’a otomobil getirmek isteyen Basra Mebusu Züheyir Zade Ahmet Paşa’ya padişah özel izin vermiştir. Bu tür esneklikler gösterilmesi bazı girişimcileri İstanbul’da otomobil işletmek konusunda hükümete başvurmaya cesaretlendirdiyse de cevap olumsuz olmuştur. Fakat bu alandaki gelişmelere karşı gelmek imkânsız olduğundan 1908’den sonra otomobil 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).

Ülkenin otomobille tanışmasından sonra sayısının günden güne artmaya başlaması ve askeri hizmetlerdeki öneminin anlaşılması idareyi harekete geçirmiştir. Harbiye Nezareti’nin talebi üzerine Dahiliye Nezareti 24 Ekim 1911’de bir genel tebliğ yayınlarak Tedarik-i Vasıta-i Nakliye Kanunnamesi hükümlerine göre seferberlik esnasında

binek ve yük otomobillerine orduda kullanılmak üzere el konulacağını ilan eden duyurmuştur (BOA.DH. MUİ. 150/46).

Bu dönemde devlet bir taraftan kendi ihtiyaçlarına yönelik olarak otomobil temin etme çabasını sürdürürken diğer taraftan da insanların ulaşım ihtiyaçlarına duyarsız değildir. Örneğin, Yalova kaplıcalarına gidecek olanların zahmetli bir yolculuğu göz önüne almaları gerekmektedir. İnsanları iskeleden alarak münasip bir ücretle kaplıcaya götürmek üzere her biri 12 kişi alacak olan omnibüs tarzında (Ek 1) 2 otomobil alınması halinde bu sorun ortadan kaldırılabilir. Yapılan araştırmaya göre her türlü alet ve edevatıyla birlikte 2.000 liraya mal olacak olan bu otomobillerin kaplıca mevsiminden önce hazır edilmesi için 15 Mart 1908 tarihinde Hazine-i Hassa'dan ilgililere emir verilmiştir (BOA.Y.MTV.307/65). Hem devletin hem de toplumun ihtiyaçlarını gidermeye yönelik tüm bu çalışmalara rağmen süreç oldukça yavaş ilerlemektedir. Örneğin, 23 Nisan 1914 tarihi itibarıyla Sadaret'te henüz otomobil veya otobüs bulunmamaktadır (BEO.4280/3209). Yine başkentte otomobil sayısı zamanla artmasına rağmen taşrada aynı gelişme takip edilememektedir. Aşağıdaki tabloda taşradaki otomobil ve kamyon sayıları, nereden verildiği ile aidiyetleri hakkında bilgiler bulunmaktadır.

Tablo 1: Taşra Otomobil Durumu (1910'lu Yıllar).

| Vilayet | Otomobil Sayısı | Nereden Verildiği | Nereye Ait olduğu | Açıklamalar |
|-------------------------|-----------------|-------------------------------------|-------------------|---|
| Edirne | 5 | | | 3'ü kamyon, 2'si otomobildir. Kamyonlardan ikisi Muhacir İdaresine, otomobiller ile diğer kamyon Sanayi Mektebine aittir. |
| Adana | Cevap gelmedi | | | |
| Diyarbakır | 0 | | | |
| Bitlis | 0 | | | |
| Erzurum | Cevap gelmedi | | | |
| Bağdat | Okunamadı | | | |
| Musul | 0 | | | |
| Aydın | 3 | | | Biri polis müdüriyetine, diğerleri vilayete aittir |
| Hüdavendigâr | 1 | Dahiliye | Vilayet | |
| Ankara | 2 | Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti | // | |
| Konya | 2 | Biri Dahiliye, diğeri ahali yardımı | // | |
| Kastamonu | 0 | | | |
| Trabzon | 0 | | | |
| Sivas | 1 | Harbiye Nezareti | Vilayet | |
| Mamûrat'ül Aziz | 1 | Dahiliye | | |
| Halep | 0 | | | |
| Suriye | 1 | Askeriye | Vilayet | |
| Müstakil Livalar | | | | |
| Çanakkale | 1 | Kısmen ahali yardımı | Mutasarrıflık | |
| Antalya | 0 | | | |
| Kayseri | 0 | | | |
| Toplam | 17 | | | |

(BOA.EUM.LVZ.68/43).

Tablo1’den takip edilebileceği gibi tüm taşrada (cevap gelmeyen iki ve okunamayan bir vilayet hariç) sadece 17 araç bulunmaktadır. Yukarıdaki bilgilerin alındığı belgede tarih bulunmamasına rağmen Selanik, Manastır gibi vilayetler listede yer almazken, Musul, Bağdat gibi vilayetlerin bulunması Balkan Savaşları sonrası ve I. Dünya Savaşı’nın bitmesinden önceki bir tarih, muhtemelen de savaş öncesi olabileceğini göstermektedir. Zira vilayetlerin sahip olduğu araç sayısının sorulması savaşa hazırlığın bir parçası olmalıdır. Ayrıca Edirne’de Muhacir Komisyonu’nda iki kamyonun bulunması Balkan Savaşları sonuna işaret etmektedir. Ülkeye giriş ve gelişim evresi bu şekilde olan otomobil, kamyon, otobüs gibi araçların zamanla sayısı artmış olup 1924’e gelindiğinde sadece İstanbul’da 849 otomobil ve 189 kamyon bulunmaktadır (BOA.HR.IM 122/46).

Osmanlı Devleti’nde otomobilden önce bisiklet ulaşım aracı olarak şehirlerde görünmeye başlamıştır. Dünyada ilk iki tekerlekli araç 6 Nisan 1818 tarihinde Paris’te sergilenen “drezin”dir. Bu araca 1839 yılında pedalın eklenmesiyle bugünkü bisiklet görünümünü almıştır. Bisiklet hızla yaygınlaşarak 1896 yılına kadar sadece Amerika’da 1.000.000’den fazla bisiklet kullanılmıştır. Osmanlı Devleti’ne ise ilk bisikletler 1880’lerde ithal edilmiş, kısa sürede yaygınlaşarak başta İstanbul, İzmir ve Selanik’te bisiklet yarışmaları yapılmaya başlanmıştır (Süme ve Özsoy 2010: 346-347).

