OSMANLI İSTANBULUNDA OTOMOBİL









EDİTÖR
ERHAN AFYONCU - COŞKUN YILMAZ

TÜRKİYE
TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU


TÜRKİYE TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU
TTOK
1923

OSMANLI İSTANBULUNDA OTOMOBİL

EDİTÖR
ERHAN AFYONCU - COŞKUN YILMAZ

TÜRKİYE
TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU

YAYIN ADI
OSMANLI İSTANBULUNDA OTOMOBİL

TÜRKİYE TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU ADINA SAHİBİ
BÜLENT KATKAK

EDİTÖR
ERHAN AFYONCU - COŞKUN YILMAZ

YAYIN KOORDİNATÖRÜ
TÜLAY TAŞDEMİR

YAZARLAR
ERHAN AFYONCU - UĞUR DEMİR - VAHDETTİN ENGİN - AHMET ÖNAL - FATİH GÜRCAN - TURHAN KAÇAR

KATKIDA BULUNANLAR

KAYNAK VE GÖRSEL ARAŞTIRMA
COŞKUN ÜNSAL - ENGİN ÇETİN - HASAN YAPICI - SERKAN OSMANLIOĞLU - AHMET UĞUR - AYKUT CAN

TRANSKRİPSİYON
SALİH KAHRİMAN - YILMAZ KARACA - MÜMİN YILDIZTAŞ

METİN TASHİHİ
NUSRET GEDİK - BEGÜM YAVAŞ - CAHİDE KAYIŞ - ABDÜLHAMİT BEŞİR

FOTOĞRAFLAR
İSMAİL KÜÇÜK - SMEY - RAHMİ M. KOÇ MÜZESİ - İBB KÜLTÜR AŞ ARŞİVİ - İBB ATATÜRK KİTAPLIĞI - CUMHURBAŞKANLIĞI CUMHURİYET ARŞİVİ - URAL ATAMAN KLASİK OTOMOBİL MÜZESİ - CUMHURBAŞKANLIĞI OSMANLI ARŞİVİ - LIBRARY OF CONGRESS - GAZETELER

TASARIM VE UYGULAMA
BÜLENT AVNAMAK

ISBN
978-975-7641-70-4

YAYIMLAYAN
TÜRKİYE TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU
Sanayi Mah. Seyrantepe Girişi/İstanbul
Tel: 0212 282 8140 (6 Hat) Faks: 0212 282 80 42
www.turing.org.tr / turing@turing.org.tr

BASKI
AJANS ES
www.ajanses.com
Sertifika No: 44922

İÇİNDEKİLER

TAKDİM 7
ÖNSÖZ 9

I. BÖLÜM - Turhan KAÇAR
OSMANLILARDAN ÖNCE İSTANBUL'DA YOLLAR VE TAŞIMACILIK 15
Bibliyografya 23

II. BÖLÜM - Ahmet ÖNAL
FETİH'TEN TANZİMAT'A İSTANBUL'DA KARA ULAŞIMI 25
Şehirde Ata Binmek 27
Şehirde Arabaya Binmek 32
XVI. Yüzyılın Sonlarına Kadar İstanbul'da Araba Kullanımı 33
XVI. Yüzyılda Deniz ve Kara Yolculuklarında Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar 38
a) Yolculukta Dikkat Edilecek Hususlar 38
b) Yolcu Taşıyan Araçlar 40
XVII. Yüzyılda Arabalar 41
Araba Kazası Tazminatı 48
XIX. Yüzyıla Kadar İstanbul'daki Binek Araba Türleri 56

III. BÖLÜM - Vahdettin ENGİN
OTOMOBİL ÖNCESİNDE İSTANBUL'DA KARA ULAŞIMI 59
İstanbul'da Şehir İçi Kara Yollarının Durumu 59
Arabanın Şehir İçi Kara Ulaşımının Bir Unsuru Olarak İstanbulluların Hayatına Girmesi 61
İstanbul'da Şehir İçi Toplu Taşımacılığın Bir Unsuru Olarak Omnibüsler 65
Omnibüsler Üsküdar'da 69
Atlı Tramvaylar İstanbul'da 71
Banliyö Trenleri 78
Dünyanın İkinci Metrosu Olan Tünel İstanbul'da 80
Elektrikli Tramvaylar 81

IV. BÖLÜM - Fatih GÜRCAN
DÜNYADA OTOMOBİL TARİHİNİN BAŞLANGICI 89
Otomobil Fikrinin Kökenleri 89
Buharlı Araba 94
"*Otomobil de 50 Yaşında… 1836'da İcat Edilen İlk Buharlı Araba Nasıldı?*" 95
Kıta Avrupası'nda İçten Yanmalı Motor'a Geçiş 99
İlk Otomobiller 103
Otomobiller 105
Britanya'da Otomobil Üretimi 106
İtalya'daki Seri Üretim 110
Otomobilin Yirmi Beş Yıllık Gelişimi 112
Amerika'nın Dünya Pazarına Hâkim Olması 114
Sonuç 119

V. BÖLÜM - Erhan AFYONCU - Uğur DEMİR
İSTANBUL'DA OTOMOBİLİN TARİHİ, OSMANLI DÖNEMİ 123
İlk Teşebbüs: Buharlı/Vapeur Arabalar 123
İstanbul'da Yeni Bir Ulaşım Vasıtası: Omnibüs 127
İstanbul'daki İlk Elektrikli Otomobil 128
Velospid/Bisiklet 132
Benzinle Çalışan Otomobiller İçin İlk Teşebbüsler 143
Gazla Çalışan Otomobiller İstanbul'da 146
Atsız Arabalar – Küreksiz Kayıklar 150

Beygirsiz Arabalar 153
İstanbul Sokaklarında İlk Otomobil 155
Otomobil Yasağını Kaldırtan İsim: Yenişehirli Necmi Bey 158
İstanbul'daki İlk Benzinli Velospid/Bisiklet 160
Benzinli Velospid/Bisiklet, Motobisiklet ve Velospid Vergisi 159
Renard Katarı mı Otomobil mi? 166
Siyasî ve Askerî Faydalar 174
Otomobil Osmanlı Basınında 179
Petrol Sıkıntısı ve İlk Düzenleme 182
Önce Bilgi 183
Otomobil, İmparatorluğa Yayılıyor 190
Tartışmalar Alevleniyor 193
İstanbul'un Otomobilli Yabancı Misafirleri 209
Anadolu'yu Otomobille Gezme Teşebbüsü Hüsranla Bitti 212
Yeni Yolların Yapımı ve Otomobille İlgili Yeni Düzenlemeler 212
Otomobil Yolları Osmanlı Basınında 214
İstanbul'da Otomobillerin İlk Trafik Kazaları 218
Yeni Bir Deneme: Otomobilin Posta Naklinde Kullanılmak İstenmesi 219
İstanbul'da Otomobil Fabrikalarının Temsilcilikleri Açılıyor 224
M*emleketimizde İlk Otomobil Acenteleri* 225
Zırhlı Otomobiller 227
Yol Yapımında Yeni Bir Araç: Buharlı Silindirler 230
Memâlik-i Şahâne'de Otomobilller 234
Yeni Bir Devir 236
İlk Otomobil Nizannamesine Doğru 236
İstanbul'da Yeni Yollar 251
Ünye'den Yükselen Feryat! 261
İstanbul'un İlk Otomobil Tamircisi 263
İstanbul'un İlk Oto Lastik Bayii 265
İstanbul'un İlk Oto Taksicisi, Dersaadet'te Otomobiller 265
Otomobil Kazaları Gazetelerin En Önemli Haber Kaynağı Oluyor 266
Velospidli Polisler 268
Müslüman Kadınlar Otomobile Biniyor 269
Otomobil İle İlgili Avrupaî Düzenlemeler 270
İstanbul'un İlk Kelepir Oto Pazarı 276
Uluslararası Yollar Daimi Cemiyeti'ne İlk Temsilciyi Gönderiyoruz! 276
Mahmud Şevket Paşa'nın Otomobili Binbaşı Vasıf Bey'i Ezdi! 277
Yeni Vasıtalar Yeni Sıkıntılar: Rekabet Artıyor 278
Mısır Prenslerinden Aziz Paşa'nın Otomobilinden Felemenk Elçisi Şikayetçi! 281
İlk Otobüs Durakları 282
İlk Petrol Deposu 282
İstanbul'da Yeni Yollar ve Yeni Tartışmalar 289
Köylü Ayşe Dilekçe Yazıp Yolların Düzeltilmesini Sağladı 293
"İtfaiye Otomobilleri" İstanbul'da 294
Değişen Şartlar ve El Konulan Otomobiller 296
Türkiye'de İlk Otomobil 298
"Hasta Otomobillerinde" Haç İşareti Kullanılması Yasaklandı 300
Polis Otomobilleri Eskidi Bile! 305
Budapeşte-İstanbul Arasında Bir Otomobil Yarışı 307
Osmanlıda İlk Otomobil Kitabı 314
Yeni Otobüs Şirketleri ve İstanbul'un Bitmeyen Otobüs Çilesi! 315
Otobüs Üsküdar'da 327
Frengi Hastası Biletçi Ortalığı Karıştırdı! 327
Enver Bey'in Otomobiline Ne Oldu? 330
Yine Trafik Kazaları! 333
Katil Otomobil: Mahmud Şevket Paşa Suikasti 335
Otomobil Literatürünü Türkçeleştirme Çabası 343
Mahkûmlar İçin Otomobil 346
Liman Von Sanders'in Otomobili İle İmtihanı 347
Mâliye Bakanı Rıfat Bey'in Otomobili Kaldırıma Çıktı! 349

Şehzade Seyfeddin Efendi'nin Sarayına Otomobil Girdi 349
Posta Otomobilleri Meselesi 349
Lastik Şirketi Kuruluyor 352
Üzücü Bir Kaza 354
Bisikletli Jandarma Birlikleri 356
Savaş Şartları 357
Savaş Yıllarında İtalya'dan Kaçak Yollarla Lastik Getirdik! 366
Otomobil Kıtaları 375
Cemal Paşa'ya Almanya'dan Üç Otomobil Getirildi 376
Yol Levhaları Uygulaması Başladı 377
Kış Şartlarında Kamyona İhtiyaç Arttı 378
Amerikan Petrol Şirketiyle Yaşanan Sıkıntılar 380
İstanbul'dan Halep'e Bir Sulama Aracı ve Otomobille İlgili Yeni Gelişmeler 382
Buenos Aires'te Otomobil Kazasında Ölen Osmanlı Vatandaşı Kadın 385
Otomobil Ustası Ermeni Sivaslı Nazaret ve Tehcir 386
Savaş, Trafik Kazalarının Artmasına Sebep Oldu 387
Yoldaki Çukurlar Her Devirde Tehlike 391
Madalya Sahibi Otomobil Ustaları ve Şoförler 392
Yeni Talimatname ve Nizamnameler 393
İlk Kilometre Levhaları 406
Devlete Ait Otomobiller Vergi Verecek mi? 407
Harb-i Umûmî'deki Otomobil Teşkilatı 408
İşgal Yıllarında İstanbul'da Otomobil 410
Naciye Sultan'ın Otomobilini Silah Zoruyla Aldılar! 413
Said Halim Paşa'nın Otomobili de Zorla Alındı! 414
Arabaların Yolcu Tarifeleri Yeniden Belirlendi 415
Yine ve Yeni Otomobil Nizamnamesi 417
İstanbul Salgın Hastalık Tehlikesi Altında 418
Çocuk Katili Fransız! 419
Samandıra'yı Eşkıya Bastı Devlet Yolda Kaldı! 429
Otomobillere Numara Zorunlu Kılındı, Numarasız Sadrazam Tevfik Paşa'nın Otomobiline Elkonuldu 430
Yunanlılar İstanbul'dan Selanik'e Zırhlı Otomobil Naklettiler 432
Hiç Görmedikleri Otomobili İzlemek İsteyen Halka İtalyanlar Ateş Açtı! 434
Mustafa Kemal'in Otomobilini Almak İstediler 434
Yine Trafik Kazaları 436
Otomobil Afeti 439
Musahabe ve Mülahaza, Otomobiller 444
İstanbul'da İlk Otomobil Kulübü İçin İşgal Yıllarında Müracaat Yapıldı 446
Mahalle Arasında Benzin Deposu Olur Mu? 446
Yeni Bir Şirket Kuruldu 449
Hapishane İçin Özel Otomobil İmal Edildi 450
Otomobil Yarışları Yasaklandı 454
Otomobil Tamirhanesi Mâliye Nezareti'ne Devredildi 455
Sadrazam Damad Ferid Paşa'nın Otomobili Agâh Efendi'yi Ezdi! 459
Veba İle Mücadele Heyeti Zor Durumda Kaldı 459
Kadıköy-Kuşdili Çayırı'nda Park Sorunu! 461
Otomobille İlgili İlk Cemiyet Kuruldu: Otomobil Şoförler ve İşçileri Cemiyeti 461
Şoför Cemiyeti Nasıl Kuruldu ve Ne Haldedir? 463
Nutuk Okununca İstanbul Otomobilciler Cemiyeti Başkanı Atatürk'e Tebrik Telgrafı Çekti 464
Artan Trafik Kazaları ve Yeni Düzenlemeler 465
Naime Sultan Yalısı'nın Kapısına Otomobil Çarptı 469
İlk Taksici Gaspları 470
İstanbul'da Amerikalı Bir Taksici 471
Paris İle İstanbul Arasında İki Amerikalı 472
İstanbul'un İlk "Şoför Mektebi" Açıldı 474
İstanbul'da İyi Benzin Nerede Bulunur? 477
İstanbul Şoförleri İstiklâl Mücadelesinde 479
İşgal Güçleri İstanbul'u Terkediyor 484
Amiral Bristol'ün Şoförü Süreyya Efendi'yi Ezdi! 487

TAKDİM

Dünyanın en mühim icatlarından biri olan ve çağımız insanının vazgeçilmezleri arasında yer alan otomobiller, her geçen gün gelişimini sürdürmeye devam ediyor. Ülkemizde otomobil deyince akla ilk gelen kurumlardan biri olan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Reşit Saffet Atabinen ve arkadaşları tarafından kurulduğu 6 Kasım 1923'den itibaren otomobil kullanma rehberlerinden ehliyetler hakkındaki yayınlara, kazalara karşı alınması gereken tedbirlerden yol haritalarına, yolların yapımından işaretlenmelerine, otomobil yarışları ve ralli organizasyonlarına kadar pek çok faaliyette hep ilkleri gerçekleştirmiştir.

Turing, kamu yararına hizmette 97. yılını geride bırakırken bu alanda önemli bir kaynak niteliği taşıyan bu eseri yayımlamaktadır. 3 farklı kitap olarak planlanan serinin ilk kitabı ulaşım konusunda makaleler, otomobilin icadı ve Osmanlı devrinde İstanbul merkezli otomobil tarihiyle ilgili "Osmanlı İstanbulunda Otomobil" adlı eserdir. İkinci kitap Cumhuriyetin ilk yıllarından 1950'lere kadar otomobilin ülkemizdeki serüvenini ihtiva etmekte, üçüncüde ise kültür, sanat, edebiyat ve folklorumuzda otomobilin yeri ele alınmaktadır. Uzun yıllar süren arşiv, basın, hatırat gibi ana kaynakların taranması ve bu alanda daha önce yapılan çalışmaların kullanılmasıyla vücut bulan eser, görsel malzemeyle de zenginleştirilmiştir.

Serinin ilk kitabını sizlere ulaştırmanın sevincini yaşarken önümüzdeki aylarda diğer iki kitabın yayımlanacağı bilgisini de siz değerli okuyucularımızla paylaşmanın gururunu yaşıyoruz. Devrim arabalarıyla başlayan talihsiz otomobil serüvenimizin şimdilerde yerli ve milli otomobilimiz ile tekrar hayata geçirildiği bu dönemde Turing olarak biz de ülkemizin bu alandaki tarihi süreçlerini tüm detaylarıyla paylaşmak istedik.

Her biri birbirinden kıymetli akademisyenler tarafından yıllar süren arşiv taramaları sonucunda titizlikle hazırlanan "Osmanlı İstanbulunda Otomobil" adlı kitabın hayat bulmasında, katkılarından dolayı başta kitabın editörü Prof. Dr. Erhan Afyoncu ve Dr. Coşkun Yılmaz olmak üzere yazarlardan Prof. Dr. Vahdettin Engin, Pof. Dr. Kemalettin Kuzucu, Prof. Dr. Turhan Kaçar, Doç. Dr. Uğur Demir, Dr. Öğr. Üyesi Ahmet Önal, Erol Üyepazarcı, Dr. Öğr. Üyesi M. Kayahan Özgül, Mehmet Güntekin, Dr. Öğr. Üyesi Adile Yılmaz, Öğr. Gör. Yalçın Lüleci ile tüm emeği geçenlere teşekkürlerimi arz ederim. Kaynak niteliği taşıyacak olan ve kültür tarihimize önemli katkıları olacağını düşündüğümüz bu eseri siz değerli okuyucularımıza sunmaktan mutluluk duymaktayız.

Dr. Bülent KATKAK
Türkiye Turing ve Ototmobil Kurumu
Yönetim Kurulu Başkanı

ÖNSÖZ

İnsanoğlunun atı evcilleştirmesiyle başlayan hızlı ulaşım macerası tekerleğin icadı ile ivme kazanmış ancak 19. yüzyıla kadar çok yavaş ilerlemiştir. Sanayi inkılabıyla gelen makineleşme hamlesiyle beraber buhar, elektrik ve nihayetinde petrolün makinelerde kullanılmasının önünü açan mekanik gelişmeler ulaşım fikrini farklı bir serüvene taşıdı. Artık bir yere nasıl gidileceğinin yanında ne kadar kısa sürede varılacağı önem arz etmekteydi. Yeni keşiflerle hem bulunduğu yerde hem de gittiği yerlerde daha hızlı ulaşım sağlamayı kafasına koyan insanoğlu balonla gökyüzüne çıktığı zamanlardan çok geçmeden karada da bugün hayatımızın vazgeçilmez bir parçası haline gelen otomobilin ataları sayılabilecek ilk makineleri yaptı. Motorlu taşıtlar olarak bir başlığa toplayabileceğimiz bu araçların hemen öncesinde bu mekanik gelişmelerin Osmanlı topraklarında görülen ilk temsilcileri velospidlerdir (bisiklet), akabinde otomobil ve daha sonraları kamyon tipi araçlar yaygınlık kazanacaktır. Dönemle ilgili arşiv ve matbuat hayatımız incelendiğinde oldukça fazla malzemeye sahip olmamıza rağmen bu araçların ülkemizdeki serüvenine dair yeterli literatür oluşmadığı görülür.

Cumhuriyetin ilanından bir hafta sonra Reşit Saffet Atabinen başkanlığında o zamanki adıyla Türk Seyyahin Cemiyeti olarak kurulan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, ulaşım ve trafik konusunda verdiği hizmetlere bu alanın tarihi ve

kültürel arka planını da göstermek için yeni bir tanesini daha eklemeyi hedefliyor. Üç ayrı kitap olarak yayınlanması planlanan çalışmanın elinizdeki ilk serisi Osmanlı İstanbulunda otomobil tarihine ve etrafında gelişen dünyaya tahsis edildi. Otomobilin kendisi kadar onun getirdiği değişiklikler de işlenmeye çalışıldı. Bu değişikliklerin en mühimi hiç şüphesiz ulaşım alanındaki değişikliklerdir. Bu vesileyle yeni yolların açılması ve mevcut yolların otomobil geçişine uygun hale getirilmesi için gerçekleştirilen çalışmalar da kitabın bir veçhesini oluşturmaktadır. Ancak bu husus incelenirken kitabın muhteviyatına uygun olarak otomobilin etrafında gelişen hususlara dikkat çekildi. Bu minvalde İstanbul'daki mevcut ulaşım ağının yüzyıllar boyu geçirdiği serüveni anlayabilmek için Fetih'ten öncesi, Fetih'ten Tanzimat'a kadar ve otomobil öncesi yolların durumu olmak üzere üç ana tema etrafında İstanbul'un yolları ele alındı. Akabinde otomobil fikrinin ortaya çıkışı, dünya tarihindeki yeri ve etkileri kaleme alındı.

Otomobil maceramızın hemen her veçhesini bulabileceğiniz son bölümde ise imparatorluk başkenti İstanbul'daki otomobil tarihi okuyucularımıza sunuldu. Bunun yanında otomobilin payitahtta ve ülke sathında meydana getirdiği etkilere dair hususların daha iyi anlaşılabilmesi amacıyla zaman zaman imparatorluğun farklı bölgelerinden de ulaşıma ve otomobillere dair kesitler sunuldu. Bunlar yapılırken sadece sivillerin bulunduğu dünyada değil 19. ve 20. Yüzyılın makineleşen orduları ve kolluk kuvvetlerindeki bu yeni neferlerin payı da ele alınmaya çalışıldı.

Payitahta gelen hareketi kendinden menkul bu aracın memleketimize dair ilkleri de bu vesileyle kaleme alınmış ve bir araya getirilmiş oldu. Otomobile giden ana yolda bir yan yol teşkil eden bisikletler, elektriklisinden buharlı ve benzinlisine kadar ilk otomobiller, ilk tamirhaneler, taksiler, oto lastikçiler, benzinciler, yarışlar, kazalar ve bugün hayatımızın vazgeçilmezi ve sıradan bir parçası haline gelen niceleri…

Çalışmada öncelikle bir ekip kuruldu ve bu ekip, başta Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, Cumhuriyet Arşivi, Kızılay Arşivi, ATASE ve İBB Atatürk Kitaplığı gibi kurum arşivleri olmak üzere birçok resmî arşivde tarama yaptı. Otomobil ile ilgili tespit edilen belgeler tasnif edildi, transkribeleri yapıldı ve metin müellifle-

rine teslim edildi. Metinler büyük oranda bu kaynaklara istinaden kaleme alındı. Ayrıca Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi basını da tarandı. Konuyla ilgili tespit edilen haberler ve muhtelif nizamnâmeler de metin müelliflerinin hizmetine sunuldu. Kitabı görsel olarak zenginleştirmek için de geniş bir tarama yapıldı. Metinler ile ilgili tespit edilen görsellerin kitabı belgesel olarak da zenginleştirmek için ilgili bölümlerde tamamı olmasa da önemli bir kısmı kullanıldı. Böylece hem arşiv kaynaklarına hem de kütüphane kaynaklarına istinaden, görsel materyal ile de zenginleştirilmiş bir kitap ortaya çıkarılmaya çalışıldı.

Kitapta ana metinler yanında, otomobil tarihimize dair ilkler, önemli hadiseler, tarihimizdeki önemli şahsiyetlerin otomobilleri gibi tebessüm ettirecek hususlar okuma metni olarak okuyucularımızla paylaşıldı. Okuma parçalarının büyük bir kısmı Osmanlı ve Cumhuriyet döneminde gazete ve dergilerde otomobil ilgili kaleme alınmış yazılardan oluşturuldu. Bunun yanında bazı arşiv belgeleri de okuma metinlerine dönüştürüldü. İçindekiler kısmında bu tür metinlerin başlıklarının ana başlıklardan ayrılmaları için italik yapıldı.

Serinin ilk kitabını dikkatlerinize sunarken kültür ve sanat alanında önemli faaliyetlere imza atan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Başkanı Bülent Katkak'a müteşekkir olduğumuzu ifade etmemiz gerekir. Teşvikleri ve takvimdeki bazı aksaklıkları sabırla karşılaması kitabın vücut bulmasındaki en büyük destekti. Yine kitapla ilgili her türlü müşkülatı en kısa sürede hallederek yazım ve yayım mesaisini kolaylaştıran yayın koordinatörümüz Tülay Taşdemir ile kitabı okuyup, yapıcı tenkitlerde bulunan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu yetkililerine teşekkür ederiz. İstanbul'da zengin bir otomobil koleksiyonuna sahip Rahmi M. Koç Müzesi'ni anmak istiyoruz. Fotoğraf çekimimizde gösterdikleri kolaylık için müze müdürü Sayın Ertuğrul Duru ve müze çalışanlarına teşekkür ederiz. Ayrıca yazarlarımıza, görsel ve kaynak araştırması, metin transkripsiyonu, metin tashihi, fotoğraf çekimi ve kitabın tasarımı gibi hususlarda emeği geçen herkese teşekkür ederiz.

Erhan AFYONCU - Coşkun YILMAZ
İstanbul 2020



Galata Köprüsü'nde at arabası, tramvay ve otomobil (Atatürk Kitaplığı, Krt nr. 4732)


Zenith

I. BÖLÜM



Konstantinopolis (Coignard)

Turhan KAÇAR

OSMANLILARDAN ÖNCE İSTANBUL'DA YOLLAR VE TAŞIMACILIK

26 Ocak 447 günü binek arabasını ve muhafızlarını başından savan II. Theodosius, basit beyaz bir kaftan içinde kentin sokaklarına daldı. İmparator, Constantinopolis'in sert mermer döşeli sokaklarında, Büyük Saray'dan Theodosius Surları'nın ötesinde Hebdomon'da (Bakırköy) bulunan askeri geçit alanına kadar, 11 kilometreden daha uzun bir mesafeyi, ayakları kan ve alnı ter içinde yalın ayak yürüdü. Üst düzey devlet ricali ve büyük bir vatandaş kalabalığı imparatoru takip ediyordu. Hebdomon'a vardıkları zaman hep bir ağızdan Trisagion ilahisini söylediler. (Malalas, 14.22). Hunların başkent kapılarına yaklaştığı bir anda meydana gelen deprem karşısında imparatorun ve başkentin ruh halini yansıtan bu pasaj, aynı zamanda Konstantinopolis'te resmi ve özel kent içi ulaşım imkânları konusunda da bir pencere açmaktadır. İmparator Hebdomon'a "yaya olarak" giderken büyük oranda Mese caddesini takip etmişti.

Konstantinopolis'in en büyük ve en gösterişli caddesi olan Mese, bugün Sultanahmet'te bulunan Milion Taşı diye bilinen anıttan başlıyor ve Laleli civarında bulunan Philadelphion anıtına kadar tek güzergâh olarak devam ediyordu. Philadelphion anıtında cadde çatallaşıyor, bir rotası Havariyyun Kilisesi'ni (Fatih Camii'nin yerinde) geçerek Konstantinos surlarına ve oradan da Theodosios surları üzerinde bulunan Kharisos kapısına kadar ulaşıyordu.



Via-Egnatia

Mese caddesinin esas kolu ise biraz daha güneyden bugün Aksaray olarak bilinen Arcadius forumundan geçerek, İsa kapı mescidi civarında Konstantinos surlarını geçiyor ve burada Theodosios surlarına kadar ulaşarak, imparatorluğun yeni ve eski başkentini birbirine bağlayan Via Egnatia'ya bağlanıyordu.

Konstantinopolis'te kent içi ulaşımın gerçekleştiği sokak ve cadde planlarını çıkarmak çok kolay değildir ve ağır modern yerleşimden dolayı artık mümkün de değildir. Mese caddesi dışında arkeolojik olarak tespit edilebilen diğer cadde veya sokaklardan söz etmek zordur. Ancak başkenti çevreleyen surlar üzerindeki kapılara ulaşan ve kentin farklı yerlerinde yer alan kiliseler, sarnıçlar, hamamlar, fırınlar, pazar yerleri ve sair kamu yapıları hiç kuşku yok ki bir ulaşım



ağının varlığını göstermektedir. Mesela şehrin kara ve deniz surları boyunca devam eden bir başka yol hattı ve *makros embolos* diye bilinen Marmara Denizi'yle Haliç'i birbirine bağlayan bir yol hattının varlığı genel olarak kabul edilmektedir. Bu hat Marmara kıyısında bugünkü Kadırga civarında bulunan Iulianus limanından başlıyor ve Beyazıt'ta Kapalı Çarşı'dan geçerek Zindan Kapı civarında Haliç'in ağzına ulaşıyordu. Ayrıca Valens Su Kemeri boyunca kemere çıkan caddelerin varlıkları da tahmin edilmektedir. Diğer yandan Konstantinopolis'te içerisinde askeri zaferler veya felaketler münasebetiyle tertiplenen dini ve siyasi amaçlı geçit törenleri ve bu törenlerin gerçekleştiği güzergâhlar da aynı şekilde kent içi ulaşım şebekesi çerçevesinde dikkate alınmalıdır.

Konstantinopolis'te kent içi ulaşımın gerçekleştiği cadde ve sokakların kontrolü ve denetimi nasıl yapılıyordur? Roma İmparatorluğu'nun klasik başkentinin kentsel bakımını, imarını ve denetlenmesini yani asayiş ve belediye işlerini kentin valisi (*praefectus urbi*) gerçekleştiriyordu. Bu durum Konstantinopolis için de geçerliydi. Konstantinopolis 330 yılında başkent olarak açılışı yapıldığı zaman bir valilik kurumu hemen ihdas edilmemişti. Ancak 359 yılında II. Constantius (337-361) yeni başkent için de bir valilik kurumu (*praefectus urbi*) oluşturdu. Bu kurum çerçevesinde ayrıca *magister census*, *praefectus annonae* ve *praefectus vigilum* (π) gibi daireler oluşturuldu. Bu dairelerden bilhassa başkente gelen gıda maddesini kontrol eden ve bunları Konstantinopolis'in farklı yerlerinde kurulmuş depolara, fırınlara ulaştıran *praefectus annonae* önemlidir. Ayrıca başkent cadde ve sokaklarının güvenliğini sağlayan *praefectus vigilum* da önemlidir. İmparator Justinianus başkent güvenliğini sağlamak için *quaesitor* olarak bilinen yeni bir polis birimi ihdas etmiş ve bu birim bilhassa başkent sokaklarında dolaşan yabancıları takip ediyordu. Konstantinopolis kent içi yol ağının kontrolü VII. yüzyıldan itibaren başka bir görevlinin kontrolüne bırakıldı: *logothetēs tou dromou*.

Eski ve Ortaçağ'da Konstantinopolis'in sokaklarındaki ulaşım imkânları hiç kuşkusuz Roma/Bizans İmparatorluğu'nun geri kalan kısmındaki imkânlar çerçevesinde değerlendirilebilir. Roma dünyasında bilhassa resmi ulaşım ve taşıma işlemlerini organize den *cursus publicus* diye bilinen bir sistem mevcuttu. Bu sistem İmparator Augustus tarafından kurulmuş ve Justinianus zamanında revize edilerek büyük oranda küçültülmüştü. Eyaletlerde valiler, Roma ve Konstantinopolis gibi büyük kentlerde ise *praefectus urbi* bu sistemin işleyişinden sorumluydu. Devlet göreviyle seyahat eden ajanlar (*agentes in rebus*), piskoposlar, elçiler ve sair resmi görevliler valilerden aldıkları izinle, kendilerine tahsis edilen at veya atların çektiği arabalarla seyahat edebiliyorlardı. Konstantinopolis'in başkent olmasıyla birlikte, çok sayıda kilise konsiline ev sahipliği yaptığı bilinmektedir. Dolayısıyla, devletin kendilerine tahsis ettiği ulaşım vasıtaları üzerinde (veya içinde) kentlerini temsil etmek üzere bu konsillere gelen piskoposlara, Konstantinopolis sokaklarında rastlamak mümkündü. İmparatorluğun resmi taşımacılık sisteminden teorik olarak sadece devlet görevlileri faydalanabiliyorlardı. Ancak üst sınıflar arasında valilerden

izin (*evictiones*) alabilen pek çok kişinin de bu sistemden yararlandığı farklı kaynaklarda ifade edilmektedir.

Ortaçağ Konstantinopolis sokaklarında karşılaşılması muhtemel ulaşım ve nakliye vasıtaları nelerdi? Bu sorunun cevabı *Codex Theodosianus*'un *cursus publicus* ile ilgili bölümünde yer alan imparatorluk emirnamelerine bakılarak verilebilir. *Codex Theodosianus*'ta IV. ve V. Yüzyıl imparatorlarına ait 66 emirname yer almaktadır (*Cod. Theod.* VIII. 5. 1-66). Bu emirnamelerde biz sadece ulaşım ve nakliye araçlarının nasıl kullanılacağını değil, aynı zamanda o dönem için bu araçların türleri hakkında da bilgi sahibi oluyoruz. Bilhassa kısa mesafe kent içi nakliye işlemlerinde atların veya öküzlerin çektiği arabaların kullanıldığını tahmin etmek zor değildir. Bunun dışında kent içi bireysel ulaşımlar yaya olarak veya at, katır ve eşek gibi binek hayvanlarıyla gerçekleştiriliyordu. Ancak imparatorluk ailesi mensuplarının, zenginlerin zaman zaman kölelerce taşınan tahtırevanlar üzerinde kısa mesafe seyahatlerini gerçekleştirdikleri de bilinmektedir. Mesela Justinianus'un eşi meşhur Theodora'nın seyahatlerinde kendisine çok kalabalık bir maiyet eşlik ediyordu.

Kent içi nakliye ve ulaşım işlemlerinde Konstantinopolis deniz taşımacılığını kullanma imkânına da sahipti. Bilhassa kentin Marmara ve Haliç kıyısındaki limanları arasında ve Haliç, Galata (Sykae) arasında yapılan taşıma işlemleri hiç kuşkusuz çok daha ucuz olan deniz yoluyla gerçekleştirilmesi mümkündü. Roma dünyasında örgütlü deniz taşımacılığı sistemi (*corpora naviculariorum*), Konstantinopolis'ten daha eski bir tarihe sahipti. Yalnız, sistemin bilhassa Mısır'dan başkente nakledilen çok büyük miktarlardaki tahılın taşınmasını organize ettiği bilinmektedir. Hiç kuşkusuz Bizans dönemi Konstantinopolis'inde sadece yolcu taşımak için bir deniz ulaşım aracı yoktu, yolcular yük gemilerinde taşınıyorlardı. Ancak kent içi ulaşım işinde, kanoların veya küçük kayıkların kullanıldığı biliniyor. Bilindiği gibi on dört bölgeden meydana gelen Bizans başkentinin on üçüncü bölgesi Sycae (Galata) idi. V. Yüzyılda hazırlanan *Notitia Urbis Constantinopolitanae*'ye göre Haliç'in iki yakası arasında yolcu taşımacılığı yapılmaktaydı.

Sonuç olarak, İstanbul'da XIX. Yüzyılın ikinci yarısında kamu taşımacılığı başlamadan önce, ulaşım ve taşıma işlerinin çok farklı alternatifleri mevcuttu.



Milion Taşı

Toplumun geniş kesimleri kent içi ulaşımlarını yaya olarak veya kendi imkânları ölçüsünde sahip oldukları bineklerle yada deniz vasıtasıyla sağlıyorlardı. Üst devlet görevlileri, aristokratlar, sarayın önde gelenleri ise kendilerine tahsis edilen vasıtalarla veya geniş maiyetleriyle kent içinde dolaşıyorlardı. Byzantion'dan Constantinopolis'e ve Osmanlıların Konstantiniyye'sine eski ve Ortaçağ dünyasının seyahat araçları ve imkânları, büyük oranda değişmeden kalmış olmasına karşın, kent içi yolların bakımı veya nakliye vasıtalarının kullanımı konusunda Bizans imparatorlarının gösterdikleri hassasiyet ise kanunnamelerden anlaşılmaktadır.

Bibliyografya

Berger, A., "Streets and Public Spaces in Constantinople", *Dumbarton Oaks Papers* 54 (2000), 161-172.

Croke, B., "Two Early Byzantine Earthquakes and their Liturgical Commemoration", *Byzantion* 51 (1981), s. 122-147.

Durak, K., "Konstantinopolis'in Yükselişinin İktisadi Temelleri", C. Yılmaz (ed.), *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi, c. 6*, (İstanbul 2015), s. 24-43.

Elam, N., "Konstantinopolis'te Ulaşım", C. Yılmaz (ed.), *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi, c. 6*, (İstanbul 2015), s. 386-91.

Jones, A.H.M., *The Later Roman Empire, I-II*, (Baltimore, 1986).

Kelly, C., *Attila, Hunlar ve Roma İmparatorluğu'nun Çöküşü*, (İstanbul, 2016)

Mango, C., "The Development of Constantinople as an Urban Centre", *Studies on Constantinople* (1993), s. 117-136.

_____, "The Shoreline of Constantinople in the Fourth Century", N. Necipoğlu (ed.), *Byzantine Constantinople, Monuments, Topography and Everyday Life*, (Leiden 2001), s. 17-28.

Mango, Marlia Mundell, "The Porticoed Street at Constantinople", N. Necipoğlu (ed.), *Byzantine Constantinople, Monuments, Topography and Everyday Life*, (Leiden 2001), s. 29-51.

_____, "The Commercial Map of Constantinople", *Dumbarton Oaks Papers* 54 (2000), s. 189-207.

Matthews, John, "The Notitia Urbis Constantinopolitanae", L. Grig & G. Kelly (ed.), *Two Romes, Rome and Constantinople in Late Antiquity*, Oxford, 2012, s. 81-115.

II. BÖLÜM



Tahtırevan (Atatürk Kitaplığı Albümü)

Ahmet ÖNAL

FETİH'TEN TANZİMAT'A İSTANBUL'DA KARA ULAŞIMI

Roma/Bizans Konstantinopolis'inde şehirde "Forum" adı verilen büyük meydanlar ve bunları birbirine bağlayan, devrine nazaran geniş ana caddeler vardı. Türkler de Fetih'ten sonra şehri yeniden inşa ve iskân ederken başlangıçta yollardaki genişliği muhafaza etmeye çalıştılar. Kanunî Sultan Süleyman dönemi sonlarına kadar şehirde açılan sokakların genişliği 6-7 metre ve bazı yerlerde ise daha fazla olarak tutuldu. Şehirde nüfus arttıkça meydanlar evlerle doldu, yollar da giderek daraldı ve bazen genişlik 2.5 metreye kadar düştü.Sur İçi'nin ana ulaşım aksı, Eminönü İskelesi'nden Ayasofya Meydanı'na, oradan Bâyezid Meydanı'na doğru ilerleyen ve buradan ikiye ayrılan yoldu. Sahil surlarının iç tarafında, surlara ve birbirlerine yakın mesafede olan anayollar vardı. Bu caddeler, şehri bir ağ misali saran ara sokaklarla birbirlerine bağlanmaktaydı. Şehrin anayolları arabaların kullanımı için uygun sayılabilecek durumdaydı. Ara sokaklar ise genel itibariyle dar, bilhassa mahalle aralarında zaman zaman yayaları dahi zorlayacak kadar dik, bazen merdivenlerle birbirine bağlanmaktaydı. Karışık ve dolambaçlı olan bu sokaklar, ancak yaya ulaşımına imkân veriyordu. Esasen insanların hayat tarzı, devrin ulaşım imkân ve ihtiyaçları, nakil vasıtalarının türü ve işlevi, çok da geniş yollara lüzum göstermemekteydi[1].

1 İstanbul yollarına dair tafsilat ve ilgili literatür için bk. Vahdettin Engin, "İstanbul'da Şehiriçi Kara Ulaşımı: At Arabalarından

Muhtelif tarihlerde resmî bir vazifeyle ya da şahsî merakla yolları İstanbul'a düşen Batılılar, kendi şehircilik anlayışlarından farklı, coğrafî imkânlar ve beşerî ihtiyaçlar doğrultusunda şekillenmiş bu şehir dokusu karşısında şaşkınlık ve tenkitlerini gizlememişlerdir. Mesela 1550'li yıllarda üç yıl kadar Kapdanıderya Sinan Paşa'nın esiri olarak İstanbul'da bulunan İspanyol Pedro, şehrin kendisi için karmakarışık, fakat sakinleri için aşina sokak düzenini şöyle tasvir eder:

"Juan: -Başlıca sokakları hangileridir?

