

İstanbul Kentiçi Toplu Ulaşım Tarihi Literatürü

İ. Murat BOZKURT*

Son yıllarda İstanbul üzerine yapılan yayınlarda görülen nicel artışa paralel olarak, İstanbul kentiçi ulaşım tarihi üzerine yapılan yayınlarda da bir artış gözlemlenmektedir. Bu durum İstanbul'a olan ilginin arttığı anlamına gelmesi itibariyle sevindirici olmakla birlikte, bu yolda katedilmesi gereken bir hayli mesafe olduğunu da belirtmek gerekir.

Genel anlamda, insan ve eşyanın, ihtiyaçları tatmin bakımından zaman ve yer yararı sağlayacak şekilde yer değiştirmesini ifade eden ulaşım ya da ulaştırma hizmeti, iktisadi açıdan, üretimi tüketime bağlayan bir köprü olması itibariyle, iktisadi sürecin önemli bir unsurudur. Bu çerçevede, kentiçi ulaşım imkanları, kentin fiziki ve mekansal büyüklüğüyle olduğu kadar, iktisadi ve sosyal yapısıyla da etkileşim halindedir. Kentler, ulaştıkları gelişme ve büyüme düzeyine, ancak insan ve eşyayı tam bir kolaylıkla hareket ettirerek varabilmişlerdir.

Bilindiği gibi, XIX. yüzyılın en önemli özelliklerinden biri de, kent nüfusundaki artışa paralel olarak, yeni işyeri, üretim ve konut bölgelerinin ortaya çıkışı ile kentin fiziksel olarak büyümesidir. Kent nüfusundaki artış ve kentlerin mekansal ve fiziksel olarak büyümesi, kentiçi ulaşım sorununu da beraberinde getirmiştir. Dolayısıyla, kentiçi ulaşım vasıtalarındaki teknolojik ilerleme ile yeni ulaşım araçlarının kullanılmaya başlanması kentlerin hayatında önemli rol oynamıştır. Kentlerin farklı işlevsel bölgelerini ve fiziksel büyümeyle ortaya çıkan yeni merkezleri birbirine bağlamak ve bunlar arasında kitlesel ulaşımı sağlamak, yeni ulaşım imkanlarının devreye girmesiyle mümkün olabilmiştir.

Ancak bu tek taraflı bir etkileşim değildir. Ulaşım teknolojisinde kaydedilen ilerlemeler, kentlerin fiziki ve mekansal büyümesini hızlandırmakla beraber, kentlerin farklı sebeplerle nüfuslarının artması ve fiziki olarak büyüme sürecine girmesi, kenttsel toplu ulaşım ihtiyacını ve beraberinde de talebi arttırmıştır. Bu iki olgu arasındaki sebep-sonuç ilişkisini tam olarak ortaya koymak oldukça güç bir durum olmakla beraber, tarihsel bir perspektiften bakıldığında, kentlerin büyüme ihtiyacının ortaya çıkması, toplu ulaşım hizmetlerini zorunlu kılmasıyla kendini göstermiştir.

* Yrd. Doç. Dr., Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü

Bunun yanı sıra, kentiçi ulaşım hizmetlerinin düzeyi ve şekli, kentin fiziki ve mekansal büyümesi kadar, biçimlenmesinde de doğrudan etkili olan unsurlardan biridir. Kentin sosyal ve coğrafi yapısı ulaşım ekseninin yönünü belirlerken, ulaşım eksenlerinin gelişmesi ise bu eksenler etrafında kentsel yapılanmayı hızlandırmaktadır.

Bu açıdan bakıldığında, İstanbul'un büyümesinde ve biçimlenmesinde belirleyici olan temel etkenlerden biri, toplu ulaşım sistemlerinin kurulması olmuştur. Dolayısıyla, İstanbul kentiçi ulaşım tarihi üzerinde yapılan çalışmaların İstanbul şehir tarihçiliği açısından da son derece önemli bir yere sahip olduğunu söylemek abartılı bir yaklaşım olmayacaktır.

XIX. yüzyılın ilk yarısında, İstanbul kentiçi ulaşımında deniz ve deniz araçları yoğun bir şekilde kullanılırken karada aynı yoğunluktan söz etmek mümkün değildi. Bunda kentin denizle çevrili olmasının getirdiği ulaşım kolaylığının yanında, kentte kara ulaşımını kolaylaştıracak yeterli ve sağlıklı yol ağının olmayışı ve kara ulaşım araçlarındaki teknolojik yetersizliğin etkili olduğunu ifade etmek gerekir. Kentiçi ulaşımın daha çok denizden yararlanılarak yapılması, İstanbul'un kıyı boyunca yayılmasını özendirici bir etki yapmaktaydı. İstanbul'un derli toplu bir kent formuna sahip olabilmesi için karada ulaşım olanaklarının artırılması gerekliydi. Yine, yüzyılın ikinci yarısına doğru şehrin gerek fiziksel büyümesi gerekse nüfusundaki artış, karada ulaşımı kolaylaştıracak ve hızlandıracak vasıtaların kullanımını zorunlu kılmaktaydı.

XIX. yüzyıla kadar şehir içinde bir yerden bir yere gitmek için tercih edilebilecek bir vasitadan söz etmek genel anlamda mümkün değildi. İnsanlar yürümek ya da hayvan kullanmak zorundaydı. Hatta şehir içinde yük taşımacılığında bile araba kullanımı yaygın değildi. Araba, saraya ve yüksek rütbeli devlet memurlarına has bir araç olma özelliğini uzun süre taşımıştı. Fakat XIX. yüzyılda araba kullanımı yaygınlaşmış ve özel arabalar dışında bugünkü ticari taksi işlevine sahip "kira arabaları" kentiçi ulaşımında rol oynamaya başlamıştı.