Trafik Kazaları ve Önleme Çabaları

Trafik kazaları otomobil ve tramvayların ortaya çıkmasından önce de Osmanlı şehirlerinin çözülmesi gereken problemlerindedir. 27 Haziran 1873 tarihinde Terakki gazetesinde, İstanbul’un çoğunlukla mümtaz mahallerinde ve köprü üzerinde bindikleri arabaları uygunsuz kullanarak insanları çiğneyen kişiler, daha önceden defalarca hükümete bildirilmesine rağmen, engel olunmadığından bahisle insan hayatının her şeyden önde geldiği, gerekli tedbirlerin alınması gerektiği ifade edilmektedir. Aynı gazetenin başka bir sayısında ise Beşiktaş’ta

sürücünün hayvanı hızlı koşturmasından meydana gelen ve bir kişinin ağır yaralanmasıyla sonuçlanan kazayla ilgili haber yer almaktadır. Sadece başkentte değil taşrada da insanların idareden bu gibi konularda beklentileri vardır. Selanik'te yayınlanan Rumeli gazetesinde, 5-10 merkebi önüne katarak hızlı bir şekilde bir yerlere götüren kişinin dikkatsizliği yüzünden ezilmekten son anda kurtulan kız çocuklarından bahsedilerek belediyenin gerekli önlemleri alması gerektiği ifade edilmektedir (Şimşek 2010: 140-141).

Belediye bu konunun önemini farkına varıp bazı kararlar alsa da planlarını tam olarak uygulayamamaktadır. 1892'de İstanbul belediye meclisinde şehirde bulunan kira arabaları ile arabacılar konusunda, kazaları önlemek ve arabaların sahip oldukları şartları iyileştirmek adına iki yeni düzenleme yapılmıştır. Bunlardan birincisi arabalara fren konulması, ikincisi ise araba döşemelerinin marokenden yapılmasıdır. Fakat bu kararlar sektör mensupları tarafından olumlu karşılanmamış ve Dahiliye Nezareti nezdinde bazı girişimleri olmuş olacak ki Nezaret belediyeyi yazıyla uyararak kararların uygulanmasının mecburi tutulmasından vazgeçilerek gereğinin yapılmasında kolaylık gösterilmesi ve zamana yayılarak sırasıyla yapılması emrini vermiştir (BOA.DH.MKT.2017/60).

Başkentte yaşanan trafik kazalarını önlemek adına Takvim-i Vekayi'ye bir ilan verilmiştir. Söz konusu ilanda, araba sürücülerinin dikkatsizliğinden kaynaklanan kazaları önlemek amacıyla arabaların süratli kullanılması yasaklanmış ve daha önceden gazetede duyurulmuş olmasına rağmen halen bu sorunun devam ettiği, bundan sonra insanların hayatını tehlikeye atacak şekilde hızlı ve kontrolsüz araba kullananların tevkif edilerek cezalandırılacakları ilan edilmiştir (Şimşek 2010: 141). Öyle anlaşılıyor ki gazete ilanlarıyla kamuoyunu kazalar konusunda bilinçlendirme usulü Osmanlı Devleti'nde belli aralıklarla kullanılan bir yöntemdir. Galata bölgesinde meydana gelen bir kaza sonrası, 21 Temmuz 1884'te Zaptiye Nezareti'ne yazılan ve tramvay şirketinin talebini içeren bir yazıda da daha önceden gazetelerde

yayınlanan ve bu gibi kazaların sebepleri ile zabıtaca yapılan uyarıları içeren ilanın bir kez daha yayınlanması talep edilmektedir (BOA.DH.MKT. 1344/95).

İstanbul halkı otomobil kazalarından önce bisiklet kazalarıyla yüz yüze gelmiştir. Bisikletin 1880'lerde ülkeye girmeye başlaması beraberinde kazaları da getirmiştir. Zamanla bisiklet kullananların sayısındaki artış Beyoğlu civarında zaten dar olan sokaklarda araba ve yayaların gelip gitmelerini zorlaştırmakta, ayrıca kaza riskini de arttırmaktadır. 21 Şubat 1895'te Dahiliye Nezareti, Sadaret'e bisikletlerin Taksim'den Şişli'ye giden yol üzerinde ve Taksim'den aşağı taraflara geçmelerinin yasaklanmasını teklif etmiştir. Fakat Sadaret, sözü edilen bölgede herhangi bir mahzur görülmediğinden yasaklanmasının uygun olmadığı, ancak bunların dar yollardan geçmemesi gerektiği malum olsa da geçenler olduğu takdirde belediye çavuşları marifetiyle bir kazaya sebebiyet verilmemesi konusunda ikaz edilmelerinin uygun olacağı şeklinde cevap vermiştir (BOA.DH.MKT. 345/83).

Tramvay Kazaları

Tramvayın işlemeye başlaması beraberinde kazaları da getirmiştir. İlk dönemlerinde atların ürkmesi gibi sebeplerle kazalar meydana gelirken, elektrikli tramvaya geçtikten sonra nüfusun ve yollardaki kalabalığın artması sebebiyle, araçlarla çarpışma, yayaya çarpma, devrilme, yolcu düşmesi gibi şekillerde kazalar meydana gelmektedir (Çolak 2003: 79).