Pedro: -Bunu hiçbir Türk bilmez. Bir saatin akrep ve yelkovanını takip eder gibi yön bulurlar. Onlar için önemli olan şey dört büyük camidir "Filan Paşa nerede oturuyor?" diye sorulduğunda "At Meydanı'nda" derler. Yani yaklaşık yarım fersah uzaklıkta olduğu anlaşılır veya "Sultan Beyazıt'ta" cevabını verirler. Alım veya satım yapmak için sokakları bilmek isterseniz her şeyin yeri bellidir. Tavuk satılan yere "Tavuk Pazarı", balık satılan yere "Balık Pazarı", koyun satılan yere "Koyun Pazarı"[2].

İstanbul'da 1550'lerin sonunda Habsburg elçisi olarak görev yapan Busbecq de, "Türk şehirlerinde zarif binalar, güzel sokaklar aramak boşunadır. Sokakların dar oluşu göze hoş gelmelerini engelliyor" diyerek Osmanlı şehir planlamacılığını tenkit eder[3]. 1656'da İstanbul'a gelen Fransız Jean Thévenot ise, "İstanbul sokakları çok kötüdür; çoğu dar ve dolambaçlıdır; pazar kurulan birçok meydan vardır" sözleriyle benzer hisleri tekrarlar[4]. 1582 ve 1720 şenliklerinde olduğu gibi bazı Osmanlı şenliklerinde büyük nahılların ancak kimi evler yıkılarak sokaklardan geçirilebilmesi, Batılı müelliflerin tenkitlerinin haksız olmadığını gözler önüne serer.

Otomobile", *Osmanlı'da Ulaşım, Kara-Deniz-Demiryolu*, ed. Vahdettin Engin-Ahmet Uçar-Osman Doğan, İstanbul 2012, s. 87-88.

2 *Türkiye Seyahati, Kanuni Sultan Süleyman Devrinde İstanbul, 1557 Yılında Bir El Yazması, Osmanlılara Esir Düşen İspanyol Pedro'nun Anıları*, çev. Yeliz Demirhan (Demirören), İstanbul 2011, s. 345 [Bu eserde, "At Meydanı" yerine "Sultanahmet" denilmiştir. Ancak bunun bir tercüme hatası olduğu anlaşılmaktadır. Zira Sultan Ahmed Camii'nin inşası ve bundan nâşi bölgenin bu isimle adlandırılması daha sonraki tarihler için geçerlidir].

3 Ogier Ghiselin de Busbecq, *Türk Mektupları, Kanunî Döneminde Avrupalı Bir Elçinin Gözlemleri (1555-1560)*, çev. Derin Türkömer, İstanbul 2014, s. 39.

4 Jean Thévenot, *Thévenot Seyahatnamesi*, çev. Ali Berktay, İstanbul 2009, s. 58. Ayrıca bk. Tülay Reyhanlı, İngiliz Gezginlerine Göre XVI. Yüzyılda İstanbul'da Hayat (1582-1599), Ankara 1983, s. 40 vd.; Gülgün Üçel-Aybet, *Avrupalı Seyyahların Gözünden Osmanlı Dünyası ve İnsanları (1530-1699)*, İstanbul 2010, s. 434, 484- 503; Bahar Taşçıkar, *16. Yüzyılda Batılı Gezginlerin İngilizce ve Türkçe Yayımlanan Notlarında İstanbul ve Anıtları*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2002, s. 80-81.



Koçu arabası (Resimli Gazete, nr.245, 12 Mayıs 1928)

İstanbul'un dar cadde ve sokaklarında çeşitli mallar, eşyalar ve yüklerin naklinde, yükün ağırlığına ve cinsine göre öküz arabaları, at ya da eşek hamalları, sırık veya arka hamallarından istifade ediliyordu. Arabacılar ve hamallar, devletin tayin ettiği nizâm ve ücret dairesinde faaliyet gösteriyorlardı[5]. Ulaşım açısından ise payitaht sakinleri, şehir içinde yakın bir yere gitmek istediklerinde genellikle yürürler, daha uzak bir mesafe söz konusu olduğunda erkekler atı, kadınlar da araba ve tahtırevanı tercih ederlerdi. Şehrin Eyüp, Üsküdar ve Galata gibi semtlerine ulaşmanın en kolay ve hızlı yolu kayıklardı[6].

Şehirde Ata Binmek

Osmanlılarda şehirler arası yolculuklarda dahi ata binmek kanunen askerî zümreye mensup Müslümanlara mahsus bir imtiyazdı. Kanunî'nin veziriazamı Lütfî Paşa, bu hususu, "Şol re'âyâ ki ata bine, sipâhîsi muhkem cerîme ala. Re'âyâ bir karyeden bir karyeye merkeb ile gideler. Bundan ziyâde ruhsat re'âyâya câiz değildir"[7] sözleriyle ifade eder.

5 *Osmanlı Bürokrasisi ve İstanbul Tarihine Dair Bir Kaynak, Buyuruldu Mecmuası,* haz. Ahmet Önal, İstanbul 2019, 49-50.
6 Genel bir değerlendirme için bk. "Kent İçi Ulaşım", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, IV, 524; Nejdet Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar*, Ankara 2001.
7 Mübahat S. Kütükoğlu, "Lütfi Paşa Âsafnâmesi (Yeni Bir Metin Tesisi Denemesi)", *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul 1991, s. 98.



Ulaşımda kullanılan kağnı (Castellan)

Başkentte, gündelik hayatta şehir içinde atla dolaşmak yahut bir yere gitmek, evvel emirde devlet ricâline bahşedilen bir haktı. Alt mevkiilerdeki devlet görevlileri ancak hususî izinlerle bu haktan yararlanabilirlerdi. Mesela 1598'de Divân-ı Hümâyûn kalemi âmirlerinden Hakanî Mehmed Bey, padişaha takdim ettiği *Hilye* adlı eserinin beğenilmesi üzerine mükâfaten ne istediği sorulunca, evinin Edirnekapısı'nda bulunduğunu, ihtiyarlığından ötürü memuriyetine hayvanla gidip gelmesine müsaade olunmasını rica etti. Bu arzusu kanuna uygun bulunmadığından reddedildiyse de kendisine memuriyet mahalli yakınlarından bir ev hediye edilerek gönlü alındı[8].

Erkeklere mukabil İstanbullu hanımlar, şehir içinde ve yakın çevresinde bir yere gitmek istediklerinde, gidecekleri mesafeye göre yürümek, at ya da öküz arabasına binmek, tahtırevan kullanmak veya kayıktan istifade etmek seçeneklerine sahiptiler, fakat atla yolculuk yapmak imkânından mahrumdular. Gerçi Türk kadınlarının da ata binmede mahir oldukları İstanbul'u ziyaret eden Batılıların dikkatini celbetmiştir. Kanunî döneminde, Osmanlı payitahtındaki gündelik hayatı tasvir eden Luigi Bassano'ya göre Türk kadınları,

8 Reşat Ekrem Koçu'dan naklen Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, İstanbul tsz., s. 16; Önder Küçükerman, *Anadolu Tasarım Mirasının Ayak İzlerinde Türk Otomotiv Sanayii ve 40. Yılında Tofaş 1968-2008*, İstanbul 2008, s. 51-52.



İstanbul sokaklarında atlılar (J. F. Levis)

"gerektiğinde erkekler gibi iki ayağını ayrı ayrı üzengilere koyarak ata binebiliyorlar"dı[9]. 1550'lerde birkaç yıl İstanbul'da esaret hayatı yaşayan İspanyol Pedro da, arkadaşının İstanbul'da ata binen kadınlar olup olmadığı sorusuna, "ata binenler de var ama katırlara değil, güzel atlara binerler. Üstelik atın üstüne yan oturmazlar erkekler gibi bacaklarını iki yana ayırarak otururlar" cevabını verir[10]. Her iki müellifin müşahedeleri payitahttaki düğün alayları ile alakalı olmalıdır. Zira XVI. asırda hem hanedan mensubu hem de diğer İstanbullu hanımlar evlendiklerinde damat evine at üstünde cibinlikle götürülmekte, davetli kadınlar da at sırtında alaya katılabilmekteydi[11]. Padişah kızlarının at üstünde gelin olma âdeti, XVII. asrın ikinci yarısında terk edilerek atların yerini arabalar aldı.

Osmanlı tebaası gayrimüslimlerin ve İstanbul'da ikâmet eden Batılıların, II. Mahmud dönemine kadar, ellerinde padişahın müsaadesini hâvi

9 Luigi Bassano, *Kanunî Dönemi Osmanlı İmparatorluğu'nda Gündelik Hayat*, çev. Selma Cangi, İstanbul 2011, s. 25.
10 *İspanyol Pedro'nun Anıları*, s. 302-303.
11 XVI. asırdaki Türk düğünlerine dair bazı tasvirler için bk. *İspanyol Pedro'nun Anıları*, s. 268-269; Stephan Gerlach, *Türkiye Günlüğü (1573-1576)*, I, çev. Türkis Noyan, İstanbul 2007, s. 93-94, 199-201, 456-457; Salomon Schweigger, *Sultanlar Kentine Yolculuk, 1578-1581*, çev. Türkis Noyan, İstanbul 2004, s. 205-207; Selânikî Mustafa Efendi, *Tarih-i Selaniki (971-1003/1563-1595)*, I, haz. Mehmet İpşirli, Ankara 1999, s. 168-171. Ayrıca bk. Metin And, *16. Yüzyılda İstanbul, Kent, Saray, Gündelik Yaşam*, İstanbul 2015, s. 191-200.



İstanbul'da düğün alayı (Jean-Antoine Guer)

ferman olmadan payitaht sokaklarında atla dolaşmaları yasaktı. Nitekim Luigi Bassano, "bir prensin sözcüsü olunmadığı takdirde" hiçbir Hristiyan'ın şehirde ata binemeyeceğini söyler[12]. Ancak bu yasak, şehrin idarecilerinin ihmalinden ötürü zaman zaman ihlal ediliyordu. XVII. yüzyılın başlarında İstanbul'da bulunan Polonyalı Simeon, böyle bir döneme denk gelmiş olmalı ki, Anadolu'daki gayrimüslimlerin aksine İstanbul'daki dindaşlarının daha mutlu olduklarını, ata ve katıra binebildiklerini kaydeder[13]. Bu gibi zamanlarda padişahlar, şehrin idarecilerini yasağın tatbiki konusunda ihtar etmekteydiler. Mesela, tam da Polonyalı Simeon'un İstanbul'dan ayrılmasından kısa bir süre sonra IV. Murad, 25 Mart 1631 tarihli fermanıyla İstanbul kadısını, "bir nice zamandan berü ihmal olunup hükkâmın müsaadesile kefere ve Yehud taifesi[nin] çarşularda at" ile gezdiğini söyleyerek bundan sonra yasağın uygulanması konusunda uyardı. Benzer bir durum XVIII. yüzyılın ortalarında da yaşandı. Kadıya, yeniçeri ağasına ve bostancıbaşıya ayrı ayrı yazılan 1757 tarihli fermanlarla, "İstanbul'da ve havalisinde sakin ehli zimmet Yehud ve Nesarâ" taifesinin bir süreden beri "bilâ-ferman bargire ve üç çifte kayığa dahi" bindikleri bildirilerek ellerinde ferman bulunmayanların bundan men olunmaları emredildi[14].

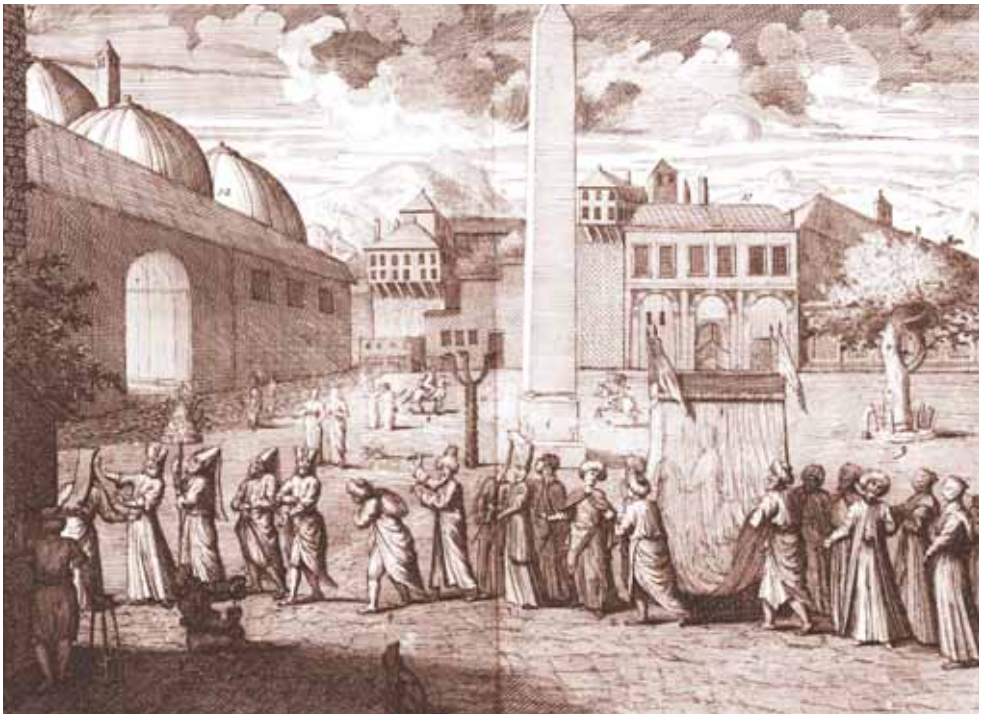
12 Luigi Bassano, *Kanunî Dönemi Gündelik Hayat*, s. 139.
13 Firdevs Çetin, *Batılı Seyyahlara Göre İstanbullu Gayrimüslimler (1553-1673)*, İstanbul 2012, s. 183.
14 Her iki ferman için bk. Ahmet Refik [Altınay], *Hicrî On Birinci Asırda İstanbul Hayatı (1000-1100)*, İstanbul 1931, s. 52; Ahmet Refik [Altınay], *Hicrî On İkinci Asırda İstanbul Hayatı (1100-1200)*, İstanbul 1988, s. 182-183.

Şehirde ata binmeye mezun gayrimüslimlere gelince; bunlardan ilki, elçiler veya elçi sıfatını taşımasa da diplomatik bir kimliği bulunan görevlilerdi. Bu kişiler, saraya veya Paşa Kapısı'na/Bâbıâli'ye resmî ya da gayri resmî görüşmeler için geliş-gidişlerinde kendilerine devletçe tahsis edilen ata binerlerdi. Diğer zamanlarda şehirde atla ya da yaya olarak dolaşmaları ise içinde bulunulan siyasî şartlara göre izinle mümkündü.

Osmanlı tebaası gayrimüslimlerden Fatih Sultan Mehmed'in verdiği imtiyazlarla vezirle aynı derecede kabul edilen ve Rum milletinin başı sayılan Ortodoks patriği, şehirde resmî ve hususî işlerinde ata binme hakkına sahipti. İstanbul'un fethinden sonra patrik seçilen ve II. Gennadios adını alan Georgios Skolarios, sarayda huzura kabulünün ardından beyaz bir ata bindirilerek merâsimle Patrikhane'ye götürülmüştü[15]. Alman vaiz Gerlach, Patrik Yeremias'ın, 1578'de Rumeli'de bulunan "Batı kiliseleri"nden vergi ve bağış toplamak için 40 kişilik bir kafile ve bir sürü atla şehirden ayrılmasına ve dönüşte 30 kişiden oluşan bir alay tertibiyle at üstünde veziriazamı ziyarete gidişine şahit oldu. Fatih'in Patrikhane'ye bahşettiği imtiyazlarda 1657'de bazı düzenlemeler yapıldıysa da patriğin ata binme izni bâki kaldı. Aynı yüzyılın sonlarında eserini kaleme alan Ricaut, yeni seçilen patriğine padişahın bir beyaz at ve bir kaftan hediye ettiğini, patriğin bu ata binerek kendi cemaatinden ve Türk görevlilerden müteşekkil alayla Patrikhane'ye götürüldüğünü yazar[16].

Devletçe bir vazifeye tayin edilen yahut başta saray olmak üzere toplum nâmına çeşitli hizmetler ifa eden bazı gayrimüslimlere, ata olmasa da bargire ve eşeğe binme izni verilebiliyordu. Mesela XVI. asrın ortalarında Dernschwam'ın bildirdiğine göre, Eski Saray'daki hanımların ihtiyaçlarını temin eden yaşlı bir Yahudi kadın eşeğe binmiş vaziyette her gün saraya girip çıkıyordu[17]. Mosi veledi Nesim adlı tabib, XVII. yüzyılın sonlarında Divân'a arzuhal sunup, bazı kimseler tarafından samur kalpak giydiği ve bargire bindiği için rencide edildiğinden şikâyetçi oldu ve her iki hususta kendisine II. Ahmed zamanında verilen ruhsatın yenilenmesini rica etti. II. Mustafa, Aralık 1695 tarihli fermanıyla

15 M. Süreyya Şahin, "Fener Rum Ortodoks Patrikhânesi", *DİA*, XII, 342-348.
16 Stephan Gerlach, *Türkiye Günlüğü (1577-1578),* II, çev. Türkis Noyan, İstanbul 2007, s. 787, 803. Ayrıca Gerlach ve Ricaut'tan naklen Firdevs Çetin, İstanbullu Gayrimüslimler, s. 275-276, 359-360.
17 Firdevs Çetin, İstanbullu Gayrimüslimler, s. 246'dan naklen.



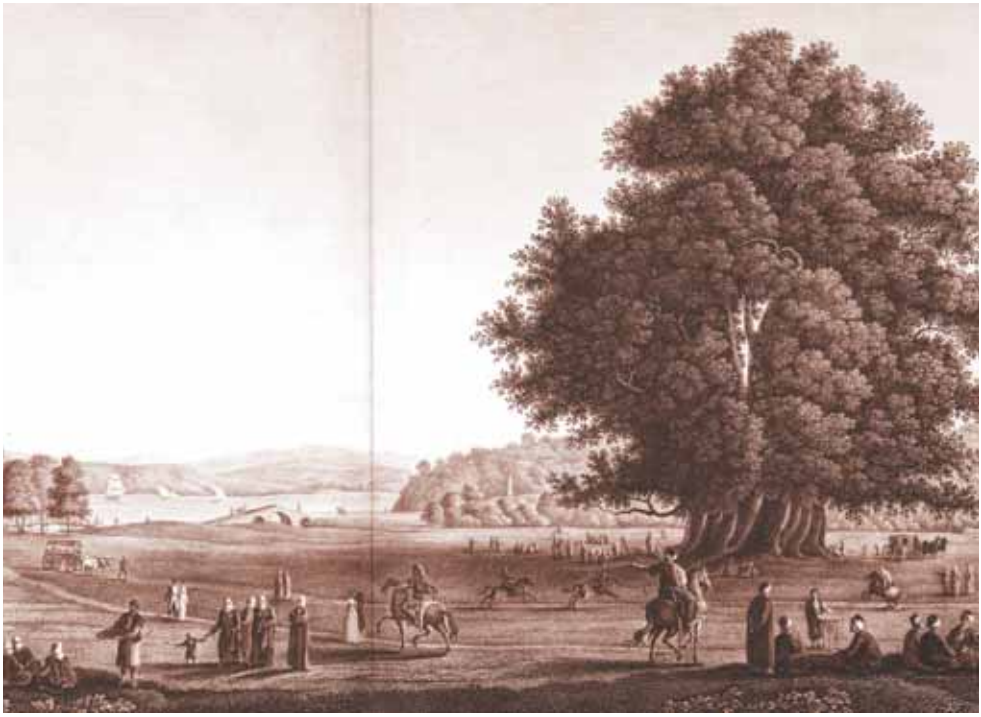
Sultanahmet'te düğün alayı ve at üzerinde gelin (Motraye)

selefinin verdiği izni yeniledi[18]. III. Mustafa da, müracaatlarına binaen, Kostantin adlı cerraha, ekseriya kibâr-ı ulema hizmetinde bulunan sofcu taifesinden Zafir oğlu Kirkor'a ve İstanbul'un Ayvas Köyü'nde ikâmet edip kırk seneden beri ağnam sayıcılığı yapan Dimitraki adlı zimmîye, ihtiyarlıklarından ve sağlık sorunlarından ötürü yürümeye iktidarları olmadığından "hizmet-i lâzımelerine kıyâm içün" bargire binme izni verdi. Fakat bu izin belgelerinde bargire "ehl-i İslâm râkib oldığı tarz ve tarîkun mugayiri" bir surette binileceği[19], yani hayvanın üzerinde yan oturulacağı hassaten şerh edilmiştir.

Şehirde Arabaya Binmek

Payitahtın dar sokaklarında şehir içi ulaşımda arabalardan istifade edilip edilmediği hususunda erken tarihli bilgilere sahip değiliz. Her ne kadar araştırmalarda Osmanlı İstanbul'unda arabaların XIX. yüzyılda Batılılaşma ya da

18 Ahmet Refik, *Hicrî On İkinci Asırda İstanbul Hayatı*, s. 21.
19 İstanbul Ahkâm Defterleri, İstanbul Esnaf Tarihi, II, ed. Ahmet Kal'a, İstanbul 1998, s. 291, 302.



Büyükdere Çayırı (Melling)

daha iyimser bir değerlendirmeyle "Lale Devri'nde" Fransa özentisiyle yaygınlaştığı iddia edilmişse[20] de yeni kaynaklar, şehir sakinlerinin araba kullanma alışkanlıklarını daha erken tarihlerde aramamız gerektiğini ortaya koymaktadır.

XVI. Yüzyılın Sonlarına Kadar İstanbul'da Araba Kullanımı

Padişahlar, arabayla İstanbulluların karşısına çıkmaktan uzunca bir süre imtina ettiler. Hasta hallerinde ordularının başına son defa geçtiklerinde Fatih Sultan Mehmed, Nisan 1481'de hedefi meçhul seferi için Üsküdar'dan; Kanunî Sultan Süleyman da 1566'da Sigetvar Seferi'ne hareketinde Davudpaşa'dan itibaren arabaya bindi. Fatih, Hünkâr Çayırı'nda; Kanunî ise Sigetvar'da vefat etti ve naaşları araba ile başkente getirildi.

20 Mesela bk. Reşat Ekrem Koçu, "Araba, Arabacı, Saray, Konak, Kira ve Yük Arabaları ve Arabacıları", İstanbul Ansiklopedisi, II, 902-904; Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 3-6; Çelik Gülersoy, "Arabalar", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, I, 289; Çelik Gülersoy, "Arabacılar", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, I, 287-288; Mehmet İpşirli, "Araba", *DİA*, III, 243-244.

Babasından ve torunundan farklı olarak II. Bâyezid, ömrünün son demlerinde oğlu Şehzâde Selim'e karşı 1511'de ordusunun başında İstanbul'dan araba ya da tahtırevan ile ayrıldı ve Uğraşdere'de yaptığı savaşı bu surette komuta etti. Padişah, ertesi sene tahtı oğluna terk etmek zorunda kalınca Dimetoka'ya doğru yine araba yahut tahtırevan ile yola çıktı, fakat yolculuğunu tamamlayamadan vefat etti ve naaşı arabayla payitahta geri getirildi[21].

Esasen XVI. asrın ilk yarısında Avrupa'daki anlayışa benzer şekilde Osmanlı toplumunda, İstanbul'da şehir içinde araba ya da tahtırevanla gezmek, dolaşmak veya bir yere gitmek, genelde, kadınlar tarafından tercih edilmekteyse de çok yaygın bir âdet değildi. Luigi Bassano'ya göre, Hürrem Sultan dahil saraylı hanımlar ve ekâbir zümresinin eşleri dahi birbirlerini ziyaret etmek ya da eşlerinin yanına gitmek istediklerinde gece vakti kapalı atlı arabalar ya da tahtırevanlar kullanıyorlardı, fakat bu nadirâttan idi[22]. Bassano'nun bu mübalağalı tasvirine mukabil bir Osmanlı minyatüründe, 1525'de At Meydanı'ndaki İbrahim Paşa Sarayı'nın önünde, dört tekerlekli, kaidesi yüksek, üstü açık, iki öküz tarafından çekilen bir kağnıya binmiş kadınlar resmedilmiştir[23].

II. Selim ve bilhassa III. Murad devrinden itibaren İstanbul'da arabaya binmek, saray ve konak çevrelerinde eskiye nispeten hayli yaygınlaştı. 1573-1578 yılları arasında İstanbul'da Habsburg elçisinin vaizliğini yapan Gerlach'a inanacak olursak, saltanatının ilk yıllarında III. Murad zaman zaman şehirde arabaya biniyordu. Yeni Osmanlı hükümdarı, 1575 Nisan'ında bir gün sahil yolunu takiben saraydan "kupa arabasıyla has bahçesine", 4 Nisan 1576'da da yağmur duasına iştirak etmek için arabayla Eyüp'e gitti. III. Murad, en azından ilkinde, arabaya tebdilen binmiş, lakin acemioğlanları tarafından tanınmıştı[24].

İstanbullular, bu dönemde, sadece padişahı değil ata binebilecek yaştaki şehzâdeleri taşıyan arabaların da yanı başlarından geçip gitmesine alışmaya başladılar. Gerlach, 24 Mart 1578 tarihinde günlüğüne böyle bir temaşayı not

21 Reşat Ekrem Koçu, "Araba, Arabacı, Saray, Konak, Kira ve Yük Arabaları ve Arabacıları", s. 902-903; Zeynep Tarım-Ertuğ, *XVI. Yüzyıl Osmanlı Devleti'nde Cülus ve Cenaze Törenleri*, Ankara 1999, s.11-12 vd.
22 Luigi Bassano, *Kanunî Dönemi Gündelik Hayat*, s. 25-26, 51.
23 Dilek Doğan, *16.-18. Yüzyıl Minyatürlerinde Osmanlı Arabaları*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2011, s. 61-62.
24 Stephan Gerlach, *Türkiye Günlüğü*, I, 185, 309.



Öküz arabası (Kağnı) (Seyyid Lokman, Hünernâme)

düştü: "Bugün ikindi vakti, ya da öğleden sonra saat üç sularında, padişahın 10 yaşlarında olan en küçük oğlunu bir araba içinde konutumuzun önünden geçirdiler". Alman vaiz, İstanbul'da kaldığı süre zarfında birçok defa hem Nurbanu Sultan'ın hem de Safiye Sultan'ın kırmızı kumaşla örtülü, pencerelerinde şeffaf perdeler asılı arabalarıyla, bazen sayıları kırka varan diğer Harem arabaları eşliğinde Eski Saray ile Yeni Saray arasındaki "göçlerini" izleme fırsatı buldu. Alman vaizin bu hususta birbirini takip eden yıllara ait tasvirleri, Harem arabalarının günden güne ihtişamlı hâle gelmeye başladıklarına işaret etmektedir[25].

Saraylı hanımları taşıyan arabalar, müteakip yıllarda şehrin sokaklarında daha fazla görünür oldular. 1578-1581 arasında Gerlach gibi Habsburg elçisinin vaizliğini yapan Salomon Schweigger, Safiye Sultan'ın "üzeri kırmızı örtülerle kapatılmış ve iki zayıf at tarafından çekilen bir kupa arabasıyla" sık sık şehirde

25 Stephan Gerlach, *Türkiye Günlüğü*, I, 91, 319; Stephan Gerlach, *Türkiye Günlüğü,* II, 561, 651, 758.



At arabası (Kupa) (Preziosi)

dolaşmaya çıktığını yazar[26]. Ömrünün 1585-1588 arasındaki yıllarını köle olarak Osmanlı topraklarında geçiren Brettenli Heberer de anılarında, sarayda kullanılan "altın kaplanmış ve ipek perdelerle örtülmüş" tahtırevanlardan ve Safiye Sultan'ın "altın yaldızlı, kapalı" arabasından ayrıntılı şekilde söz eder[27].

III. Mehmed devrine gelindiğinde artık valide sultan olan Safiye Sultan'ın arabasını şehirde hemen herkes tanıyordu. Padişah 1596'da Eğri Seferi'ne çıktığında annesi, saray halkı ile birlikte arabalarla ordunun peşinden önce Davudpaşa Çiftliği'ne, sonra da Halkalı'ya gelerek oğlu ile vedalaştı. Safiye Sultan ve beraberindekiler geri döndüklerinde İstanbul muhafızı Hasan Paşa, kendilerini Edirnekapısı'nda karşıladı ve alay düzeniyle saraya kadar götürdü. Valide Sultan, şehzâdeler ve sultanlar, yol boyunca rast geldikleri sefere giden askerlere arabalarının içinden para ve türlü hediyeler dağıttılar. Oğlunun zaferle payitahta dönüşünde de Safiye Sultan, yine saray halkı ile arabalarla Davudpaşa'ya gelerek kendisini karşıladı. Anadolu mülâzımları, 1599'da Safiye Sultan'ın arabasının önünü kesip, rüşvet ve yolsuzluklarından

26 Salomon Schweigger, *Sultanlar Kentine Yolculuk*, s. 147.
27 *Osmanlıda Bir Köle, Brettenli Micheal Heberer'in Anıları, 1585-1588*, çev. Türkis Noyan, İstanbul 2003, s. 184, 240.

şikâyet ettikleri Kadıasker Damad Muhyiddin Efendi'nin azlini istediler ve neticede isteklerini elde ettiler[28].

Aynı tarihlerde payitahtın diğer sakinleri ise, gündelik hayatın koşuşturmasından ziyade bazı merâsimler ve hususî günlerde bir ulaşım vasıtası olarak arabadan geniş ölçüde yaralanıyorlardı. Nitekim Gerlach'a göre, Ocak 1574'deki Ramazan bayramında da üç gün boyunca şehrin bütün sokakları ortalıkta "gezinen" insanlarla doluydu ve "birçokları da küçük arabaların içinde kentin bir ucundan öbür ucuna" dolaşıp duruyorlardı. Gerlach'ın Osmanlı başkentinde şahit olduğu müteakip bayramlar münasebetiyle tekrarladığı benzer ifadeler[29], İstanbulluların aile efradıyla gerçekleştirdikleri bayram ziyaretlerinde ve eğlencelerinde arabaların mühim roller üstlendiklerini göstermektedir. Bunun gibi arabaların ön plana çıktığı bir diğer zaman dilimi de düğünlerdi. Gerek Gerlach gerek Schweigger gerekse 1587-1588 yıllarını İstanbul'da geçiren Lubenau gibi Batılı müellifler, Türk düğünlerinde, gelinin baba evine gelirken ve gelini yeni evine götürürken davetli kadınların çoğunun arabalara, bazılarının da atlara bindiklerini kaydederler[30].

Öte yandan Schweigger, Türklerin İstanbul'da şehir içi ulaşım bir yana nakliyatta bile arabalardan fazlaca istifade etmediklerini şu sözlerle anlatır: "[İstanbul'da] inşaat malzemesi, duvar taşı, kireç ve diğer yapı malzemeleri kıttır. Taşıma bakımından da güçlük çekerler, çünkü bütün taşları bir yerden bir yere götürmek için katırların sırtına yüklerler. Oysa 100 katırın taşıyacağı yük, iki araba ile rahatça nakledilebilir"[31]. Buna mukabil şehrin arabasız hâlini câzip bulanlar da yok değildi. Lubenau, bu hususta hislerini, "tüm kent içinde de büyük bir sessizlik egemendir, çünkü taşımacılık eşeklerle yapılır. Bu yüzden araba tekerleklerinin gümbürtüsü, kırbaç şakırtısı, gürültü patırtı duyulmaz. Bu sessizlik bana hep bir manastırda bulunduğum izlenimini vermektedir"[32] sözleriyle ifade eder.

28 Selânikî Mustafa Efendi, *Tarih-i Selanikî (1003-1008/1595-1600),* II, haz. Mehmet İpşirli, Ankara 1999, s. 613-614, 651-652, 826-827 ve ondan naklen Mehmet İpşirli, "Araba", s. 243.
29 Stephan Gerlach, *Türkiye Günlüğü*, I, 119, 166, 272, 289-290.
30 Stephan Gerlach, *Türkiye Günlüğü*, I, 94; Salomon Schweigger, *Sultanlar Kentine Yolculuk*, s. 205-207; *Reinhold Lubenau Seyahatnamesi, Osmanlı Ülkesinde, 1587-1589*, I, çev. Türkis Noyan, İstanbul 2012, s. 338-340.
31 Salomon Schweigger, *Sultanlar Kentine Yolculuk*, s. 120.
32 *Reinhold Lubenau Seyahatnamesi*, I, 354.



Öküz arabaları (Kağnılar) (Mayer)

OKUMA PARÇASI

XVI. Yüzyılda Deniz ve Kara Yolculuklarında Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar

Gelibolulu Mustafa Âli, XVI. asrın en önemli Osmanlı âlimlerindendir ve bu kimliğinin yanı sıra üstlendiği çeşitli resmî görevlerden ötürü imparatorluğu baştanbaşa dolaşmıştır. Müellifimiz, ömrünün son günlerinde kaleme aldığı *Mevâ'idü'n-Nefâis* adlı eserinde deniz ve kara yolculuklarında dikkat edilecek hususlara ve kullanılacak vasıtalara dair de bir fasıl ayırmıştır. Âli'nin şahsında bir Osmanlı bürokrat-âliminin uzun kara yolculuğuna çıkacaklara tavsiyeleri[33]:

a) Yolculukta Dikkat Edilecek Hususlar

Kırk elli kadar hizmetkârı olmayan ve tuğ ile otağ sahibi olduğu halde, devlet adamı olmayan bir kafile başkanının önünde ve uğradığı yerlerde meş'aleler yaktırması çok yanlış bir davranıştır. Böyle yapması, yol kesicilere malının çalınmasına imkân hazırlamak gibidir.

33 *Gelibolulu Mustafa 'Âlî ve Mevâ'idü'n-Nefâis fî-Kavâ'idi'l-Mecâlis*, neşr. Mehmet Şeker, Ankara 1997, s. 234-237'den aynen nakledilmiştir.

Makam sahibi kişilerin konaklarda her gece nöbet beklettirmesi gerekir. Makamının gereği olarak nevbet çaldıran beyler ile beylerbeylerinin hem kendilerinin hem de mal ve çadırlarının korunması gerekir.

Osmanlı kanununda, yollu yolunca yürüyen, yani, yedeklerden ilerde ve sancakdan geride yürüyen halkın bazısının bu kâfileden ayrılarak istediği yerde yürümesi yolsuzluktur. Başbuğ olan komutanları, bunları cezalandırmazsa disiplin olmadığı ve sipâhilikten de habersiz olduğu anlaşılır. Aynı şekilde, çadır kurarken veya bir konak yerine konarken yolun gözetlenmesi gerekir.

Bir kâfilede, birbirlerine arkadaş olanlar, giderken, "biz çabuk varalım" diye, veya; "bu yoldaşlar, diğerlerinden yeğdir" diyerek de öncekilerden ayrılıp ötekilerine katılmaları yol arkadaşlığı hakkını kötüye kullanmaktır. Özellikle doğru yoldan ayrılıp, başka yoldan gitmek gibidir.

Devletli olanların, yol arkadaşı olan fakirleri bırakıp girmeleri veya yolda yıkılmış bir yüke rastladıklarında yüklenmesine yardım etmeden geçip girmeleri insanlık dışı bir davranıştır.

Yolcular için hazırlanmış yemeğe herkesin oturması uygun değildir. Âdet olan, yolculukta yemeğe çağrılanların hemen ona icabet etmemesi yol kuralıdır. Yolculukda, aç karına suyun çok içilmesi uygun olmayan, hayvanca bir iştir.

Yolculardan birinin atına ve katırına güvenerek, kaçmaz diye bağlamaması kendi ahmaklığını açığa çıkarmaktır.

Bütün gece yol yürüyüp, özellikle yaya yürüyenlerin yorgun argın konağa konmalarından sonra, gereksiz olarak gün yarı olmadan kaldırmak ve göçmeye yöneltmek, sâdece devesinin ve katırının dinlenmesini yeterli gören hilekârların sözlerine uymak yolculuk kuralına zıd bir tedbirdir. İnsanı korumayı bir yana bırakıp, hayvanı korumayı yeterli görmek kabul olunmıyacak bir anlayıştır.

Taht-ı revân hizmetkârlarının, dâvetsiz, kapı yanında yürümeleri ve sohbete karışıp sorulmadan cevap vermeleri bir hayli küstahlıktır.

Yolculukta, "inşallah" demeden "filan gün son durağımıza varırız" diye yol kesmemelidir. Zira bu soğuk bir ifâdedir. Böyle diyenlerin tahminleri gerçekleşmez.



At arabası (Talika) (İBB, Kültür AŞ Arşivi)

b) Yolcu Taşıyan Araçlar

Kağnı: Duygusuz, bir işe aldırmayan ve bahil olan kişiler gibi dar ve sâkin bir yere oturmaya mecbur olan yüreği darların hapishânesi, her yönden üzüntü ve kederlerin birbirine karıştığı bir sıkıntı meclisi de Kanlı (kağnı) adındaki arabadır. Bunun can sıkıcı bir araba olduğunu Anadolu halkı, Acem ve Araplar da bilirler. Bütün akıl sâhiplerine, özellikle gönül tarafı olan edîblere öküz arabası ile yolculuk etmek elem verici bir azabtır. Tekerleklerin korkunç sesi ona en büyük işkencedir.

Sanki inmiş olduğu için durmadan devamlı olarak inleyen camus arabası çok ağır giden bir araçtır. Acelesi halinde Medine'den, Çin kalesine, Haydar bağına gidildiği gibi, altı ayda ancak varır. Öküz arabasının işkence olan sesleri ile sonsuza dek doludur. Zıddı ile anlatılması mümkün değildir. Zira, acele giderken ikinci konağa ulaşmadan ikide bir, davar otlatarak ve câmusları bataklığa salarak, oyalanır.

At arabası: At arabası ile yolculuk yapmak kişinin kendi ruhuna eziyet etmesi demektir. Çünkü, at arabası, havada asılmış, bir yerine iki zıd şiddetli esen rüzgâr arasına askıda bırakılmış gibi asılmış, sıkıntılı ve muğlak yere benzemektedir. "Dışarıda bir benzeri, var mıdır? denilse, göğe kımıldamadan çıkarmak niyeti

ile Nemrud'un yaptırıp akbabalara yüklettiği sandık" buna benzemektedir denilebilir.

Koçi: At arabasından daha güzeldir. Süratlidir, hızlılığı bellidir. Koçi ile düz yollara gitmek, insanın kendisini rahat ve huzur uykusuna terk edip istirahat etmek demektir. Ancak kötü ve kör beygirler olursa veya Koçibaşı ehliyetsiz ise ve usta değilse ansızın alıp kaçması, koçisi ve içindekilerini taşdan taşa çalarak parçalaması, Allah korusun, gerçek olur. Ayrıca, tekerleklerinden devamlı olarak içine toz toprak saçılır. Buna rağmen diğerlerine göre ehvendir.

Bunlardan başka yolculukda, mansûrî eğere binmek huzuru ve zebîdîye binmek de rahatlığı temin gibidir. Şeştâ eğere binmek ve semere binmek semeresizdir. Hatta merkep edinmek gibi kusur kaynağıdır. Yük üstüne oturmak ise, kubbeye çıkıp oturmak gibi nefreti gerektirir. Ulağa ve atlı karıncaya binmek de insanın kendi oturağını tütsüye benzetir. Yani çok rahatsız edicidir.

Onun için yolcu olacaksan attan şaşma. Sakın denize de girme. Eğer servi boylu bir dilberle yola çıkacaksan zevk ve safâ yapman için koçiyi tercih et. Koçiye almak için sevgilin olmazsa, dostun olan bir arkadaşını yolculuğun boyunca sohbet için yanına al. Bunlardan başka şekilde, yolculuğa çıkma. Aksi halde zahmet ve meşakkate düşersin.

XVII. Yüzyılda Arabalar

Avrupa'da soylular ve orta sınıf arasında XVII. yüzyılda lüks araba kullanımı büyük bir tutkuya dönüşürken ve posta arabalarının gelişmesiyle araba kısa zamanda toplumda yaygınlaşırken[34], benzer bir süreç biraz daha yavaş ve sınırlı bir şekilde de olsa Osmanlılarda da yaşandı.