İstanbul'da kara ulaşımının gelişmesinde en büyük engel yolların yetersizliği, darlığı ve araba trafiğine imkan vermemesiydi. Bu durum devlet ricalinin de dikkatini çekmiş ve kentte araba işleyebilmesi için gerekli tedbirlerin alınması gerektiği birçok defalar ifade edilmişti. Meclis-i Meabir tarafından hazırlanarak hükümete sunulan bir raporda, kentiçi kara ulaşım olanaklarının artırılabilmesi için yolların genişletilmesi, yeni sokak ve caddeler açılması, bunların bakım ve onarımlarının aksatılmadan yerine getirilmesi gerektiği vurgulanmaktaydı.¹

İstanbul'da karada toplu ulaşımı sağlayacak ilk gelişme, 1864 yılında İngiliz vatandaşı Huchiadson'un, İstanbul'da tramvay inşa ve işletme imtiyazı girişiminde bulunmasıyla başladı.² Ancak bu girişim sonuçsuz kalmıştır. İlk girişimi, 1869'da, İstanbul'da tramvay inşa ve işletme imtiyazı verilen "Dersa-

1 BOA, "Şura-yı Devlet", no. 2390/37, (H. 5 Za 1285-M. 17 Şubat 1869).

2 BOA, T. Dosya no. 701, s. 92; no. 702, s. 58.

adet Tramvay Şirketi”nin kurulması izledi ve 1871’de Azapkapı ile Beşiktaş arasında işlemeye başlayan atlı tramvaylarla karada ilk toplu ulaşım aracı hizmete girdi. Yine aynı yıl, İstanbul’un iki önemli merkezi olan Galata ve Beyoğlu’nu birbirine bağlayacak “Galata Tüneli” imtiyazının Fransız vatandaşı Gavand’a verilmesi bu anlamda atılmış önemli bir adımdı.³

Bu çalışmada, İstanbul şehir tarihçiliğinin önemli konularından biri olan kentiçi toplu ulaşım hizmetlerinin tarihi üzerine bir literatür değerlendirmesi yapılması amaçlanmaktadır. Bu amaca yönelik olarak, öncelikle konu üzerinde dönemselsel bir tasnife gitmek uygun olur. İstanbul için, ancak XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren modern ve kurumsal anlamda bir kentiçi toplu taşıma hizmetinden söz edilebilir. Bu açıdan bakıldığında, XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren düzenli kentiçi vapur seferlerinin başlaması, tramvay ve tünel gibi raylı toplu taşıma sistemlerinin devreye girmesi ve XX. yüzyılın başında bu sistemin modernizasyonu, İstanbul için kentsel toplu ulaşımında kilometre taşlarını oluşturmaktadır. Bu çerçevede, İstanbul’un coğrafi konumu göz önüne alınarak toplu ulaşım faaliyetlerini denizde ve karada olmak üzere ayrı ayrı ele almak ve bir alan tasnifine gitmek de faydalı olacaktır. Literatür üzerinde yapılacak değerlendirmeler bu iki tasnif çerçevesinde ele alınacaktır.

Konuya başlarken, öncelikle “kaynaklar” meselesi üzerinde durmanın faydalı olacağı düşünülmektedir. İlk bakışta, konuyla ilgili bol miktarda kaynak olduğu kanaati hasıl olmakla birlikte, özellikle bazı alanlarda, veriye ve bilgiye ulaşmanın oldukça zor olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, yapılacak araştırmalarda kullanılacak “kaynak” literatür ele alınıp incelendikten ve bilgi ve belgeye erişimde çıkabilecek muhtemel sorunlar ifade edildikten sonra, bu alanda yapılan belli başlı çalışmalar üzerine bir değerlendirme yapılacak ve sonuna, konuyla ilgili Osmanlıca basma eserlerin yer aldığı bir bibliyografya eklenecektir.

I. “Kaynak” Literatür Üzerine

“Kaynak” meselesi, İstanbul kentiçi ulaşım tarihine yönelik yapılacak araştırma faaliyetlerinde önem arz eden bir konudur. Bu konuda, sağlıklı ve yeterli kaynağa ve veriye ulaşabilmek, araştırma sürecinin selameti ve neticede ortaya çıkacak ürünün keyfiyeti açısından ehemmiyetlidir. Bu nedenle, bu konu üzerinde kısaca durmak makalenin amacına uygun olacaktır.

Hiç kuşkusuz, tarih araştırmalarında öncelikli olarak kullanılacak temel kaynak Osmanlı Devlet Arşivi’dir. Kentiçi ulaşım hizmetlerinin kamusal niteliği de göz önüne alındığında, Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) bu konuda çalışma yapacak araştırmacılara zengin ve detaylı belge ve bilgiyi sunmaktadır. Ancak BOA’nın İstanbul kentiçi ulaşım ile ilgili bazı konularda yetersiz kal-