1917 itibarıyla otomobil sayısının yetersizliğinden dolayı toplu ulaşımda tramvay tek seçenektir ve yoğun rağbetten dolayı izdiham yaşanmakta, inip-binmek, ücret toplayıp bilet vermek oldukça güçleşmekte ve birtakım tartışmalar meydana gelmektedir. Ayrıca vatmanın yanına bile haddinden fazla binildiğinden serbestçe işini yapmasına engel olunmakta, bu durum feci kazalara sebep olabilmektedir. Nafia Nezareti konuyu incelemek ve tedbir geliştirmek

amacıyla belediyeden de bir yetkilinin üye olduğu bir komisyon oluşturmuş ve konu üzerinde çalışmaya başlamıştır. Sonuçta tramvayın alacağı yolcu sayısının sınırlandırılmasına, hareket halinde kapıların kilitli olmasına, ön kapının yalnız kadın yolcular ile vatmanın yanında ayakta duracak erkeklere ve arka kapının diğer yolculara tahsisine karar verilmiştir. Ayrıca bu kararların uygulanabilmesinin, ancak polis marifetiyle mümkün olacağı sonucuna varılmış ve 27 Eylül 1917’de konu Dahiliye Nezareti’ne yazıyla bildirilmiştir (BOA.DH.EUM.6.Şb.52/56).

Sadaret makamı Aralık 1919’da Dahiliye Nezareti’ne bir yazı yazarak, son günlerde meydana gelen tramvay kazalarının genellikle fren arızalarından kaynaklandığı şeklinde bilgiler gelmekte olduğunu, belediye tarafından tramvayların kazaya sebep olabilecek hususlarda devamlı olarak kontrol altında bulundurulması ve eksikliklerinin giderilmesi hususunda şirkete gerekli ihtarın yapılması emrini vermiştir. Dahiliye Nezareti’nin şehremini Cemil Paşa ile yaptığı görüşmede, kazaların genellikle yıpranan ray ve frenlerin tamir ya da yenilenmemesi vb. noksanlıklardan kaynaklandığı sonucuna varılmıştır. Paşa, bu konularda şirketi zaman zaman uyardıklarını fakat sonuç alamadıklarını beyan etmiştir. Hatta belediye 15 Aralık 1919 tarihinde Dahiliye Nezareti’ne yazdığı bir yazıda, tramvay şirketini yazıyla uyarmalarına rağmen cevap bile alamadıklarını beyan etmiştir. Bunun üzerine şirketin bir kez de dönemin Zabıta Kontrol Heyeti Reisi General Füller vasıtasıyla gerekli tedbirlerin alınması ve kazaların önlenmesi konusunda ikaz edilmesine karar verilmiştir (BOA.DH.KMS.57/41).

Tramvay şirketi, muhtemelen General Füller’in ikazından sonra, 4 Mart 1920 tarihinde verdiği cevapta, sefere başlanılan Mart 1919’da bu yana fren arızasından dolayı 2 kaza meydana geldiğini ifade ettikten sonra konuyla ilgili aşağıdaki bilgileri vermektedir;

1. Şirket I. Dünya Savaşı hatta mütarekeden sonra teknik konulara hâkim personel bulmakta zorlanmaktadır. Benzer resmi

- veya özel işlerde sağlanan imkanlardan daha fazlası verildiği halde işin ehli olan personel istihdam etme, mevcudu işte tutma büyük fedakarlıklar gerektirmektedir,
2. Tramvayların işletilmesi için lazım gelen alet, edevat ve cihazların Avrupa'dan ithalinde yaşanan sıkıntılar zorlukları daha da arttırmaktadır,
 3. Sokakların izdihamı, ağır kamyon, otomobil vb. araçların gayet yoğun bir surette gidip gelmeleri şoför ve arabacıların kurallara mütemadiyen riayetsizlikleri şehrin bazı mahallerinde trafiği ciddi olarak tehlikeye atmaktadır,
 4. Bu halin tramvayları maruz bıraktığı birçok kazada tramvay sürücüleri nadiren kusurlu bulunmuşlardır,
 5. Tramvay şirketi, Osmanlı memurları tarafından kendisine yapılan ihtarları daima olumlu karşılamış ve bunların gereğini yerine getirmiştir (BOA.DH.KMS.57/41).

Görüldüğü gibi tramvay kazaları konusunda idare ile tramvay şirketi arasında ciddi anlaşmazlıklar bulunmaktadır. İdare, gerekli tedbirlerin alınmadığı konusunda şirketi suçlarken şirket, birçok sıkıntılarının bulunmasına rağmen kazaların oluşumunda kusurlarının düşünüldüğü kadar olmadığını iddia etmektedir. Tramvay kazalarının nedenleri arasında genellikle bakımsız ray, arızalı fren gibi teknik konularla trafiğin yoğunluğu öne çıkarken zaman zaman sürücü hataları da kazalara sebep olmaktadır. Örneğin, 24 Kasım 1916 günü Alemdar Caddesi yokuşunda meydana gelen tramvay kazası hakkında polis tarafından yapılan tahkikatta Vatman Emin'in kararsız davranarak kazaya sebep olduğu anlaşılmıştır. Bunun üzerine polis müdüriyeti konuyu Dahiliye Nezareti'ne bildirerek tramvayların ehil olmayan kişilere teslim edilmemesi hususunun belediye tarafından şirkete tebliğini talep etmiştir (BOA.DH.EUM.2. Şb.31/49).

Tramvay kazaları konusunda değinilmesi gereken noktalardan birisi de atlı tramvaydan elektrikli tramvaya geçişle kaza sonrası polisin dikkat etmesi gereken husustur. Selanik'te atlı tramvay döneminde kaza

sonrası olayın adli yönünü takip eden polis, tramvay sürücüsünü olay yerinde gözaltına almaktaydı. Fakat 1908’de elektrikli tramvaylara geçiş çalışmaları başlayınca, tramvayların kaza yerinde sürücüsüz kalmasının daha büyük kazalara sebebiyet verebileceği şirket yetkililerince polis teşkilatına bildirilmiş ve bu hususun göz önüne alınması talep edilmiştir. Bunun üzerine polis teşkilatı eski usulün terk edilerek, kaza yapan tramvay sürücüsünün yanına bir polis memurunun verilmesini, bu şekilde son durağa kadar gidilmesini, gözaltı işleminin orada uygulanmasını tüm görevlilerine tebliğ etmiştir (Yılmaz 2017: 203).