XVII. yüzyılın başlarından itibaren arabalar, Osmanlı başkentinde önceki asra göre yeni ve daha geniş kullanım alanları kazandılar. İstanbul ahalisi, I. Ahmed'in annesi Handan Sultan'ın Eski Saray'dan Topkapı Sarayı'na getirilmesi münasebetiyle tanıştığı valide alayı ile birlikte araba ve tahtırevanların saraylı

34 Ayla Ödekan, "Araba", *Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi*, I, 120-121.

hanımlar için bir merâsim vasıtası hâline gelmesine şahit oldu. Müteakip yıllarda IV. Murad, II. Süleyman, II. Mustafa -Eski Saray'dan Edirne'ye olmak üzere-, I. Mahmud, III. Osman, III. Selim, IV. Mustafa ve son olarak da II. Mahmud, valide alayı tertip ettiler. Bu merâsimlerde Valide Sultan bir araba ya da tahtırevana, diğer sultanlar ve cariyeler de başka arabalar ve tahtırevanlara binmiş hâlde Eski Saray'dan çıkar ve bu gösterişli alayı izlemek için sokakları dolduran İstanbulluların arasından geçip Topkapı Sarayı'na gelirlerdi[35].

Valide alayında olduğu gibi henüz başrolü üstlenmeseler de arabalar, diğer saray merâsimlerinde de ön plana çıktılar. Mesela I. Ahmed, 1611'de kızlarından Gevherhan Sultan'ı Öküz/Damad Mehmed Paşa'yla, 1612'de de Ayşe Sultan'ı Nasuh Paşa'yla mutantan şenliklerle evlendirdiğinde her iki düğün alayında da sultanlar geleneğe uygun olarak cibinlik ile at üstünde gelin oldular[36]. Ancak Ayşe Sultan'ın gelin alayında "dört kır atın çektiği görkemli ve her yanı altın kaplı araba"[37] dikkatleri celbetmekteydi. IV. Murad'ın Bağdat Seferi'nden muzaffer olarak payitahta dönüşünde yapılan merâsimlerde de padişahın hanımının "kapalı bir araba" ile orduyla birlikte şehre girmesi pek alışık olunan bir manzara değildi[38].

Arabalar, saray merâsimlerine dahil oldukları gibi, bir ulaşım vasıtası olarak devlet erkânının da teveccühünü kazanmaya başladılar. Mesela Hadım Hafız Ahmed Paşa, Haziran 1604'de sadaret kaymakamı tayin edilince, Habsburg cephesine gitmekte olan Veziriazam Malkoç Ali Paşa ile görüşmek üzere kendisine ait bir "koçu arabası"yla Çatalca'ya gidip geri geldi[39]. Darüssade Ağası Süleyman Ağa, II. Osman'a o denli yakındı ki, "sa'âdetlü pâdişâha andan mukarreb kimse yoğdı; vezîr-i a'zamdan belki vâlidesinden takarrübi artuk idi. "Arabaya girse bile girer taht-ı revana binse bile iner binerdi"[40]. Anadolu kadıaskeri, 1642'de arabası ile Et Meydanı civarından geçerken baruthanede meydana gelen patlamadan ötürü ağır şekilde yaralandı[41].

35 Mehmet İpşirli, "Araba", s. 244; Ahmet Önal, "Payitaht İstanbul'da Osmanlı Merasimleri", *Antikçağ'dan XXI. Yüzyıla İstanbul Tarihi*, III, ed. Çoşkun Yılmaz, İstanbul 2015, s. 431-432.

36 *Topçular Kâtibi 'Abdulkadir (Kadrî) Efendi Tarihi (Metin ve Tahlil)*, I, haz. Ziya Yılmazer, Ankara 2003, s. 595-598, 621-623; Mahmut Ak, "Mehmed Paşa, Damad", *DİA*, XXVIII, 504; Ömer İşbilir, "Nasuh Paşa", *DİA*, XXXII, 427.

37 Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 17; Önder Küçükerman, *Türk Otomotiv Sanayii*, s. 52-53. Her iki araştırmada da, I. Ahmed'in bu düğünde ablasını Öküz/Damad Mehmed Paşa ile evlendirdiği belirtilmiştir. Ayrıca bk. Mehmet İpşirli, "Araba", s. 243.

38 *Du Loir Seyahatnamesi, IV. Murad Döneminde Bir Fransız Seyyahın Maceraları*, çev. Mustafa Daş, İstanbul 2016, s. 88.

39 Hasan Bey-zâde Ahmed Paşa, *Hasan Bey-zâde Tarîhi, Metin ve İndeks (1003-1045/1595-1635)*, III, haz. Şevki Nezihi Aykut, Ankara 2004, s. 824-827.

40 *Peçevî Tarihi (317b-351a Metin, Dizin, Özel Adlar Sözlüğü)*, haz. Zuhal Kayayurt, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yüksek Lisan Tezi, İstanbul 2005, s. 19.

41 Kâtib Çelebi, *Fezleke*, II, haz. Zeynep Aycibin, İstanbul 2016, s. 833.



Koçu (Preziosi)



Saltanat arabası (Topkapı Sarayı Müzesi)

XVII. yüzyılın başlarından itibaren padişahların arabaya binmeleri, istisna kabilinden bir temaşa olmaktan çıktı. I. Ahmed, payitaht çevresine, Edirne ve Gelibolu'ya yaptığı gezilerde kimi zaman arabaya biniyor, şehzâdelerini ve hanımlarını arabalarla yanında götürüyordu[42]. Âsiler 1622'de Topkapı Sarayı'na girdiklerinde bir hasta arabası, I. Mustafa'nın ikinci defa tahta çıkartılmasında; bir pazar arabası da tahttan indirilen II. Osman'ın Yedikule'ye götürülüp orada katledilmesinde kullanıldı[43].

İstanbullular, Sultan İbrahim devrinde ilk defa hükümdarlarının bazen tahtırevan, bazen at, bazen de koçu arabası ile mütemadiyen şehrin sokaklarında dolaşmasını izlediler. Padişah, psikolojik rahatsızlığına iyi geldiği için sürekli sokaklarda gezintiye çıkıyor, kimi vakitler şehrin muhtelif yerlerindeki meşayih ve hocalara okunmaya gidiyordu. Sultan İbrahim, birkaç defa yolda rast geldiği arabalardan ötürü sıkıntı yaşayınca arabaların şehre girmesini ve şehirde arabaya binilmesini yasakladı. Davudpaşa İskelesi taraflarındaki bir imama okunmaya gittiği bir gün karşısına araba çıkınca

42 *Mustafa Sâfi'nin Zübdetü't-Tevârîh'i*, II, haz. İbrahim Çukadar, Ankara 2003, s. 239-240, 245, 260-261, 300; Topçular Kâtibi, *Tarih*, I, 614-617.

43 Feridun Emecen, "Osman II", *DİA*, XXXIII, 453-456; Feridun Emecen, "Mustafa I", *DİA*, XXXI, 272-275; Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 17-18.

Veziriazam Salih Paşa'yı emrini uygulamadığı gerekçesiyle yahut bahanesiyle idam ettirdi[44]. Sultan İbrahim, bu kararından kısa bir süre sonra üçüncü hasekisi için "mücevher toplu bir araba" yaptırdı. Naîmâ'nın ifadesiyle "Davud Paşa'ya gidildikte alay misâl ol arabayı temâşâ için halk cem' olup seyre çıktılar"[45].

Sultan İbrahim'in araba yasağını, padişahın halet-i ruhiyesinin tezahürü kadar, şehirde araba miktarının artmasından kaynaklanan meselelerin bir yansıması olarak da değerlendirmek mümkündür. Saray mensuplarının ve devlet ricâlinin arabaya yönelik ilgisi, şehir sakinlerinin bu ulaşım vasıtasını daha yaygın şekilde kullanmalarını sağlamış olmalıdır. Nitekim Evliya Çelebi, kiraz ve kestane mevsiminde Beykoz İskelesi'nden "nice bin araba ihvan"ın çoluk-çocuğuyla Akbaba Sultan Mesiregâhı'na gidip iki üç ay kaldıklarını yazar. Seyyah-ı Âlem, IV. Murad'ın emriyle yapılan sayıma atfen, İstanbul'da bir mîrî koçu arabası imalathanesi ve 18 dükkânda faaliyet gösteren 40 araba yapıcı esnafı bulunduğunu belirtir[46]. Araba kullanımı bakımından Avrupa'nın önde gelen şehirlerden olan Paris'te 1659'da ortalama 320, 1670'te ise 325 araba olduğu[47] göz önünde bulundurulduğunda Evliya'nın verdiği rakamlar, İstanbul'un bu hususta muasırları ile mukayese edilmesini daha anlamlı kılacaktır.

IV. Mehmed devriyle birlikte arabalar, saray mensuplarının esas ulaşım vasıtası haline geldiler. Ancak padişahın yetişkinliğe erişince günlerini daha ziyade ya av sahralarında ya da Edirne'de geçirmesinden ötürü IV. Mehmed'in av seyahatlerine ve seferlerine beraberinde götürmeyi âdet edindiği annesi Hatice Turhan Sultan'ın, şehzadelerin, sultanların, Başhaseki Gülnûş Sultan'ın ve öteki hasekilerinin bindikleri arabaları, İstanbul'un gündelik hayatından ziyade şehre giriş çıkışlarında izlemek mümkündür. Yerli ve yabancı birçok müellif tarafından etraflıca tasvir edilen bu Harem arabalarında ilk göze çarpan husus, eskiyle mukayese dahi edilemeyecek şatafattı. Mesela, padişahın ilk oğlu Şehzâde Mustafa'nın henüz bir yaşındayken İstanbul'dan

44 Karşılaştırmalı olarak bk. Kâtib Çelebi, *Fezleke*, II, 952-953; *Tarih-i Na'îmâ*, III, haz. Mehmet İpşirli, Ankara 2007, s. 1119; Ziya Akkaya, *Vecihî, Devri ve Eseri*, Ankara Üniversitesi DTCF, Doktora Tezi, Ankara 1957, s. 73-74. Ayrıca bk. Feridun Emecen, "İbrahim", *DİA*, XXI, 277-278.

45 Naîmâ, *Tarih*, III, 1113.

46 Evliyâ Çelebi b. Derviş Muhammed Zıllî, *Evliyâ Çelebi Seyâhatnâmesi*, I, haz. Robert Dankoff-Seyyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, İstanbul 2006, s. 241, 253, 339. Ayrıca bk. Evliyâ'dan naklen Önder Küçükerman, *Türk Otomotiv Sanayii*, s. 53-54.

47 Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 8-10.

Edirne'ye götürüldüğü gümüşlerle işlenmiş hususî araba, Hatice Turhan Sultan'ın 1668'de İstanbul'a dönerken bindiği altı atın çektiği araba ve Gülnûş Sultan'ın Kameniçe Seferi'nde kullandığı gümüş kaplı araba, daha önce Osmanlı sarayında benzeri görülmemiş vasıtalardı. Bu tarihlerdeki bir diğer önemli gelişme, IV. Mehmed'in 1675'te Edirne'de kızı Hatice Sultan'ı Musahib Mustafa Paşa ile evlendirdiği düğünde gelinin altı tane beyaz atın çektiği, dışı gümüşle kaplanmış ve altınlarla süslenmiş bir arabaya binmesiydi. Birçok Harem arabasının takip ettiği bu "gelin arabası", sultanların düğün alaylarında muhtemelen bir ilkti ve böylece padişah kızlarının cibinlikle at üstünde gelin olması devri sona erdi[48].

Harem arabalarını bir tarafa bırakacak olursak, bu dönemin araba ve tahtırevanlarının nitelikleri hakkında mukayeseli bir karşılaştırmayı kendisi de İstanbul'dan Edirne'deki şenlikleri izlemeye giden İngiliz sefaret papazı Covel'de buluruz: "Efendim ve sir Thomas Baines, dört katır tarafından çekilen üstü güzel bir kumaşla kaplanmış, önemli kişilere tahsis edilen bir arabada yolculuk ettiler. Bu arabaya koşan oturma yeri anlamına gelen Taktirevan [Tâhtırevan] denir… Araba dört katırcı tarafından sürülür ve elinde büyük bir sopa veya küçük bir sırık bulunan iki meşaleci veya ateş taşıyıcı önden gider… Benim efendimin de altı atın çektiği, sürücülü, süslü takımları vs. olan, hepsi alla *Turchea* [buranın modasına göre, alaturka] bir arabası vardı ve yanımızdan boş olarak geliyordu; sürücü içerden değil arkadaki atların birinin üstünde gidiyordu. Aynı şekilde baş tercümanın da (veya her zaman kullandığımız adıyla *Dragoman*) dört ata koşulmuş büyük bir arabası vardı; diğer önemli refakatçilerin de dört tekerlekli, bazıları iki, bazıları aynı safta koşan üç ata koşulmuş arabaları (vagon araba denebilir) vardı. Ben sizin *Trigae*'nızın [üç atlı araba] böyle olduğunu hayal ediyorum, çünkü burada eski âdet ve modanın hala devam ettiğini görüyorum… Bize sadece kentten çıkışımızı görmek için refakat eden, bu şekilde donatılmış altmış tane vagon-araba ve yirmi-otuz yabancı vardı…"[49].

48 IV. Mehmed devri saray arabaları hususunda daha geniş malumat için bk. Erhan Afyoncu-Uğur Demir, *Turhan Sultan*, İstanbul 2016; Günnaz Özmutlu, *IV. Mehmed Dönemi Osmanlı Saray Hareminde Sanatçı Cariyeler (1677-1678)*, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Isparta 2012, s. 44-60, 67-70, 135-137.

49 John Covel, *Bir Papazın Osmanlı Günlüğü, Saray-Merasimler-Gündelik Hayat*, çev. Nurten Özmelek, İstanbul 2009, s. 99-100.



Suriçi'nde ve Galata'da yollar (Vavassore)

IV. Mehmed döneminin araba şatafatı Viyana Bozgunu yıllarında sönükleştiyse de II. Mustafa 1695'te tahta geçince annesi Gülnûş Emetullah Sultan'ı tıpkı babası zamanında olduğu gibi gümüş bir arabayla Eski Saray'dan Edirne'ye getirtti. Padişah, 1699'da devlet erkânı ile birlikte İstanbul'a dönerken veziriazam ve şeyhülislâmın araba ile yolculuk yapmalarına izin verdi[50]. Alay düzeniyle payitahta giren padişahı ve maiyetindekileri izleme fırsatı bulan Montraye, ayrı ve özel bir konvoy teşkil eden saray kadınlarının arabalarının Hollanda'daki benzerlerini andırdığını, bunların da her birini dört atın çektiğini, fakat üstlerinin kırmızı ya da yeşil derilerle örtülü ve tekerleklerinin gümüş plakalarla kaplı olduğunu yazar[51].

50 *Anonim Osmanlı Tarihi (1099-1116/1688-1704)*, yay. haz. Abdülkadir Özcan, Ankara 2000, s. 108-109, 139-141.
51 Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 21'den naklen.

OKUMA PARÇASI

Araba Kazası Tazminatı

Sultan IV. Mehmed'in devr-i saltanatında Eyüp Mahkemesi, bir çocuğu kazaen yaralayan arabacıyı çocuğun babasına tazminat ödemeye mahkûm etti. Önemine binaen bu mahkeme kararı aynen şöyledir[52]:

"Dergâh-ı âli -dâme mahfûfen bi'l-me'âlî- bevvâblarından Mustafa Bey nâm bevvâb-ı sultânî meclis-i şer'de Havâss-ı Aliyye kazâsı muzâfâtından Kömürcü Belgrad karyesi zimmîlerinden işbu sâhibü'l-vesîka Yamandi v. Marko muvâcehesinde ikrâr ve takrîr-i kelâm edip târih-i kitâbdan iki gün mukaddem arabasını çekip giderken medîne-i Hazret-i Ebî Eyyûb el-Ensârî -dâme fî rıdvâni'l-Bârî-de bu Arabacılar Çarşısı'na geldiğinde işbu hâzır bi'l-meclis sulb-i sagīr oğlu Ahmed'i çiğnetip başının sol tarafından alnı üstüne sıyırıp mecrûh etmekle mûcib-i şer'îsini icrâ için da'vâ eylediğimde merkūm Yamandi husûs-ı mezkûru vesâtat-ı muslihîn ile da'vâ-yı mezkûrumdan beni üç yüz fıddî râyic fi'l-vakt akçe üzerine inşâ-i akd-i sulh eylediklerinde ben dahi sulh-ı mezbûru kabûl ve bedel-i sulh olan meblağ-ı mezbûr üç yüz akçeyi yedinden ahz u kabz eyledim husûs-ı mezbûra müte'allik âmme-i de'âvîden mezbûr Yamandi'nin zimmetini ibrâ ve iskāt eyledim dedikde gıbbe't-tasdîk kayd şud.

Fî 10 Şa'bân sene [10]81.

Şuhûdü'l-hâl: Ahmed b. Hüseyin, Şaban b. er-Râcil, Mahmud el-Hallâk, Hasan b. Ali".

XVIII. Yüzyılda İstanbul'daki Araba Modası

Babası IV. Mehmed'in Edirne'de başlattığı "Lale Devri"nde[53] yetişen III. Ahmed, tahta geçince çocukluk günlerinin alışkanlıklarını, eğlence anlayış ve debdebesini İstanbul'a taşıyacaktır. Bu devirde peş peşe icra edilen ve İstanbul hayatına büyük canlılık kazandıran resmî şenlik ve düğünlerde arabalar

52 İstanbul Kadı Sicilleri Eyüb Mahkemesi (Havâss-ı Refia) 82 Numaralı Sicil (H. 1081/M. 1670-1671), ed. Coşkun Yılmaz, İstanbul 2011, s. 42.
53 Günnaz Özmutlu, *IV. Mehmed Dönemi Osmanlı Saray Hareminde Sanatçı Cariyeler*, s. 51.



XVIII. Yüzyılda araba ve kadın (Vehbî, Sûrnâme)

artık tam manasıyla başroldeydiler. III. Ahmed, 1709'da kızı Fatma Sultan'ı ve 1710'da ağabeyi II. Mustafa'nın kızı Safiye Sultan'ı onbeşer günlük şenliklerle evlendirdiğinde her iki sultan, gelin alaylarında arabaya bindiler ve Harem arabaları da kendilerini takip etti. III. Ahmed için 1709'da yaptırılan hinto tarzındaki arabaya 3705 kuruş, Fatma Sultan'ın gümüş arabasının sadece tamiri için ise 2566 kuruş harcandı[54].

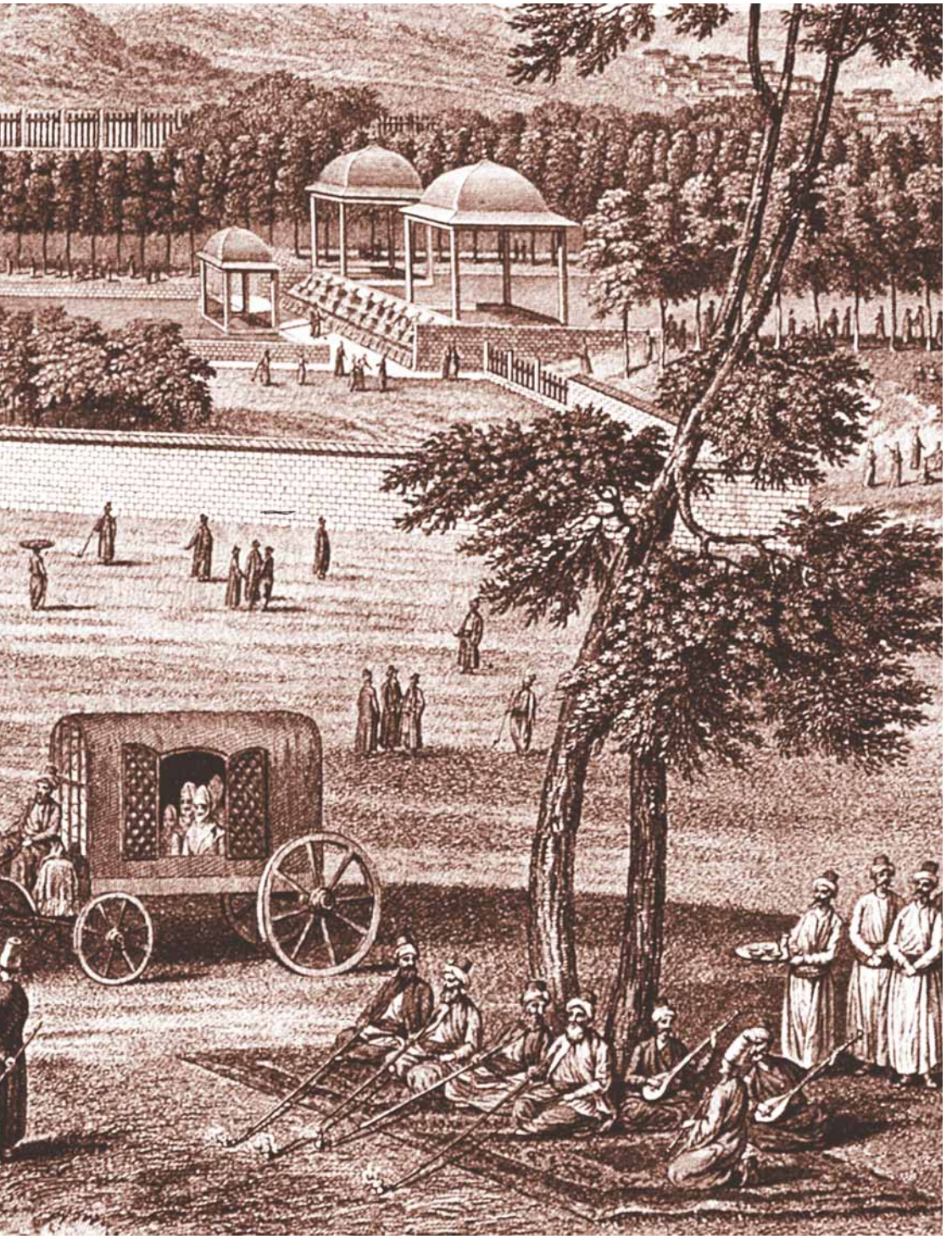
Sultan III. Ahmed'in şehzâdeleri Süleyman, Mustafa, Mehmed ve Bâyezid'i 1720'de İstanbul'da sünnet ettirdiğinde, şehzâdeler eğlence mahalline altı atın çektiği, mükemmel şekilde döşeli ve altın yaldızlı bir saray koçusuyla getirildiler. Şenlik kapsamında Eski Saray'dan Topkapı Sarayı'na tertip edilen alayda on yaşındaki Şehzâde Süleyman at üzerinde, üçer yaşlarındaki Şehzâde Mustafa ve Şehzâde Mehmed arabayla İstanbul halkının karşısına çıktılar[55]. Böylece araba, valide alayı ve sultanların düğünlerinden sonra şehzâdelerin sünnet merâsimlerine de dahil oldu. 1582 ve 1675 şenliklerinde olduğu

54 Çağatay Uluçay, *Sancak'tan Saraya, Seçme Yazılar*, haz. M. Sabri Koz-Haşim Şahin, İstanbul 2012, s. 261-291; Mehmet İpşirli, "Araba", s. 244.

55 *Osmanlı Saray Düğünleri ve Şenlikleri, Vehbî Sûrnâmesi*, haz. Mehmet Arslan, İstanbul 2009; Reşat Ekrem Koçu, "Araba, Arabacı, Saray, Konak, Kira ve Yük Arabaları ve Arabacıları", s. 904-905.



Kâğıthâne Mesiregâhı'nda at ve öküz arabaları (Mouradgea d'Ohsson)



gibi 1720 şenliğinde de İstanbul esnafının arabalar üzerinde sanatlarını icra ederek yaptıkları alay geçişleri, devrin müelliflerince hem yazıyla hem minyatürlerle etraflıca tasvir edilmiştir.

Merâsimlerin yanı sıra "Lale Devri" İstanbul'unda gündelik kullanım için de Fransız asilzadeleri taklit edilerek, içleri aynalarla, çiçek vazoları ve buketleri ile süslü zarif binek arabaları yapıldı. Harem-i hümâyun için üç yeni saltanat arabası yapılması ve bunlarda kullanılacak malzemeye dair 1136/1723-1724 tarihli bir belge ayrıntılı bilgiler verir. Buna göre, üç asma arabanın sandukaları, çuha örtüleri, mefruşatı, perdeleri, ipek kumaş, yastık ve minderleri, püskülleri ve tezhipleri, çeşitli renklerdeki boyaları, sanduka içerisinin altın işlemesi, kadifeleri, nakışları, koşum mühimmatı, saraç, nakkaş, zerger vb. ücretleri için 6135 kuruş masraf yapılmıştır. Atlar hariç, her bir arabanın maliyeti 2045 kuruş, bir başka deyişle 240 bin akçedir. Bu yıllardaki araba merakı sadece sarayla sınırlı kalmayıp, devlet ricali ve zengin kimseler de modaya iştirak ettiler. Ayrıca hali vakti yerinde olmayıp mesire eğlencelerinden geri kalmak istemeyenler için kira arabaları hizmet veriyordu. Böylece özel ya da kiralık arabalar, gezmeye gitmek isteyen parası olan her ailenin istifade edebileceği bir taşıt haline geldiler[56].

Patrona Halil İsyanı, Lale Devri'nin pek çok âdet ve anlayışını ortadan kaldırdıysa da İstanbul'daki araba modasını sekteye uğratamadı. Hatta arabalar, şehirde bazı meselelere yol açacak kadar yaygınlaştı. Mesela I. Mahmud devrinde, gezmek bahanesiyle kadınların Üsküdar'dan Kısıklı, Bulgurlu, Çamlıca, Nerdübanlı ve havalisine, bazı kadınların da Beykoz'dan Tokad, Akbaba, Derseki ve Yuşa civarlarına arabalarla ve sair vasıtalarla gidip gayrimeşru işler yaptıkları, saraya ihbar edildi. Bunun üzerine padişah, 1752'de bostancıbaşıya, bu tür uygunsuz faaliyetlerin engellenmesi için lâzım gelenlere tembihte bulunmasını ve aksine hareket eden arabacıların ve kadınların isimlerini cezalandırılmaları için kendisine bildirmesini emretti[57].

Aynı tarihlerde başkentteki arabacı esnafına nizam verilmeye de çalışıldı. Yeniçeri ağasına hitaben yazılan 1743 tarihli bir belgede, İstanbul'da önceden

56 Mehmet İpşirli, "Araba", s. 243-244; Ayla Ödekan, "Araba", s. 121.
57 Ahmet Refik, *Hicrî On İkinci Asırda İstanbul Hayatı*, s. 174-175; Haluk Şehsüvaroğlu'ndan naklen Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 20.

66 adet koçu arabasının bulunduğu, zamanla bu sayının arttığı; yayaların, atlıların ve koçu arabalarının karşılaştıkları yerlerde atlıların yaya kaldırımına çıkmak zorunda kalıp yayaları rahatsız ettikleri, yağmurlu günlerde ise koçu arabalarından kaçarken kaldırıma çıkan atların ayaklarının kayması ile yayalara zarar verdikleri; arabaların kaldırım taşlarını yerlerinden oynatıp yolları bozdukları ve yayaların yürümesini zorlaştırdıkları belirtilmektedir. Belgede şehirdeki koçu arabalarının tekrar 66 taneye indirilmesi emredilirken, hangi semtte ne kadar koçu bulanacağı şöyle sıralanmaktadır: Atpazarı'nda 27, Karagümrük'te 7, Atmeydanı'nında 12, Elçihanı'nda 6, Koca Mustafa Paşa'da 2, Altımermer'de 2, Vezneciler'de 5, Macuncu'da 3, Dört Yol Ağzı'nda 1, Araba Hamamı'nda 1.

Bu düzenlemeye rağmen arabaya yönelik toplumsal talebin artması ve bundan yararlanmak isteyen fırsatçıların zuhuru, devleti sürekli meşgul etti. İki bargirli koçu arabacıları ve öküz arabacılarının, esnaf nizamının bozulduğu şikâyetiyle saraya müracaatları üzerine kaleme alınan III. Mustafa zamanına ait bir belge bu bakımdan dikkat çekicidir. Buna göre, önceki yıllarda belirlenen nizam ile İstanbul dahilinde, haricinde ve Eyüp'te toplam 69 adet koçu arabası bulunması ve arabacıların birbirlerine kefil olmaları kararlaştırılmıştı. Fakat sonradan Edirnekapı, Topkapı ve Silivrikapı taraflarında bir bargirli talika denilen üç beş araba peyda olmuş ve gezmeye giden hanımlar bu arabalara binmeye başlamışlardı. Bunu duyan Edirne, Filibe, Burgos, Baba-yı Atîk gibi yerlerdeki fırsatçılar, İstanbul'da koçu arabalarının nizamı bozuldu diyerek arabalarıyla şehre gelmişler, sur dışı ile yetinmeyip sur içinde de faaliyet göstermişler, hanımları arabalarına bindirmişler, bazı uygunsuz hareketlere cesaret etmişlerdi. Bunun üzerine, talika arabalarının üzerlerinin hasır yahut beyaz puşideli olması, bunların sur içine girmemesi ve Ayvansaray'da 2, Eğrikapı'da 1, Edirnekapı'da 7, Topkapı'da 5, Mevlevihane Yenikapısı'nda 5, Silivrikapı'da 5, Yedikule'de 2 olmak üzere toplam 27 adet talikacının arabacılık yapması şeklinde yeni bir düzenlemeye gidilmişti. Lâkin bu nizama da riayet edilmemiş, hâlihazırda talikacıların miktarı 40-50 kişiyi geçmiş, bu kimseler üzerleri kırmızı puşide ve boyalı, nakışlı, asma koçu tarzında talikalar imal edip sur içinde arabacılık yapmaya başlamış, koçu esnafının nizamlarını bozmuşlardı. Talikacı esnafı kendilerine yöneltilen ithamları kabul edince



Manda arabası (Atatürk Kitaplığı Albümü)

Ağustos 1765 tarihli fermanla yine eski nizama riayet olunması kararlaştırıldı[58]. Muhtemelen aynı tarihlere ait bir buyurulduda da bu son düzenlemeye atıfta bulunulur[59].

Buraya kadar ifade edilenlere mukabil XVIII. yüzyılın sonlarında uzun süre İstanbul'da kalan d'Ohsson, Osmanlı toplumunda araba kullanımına dair menfi bir tablo çizer. İsveçli müellife göre, Osmanlı ülkesinde sadece Avusturya ve Lehistan'a yakın olduklarından onların âdetlerini alan Eflak-Boğdan'da arabaya kadınlı-erkekli biniliyordu. İstanbul'da ise erkekler, araba kullanmayı acizlik addediyor; saraydaki üç-dört araba merâsimlerde bile kullanılmıyor; kadınlar, fakat daha ziyade saraylı kadınlar, başkentin içinde ve yakın çevresinde arabaya binebiliyorlardı[60]. Ancak I. Abdülhamid zamanında padişahın İstanbul ve çevresinde yaptığı biniş adı verilen günübirlik geziler dolayısıyla Büyükdere'ye kadar sahilden bir araba yolu yapılması[61], ve d'Ohsson'un da

58 Her iki belge için bk. İstanbul Ahkâm Defterleri, İstanbul Esnaf Tarihi, I, ed. Ahmet Tabakoğlu, İstanbul 1997, 26-27; İstanbul Esnaf Tarihi, II, 91-92 ve buradan naklen İlber Ortaylı-Vahdettin Engin-Erhan Afyoncu, *Payitaht-ı Zemin Eminönü, Bir Dünya Başkenti,* II, İstanbul 2008, s. 66-68.

59 *Buyuruldu Mecmuası*, s. 190-191.

60 d'Ohsson'un İstanbul arabalarına dair tasvirleri için bk. Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 20-21; Önder Küçükerman, *Türk Otomotiv Sanayii*, s. 71-75; Mehmet İpşirli, "Araba", s. 243-244

61 Fikret Sarıcaoğlu'ndan naklen Ahmet Önal, "Payitaht İstanbul'da Osmanlı Merasimleri", s. 408.



Öküz arabası (Atatürk Kitaplığı Albümü)

izlediği III. Selim'in annesi Mihrişah Sultan'ın 11 Nisan 1789'da Topkapı Sarayı'na getirilirken bindiği altı at tarafından çekilen araba ve ona eşlik eden toplam 80-100 araba, XIX. yüzyıla girilirken bu ulaşım vasıtasının toplumda ve saray çevresinde kazandığı yeri ve önemi gözler önüne sermektedir.

XIX. asırda devlet ve toplum hayatında Batılılaşma resmî bir politika hâlini aldığında İstanbul'un kara ulaşım vasıtaları da bundan etkilendi. II. Mahmud, bazı memurların ve gayrimüslimlerin şehirde süslü atlarla dolaşmalarına ve mesire yerlerine gitmelerine kısmî bir serbestlik tanıdı. Şehirde kimlerin ata binebileceğine dair 1815'te yeni bir düzenleme yapıldı. Ayrıca 1825'e kadar sadece hükümdara mahsus olan Avrupa'dan getirilen fayton arabalarını bu tarihten itibaren saray erkânı ve devlet ricâlinin de kullanmasına müsaade edildi. 1826'da çıkarılan ihtisab ağalığı nizamnâmesinde arabacılara hususî bir bölüm tahsis edilerek bu kimselerin tâbi olacakları kurallar ve giyecekleri elbiseler belirlendi[62]. Müteakip yıllarda hususî ya da kiralık arabalar, hem şehir sakinlerinin başlıca ulaşım vasıtaları hem de şehrin siluetinin en önemli unsuru oldular.

62 Reşat Ekrem Koçu, "Araba, Arabacı, Saray, Konak, Kira ve Yük Arabaları ve Arabacıları", s. 905; Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 21-22; Mehmet İpşirli, "Araba", s. 243-244.

XIX. Yüzyıla Kadar İstanbul'daki Binek Araba Türleri

XIX. yüzyılda faytondan landona, paraşolden sandık arabaya kadar İstanbul sokaklarında dolaşan birçok araba çeşidi hakkında etraflı malumat varsa da daha eski arabalara dair tasvirler sınırlıdır. Bu konuda yapılan araştırmalara göre[63] Tanzimat'a kadar İstanbul'da kullanılan arabaların en yaygını, koçu idi. Bunlar, dört tekerlekli, oda şeklinde, üzeri eğri denilen çemberlerle örtülü, pencereleri kafesli, makassız ve yaysız, içine üç dört basamaklı seyyar bir merdivenle binilen ve kapıları arkada olan arabalardı.

Koçunun dışı sade iken içi gayet süslü, iç kaplamaları çiçekli, oymalı, boyalı ve altın yaldızlı idi. Yolcuların rahatı için içlerinde müzeyyen minderler ve yastıklar olur, kapılarının iç yüzlerinin iki tarafında aynalar bulunurdu. İki atın ya da öküzün koşulduğu koçuları "koçaç" denilen arabacılar kullanırdı. Saraylılar, rical ve ekâbir zümresi, hususî harem koçuları bulundurur, buna gücü yetmeyenler ise kira koçularına binerlerdi. Koçu arabaları gibi bunları çeken hayvanlar da gayet süslü olurdu. Öküzlerin boynuzlarından geriye doğru bir yay uzatılarak bunların üstleri yün ponponlar ve çıngıraklarla donatılır, hayvanların başları ve alınları da kurdele ve çiçeklerle süslenir, boyunlarına mavi boncuklar asılır, boynuzlarının arasındaki tüyler kınalanırdı.

Koçuya nazaran ağır bir araba çeşidi olan hantolar, daha ziyade saraylı hanımlar tarafından kullanılırdı. XVI. ve XVII. yüzyıl kaynaklarında rastlanan bu süslü arabaların tepelerinde ve köşelerinde billur ya da gümüş topuzlar, giriş yerinde kafes ve örtü bulunurdu. Ayrıca yaylı olmayan şaryo (cahriot) adı verilen arabalara da binilmekteydi. XVIII. asır sonlarında kâtip odası denilen yeni bir araba türü ortaya çıktı. Bunlar, koçulara nazaran farklı bir süslemeye sahipti. Dingiller üzerine oturtulan ve dört tarafında birer kafesli ya da camlı pencereleri bulunan, rokoko üslûbunda tezyin edilen kâtip odası, adına yakışır şekilde süslü bir oda yahut loca görünümündeydi. Arabanın içi, fıstık yeşili, metalik mavi gibi göz alıcı renklere boyanırdı.

63 Buradaki satırlara da kaynaklık eden bu araştırmalar için bk. Reşat Ekrem Koçu, "Araba, Arabacı, Saray, Konak, Kira ve Yük Arabaları ve Arabacıları", s. 906-914; Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, II, İstanbul 2004, s. 285-286; Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 33-41; Ertan Ünal, "Arabalar", *Hayat Tarih Mecmuası*, sayı: 8 (1968), s. 20-21; Ayla Ödekan, "Araba", s. 121-122.

Talika, kısa ve alçak tabanlı bir tür araba olup, genellikle uzak semtlere veya mesire yerlerine gidiş gelişlerde kullanılırdı. Bunlara arka taraflarından binilir, içlerine birbirlerine bakacak şekilde yerleştirilmiş iki sıraya dört ya da altı kişi oturabilirdi. Talikanın üstü ahşap bir tavanla örtülür, bunun iki yanında bulunan bez ya da muşamba perdeler gerektiğinde indirilerek araba tamamen kapalı hâle getirilebilirdi.

İstanbul civarındaki mesire ve sayfiye yerlerine gitmek için tenteli, ihram örtülü öküz arabalarından da istifade edilirdi. Öküz arabalarının biraz daha küçükleri de olup, kapalı olduklarından koçuya benzerlerdi. Arabaların yanı sıra bir diğer ulaşım vasıtası da tahtırevan idi. Bunlar, bir nevi tekerleksiz koçu idi. Ön ve arka tarafındaki kollarına birer katır koşulur, seyisler öndeki katırı çekerek tahtırevanı yedekte götürürlerdi.

III. BÖLÜM



İBB Kültür AŞ Arşivi

Vahdettin ENGİN

OTOMOBİL ÖNCESİNDE İSTANBUL'DA KARA ULAŞIMI

İstanbul'da Şehir İçi Kara Yollarının Durumu

XIX. yüzyıl öncesinde, özellikle de modern ve süratli kara ulaşım araçlarının gelişinden önce, İstanbul'da şehir içi kara ulaşımının belirgin bazı özellikleri bulunmaktaydı. Her şeyden önce kara ulaşımı deniz ulaşımına nispetle daha yavaştı. Çünkü İstanbul Boğazı dik yamaçlardan oluşuyordu. Bu yamaçlar yalnız Boğaz'a kavuşan vadi ağızlarında kesintiye uğrar. Sözü geçen yamaçların üstünde, Boğaz'ın her iki tarafında, kuzeyden güneye eğimli dalgalı düzlükler oluşur. Bu durum kara ulaşımını zorlaştıran bir faktördür. Dolayısı ile Boğaziçi'nde daha çok deniz ulaşımı kullanılmıştır.

Marmara Denizi, Haliç ve Boğaziçi sahillerine yayılmış olan İstanbul'da iskeleler arasında buharlı gemiler öncesinde kullanılan belli başlı araçlar pereme, kayık ve mavnalardır. XIX. yüzyılın hemen başlarında buharlı gemilerin kullanılmaya başlanması ile beraber, deniz ulaşımı sürat kazanmıştır. Bu gelişmelerden sonra ülkemize de 1827 yılında İngilizler tarafından ilk defa olarak buharlı gemi getirilmiştir. Bu gemi II. Mahmud tarafından satın alınmıştır. Bilahare 1829 yılında İngiltere'den bir vapur daha satın alınmıştır. Bu suretle Türk deniz gücüne buharlı gemiler katılmıştır.