3 BOA, A.DVN.NMH Dosya no. 19, Gömlek no. 2; BOA, A.DVN.MKL Dosya no. 8, Gömlek no. 1.

dığını da belirtmek gerekir. Bu konu ilerde kısmen detaylandırılacak olmakla birlikte, devlet arşivleri her şeye rağmen araştırmacılar için temel çalışma alanıdır. Kentsel altyapı yatırımları çerçevesinde ele aldığımızda, BOA, projelerin fikir ya da teşebbüs aşamasından, üst makamlardaki karar aşamasına gelinceye kadar izlediği süreci göstermesi ve devletin yaklaşımını ve amacını ortaya koyması açısından oldukça önemlidir. Bunun yanında dönemin süreli yayınlarını da zikretmek gerekir. Özellikle gazetelerde, kentiçi toplu ulaşımda kullanılan araçların işleyişiyle ilgili malumat, taşınan yolcu miktarı, taşıma ücreti, işleyişte ortaya çıkan problemler gibi birçok bilgi yer almaktadır. Yine, İstanbul'da toplu ulaşım hizmeti veren şirketlerin mali durumlarıyla ilgili verilere ulaşmak mümkündür. Bilindiği üzere, Şirket-i Hayriye gibi birkaç şirket dışında Osmanlı Devleti'nde bu alanda yapılan yatırımların tamamına yakını, yabancı özel şirketlere imtiyaz verilmek suretiyle, bir ölçüde yap-işlet-devret modeliyle ve yabancı sermaye kullanılarak yapılmaktaydı. Bu durum, şirketlerin mali yapıları, istihdam ettikleri işçilerin miktarı, uyuşuğu, niteliği ve kullandıkları araçların adedi gibi bilgilere, ancak gazetelere ve devlet kurumlarına yansdığı ölçüde erişebilmeyi mümkün kılmaktadır.⁴

Son yıllarda, Devlet arşivlerinde araştırmacıların işini kolaylaştıracak yeniliklerin devreye sokulmasıyla, ilgili arşiv belgelerine ulaşmak daha hızlı ve kolay hale geldi. Ancak tasnif edilmeyi bekleyen ve araştırmacıların kullanımına henüz sunulmamış bir hayli belge ve defterin bulunmasını bu noktada önemli bir eksiklik olarak ifade etmek gerekir. Buna, kentiçi ulaşım ile ilgili önemli bilgileri ihtiva eden Şura-yı Devlet karar defterleri örnek verilebilir. Babiâli evrak odası tasnifi içinde yer alan Şura-yı Devlet belgeleri araştırmacılara açık olmakla beraber, her dosyada Şura-yı Devlet'in nihai kararına ulaşmak mümkün olmamaktadır. Dolayısıyla, bu defterlerin açılması araştırmacıların işini kolaylaştıracaktır.

Yukarıda ifade edildiği gibi, BOA'daki belge ve defter kataloglarının hemen hemen tamamı dijital ortama aktarılmış ve bu sayede herhangi bir konuya ilişkin yapılacak taramalar için harcanacak zaman ve emekten önemli ölçüde tasarruf edilmiştir. Bu durum kendi içinde bazı sakıncalar barındırmakla beraber, hiç kuşkusuz, araştırmacılar için son derece önemlidir. Dolayısıyla burada, BOA'da yer alan ve İstanbul kentiçi toplu ulaşım tarihi açısından önem arz eden belge tasniflerinden ikisi hakkındaki değerlendirmelerle yetinilecektir.

Bunlardan ilki, Babiâli Evrak Odası tasnifi içinde yer alan "*Şura-yı Devlet (ŞD) belgeleri*"dir. 1868 yılında kurulan ŞD'nin bugünkü anlamda Danıştay benzeri bir görev icra etmesi itibarıyla, bu tasnif konumuz açısından dikkate

4 Aynı şekilde, bugünkü dolmuş veya otobüs işlevine sahip "Omnibus" tabir edilen arabalar, XIX. yüzyılın ikinci yarısında kentiçi ulaşımda kullanılmaya başlandı. Bu alanda faaliyet göstermek isteyenler, Şehremaneti'nden aldıkları ruhsatla çalışabilmekteydiler. Dolayısıyla, "Omnibus"larla ilgili veriye ulaşmak kolay olmamakla birlikte üzerinde çalışılmaya muhtaç bir alandır.

değerdir. Bu kataloglarda yer alan belgeler dönemsel olarak 1868 ve 1922 yılları arasında kapsamaktadır. Şura-yı Devlet belgelerine ait kataloglar vilayetler ve nezaretler şeklinde tasnif edilmiştir. İstanbul şehir tarihçiliği açısından bakıldığında, Dersaadet ve Şehremaneti tasnifi altında 29 cilt katalog bulunmaktadır. Bunun yanı sıra nezaretlere ait katalogları ve İstanbul'a ait birçok konuyla ilgili belgeleri ihtiva etmektedir. Uzun zaman ve emek harcanarak taranabilen bu tasnife ait Osmanlıca kataloglar Latin alfabesine çevrilerek bilgisayar ortamında araştırmacıların hizmetine sunuldu. ŞD tasnifinin dosyalar şeklinde olması ve birçok dosyada genellikle çok sayıda belge bulunması itibariyle, konuya ilişkin süreci takip etmek ve daireler arasındaki yazışmaları görmek mümkündür. Bu nedenle, kataloglarda yer alan birkaç satırlık özet bilgi dosyanın içeriğine dair fikir vermekle birlikte yetersiz de kalabilmektedir. Sonuç itibariyle, bu tasnif gerek şehir tarihçiliği gerekse İstanbul ve İstanbul kentiçi ulaşım tarihi açısından son derece önemli bir tasniftir.

Yukarıdaki ifadelerde de anlaşılabacağı üzere ŞD belgelerinde çok önemli detay bilgilere ulaşmak mümkündür. İstanbul kentiçi ulaşım tarihi açısından ele alındığında, İstanbul'da tramvay, tünel, metro ve omnibus inşa ve işletilmesine dair imtiyaz talepleri, hatların inşa süreci, bu süreçte ortaya çıkan sorunlar ve anlaşmazlıklar, kara ve deniz toplu ulaşım vasıtalarının işleyişi, işleyişte ortaya çıkan sorunlar, kazalar, halkın ulaşım ile ilgili şikayetleri ve talepleri, yolcu taşıma ücretleri, taşınan yolcu miktarı, çalışma saatleri, devletin bu tür yatırımlara bakışı, kentiçi toplu ulaşımın şehir ekonomisine katkısı, fikir ya da proje aşamasında kalan, gerçekleştirilmemiş toplu ulaşım projeleri gibi detaylı pek çok konuya ait bilgi ve belgeye ulaşmak mümkün olmaktadır. Yine, hatların inşası esnasında yapılan istimlâklar, istimlâk edilen emlakın tahmini bedelleri ve emlak sahiplerinin itirazları gibi şehir tarihçiliği açısından önemli belgeler yer almaktadır.