Otomobil Kazaları

1907’de otomobillerin Rumeli bölgesine girmesine izin verilirken, kazaya sebebiyet vermeme ve şehir ve kasabaların dışında kullanılma şartı konması, atlı araba ve tramvayların sebep olduğu kazalardan muzdarip olan idarenin ihtiyatlı davranma eğiliminden kaynaklanıyor olmalıdır.

1904’te otomobil girişine izin verilmemesine rağmen, 17 Mayıs 1908 tarihinde Zaptiye Nezareti’nin Rüşumat Emaneti’ne yazdığı yazıdan anlaşılıyor ki İstanbul’a bir şekilde otomobil girmekte, özellikle Şişli, Kağıthane ve Üsküdar taraflarında dolaşmakta hatta bazı kazalara sebep olmaktadır (BOA.ZB.371/42). Otomobilin ülkeye girmeye başlaması, devletin bu alandaki hareket tarzının belirlenmesini zorunlu kılmaktadır. Çünkü bu yeni sektör müteşebbislerin dikkatini çekmeye başlamıştır. 1908 yılında Ankara’dan başlayıp Yozgat, Kayseri üzerinden Bor’a ulaşan hatta otomobil işletilmesi için Ticaret ve Nafia Nezareti’ne imtiyaz başvurusunda bulunulmuştur. Başka şehirler için de benzer başvurular olduğundan bu alandaki temel kuralın belirlenmesi için konu Şuray-ı Devlet’e intikal ettirilmiştir. Şuray-ı Devlet’in kararında ilk olarak, ülkedeki ticaretin gelişmesi için nakliye vasıtalarındaki gelişmelere ayak uydurmanın gerekli olduğu vurgulandıktan sonra, otomobillerin trenler gibi belli bir güzergahtan

değil, yolun olduğu her yerden gidebileceği, bunun da kazalara sebep olabileceğine dikkat çekilmiştir. Kararın devamında ise şehirlerin dâhilinde işlememek, yolun daima sağ tarafından hareket etmek, ahali ve hayvanatın alışması için düşük süratle başlanarak zamanla arttırılması, (Örneğin bir sene kadar saatte 15, ertesine sene 25 kilometre) teknik ve usul olarak daha ne gibi kurallar gerekiyorsa onlara uymak şartıyla imtiyaz verilebileceği karar altına alınmıştır. şuray-ı Devlet ayrıca Ticaret ve Nafia Nezareti'ne, otomobillerin mümkün olan en emniyetli şekilde kullanılmalarını temin adına gerekenlerin tespiti için teknik konulara hâkim kişilerden bir komisyon kurulması ve bu konularda diğer ülkelerdeki uygulamaların araştırılarak hükümete arz edilmesi görevini vermiştir (BEO.3381/25351). Görüldüğü gibi şuray-ı Devlet otomobil işletmek için imtiyaz verirken insanların hatta hayvanların can güvenliklerini ön planda tutmakta ve buna yönelik tedbirlerin alınmasını şart koşmaktadır.

1910'a geldiğinde, artık ülkeye girmekte olan otomobil Meclis-i Vükela'nın da gündemindedir. Meclisin 31 Mayıs 1910 tarihli kararı incelendiğinde, son günlerde Dersaadet'e bazı kişiler tarafından otomobil getirildiği ve bazı kazalara sebebiyet verdikleri ifade edildikten sonra, şuray-ı Devlet'in iki yıl önceki kararında olduğu gibi, otomobillerin şehir ve kasabalar dâhilinde işletilmesi mahzurlu görülmekte, sadece şehir haricinde kullanılabileceği hükme bağlanmakta, hatta tehlikeli olmasından dolayı Adalar dâhilinde tamamen yasaklanmaktadır (BOA.MV.119/64). Bu ve benzeri kararlar idarenin otomobil girişini yasaklamadaki temel hareket noktasının kamuyu kazalardan korumak olduğunu göstermektedir.

İlk dönemlerde ülkeye giren otomobillerin büyük kısmı resmi dairelere ait olduğundan kazaların da büyük kısmı bu araçlar tarafından yapılmaktadır. Örneğin, İstanbul Polis Müdüriyeti'nin 9 Kasım 1916 tarihinde Dahiliye Nezareti'ne yazdığı bir yazıda, son iki ay zarfında 10'u aşkın trafik kazası meydana geldiği, bu kazaların hepsinin askeri araçların (bir kısmı müttefik devletlere ait olmak üzere) şehir içinde

süratli gitmelerinden kaynaklandığı belirtilmektedir. Toplamda kaç kişinin hayatını kaybettiği, kaç kişinin yaralandığı belli olmasa da bu kazaların 3'ü ölüme, 2'si ağır, diğerleri hafif yaralanmalara sebebiyet vermiştir. Polis Müdüriyeti yazısının devamında, kazalardan önce Merkez Komutanlığına askeri otomobillerin şehir içinde süratli gitmemeleri gerektiği bildirilmesine rağmen bu kazaların bildirimden sonra meydana geldiğini belirtmiş, hem müttefik devletler hem de Osmanlı ordusuna ait otomobillere polisin müdahale hakkı olmadığından Harbiye Nezareti'ne gerekli tedbirlerin alınması hususunun bildirilmesini talep etmiştir (BOA.DH.EUM.KLU.12/11). İstanbul'da kazaya karışan yabancı askerler sadece müttefik devlet askerlerinden oluşmuyor, I. Dünya Savaşı'ndan sonra işgalci devletlerin askeri otomobilleri de kazalara karışıyordu. 3 Mart 1920 günü bu kazalardan birinde, Fransız 241. alaya ait 147842 numaralı otomobil Tayyare Mektebi ile Bağlar Başı şosesi arasından geçmekte olan Büyük Halkalı köyünden, 14 yaşlarında, Hüseyin ismindeki çocuğa çarparak vefatına sebep olmuştur (BOA.DH.EUM.AYŞ.34/11).