1844 yılından itibaren Tersane-i Amire ait Eser-i Hayr vapuru Boğaziçiinde işlemeye başlamıştır. 1851'de kurulan Şirket-i Hayriye vapurlarının faaliyete geçtiği 1852 yılına kadar Boğaziçi seferleri Tersane vapurları tarafından yapılmıştır. Şirket-i Hayriyeının fiilen vapurları işletmeye başlaması 1854 yılında gerçekleşmiştir. 1856'de Haliç-i Dersaadet Şirket-i Hayriyesi adıyla bir denizcilik şirketi kuruldu. Üç yıl sonra da getirtilen yandan çarklı üç küçük vapurla Haliç'te yolcu taşımacılığına başlandı.

Şehir içi yolları dar ve araba işlemesine elverişsizdi. Bizans döneminde şehirde büyük meydanlarla nispeten geniş yollar mevcuttu. Bilahare Türkler de bu genişlikleri muhafaza ettiler. Esasen o zamanki nüfus kesafeti, yaşayış tarzı ve nakil vasıtalarının türü ve şekli geniş yollara ihtiyaç göstermemekteydi. Kanuni döneminin sonuna kadar açılan sokaklarda genişlikler 6–7 metre ve bazı yerlerde daha fazla olarak tutulmuştur. Bu dönemin haritalarına bakıldığında anayol ve caddelerin olabildiğince keskin hatlar oluşturarak birbirlerinden ayrıldığı görülmektedir. Bu yollar kavşaklarla birbirleriyle birleşmektedir. Bu yollar sur içi İstanbul'unda, yamaçların dik olduğu yerlerde mümkün mertebe geometrik kurallar içinde birbirinden orantılı olarak düzenlenmiş olup buna göre yapılmış olan yollardır. Haliç tarafındaki sahillerde de benzer bir durum söz konusudur. Esas itibariyle sokak düzenleri yüzyıllarca değişmeden kalmıştır. Çünkü güzergâhı değiştirmeye gerek de yoktu. Fakat bu arazi konumunda başka bir yol şekli, başka bir yol güzergâhı belirlemek ve uygulamak da pek mümkün değildi. Sahil surlarının içinde kalan ve surlara çok yakın bulunan ve birbirlerine yakın mesafede olan anayollar vardı. Bu yollar günümüzde de kullanılmaktadır. Çünkü deniz kıyısına, limana kapılardan geçerek ulaşmayı bilmek gerekiyordu ve deniz yoluyla gelen malları bir tek arabaların gidip gelebileceği bir yoldan kolayca ve kısa sürede şehre ulaştırmak mümkündü. Önceleri 6-7 metre genişliğe sahip yollar şehirde nüfus arttıkça giderek küçüldü ve bazen 2,5 metreye kadar da düştü. İstanbul'da birkaç büyük cadde dışında sokakların dar olması insanların benimsemiş olduğu yaşam tarzının bir sonucu idi. Dolayısı ile kent içinde yolculuklar çoğunlukla yaya veya ata binmek suretiyle yapılırdı. Fetihten itibaren uzun bir süre İstanbul'un dar ve bozuk kaldırımlı sokaklarında araba kullanılmamıştır. Esas itibariyle de hemen hemen XVIII. yüzyılın ortalarına kadar arabaya binme hakkı devlet adamları

arasında sadece sadrazam ve şeyhülislama tanınmıştır. İstanbul sokaklarının araba kullanmaya elverişsizliği yanında, Türkler, özellikle de saray mensupları ve askeri erkân arabayı küçümser ve onu bir rehavet sembolü sayardı. Dolayısı ile araba kadınlara mahsus bir araç olarak görülürdü. Vezirler ve diğer devlet adamları şehir içinde atla dolaşırlar, diğer küçük rütbeli memurlar ise ata dahi binemezlerdi. Dolayısı ile halkın çoğunluğu işlerine yaya olarak gidip gelirdi.

Arabanın Şehir İçi Kara Ulaşımının Bir Unsuru Olarak İstanbulluların Hayatına Girmesi

İstanbul şehir içi ulaşımında arabanın yaygınlaşması, Batılılaşma süreci ile paralel bir görünüm arz eder. Lale Devri, zarif binek arabalarının devlet erkânı ve zenginlerce Fransız asilzadelerine özenir tarzda kullanıldığı bir dönemdi. II. Mahmud döneminden itibaren arabaya binme konusundaki sınırlamaların azaldığı ve memurlarla gayrimüslimlerin de araba kullanmaya başladıkları görülüyor. II. Mahmud aynı zamanda arabaya binmeyi adet haline getiren ilk padişahtı.

Arabanın toplumda yaygınlaşması ise Abdülmecid döneminde oldu. Tanzimat Fermanı ile başlayan değişimin yanında Kırım Savaşı sebebiyle İstanbul'a gelen İngiliz ve Fransızların yaşam biçimlerinin İstanbul halkına yansıması birçok yeniliği beraberinde getirdi ve Avrupa tarzı bir alışkanlık olan araba İstanbul'da yaygınlaştı. Bu yeni tüketim kalıpları İstanbul'da ikili bir araba pazarı yarattı. Bir tarafta koçu, kâtip odası, talika gibi her birinin kökeninde batıdan gelen teknolojiler bulunsa da Osmanlı şartlarında yeniden üretilmiş; diğer tarafta ise, bir bölümü doğudan ithal edilen, bir bölümü İstanbul'da yapılan fayton, kupa, landau, paşarol gibi Batılı modelde arabalar vardı. Zaman Batı modelleri lehine gelişmiş ve XIX. yüzyıl sonunda koçu ve kâtip odası gibi arabalar ortadan kalkmıştı.

Arabaların çoğalmasıyla İstanbul sokaklarını düzenlemek gerekti; ancak, yayalara göre biçimlenmiş sokakları arabalara uygun hale getirmek kolay değildi. Sık sık çıkan yangınlar sonrasında sokakların genişletilebilmesi söz konusu olabildi. Bu çerçevede III. Selim döneminden itibaren zaman zaman İstanbul sokaklarında düzenlemeler yapıldı. Yolların araba trafiğine elverişsizliğinden

dolayı 1839'da İstanbul sokaklarının genişletilmesi kararı alındı. Buna göre kent içi yollar genişliğine göre dört kademeye ayrıldı; yolların kenarında yapılacak binaların yükseklikleri belirlendi; şehir içinde çıkmaz sokak yapılmaması esasları benimsendi. İleriki yıllarda da buna paralel nizamnameler çıkarıldı.

Sokaklardaki esas düzenlemeler büyük yangınlar sonrasında yapılan genişletmeler şeklinde gerçekleşmişti. 1864 yılında Hocapaşa'da çıkan büyük yangın Sirkeci'den Kumkapı'ya kadar olan alanı; Kumkapı ve Kadırga yangınları da oraları silip süpürmüştü. Bu yangınlardan sonra sokakların genişletilmesi ve binaların kâgire çevrilmesi amacıyla Islahat-ı Turuk Komisyonu kuruldu ve bazı caddeler genişletildi. Yangın yerleri haritaları çıkarıldı ve arsaların %25'i yolların genişletilebilmesi için parasız olarak istimlâk edildi. Yol genişlikleri 6 ilâ 25 arşın arası olarak belirlendi. Açılan sokaklara büyük taşlarla kaldırım döşendi; mahalle aralarındaki küçük sokaklara Arnavut kaldırımı yapıldı. Bu faaliyetler çerçevesinde Divanyolu'nun genişliği 19 metreye çıkarıldı. İnsan ve araba trafiği açısından İstanbul'un en yoğun bölgesini oluşturan Eminönü araba trafiğine uygun hale getirildi.

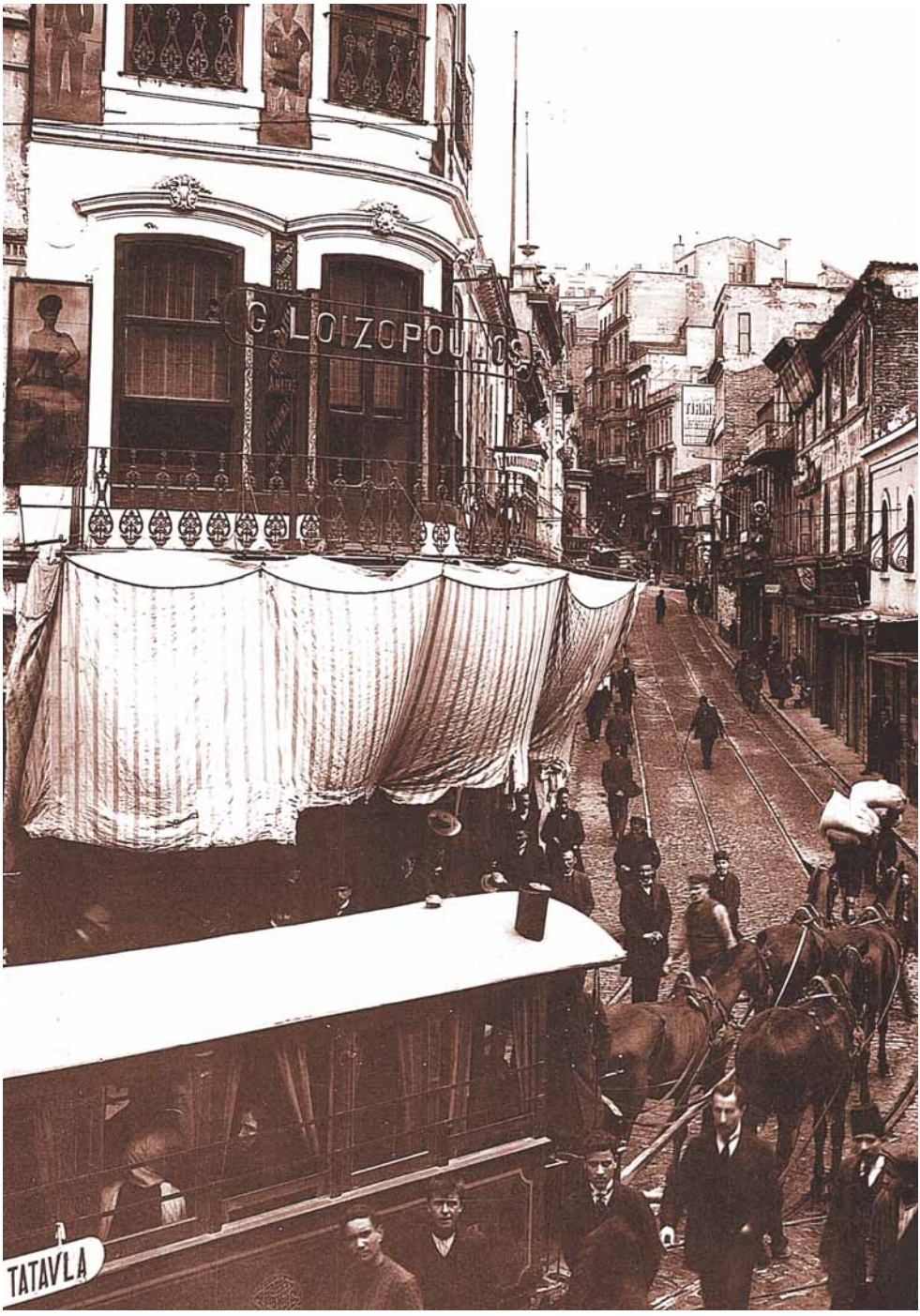
Yaya yolunun yerini araba yolu almaya başlayınca kaldırım sözcüğünün manası da değişti. Önceleri kaldırım bütün yol sathının taşla kaplı kesimlerini anlatırken, arabalarla birlikte araba ve yayaların gidiş yerleri ayrılmış ve yaya kaldırımı kavramı ortaya çıkmıştı.

Bütün bu düzenlemelere rağmen halkın İstanbul sokaklarından olan şikâyetleri devam eder; zira, birkaç gün yağmur yağsa sokaklar geçilmez olur; yayaların elbise ve ayakkabıları çamur içinde kalırdı. Sokakların araba trafiğine uygun olmaması halkın şikâyetlerine konu olurdu. Yine bir başka serzeniş şöyle idi: "Bir zamandan beri çamurlardan İstanbul sokaklarında gezilmek güçleşti. Bunun bir çaresine bakılmasını rica ederiz. Bir de yapılan her işte olduğu gibi yollar konusunda da dengeli olunmak zorunluluğu vardır. Şehremaneti'nin bazı yerleri tamir ve düzenleme konusundaki gayreti inkâr edilemezse de, Unkapanı caddesiyle Zeyrek yokuşunun kaldırımlarına hiç baktığı yoktur. Bu yokuş şiddetle tamire muhtaçtır. Kaldırımlarında ne insanlar ne de hayvanlar yürüyebilmektedir. Şehrin merkezi sayılan bu yerlerin bir an evvel tamiri gerekir. Bir

de Unkapanı caddesinin sağ ve sol taraflarına, mezbelelik görüntüsü verecek şekilde, birçok öküz arabası bırakılmaktadır. Ayrıca caddenin yan tarafları tahta perdelerle örtülüp içlerine çöpler atılmaktadır".

Sokaklar yağmur mevsiminde çamurlu ve yazları da tozlu olurdu. Bu defa da halk tozdan şikâyet ederdi. 1875 Nisan'ında *Basiret*'te çıkan bir yazıda "İstanbul'un genişçe caddeleri rüzgârlı havalarda tozdan geçilmemeye başladı" deniliyordu. Mayıs ayındaki bir yazıda ise, "İstanbul'un en işlek ve en izdihamlı mahallesi Bahçekapısı'dır. Buranın o nispette geniş olması gerekliliği açıktır. Hal böyle iken gümrük tarafında daha önce meydana gelen yangında yanan dükkânların yeniden yapılması yerine buralarının istimlâk edilip yola ayrılması daha muvafık olacaktır. Hâlbuki görüyoruz ki dükkânlar yaptırılıyor. İstanbul'un günden güne kalabalıklaştığı malumdur. Zannederiz ki bir süre sonra o dükkânların yerinden kaldırılıp yol açılma ihtiyacı doğacaktır. Şimdi fırsat varken bunun yapılmaması gelecek bir tarafa hâli hazırdaki yol ihtiyacının bile karşılanamaması demektir. Bir de, İskele boyundan Unkapanı'na giden yolların darlığı yanında buradaki yük hayvanlarının çokluğu gelip geçene büyük sıkıntı veriyor. İnsan iskeleden Unkapanı'na giderken, yaya olarak Küçükçekmece'ye gidip gelmiş kadar zaman harcayıp ayrıca sıkıntısına katlanıyor" deniliyordu.

Görüldüğü gibi İstanbul'un cadde ve sokakları her zaman kalabalıktı; ama bakımlı değildi. Bir toplu taşıma aracı olarak atlı tramvayların İstanbul halkının hayatına girmesinden önce, insanların şehir içi kara ulaşımında yaya gitmek dışındaki alternatifleri kira beygirleri ve arabalardı; ancak, araba kiralamak pahalıydı. Beygir binmek ise maharet istediği gibi, sahipleri de keyfi fiyat talep ederdi. Araba ve beygirlerin sokaklarda yayalara zarar vermeden dikkatli sürülmesi kurallar gereğiydi. Ancak, dar sokaklarda olabildiğince hayvanlarını sürenlere ve insanları çamura bulayanlara sık rastlanırdı. *Basiret* gazetesi şöyle yazıyordu: "Geçen Salı günü akşamı Hamidiye Türbesi önünden geçerken gözümle gördüm ki sarhoş bir Bulgar bindiği hayvanı sokak ortasında alabildiğine koşturmakta iken az kalsın ihtiyar bir kadın ile bir kız çocuğunu çiğneyecekti. Bir de beygir hamalları yüklü iken hayvanları birbirleri arkası sıralayıp önde bir kılavuz bulundurmaları gerektiği halde, bunlara hiç dikkat



İstanbul taşımacılığında yeni bir vasıta: Atlı Tramvay

edilmeyip beş on yüklü hayvan yan yana sokağa salıveriliyor. Herkesi duvar deliğine sokarcasına eziyorlar. Hele odun beygirleri gelirken insan sığınacak yer arıyor. Boş hayvanları da alabildiğine arkasından sürüyorlar veyahut önünden birini tutup birlikte koşuyorlar."

Basiret'te yayınlanan "İstanbul Sokakları" başlıklı bir yazı da yayaların yaşadığı sıkıntıları şu şekilde özetler: "İstanbul sokakları kaldırımların bozukluğundan dolayı yürünmez bir hale geldi. Omnibüsler de tatil etti. Yolların yapılması için Mart'ı bekliyoruz. Âlâ ama bari bu defa olsun dayanıklılığına dikkat olunsa. Bir de her ne kadar temizlik hususuna dikkat ediliyorsa da İstanbul'un bazı tenha yerlerinde sağlığa aykırı pislikler görülmektedir. Zannederiz ki Şehremanetinin alet ve edevatı henüz bunların tamamen yok edilmesi için yeterli değildir. Temizlik hususu hassas bir konu olduğundan bu eksikliklerin bir an önce giderilmesi gerekir. Bir de tramvayların geçtiği Simkeşhane'de bir yıkıntı olduğu gibi duruyor. Küfecilerin küfeleri de hayli yer zaptettiğinden tramvay geldiğinde iki taraftan bir kişinin bile geçebilmesi zorlaşıyor."

İstanbul caddelerinde arabalar bu tarz bir işletmecilikle faaliyetlerine devam ederken omnibüsler İstanbulluların hayatına girecekti.

İstanbul'da Şehir İçi Toplu Taşımacılığın Bir Unsuru Olarak Omnibüsler

Omnibüs, toplu taşımacılık amacıyla kullanılan atların çektiği büyük arabaydı. İlk omnibüs Fransa'nın Nantes şehrinde 1825 yılında kullanılmıştı. 30 Ağustos 1869 tarihli sözleşme ile ve imtiyaz şeklinde olmamak şartıyla, şehrin uygun görülecek yerlerine omnibüs çalıştırma izni İstanbul Tramvay Şirketi'ne verildi. Şartnameye göre, şirket, şehrin diğer yörelerini tramvay merkezlerine bağlayabilmek için belirleyeceği güzergâhlarda omnibüs işletecek; arabalar güneşin doğuşundan gece yarısına kadar çalışacak; geceleri arabaları aydınlatmak için ön ve arka tarafına fenerler konulacaktı. Şirket arabaların hareket gün ve saatlerini gazeteler aracılığıyla ilân edecekti. Şirket, arabaların işleyişiyle ilgili yapacağı değişiklikler için Şehremaneti'nden izin alacaktı.

Şirket, tramvay hatlarını inşa edip işletmeye geçtikçe omnibüsleri de devreye sokmaya başladı. 1872 Ağustos'unda öncelikle yedi omnibüsle Perşembepazarı-

Tepebaşı- Galatasaray-Harbiye-Pangaltı hattını açtı. Şehremaneti'ne araba başına aylık 2 lira vergi ödeyen şirket, Eminönü-Eyüp ve Beyazıt-Edirnekapı arasında da omnibüs işletme arzusundaydı. Sözleşmeye göre omnibüslerin işleyeceği yolların tamir ve bakımı belediyeye aitti. Belediye bu iş için gerekli olan parayı omnibüslerden alınacak vergiden ödemek üzere şirketten borç aldı. Neticede Aralık 1872'den itibaren Eminönü-Eyüp ve Beyazıt-Edirnekapı arasında omnibüsler işlemeye başladı.

Omnibüsler tramvayın işlemediği semtlerin halkı için önemli bir kolaylık oldu; halk omnibüslere "dolmuş" adını verdi. Önceden şehir içi seyahatlerini yaya olarak gerçekleştiren İstanbul halkı için omnibüsler bir nimetti. Omnibüsler ucuz toplu taşıma aracı olarak rağbet gördü. Ancak arabaların işlediği yolların bozukluğu genel şikâyet konusuydu: "Omnibüslerin işlediği yolların had safhaya varmış olan bozukluğu yüzünden Beyazıt-Edirnekapı arabaları keklik gibi taştan taşa sekiyorlar. Bu sebeple iki tarafta oturan yolcular duramayıp yerlerinden hoplayarak birbirlerinin kucaklarına düşüyorlar. Bu sırada ellerinde bulunan sigaralar karşısındakinin ağzına burnuna girip bazı kere ağız ve burnun kanaması gibi şeyler de oluyordu. Hatta arabaların sekmesinden evler temellerinden sarsılıyor. Şu hale nazaran omnibüsler bir de tahribe hizmet ediyorlar. Bazen tekerleği kırılıp yolcular birbirinin üstüne düşüp başları gözleri yarılıyor. Bunlar bu halde olup gerçi Eyüp tarafındaki yollar bunlara nispetle biraz düzgünse de onların da başka surette zararları görülmeye başlandı. Buradaki yollar her hangi bir mühendislik hizmeti verilerek yapılmış değildir. İki tarafı yüksek ortası çukur olarak yapılmışlardır. Bu sebeple yağmur yağdıkça, Unkapanı'ndan hemen hemen Eyüp'e kadar o geniş yol bir baştan öbür tarafa iki taraflı olarak adeta bir körfez oluşturmaktadır. İki tarafta bulunan ev sahipleri birbirleriyle görüşmek veyahut çarşıya gitmek mecburiyetinde kaldıklarında, bunu gerçekleştirmek için neredeyse kapılarının önünde bir sandal bulundurmak zorunda kalacaklar. İleride yağmurların çoğalacağı hele karın da yağacağı düşünülürse kış aylarında Eyüp halkının sadece İstanbul'la değil kapı komşularıyla da irtibatı kesilecektir. Eğer bu hal böyle devam ederse idare tarafından insanların ihtiyacını giderecek kadar sandallar da temin edilmesi gerekecektir".



1860'larda Omnibüs (Library Of Congress, Digital ID: stereo 1s04972 //hdl.loc.gov/loc.pnp/stereo .1s04972)

Tramvay ve omnibüs İstanbul halkının hayatını kolaylaştırdı; ancak, işletmeciliğin ve yolların kötülüğü şikâyetlere neden olmaktaydı. Arabalarda kullanılan beygirlerin gücü genellikle yetersiz kalıyor, bu da trafiği olumsuz etkiliyordu. Şirket, hayvanları önce omnibüslerde, daha sonra kupa arabalarında ve en nihayetinde de tramvaylara koşuyordu. En güçsüz zamanlarında tramvaylara koşulan hayvanlar özellikle yokuşlarda çok zorlanırlardı. Omnibüslerin işletilmesindeki en önemli sorunlardan biri kadınların seyahat şekliydi. Tramvaylarda kadınlarla erkekler ayrı bölmelerde oturtularak bu sorun çözümlendi. Omnibüslerde ise böyle bir imkân yoktu ve kadın yolcular arabacının yanına oturtuluyordu. Bu ise halkın tepkisini çekti ve şirket sadece kadınların bineceği arabaları sefere koydu. Ancak, bu da çözüm olmadı; zira, şirket, maliyeti kurtarmadığı için en az üç yolcu olmadan bu arabaları hareket ettirmemekteydi.

Tramvay Şirketi, bu arada Beyoğlu, Üsküdar ve Kasımpaşa taraflarında üç tramvay hattı yapımı, köprüden tramvay geçirmek suretiyle Galata ile Eminönü'nü birleştirme ve buralara omnibüs işletme imtiyazını talep etti. Bu imtiyaz karşılığında, bir süredir temizlenmesi gündemde olan Kasımpaşa deresinin ıslahı için gerekli olan 40.000 lirayı sağlamayı taahhüt ve yeni hatların yapılacağı sokakların düzenlenmesi masrafı olarak da 40.000 lira ödemeyi garanti ediyordu. Ancak, şirketin bu konuda tekel oluşturmasına sıcak bakmayan Şura-yı Devlet bu istekleri kabul etmedi.

Omnibüsün İstanbul şehir içi ulaşımında yeni bir aktör olarak belirmesi, o yıllara kadar şehir içi kara ulaşımını sağlayan arabacı esnafını rahatsız etti. Omnibüslerin işlemeye başlamasıyla arabacı esnafının işinin bozulması üzerine, arabacılar kethüdası, Tramvay Şirketi'nin kupa, fayton, tek ve çift atlı arabalar işlettirdiğini, bunun yıllardır vergilerini zamanında ödeyen arabacı esnafını zarara uğrattığını belirterek omnibüslerin yasaklanması için Şehremaneti'ne başvurdu. Ancak, omnibüsler işlemeye devam etti. Bazı biletçiler yolculara bilet vermeyip parayı cebine indirmekte ve bu durum şirketi zarara uğratmaktaydı. Şirket, biletçilerin yaptığı bu yolsuzluğu önlemek için omnibüs biletlerini ikramiyeli yaptı ve iki ayda bir yapılacak çekilişlerde biletine ikramiye çıkan üç kişiye beş ile yirmi altın lira arasında ikramiye koydu; ayrıca, birçok bilete de çeşitli hediyeler verme kararı aldı.

İstanbul'un bazı sokaklarında omnibüslerin işlemeye başlamasıyla arabaların ödedikleri vergiler yeniden düzenlenerek bir nevi şehir vergisi tarzında yeni tarifeler hazırlandı ve çift atlı arabalardan ayda 1,5 ve tek atlılardan da bir lira alınması kararlaştırıldı. Omnibüslerden dolayı kazançları düşmüş olan arabacı esnafı bu vergilere şiddetle itiraz etti ve Şehremaneti'ni dilekçe yağmuruna tuttu. Dilekçeler arasında araba sahibi bazı kadınların şikâyetleri de vardı. Konu 28 Mayıs 1875'te Şura-yı Devlet'te ele alındı. Bu konu vesilesiyle arabacı esnafının daha önce her yıl çalışma ruhsatı alırken belli bir para ve aylık olarak da cüzi bir vergi ödediğini öğreniyoruz. Şimdi bu yüksek vergiler doğal olarak arabacıları zor duruma düşürdü. Şura-yı Devlet, İstanbul'da işleyen arabaları üç sınıfa bölmüş; birinci sınıfın senelik 15, ikinci sınıfın 3 ve üçüncü sınıfın da 1 lira vergi vermesini kararlaştırmıştı. Tramvay Şirketi'nin arabalarıyla arabacı esnafının Beyoğlu'nda işlettiği arabalar birinci sınıfa dâhildi. Bu sınıflandırma da doğal olarak bazı memnuniyetsizlikler yarattı. Birinci sınıfa ayrılanlar, ikinci veya üçüncü sınıfa sokulmalarını istemekte; Tramvay Şirketi ise arabalarının birinci sınıf kabul edilmesinden ve verginin ağır olmasından yakınmaktaydı. Beyoğlu'nda çalışan yabancı arabacılar da itiraz etmekte ve vergi ödemekten kaçınmaktaydılar. Bunun üzerine yeni bir düzenleme yapıldı ve şirket, yabancı ve esnaf arabalarından iki atlı olanların ayda 75 kuruş ve tek atlı arabaların ise yarım lira vermesi kararlaştırıldı. Ancak, esnafın vergi ödeme ve Şehremaneti'nin de tahsil edememe konusundaki şikâyetleri sonraki dönemlerde de sürdü.

Omnibüs işletmekte olan Tramvay Şirketi ile Şehremaneti'nin de karşılıklı şikâyetleri vardı. Şirket, yolların kötülüğünden, Şehremaneti ise yolları omnibüslerin bozduğundan şikâyetçiydi. Şirket, 1874 Mayıs'ında yollar düzeltilmediği takdirde 1872 yılından beri sürdürdüğü omnibüs seferlerini iptal edeceğini Şehremaneti'ne bildirdi. Şirket seferlere başladığından beri hiçbir iyileştirme yapılmadığından çukur ve çamurdan geçilemeyecek bir duruma gelmiş olan yolların tamiri için 500 bin kuruşa ihtiyaç vardı. Şehremaneti sınırlı bütçesi ile bunu gerçekleştiremeyeceğini belirterek tamiri üstlenmedi. Bunun üzerine 1874 Haziran'ından itibaren İstanbul'un Avrupa yakasında omnibüs seferleri durduruldu. Tramvay Şirketi omnibüs işletmesinden bir hayli zarar etmişti. Yolların tamiri konusundaki anlaşmazlık sürdüğünden 10 Şubat 1876 tarihinde alınan bir kararla omnibüslerin çalışma izinleri kaldırıldı.

Omnibüsler Üsküdar'da

Tramvay Şirketi, Nisan 1873'te Üsküdar tarafında omnibüs işletme amacıyla başvurmuştu. Esasında Üsküdar halkı da öteden beri tramvay veya omnibüs hizmeti getirilmesini istemekteydi. Ayrıca, Tunuslu Mahmud Bin İyad isimli bir girişimci de Ocak 1871'de Üsküdar'da omnibüs çalıştırma izni istemiş ve sözleşmeye göre beş yıl boyunca rüçhan hakkını elinde bulunduran Tramvay Şirketi'nin de bu konuda görüşü alınmıştı. Bu başvuru üzerine Üsküdar'a yönelik plan ve projeleri sorulan Tramvay Şirketi, burada omnibüs işletmek istediklerini bildirmişti. Ancak, şirketin Nisan 1873'te omnibüs işletmek üzere yaptığı talep reddedildi. Hükümet gerek Üsküdar'da gerekse şehrin diğer mahallerinde omnibüs işletme taleplerini reddederken esas itibariyle bu işten yeteri kadar gelir temin etme amacını güdüyordu. İşletme ruhsatını Tramvay Şirketi'ne verip bir tekel yaratmaktansa, işleyecek araba başına ayda iki altın lira vergi ödeyebilecek her işletmeciye ruhsat verilmesi daha uygundu. Mahmud Bin İyad, bunun üzerine Üsküdar'dan Çamlıca ve Kadıköy'e omnibüs işletmek için yeniden izin istedi. Hatta bu amaçla yurt dışına omnibüs arabaları dahi ısmarladı. Bu arada Üsküdar halkı da kendi arasında örgütlenmiş, 30 bin lira sermayeli bir şirket oluşturmuş ve Üsküdar'da omnibüs işletmek için 14 sene

süreyle kendilerine imtiyaz verilmesi amacıyla Şehremaneti'ne başvurmuştu. Başvuruya ekli olan 14 Eylül 1873 tarihli sözleşme ile, Üsküdar civarında omnibüs işletmek üzere 12 kişiden oluşan bir yönetim meydana getirilmişti.

Şirketin idare merkezi Üsküdar olup Galata'da bir şubesi bulunacaktı. Şirket, gerek gördüğü yerlere durak, ahır ile arpa ve saman ambarları inşa edecek ve durakların arsası şirketçe satın alınacaktı. İşletilmesi düşünülen birinci hat, Büyük İskele'den Eski Hamam caddesiyle Doğancılar, İhsaniye ve Çamlıca'yı dolaşarak Karacaahmet'e; ikincisi, Büyük İskele'den Çarşı yolu ve Ahmediye'den yine Karacaahmet'e; üçüncüsü, Büyük iskeleden Bülbülderesi yoluyla İcadiye, Bağlarbaşı, Tophanelioğlu'ndan Kısıklı'ya; dördüncüsü, Büyük İskele'den Beylerbeyi'ne ve oradan Tophanelioğlu'na; beşincisi, Büyük İskeleden Selamsız'a ulaşacaktı. Ayrıca, birinci ve ikinci hatlar merkez alınmak suretiyle Karacaahmet'ten Haydarpaşa ve Kadıköy'e ve yine Karacaahmet'ten Nuhkapısı yoluyla Bağlarbaşı ve Koşuyolu'ndan Haydarpaşa'ya ve üçüncü yol üzerinde bulunan İcadiye'den sağ tarafa saparak Selamsız ve Yenimahalle ve Çinili yoluyla Eskivalide'den ve Bağlarbaşı ve Koşuyolu'ndan Haydarpaşa ve Karacaahmet'e ve bu yollardan çarşı boyundaki çeşme ve Atpazarı'ndan Çavuşderesi nihayetine gidecek ve Çinili yokuşu düzeltildiği takdirde Çavuşderesi'nden Yenimahalle'ye kadar uzanacak hatlar yapılacaktı. Kısıklı yolu da Alemdağı'na kadar gideceği gibi Erenköy demiryolu istasyonundan Kozyatağı yoluyla Kayışdağı'na kadar işleyecekti.

Görüldüğü üzere omnibüs şirketi Anadolu yakasında hemen her yere ulaşacak bir güzergâh belirlemişti. Sözleşmeye göre, şirket belediyeye vergi ödemeyecek; ancak, buna karşılık arabaların geçeceği yolları düzeltecekti. Alınacak ücret kilometre başına kırk parayı geçemeyecekti. Askerler; Üsküdar, Beylerbeyi, Çamlıca ve Haydarpaşa hatları için yirmi para, bunun dışındaki hatlar için yarı ücret ödeyeceklerdi. Şirketin adı Üsküdar Omnibüs Şirketi olup imtiyaz süresi 10 yıldı. Şirketin sözleşme ve şartnamesi 25 Eylül 1873 tarihli irade ile onaylandı ve böylece Üsküdar'da omnibüsler çalışmaya başladı. Avrupa yakasındaki omnibüslerde rastlanan şikâyetlerin benzeri kısa süre içinde burada da ortaya çıktı. Nitekim, *Basiret*'in 3 Temmuz 1874 tarihli sayısında omnibüs arabalarının bozuk yollarda çıkardığı tozun çevreye ve içindeki yolculara verdiği

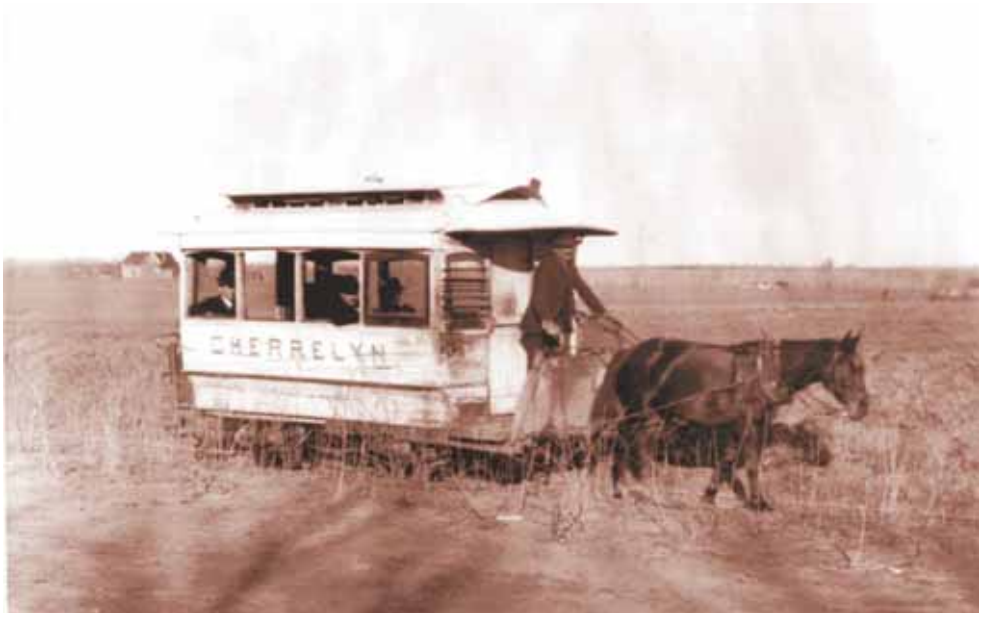


Yaralı askerleri taşıyan atlı tramvay

rahatsızlık söz konusu edilmektedir. Omnibüsler her şeye rağmen 1870'lerin ortasına kadar seferlerine devam etti. Hatta, 12 Kasım 1875 tarihli bir yazıda omnibüslerin Boğaz'ın Anadolu yakasında da çalıştırılması talep ve Şirket-i Hayriye'nin Üsküdar'dan öteye vapur çalıştırmakta keyfi davrandığından şikâyet edilir. Eğer Üsküdar Şirketi Boğaziçi'nde omnibüs işletirse Üsküdar'a kadar vapurla gelecek yolcular burada Şirket-i Hayriye'nin keyfini beklemeden omnibüslerle istedikleri yere ulaşabilirlerdi.

Atlı Tramvaylar İstanbul'da

Atlı tramvaylar, 1852'de Amerika'da (Brodway), 1855'te Fransa'da (Paris), 1860'da İngiltere'de (Birkenhead), 1862'de Cenevre ve Londra'da, 1863'te Kopenhag ve Peşte'de, 1865'te Berlin ve Viyana'da, 1866'da La Haye'de ve 1869'da da Brüksel ve Liverpool'da kullanılmaya başlandı. Başlangıçta kısa mesafelerde işleyen atlı tramvaylar zamanla şehir içlerine yaygınlaşmıştı. Dönemin şartlarına göre modern bir ulaşım aracı olması ve şehir içi yolcu taşımacılığına önemli kolaylıklar getirmesi sebebi ile tramvay Osmanlı Devleti'nde de ilgi gördü. Galata ve Beyoğlu gibi merkezlerde iş ve eğlence yerleri



1900'lerde atlı tramvay (Library Of Congress, Digital ID: cph 3a44708 //hdl.loc.gov/loc.pnp/cph.3a44708)

çoğalmış, Boğazın her iki yakasında Avrupa tarzı binalar, köşkler, sayfiye yerleri ile gazinolar yapılmış ve insanlar buralara rahatlıkla gidip gelme ihtiyacını duymaya başlamışlardı. Bu ihtiyacın giderilmesi ise, yeni ve modern ulaşım araçlarını gerektiriyordu. Avrupa'da ortaya çıkışından kısa sayılabilecek bir süre sonra, demiryolu ve tramvay Osmanlı ülkesine de girdi.

İstanbul'da tramvay inşaatı, Kostantin Karapano Efendi'ye verilen imtiyaz neticesinde gerçekleşti. Karapano Efendi bu konudaki teklifini 1869 Ağustos'unda Bâbıâli'ye iletti. Buna göre, Galata'dan Ortaköy'e, Eminönü'nden Aksaray'a ve ayrıca Aksaray'dan çeşitli kollarla Topkapı ve Yedikule'ye doğru atlı tramvay işletecekti. 20 Ağustos 1869 tarihinde imtiyazı onaylandı ve 30 Ağustos'ta da sözleşmesi yapıldı.

Karapano Efendi kuracağı şirket vasıtasıyla, zarar ve ziyanı kendine ait olmak üzere; birincisi, Azapkapı'dan başlayarak Galata, Tophane, Beşiktaş ve Ortaköy'e; ikincisi, Eminönü'nden başlayıp Bâbıâli ve Soğukçeşme'den geçerek Divanyolu Caddesi ile Aksaray'da Yusufpaşa çeşmesine; üçüncüsü, Aksaray'da ikinci hattan ayrılarak Samatya ve Yedikule'ye ve dördüncüsü de Aksaray'dan

Topkapı'ya ulaşan dört hat inşa edecekti. Karapano Efendi, 18 Şubat 1870'te İstanbul Tramvay Şirketi'ni kurdu (1881'den sonra Dersaadet Tramvay Şirketi olarak anılacaktır). Kuruluş sermayesi 400 bin lira idi. 1870 Mart'ında şirketin hazırladığı tramvay hattı haritaları ve istimlâk planları onaylandı; Nisan'da ise Galata'da Arapçarşısı ve Çeşmemeydanı arasındaki sokakta yolların düzenlenmesi çalışmalarına başlandı.