Üzerinde durulması gereken bir diğer belge tasnifi ise, "Ticaret, Nafia, Orman, Meadin ve Ziraat Nezaretlerine Ait Belgeler (T Dosyaları)" adı verilen dosyalardır. Dosyalar şeklinde istiflenmiş ve içerisinde 832 bin 258 adet belge bulunan bu dosyalar, kentiçi ulaşım tarihine ait önemli belgeleri ihtiva etmektedir. Dosyaların ihtiva ettikleri belgelerin tasnif edilmemiş olması ve bilgisayar ortamında taranamaması araştırmacıların işini zorlaştırmaktadır. Yine de kentsel altyapı yatırımları veya kentiçi ulaşım tarihi alanında araştırma yapacakların en azından dönemsel olarak tarama yapmaları gereken bu dosyalar da oldukça detay bilgilere rastlanabilir.

Bu tasnifteki belgelerin 1839-1910 yıllarını kapsamaması, ŞD tasnifine nazaran daha erken döneme ait belge ve bilgiye ulaşmayı mümkün kılmaktadır. Örneğin, İstanbul'da tramvay inşa imtiyazı 1869 yılında Dersaadet Tramvay Şirketi'ne verilmiş olmakla birlikte, karada toplu ulaşımı sağlayacak ilk gelişmenin bundan beş yıl önce bir İngiliz vatandaşı olan Huchiadson'un talebiyle

gündeme geldiğini bu dosyalardaki belgelerde bulmak mümkün olmuştur. Bu tasnifte, ŞD tasnifinde yer alan konularla birlikte, fikir ya da talep aşamasındaki projelere dair meclis-i meabir tarafından hazırlanarak karar makamlarına gönderilen raporlara ulaşmak da mümkündür. Ancak yukarıda da ifade edildiği gibi dosyalardaki belgelerin henüz tasnif edilmemiş olması, bu dosyalar üzerinde sabırlı ve istikrarlı bir çalışmayı gerektirmektedir.

Bu iki tasnifin yanı sıra Bâb-1 Âlî Sadaret Dairesi Kalemlerine ait belgeler içinde yer alan İrade tasnifinde, özellikle Dahiliye, Hususi, Meclis-i Mahsus ve Dosya Usulü İradelerden (DUİT), imtiyazla kurulan şirketlerin imtiyaz sözleşmelerine ve kuruluşlarıyla ilgili bilgilere ulaşılabilmektedir. Buna İmtiyaz Defterleri'ni de eklemek gerekir. Özellikle 1, 3 ve 4. defterlerde kentiçi ulaşım yatırımlarıyla ilgili yapılan imtiyaz sözleşmeleri yer almaktadır.

Ayniyat, Meclis-i Vükela Mazbataları (MV) ve Dahiliye Nezaretine ilişkin diğer tasniflerde ilgili belge ve verilere ulaşılabilir. Dahiliye Nezareti tasnifinde, İdari Kısım (DH.İD), Muhaberat-ı Umumiye İdaresi (DH.MUİ), İdare-i Umumiye (DH.İUM) ve Hukuk Müşavirliği (DH.HMŞ) tasnifleri konuyla ilgili belgeleri ihtiva etmektedir.

II. Konuya İlişkin Yapılan Yayınlar ve Tezler

İstanbul kentiçi toplu ulaşım tarihine ilişkin yapılan çalışmaları değerlendirirken, denizde toplu ulaşım ve karada toplu ulaşım olmak üzere konuyu iki kategoride ele almak uygun olacaktır. Deniz ulaşımında vapurlar kullanılırken, karada, tramvaylar, tünel ve omnibuslar İstanbul halkının kentiçi ulaşım ihtiyacını karşılamak üzere faaliyet göstermekteydi.

Öncelikle şunu ifade etmek gerekir ki doğrudan doğruya İstanbul kentiçi ulaşım tarihine ilişkin yapılan yayınların yeterli olduğunu söylemek oldukça güçtür. Genel anlamda bir literatür taraması yapıldığında, kentiçi deniz ulaşımına yönelik çalışmalar nispeten daha iyi durumda olmakla birlikte, karadaki toplu ulaşım faaliyetlerine yönelik yapılan tarih araştırmalarının yetersiz olduğu sonucuna varmak zor olmayacaktır. Bu sonucun ortaya çıkmasında farklı nedenler ileri sürülebilir. Ancak burada bir eksikliği vurgulamak gerekir ki, o da ilgili kurumların yeterli desteği vermemiş olmasıdır.