Resmi otomobillerin karıştığı kazalardan birisi de Damat Ferit Paşa'nın makam otomobilidir. 24 Mayıs 1920 günü Ferit Paşa'nın da içinde bulunduğu otomobil, Rumeli Hisarı'nda, Hacı Kemal Eldin Mahallesi'nde ikamet eden Ağah Efendi'ye çarparak yaralanmasına sebebiyet vermiş, Ağah Efendi kaldırıldığı Hamidiye Etfal Hastanesinde vefat etmiştir (BOA.DH.EUM.AYŞ.41/23).

1910'da İstanbul'da otomobil sayısının artmasına bağlı olarak gün geçtikçe daha çok kaza meydana gelmektedir. Kazalar incelendiğinde ise şoförlerin yetersizliklerinin öne çıktığını görülmektedir. Dahiliye Nezareti durumu düzeltmek amacıyla belediyeye diğer ülkelerde otomobillerle ilgili ne gibi kurallar getirildiğinin incelenmesi ve aynı tedbirlerin alınması talimatını vermiştir (BOA.DH.MUİ.70/10). Aynı yıl trafik kazalarını önlemek için bir komisyon oluşturulmuş ve Avusturyalı bir uzmandan rapor isteme kararı alınmıştır. 15 Kasım 1910 tarihinde ilgili komisyona Avusturyalı

uzmandan oldukça sade bir rapor ulaşmıştır. Raporda, kazaları önlemek için araçların iyi bir fren ve direksiyon sistemine sahip olmaları, dar sokak ve yolların araçların uzaktan görülebileceği şekilde düzenlenmesi, araçların kolay görülmeleri için renkli flamalar taşımaları ve fark edilmek için zaman zaman korna çalmaları tavsiye edilmektedir (BOA.DH.EUM.THR.54/65). Belgeden anlaşıldığı kadarıyla Avusturyalı uzman, Osmanlı Devleti topraklarına gelerek herhangi bir incelemede bulunmamış, kendi ülkesindeki deneyimlerinden yola çıkarak bazı tavsiyelerde bulunmuştur.

Osmanlı idarecilerinin trafik konusunda uluslararası deneyimlerden faydalanma isteği 1914'te de devam etmektedir. Bu yılda, Yunanistan'da uygulanan trafik nizamnamesi tercüme ettirilerek incelenmiştir. Söz konusu nizamname ise özetle, otomobillerin trafiğe çıkabilmeleri için iki yılda bir muayeneden geçmelerini, araçların arkalarında bir numara (plaka) bulunmasını, sürücülerin ilgili makamdan ehliyetname almalarını, otomobillerin önünde 2, arkasında 1 fenerin bulunmasını, kornaya sahip olmalarını, araçların şehir içinde azami 20 km sürat yapabileceklerini, trafiğin yolun sağından akacağını, kraliyet otomobilinin önüne geçmenin yasak olduğunu hükme bağlamaktadır (BOA.DH.EUM.MTK. 60/14).

Osmanlı Devleti'nde trafiğin düzenlenmesi esas olarak belediyenin görevlerinden olup denetleme konusunda polise de görev verilmektedir. İdarenin bu konudaki görev ve yetkilerini havi 6 Ocak 1913 tarihli *Vezaif-i Zabıta-i Belediyeyi Mebni Talimat* isiminde bir metin yayınlanmıştır. Söz konusu talimat incelendiğinde sadece motorlu araçlarla değil at vb. hayvanlarla çekilen arabalarla da ilgili ayrıntılı düzenlemeler olduğu görülmektedir. Talimat hükümlerine göre; at, beygir, öküz ve manda ile çekilen araba sürücüleri 20 yaşından aşağı olmayacak, ehliyete sahip olacaklar, belediye tarafından belirlenen yeknesak elbise giyecekler ve yine belediye tarafından verilen rozeti yanlarında bulunduracaklar, arabalara hayvan sayısı ve cinsine göre belirlenen miktardan fazla yük atılmayacak, sarhoş olarak araba

kullanılmayacaktır. Araba, otomobil ve bisiklet sürücüleri polise itaat edecekler, dinlemeyenlerin araçları trafikten men edilecektir. Ayrıca talimat, arabacı ve otomobil sürücülerini yolcu, ahalî ve birbirlerine nezaketle davranmaya mecbur tutmaktadır. (Vezaif-i Zabıta-i Belediyeyi Mebni Talimat, 256-259).

Talimatname, otomobillerin iyi bir fren sistemine, ruhsata, sürücünün ehliyete, en az 50 metreden duyulabilecek bir kornaya, ön ve arkada plakaya sahip bulunmasını, şehir dâhilinde göz kamaştırıcı ışıklar kazalara sebep olacaklarından büyük fenerlerin (far) kullanılmamasını, tekerleklerinin lastik olmasını gerekli görünürken ses, duman ve pis kokuyla çevreyi rahatsız etmesini yasaklamaktadır. Trafikte daima yolun sağı kullanılacak, otomobiller şehir içinde saatte 10, şehir dışında ise 30 km'yi geçmeyeceklerdir. Talimata aykırı hareket edenler birincisinde ihtar, ikincisinde ise geçici olarak işten men edilecektir (Vezaif-i Zabıta-i Belediyeyi Mebni Talimat, 259-262). Bu talimatname belediye tarafından yayınlandıktan sonra yukarıda izah edilen müeyyideler uygulanmakla birlikte hız sınırlarını aşanlara Ceza Kanunu'ndaki "...*gerek nizamata-ı mülkiye ve gerek idare-i belediye tarafından neşr olunan nizamata tevfik hareket itmeyenler bir beyaz beşlikten beş beyaz beşliğe kadar ceza-i nakdi ile mücazat olunur*" (Ceza Kanunname-i Hümayunu, madde 254) hükmü gereğince para cezası da uygulanmaktadır. Fakat maddedeki miktarın düşüklüğü cezadan beklenen faydayı sağlamaktan uzaktır. Bu durumu düzeltmek için 9 Ocak 1921'de Belediye, Dahiliye Nezareti'ne başvurarak ilgili maddede değişikliğe ihtiyaç olduğunu bildirmiş, sonuç alamayınca talebini aynı yılın 21 Temmuz'unda tekrar etmiştir (BOA.DH. UMVM 112/61).