Sözleşmeye göre, yol düzenleme masrafları hükümete ait olup haritaların tesliminden itibaren altı ay içinde yolların hazır olması gerekiyordu. Hükümet, 5 milyon 800 bin kuruş harcayarak yolları düzenleyip şirkete teslim etti. Azapkapı-Beşiktaş hattının çalışmaları 1871 Haziran'ında tamamlanarak deneme seferlerine geçildi. Hat boyunca Karaköy, Kabataş ve Beşiktaş'ta olmak üzere üç durak ve bekleme salonu inşa edildi. Tramvay, durakların dışında durmayacaktı. Yol tek hat olduğundan, aksi yönden gelen tramvayların karşılaşacağı yedi korozman noktası yapıldı. Viyana'da inşa edilen vagonları özel olarak yetiştirilmiş katana adlı Macar atları çekmekteydi. Azapkapı-Beşiktaş hattı 31 Temmuz 1871'de Şurayı Devlet Reisi Kamil Paşa, Hüseyin Avni Paşa, Ethem Paşa, devlet ileri gelenleri ve yabancı ülke elçilerinin katıldığı büyük bir törenle açıldı.

Böylece İstanbul'un ilk atlı tramvayı hizmete girmiş oldu. İlk tramvay sabahleyin 6.30'da Beşiktaş'tan ve son tramvay ise akşam 7.20'de Azapkapı'dan kalkacak; her iki yönde yirmi dakikada bir sefer yapılacaktı. Ücretler diğer taşıma araçlarında olduğu gibi mevkie göreydi. Tramvay hizmete girdiği andan itibaren büyük bir rağbet gördü. Zira, diğer nakil vasıtalarına göre nispeten daha ucuzdu. İlgi o kadar çoktu ki, Azapkapı-Beşiktaş arasında çalışan tramvay arabaları yetersiz kalıyordu. Özellikle Tophane veya Kabataş'a gelindiğinde, vagonlarda yer bulmak mümkün değildi. Yapımı devam eden Eminönü-Aksaray hattı da Ekim 1871'de tamamlanıp deneme seferlerinin ardından 14 Kasım 1871'de hizmete girdi. Her 10 dakikada bir hareket edecek olan tramvay, Eminönü, Sirkeci, Bâbıâli, Sultanahmet, Sultan Mahmud Türbesi, Beyazıt, Laleli ve Aksaray olmak üzere sekiz durak arasında çalışmaktaydı.

1871 yılı içinde hizmete açılan hatlardan Galata-Beşiktaş arasında 5 ayda 721.957; Eminönü-Aksaray hattında ise 42 günde 154.364 yolcu taşındı.



Atlı tramvay ve at arabaları İstanbul sokaklarında

5 Şubat 1872 tarihinde Beşiktaş-Ortaköy; 14 Ağustos 1872'de Aksaray-Yedikule ve 14 Ocak 1873 tarihinde de Aksaray-Topkapı hatları hizmete girdi. Böylece Karapano Efendi'nin yapımını üstlendiği İstanbul'un ilk atlı tramvay hatları tamamlanmış oldu. Azapkapı-Ortaköy, 6.040; Eminönü-Aksaray, 3.730; Aksaray-Yedikule, 3.600 ve Aksaray-Topkapı hattı da 2.600 metre uzunluğundaydı. Dört hattın inşası için toplam 13.785.254 kuruş masraf yapılmış; çalışmalar planlanan süreden sekiz ay önce bitirilmişti. Bu neticenin alınmasında şüphesiz, tramvayın işlemeye başladığı ilk andan itibaren iyi gelir getirmesi önemli rol oynamıştı. Hatları ne kadar erken bitirirse gelirinin o kadar artacağını düşünen tramvay şirketi bu konuda acele etmişti.

Halk tramvaya rağbet göstermiş olmakla beraber zaman zaman şikâyetçi olmuyor da değildi. Mesela Beşiktaş-Ortaköy arasında tasarruf amacıyla iki vagonun birbirine bağlanması doğal olarak aracın hızını düşürmekte ve sefer sayısını azaltmaktaydı. Vatmanların Beşiktaş'ta her akşam günlük hesaplarını görmeleri, yolcuların uzun süre beklemelerine sebep olmaktaydı. Hatta, bir gün yolcular vagon dolu olduğu halde tam 45 dakika vatmanın hesap görmesini beklemişlerdi. Bir şikâyet konusu da vagonlara yeteri kadar at bağlanmamasıydı. Özellikle yolcu sayısının fazla olduğu veya yağmurun rayları kayganlaştığı durumlarda tek at vagonları çekmekte zorlanıyor; yokuşlarda ise, ata takviye gerekiyordu. Şirket bunun için, yokuş başlarında küçük ahırlarla at istasyonları kurmuştu. Ahırlarda görevli seyis, tramvay yokuş başına geldiğinde yedek atı vagona koşup tramvayı düzlüğe çıkarırdı. Yolcular karşılıklı iki peykenin üzerinde oturur; vagonun ön tarafında kadınlar için kapısı kumaşla örtülü bir bölme bulunurdu. Geliş gidişlerde tramvayın yol üzerindeki insanlara çarpmasını önlemek için şirket vardacılar kullanırdı. Bunlar bir yandan ellerindeki boruyu öttürür, diğer yandan "varda" diye bağırarak arabanın önü sıra koşar, kalabalığı dağıtır, böylece meydana gelebilecek her hangi bir kazayı engellemeye çalışırlardı.

Tramvayın İstanbul şehir içi ulaşımında yerini alması ve giderek rağbet görmesi, Boğaziçi'nde yolcu taşıyan Şirket-i Hayriye'yi etkiledi. Kabataş, Beşiktaş ve Ortaköy arasında yolcusunu tramvaya kaptırdığını gören Şirket-i Hayriye, acilen Ortaköy hattında kullanmak üzere İngiltere'ye altı yeni vapur ısmarladığı gibi, ücretlerde de indirime gideceğini duyurdu. Bu rekabetten

etkilenen Eminönü'deki arabacılar da, yolcularını kaybetmemek için ücretlerini indirmişlerdi.

İstanbulluların hayatında yeni ve aynı zamanda yabancı bir ulaşım aracı olarak yerini alan bu taşıtın hizmete girmesiyle beraber kazalar da görülmeye başlanmıştı. Tramvay Şirketi her ne kadar vardacılar istihdam etse de, yine de zaman zaman kazalar meydana gelmekteydi. Nitekim, 26 Ağustos 1871 tarihinde Karaköy durağı yakınlarındaki kazada Simeon isimli bir Hırvat aracın altında kalarak can verdi. Ölümle neticelenen diğer bir kaza da, Beşiktaş-Ortaköy hattında meydana geldi. Tramvay, Çırağan Sarayı önünden geçerken küçük bir zenci çocuğu tramvaya binmek için yanlış adım atıp rayların üzerine düşmüş ve vücudu ikiye bölünerek feci bir şekilde ölmüştü. Davutpaşa'da meydana gelen bir başka ölümlü kaza neticesi ise mahalle sakinleri tramvayı yoldan alıkoymuş, ancak güvenlik güçlerinin müdahalesi ile insanlar sakinleştirilebilmişti. Ölümle neticelenen bu kazaların dışında, zaman zaman yaralanmayla biten kazalar da oluyordu.

Tramvaylar Ortaköy'e çalışmaya başlayınca Üsküdar, Kuruçeşme ve Arnavutköy sakinleri de harekete geçerek tramvay talebinde bulundular. Üsküdar ahalisi üzerinde çok sayıda imzanın bulunduğu 28 Ağustos 1872 tarihli bir dilekçe ile hükümete başvurur: "Padişahımız Efendimiz sayesinde inşa ettirilmekte olan tramvay arabaları münasebetiyle İstanbul halkı geliş gidişlerinde envai rahatlık ve kolaylığa kavuşmuş bulundukları halde Üsküdar'ın Müslim ve Gayrimüslim halkı henüz bu nimete nail olamamıştır. Bir taraf ahalisinin rahata kavuşup da diğer tarafın bu nimetten mahrumiyetine kimsenin gönlü razı olmasa gerektir. Bu bakımdan, lütfen ve merhameten, Üsküdar iskelesinden Çamlıca'ya kadar bir tramvay hattının inşası için gereğinin yapılmasını istemekteyiz".

Bu talep Şehremaneti meclisinde görüşüldü. Zaten Tramvay Şirketi'yle yapılan sözleşme gereği imtiyaz tarihinden itibaren beş yıl içinde İstanbul'un Anadolu yakasına da tramvay yapmak için şirkete rüçhan hakkı verilmişti. Bu sürenin dolmasına daha 2 yıl vardı ve yetkililer bu sürenin tamamlanması gerektiğini Üsküdarlılara bildirdi. Tramvay Şirketi eğer isterse bu süre zarfında Üsküdar'da tramvay inşa edebilirdi. Fakat geçen zaman içinde şirketin



Atlı tramvay

Üsküdar'a tramvay getirme konusunda bir faaliyeti olmadı. Çünkü Avrupa yakasında yapılması gereken birçok hat vardı.

Atlı tramvayın kara ulaşımına getirdiği kolaylıktan faydalanmak isteyen diğer bir kesim de Kuruçeşme ve Arnavutköy ahalisiydi. Bu semtlerin halkı Dâhiliye Nezareti'ne verdikleri bir dilekçeyle, Ortaköy'e kadar gelmiş olan tramvayın semtlerine uzatılmasını istedi. Dilekçede, 25 sene öncesine kadar Boğaziçi'ndeki güzel havadan sadece yaz mevsimlerinde faydalanılabildiği halde, Şirket-i Hayriye vapurlarının ve tramvayın Ortaköy'e kadar işlemesinden sonra Boğaziçi'nin kışın bile bir gezinti mahalli olduğu söz konusu ediliyordu. Kuruçeşme ve Arnavutköy'e uğrayan Şirket-i Hayriye vapurları özellikle fırtınalı ve sisli havalarda işleyemiyor veya gecikmeli olarak çalışıyorlardı. Kuruçeşme ve Arnavutköy halkı, bu sıkıntıların aşılması amacıyla atlı tramvayın semtlerine uzatılmasını istemekteydi. Bu talep Tramvay Şirketi'ne iletildiği halde hattın uzatılması o dönemde gerçekleşmedi.

Atlı tramvay uzun yıllar İstanbullulara hizmet verdi. 28 Temmuz 1881'de Tramvay Şirketi'yle yapılan yeni sözleşme ile şirketin adı "Dersaadet Tramvay

Şirketi" oldu ve imtiyazı 36,5 sene uzatılarak üç yeni hattın daha yapımı kararlaştırıldı. Bunlardan sadece Galata-Şişli hattı gerçekleştirilebildi. Böylece atlı tramvay Beyoğlu'na da işlemeye başladı. 1883 yılında açılan bu hat Yüksekkaldırım'ın başından hareketle Voyvoda Sokağı, Şişhane, 6. Belediye Dairesi, Tepebaşı Kabristan Sokağı, İngiliz Konsolosluğu (Galatasaray), Cadde-i Kebir (İstiklâl Caddesi), Taksim, Pangaltı, Şişli istikametini takip etmekteydi. Beyoğlu'nun eğlence hayatı tramvayla birlikte daha da hareketlendi. 1900 yılında Tramvay Şirketi'yle o yılların gözde eğlence mekânı olan Taksim Bahçesi arasında yapılan anlaşma ile Şişli-Taksim ve 6. Daire-Taksim hatları yolcularının biletlerini göstererek bahçeye bedava girebilmesine imkân tanındı.

Banliyö Trenleri

İstanbul'da şehir içi yolcu taşımacılığının bir başka unsuru da trenlerdi. Rumeli Demiryolları adı verilen ve İstanbul'u Balkanlarla Avrupa'ya bağlayan hattın şehir içinden geçen kısımları banliyö hattı olarak kullanılmıştı. Rumeli Demiryolları sözleşmesi 17 Nisan 1869 tarihinde Baron Hirsch'le yapılmış; imtiyaz fermanı 7 Ekim 1869'da çıkmış ve 4 Haziran 1870 tarihinde İstanbul-Edirne hattının yapım çalışmalarına başlanmıştı. Yapımı tamamlanan 15 km uzunluğundaki Yedikule-Küçükçekmece kısmı, 4 Ocak 1871'de kalabalık bir davetli topluluğunun katılımıyla gerçekleşen bir törenle açılmıştı. Resmi açılışın ertesi gününden itibaren yolcu taşımacılığı başlamıştı. Tarifeye göre günde karşılıklı beş sefer yapılmaktaydı. İstasyonlar sırasıyla Yedikule-Bakırköy-Yeşilköy-Küçükçekmece şeklindeydi. İlk defa gördüğü ve binme fırsatı bulduğu trene büyük ilgi gösteren İstanbul halkı Marmara Denizi kıyısında ev almaya ve trenle işine gidip gelmeye başlamış; böylece yeni yaşama biçim ve tüketim kalıpları ortaya çıkmıştı. Fakat bir süre sonra ilk istasyon olan Yedikule'nin şehir merkezine olan uzaklığından şikâyete başlanmış ve bu mesafeyi yürümek zorunda kalan yolcular hattın Sirkeci'ye kadar uzamasını talep etmişlerdi. Fakat bunun için demiryolunun Topkapı Sarayı bahçesinden geçmesi gerekiyordu.

Demiryolunun Saray bahçesinden geçme ihtimali kamuoyunda yoğun bir tartışma başlattı. Muhafazakârlar, yabancı bir şirketin saray bahçesinden tren ge-

çirmesini yadırgayıp projeye karşı çıkmakta; konuya çevre açısından yaklaşanlar, Sarayburnu gibi eşsiz bir güzelliğin bozulmasını doğru bulmamakta; demiryolunun şehri gürültü ve dumana boğacağını iddia etmekte ve inşaat çalışmalarının güzergâh üzerindeki birçok tarihi esere zarar vereceğini belirtmekteydi. Konuya ticari açıdan bakan Tramvay Şirketi de, Yedikule ile Sirkeci arasında yapılacak bir demiryolunun kendi yolcularını ve dolayısıyla gelirlerini azaltacağı düşüncesinden hareketle hattın Sirkeci'ye uzatılmasına karşı çıkmaktaydı. Tartışmalar bu şekilde uzayıp gitti. Demiryolu yapımını baştan beri destekleyen Sadrazam Âli Paşa, bir komisyon toplayarak meseleyi görüştü. Özellikle Mütercim Rüştü Paşa ile eski Serasker Rıza Paşa'nın hattın Sirkeci'ye uzatılmasına yaptıkları şiddetli muhalefet yüzünden komisyondan bir karar çıkmaması üzerine konu, bahçenin asıl sahibi olarak nitelendirilen Sultan Abdülaziz'e götürüldü.

Sultan Abdülaziz, demiryolunun saray bahçesinden geçmesine izin vermenin ötesinde *"memleketime demiryolu yapılsın da isterse sırtımdan geçsin, razıyım"* demek suretiyle bu tartışmalara son noktayı koydu. Bunun üzerine yapımına başlanan Sirkeci-Yedikule hattı 21 Temmuz 1872 tarihinde hizmete girdi. Bu tarihten itibaren tren Sirkeci'den Küçükçekmece'ye kadar gidip gelmeye başladı. Demiryolu şirketi Sirkeci'de yeni bir gar yapmak yerine o bölgede bulunan beş-altı evi istasyon olarak kullandı. Hâlihazırda Sirkeci'de bulunan gar daha sonra, 1890 yılında yapıldı. Bu arada Anadolu yakasında 1871 Ağustosunda yapımına başlanan Haydarpaşa-İzmit Demiryolu 1873 Ağustos'unda tamamlandı. Bu şekilde İstanbul'un Anadolu yakası da banliyö trenine kavuşmuş oldu ve trenler düzenli olarak Haydarpaşa-Pendik arasında sefer yapmaya başladı. İstanbullular hayatlarına giren tramvay ve demiryolunu benimsedi ve bu yeni araçlar sayesinde ulaşım kolaylaştığı gibi ucuzlayıp hızlandı. Dolayısıyla insanlar daha çok seyahat etme imkânı buldular.

Dünyanın İkinci Metrosu Olan Tünel İstanbul'da

Henri Gavand adlı bir Fransız mühendis 1867'de turistik bir gezi için geldiği İstanbul'da, Galata ile Beyoğlu arasında çok sayıda insanın gidip geldiğini gözlemledi. Gerçekten de o dönemde Galata önemli bir mali ve ticari merkez ve Beyoğlu da hareketli ve cazip bir eğlence yeriydi. İnsanlar Galata'dan Beyoğlu'na çıkmak

veya Beyoğlu'dan Galata'ya inmek istediklerinde bu iki merkezi birbirine bağlayan çok dik, bakımsız ve yorucu bir yol olan Yüksekkaldırım'dan geçmek mecburiyetindeydi. Gavand'a göre bu iki merkez arasında günde ortalama 40.000 kişi gidip gelmekte olup Yüksekkaldırım bu yoğunluğu taşıyamamaktaydı. %24 eğimli olan Yüksekkaldırım caddesinin genişliği 4 ilâ 6 metre arasında değişmekte ve yaya trafiği güç ve yorucu olmaktaydı. İnsanları bu yokuşu inip çıkmaktan kurtaracak bir yöntem arayan Gavand, Galata ile Beyoğlu'nu yer altından yapılacak bir demiryolu (Tünel) ile birleştirmeyi ve böylece insan ve eşya naklini kolaylaştırmayı sağlayacak bir projeyi gündeme getirdi. Bu proje, halka önemli kolaylıklar getireceği gibi, kendisi de bu sayede kazanç elde edecekti.

Bu düşüncesini hayata geçirmek amacıyla Bâbıâli'ye başvuran Gavand, Galata ile Beyoğlu arasında inşa edeceği bir tünelle bu iki merkezi birbirine bağlamayı, tünel içine ray döşeyip sabit bir buharlı makinenin halatlar vasıtasıyla çekeceği vagonlarla yolcu ve eşya taşımayı taahhüt etti. Tünel'in Galata girişine yapılacak istasyon Yenicami Sokağında Karaköy Köprüsü'ne mümkün olan en yakın noktada kurulacak; Beyoğlu istasyonu ise Galata Mevlevihanesi karşısında, Teke kabristanı yanında yapılacak ve tünel 42 yıl işletildikten sonra devlete bırakılacaktı. Gavand'ın bu proje için devletten hiçbir talebi yoktu; yani tam anlamıyla bir yap-işlet-devret modeli önermekteydi. Neticede 10 Haziran 1869 tarihli fermanla imtiyaz Gavand'a verildi.

Henri Gavand, hemen işe girişti; ancak, Fransa'dan yeterli maddi destek sağlayamadı. Bunun üzerine bir İngiliz şirketi oluşturarak ve sermayeyi bu şekilde temin ederek çalışmaları başlattı. İstimlâkten kaynaklanan pek çok sorunu aştıktan sonra 1874 yılı sonunda Tünel'i hizmete sokacak konuma getirdi. Kasım ve Aralık aylarında deneme seferleri yapıldı. İngiliz şirketi bu arada Gavand'ı devreden çıkartarak Tünel'in tek hâkimi konumuna geldi. Tünel'in açılışı 17 Ocak 1875 tarihinde büyük bir törenle yapıldı. Fakat projenin mimarı olan ve şirket tarafından dışlanıp gücendirilen Gavand bu törende yer almadı. Tren, birinci ve ikinci mevki olarak düzenlenip ışıklandırılmış olan iki vagondan oluşuyordu. Ön vagonda hayvan, eşya ve arabalara tahsis edilmiş bir platform mevcuttu. Törenin ertesi gününden itibaren Tünel yolcu trafiğine açıldı ve 18-31 Ocak arasındaki 14 günde 75.000; Şubatta 111.000, Ni-



Dünyanın ikinci metrosu olan tünel İstanbul'da

san'da ise 127.000 yolcu taşıdı. Şirket, fiyatlarda indirim yapınca Haziran'da yolcu sayısı 225.000'e yükseldi.

İstanbul'un iki önemli merkezi olan Galata ve Beyoğlu'nu birbirine bağlayan Tünel, dünyanın ikinci metrosuydu. Boyu 555,8, çapı 6,7, yüksekliği 4,9 ve Tünel'in içinden geçen demiryolunun uzunluğu ise 626 metredir. Çift hat olarak yapılmış olan demiryolunun profili düz değildir. Galata tarafının başlangıcında hafif bir rampa vardır. Bunun nedeni vagonların daha sonraki yokuşu aşabilmeleri için yeterli hızı kazanmalarını sağlamak olup trenler yol değiştirmeden aynı hat üzerinde gidip geldikleri için çarpışma ihtimalleri yoktur. Tünelde olabilecek tek kaza çeşidi, kablo kopmasıdır. Bunun için de çift fren sistemi uygulanan vagonlar Beyoğlu'nda bulunan sabit buharlı bir makine tarafından hareket ettirilmektedir. Tünel, toplam 4.125.554 franka mal oldu.

Elektrikli Tramvaylar

Hükümet, 1912 Balkan Savaşı'nda asker ve mühimmat taşımakta kullanmak amacıyla Tramvay Şirketi'nin elindeki atlara el koydu. Bunun anlamı bir daha



Elektrikli tramvaylar İstanbul'da

İstanbul caddelerinde atlı tramvayların görülmeyeceğiydi. Tramvay Şirketi ile yapılan 19 Ocak 1911 tarihli sözleşme gereğince İstanbul'da artık elektrikli tramvaylar işleyecekti. Böylece köprüden de geçecek olan tramvaylar aracılığıyla Eminönü'yle Galata'nın doğrudan bağlantısı kurulacağı gibi, Eminönü'nden kalkan bir tramvay Ortaköy, Bebek, Beyoğlu, Şişli gibi değişik semtlere doğrudan ulaşabilecekti. Beyazıt ve Aksaray yönüne giden tramvayların da ilk durağı olan Eminönü, bu şekilde bir nevi raylı sistem ulaşımının merkezi



konumuna geliyordu. Elektrikli tramvaylar 25 Ocak 1914'te köprü üzerinde yapılan bir törenle hizmete girdi. Törende konuşan Şehremini Vekili Bedri Bey, "artık yokuşlarda değiştirilen atlar, nefir çalarak koşan vardacılar, sürücülerin kırbaç şıkırtıları tarihe karışıyor. Bugünden itibaren asri, güzel tramvaylara kavuşuyoruz" demişti. Karaköy'den Eminönü'ne geçmek için hareket eden bu ilk tramvay sadece elektriğe duyulan hasreti bitirmekle kalmamış, köprü ile tramvayı da ilk kez buluşturmuştu. Halk, yürüyüş süratinde giden



Şişli-Taksim tramvay hattı

tramvayın yanında yürüyerek köprüyü geçmiş ve büyük bir coşku içinde adeta tramvaya kortej yapmıştı.

1914 yılı başında Silahtarağa Elektrik Fabrikası'nın işlemeye başlamasıyla diğer tramvay hatları da peyderpey çalışmaya başladı. Yeni inşa edilen elektrikli tramvayların işleyeceği hatlar ve numaraları şöyleydi: 10 numara, Tünel-Şişli (Tünel-Taksim-Şişli); 11, Tünel-Tatavla (Tünel- Taksim-Tatavla); 12, Fatih-Harbiye (Fatih-Beyazıt-Ayasofya-Sirkeci-Yeni Köprü- Taksim-Harbiye); 14, Tünel-Maçka (Tünel-Taksim-Maçka); 15, Taksim-Sirkeci (Taksim-Yeni Köprü-Sirkeci); 22, Eminönü-Bebek (Eminönü-Dolmabahçe-Ortaköy-Arnavutköy-Bebek); 23, Aksaray-Ortaköy (Aksaray- Beyazıt-Ayasofya-Sirkeci-Yeni Köprü- Dolmabahçe- Beşiktaş- Ortaköy); 32, Eminönü- Topkapı (Eminönü-Sirkeci, Ayasofya-Beyazıt-Aksaray-Topkapı); 33, Eminönü- Yedikule (Eminönü- Sirkeci, Ayasofya-Beyazıt-Aksaray-Samatya-Yedikule); 34, Beşiktaş-Fatih (Beşiktaş-Ortaköy- Dolmabahçe- Yeni Köprü- Sirkeci- Ayasofya- Beyazıt- Şehzadebaşı- Fatih); 35, Topkapı-Beyazıt (Topkapı- Aksaray- Beyazıt); 36, Yedikule- Beyazıt (Yedikule- Samatya- Aksaray- Beyazıt).



Elektrikli tramvaylar atlı olanlara göre daha süratli olduğu için halk alışıncaya kadar pek çok kaza meydana geldi. Şişli-Tünel hattında sadece Ocak ayında 9 kaza meydana gelmesi bunun bir göstergesi sayılabilir. Bu kazalar bazen yaralanma ve çoğu kere de maddi hasarla sonuçlanabiliyordu. Ocak 1914 sonrasında açılan yeni hatlar Beyoğlu'nun tramvay trafiğini daha da arttırdı. Beyazıt ve Sirkeci'den Maçka'ya, Aksaray ve Fatih'ten Harbiye'ye, Tünel'den Şişli'ye, Sirkeci'den Mecidiyeköy'e, Eminönü'nden Kurtuluş'a giden tramvaylar, İstanbul'un eğlence, moda ve alışveriş merkezi olan Beyoğlu'nun içinden, İstiklâl Caddesi'nden geçerlerdi. Kravat takmayanların giremediği İstiklâl Caddesi'nin, üzerinde dolaşan insanları gibi ışıl ışıl, pırıl pırıl olduğu o günlerde, renk renk, sıra sıra, tekli ya da çiftli tramvaylar o pırıltılar içine apayrı bir güzellik katar; adeta yürüyen bir kent mobilyası edasıyla çan çan sesleri içinde Beyoğlu'nu geçerlerdi.

Atlı tramvaylarda olduğu gibi, elektrikli tramvaylarda da yolcuların en çok şikâyet ettiği konu tramvaylardaki izdihamdı. Bu şikâyetler sık sık gazete sayfalarına yansırdı. Meselâ, 1918'de *Âti* gazetesinin bir okuyucusu tramvaylardaki kalabalık ve sıkışıklıktan şikâyet edip çözüm olarak biletlere zam yapılmasını önerir: "Tramvaylarda izdiham pek fena bir şey. Pisliklerin yayılmasına yol açıyor.

Halkımız da yaya yürümemeye alıştı. Küçücük bir yol için tramvaya biniyor. Binaenaleyh halkın kısa mesafelerde tramvaya binmelerini men için tramvay biletleri ücretine zam yapmalı. Fakat zam sözünden ürkmeyiniz. Yapılacak zamdan elde edilecek gelir sadece Sıhhiye Müdüriyet-i Umumiyesi'ne bırakılmalı. Böylece bulaşıcı hastalıklara karşı yapılan mücadeleye kaynak yaratılmış olur. Hem de halk ücretler pahalı olduğu için kısa mesafelerde tramvaya binmez ve izdiham azalır. Bu iki şey de genel sağlığa hizmet edecektir". Diğer bir yakınma konusu da Ramazan'da gece seferlerinin yapılmamasıydı. İnsanlar gazetelere gönderdikleri mektuplarla Tramvay Şirketi'nin bu tavrını eleştirmekteydi.

Gazetenin ele aldığı bir konu da kadınların tramvaylarda seyahati meselesiydi. Tramvaylarda kadınlarla erkekler ayrı yerlerde seyahat etmeleri gerektiği hâlde şirket bazen kadın yolcuların azlığını gerekçe göstererek erkekleri kadınlar tarafına almaktaydı. *Âti* gazetesi bu durumu gündeme getirerek eleştirir: "Kadınlarımızdan, son zamanlarda tramvaylarda vatmanların yanına kadınların bindirilmesinden şikâyet eden birçok mektup alıyoruz. Vatmanların kadınlara pek ziyada kötü muamele ettikleri ve hatta bazen edepsizce tecavüzlerde bulundukları çeşitli örneklerle ortaya konuyor. Bunlardan bir tanesini, vatmanların ne kadar edepsiz surette Müslüman kadınlara hakarette bulunduklarına örnek olmak üzere aşağıda yayınlıyoruz: 'geçenlerde karımla beraber Eminönü'nden Fatih'e gitmek üzere tramvaya bindik. Karım tramvaydaki izdihamdan dolayı vatmanın yanında durmaya mecbur oldu. Tramvay Sultanahmet'e geldiği zaman karımın tramvaydan indiğini gördüm. Hemen ben de atlayarak burada niçin indiğini sordum. Cevaben, vatman tarafından yapılan ve bu satırlarda zikri mümkün olmayacak kadar ağır bir azarlamadan söz etti. Hanımlarımıza karşı daima vaki olan bu gibi saldırı ve azarlamalar engellenemez mi? Mesela kadınları arabaların arka tarafına geçirmek kabil değil mi? Buna bir nihayet verilmesi için neşriyatta bulunmanızı rica ederim'. Bütün bu şikâyetlerden çıkan sonuç: Kadınların vatmanlar yanındaki yeri arabaların arka tarafına nakledilmelidir. Kadınlar arabaların arka tarafına, erkekler ön tarafına nakledilirse her türlü münasebetsiz haller men edilmiş olur".

Tramvaylar hakkında genellikle şikâyetler yoğun olduğu halde, bazen de tramvay çalışanlarını anlamaya ve onların hakkını vermeye yönelik yazılar da

çıkıyordu. Böyle bir yazıda tramvay çalışanları için şunlar yazılmıştı: "Tramvay vatmanları, özellikle kondüktörleri şayan-ı merhamet ve ekseriyetle namuslu, himayeye muhtaç insanlardır. Şafaktan evvel uyanırlar, gece yarısına yakın bir zamana kadar, ayak üstünde, kalabalık arasında, bazen de tahriklere hedef olarak vazifelerini ifa ederler. Yahut etmek isterler. Bunların maaşı cüzidir. Hayat kendileri için bir eziyet silsilesinden ibarettir. Özellikle yeni kondüktörler henüz çocuktur. Bunlar biyolojik ihtiyaçlar içinde kıvranırlar. Vücutları layıkıyla gelişemez. Buna bir de halk ile tam manasıyla, temastan hâsıl olmuş pisliği, kirliliği, tozları, mikropları da ilave ediniz. Bunlar yıkanmaya ne fırsat bulurlar ne de imkân. Sabun pek pahalı, su yok, hele sıcak su zümrüdü anka kuşu gibi bir şey. Şu mübarek şirket vatmanlara, kondüktörlere sevabına her ay yarım kalıp sabun verse acaba bütçesi pek çok zarar görür mü? Bir de diğer bir temennimiz var. Hatların başında bu zavallılar için alelacele bir banyo hazırlansa, beş altı tanesine bir soba, bir duş sifonu kâfi gelir. Bu suretle birçok vatmanın belki hayatı kurtulmuş olur. Böyle birkaç banyo ihdası büyük külfetler gerektirmez. En fazla bin beş yüz lira ile bu yapılır. Şirket müstahdemlerine bu kadar hizmet etmezse memlekete olan alakadarlığı ispat edilebilir mi?"

Birinci Dünya Savaşı süresince (1914-1918) tramvay seferleri aksamalarla da olsa devam etti. Seferleri aksatan en önemli problem kömür sıkıntısı dolayısıyla elektrik temininde çekilen güçlüktü. Bunun yanında savaş dolayısı ile uluslararası ulaşım yollarında gidiş gelişlerin sekteye uğraması, ticaret gemilerinin çalışmakta güçlük çekmeleri gibi sebepler, tramvaylar için yurt dışından gelecek malzemelerin İstanbul'a ulaşmasını engellemekteydi. Meselâ savaştan önce Almanya'ya sipariş edilen vagonların bir kısmı hâlâ getirilememişti. Bu gibi durumlarda yolcusu az olan hatlarda seferlere ara verilmekte ve buralardaki vagon ve diğer teçhizat yoğun hatlara aktarılmaktaydı. Örneğin Kocamustafapaşa ve Yedikule tramvaylarının seferlerine böyle durumlarda ara verilirdi. Bazı hatlarda da durak sayısı azaltılarak yolcu izdihamı önlenmeye çalışılırdı. Mesela Kabataş-Karaköy arasındaki Fındıklı durağı kaldırılmış, tramvaylar sadece Meclis-i Mebusan durağında yolcu alıp indirmeye başlamıştı. Zaman zaman da tramvay çalışma saatleri azaltıldı. Ancak, Mondros Mütarekesi'nden sonra savaşın sona ermesi ve bir takım malların kolay temin edilebilir hale gelmesi ile tramvay seferleri de giderek düzene girdi.

IV. BÖLÜM



Buharlı otomobil (Servet-i Fünûn, nr. 115, 25 Mayıs 1893, s. 169)

Fatih GÜRCAN

DÜNYADA OTOMOBİL TARİHİNİN BAŞLANGICI

Otomobil Fikrinin Kökenleri

İnsanoğlunun tarihteki en büyük icatlarından biri, tekerleğin bulunmasıdır. Bu buluş, ilk kez Sümerler'in Uruk'taki çizimlerinde resmedilmiş ve Mezopotamya'dan tüm dünyaya yayılmıştır. Tekerleğin icat edilmesi el arabası, kağnı, at arabası gibi basit makinelerin geliştirilmesine imkân vermişti.

Sanayi inkılâbı öncesi dönemde bir taşıma aracı olarak, at arabası özellikle Batı toplumlarında yaygın olarak kullanılmaktaydı. Kırsalda daha çok nakliye amaçlı kullanılan at arabaları, şehirlerde önemli bir zenginlik sembolüydü. Özellikle, hanedanlara ait at arabaları, dönemin lüks ve ihtişamını gözler önüne sermekteydi. Britanya hükümdarlarının parlamento açılışlarında ve taç giyme törenlerinde hâlâ kullandıkları Altın Devlet Arabası bunun en iyi bilinenlerden biridir[1]. Avusturya imparatorlarının kullanımı için de özel bir at arabası bulunmaktaydı[2]. Arabalar tek at tarafından çekilebildiği gibi, araçların ağırlığına göre, iki veya daha fazla at tarafından da çekilebilmekteydi.

---

1 Buckhingham Sarayı'nda sergilenen bu araç, 4 ton ağırlığında, 7,3 metre uzunluğunda ve 3,7 metre yüksekliğindeydi. Arthur Boisfeld &Garry Toffoli, *Fifty Years The Queen*, Oxford 2002, s.157-158.

2 Avusturya Veliaht Prensi Rudolf ile Belçika Prensesi Stephanie'nin 1881'de Viyana'daki evlilik törenleri sırasında kullanılan kraliyet at arabasının ihtişamı büyük yankı uyandırmıştı. 11 Mayıs 1881 tarihli *The Bristol Mercury And Daily Post*, s. 2, 9 Mayıs 1881 *Edinburgh Evening News*, s. 3.



At arabası (Rahmi M. Koç Müzesi)

Eğer araba aynı hiza içindeki atlar tarafından çekiliyorsa buna tandem; arabaların çift atla gittiği modellere karoça deniyordu. Eğer bir arabayı, üç at aynı anda çekiyorsa bu duruma troyka adı verilmekteydi. At arabalarının isimlendirilmesinde, araçların sahip oldukları tekerlek sayıları da önemliydi. 4 tekerlekli faytonlara brohm, iki tekerlekli hafif araçlara dos-a-dos adı verilmekteydi. Yine iki tekerlekli ancak sürücünün oturma kabinin gerisinde yer aldığı modellere ise Hansom kabin adı verilmekteydi[3].

Sanayi inkılabı ile beraber, at arabası tahtını motorlu araçlara kaptırdı. Bu değişim günümüz otomobillerine giden yolu açtı. Otomobil, kendi kendine hareket araç anlamına gelmektedir. Otomobil kelimesi, Yunanca ve Latince iki kelimenin bir araya gelmesiyle oluşturulan birleşik bir sözcüktür.

3 Bu model at arabalarına ismini veren kişi, Joseph Hansom adında York doğumlu bir İngiliz mimardır. Özellikle kilise mimarisi alanında tanınan bir isim olan Joseph Hansom'ın geliştirdiği bu araç modeli 1834'ten itibaren kullanılmaya başlanmıştı. Edwin Tunis, *Wheels A Pictorial History*, Maryland 2002, s. 71.



At arabası (Rahmi M. Koç Müzesi)

Sanayi inkılâbının doğduğu Britanya'da, evvela lokomotif ortaya çıktı. İlk olarak madenlerde kömür taşımak için Sheffield'de vagonlar kullanılırken, George Stephenson 1825'te sanayici Edward Pease'nin desteğiyle, lokomotifi geliştirmeyi başardı[4]. Bu tarihten sonra lokomotifler tüm dünyada hızla yayıldı. Ancak lokomotiflerin çalışma sistemi, demiryolu ağlarının varlığına bağlı olmasından ötürü, lokomotiflerin kullanımı büyük ölçüde devlet desteğine bağlı olarak gerçekleşti.

Modern otomobillerin tarihi, buharlı motorların icadıyla başlatılabilir. Fransız ordusunda mühendis yüzbaşı olarak görev yapan Nicolas Cugnot, buhar pistonlu bir makine yapmayı başarmış ve üç tekerlekli bir aracı bu motorla hareket ettirdi. Cugnot, bu araca *fardier a vapeur* (buharlı yük aracı) ismini verdi[5]. Ancak, Cugnot'un en önemli destekçisi olan dönemin dışişleri bakanı

4 Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993, s. 15-16.

5 1769'da imal edilen bu araç 2 ton ağırlığındaydı ve saatte ancak 2 mil hızla ilerleyebilmekteydi. Steven Parissien, *The Life of The Automobile*, New York 2014, s. 4.



François de Choiseul'un görevden alınmasıyla, buharlı araç projesinin geliştirilmesinden vazgeçildi[6], Nicolas Cugnot'a 1772'de bir emekli maaşı bağlandı. Fransız İhtilalinden sonra Cugnot'un bu aylığı da kesildi.

Bu çabadan sonra buharla hareket eden taşıt üretiminde en önemli adımlardan birini, Richard Trevithick attı. Trevithick yüksek basınçla çalışan bir araç

6 Erik Eckermann, *World History of The Automobile*, Warrendale 2001, s. 14-15.



Malden buharlı otomobil, 1898 (Rahmi M. Koç Müzesi)

Malden buharlı aracı, Massachusetts'te (ABD) Malden Automobile Co. tarafından 1898 de üretilmiş ve 1980 lerde ABD de kapanan bir müzeden alınmıştır. Üreticisinin bozulmayacağı garantisini verdiği bir işaret lambasına da sahip olan otomobil, saatte 64 km ye kadar çıkabilmektedir. Yakıt deposunun doldurulması başta olmak üzere pek çok yeniliği de beraberinde getiren Malden buharlı otomobili, günümüze ulaşan tek örnektir.

üretmeyi başardı. Trevithick'in ilk ürettiği araç olan 1801'de Puffing Devil, Camborne'de yola çıkmış ve Trevithick bu icadının patentini aldı[7]. Trevithick 1804'te ise Pen-y-darren isimli aracı geliştirdi. Tek silindirli ve saatte 8 km hıza çıkabilen bu araç, daha çok bir lokomotifin özellikleri taşımaktaydı[8].

7 İlgili aracın Trevithick adıyla patenti alınmış ve bu yeni makinanın işlerliğine dair reklamlar Britanya basınında kendine yer bulmuştu. 8 Ekim 1803 tarihli *Newcastle Courant*, s. 1.

8 Ed. Suhel Ahmed-Sam Atkinson-Alexandra Beeden vd, *Cars, Trains and Planes,* Londra 2016, s.10.



Buharlı arabalar (Servet-i Fünûn, nr. 249, 19 Aralık 1895, s. 229)

1831'de Walter Hancock, "İnfant" adını verdiği 10 kişilik omnibüs geliştirerek, bu aracı Londra ve Stratford arasında kullanıma soktu. 1833 Nisan'ında Hancock'un buharlı omnibüsünün daha gelişmiş bir modeli Londra Surları ile Paddington arasında hizmet vermeye başladı. Bu araç, saatte 7-8 mil hızla hareket etmekte ancak buhar basıncı artırıldığı takdirde bu hız artırılabilmekteydi[9]. 1840'lara gelindiğinde İngiltere'de buharla çalışan araçlar, günlük yolcu taşımasında kullanılır hale geldi. Francis Hill sahip olduğu buharlı arabası ile 169 km yol kat etmeyi başardı[10].