Bu noktada İDO'yu istisna tutmak gerekir. Son birkaç yılda İDO bünyesinde yapılan yayınlar bu alandaki boşluğu doldurma adına önemli ölçüde katkı sağlamıştır. Konumuzla ilgili olarak dikkat çekilmesi gereken çalışmalardan ilki, *Boğaziçinde Asırlık Seyahat: Belgelerle Şirket-i Hayriye*'dir. 2007 yılında İDO kültür yayınları arasında yayınlanan çalışma, İDO ve Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı tarafından yayına hazırlanmıştır. Kitap, "Yönetim ve Çalışma Esasları", "Şirkete Ait Mali Konular", "Tarifeler ve Bilet Ücretleri", "Vapurlar ve İskeleler", "Kazalar", "Başarılar ve Ödüller" olmak üzere beş ana bölümden oluşmaktadır. Kitapta farklı fonlara ait

ve kendi içinde kronolojik sıra takip edilerek, Şirket-i Hayriye ile ilgili 189 arşiv belgesinin orijinal görüntüsü ve geniş bir şekilde hazırlanan özetleri yer almaktadır. Böylece konu ile ilgili araştırma yapacakların ayrıca belgeyi görmek için çaba sarf etmesine gerek kalmaması amaçlanmıştır. Bazı belgeler ise, konunun önemi ile doğru orantılı olarak daha kolay anlaşılabilmesi için özetleri yanında transkribe edilmiştir. Yine, Murat Koraltürk tarafından yayına hazırlanan ve İDO tarafından Mart 2007’de yayınlanan *Şirket-i Hayriye (1851-1945)* adlı kitap, İstanbul kentiçi toplu ulaşım tarihine ilişkin dikkate değer bir çalışmadır. Kitap, yazarın 1992 yılında Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Tarihi Anabilim Dalı’nda hazırladığı “İstanbul’da Şehiriçi Ulaşımında Şirket-i Hayriye” başlıklı yüksek lisans tezi üzerinde yaptığı titiz bir çalışma sonucunda ortaya çıkmıştır. Görsel malzeme ile zenginleştirilmiş kitap, Şirket-i Hayriye’nin kuruluşundan 1945 yılında devletleştirilmesine kadar geçen süreci kapsamaktadır. Bu çalışmaların baskı kalitesinin de mükemmel olduğunu ayrıca belirtmek gerekir. Yine, Ahmet Gülerüz tarafından hazırlanan *Denizler Kitabevi* tarafından 2002’de yayınlanan *Şirket-i Hayriye’nin Boğaziçi Vapurları* ile İDO’nun desteğiyle 2005 yılında yayınlanan *Yandan Çarklıdan Günümüze İstanbul Vapurları* şehiriçi deniz ulaşım tarihi açısından dikkate değer diğer çalışmalardır. Kitapta, deniz ulaşımında kullanılan gemilerin arşiv fotoğrafları ve teknik çizimleriyle tanıtımı amaçlanmıştır. Yine, Eser Tutel’in 1994 yılında İletişim Yayınları’ndan çıkan *Şirket-i Hayriye* adlı çalışmasını zikretmek gerekir. Son olarak, yine Murat Koraltürk tarafından hazırlanan ve Varlık Yayınları tarafından 2010 yılında yayınlanan *Buharlı Vapurlardan Deniz Otobüslerine İstanbul’da Deniz Ulaşımı* adlı kitapta, II. Mehmed döneminden günümüze İstanbul’da deniz ulaşımının tarihsel gelişimi anlatılmaktadır. Kitap, kayıkçılık ve buharlı gemicilik konularının işlendiği giriş bölümünün ardından şu başlıklarla devam etmektedir: Şirket-i Hayriye, Haliç Vapurları Şirketi, Hazine-i Hassa İdaresinden Devlet Denizyolları İşletmesine, Şehir Hatları İşletmesi, Deniz Ulaşımında Yeni Bir Dönem, Yeni Bir Kurum: İDO.

İstanbul kentiçi kara toplu ulaşım tarihi konusundaki ilk yayınlardan biri, o dönemde, borsa, gümrük işlemleri, sarraflar, mağaza ve antrepolarıyla canlı bir ticari ve mali merkez konumundaki Galata ile eğlence mekanları, oteller ve ikametgahlar yanı sıra yabancı elçiliklerin içinde bulunduğu önemli bir merkez olan Beyoğlu arasındaki yoğun insan trafiğini gören ve Karaköy’ü Yüksek Kaldırım yoluyla İstiklal caddesine bağlayan tünel fikrini ilk kez gündeme getirerek, Galata Tüneli’nin inşa ve işletme imtiyazını alan Fransız mühendis H. Gavand tarafından ortaya konulmuştur. Gavand, *Chemin de fer métropolitain de Constantinople ou chemin de fer souterrain de Galata à Péra dit tunnel de Constantinople* adlı eserini 1876 yılında Paris’te yayınladı. Eserde, Galata Tüneli’nin bir fikir olarak ortaya çıkışından inşanın tamamlanmasına kadar geçen sürece ait bilgiler yer almaktadır. Gavand eserinde, önceleri uçuk bir

fikir olarak görünen projesinin gerçekleşmesi için hükümet nezdinde yaptığı girişimleri, bu süreçte yaşadığı zorlukları, sermaye tedarik ve tünelin inşa sürecini ayrıntılı bir şekilde anlatmakta ve tünel inşaatıyla ilgili bilgiler vermektedir. Gavand'ın bu eseri, çok gecikmiş de olsa 2011 yılında Vahdettin Engin'in tercümesiyle İETT tarafından yayınlanmıştır. Yine, E. Pech'in, *Manuel des sociétés Anonyme Fonctatiantant en Turquie, 5 éme edition, Constantinople, 1911* adıyla yayınlanan kitabı dikkat çekmektedir. Kitapta yer alan İstanbul kentiçi ulaşım tarihine dair istatistikî bilgiler oldukça önemlidir. Bu eserin hâlâ Türkçeye kazandırılmamasını önemli bir eksiklik olarak görmek gerekir.