1914'te de kazalar artmakta, nedenleri incelendiğinde ise yine sürücü kusurları öne çıkmaktadır. Bu sonucu gören belediye çözümü şoförlerin imtihana tabi tutularak yetersizlikleri görülenlerin meslekten men edilmelerinde görmüştür. Hala araçların büyük kısmı devlet dairelerinde olduğu için dairelere yazı yazılarak şoförlerin imtihana tabi

tutulmak ve başarılı olanlara belge vermek, otomobillerin ise numara (plaka) konulmak üzere belediyeye gönderilmesi talep edilmiştir (BOA.DH.UMVM.85/57; ŞD.851/12). Araçlara numara verilmesi de kazaları önlemek adına alınan bir tedbirdir. Zira numara verilmiş otomobil sürücüsünün kaza anında yakalanmasa bile sonrasında kolayca yakalanarak hak ettiği cezaya çarptırılabilceği, bu durumda şoförlerin daha dikkatli olacakları düşünülmektedir. Esasen 1913 tarihli *Vezaif-i Zabıta-i Belediyeyi Mebni Talimat*'ta özel veya resmi araçlarda plaka bulunması zorunlu olmasına rağmen bu kural tam olarak uygulanmamaktadır. Belediyenin tüm araçlara numara verilmesini sıkı takip etmesi polis teşkilatı ile arasında küçük bir krize de sebep olmuştur. *Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti* polis otomobillerine plaka verilmesinin mahzurlar doğuracağı gerekçesiyle buna karşı çıkmış, belediye ise sert bir cevap vererek dünyada hiçbir yerde numarasız otomobil, kamyon vb. aracın olamayacağını, numara konulmasının memleketin her yerinde kabul edilmiş bir kural olduğunu, kendi otomobil ve kamyonlarına da numara vermeye başladığını, polis araçlarında numara bulunmasının değil bilakis bulunmamasının mahzurlu olacağını, sadece padişahın otomobillerinde numara yerine kendilerine mahsus olan sembol bulunabileceğini belirterek bu konudaki kararlılığını vurgulamıştır (BOA.DH.İD.161/41).

Belediyenin tüm bu kararlılığına rağmen plaka konusu tam olarak hayata geçirilememiştir. İstanbul'un Anadolu yakasında daha sık görülen plakasız araçların trafik kurallarını sıkça ihlal etmeleri, denetim altında bulundurulamamaları, gerektiğinde sahiplerine ulaşılabilmesi gibi zorluklar yaşanmaktadır. Sonuçta konuya işgal kuvvetleri de müdahil olmuş ve Fransa Fevkalade Komiserliği'nden Hariciye Nezareti aracılığıyla Dahiliye Nezareti'ne 4 Mayıs 1919'da bir yazı yazılarak bu sorunun çözülmesi sonuçtan acilen bilgi verilmesi talep edilmiştir (BOA.DH.EUM.AYŞ. 73/78).

1919'a gelindiğinde İstanbul'un en kalabalık ve işlek caddelerinde trafik kazaları devam etmekte olup önemli kazaların

ekserisi Galata taraflarında meydana gelmektedir. Dahiliye Nezareti'ne göre bu kazaların temel sebeplerinden birisi son birkaç sene zarfında, özellikle de I. Dünya Savaşı sonrası İstanbul nüfusundaki artıştır. Bu artıştan dolayı şehrin en geniş caddelerinde bile insanların gidip gelmeleri zorlaşmakta ve kazalar meydana gelmektedir. Sadaret ve Dahiliye Nezareti çözümü araçların cinsine göre takip edecekleri güzergahların ayrılması ve kurallara aykırı hareket edenlere cezai müeyyidelerin uygulanmasında görmektedir. Plana göre, Galata'dan Tophane'ye giden Rıhtım, Mumhane ve Tramvay caddelerinden biri yük arabalarına, diğer ikisi otomobil, kamyon ve binek arabalarına tahsis edilecek bu suretle buralardaki trafik yoğunluğu kontrol altına alınacaktır. Fakat belediye bu plana, Rıhtım Caddesi'nin araçların gidiş-gelişine imkan vermeyecek kadar harap halde bulunması ve tamirinden sorumlu olan Rıhtım şirketiyle yaşanan hukuki ve mali sorunları, Mumhane Caddesi'nin ise yeterli genişliğe sahip olmadığı iki taraftan gelecek kamyon trafiğini kaldıramayacağı, bu yolun sadece binek ve yük arabalarına (hayvanlarla çekilen arabalar) ayrılabilceği, dolayısıyla otomobil, kamyon gibi araçlara ayrılabilcek elde sadece Tramvay Caddesi'nin kaldığı onun da genişliğinin ihtiyaca kafi olmadığı gerekçesiyle itiraz etmiştir. Belediyeye göre konunun çözümü için Rıhtım caddesinin süratle tamiri gerekmektedir (BOA.DH.KMS.57/41).