OKUMA PARÇASI

Buharlı Araba

"Buharı çok kısa sürede üretmeye mahsus olarak bundan beş sene önce zanaatkar Mösyö Serpollonıun icat ettiği aletin fayton ve diğer arabalara takılarak bu arabaların şose yollar üstünde kullanılması için çareler düşünülmüştü.

Bu çarelerle uğraşmaktan bir an vazgeçmeyen mucit, bu defa resmini gördüğümüz büyük arabayı inşa ederek buhar ile hareket ettirmeyi başarmıştır. Araba askerî mühimmat nakline elverişli şekilde yapılmış olup, içine 1500 kilogram eşya veya yolcu alabilir. Saatte sekiz kilometre yol alabilmek ve bozuk yollarda bile gidebilmek üzere kırk kilometre yolda yani beş saat zarfında durmaksızın kullanılabilir. Bu arabanın arkasına, 4.000 kilogram ağırlıkta bir araba daha bağlanırsa sürati yarıya inmek kaydıyla yine çekip götürebilir.

9 Hancock, gerekli şartlar sağlandığı takdirde, bu aracın saatte 20 mil hıza ulaşabileceği kanaatindeydi. 24 Nisan 1833 tarihli *Morning Advertiser*, s. 3.

10 Clay McShane, *The Automobile*, Londra 1987, s. 11.

Bu yeni araba için Mösyö Serpollan'ın inşa ettiği makine; kuvvetli, ufak ve hafiftir. On beş kilometre yol için harcanan ortalama kuvvet on beş beygir gücüdür. Fakat yolun bozuk yerlerinde hıza halel gelmemesi ve durduktan sonra tekrar hareket edebilmesi için makinenin kırk beygir kuvvetine elverişli olması gerekmiştir. Makine çalıştığı zaman her santimetrekare üzerine beş kilogram hava tazyiki nispetinde kuvvet üretiyor. Bu nedenle kazanın üstü yirmi beş hava tazyikine dayanıklı şekilde inşa edilmiş. İhtiyaç halinde daimî kuvveti beş kat ederek yolun en arızalı yerlerini aşmaya elverişlidir.

Makine arka tarafa ve arabanın altına konulmuştur. Kendisi iki silindirli ve pistonu 130 milimetre uzunluğunda olup tekerleği iki zincir vasıtasıyla dönüyor. Makine arabanın altında olduğu için devrilme tehlikesini tamamen ortadan kaldırıyor. Arabanın zemini altına yerleştirilmiş su haznesi ise beş saat devam edecek miktardadır. Buharı bir anda artırmaya yarayan makine; 450 kilo olup, gerek o ve gerek asıl kazan bir çeyrekte ritim tutarak işleyebilir.

Arabanın sisteminde hata yoktur. Şoför ön tarafta oturuyor, önündeki çark çevrilince ön tekerlekler istenilen yöne döndüğünden araba o tarafa gidiyor. Keza bu adamın yanında diğer manivela ve çarklar ileri geri hareket etmek, kazana su vermek, tekerlekleri sıkıştırmak, buharı arttırmak işlerine yarıyor.

Araba saatte ortalama iki kilo kömür yakmaktadır. Yokuşlara gelince yüzde on üç oranındaki yokuşları bile kolaylıkla çıkmıştır. Araba her masrafı dâhil olarak saatte beş frank sarf etmektedir. Şimdi Fransa'da bu araba şeklinde birkaç da omnibüs yapmak üzeredirler"[11]

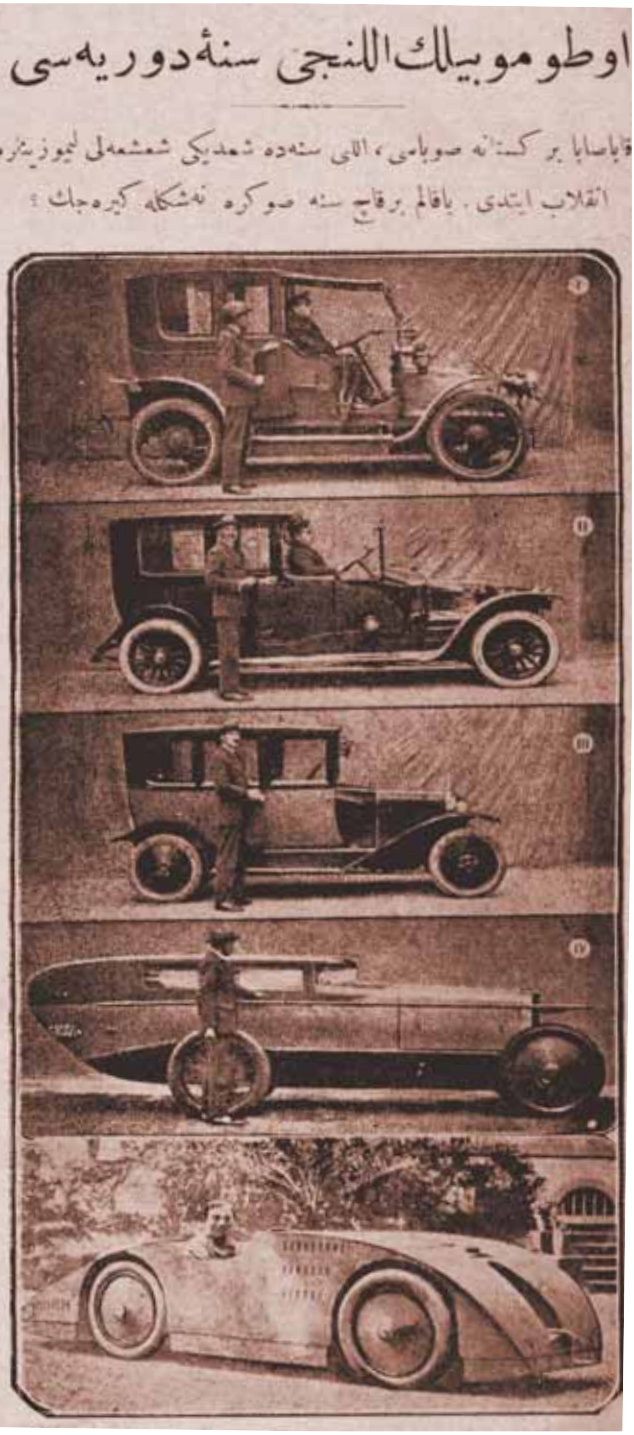
OKUMA PARÇASI

"Otomobil de 50 Yaşında… 1836'da İcat Edilen İlk Buharlı Araba Nasıldı?"

"Paris'te tecrübeler yapılırken halk bu arabaya yaklaşmaktan korkuyordu. Hele birkaç ay sonra ilk müthiş kaza da olunca…

Tam yüz sene evvel, şimdiki otomobilin anası olan buharlı arabalar meydana çıkmıştı. Medeniyetin ilerlemesi ve içtimaî hayatın gelişmesi, dünyada büyük bir sürat

11 Servet-i Fünûn, nr. 115, 13 Mayıs 1309/25 Mayıs 1893, s. 169-170.



Otomobilin 50. senesinde gelinen nokta (Resimli Gazete, nr.8, 27 Ekim 1923, s.4)

ihtiyacı doğurdu. İnsanoğlu çeşitlenen ihtiyaçlarını yerine getirmek için neler yapmıyor! Seneleri aylara, ayları günlere indiriveriyor. Vaktiyle birkaç günde gidilen bir yere şimdi bir saatte varıveriyor.

Sürat!... İşte bugünkü medeniyetin birinci formülü! Terakkiyi göstermek isterken radyoyu, tayyareyi, otomobili vs. zikrediyoruz. Bütün bunlar bir tek kelime ile izah edilebilir: Sürat!

Eskiden herkesin sabrı boldu. Fakat şimdi insanoğluna bu seri vasıtalar bile ağır ve sıkıcı geliyor. Bütün vasıtaları daha mükemmel bir şekle sokmak için didiniyor. Mesela, otomobili her gün değişen ihtiyaca uydurmak için durmadan yeni şekillere sokuyor.

Otomobil tarihine şöyle bir göz atacak olursak bu hali bütün inceliğiyle anlayabiliriz.

1769'da Fransa'da Cugnot isminde bir mühendis, buharlı arabayı icat etmişti. Bu arabanın yapılışı çok ilkel olduğundan ve denemeleri başarısızlıkla neticelendiğinden halk arasında tutunamayarak unutulup gitti.

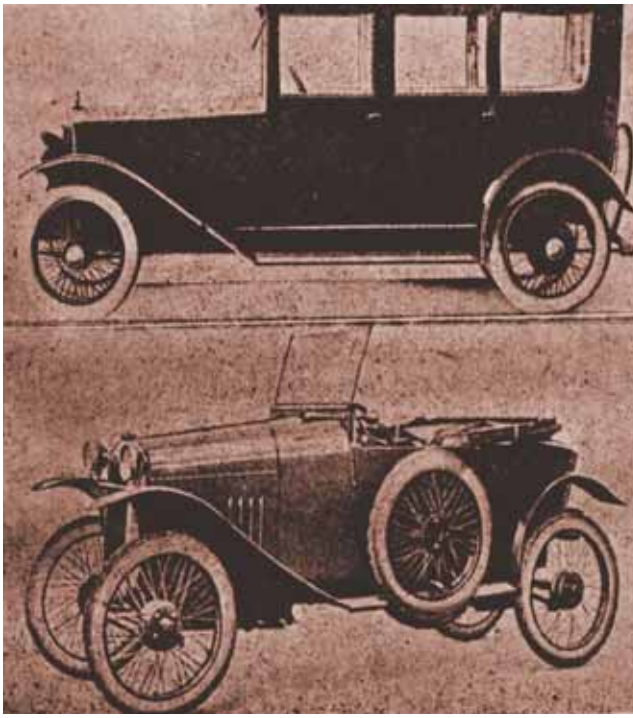
Bundan 66 sene sonra Şarl Dietz isminde birisi, Paris'te çok başarılı bir araba yaptı. Birçok denemeden sonra hükümetin dikkatini çeken Şarl, bir heyet huzurunda arabasını teşhir edecekti. O zamanın gaze-

teleri bu hadise hakkında şunları yazıyor: "…Hiç görülmemiş bu acayip arabanın müthiş bir kazaya uğraması korkusundan hiç kimse heyete dahil olmak istemiyordu. En sonunda kura çekerek heyeti oluşturmak mümkün olabildi".

1836 senesi 25 Şubat'ında Paris'in Elize Meydanı'nda müthiş bir halk kalabalığı karşısında buharlı araba harekete hazırdı. Devlet adamları atlı arabalarla Elize'ye gelince ilk işleri bu esrarengiz arabayı incelemek oldu. Sonra birer birer arabanın içine yerleştiler.

-Tamam!.. Hazır ol!..

Emri verildi.



1925'te otomobillerde lüks değişiklik (Resimli Gazete, nr.96, 4 Temmuz 1925, s. 3)

Buharlı araba yavaş yavaş ve buhar fışkıra fışkıra hareket etti. Halk heyecan içinde alkışlıyor, Şarl düdük çalıyor ve acayip araba süratle yollanıyordu. O zamanki gazetelerin yazdığına göre esrarengiz araba, müthiş bir süratle gidiyormuş. Mesela saatte 4 kilometre yapıyormuş! Yolda birkaç kere su aldıktan sonra Sen Jermen Şatosu'na ulaşılıyor. Hükümet heyeti, heyecanla Şal Dietz'i tebrik ediyor ve ona bir şükran hatırası olarak altın madalya veriliyor. O zamanın keskin dilli bir gazetesi şöyle diyor; "Heyet madalyayı verirken hakiki şükranlarını sunmuştur. Çünkü Şarl onları sağ salim, hiçbir kazaya uğramaksızın Sen Jermen'e eriştirebilmiştir."

Altı ay sonra Paris'le etrafındaki köyler arasında buharlı araba servisi başlamıştı. Bu acayip arabanın düşmanları dostlarından çoktu. Çalışmaya başlayan şimendiferler bir taraftan, atlı arabalar diğer taraftan buharlı arabanın müthiş aleyhtarıydılar.

Bir gün Sur civarında buharlı arabalardan birinin tekerleği fırlıyor; araba devrilerek kazanı patlıyor. Kaza beş kişinin ölmesine, yedi kişinin yaralanmasına sebep oluyor. İşte yüz sene evvel ilk otomobil kazası!



1892 (Üstte) ve 1906 (Altta) model otomobil örnekleri (Akşam Gazetesi, sy.6452, s.8, 3 Ekim 1936)



İlk otomobiller (Akşam, nr.6748, 31 Temmuz 1937, s. 8)

Bu kaza, halkı müthiş korkuttuğundan buharlı arabaya boykot başlıyor. Bundan birkaç ay sonra Paris'te bir kişi, Colienne isminde yelkenli arabayı icat etti. Bu bir gemi gibiydi ve en büyük direği 40 metreyi buluyordu. Rüzgarın kuvvetinden istifade ederek yürüyordu. Araba tehlikesizdi, fakat rüzgar durduğu zaman o da duruyordu. Colienne, çabuk vefat etti!

1850'de Avrupa'nın hemen her tarafında buharlı araba çoğalmıştı. Bunu yalnız İskoçya yasakladı. Hatta onlar buna, "şeytan arabası" bile diyorlardı.



1900 model otomobil ile 1948 model otomobil (Akşam, nr. 10509, 19 Ocak 1948, s. 6)



1900 senesi otomobili ve bugünkü araba (Akşam, nr. 10509, 19 Ocak 1948, s. 6)

1860'da ilk gazlı motor icat edilince buharlı arabaların modası geçti.

1866'da benzinli motor icat edildi ve mekanik şimdiki otomobilin sağlam bir temelini atmayı başardı. Gitgide motorlar kuvvetlendi ve emniyetli bir şekil aldı. Bu sene 15 Şubat'ta Berlin'de açılmış olan otomobil sergisinden makinenin elli sene zarfında ne kadar harikalar meydana koyduğu gayet kolay anlaşılmaktadır"[12].

Kıta Avrupası'nda İçten Yanmalı Motor'a Geçiş

Britanyalıların özellikle buharlı motorlardaki bu ilerlemelerine karşın, içten yanmalı motor Fransa'da keşfedildi. Belçika kökenli bir mühendis olan Jean Joseph Etienne Lenoir, 1859'da hava gazıyla çalışan bir içten yanmalı motor imal etti. 1860'tan itibaren, Alman ve Fransız mühendisler atölyelerinde, Lenoir'ın bulduğu bu motoru geliştirmeye çabaladılar ve bu motoru daha kullanışlı bir hale getirdiler[13].

Kölnlü bir işadamı olan Nikolaus August Otto, 1862'de, dört silindir motorlu kendi tasarımını oluşturdu. Ancak istediği verimi alamadığı bu modelden 14 yıl sonra vazgeçerek, aynı anda hareket eden dört pistonlu, tek silindirli motorunu imal etti. Otto'nun imal ettiği bu araç, mümkün olan en yüksek miktarda gaz-ateş karışımının, hava ile tepkimeye girmesini hedeflemekteydi[14]. Nikolaus Otto, 1876'da bu yeni motorun patentini aldı. Bu motor tipi, "Otto'nun Sessiz Motoru" olarak da anılmaktaydı[15].

Bir başka Alman mühendis ve motor mucidi olan Karl Benz, 1871'de ortağı August Ritter ile beraber Mannheim'de bir motor atölyesi kurdu. Karl Benz, eşinin de verdiği mali destekle beraber, 1878 yılının sonunda iki pistonlu bir motor geliştirmeyi başardı. Onun yaptığı bu motor, petrol gücüyle ilerleyen ilk motordu. 1886'da Benz, "Patent Motorwagen" adıyla bilinen üç tekerlekli

12 Zeynel Akkoç, *Cumhuriyet Gazetesi*, 16 Mart 1936.

13 Steven Parissien, *a.g.e.,* s. 5.

14 Erik Eckermann, *a.g.e.* s. 21.

15 Colin R. Ferguson- Allan T. Kirkpatrick, *Internal Combustion Engines: Applied Thermosciences,* West Sussex 2014, s. 4.

aracın patentini aldı. Eşi Bertha Benz, çocuklarını da yanına alarak Mannheim-Pforzheim arasındaki 180km'lik mesafeyi kat etmeyi başardı[16]. Teknoloji tarihinin bu önemli deneme sürüşü neticesinde, motorlu bir araç ile kısa menzilin ötesine geçilmesi sağlanmıştı. Benz'in bu aracı 6 Mayıs-31 Ekim 1889 tarihleri arasında Paris'teki Evrensel Sergide (Expositions Universelles de Paris) görücüye çıkmış ve büyük ilgi toplamıştı. 1886-1893 arasındaki süreçte Benz, seri motorlu taşıt üretmeye başladı[17]. Karl Benz, Frederick von Fischer ve Julius Ganz ile beraber bir ortaklık kurarak, geleceğin otomobillerini üretme amacıyla Benz & Cie şirketini kurdu. 1894'te ürettiği Velo, onun seri üretime geçirmeyi başardığı araçlarından biriydi[18]. Bu araç "Doktor Arabası" namıyla bilinmekteydi[19]. Benz & Cie otomobil şirketinin 1890'lardaki yükselişi inanılmaz boyutlardaydı. Bu şirketin, personel sayısı 1890-1899 yılları arasında 50'den 430'a çıkmış ve fabrika yılda 572 otomobil üretebilecek kapasiteye yükselmişti[20].

Karl Benz dışındaki iki isim daha, dünyada otomobillerin ortaya çıkmasında ve bu taşıtın kitlelere ulaşmasında büyük pay sahibiydi. Yıllarca süren ortaklıklarıyla, Wilhelm Maybach ve Gottlieb Daimler, otomobil sektörünün oluşumda önemli rol oynamışlardı. Alman bir mühendis olan Daimler'in ilk önemli başarısı,1883'te motorun dakikadaki devir gücünü 100'den 900'a çıkarmaktı. Bu başarıyı sıcak boru kontağı modeliyle gerçekleştirmişti[21]. Daimler bu motoru oluştururken, ligroinli ateşleme sistemini de kullanmış bu sayede önce 750 devire, sonrasında ise 900 devire ulaşmıştı. 1875'ten beri devam eden motor geliştirme ve kontak oluşturma çabaları sonucunda, Daimler ve Maybach 1886'da büyükbaba saati motorunu (Standuhr) imal etmişler ve bu yeni motoru sandallarda, sokak araçlarında ve hatta balonlarda kullanmışlardı[22]. Bu yeni motorda benzin ve karbüratör kullanılmaktaydı. Maybach ile

16 Jean- François Bouzanquet, *Fast Ladies*, Dorchester 2009, s.11.

17 Steven Parissien*, a.g.e.,* s. 11.

18 Bisiklet anlamına gelen Velocipede'nin kısaltmasından ismini alan Velo adlı vasıtadan, 1894-1901 yılları arasında toplam 1.200 adet satıldı. İlk modern otomobil olarak düşünülen bu araç, 1894'teki Paris-Rouen rallisine de katıldı. Ed. Adriana Brain, *a.g.e.,* s. 376.

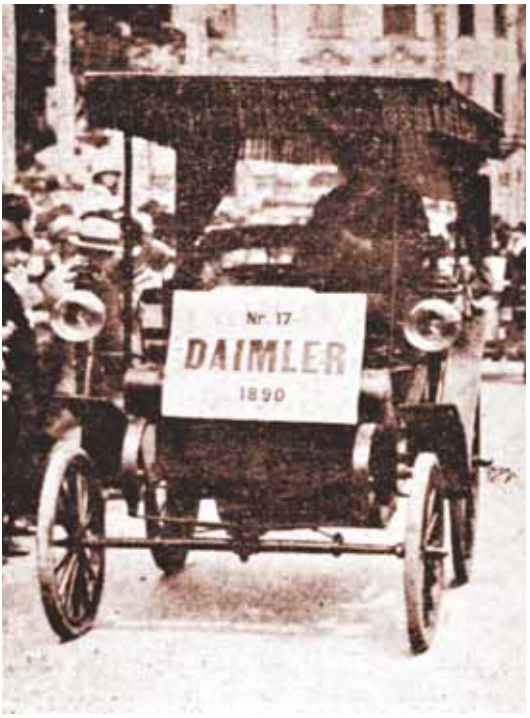
19 T.P. Newcomb & R.T. Spurr, *A Technical History of the Motor Car*, New York 1989, s.16.

20 Adriana Brain, *a.g.e.,* s. 342-343.

21 Clay McShane, *a.g.e.,* s. 17.

22 Erik Eckermann, *a.g.e.,* s. 27.

beraber Daimler'in bu çabası neticesinde, hemen hemen Karl Benz ile de aynı zamanda, ama ondan bağımsız bir girişim olarak, otomobil üretimi sağlanmıştı. Daimler, dört tekerlekli bir araç üretmeye de muvaffak olmuştu[23].



1890'da yapılan ilk DAIMLER marka otomobil (Servet-i Fünûn, nr. 1513, 13 Ağustos 1925, s. 201)

1890'da Daimler ve Maybach ikilisi, Daimler Motoren Gesellschaft (DMG) şirketini kurdular[24]. Maybach şirketin baş tasarımcısı olarak görev aldı. Şirket, 10 yıl içerisinde Berlin Borsasında da aktif şekilde işlem görmeye başlamış ve yurtdışında da tanınır hale geldi[25]. Fabrika kendine üs olarak, Stuttgart'taki Bad Cannstatt'ı seçti, bu sırada Benz Mannheim'da kendi motorlu aracını üretmeye çalışıyordu[26]. Sanayi alanındaki bu gelişmeler, hukuki alanda da yeni fikri mülkiyet sorunlarının çıkmasına, neden olmaktaydı. Daimler, iki ve dört zamanlı motorun mucidi olan Otto Nicolaus'un, motorlarından faydalanmak istemiş buna mukabil Nicolaus eski müdürünün teklifini kabul etmedi. Sorun Alman İmparatorluğu'nun en üst düzey mahkemesi olan Reichsgericht'e kadar gitti ve karar Otto Nicolaus'un aleyhine çıktı. Bu motorların kullanımın serbestleşmesi, otomobil ve motor üretimin çok hızlı bir şekilde artmasını sağladı[27].

23 T.P. Newcomb & R.T. Spurr, *a.g.e.*, s. 20.

24 Şirketin, ürettiği iki silindirli araçlar, bu dönemin otomobil piyasasında öncü rol oynamıştı. Brian Long, *Mercedes-Benz SL & SLC 107 Series: 1971 to 1989,* Dorchester 2010, s. 9.

25 14 Mart 1899 tarihli *Dundee Advretiser*, s. 3.

26 Brian Williams, *Who Invented the Automobile,* Minnesota 2010, s. 19.

27 Erik Eckermann, *a.g.e.,* s. 25.

1892'de Daimler ve Maybach iki bitişik silindirli ve yeni bir karbüratöre sahip Phönix motorunu geliştirmeyi başardılar. Bu motor, yeni (neu) anlamına gelen N serisi olarak da anılmaktaydı. Bu yeni motor 1889'da üretilen V serisinin yerini aldı[28]. Aynı yıl DMG ilk otomobilini satmaya muvaffak oldu.

1880'li ve 1890'lı yıllarda dünya otomobil endüstrisinin öncülüğünü Almanlar üstlense de, İngiltere ve Fransa'daki gelişmeler de kayda değerdi. Fransız mühendisler Emile Levassor ve Rene Penhrad başlangıçta marangoz makinalarıyla ilgilenirlerken, zamanla otomobil alanına yönelmişlerdi. İkili kurdukları Panhard et Levassor Et Cie şirket vasıtasıyla, Daimler ile irtibata geçtiler ve 1888'de Peugeot'un Valentigny fabrikasında onunla bir araya geldiler. Peugeot bu dönemde makine üretimi konusunda şöhrete ulaştı[29]. Levessor, Peugeot ile beraber hem Daimler'in hem Benz'in motorlarını denedi ve Daimler'in lisansını alarak, 1890'da ilk otomobilini üretti.

Levassor'un getirdiği en büyük yeniliklerden biri, otomobilin arka tarafında bulunan motoru ön tarafa taşımak olmuştu. Onun bir başka önemli başarısı da, otomobilleri bisiklet görüntüsünden kurtarmaktı. Levassor, krank mili ile şanzıman arasında bağlantıyı kurmayı başarmış ve günümüz vitesli araçlarının ilk örneklerinden birini imal etmişti. Levassor'un motoru ön tarafa nakleden yeni tasarımı, atla çekilen araçlardan beri var olan araç şeklini değiştirmiş ve yolcular için çok daha geniş bir oturma alanı sağlanmıştı[30].

Fransa'nın otomobil endüstrisinin kurulmasında rol oynayan bir diğer önemli isim ise Armand Peugeot idi. Fransa'nın Valentigney şehrinde, metal işletmecisi bir ailenin evladı olarak doğan Armand Peugeot, kuzeni Eugene ile beraber gençlik yıllarında kahve değirmenlerin üretimi ile ilgilenmişti. Peugeot, 1881'deki Leeds ziyareti sırasında, bisikletin bu şehirde günlük kullanımından çok etkilendi ve 1885'de Beaulieu'daki fabrikada 300 işçiyle, tam kapasite bisiklet üretimine geçti. Fabrika 1889'da, Peugeot Les Fils de Peugeot

28 Bu motor aracın önünde bulunmaktaydı ve motor ağırlık bakımdan bulunduğu araca büyük avantaj sağlamaktaydı. Dennis Adler, *Mercedes Benz*, Minneapolis 2008, s. 29.

29 Peugeot kardeşlerin (Peugeot Freres) ürettiği tarım makineleri Avrupa çapında şöhrete ulaşmıştı. Bkz. 14 Ekim 1882 tarihli *Nuneatoon Advertiser*, s. 4.

30 Steven Parissien*, a.g.e.,* s. 9-10.

Freres (Peugeot Kardeşlerin Oğulları) ismiyle üç tekerlekli araç üretmeye başladı[31]. Peugeot'un üç farklı fabrikasında çalışan işçi sayısı ise toplamda 2.000 kişiye ulaştı.

Fransa'nın otomobil teknolojisindeki bir diğer önemli şirketi ise, De Dion Bouton'du. 1889'da üç tekerlekli, 1900'de ise dört tekerlekli araç üretimine geçen bu şirket, kendine özgü motor tasarımlarıyla 1902'de dünyanın en büyük araç üreticisi haline gelmişti[32]. Şirketin ürettiği araçlar özellikle hız kapasiteleriyle göz kamaştırmaktaydılar. Paris merkezli bu şirketin ilk olarak 1883'te ürettiği üç tekerlekli buhar motorlu araçlarla meşhur olmuştu[33]. Şirket 1893'te vitesli araç üretimine geçti. De Dion'un, motosiklet ile bisiklet karışımı olan bu üç tekerlekli araçları, normal yolda motor kuvveti ile ilerleyebiliyor fakat rampalara gidildiği zaman, pedal çevirmek gerekiyordu[34]. Araç 1899'da, dakikada 1500 devir yapabilen bir motor gücüne ulaşmıştı ki, Daimler'in araçları bu dönemde dakikada 700 devir yapmaktaydılar[35].

OKUMA PARÇASI

İlk Otomobiller

"*Sir David Salamons çok zengin bir İngilizdi. Motöre, makineye çok meraklıydı. Fransa'da ilk otomobiller yapılınca bir tane aldı ve İngiltereye götürdü. Londra'da ilk işleyen otomobil, David'in Paris'ten satın aldığı otomobildi.*

Bundan sonra David Paris'te otomobiller yaptırdı ve ilk "Otomobiller Sergisi"ni açtı. Londra'da açılan bu ilk sergide yalnız Fransız markalı otomobiller teşhir edildi. Resmimizde İngiliz milyonerinin ilk otomobilini görüyorsunuz. Bu otomobili milyoner David bizzat kendisi kullanıyor[36]".

31 Armand Peugeot, buhar gücüyle çalışan bir otomobil imal etme arzusunu 1886'da Amedee Bollee'ye yazdığı bir mektupta dile getirmişti. James J. Fink, *The Automobile Age,* Massachusetts 1990, s. 16.

32 Şirket hem Fransa'da hem de Amerika Birleşik Devletlerinde üretim yapmaktaydı. Ed. Giles Chapman, *The Car Book,* Londra 2011, s. 16.

33 Clay McShane, *a.g.e.,* s. 17.

34 Bu üç tekerlekli model, dört zamanlı motor prensibine göre çalışmaktaydı. Yaklaşık 41 kilogram (90pound) ağırlığındaki bu araçlar, 1,5 beygir motor gücüne sahiptiler. 26 Ekim 1895 tarihli Illustrated *Sporting and Dramatic News Dergisi,* s. 21.

35 Erik Eckermann, *a.g.e.,* s. 37.

36 *Akşam Gazetesi*, nr.6320, 23 Mayıs 1936, s.10



David Salamons otomobilinde (Akşam, nr. 6320, 23 Mayıs 1936, s. 10)

1898'de dört tekerlekli araç üretimine başlayan De Dion Bouton dönemin en önemli standart ölçüsü sayılan, deneme sürüşlerine iştirak etmekteydi. 1900'de Bristol'den Birmingham'a gerçekleştirilecek olan deneme yarışına 32 farklı motor üreticisi ile araba firması dâhil olmuş ve bu organizasyonda De Dion Bouton da yer almıştı[37]. De Dion ilgili tarihte, Levassor ile birlikte sektörün en büyük şirketi olarak görülmekteydi. De Dion otomobil sporları meraklılarını da birleştirmişti. Onun girişimi ile oluşturulan, Paris'in Concorde Meydanı'ndaki otomobil kulübü lokaline bağlı 2.261 kayıtlı üye bulunmaktaydı[38]. De Dion, Avrupa'da elde ettiği başarıdan sonra Amerika'ya da adım attı ve 1900 yılı Temmuz'unda New York Brooklyn'de De Dion Bouton Motorette Company'i kurdu. 1901'de Amerikalılar için montaj faaliyetleri başladı[39]. De Dion, 1906'da Amerika Birleşik Devletleri'nin ilk otobüsünü New York'taki Fifth Avenue'de, atlı araçların yerine işletime soktu[40].

De Dion'un en büyük başarılarından biri 1907'de ilk V8 tarzı motoru geliştirmesiydi. Gelişmiş ve farklı versiyonlarının günümüzde de kullanılmaya devam ettiği bu motorlarda silindir sayısı artırılmıştı. Kuşkusuz bu gelişim, Fransa'daki otomobil sektörünün ne kadar geliştiğini gözler önüne sermekteydi. De Dion, 1910'da bu motorun üretimini ticari hale getirmiş ve Cadillac bu yeni motoru, 1915'te ürettiği araçlarının kullanımı için satın almıştı[41].

37 27 Nisan 1900 tarihli *Manchester Courier and Lancashire General Advertiser,* s. 8.

38 James J. Fink, *a.g.e.*, s. 17-18.

39 A. J. Jacobs, *The New Domestic Automakers in the United States and Canada: History, Impacts,Prospects,* Londra 2016, s. 18.

40 Robert C. Post, *Urban Mass Transit: The Life Story of a Technology,* Connecticut 2007, s. 8.

41 Robbie Coltrane, *Coltrane's planes & automobiles: Engines that turned the World,* New York 1987, s. 22.

OKUMA PARÇASI



Cadillac-Amerika, 1939 (Rahmi M. Koç Müzesi)

Otomobiller

"*Alman gazetelerinden birinin neşrettiği istatistikte çeşitli memleketlerde otomobil üretimi sanatının ne kadar ilerlediğine dair izahlara yer verilmektedir. Otomobillerin ilk icat edildiğinde yalnızca Fransa'da üretilirken, bugün bu konuda Fransa'ya rakip olan memleketlerin sayısı gittikçe artıyor.*

1898'de Fransa'da 1.631 otomobil üretilmiştir. Aynı yıl Almanya'da yapılan otomobillerin sayısı 894, İngiltere'de 683 taneydi. O tarihte Belçika, İtalya ve Amerika'da otomobil üretimine başlanmamıştı. Zira Belçika'da 1900, İtalya'da 1901, Amerika'da 1902 senelerinde otomobil üretimine başlanmıştır.

1906 senesinde Fransa'da 55.000 otomobil yapıldığı halde; Amerika, Fransa'ya üstünlük sağlayarak 58.000 otomobil üretmiştir. Aynı yıl içerisinde İngiltere'de 27.000, Almanya'da 22.000 otomobil üretilmiştir.

1905 senesinde Belçika'dan daha az otomobil üreten İtalya, 1906 senesinde Belçika'yı geçerek 18.000 otomobil üretmiştir. Halbuki Belçika'da yapılan otomobillerin sayısı 12.000'i geçmemiştir.

Otomobil üretiminde en kısa sürede en fazla ilerleme kaydeden memleket, Amerika'dır. Amerika, 1902 senesinde ancak 314 otomobil üretebildiği halde; 1905'te 2.722, 1904'te 11.374, 1905'te 23.827, 1906'da yukarıda da ifade edildiği üzere 58.000 otomobil yapmıştır"[42].

Britanya'da Otomobil Üretimi

Dünyaya lokomotifi ve demiryolunu tanıtan Britanyalılar, otomobil üretimi konusunda, rakiplerine göre biraz daha yavaş bir gelişim sergilediler. İngiltere'nin bu konuda yavaş ilerlemesinin temel sebeplerinden biri, Locomotive Acts veya Red Flag Acts olarak bilinen düzenlemelerdi. İlki 1861, ikincisi 1865 ve üçüncüsü 1878'de kabul edilen bu kanunlar, çok katı hız sınırlamaları içermekteydi. Ancak bu yasalar arasında, otomobil kullanımını en negatif etkileyeni 1865 tarihli kanundu. Bu kanuna göre, her türlü motorlu taşıt şehir içinde saatte en fazla 2 mil (yaklaşık 3,2 km) şehir dışında ise saatte en fazla 4 mil hızla (6,4 km) hareket edebilmekteydi. Ayrıca araçların geçişini haber vermek üzere elinde kırmızı bir bayrak taşıyan kimse aracın önünde ilerlemekteydi. Araçların gün içindeki geçiş saatleri, Londra'da Metropolitan Çalışma Kurulu tarafından, diğer şehirlerde ise yerel idarelerce belirlenecekti[43]. En çok yaya ve taşıtın bulunduğu Londra'da,

42 Sabah gazetesi, nr. 6339, 27 Mayıs 1907. Servet-i Fünûn'un 18 Temmuz 1907 tarihli nüshasında da Avrupa'daki otomobil imalatına dair şu rakamlar verilir: "Otomobil merakı gittikçe artıyor. Avrupa'da ve Amerika'da üretimi artıyor. Geçen sene zarfında Amerika'da 58.000, Fransa'da 55.000, İngiltere'de 27.000, Almanya'da 20.000 ve İtalya'da yine 20.000 kadar otomobil üretilmiştir".

43 1865 Temmuz ayı içerisinde yürürlüğe giren bu kanun başlangıçta iki yıl için deneme amaçlı olarak kabul edilmiş sonrasında uygulama devamlı hale gelmişti. 29 Temmuz 1865 tarihli *Dover Express,* s. 3.

her türlü motorlu araç, saat 06.00-22.00 arasında geçiş yapabilecekti[44]. Araçların hız tahditlerinin bu kadar düşük olması, bireysel motorlu taşıtlara olan ilgiyi düşürdü. 1860 sonrası dönemde, İngiltere'nin hemen hemen her şehrinin zaten demiryolu ile birbirine bağlanmış olması ve Londra gibi büyük şehirlerde de ulaşımın metro ve tramvayla gerçekleştirilmesi, Britanya'da otomobile olan ilginin azalmasına neden olmuştu. Britanya'da hız sınırı, 1896'da kabul edilen yeni bir yasa ile şehir içinde saatte 10 mile (yaklaşık 16 km) , şehirler arasında ise saatte 14 mile (yaklaşık 23 km) çıkartıldı[45]. Bundan 7 yıl sonra kabul edilen Motorlu Taşıtlar Kanunu ile taşıtların azami hız sınırının saatte 20 mile (yaklaşık 32 km) çıkarılması kabul edildi[46]. Aynı kanunla, araç sürülebilmesi için tescilli bir ehliyete sahip olunmasını mecburi hale getirdi[47]. Bu düzenlemeler ile beraber, Britanya otomobil sektörü bir yükseliş ivmesi kazanıldı.

İngiliz otomobil endüstrisinin üç önemli ismi bulunmaktadır. "Büyük Üçlü" olarak anılan bu müteşebbisler Harry Ricardo, Henry Royce ve Frederick W. Lanchester idi. Bu isimlerden Harry Ricardo, özellikle içten yanmalı motorlar konusunda araştırmalar gerçekleştirdi. Ricardo 1915'te 30 yaşındayken, Engine Patents Ltd'yi kurdu ve dönemin Britanya ordusunun tankları için motor üretti. Ricardo, daha sonraki yıllarda Rolls Royce'un motorunu geliştiren en önemli isimlerden biri olmuş hatta uçak motoru üretiminde de bulundu. Harry Ricardo, Vauxhall şirketinin kurucuları arasında yer aldı ve bu şirket bünyesinde geç yaşlarına kadar otomobil sektörüne kadar hizmetine devem etti. Harry Ricardo'nun ürettiği dört valfli motorlar, onun sektöre getirdiği en büyük yenilikler arasındaydı. Ricardo'nun tasarımını gerçekleştirdiği Vauxhall modelleri daha onun sağlığında klasikler arasına girdi hatta Ricardo 1955'te 70 yaşındayken Vauxhall 14/40'ın direksiyon koltuğuna geçti[48].

İngilizlerin milli otomobili olan Rolle-Royce'un 1904'te seri üretime geçmesinde en büyük pay, kuşkusuz şirketin kurucuları olan Charles Roll, Henry Royce

44 2 Aralık 1865 tarihli *East London Observer,* s. 4.

45 Bu kararın müzakereleri 1896 Temmuz'unda gerçekleşmişti. 11 Temmuz 1896 tarihli *Manchester Courier and Lancashire General* Advertiser, s. 8.

46 18 Ağustos 1903 tarihli *Shields Daily Gazette*, s. 3.

47 7 Aralık 1903 tarihli *Northern Whig,* s. 1.

48 21 Eylül 1955 tarihli *Sketch,* s. 39.



Rolls-Royce, İngiltere 1935 (Rahmi M. Koç Müzesi)

ve Claude Johnson'a aittir. Bu isimlerden Charles Roll ve Henry Royce kendi soyadlarını aynı zamanda şirketin ismine verdiler. Roll hem otomotil hem uçak motorları konusunda uzman bir girişimciyken, Royce bir mühendis ve tasarımcıydı. Claude Johnson özellikle şirketin finansman meseleleriyle uğraşmaktaydı ve şirketin adında olduğu gibi, daha az göz önünde bulunur olmayı tercih etmekteydi. Rolls-Royce'u fenomen bir otomobil haline getiren unsur esasen Henry Royce'un tasarımlarıydı. Rolls-Royce'un başlangıçta rekabet ettiği ancak 1931'de satın alarak kardeş şirket haline getirdiği Bentley araçlarının da tasarımlarını uzun süre Henry Royce gerçekleştirdi. Rolls Royce'un bu kadar tutmasında ve şirketin günümüze kadar gelmesinde en büyük etken, Henry Royce'un hiçbir şekilde kaliteden ödün vermemesiydi. Royce bu düşüncesini şu şekilde dile getirdi: "Fiyat unutulduktan çok sonra bile kalite kendini muhafaza eder"[49].