Vahdettin Engin'in Simurg Yayınları'ndan çıkan *Tünel* adlı kitabı bu alana ilişkin yayınlanmış bir diğer eserdir; tünel fikrinin doğuşu ve proje aşamasından 1990'lı yıllara kadarki sürece ait bilgileri içermektedir. Yine, Sertaç Kayserilioğlu'nun 1994 yılında yayınlanan *İETT Tarihçesi* ve ikinci baskısı 2006'da yapılan ve iki cilt olarak yayınlanan *Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay* adlı eserleri İstanbul kentiçi toplu ulaşım tarihi ile ilgili dikkat çekilmesi gereken kitaplardır.

Ele aldığımız alanla ilgili değinilmesi gereken az sayıdaki tezden biri, 2004 yılında, İ. Murat Bozkurt tarafından Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Tarihi Anabilim Dalı'nda hazırlanmıştır. "İstanbul Kentiçi Kara Toplu Ulaşım Hizmetlerinin Başlaması ve Gelişimi (1850-1900)" adlı yayınlanmamış doktora tezi, adından da anlaşılacağı üzere İstanbul'da kara toplu ulaşım faaliyetlerini elli yıllık bir zaman diliminde ele almaktadır. Tezde, İstanbul halkının kentsel ulaşım ihtiyacını karşılamak üzere faaliyet gösteren tramvay, tünel ve omnibus arabalarının inşa ve işleyiş süreci, İstanbul'un fiziksel, demografik ve ekonomik gelişimi bağlamında ele alınmaktadır. Yine aynı anabilim dalında, 2010 yılında, Fahri Solak danışmanlığında Şerafettin Dilaver tarafından hazırlanan "Dersaadet Tramvay Şirketi" adlı yayınlanmamış yüksek lisans tezi bulunmaktadır.

III. Osmanlıca Basma Eserler Bibliyografyası

1329 *Senesi İstanbul Beldesi İhsaiyât Mecmûası*, Dersaadet: Matbaa-i Arşak Garoyan, 1330.

1330 *Senesi İstanbul Beldesi İhsaiyât Mecmûası*, Dersaadet: Matbaa-i Arşak Garoyan, 1331.

1335 *Senesi İstanbul Beldesi İhsaiyât Mecmûası*, Dersaadet: Matbaa-i Osmâniye, 1337.

Boğaziçi Şirket-i Hayriye Tarihçe, İstanbul: Ahmed İhsan ve Şürekâsı Matbaacılık Osmanlı Şirketi, 1330.

Dersaadet Haliç Vapurları Şirketi Hissedârânının Sene 1340 İçin On Altıncı Defa Olarak Sûret-i Adiyeye İctima Eden Heyet-i Umûmiyesinde Kıraat Olunan

- (1 - *Meclis-i İdare Raporu*), İstanbul: Kağıtçılık ve Matbaacılık Anonim Şirketi, 1341.
- Dersaâdet Tramvay Şirketi Mukavelenâme ve Şartnâmeler (Société des Tramways de Constantinople Conventions et Caklers des Charges)*, İstanbul: Fratelli Haym Matbaası, 1341.
- Dersaâdet Tramvay Şirketi-i Osmaniyesi Meclis-i İdaresi Tarafından 10 Kânûn-i Evvel Sene 1908 Tarihinde İn'ikad Eden Hissedârân-ı Meclis-i Umûmî-i Fevkalâdesinde Kıraat Olunan Rapordur*, İstanbul: Suma Matbaası, 1908.
- Dersaâdet Tramvay Şirketi Seyr ü Sefer Nizamnâmesidir (1 - Zabıta Nizamnâmesi)*, İstanbul: Matbaa-i Zelliç, 1330.
- Dersaâdet Tramvay Şirketi Seyr ü Sefer Nizamnâmesidir (1 - Zabıta Nizamnâmesi)*, İstanbul: Fratelli Haym Matbaası, 1332.
- Dersaâdet Tramvay Şirketi Seyr ü Sefer Nizamnâmesidir (2 - Demiryollar Usûl-i Zabıta Nizamnâmesine Dair Kanun-ı Muvakkat ve Zeyli)*, İstanbul: Matbaa-i Zelliç, 1330.
- Dersaâdet Tramvay Şirketi Seyr ü Sefer Nizamnâmesidir (2 - Demiryollar Usûl-i Zabıta Nizamnâmesine Dair Kanun-ı Muvakkat ve Zeyli)*, İstanbul: Fratelli Haym Matbaası, 1332.
- Dersaâdet Tramvay Şirketi Vatmanlarına Talimât*, İstanbul: Ahmed İhsan ve Şürekâsı Matbaacılık, 1338.
- Dersaâdet Tramvay Şirketi Yevmiyeli Müstahdemîne Mahsûs İhtiyat ve Muavenet Sandıkları Nizamnâme-i Dahilisi*, İstanbul: Kağıtçılık ve Matbaacılık Anonim Şirketi, 1338.
- Dersaâdet Tramvay Şirketinin Yevmiyeli Müstahdemîne Hizmet Esnasında Ârız Olabilecek Kazalardan Mütevellid Hasarâtın Tazminine Dair Nizamnâme (Réglement sur la Répartition des Dommages Résultant des Accidents du Travail des Agents Saliariés)*, İstanbul: Matbaa-i Ahmed İhsan ve Şürekâsı, 1338.
- Dersaâdet Tramvaylarının Elektrikle Cerri İmtiyazının Şirket-i Hâzıraya İhalesi Hakkında*, ts.
- Dersaâdet'de Tramvay Tesisine Dair 26 Temmuz Sene 1285 Tarihli Birinci Şartnâmedir*, İstanbul: Servişen Matbaası, ts.
- Dersaâdet'in Anadolu Cihetinde Üsküdar ve Kadıköy Dahil ve Haricinde Bir Elektrikli Tramvay Şebekesi Tesisi İmtiyazının İtâsı Zımında İcra Edilecek Münakaşa Şerâitini Mübeyyin Nâfia Nezareti Kararnâmesiyle Mukavelenâme ve Şartnâme Lâyihaları*, İstanbul: Matbaa-i Âmire, 1328.
- Dersaâdet'in Rumeli Cihetiyle Mülhakâtında Kudretü'l-elektrikiyye Tevziât-i Umûmiyesi İmtiyazına Dair Mukavelenâme ve Şartnâme (Conventions et Cahier des Charges)*, İstanbul: Zelliç Biraderler Matbaası, 1336.
- Elektrikli Tramvay İmtiyazâtına Esas İttihaz Olunacak Mukavelenâme Lâyihası*, İstanbul: Matbaa-i Âmire, 1325.