Belediyenin araçların kullanabileceği yolların ayrılmasına bu ilk itirazı değildir. 1917'de de askeri otomobil umur-ı müfettişi Şehzade Abdülhalim Efendi'nin başkanlığında, Polis Müfettişi Cemil Bey'in de üye olduğu bir komisyon oluşturularak trafik düzeniyle ilgili birtakım kararlar alınmıştır. Kararların bir kısmı Beyazıt, Eminönü, Taksim, Tophane, Karaköy, Beyoğlu, Şişhane, Tarlabası gibi bölgelerde araçların cinslerine göre kullanacakları yolları belirlemektedir. Komisyonca düzenlenen nizamname müsveddesi ve talimatnamenin bazı maddeleri askeriyece uygulanmaya başlanmasına rağmen, o vakte kadar toplantılara katılması beklenen belediye, şehir dâhilinde trafik düzeniyle ilgili yetkilerin kendilerine ait olduğunu ileri sürerek

kararlara itiraz etmiş, bu nedenle kararlar resmîyet kazanamamıştır (BOA.DH.EUM.6.Şb.52/56).

Sonuç

XX. yüzyıl başları tüm dünyada olduğu gibi Osmanlı Devleti'nde de ulaşım alanında önemli gelişmelerin olduğu bir dönemdir. Bu dönemde geleneksel ulaşım vasıtalarına modern araçlar eklenmiştir. Dönemin gazetelerinde yer alan haberlere bakıldığında otomobilin Osmanlı Devleti'nde yaygınlaşmasının diğer ülkelere kıyasla oldukça yavaş ilerlediği anlaşılmaktadır. Otomobilin yaygınlaşma hızı konusunda Osmanlı Devleti ile diğer ülkeler arasındaki farkın İstanbul'la taşra arasında da olduğu kayıtların tetkikinden anlaşılmaktadır.

Otomobil her ne kadar yavaş yaygınlaşsa da ülkeye girmeye başlamasıyla trafik kazaları da kendini göstermeye başlamıştır. Esasen otomobilden önce de at arabaları, tramvay ve bisiklet kazaları devam edip gelmekte ise de otomobille beraber daha sık görülmeye ve daha ağır sonuçlar doğurmaya başlamıştır. Kaza sebepleri incelendiğinde, günümüzden farklı olmayacak şekilde araç, yol ve insan faktörleri öne çıkmaktadır. Kazaların önlenmesi konusunda oldukça duyarlı olan idare bu sebepleri tespit ettikten sonra gerekli tedbirleri almaya başlamıştır.

Araçların kazaya sebebiyet veren en önemli eksiklikleri olarak fren sistemi ön plana çıkmaktadır. Tramvaylar, hatta hayvanlarla çekilen arabalarda dahi önemi fark edilen frenin araçlarda çalışır durumda bulunmasına büyük önem atfedilmektedir. Ayrıca kazaların oluşmasında fazla süratin önemi anlaşılmış ve buna yönelik kurallar konmuştur. Araçlarla ilgili diğer unsurlar ise iyi çalışan bir direksiyon ile araçların görünürlüğünü sağlamaya yönelik olarak korna ve fener bulundurma zorunluluğu dikkat çekmektedir.

Yol konusu Osmanlı Devleti'nde trafiğin önemli eksikliklerindenidir. Geleneksel ulaşım araçlarının kullanıldığı dönemde çok da üzerinde durulmadığı için yollar genel olarak dar ve bakımsızdır.

Nüfusun artması, başkente göçlerin yoğunlaşmasıyla zaten dar olan yollar ihtiyaca cevap veremez durumdadır. Ülkenin içinde bulunduğu mali zorluklar yolların genişletilmesine izin vermediğinden, sorun yolların araç cinslerine göre ayrılmasıyla çözülmek istenmekte ise de buna da kurumsal anlaşmazlıklar mani olmaktadır.

İnsan, idarenin kazaları önlemek için önemle üzerinde durduğu bir faktördür. Daha otomobiller devreye girmeden önce hayvanlarla çekilen araçlar döneminde sürücüler için yaş, ehliyet gibi zorunluluklar varken, yetersizlikleri görülenlerin araç kullanmasına izin verilmemektedir. Kazaların meydana gelmesindeki insan faktöründe iyileştirmeler yapabilmek adına, basında ilanlar yayınlattırılarak kazaların sebepleri ve kolluk kuvvetleri tarafından yapılan ikazlar halkla paylaşılmaktadır. Bu usul, günümüzde kazaların önlenmesi konusunda en önemli konulardan olan trafik bilincinin geliştirilmesini hedefleyen bir eğitim faaliyeti olarak da görülebilir. Ayrıca kurallara aykırı hareket eden sürücülere ceza-i müeyyideler uygulanarak yine günümüz trafik güvenliğinin önemli etkenlerinden olan algılanan yakalanma riski arttırılmaya çalışılmaktadır.

İnsan, araç ve yol konusunda alınan tüm tedbirlere rağmen kazaların bir türlü önüne geçilememektedir. Araçların teknik olarak yetersizlikleri, yolların dar ve bakımsız olması ve insanların yeni tanıştıkları trafik olgusuna uyum sağlamaktaki zorlukları bu konuda etkili olmaktadır. İstenilen sonuca ulaşabilmek için bu üç faktörde iyileştirmelere ihtiyaç duyulmaktadır.

Kaynaklar

Arşiv Kaynakları

Başbakanlık Osmanlı Arşivleri (BOA), Bab-ı Ali Evrak Odası Belgeleri (BEO)3381/25351, 2417/181256, 3000/224926

Dahiliye Nezareti (DH.) Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti (EUM.) 2. Şube Belgeleri (2. Şb.) 31/49