49 Larry Crandal, "When Only The Best Will Do", *Tampa Bay Magazine,* Mayıs-Haziran 1998 sayısı, s. 29.



Bentley, İngiltere 1935 (Rahmi M. Koç Müzesi)

1868 Londra doğumlu bir mühendis olan Frederick William Lanchester ise, otomobil dünyasına teknik ressamlıktan dâhil olmuş, çok ileri yaşlarında şirket kurmuş olan bir mühendisti. Teknik ressamlıktan şarkıcılığa kadar çok pek çok konuda marifetli bir insan olan Lanchester, gençliğinde patent bürosunda çalışmaktaydı. Kendisi motorların hızını kontrol etmek amacıyla bir sarkaç regülatör imal etmiş ve bunun patentini 1889'da almıştı[50]. Lanchester, bu tarihten sonra da icatlarına devam etmiş ve hatırı sayılır telif gelirlerine sahip olmuştu. Ancak tekerlek üzerinde tam bir araba imal etme çabaları 1895 sonrasına rastlamaktadır. Onun ürettiği bu deneysel araç, Britanya'da benzinle giden ilk dört tekerlekli taşıt konumundaydı. 1896'da ürettiği bu aracı test sürüşüne sokmuş, 1899'da ise kardeşleriyle beraber Lanchester Motor Şirketi'ni kurmuştu. Şirketin

50 Frederick William Lanchester'ın aldığı patent 5840 numaralı kayıtla patent ilanları arasında yer almıştı. 20 Nisan 1889 tarihli *South London Press*, s. 14.

fabrikası Sparkbrook-Birmingham'daydı[51]. Ancak şirketin mali açıdan kötü yönetimi diğer birçok İngiliz otomotil şirketinin akıbetine benzer bir sonun gelmesine sebep olmuştu. Otomobil sanayisi, komplike süreçleri barındıran çok farklı sektörlerin işbirliğini gerektiren bir alandı ve küçük yatırımcıların bu kadar büyük bir organizasyonun altından kalkmaları mümkün değildi. Lanchester, bu deneyiminden sonra, Daimler şirketinde teknik eleman olarak çalışmaya başlamıştı. Ömrünün ilerleyen dönemlerinde havacılık sektörü ile de ilgilenmiş, Kraliyet Havacılık danışma komitesinde üye olarak görev yapmıştı. Birinci Dünya Savaşı'nda savaşlarda uçaklardan nasıl yararlanabileceğine dair bir kitap yazmıştı[52]. Savaş sonrasında Lanchester, yeniden Daimler'in motor üretiminde önemli görevler almıştı.

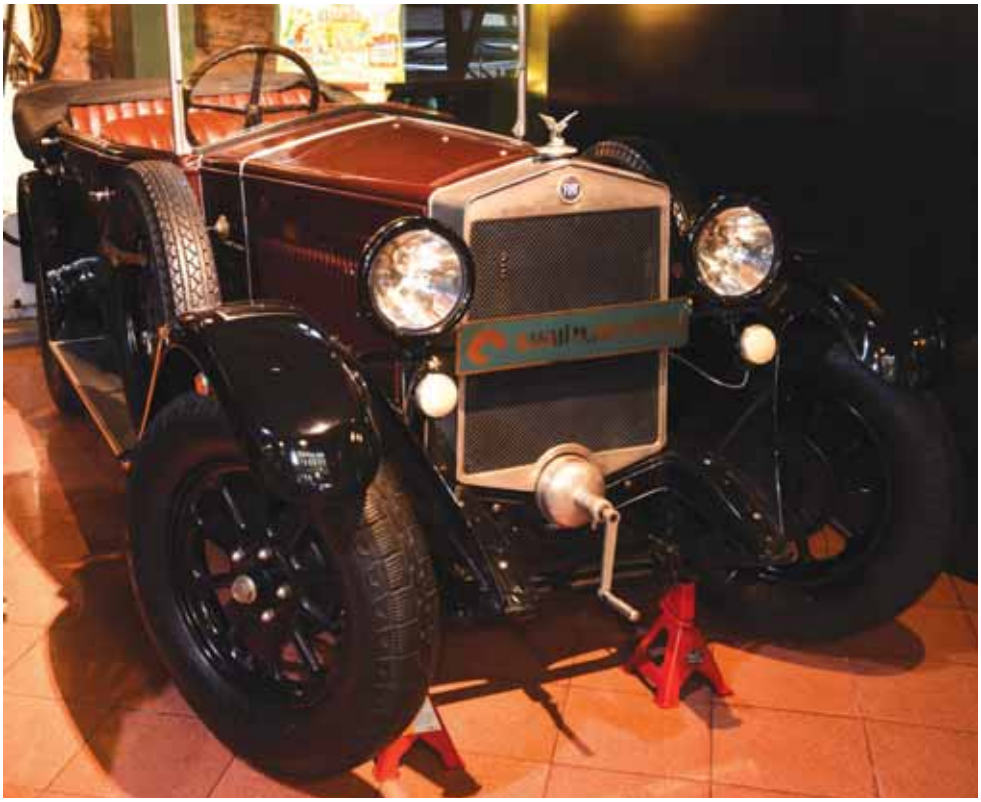
Kurulan bu şirketlere ve bu önemli isimlerin tüm çabalarına rağmen, İngilizler'in otomobil sanayisi daha yerel düzeyde kalmıştı. Bu bağlamda Britanyalılar'ın, demiryolu işletmelerinde sahip oldukları öncü rolü, otomobil konusunda yakaladıklarını söylemek zordur.

İtalya'daki Seri Üretim

Avrupa otomobil endüstrisinin en önemli ülkelerinden biri olan İtalya'da ise, teknik ilerlemeler Almanya, Fransa ve Britanya'ya göre biraz daha geç tarihlerde ortaya çıkmıştı. Bununla beraber 19. yüzyılın son on senesinde ve 20. yüzyılın ilk on yılında İtalya'da önemli sayıda otomobil şirketi kuruldu. Bu şirketler arasında S.P.A., S.T.A.R., Aquila İtaliana, Societa Anonima İtaliana Darracq (sonradan Alfa Romeo), Zust, Fratelli Ceirano, Diatto, İtala gibi firmalar bulunmaktaydı. Bunların büyük çoğunluğu Kuzey İtalya'da yer alan Lombardiya bölgesinde, özellikle de Torino'da kurulmuşlardı. Ancak sermayelerinin, diğer Avrupalı rakiplerine göre daha sınırlı olması, bu şirketlerin büyük çoğunluğunun kapanmasına veya kendinden daha büyük şirketlerce satın alınmalarına neden olmuştu. Bununla beraber, bu şirketler sayesinde motorlu bisikletlerle başlayan, İtalya'daki otomobil üretimi sanayiye dönüştü.

51 Hugh Driver, *The Birth of Military Aviation,* New York 1997*,* s.14.

52 Türkçe karşılığı ile Savaş'ta Uçaklar: Dördüncü Kol'un Belirmesi isimli bu kitaba, Britanya ordusundan Tümgeneral Sir David Handerson bir önsöz yazmış ve kendisinin Lanchester ile olan teşrik-i mesaisini bu kısımda anlatmıştı. F.W. Lanchester, *Aircraft in Warfare The Dawn of the Fourth Arm,* Londra 1916, s. VI-IX.



FIAT, İtalya 1928 (Rahmi M. Koç Müzesi)

İtalyanların Avrupa'daki otomobil endüstrisinin kuruluş safhasında en büyük katkıları ise tasarım alanında oldu. Bu şirketlerin en büyüğü olan FİAT ülkede sektörün lideri haline geldi.

Giovanni Agnelli'nin beraberinde birçok yatırımcı ile 1899'da kurduğu bu şirketin tam adı Fabbrica Italiana Automobili Torino Societa per azoni (F.İ.A.T. s.p.a.) idi. Agnelli'nin en büyük başarısı, çok kısa bir süre içerisinde şirketin üretim kapasitesini artırmasıydı. FİAT'ın arabaları en orijinal veya en teknolojik olan modeller değildi. Ama piyasada en kolay buluna bilinen her İtalyan'ın temin edebileceği otomobillerdi. Nitekim FİAT'ın ürettiği ilk araç olan FİAT 4HP toplamda 24 adet üretilirken, 1901'de üretimine başlanan FİAT 12 HP'den 106 adet, 1905'te üretimi başlayan FİAT Brevetti modelin-

den 1500 adet araç üretilmişti[53]. Şirket 1920'lere gelindiğinde, İtalyan otomobil pazarının açık ara lideri konumuna yükselmişti. Savaş sonrası İtalya'sındaki sol akımlar FİAT'ı da etkilemişti. İtalyan tarihinde Biennio Rosso olarak bilinen iki kızıl yılda (1919-1920) FİAT işçileri fabrikada isyan etmişlerdi. Agnelli bunun üzerine emekliliğini istemiş ve şirketin yönetiminden çekileceğini söylemişti. Agnelli'nin bu tepkisi işçilerin eyleminden vazgeçmesinde önemli rol oynamıştı[54].

İtalya ile özdeşleşen bir başka firma olan Ferrari'nin ortaya çıkışı ise çok daha ileri bir tarihe tesadüf etmekteydi. Başlangıçta Modena'da bağımsız bir teknisyen olarak çalışırken meşhur olan ve Alfa Romeo'nun teknisyen kadrosuna dâhil olan Enzo Ferrari, 1939'da bu şirketten ayrılarak yine Modena'ya bağlı Maranello merkez olmak üzere Auto Avio Construzioni şirketini kurmuştu. 1947'den sonra Ferrari adıyla faaliyet yürüten şirket özellikle lüks segmentte araç üretimine ve yarış otomobillerine odaklanmıştı[55].

OKUMA PARÇASI

Otomobilin Yirmi Beş Yıllık Gelişimi

Bugün sokaklarımızı dolduran, en ıssız köylerimiz arasında bile görülmeye başlayan otomobil; nakil vasıtalarının en mükemmeli olduğu gibi, sanayinin şimdiye kadar en hızlı şekilde gelişen bir şubesidir. Otomobilciliğin yirmi beş seneden beri geçirdiği safhaları resimleriyle beraber burada tespit ediyoruz. Bu gelişim, bizim için ibret vesilesidir. Halkımız yalnız otomobil kullanmayı değil, otomobil yapmanın da memleketimizde kurulup gelişmesini amaç edinmelidir.

Otomobiller her sene yeni bir gelişme gösteriyor

Asrımızın muhtelif sanayi kolları arasında otomobil üretimi adeta dev adımlarla ilerlemiştir. Hiçbir sanat bu kadar süratle terakki etmemiş, hiç-

53 Giancenzo Madaro, *All The Fiats*, Michigan 1970, s. 44.

54 Agnelli'nin bu tavrı, henüz kendisi tarafından satın alınmadığı dönemde dahi, Torino'da basılmakta olan La Stampa gazetesi tarafından övülmüştü. 7 Nisan 1921 tarihli *La Stampa*, s. 2.

55 1948 gibi erken bir tarihte Ferrari, Alfa Romeo ve Maserati ile rekabet halindeydi ve kendi şehrinde (Valentino Park) yapılan İtalyan Grand Prix'sini kazanmak için çaba sarf etmekteydi. 24 Ağustos 1948 tarihli *La Stampa*, s. 4.

bir sanat şubesi için uzmanlar bu derece incelemede bulunmamıştır. Her sene değil, belki her ay büsbütün yeni bir şeklin meydana çıkmasına başka tür ürünlerde neredeyse hiç rastlanmamıştır.
Sanayi erbabının otomobile bu kadar önem vermesi, yalnız spor veya gezinti için değildir. Belki ticaret ve iktisat âleminde otomobilin oynadığı rol pek mühim olduğundandır. Çünkü şehirleri, köyleri, sokakları ve semtleri birbirine ziyadesiyle yaklaştıran bu güvenli ve rahat nakliye vasıtası; malların süratle sevkine, işlerin çabuk görülmesine ve sonuçta her iktisadi sahada çok farklı kârların elde edilmesini sağlamaktadır. Yakın zamana kadar araba ile sekiz saatte katedilen iki köy veya şehir arasındaki mesafe, süratli otomobillerle bugün bir saatte katedilebiliyor. Özellikle büyük şehirler içinde süratle yapılması gereken mülakatlar, insan ve eşya nakilleri eskisiyle kıyas kabul etmeyecek baş döndürücü bir hızla yapılıyor. Otomobilin önemi o derece artmış bulunuyor ki, bugün büyük şehirlerdeki bütün otomobillerin çalışmadıkları farz edilse; şehirler, kan dolaşımı duran bir insan gibi derhal cansız bir hale gelirlerdi.

Otomobilin istifade edilebilir bir nakliye vasıtası olması ancak 1902 ve 1903 senelerinde meydana gelmiştir. Daha önce uçağın bugünkü vaziyetinde bulunuyor, yani tecrübe ve teşebbüs devresi geçiriyordu.

Bu tarihte otomobillerin önemli bir kısmı üstü açık şekildeydi. Gerek açık, gerek kapalı otomobillerde eski arabaların ve landoların şekli taklit edilmişti. Hele 1912 ve 1913'te yapılan otomobiller tamamıyla Landolara benzemektedir. İlk otomobilde kapı arkadandı. Yan kapılar bu tecrübeden sonra ortaya çıkmıştır. Hem yolcu hem eşya taşıyabilmek için üzerlerine eşya koyulmaya müsait olan otomobiller de üç dört sene ara ile yani 1906 ve 1907 seneleri zarfında yapıldı. Eski otomobillerin oturacak yerleri yüksekteydi. Bugün de böyle eski sistem otomobillere sokaklarda rastlanabilir.

İnsan bunların içinde adeta bir katlı evde seyahat etmiş gibi olur. Halbuki sonraları oturacak yerler alçaltıldı. O kadar ki otomobillerin içindekiler sokaklarda yürüyenlerle aynı istikamete girdiler. Buna mukabil eski otomobillerin uzunlukları sınırlı olduğu halde son otomobiller uzunlamasına birer şekil almış oldu.

İlk otomobillerde şoför açıkda bulunuyordu. Bozuk havalarda ve sürat halinde bunun ne kadar uygunsuz olduğu takdir edildiği için ilk olarak şoförün önüne rüzgara ve toza mani olacak ve aynı zamanda ileridekini görmeye müsait bir cam takıldı. Ertesi sene bu camın gerektiğinde, yani

temiz yerlerde ve müsait havalarda, kaldırılması için dönme kabiliyetinde olması uygun görülerek o şekilde yapıldı. Daha sonra özellikle kapalı otomobillerde şoförün içeride bulunmasının daha uygun olacağı düşünüldü. Bu şekilde yalnız müşteri için değil, içinde her zaman bulunmaya mecbur olan şoförün de tamamıyla rahat etmesi temin edilmiş oldu. Zaten Avrupa'da ve Amerika'da otomobillerin birçoğu iş adamı olan sahipleri tarafından bizzat kullanıldığı için şoför mahallinin içeride bulunması zorunlu idi. Tamamıyla kapalı otomobiller, sahiplerinin latif havalardan istifade etmesine mani oldukları için birçok otomobillerin içinde açılıp kapanabilecek şekilde üretilenlerin daha uygun olacağı düşünüldü. Şuan en çok kullanılan otomobillerin önemli bir kısmı bu şekildedir.

Fransızlar otomobillerin iç süslerini yapmaya merak ettiler. Fakat Amerikalıların yaptıkları modeller hepsine üstün oldu. Çünkü onlar içerinin güzelliğini ve rahatını temin için elektriği kullandılar. En son modeldeki Amerika otomobillerinde; bir düğmeye basılınca kapının, diğer bir düğmeye dokununca pencerenin, üçüncü bir düğme ile elektrik lambalarının açıldığı ve açık iken kapandığı görülür. Aynı şekilde arkaya veya öne işaret vermek için de, projektörü ya da sadece yan lambalarını veya arka lambalarını yakmak için de yine birer düğmeye dokunmak yetmektedir.

Otomobillerin en garip şekilleri yarış için yapılanlardadır. Bunlar, makinanın kuvvetini ve otomobilin sağlam fakat hafif olmasını, ayrıca süratle giderken hava mukavemetinin de asgarîye inmesini temin için gayet garip ve bazen bir uçak kanadına benzeyen şekillerde yapılmaktadır[56].

Amerika'nın Dünya Pazarına Hâkim Olması

Avrupalıların, otomobil sanayisinin yükselişindeki bütün katkılarına rağmen, otomobil üretimini küresel bir sektör haline getiren ülke Amerika Birleşik Devletleri olmuştu. Başlangıçta üretimde Avrupa'nın gerisinde kalan Amerikalılar, kısa bir süre sona öne geçmeyi başarmışlardı. Avrupa'nın bölünmüşlüğüne karşın, tek bir ortak pazara sahip, fiziksel olarak geniş yol ve cadde inşaatına uygun olan Amerika, 1900'lü yıllardan itibaren dünyanın en büyük

56 *Meraklı*, Sayı: 12 (18 Ekim 1926), *s. 2.*

üretim merkezi olmuştu. Amerikan otomobil sanayisinde "Büyük Üçlü" olarak anılan Ford, General Motors ve Chrysler ülkedeki üretim geleneği başlatmışlar ve geliştirmişlerdi. Amerikalılar, 1980'lerden sonra Uzakdoğulu otomobil firmaları dünya piyasasında üstünlüğü ele geçirinceye kadar, yaklaşık 80 yıl boyunca piyasadaki liderliklerini devam ettirmişlerdi[57].

Amerikan otomobil sanayisinin kalbi sayılan Michigan Eyaletinin Detroit şehrinde, 1903'te kurulan Ford Şirketi, sadece otomobil tarihinde değil, sanayi tarihinde de devrim gerçekleştirmiş olan bir firmaydı. Şirketin kurucusu olan Henry Ford, 1896'da evinin bulunduğu Detroit'te, quadricycle (dört tekerlek) adı verilen bir model geliştirerek sektöre adımını atmıştı. Gençliğinde makinist çırağı olarak çalışan ve motor teknolojisine özel ilgi duyan Ford, 1898'de Thomas Edison ile tanışmış ve onun teşviki ile 1898'de ikinci bir araç üretmişti[58]. Ford, öncelikle müteşebbis William Murphy'nin desteğini almış ve onunla beraber araç üretimi gerçekleşmişti. Ancak ürettiği arabaların maliyeti ve kalitesi hususunda sorun yaşanınca, Ford Murphy'nin yanından ayrılmıştı. Bu ayrılık iki büyük şirketin kurulmasına vesile olmuştu. Murphy yanına bu kez mühendis olarak Henry M. Leand'ı almış ve bu ortaklık 1902'de Cadillac şirketine dönüşmüştü[59]. Ford ise, aradığı finansal desteği Alexander Y. Malcomson ve Dodge kardeşlerden alarak 1903'te Ford Motor Company'i kurmuştu.

Ford'un şirketi 1903-1910 arasındaki yedi yıllık süreçte 30.000 araç gibi büyük bir üretim kapasitesine sahip olmuştu. 28.000 dolar sermayeli bir şirket için bu muazzam bir büyümeydi. Ancak Ford'un asıl başarısı bu değildi. Ford 1913 ve 1914'te iki yeni uygulamayı fabrikasında hayata geçirmişti. Bunlardan birincisi, iktisat teorilerinde Fordizm olarak da bilinen ve bir üretim bandı doğrultusunda her işçinin farklı bir alanda ihtisaslaşmasını ön gören uygulamaydı. Üretim sürecini çok daha hızlı hale getiren bu uygulama günümüz sanayi kuruluşlarında hâlen varlığını devam ettirmektedir. Ford'un bir diğer getirdiği uygulama ise günde 9 saat karşılığında 2,34 dolar alan işçilere

57 Thomas H. Klier, "From Tail Fins to Hybrids: How Detroit Lost Its Dominance of the U.S. Auto Market", *Economic Perspectives* Cilt: 33, Sayı:2 Chiago 2009, s. 2-5.

58 Vincent Curcio, *Henry Ford,* New York 2013, s. 30-31.

59 Angelo Van Bogart- Brian Earnest, *Cadillac: 100 Years of Innovation,* Iola 2003, s. 8-10.



Ford, Amerika 1908 (Rahmi M. Koç Müzesi)

niteliklerini artırdıkları takdirde 8 saat karşılığında 5 dolar vermeyi taahhüt etmesiydi[60]. Bu iki uygulama büyük tepkilerle karşılaşsa da, 1913'te 30.000 araç olan yıllık üretimi, 1916'da senede 700.000 araç gibi inanılması güç bir rakama yükseltmişti[61]. Ford bu tarihten sonra, bazen rakiplerine geçilmiş bazen öne geçmiş ama hep büyük bir şirket olarak varlığını sürdürmüştü.

Detroit merkezli bir başka Amerikan devi olan General Motors (GM), William C. Durant'ın kurduğu bir şirketti. William C. Durant, bir mucit değildi. Hatta otomobillere başlangıçta soğuk bakmaktaydı. Ancak Durant, farklı alanlarda deneyim kazanmış iyi bir müteşebbisti[62]. Onun müteşebbis kişiliği,

60 Naci Gündoğan, Çalışma Ekonomisi, Eskişehir 2004, s. 80

61 Corona Brezina, *The Industrial Revolution In America,* New York 2005 s. 49.

62 Durant müteşebbis kişiliği sayesinde milyoner olmuş ve senede 150.000 araç üreten bir şirketi kontrol eder hale gelmişti. Nathan Miller, *New World Coming: The 1920s And the Making of Modern America,* New York 2003, s.185-186.

devasa bir şirketin ortaya çıkmasını sağlamıştı. 1908'de General Motors'u kuran Durant, onlarca daha küçük ölçekli şirketi bünyesine katmış ve satın alma yoluyla büyümüştü. Durant'ın bu alımları, şirketini ve kârını artırdığı gibi, Avrupa'dakine benzer küçük şirket iflaslarının da önüne geçmişti. General Motors'un satın aldığı şirketler arasında Oldsmobile, Cadillac, Pontiac, Mclaughin, Cartecar, Elmore bulunmaktaydı. Şirket, Amerika yanında yurtdışında da büyümesini sürdürmüştü. 1929'da Opel'in çoğunluk hissesi, 1931'de ise şirketin tamamı General Motor'un olmuştu. Bunun sonucunda General Motor 1920'lerin sonunda, toplam satışta Ford'u geçmeyi başarmıştı[63].



1900'de yapılan OPEL marka otomobil (Servet-i Fünûn, nr. 1513, 13 Ağustos 1925, s. 201)

Bir diğer Amerikan devi Chrysler ise iki rakibine göre daha geç bir tarihte, 1925'te faaliyete geçmişti. Şirket, ismini, kurucusu olan Walter Chrysler'dan almakta olup Chrysler de yine Michigan merkezlidir. Walter Chrysler, gençliğinde tren makinistliği yapmıştı ve tren motorlarıyla ilgilenmekteydi. James Storrow'un tavassutu ile Buick Motor Şirketinin sahibi Charles W. Nash ile tanışan Chrysler, bu şirkette müdür olmuştu. General Motors'un sahibi, Durant, 1916'da Buick Motor'u satın alınca, Chrysler'in burada müdür olarak

63 Michael W. R. Davis, *General Motors: A Photographic History*, Portsmouth 2004, s. 19-31.



Buick, Amerika 1924 (Rahmi M. Koç Müzesi)

kalmasını istedi. Bu amaçla Durant, Chrysler'e reddedilmesi çok güç bir maddi teklifte bulundu ve ona Buick Motor'da tam yetki verdi. Chrysler, Durant'ın ve General Motors'un hizmetinde görev yaptığı üç yılın sonunda Amerika'nın en zengin insanlarından biri haline geldi[64]. Bir bakıma, General Motors, gelecekteki rakibinin kurulmasına yardımcı oldu. Bir başka otomobil üreticisi olan Willy's Overland Motor şirketinde de çalışan Chrysler, Maxwell Motor Şirketini 1923'te satın aldı. 1925'te, Maxwell Motor Şirketinin temelleri üzerinde Chrysler'i Detroit'te kurdu. 1928'te Dodge'u satın aldı. 1930'lara gelindiğinde Chrysler da artık dev bir firmaya dönüşmüştü[65].

64 Charles K. Hyde, *Riding the Roller Coaster: A History of the Chrysler Corporation,* Detroit 2003, s. 8-10.

65 1929 itibari ile 367.000 araç satan Chrysler Amerika Birleşik Devletlerinde %9'luk pazar hacmine ulaşmıştı. Michael W. R. Davis, *a.g.e.,* s. 36 .

Sonuç

Otomobil üretim çabaları, 1860'lardan itibaren içten yanmalı motorların kullanılmaya başlanmasıyla ortaya çıkmıştı. Bununla beraber, gerçek anlamda piyasaya yönelik üretime 1880'lerde başlanmış, 1890'lardan itibaren, otomobiller günlük hayatta kendilerine yer edinmişlerdir. 20. yüzyılın başlaması ile beraber, otomobil üretiminde çok büyük artışlar gerçekleşmiş, bugün bile varlığını devam ettiren büyük şirketler kurulmuş ve dünya genelinde satışlar katlanarak artmıştı. Otomobil üretme fikrinin ortaya çıktığı ve ilk modellerinin geliştirildiği Avrupa'daki birçok şirket bu süreçte tutunamamışlardı. Sermayenin daha güçlü, otomobil talebenin daha fazla olduğu Amerika Birleşik Devletleri, otomobil üretiminde Avrupa'nın önüne geçmişti. Dünyanın diğer coğrafyalarında ise otomobil üretimi çok daha geç tarihlerde gerçekleşmiş, tüketim ise sınırlı kalmıştı. Bu durumun en büyük istinası olan Japonya'da ise ilk otomobil üretme denemeleri 1910'da başlamıştı. Kaishinsha ve Jidosha gibi iki öncü şirketin çabaları sonucunda 1920'lerden itibaren Japonya'da büyük çaplı üretim başlamıştı. Batı dünyası dışından gelen bir ülkenin bunu başarması gerçekten bir mucizeydi ve bu mucize Japonlar'ın gelecekteki üretim hegemonyalarının bir sinyaliydi[66].

Bibliyografya

Ana Kaynaklar

-11 Mayıs 1881 tarihli The Bristol Mercury And Daily Post.

-9 Mayıs 1881 Edinburgh Evening News.

-8 Ekim 1803 tarihli Newcastle Courant.

-24 Nisan 1833 tarihli Morning Advertiser.

-14 Mart 1899 tarihli Dundee Advretiser.

-14 Ekim 1882 tarihli Nuneatoon Advertiser.

-26 Ekim 1895 tarihli Illustrated Sporting and Dramatic News Dergisi.

-27 Nisan 1900 tarihli Manchester Courier and Lancashire General Advertiser.

-29 Temmuz 1865 tarihli Dover Express.

-2 Aralık 1865 tarihli East London Observer.

66 Levi Tillemann, *The Great Race: The Global Quest for the Car of the Future,* New York 2016, s.35-37.

-11 Temmuz 1896 tarihli Manchester Courier and Lancashire General Advertiser.
-18 Ağustos 1903 tarihli Shields Daily Gazette.
-7 Aralık 1903 tarihli Northern Whig.
-21 Eylül 1955 tarihli Sketch.
-20 Nisan 1889 tarihli South London Press.
-7 Nisan 1921 tarihli La Stampa.
-24 Ağustos 1948 tarihli La Stampa.
-23 Mayıs 1936 tarihli Akşam Gazetesi

Araştırma Eserleri

-Arthur Boisfeld &Garry Toffoli, Fifty Years The Queen, Oxford 2002.
-Edwin Tunis, Wheels A Pictorial History, Maryland 2002.
- Vahdettin Engin, Rumeli Demiryolları, İstanbul 1993.
-Steven Parissien, The Life of The Automobile, New York 2014.
- Erik Eckermann, World History of The Automobile, Warrendale 2001.
- Suhel Ahmed-Sam Atkinson-Alexandra Beeden vd., Cars, Trains and Planes, Londra 2016.
- Clay McShane, The Automobile, Londra 1987.
- Colin R. Ferguson- Allan T. Kirkpatrick, Internal Combustion Engines: Applied Thermosciences, West Sussex 2014.
- Jean- François Bouzanquet, Fast Ladies, Dorchester 2009.
- Ed. Adriana Brain, The Best Book On Cars Ever, Mainz 2011.
- T.P. Newcomb & R.T. Spurr, A Technical History of the Motor Car, New York 1989.
- Brian Long, Mercedes-Benz SL & SLC 107 Series: 1971 to 1989, Dorchester 2010.
- Brian Williams, Who Invented the Automobile, Minnesota 2010.
- Dennis Adler, Mercedes Benz, Minneapolis 2008.
- James J. Fink, The Automobile Age, Massachusetts 1990.
- Ed. Giles Chapman, The Car Book, Londra 2011.
- Robert C. Post, Urban Mass Transit: The Life Story of a Technology, Connecticut 2007.
- Robbie Coltrane, Coltrane's planes & automobiles: Engines that turned the World, New York 1987.
- Larry Crandal, "When Only The Best Will Do", Tampa Bay Magazine Mayıs-Haziran 1998.
- Giancenzo Madaro, All The Fiats, Michigan 1970.
- Thomas H. Klier, "From Tail Fins to Hybrids: How Detroit Lost Its Dominance of the U.S. Auto Market", Economic Perspectives Cilt: 33, Sayı:2 Chiago 2009.
- Vincent Curcio, Henry Ford, New York 2013.
- Angelo Van Bogart- Brian Earnest, Cadillac: 100 Years of Innovation, Iola 2003
- Naci Gündoğan, Çalışma Ekonomisi, Eskişehir 2004.

- Corona Brezina, The Industrial Revolution In America, New York 2005.
- Nathan Miller, New World Coming: The 1920s And the Making of Modern America, New York 2003.
- Michael W. R. Davis, General Motors: A Photographic History, Portsmouth 2004.
- Charles K. Hyde, Riding the Roller Coaster: A History of the Chrysler Corporation, Detroit 2003.
- Levi Tillemann, The Great Race: The Global Quest for the Car of the Future, New York 2016.

V. BÖLÜM



Baştan sona doğru Buick Amerika 66C Convertible 1933; Ford Amerika Model A Roadster 1930; Ford Amerika Model TT Bus 1926; Buick Amerika 1924; Ford Amerika 1908 (Rahmi M. Koç Müzesi)

Erhan AFYONCU - Uğur DEMİR

İSTANBUL'DA OTOMOBİLİN TARİHİ, OSMANLI DÖNEMİ

İlk Teşebbüs: Buharlı/Vapeur Arabalar

Osmanlı İmparatorluğu'nda otomobilin ilk defa kim tarafından ve ne zaman getirildiğine dair, çeşitli efsaneler dışında, hâlâ kesin bir hüküm verilemedi. Ancak Osmanlı münevveri, otomobilin varlığından ve bu vasıta ile ilgili gelişmelerden erken denilebilecek bir tarihten itibaren, daha çok Fransızca kaynaklar vasıtasıyla, haberdardı. Bu manada Takvîm-i Vekâyi'nin 26 Eylül 1832 tarihli nüshasında, "buharlı araba"ya dair bir habere yer verildi. Sonraki yıllarda daha çok Avrupa'daki otomobil haberleri okuyucularla paylaşılırken bir kavram kargaşası da yaşanmaktaydı. Zira ilk zamanlar otomobil için Latince karşılığının biraz değiştirilmiş hâli olan "zâtü'l-hareke araba" kelimesi kullanılırken, sonraki yıllarda önce "otomobil arabası" ve nihayet "otomobil" kelimesi kullanılır oldu[1].

Osmanlı İmparatorluğu, otomobille ilk olarak buharlı/vapeur arabalar vasıtasıyla tanıştı. Buharlı otomobiller, ilk defa İngiliz mühendis Messras Boydell tarafından 1855'te üretildi. Bu otomobillerin Osmanlı topraklarında kullanılmasına

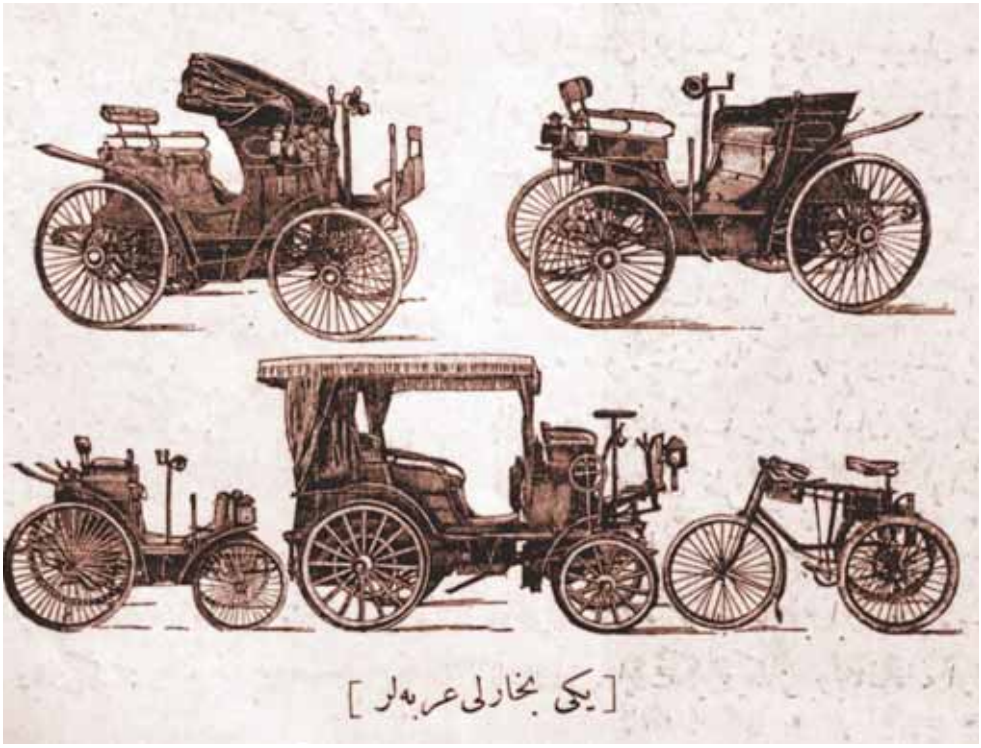
1 Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2011, s. IX-XV.

yönelik ilk girişim ise 1861'de gerçekleşti. Wortley de Lamore ve Josef Garaçino adlı iki müteşebbis, buharlı/vapeur arabanın getirilmesi için Bâbıâli'ye resmî müracaatta bulundular. İki müteşebbisin 30 Ağustos 1861'de ortak olarak sundukları dilekçe şöyle idi: "*Bildiğiniz üzere her tarafta demiryolu inşa etmek son derece masraflıdır. Ayrıca trenler belirlenen hat üzerinde kullanılıp diğer yollarda hareket edemeyeceğinden mecburen çok sayıda araba, yük ve binek hayvanına ihtiyaç duyulacaktır. Bunun çaresi, demiryolu yapmadan tren yürütmektir. Bu konu, Avrupa ve Amerika kıtalarında bulunan ilim adamları ve zanaatkârlar tarafından düşünülerek birkaç yol bulunmuş ve bu düşünce fiile geçirilmiştir. Ancak bunların kimi düz yolda giderek yokuşta ilerleyememekte ve bazısı da kaldırımları bozuk yollarda ilerleyememektedir. Bu durum ise beklenen neticenin gerçekleşmemesi demek olduğundan her geçen gün ıslahına çalışılmaktadır. İngiltere ve Fransa devletleri istenilen şekilde yapıldığı takdirde pek çok ödül vereceğini vadettiğinden; bir mucit, tekerlekleri dikenli olarak buharlı araba icat etmiş ve her yolda yürütmüştür. Fakat bu dikenli tekerlekler arabanın hareketinin şiddetinden dolayı yere gömülerek kaldırım ve şoseyi söküp atmakta ve bir geçtiği yolu hayli tamire muhtaç olacak derecede harap etmektedir. Bu nedenle hükümet, bu aracın kullanımına izin vermemiştir. Mösyö Boydil isimli mühendis, her tekerleğin etrafına altışar parça düz ve ekli demir kızak takarak tekerlekler döndükçe yokuşta, inişte ve düz yolda kısacası her türlü yolda yürüyüp giderken zaman yola zarar vermeyen ve hatta oynamış kaldırımları yatıştırıp sıkıştıran bir araba yapıp yürütmüştür. Verdiği resme göre bir kıtası İngiltere tersanesinde üretilip kullanıldığında beklenen netice elde edilmiş olduğundan; top, obüs, naklinde zorluk çekilen mühimmat ve savaş aletlerinin nakli için adı geçen tersanede inşasına başlanılmıştır. Aynı zamanda Mösyö Boydil'e özel imtiyaz ile vadedilen ödül de verilmiştir. Bu arabanın ilk icat edildiğinde buharı gürültülü şekilde çıkmakta, bahsedilen kızaklar döndükçe ortaya çıkan gürültüden hayvanlar ürkmekte ve insanlar rahatsız olmaktaydı. Bu gürültünün ortadan kaldırılması meselesinin Mösyö Boydil'e ifade edilmesi üzerine, bir kat daha çabalayarak her nasılsa gürültüyü ortadan kaldırmıştır. Şimdi sıradan arabalar kadar bile sesi çıkmayarak çalışmaktadır. Bu arabada görülen kolaylık ve aşırı ucuzluk her devleti tedarikine mecbur etmiş olduğundan; Hindistan, Avusturalya, Brezilya, İspanya, Rusya, Amerika ve diğer memleketlere gönderilmek üzere çok sayıda üretilmesi için Mösyö Boydil'e sipariş verilmiştir. İngiltere Devleti, Hint ve Çin taraflarına göndermiş olduğu askerinin Mısır üzerinden geçmelerine Mısır Valisi Said Paşa*

hazretlerinin müsaadesine teşekkür etmek amacıyla bu arabadan bir kıta gönderip geçen Ocak ayının onuncu günü Mısır'ın iskelesi olan Bulak'a ulaşmıştır. Karşılama için vali hazretleriyle Mısır'ın eşrafı ve önde gelen devlet adamları hazır oldukları halde sekiz on kadar araba bağlanmış ve hepsi binerek Mısır içinden dolaşa dolaşa vali hazretlerinin ikamet ettikleri mahalle kadar gitmişlerdir. Bu buharlı arabayla birlikte gönderilmiş olan bir kıta top arabasına ertesi gün bir büyük top yerleştirilerek ve buharlı arabaya takılarak yürütüldüğünde kesinlikle hareketine engel olmadığı görülmüştür. İngiltere Devleti ayrıca her biri dört bin sekiz yüz vukiyyeden fazla beş muhasara topu çekmek üzere Hindistan'a bu araçlardan dört kıta göndermiştir. Mösyö Boydil, bu buharlı arabaya bağlanmak üzere gayet güçlü ve kullanışlı bir çeşit yük arabası da icat etmiştir. Bu arabaların özel aletleri olduğundan bir adamın hareket ettirmesiyle köşe başlarından kolayca dönerler. Bu buharlı arabanın seksen bin vukiyye yük taşıyabileceğini Mühendis Boydil ifade ve taahhüt etmiştir. İngiltere'de sıradan araba veya hayvan ile bir yere yüz kuruş masrafla nakledilmekte olan eşya, bu vapur arabasıyla otuz kuruşa taşınmaktadır. Görülen sayısız faydasından biri de hayvanlar ile çekilen arabaların müşterisi olsun olmasın hayvanlara sahibi tarafından yem ve yiyecek verilip, iş olmadıkça boş yere masraf edilirken; buna ise yerinde durdukça bir akçe sarf edilmemesidir. Ayrıca çokça yük ve müşteri bulursa gece gündüz demeyip çalışabilmesidir. Osmanlı Devleti'nde Anadolu ve Rumeli kıtalarında bulunan yollarının çoğu zor ilerlenen, gidip gelenlerin büyük zorluklar çektiği, iskelelere uzak bulunan yerlerde erzak, kereste, taş ve çeşitli madenlerin naklinde aşırı güçlük çekilen bir durumdadır. Bu yeni arabaların tecrübeyle sabit olarak faydalı, kolay ve ucuz olması bakımından Osmanlı topraklarında bulundurulması çok önemlidir. Zira bu vasıta ile Osmanlı'nın mamur topraklarının bir kat daha şereflenmesine ve bununla birlikte ahalisinin servet ve ticaretinin artmasına başlıca bir sebep olacağı aşikardır. Uygun görülürse bu arabalardan alınarak Osmanlı toprağında işlettirilmek üzere gereken imtiyazın bendenize yüce zatınız tarafınızdan ihsan buyurulmasını istirham ederim"[2].