- Fî 20 Mart Sene 329 Tarihinde Fevkâlade Olarak İctimaa Davet Edilen Şirket-i Hayriye-i Hamidiyye Hissedârân Meclisinde Kıraat Olunacak Meclis-i İdare Raporudur*, İstanbul, ts.
- Galata ve Beyoğlu Beyninde Tahte'l-arz Demiryolu İmtiyazının Ferman-ı Âlisi ile Mukavelât ve Şartnâme ve Nizamnâme-i Dahilisi*, İstanbul: Fidel Lefter Litoğrafyası, 1906.
- Tramvaylara Aid İmtiyaz Şartnâmesi*, İstanbul: Ahmed İhsan ve Şürekâsı Matbaacılık Osmanlı Şirketi, 1327.
- Haliç Dersââdet Vapurları Mukavelenâmesi*, İstanbul: Matbaa-i Ebüzziya, 1327.
- Haliç Vapurları Şirket-i İmtiyaz Mukavelesi Şartnâmesi Nizamnâme-i Dahilisi*, İstanbul: Ahmed İhsan ve Şürekâsı Matbaacılık Osmanlı Şirketi, 1326.
- Haliç Vapurları Şirket-i İmtiyaz-ı Muaddel Mukavelenâmesi Muaddel Şartnâmesi Muaddel Nizamnâme-i Dahilisi, Societe Anonyme Ottomane des Bateaux de la Corne d'Or. I. Convention modifiée 2. Cahier des charges modifiée 3. statuts modifiée*, İstanbul: Kader Matbaası, 1329.
- Harb-i Umûmi ve Şirket-i Hayriye, 1330-1334*, İstanbul: Bahriye Matbaası, 1337.
- Hazine-i Mâliye ile Şirket-i Hayriye Beynindeki Muhtelifün fih Mevaddan 26 ve 27 Numaralı Araba Vapurlarının Harb-ı Umûmideki Mikdar-ı Ücretlerine Müteallik Evrâk ve Vesâik*, İstanbul: Kader Matbaası, 1341.
- Hükümet-i Osmaniye Cânibinden Tenvirat ve Tramvaylara Müteallik Kudret-i Elektrikiyye ve Tevziat-ı Umûmiyesi İçin İta Kılınacak İmtiyazlara Dair Ticaret ve Nafîa Nezaretince Tanzim Olunacak Şartnâme Beyannâmesidir*, İstanbul: Ahmed İhsan ve Şürekâsı Matbaacılık Osmanlı Şirketi, 1326.
- Hükümet-i Seniyye ile Şirket-i Hayriye Beyninde Akd ve Teâtî Olunan Mukavelenâme ile Şartnâme*, İstanbul: Der Nersisyan Matbaası, 1326.
- Hükümet-i Seniyye ile Şirket-i Hayriye Beyninde Akd ve Teâtî Olunan Mukavelenâme ile Şartnâme*, İstanbul: Dersââdet Ticaret Odası Gazetesi Matbaası, 1306.
- İstanbul Beldesi İhsaiyât Mecmûası*, Dersââdet: Matbaa-i Arşak Garoyan, 1329.
- İstanbul Şehri Dahilinde Dersââdet Mülhakatından Galata ile Beyoğlu Beyninde Tahte'larz Demiryolu Osmanlı Şirketi Nizamnâme-i Dahilîsidir. Statuts de la Societe Anonyme Ottomane de Chemin de Fer Metropolitain de Constantinople Entre Galata et Pera*, İstanbul: Fidel Lefter Matbaası, 1911.
- İstanbul Şehri ile Civarında Bir Tramvay Şebekesi Tesisi İmtiyazına Dair Mukavelenâme*, İstanbul: Ebüzziya Matbaası, 1326.
- İstanbul Tramvay Şirketi İşçileri Tesanüd ve Teavün Cemiyeti Nizamnâme-i Esasîsi*, İstanbul: Ahmed İhsan ve Şürekâsı Matbaacılık Osmanlı Şirketi, 1340.
- İstanbul Tramvay Şirketinin Nizamnâme-i Esasiyesidir. Status De La Societe Des Tramways De Constantinople*, İstanbul: Minasse Matbaası, 1890.