DH.EUM. 6. Şube Belgeleri (6. Şb) 52/56
DH.EUM. Asayiş Kalemî Belgeleri (AYŞ.). 34/11, 41/23, 73/78
DH.EUM. Kalem-i Umumî Müdüriyeti Belgeleri (KLU.) 12/11
DH.EUM. Levazım Kalemî Belgeleri (LVZ.) 68/43
DH.EUM. Muhaberat ve Tensikat Müdüriyeti Belgeleri (MTK) 60/14
DH. EUM. Tahrirat Kalemî Belgeleri (THR) 54/65
DH. İdari Kısım Belgeleri (İD) 161/41
DH. Mektubi Kalemî Belgeleri (MKT.) 2017/60, 1344/95
DH. Kalem-i Mahsus Müdüriyeti Belgeleri (KMS) 57/41
DH. Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Belgeleri (MUİ.) 150/46, 7010
DH. Umur-ı Mahalliye ve Vilayat Müdürlüğü Belgeleri (UMVM.)112/61, 85/57
Hariciye Nezareti (HR.) İstanbul Murahhaslığı Belgeleri (İM.) 122/46
Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.) 119/64
Şura-yı Devlet Defterleri (ŞD.) 851/12
Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı Belgeleri (Y.MTV.) 307/65
Zaptiye Nezareti Belgeleri (ZB.) 371/42

Kitap ve Makaleler

Ceza Kanunname-i Hümayunu, *Düstur*, Matbaa-i Amire, 1289
Çolak, Melek (2003). “XX. Yüzyıl Başlarında İstanbul’da Trafik ve Tramvay”. *Osmanlı Araştırmaları XXII*, Haz. Halil İnalçık vd., s. 75-87.
Engin, Vahdettin (2002). “Otomobil İstanbul’da”. *Popüler Tarih*, S. 17.
İpşirli, Mehmet (1991). “Araba”. *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C. 3, s. 242-245.

Karayolları Trafik Kanunu, *Resmi Gazete*, 1983, S. 18195.

Koçu, Reşat Ekrem ve Mehmet Ali Akbay (1959). “Araba, Arabacı; Saray, Konak, Kira ve Yük Arabaları ve Arabacıları”. *İstanbul Ansiklopedisi*, C. II.

Servet-i Fünun Dergisi, (18 Temmuz 1907), C. 33, S. 847.

Süme, Mehmet ve Selami Özsoy (2010). “Osmanlı’dan Günümüze Türkiye’de Bisiklet Sporunu”. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 24, s. 345-360.

Ulusan Şahin, Şayan (2005). “Türk Kültüründe At Arabası (At Arabalarının Dili)”. *Bilig*, S. 32. s. 165-178.

Şimşek, Hüseyin (2010). “Osmanlı Dönemi Eğitim Sorunları: Yol Güvenliği (Trafik) ve Okul Servisçiliğine Dair Tarihsel Bir İnceleme”. *Kuramsal Eğitimbilim Dergisi*, C. 3, S. 1, s. 135-147.

Vezaif-i Zabıta-i Belediyeyi Mebni Talimat, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, II. Cilt, Arşak Karveyan Matbaası, 1330, İstanbul

Yılmaz, İbrahim (2017). *Selanik Polis Tarihi (1876-1912)*. Doktora Tezi. Konya: Selçuk Üniversitesi.

EXTENDED ABSTRACT

In the Ottoman society, land transport used to be by animals and animal-drawn carriages when a new era started in parallel with the proliferation of motor vehicles in the world at the beginning of 20th century. Even though the first attempt to bring an automobile into the Ottoman territories was blocked for bureaucratic reasons in 1904, automobiles soon became a part of daily life. While this new era ensured the fast and easy transportation of people and goods, it also introduced traffic and traffic accidents to the public. This study investigates the introduction and proliferation processes of motor vehicles in the Ottoman country, the frequency of accidents, their reasons and the measures taken by the government to prevent them. The study covers the early 20th century and generally makes use of the Ottoman Archives of the Prime Ministry and second-hand sources.

Traffic accidents predate the appearance of motor vehicles as a problem of the Ottoman cities that has to be resolved. In the newspapers of the period, it is possible to come across some news reports in which complaints regarding accidents caused by horse-drawn carriages and the public's expectations of the government to prevent these accidents are voiced. The frequency and severity of accidents have increased with the introduction of vehicles such as streetcars, bicycles, and automobiles; and expectations of the government have increased in parallel.

After the introduction of the bicycle in the 1880s, accidents started to happen around the country, and even though Dahiliye Nezareti (Ministry of Internal Affairs) wanted to restrict bicycles to certain zones, the Sadaret (the Vizierate) did not approve of this and they found warning the bicyclists to not get involved in accidents to be enough. Bicycle accidents being less severe must have played a part in the decision of the Sadaret. Since streetcar accidents lead to more severe results, the government paid great importance to the matter and they came to the conclusion that these accidents were generally due to shortcomings such as not repairing or renewing the worn rails and brakes etc. The government commissioned the municipalities and the police department to increase inspections in order to prevent accidents.

Investigating the automobile accidents shows that these accidents are due to human error, road and vehicle problems, just like today, and that the measures are targeted towards these fields. The government puts emphasis on the human factor to prevent accidents, and they imposed some rules not only for motor vehicle drivers but also for drivers of animal-drawn carriages. These rules decree that the drivers must hold driver's license, that they must not be drunk while driving, and that they cannot go over the speed limit. Those who violate the rules may be fined, and their vehicles may be disqualified. In order to prevent accidents, the public would sometimes be

informed by the media, and drivers would be tested to disqualify those who fail the examination from driving. They also made use of international experiences by consulting foreign experts and examining the regulations of other countries.

Standards regarding the technical properties that the vehicles had to carry were implemented since they were of great importance as well. Foremost among these were a robust brake and steering mechanism, and possession of lights and a horn to ensure visibility. Moreover, license plates were made compulsory so that vehicles involved in accidents could be caught easily, thereby preventing accidents to some extent.

Another important factor in traffic is the roads. Roads were usually narrow and untended because they were not of particular importance during the period of traditional transport vehicles. Since the troubles that the country was going through did not allow for widening, they attempted to solve the issue by classifying the roads to serve different types of vehicles, but this was also not possible due to bureaucratic conflicts.

Considering all of the aforementioned measures, it can be said that the government diagnosed the matter of traffic accidents correctly, and developed correct measures towards them; however, due to the difficulties regarding the fundamental components of traffic, namely the humans, vehicles, and the roads, the desired results were not exactly achieved.