- Şehremâneti Şoförler Talimât-nâmesi*, İstanbul: Matbaa-i Arşak Garoyan, 1331.
- Şirket-i Hayriye 1338 Senesi Haziranının Birinci Perşembe Günü Sabahından Mu'teber Seyr ü Sefer Tarifesidir*, İstanbul: Zelliç Biraderler Matbaası, 1338.
- Şirket-i Hayriye 1339 Senesi Haziranının 12. Salı Günü Sabahına Kadar Müteber Seyr ü Sefer Tarifesidir*, İstanbul: Zelliç Biraderler Matbaası, 1339.
- Şirket-i Hayriye 1341 Senesi İlbahar Mevsimine Mahsûs Seyr ü Sefer Tarifesidir*, İstanbul: Zelliç Biraderler Matbaası, 1341.
- Şirket-i Hayriye İdaresinde Bulunan Bi'l-Cümle Memûrîn ve Müstahdemînin Vezâifine Dair Kararnâmedir*, İstanbul: Matbaa-i Ahmed İhsan, 1324.
- Şirket-i Hayriye ile Bank-ı Osmanî Beyninde Teati Olunan Mukâvelenâme Sûretidir*, İstanbul: 1920 Matbaa-i Bahriye, 1336.
- Şirket-i Hayriye Memurîn ve Müstahdemînine Mahsûs Tekâüd Sandığı Nizam-nâmesi Müsveddesidir*, İstanbul: Nersisyan Matbaası, 1307.
- Şirket-i Hayriye'nin 1322, 1323, 1324 Seneleri Vâridât ve Masârifât-ı Vâkıasıyla Muvâzene- i Umûmiyesini Mübeyyin Cetveldir*, İstanbul, Agob Matyosyan Matbaası, ts.
- Şirket-i Hayriye'nin 1325 Senesi Vâridât ve Masârifât-ı Vâkıasıyla Muvâzene-i Umûmiyesini Mübeyyin Cetveldir*, İstanbul: Ahmed İhsan ve Şürekâsı Matbaacılık Osmanlı Şirketi, 1326.
- Şirket-i Hayriye'nin 1326 Senesi Vâridât ve Masârifât-ı Vâkıasıyla Muvâzene-i Umûmiyesini Mübeyyin Cetveldir*, İstanbul: Ahmed İhsan ve Şürekâsı Matbaacılık Osmanlı Şirketi, 1327.
- Şirket-i Hayriye'nin 1339 Senesi Martından 1340 Senesi Şubatı Gâyesine Kadar Vâridât ve Masârifât-ı Vâkıasıyla Muvâzene-i Umûmiyesini Mübeyyin Cetveldir*, İstanbul: Matbaa-i Bahriye, 1340.
- Şirket-i Hayriye'nin 333 Senesi Martından 334 Senesi Şubatı Gâyesine Kadar Vâridât ve Masârifât-ı Vâkıasıyla Muvâzene-i Umûmiyesini Mübeyyin Cetveldir*, İstanbul: Matbaa-i Bahriye, 1334.
- Şirket-i Hayriye'nin 334 Senesi Martından 335 Senesi Şubatı Gâyesine Kadar Vâridât ve Masârifât-ı Vâkıasıyla Muvâzene-i Umûmiyesini Mübeyyin Cetveldir*, İstanbul: Matbaa-i Bahriye, 1335.
- Şirket-i Hayriye'nin 335 Senesi Martından 336 Senesi Şubatı Gâyesine Kadar Vâridât ve Masârifât-ı Vâkıasıyla Muvâzene-i Umûmiyesini Mübeyyin Cetveldir*, İstanbul: Matbaa-i Bahriye, 1336.
- Şirket-i Hayriye'nin 336 Senesi Martından 337 Senesi Şubatı Gâyesine Kadar Vâridât ve Masârifât-ı Vâkıasıyla Muvâzene-i Umûmiyesini Mübeyyin Cetveldir*, İstanbul: Matbaa-i Bahriye, 1337.
- Şirket-i Hayriye'nin Ta'dilen Kaleme Alınan Nizam-nâme-i Dahilisi ile Esbâb-i Mûcibe Lâyıhası ve Elyevm Mer'î Bulunan Nizam-nâme-i Dahilisi*, İstanbul: Matbaa-i Askeriye, 1331.

İstanbul Kentiçi Toplu Ulaşım Tarihi Literatürü

İ. Murat BOZKURT

Özet

İstanbul için, XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, modern ve kurumsal anlamda bir kentiçi toplu taşıma hizmetinden söz edilebilir. Bu dönemde düzenli kentiçi vapur seferlerinin başlaması, tramvay ve tünel gibi raylı toplu taşıma sistemlerinin devreye girmesi kentsel toplu ulaşımında kilometre taşlarını oluşturmaktadır. Toplu ulaşım sistemlerinin kurulması İstanbul'un büyümesinde ve biçimlenmesinde belirleyici temel etkenlerden biri olmuştur. Dolayısıyla, İstanbul kentiçi ulaşım tarihi üzerinde yapılan çalışmaların İstanbul şehir tarihçiliği açısından da son derece önemli bir yere sahip olduğunu söylemek abartılı bir yaklaşım olmayacaktır. Son yıllarda bu alanda yapılan yayınlarda bir artış gözlemlenmektedir. Ancak bunun yeterli olduğunu söylemek oldukça güçtür. Dolayısıyla, bu konu üzerinde yapılacak araştırma faaliyetlerinin, gerek araştırma gerekse yayın aşamasında ilgili kurumlar tarafından desteklenmesi gerekir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, İstanbul, Toplu ulaşım, Kentleşme, Osmanlı arşivi

The Literature of the History of Local Public Transportation in Istanbul

İ. Murat BOZKURT

Abstract

It is possible to speak of modern and institutionalized public transportation services in Istanbul from the second half of the XIXth century onwards. During this period, the initiation of regular steamboat voyages in the city, as well as the construction of rail transportation systems such as the tram and the tunnel (Karaköy-Beyoğlu) constitute the milestones of the development of public transportation system in the city. The establishment of public transportation systems constitutes one of the main determinants that shaped the growth of Istanbul. Therefore, it will not be an exaggeration to state that the research on the history of public transportation in the city of Istanbul occupies an extremely important place within the context of urban historiography on Istanbul. Recent years have witnessed an increase in relevant publications. However, it is difficult to say that sufficient amount of work has been established. Therefore, scholarly work on the topic should be supported by relevant institutions at the stage of both research and publication.

Keywords: Ottoman, Istanbul, Public transportation, Urbanization, Ottoman archives