De Lamore ve Garaçino'nun müracaatı, Meclis-i Vükelâ-yı Ahkâm-ı Adliyye Kavânîn ve Nizâmât Dairesi tarafından 21 Eylül 1851 tarihli rapor ile sadarete bildirildi. Raporda "*bu gibi yeni icatların ve özellikle böyle yokuşta ve inişte yürür vapur arabasının icadının Osmanlı Devleti'ne büyük menfaatler sağlayacak faydalı*

2 BOA, A.MKT.MVL, 132-77-2. Ayrıca bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 2.



Buharlı araba örnekleri (Servet-i Fünûn, nr. 249, 19 Aralık 1895, s. 229)

işlerden" olacağı, ancak öncelikle bu gibi şeylerin layıkıyla araştırılıp iddialar ispat edildikten sonra icabına bakılması gerektiği, dolayısıyla ya iddiaların ispatlanması ya da iddia edildiği gibi olup olmadığının Londra Sefareti'nden sorulması gerektiği bildirildi[3]. Rapordan sonra nasıl bir gelişme yaşandığına dair ise şimdilik bir bilgiye sahip değiliz. Fakat fiili duruma bakılacak olursa De Lamore ve Garaçino'a olumsuz cevap verildiği açıktır. Zira erken tarihli sayılabilecek bu müracaata rağmen Osmanlı İmparatorluğu'na buharlı/vapeur arabaların getirildiğine dair bir bilgimiz yok. De Lamore ve Garaçino'dan sonra da Osmanlı topraklarında buharlı araba işletme başvuruları, hatta benzer motorlar icat etme girişimleri devam etti. Fakat bu teşebbüslerin de sonuçsuz kaldığı görülmektedir[4].

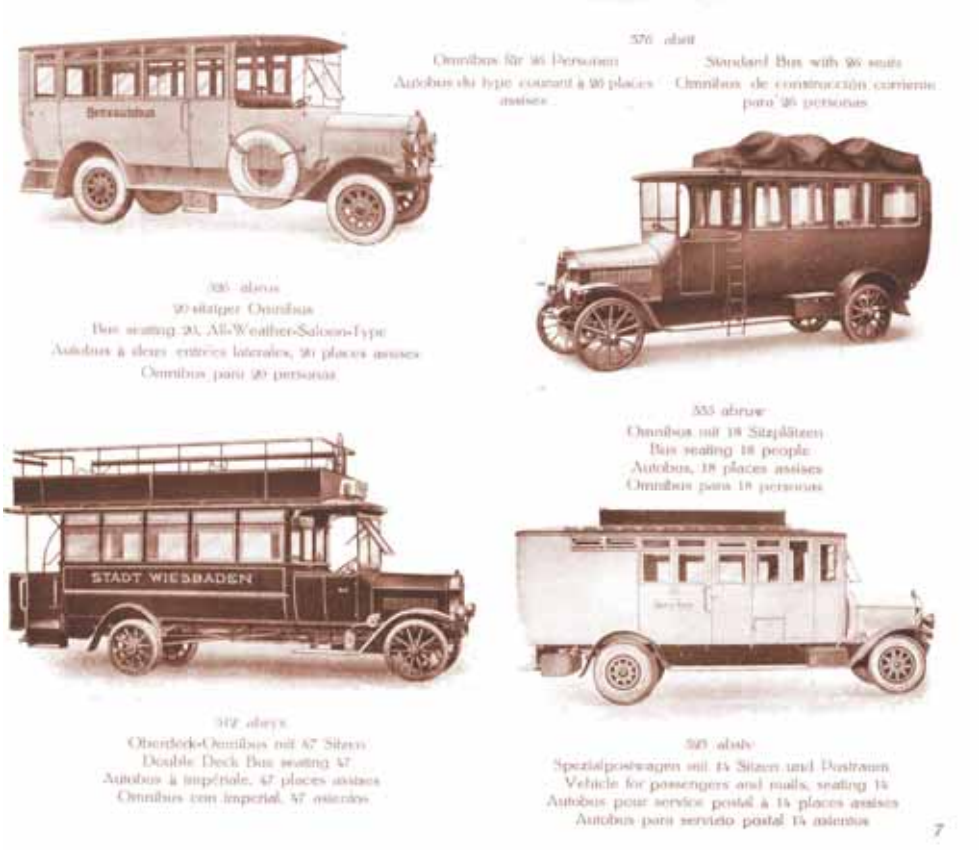
3 BOA, A.MKT.MVL, 132-77-1. Ayrıca bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 2.

4 Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 2-3. Buharlı arabalar İstanbul'a getirilemese de, daha sonraki yıllarda başkent halkı bu vasıtadan basın vasıtasıyla haberdar oldu. Nitekim Servet-i Fünûn'da 31 Ağustos 1894'te yayınlanan "Buharlı Arabalar Musabakası" başlıklı yazıda bu vasıtaya dair ayrıntılı bilgiler veriliyordu.

İstanbul'da Yeni Bir Ulaşım Vasıtası: Omnibüs

Buharlı/vapeur arabalar Osmanlı topraklarına gelemese de, başta İstanbul olmak üzere imparatorluğun muhtelif bölgelerinde, omnibüs gibi yeni ulaşım vasıtaları her geçen gün boy göstermeye başlamıştı. Bu manada başkent trafiğini rahatlatması, yolların düzenlenmesi veya yeni yollar yapılması yanında[5] ulaşım kurallarının tayin edilmesinde de omnibüslerin ayrı bir yeri vardır. Zira omnibüsler için hazırlanan nizamnameler, trafik kurallarının belirlenmesi yolunda ciddi bir adımdı. Keza bu nizamnamelerde yer alan kuralların büyük bir kısmı, günümüzde de geçerliliğini korumaktadır. 1873 tarihli Üsküdar Omnibüs Şirketinin Şartnamesi'ndeki bazı maddeler şöyleydi: "On Birinci Madde: Arabacılar Osmanlı vatandaşı olacak ve elbiseleri tek tip bulunacaktır. On İkinci Madde: Arabalar on ikiden fazla adam almayacak ve herkes istediği yerde binip inebilecektir. On Beşinci Madde: Arabalar sağlam ve temiz halde olmadıkça çalışamayacaktır On Yedinci Madde:Arabacılık yapacaklar. yirmi yaşından aşağı olan ve elinde esnaf tezkiresi bulunmayanlar şirket tarafından arabacılığa kabul edilmeyecektir. On Sekizinci Madde:Arabalarda beş yaşından on yaşına kadar olan çocuklar yarı ücret verip beş yaşından küçük olan çocuklar ücret vermeyecektir. Yirmi Birinci Madde: Şirket hatlarının her merkezinde uygun bir yere mukavelename gereği yolcuların dinlenmesi, güneş ve yağmurdan korunmaları için şirket tarafından en az yirmi kişi alabilen duraklar inşa edilecektir. Yirmi İkinci Madde: Arabalar güneşin doğuşundan başlayarak akşam bire kadar çalışacaktır, güneşin batışından sonra arabaların ön ve arka taraflarına içlerine de ışık verecek şekilde fenerler koyulacaktır. Yirmi Üçüncü Madde: Arabalarda unutulmuş eşya bulunduğu takdirde idarehanede korunacak ve durum gazeteler ile ilan edilerek sahibi ortaya çıktığında teslim edilecektir. Yirmi Sekizinci Madde: Arabacıların sarhoş olarak araba kullanması, arabası yolda iken uyuması, ne kadar sıcak olursa olsun elbisesini çıkarıp gömlekle araba kullanmaları ve soğuk günlerde de kışa mahsus olan elbiselerinin üzerine başka şey giymeleri yasaktır. Yirmi Dokuzuncu Madde: Arabacılar yolda rastladıkları asker bölüğünü

5 Mesela Selanik'te omnibüs işletilmesi istendiğinde bu talebin tramvay işletmesini zarara sokacağı ileri sürülmüş, bu yüzden omnibüsün tramvayın gitmediği sokaklarda işlemesinin uygun olacağı kararlaştırılmıştır. Böylece tramvayın işlemediği Selanik sokakları omnibüs sayesinde ulaşıma açılmış ve sokaklar bu vasıtanın gidip gelmesi için uygun hâle getirilmiştir (BOA, BEO, 1519-119308-1/5).



Benz marka omnibüs modelleri (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, nr. A.VI-1, D.84, F.5-23, Benz Kataloğu)

ve giden bir topluluğu yarıp ortasından geçmeyecek ve hayvanları hırpalayıp dövmeyecektir. Otuzuncu Madde: İki araba karşı karşıya geldiklerinde ikisi de sağ tarafa gitmeye mecburdur”[6].

İstanbul’daki İlk Elektrikli Otomobil

Osmanlı başkentine buharlı arabalar getirilmesine dair girişimler sonuçsuz kalmıştı. Fakat elektrikli arabalar, erken sayılabilecek bir tarihte getirilebildi. Bunda yeni tahta çıkan Sultan II. Abdülhamid’in Avrupa’daki bu tür gelişmeleri

6 BOA, A.DVN.MKL, nr. 12-4-3-1, 2. Üsküdar’a omnibüsün gelmesi hakkında bk. Vahdettin Engin, “Üsküdar’da Omnibüs Şirketi’nin Kuruluşu ve Faaliyetleri”, IV. Üsküdar Sempozyumu, I, 169-178.

yakından takip etmesinin etkisi büyüktü[7]. Elektrikli otomobil getirilmesine dair ilk girişim, Sultan Abdülhamid'in isteği ile 1888'de gerçekleşti. İngiltere'deki Messrs Immisch&Co Şirketi ile anlaşmaya varıldı. Sultan adına sipariş verilen arabayı söz konusu şirketin mühendislerinden Magnus Volk ve Moritz Immisch yapacaktı. Volk ve Immisch, sultan için özel bir elektrikli araba modeli hazırladılar. Bu otomobilin önünde iki küçük, arkasında ise iki büyük tekerlek mevcuttu. Patenti mühendisler Immisch adına alınan otomobilin, 20 amper 48 volt 1 beygirlik motoru vardı. The Engineer dergisinin 14 Ekim 1888 tarihli sayısında, II. Abdülhamid için İngiltere'de hazırlanan elektrikli araba için ayrı bir bölüm ayrılmış ve arabanın mühendisleri ile birlikte bir de fotoğrafına yer verilmişti. Dergide yer alan tanıtım yazısı şu şekildeydi: **"***Bir Elektrikli Köpek Arabası (Dog Cart): Çarşamba günü Camden Townd St. Paul yolundaki paten sahasında Türkiye Sultanı için Mesara Imminch tarafından bir elektrikli köpek arabası (Dog Cart) yapıldı. Görünüşte bu araç, şaftları sökülmüş sıradan dört tekerlekli bir köpek arabasından farksızdır ve bu bakımdan dizayn eleştiriye açıktır. Zira çamurluk yüzünden oluşan uzlaşmaz kare şeklini ortadan kaldırmak için bir şey yapılabilir ve bu şekilde de arabanın görünüşü özellikle yeni itici gücü adapte edilmiş bir hal alabilirdi. Aracın merkezine yerleştirilen motor, Messr Immisch ve Co.'ya [Messr Immisch ve Şirketi] ait olup, 1 beygir gücüne sahiptir ve 48 volt akımı harekete geçirici güç ile 20 amperlik akım ile çalışır. Hareket, eklemli yassı zincirle çalışan motorun ana şaftındaki küçük çark ile arka tekerlerin birine aktarılır. Bu da tekerin halkasının iç yüzündeki aralara bağlanmış olan L şeklindeki serilerinden geçer. Motorun tersine ve aracın arkasına döndürülebileceği de belirtilmiştir. Güç, özel türde 24 küçük akümülatörde saklanmaktadır. Bunlar koltukların altındaki boşlukta bulunur ve beş saat için, saatte on mil gidecek hıza ulaştırdığı söylenir. Fakat paten sahasındaki denemede birkaç turluk dönüşten fazlası gerçekleşmedi. Bu oradaki ziyaretçilerin buna binmeleri için yeterliydi ve büyük bir hız elde edilmedi. Bunun nedeni sınırlı alan ve bunun sonucu olarak pek çok kez keskin dönüşler yapma ihtiyacıydı. Direksiyon, ayak tahtasından yükselen bir şafta oturtulmuştur ve bir el çarkı da üzerine konmuştur. Fren, sürücünün ayağı için uygun olmayan bir yere konulmuş olan bir manivela ile çalışır ve [makinayı çalıştırmak*

7 Sultanın bu ilgisini devrin önemli isimlerinden Salih Münir [Çorlu] "Bir Saray Hatırası" başlıklı yazısında anlatır (bk. *Geçmiş Zamanlar, Sultan II. Abdülhamid'in Paris Sefir-i Kebirinin Diplomasi Yazıları ve Hatıraları*, haz. İsmail Dervişoğlu, İstanbul 2013, s. 614).

için] güç verme şalteri çamurluğa bağlıdır. Her şeyi tamamlandığında aracın toplam ağırlığı 11 hundredweight'tır. Akümülatörler ise 7 hundredweight'tır. Araba çok pürüzsüz bir şekilde gidiyor ve mükemmel kontrolü varmış gibi gözüküyor. Her ne kadar ziyaret ettiğimiz sırada destek operasyonu kapalı olsa da".

Fotoğraftan da anlaşılacağı üzere dört kişilik olarak tasarlanan ve Avrupa'da daha yeni ortaya çıkmaya başlayan Dog Cart modeli elektrikli araba, Osmanlı sultanı için tasarımında bazı küçük değişiklikler yapıldıktan ve bazı yeni özellikler ilave edildikten sonra deneme sürüşlerinde de başarılı oldu. Bu nedenle İngiltere, II. Abdülhamid için sipariş edilen arabayı bir reklam aracına döndürdü.

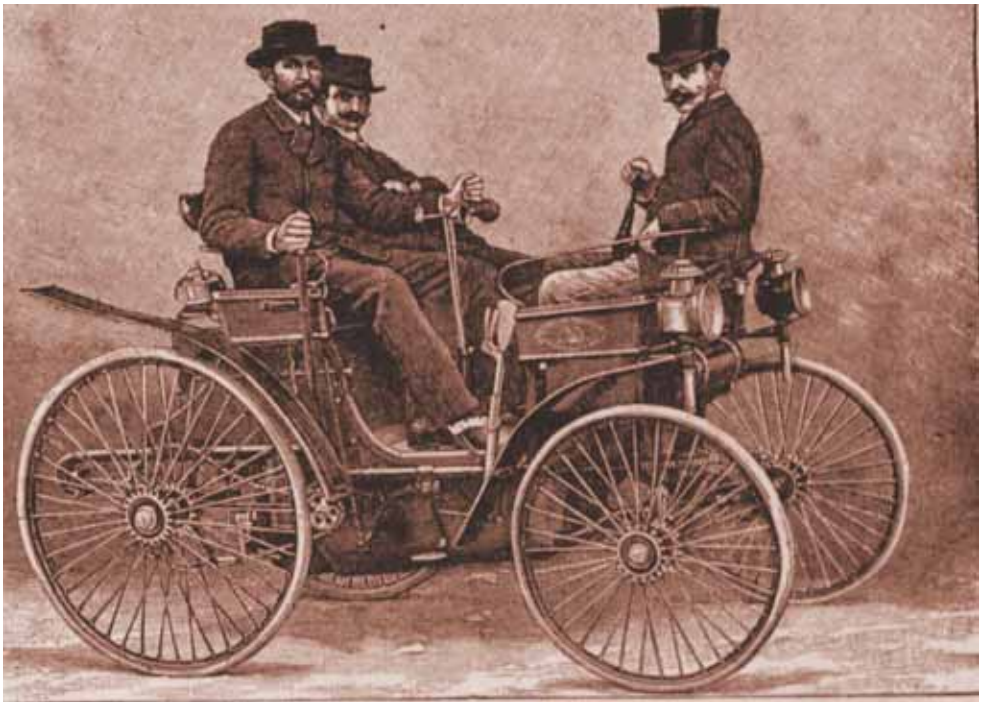
Abdülhak Hâmid [Tarhan]'in Avrupa basınına istinaden verdiği bilgilere göre bir hastaneye yardım amacıyla prenseslerden birinin de katıldığı ve ülke kibarlarının bulunduğu "Albert Hall" adlı musikihanede bir sergi açılmış ve bu sergide Osmanlı padişahı adına hazırlanan elektrikli araba da oradakiler için bir gösteri yapmıştır. Bu tutumları yüzünden Messrs Immisch&Co Şirketi'ne izin almadan sultanın arabasını sergiledikleri için tepki gösterilmiştir[8].

Padişah adına hazırlanan elektrikli araba tamamlanmasına ve deneme sürüşlerini başarıyla geçerek İngiliz basınına dahi konu olmasına rağmen bir türlü İstanbul'a gönderilmemesi, Osmanlı başkentinde tepkilere sebep oldu. Bu nedenle İstanbul'daki İngiltere sefirinden sultan için sipariş edilen elektrikli araba ve elektrikli sandalın akıbetine dair bilgi talep edildi. Elçi de 24 Mayıs 1889 tarihli cevabında; elektrikli arabanın imal edildiğini, test sürüşlerini başarıyla geçtiğini ve Osmanlı başkentine götürülmek üzere on beş-yirmi gün önce gemiye bindirildiğini bildirdi. Elçi ayrıca elektrikli sandalın yeni yapıldığı ve testlerin devam ettiğini de haber verdi. Hazîne-i Hâssa Nezareti de 3 Haziran 1889 tarihli bir yazı ile gelişmeleri II. Abdülhamid'e rapor etti[9].

Elektrikli otomobilin 1889'da İstanbul'a ulaştığını tahmin etmek mümkün, fakat sultanın bunu kullanıp kullanmadığı ve daha sonra ne yapıldığına dair şimdilik herhangi bir bilgiye sahip değiliz. Bu yüzden şunu açıkça ifade etmek

8 BOA, Y.PRK.EŞA., 9/19, 4 Mart 1305/16 Mart 1889.

9 BOA, Y.PRK.HH., 21/40; Y.PRK.EŞA, 11/5.



Elektirikli otomobil (Sevet-i Fünûn, nr. 43, 7 Şubat 1892, s.196)

gerekir ki, günümüzde bu araba ile ilgili yazılan birçok rivayet, müelliflerinin hayal mahsulü olmaktan öteye gitmez ve herhangi bir bilgi ve belgeye dayanmaz.

İngiltere'den getirilen elektrikli arabayı nasıl karşıladığı bilinmese de Sultan II. Abdülhamid'in bu tür otomobillere ilgisinin sonraki yıllarda da devam ettiği görülmektedir. Bu ilginin bir sonucu olsa gerek; 1895'te Paris Sefiri Yusuf Ziya, Yıldız Sarayı'na Fransa'nın en meşhur otomobil markası Peugeot ve Panhard&Levassor'un kataloglarını gönderdi[10]. Bu manada Paris Sefiri Salih Münir de 9 Mart 1899 tarihli raporunda; padişah adına biri büyük biri ise küçük olmak üzere iki adet elektrikli otomobil sipariş ettiğini, birisinin boyasının bitmek üzere, diğerinin de yapılmakta olduğunu ve çalışmaları bizzat yerinde takip ettiğini bildirdi[11]. Münir Bey, 4 Temmuz 1899 tarihli bir başka mektubunda, II. Abdülhamid için sipariş edilen elektrikli otomobil hakkında

10 Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 8.
11 BOA, Y.PRK.EŞA., 32/20.

şu bilgileri veriyordu: "*Makineli yeni sistem arabalar şimdi pek moda olup halkın rağbeti pek fazla olduğundan mevcudu bulunmuyor. Fabrikalar sipariş üzerine yapıp, hemen satıyorlar. Bazen kullanılmış olarak satılanlar varsa da bunlar haliyle kusurlu olduğundan velinimetimiz padişahımız efendimiz hazretlerine takdime layık şeyler değildir. Bundan dolayı emredilen üç kişilik arabayı gayet iyi, süslü, kullanışı kolay ve körüklü olmak üzere hemen sipariş ettim. Diğerlerine göre daha kısa zamanda üretilip hemen gönderilecektir. Önceki ile şimdi sipariş edilen arabaların kullanılışı pek farklı olmadığından, uygun görür ve emir buyurursanız, bunların çalıştırılması ve kullanılmasını gösterecek adamı yeni arabanın bitmesini beklemeyerek şimdiden göndereyim, emrinizi bekliyorum*"[12].

Paris sefirinin mektupları, Osmanlı sultanı adına Paris'ten de iki adet elektrikli otomobil sipariş edildiğini ve bu tür otomobillere bir ilgi olduğunu gösterir. Ancak Fransa'dan sipariş edilen otomobilin İstanbul'a ne zaman geldiğine ve II. Abdülhamid tarafından kullanılıp kullanılmadığına dair şimdilik bir bilgiye sahip değiliz. II. Abdülhamid'in elektrikli otomobil getirtme çabalarının devam ettiği sırada Osmanlı basınında da bu vasıta ile ilgili yazılara yer veriliyordu[13].

Velospid/Bisiklet

İstanbul'da önce ismi duyulan bir diğer ulaşım vasıtası da velospid olarak adlandırılan bisiklettir. Velospid/bisiklet, Osmanlı gündemine 1890'lardan itibaren girmeye başladı.

Bu minvalde Servet-i Fünûn'da "Velospid" başlıklı ve resimlerle zenginleştirilmiş uzunca bir yazı neşredildi[14]. Servet-i Fünûn'un sonraki sayılarında velospid ile ilgili yazılar artmaya başladı. Bu hususta "Velospid"[15], "Yeni İcat Velospid"[16] gibi yazılar yayınlanıyordu. Ayrıca bu yazılar fotoğraflarla da zenginleştiriliyordu. Özellikle 12 Ekim 1893'te yayınlanan 135. sayıda, bisiklet

12 BOA, Y.PRK.EŞA., 33/58.

13 Bir misal için bk. "Mösyö Karlı'nın Elektrik Arabası", Servet-i Fünûn, nr. 160, 24 Mart 1310/ 5 Nisan 1894.

14 Servet-i Fünûn, nr. 36, 2 Ağustos 1307/14 Ağustos 1891, s. 116-117.

15 Servet-i Fünûn, nr. 126, 29 Temmuz 1309/10 Ağustos 1893, s. 345.

16 Servet-i Fünûn, nr. 130, 26 Ağustos 1309/7 Eylül 1893, s. 406.



1885'te tahta olarak yapılmış ilk bisikletlerden biri 1927'de Berlin'de açılan otomobil sergisinde sergilenmiştir (Servet-i Fünûn, nr. 1586, 6 Ocak 1927, s. 125)



Velospidlerin demiryollarında kullanılması (Servet-i Fünûn, nr. 163, 1 Mayıs 1893, s. 100)

ile ilgili daha ayrıntılı bilgi verilmekteydi. Bu manada bisikletin İstanbul'da ne kadar hızlı bir şekilde yaygınlaştığı ve bu vasıtanın nasıl kullanıldığına dair önemli bilgiler veriliyordu[17].

Servet-i Fünûn'un sonraki sayılarında da velospid ile ilgili Avrupa'daki gelişmelere dair haberler ve yazılar neşredilmeye devam edildi[18]. Bu yazılardan birindeki *"... Bu günkü nüshamızda Avrupa zevk sahiplerinin gezi vasıtası olan bu iki tekerlekleri araba üstünde süratle mesafe kateden birinin resmini yayınlıyoruz. Gazetemizin haftalık sohbetler kısmında daha önce yazdığımız üzere İstanbulumuz'da da giderek yaygınlaşmakta olan velospidlerle ilgili makaleyi dikkatle okuduklarına emin*

17 *Sevet-i Fünûn*, nr. 135, 30 Eylül 1309/12 Ekim 1893.

18 *Sevet-i Fünûn*, nr. 142, 18 Teşrinisani 1309/30 Kasım 1893, s. 184, 186; nr. 156, 24 Şubat 1309/8 Mart 1894; nr. 181, 19 Ağustos 1310/31 Ağusts 1894; nr. 186, 22 Eylül 1310/4 Ekim 1894; nr. 189, 13 Teşrinievvel 1310/25 Ekim 1894; nr. 199, 22 Kanunuevvel 130/3 Ocak 1895; nr. 203, 19 Kanunısani 1310/31 Ocak 1895; nr. 212, 23 Mart 1311/4 Nisan 1895; nr. 219, 11 Mayıs 1311/23 Mayıs 1895; nr. 229, 20 Temmuz 1311/1 Ağustos 1895; nr. 230, 28 Temmuz 1311/9 Ağustos 1895.



Motorlu ve motorsuz koltuk velospidleri (Rahmi M. Koç Müzesi)

olduğumuz gibi resmimizi dahi hevesle temaşa edeceklerine… şüphemiz yoktur"[19] ifadeleri İstanbul'da daha 1893'te bisikletin kullanıldığının önemli bir delilidir.

Velospid, İstanbul'da kullanılmaya başlamasına rağmen resmî yazışmalarda 1894'ten itibaren gündeme gelmeye başladı. Bu minvalde Amerika Ortaelçisi A.W. Terrel'in 2 Kasım 1894 tarihli II. Abdülhamid'e gönderdiği bir mektup kayda değerdir. Zira Terrel, söz konusu mektubunda; Amerikan ordularında bisiklet kullanıldığını, şayet Osmanlı ordusunda da bu vasıtanın kullanılması istenirse velospidlerin Amerika'dan getirilmesine aracılık edebileceğini bildirdi. Fakat Terrel'in teklifi kabul edilmedi[20].

Velospid/bisiklet, sonraki yıllarda da Osmanlı gündeminden hiç düşmedi. Bu anlamda resmî yazışmalara yansıdığı kadarıyla şu gelişmeler yaşandı: 7 Mayıs 1895 tarihli Hariciye Nezareti'nden Sadaret'e yazılan bir yazıda, Viyana Velospid Cemiyeti'ne üye bazı kişilerin dünyanın muhtelif yerlerini bisiklet ile gezdikleri ve bu amaçla İstanbul'a da geleceklerine dair Avusturya elçiliğinden 8 Nisan

19 Servet-i Fünûn, nr. 136, 7 Teşrinievvel 1309/19 Ekim 1893, s. 88, 91.



Çark görünümlü velospid (Servet-i Fünûn, nr. 130, 7 Eylül 1893, s. 404)



Bisikletli asker (Başçavuş, nr. 2, 1 Ağustos 1912, s.16)

1895'te bilgi verildiği, fakat cemiyetin beklenilmeyen bazı sebepler yüzünden geziyi iptal ettiği bildirildi[21]. Artık İstanbul sokaklarında velospidler giderek daha yaygın bir şekilde görülmeye başlamıştı. Bu gelişmede Servet-i Fünûn'da neşredilen yazı ve resimlerin önemli bir yeri vardı. Nitekim derginin 9 Ağustos 1895 tarihli nüshasında, velospidin Osmanlı başkentinde giderek yaygınlaştığını konu alan bir yazıda şunlar kaydediliyordu: "*Bugün Avrupa'da son derece yaygın hale gelen velospid arabası, birkaç sene zarfında memleketimizde de rağbet ve kabul gördü. İlk defa velospid sürücülüğüne heves eden kişiye Servet-i Fünûn teşvikte tereddüt etmediği gibi; bu yeni nakliye vasıtasının yavaş yavaş kabul edildiğini görerek fırsat buldukça özelliklerini, resmini ve gelişmelerini meraklı okurlarımıza sunmakta da gecikmeye mahal vermemiştir. Gerçekten koleksiyonumuza bir göz gezdirilirse üç sene önceki nüshalarda velosipidin güzel bir mekanik tarifi ve icat tarihçesi görülmüş olur. Ondan sonra nüshalarımızın fihristine göz gezdirildiği zaman, ara sıra velospide dair seyahat ve resimler göze çarpar. Demek istiyoruz ki gittikçe şehrimizde yaygınlaşmaya başlayan bu iki tekerlekli arabalar hakkında heves uyandırmak için gazetemiz iyi bir hizmet yapmıştır. Bugün bu hevesi artırmak ve velospid*

21 BOA, Y. A. HUS, 327-46-3-1.



Alman "Pejo" markalı bisiklet reklamı (Sabah, nr.6027, 19 Temmuz 1906, s.4)

sürücülüğü yapmak istedikleri halde nasılsa tereddütten kurtulamayanları daha fazla şevke getirmek üzere meraklı okurlarımıza yeni bir resim daha sunuyoruz. Yeni resmimiz, arkadaşlarımızdan beş bisiklet sürücüsünü göstermektedir. İçlerinde velospide ilk heves eden zat ile en yeni rağbet edenler dahi vardır. Tabi bu resmi nasıl elde ettiğimizi öğrenmek istersiniz. Yazarlık bu ya, okurların merak ve arzusuna hizmet birinci vazifedir.

Bir ay kadar önce bir sabah epey erken uykudan kalkmıştım. Odamın Küçükçamlıca Tepesi'nin Çilehane tarafına bakan penceresi önünde oturuyordum. Kulağıma velospid boruları ile çıngırakları sesi geldi. Sokağa baktım beş altı bisikletli hızla gidiyorlardı. Dikkat edince İstanbul'da velospide heveste herkese öncülük eden bir arkadaşı tanıdım. Pencereden sokağa bir ufak sohbet açıldı. Velospid sürücüleri, Göztepe'den gelip Göksu'ya gidiyorlarmış. Hekimbaşı yoluyla Göksu'ya giden yolu bulamamışlar ve bizim tarafa dönmüşler. Bisiklet meraklısı arkadaşım vesilesi ile hepsine bir kahve içmeyi teklif ettim. Yolu da gösteririz dedim. İşte bizim bu davetimiz, onların lutf edip kabul etmeleri, daha sonra fotoğraf makinemizin karşısında bir an için durmaları sayesinde gördüğünüz resim meydana geldi. Şimdi siz; "bisikletliler Göztepe'den Çamlıca yoluyla Göksu'ya gidiyorlardı" dediğimi belki garipsersiniz. Hakikaten Çamlıca'nın ilerisinde Yalnızservi yolu üzerinden ayrılarak doğru Küçüksu Çayırı'na inen Hekimbaşı Caddesi



I. Dünya Savaşı'nda bisikletlerin yaralı taşımak üzere kullanılması (Servet-i Fünûn, nr. 1193,16 Nisan 1914, s. 537)

adıyla bir yol vardır ki geçtiği koruluğun letafeti yolun mükemmeliyeti ile hakikaten pek güzeldir. Bu yol, insanı arabasında asla sarsılmadan Göksu'ya ulaştırır, pek çok yerinde güneş bile görünmez. Yalnızservi'den sahile kadar araba ile bir saatte ulaşıldığına göre, zannederim, caddenin uzunluğu on kilometre olmalıdır.

Bisikletlilerin resmini almakla kalmak istemedim, gittikleri yolu da okurlara göstereyim dedim. Bu nedenle onların gidişinden bir saat sonra fotoğraf takımını alıp araba ile Göksu yolunu tuttuk. Henüz yarı yolu geçmiştik ki uzaktan bisiklet çanları ve boruları tekrar işitildi. Hayret içerisinde kaldım. Şu sohbet gerçekleşti:

-Yahu nereye?

-Göksu'yu gördük şimdi Alemdağı'na gidiyoruz.

-Oradan?

-Oradan semtlere döneriz!

Nasıl? Üç beş saatte velospidcilerin aldıkları mesafeler, gördükleri yerler az mı?

-Uğurlar olsun! demeye kalmadı, son sürat ile dönen tekerlekler üzerinde hepsi de gözden kayboldular.

Onların gittikleri yoldan iki manzara gösteriyoruz. Birisi Hekimbaşı Çiftliği'nden sahile doğru aşağı inen yokuşu ve orada olan boğazı, diğeri daha aşağıda iki tarafı zarif top ağaçlar ile süslü caddeyi gösterir.

Velospidcilerin gittikleri Alemdağı'na gelince, oraya iki ay önce yaptığımız seyahatimizde alınan resimleri gazetemize geçirdiğimiz için; meraklıları, söz konusu resimlerin bulunduğu nüshalara bakmalarını tavsiye ederiz"[22].

Velospidin İstanbul'da yaygınlaşmasında Servet-i Fünûn'un rolüne dair Ahmed İhsan'ın kaleme aldığı bir yazıda ise şunlar kaydediliyordu: *"İki tekerlekli, üç tekerlekli velospid arabacıklarını İstanbul'umuzda görmeyen, ismini işitmeyen kalmadı ki nasıl bir şey olduğunu anlatmaya uğraşalım. Zaten Servet-i Fünûn bu küçük koşma makinesini okurlarına iyiden iyiye tanıtmış, tarihçesini anlatmış, gelişmelerini göstermiş; hatta Osmanlı gençlerimizden merak edenlerin resimlerini bile sunmuştu. Artık bu arabacıkları Avrupalılıktan kurtarıp içimize karıştırdık ve kendimize mâl ettik demektir. Bu hükmü vermekte günden güne velospidciliğin bizde geliştiğini gördüğümüz için haklıyız. Hele bu sene mesirelerde arabalarla velospidler adeta müsabaka meydanına çıkıyor*"[23].

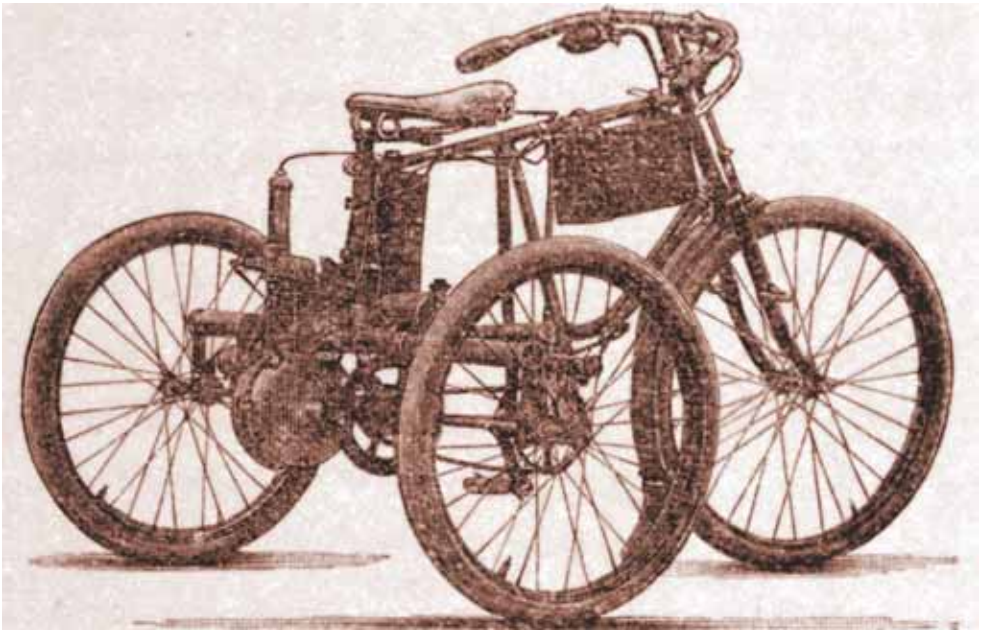
Velospid, Osmanlı başkentinde yaygınlaştıkça bununla ilgili farklı söylentiler de kulaktan kulağa yayılmaya başladı. Bu söylentilerden biri, velospidin sağlık açısından zararlı olduğu idi. Bir diğeri ise çocuklarının kullanmasına pek müsait olmadığıydı[24].

Tartışmalar devam ede dursun 1894 ve özellikle 1895 yılı itibariyle velospidin, en azından İstanbul'da toplumsal bir kabul gördüğü ve bu yeni vasıta ile ilgili yeni gelişmelerin yakından takip edildiğini söylemek mümkündür. Zira özellikle Servet-i Fünûn, velospidle ilgili yeni gelişmeleri ve icatları en kısa sürede okuyucularıyla paylaşıyordu. Mesela "Valer'in Velospidi, Petrol Gazıyla

22 *Sevet-i Fünûn*, nr. 230, 28 Temmuz 1311/9 Ağustos 1895.

23 Servet-i Fünûn, nr. 238, 21 Eylül 1311/3 Ekim 1895, s. 238.

24 Servet-i Fünûn, nr. 238, 21 Eylül 1311/3 Ekim 1895, s. 238.

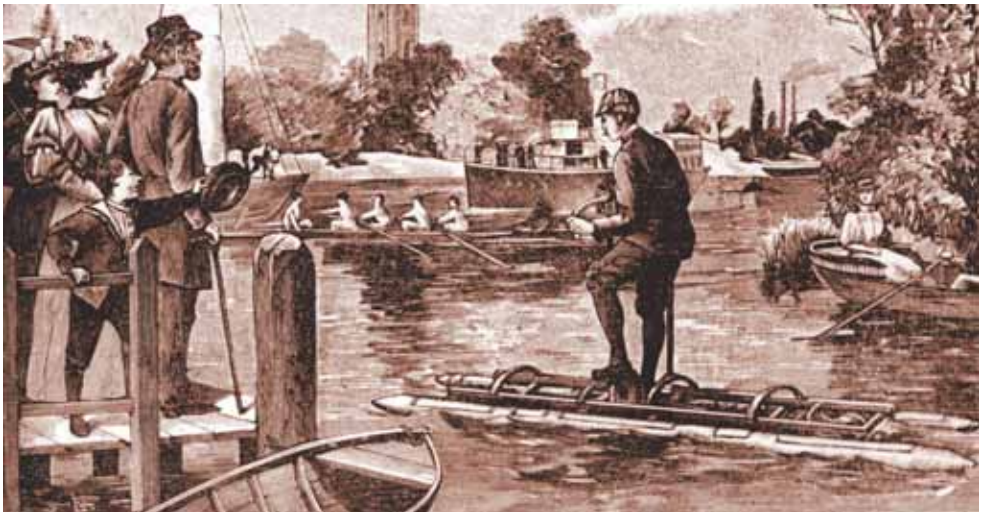


Petrolle çalışan velospid (Sevet-i Fünûn, nr. 219, 23 Mayıs 1895, s.165)

Hareket Edecek Velospid, Lilintal'ın Uçma Makinesi Üzerine Mülahaza"[25], "Su Velospidi"[26], "Velospidcilik"[27], "Petrol İle Hareket Eden Bir Velospid"[28], "Deniz Velospidi"[29], "Nehir Velospidi"[30], "Su Velospidi"[31], "Velospide Bir İlave"[32], "Velospidli Kayık"[33] başlıklı yazılar bunlar arasındadır.

Servet-i Fünûn'da, velospidin yaygınlık kazanmasıyla birlikte bu vasıtanın kullanımı için teknik bilgilere dair de yazılar neşredildi. Mesela M. Sadık imzasını taşıyan bir yazıda velospidin teknik özelliklerine dair ayrıntılı bilgiler verilmekteydi[34]. Bu sırada velospidin tarihi gelişimine dair yazılar da neşredilmeye devam ediyordu[35].

25 Servet-i Fünûn, nr. 156, 24 Şubat 1309/8 Mart 1894.
26 Servet-i Fünûn, nr. 181, 19 Ağustos 1310/31 Ağustos 1894.
27 Servet-i Fünûn, nr. 199, 22 Kanunıevvel 1310/3 Ocak 1895.
28 Servet-i Fünûn, nr. 219, 11 Mayıs 1311/23 Mayıs 1895.
29 Servet-i Fünûn, nr. 229, 30 Temmuz 1311/11 Ağustos 1895.
30 Servet-i Fünûn, nr. 239, 28 Eylül 1311/10 Ekim 1895.
31 Servet-i Fünûn, nr. 241, 12 Teşrinievvel 1311/25 Ekim 895.
32 Servet-i Fünûn, nr. 245, 9 Teşrinisani 1311/21 Kasım 1895.
33 Servet-i Fünûn, nr. 249, 7 Kanunıevvel 1311/19 Aralık 1895.
34 Servet-i Fünûn, nr. 186, 22 Eylül 1310/4 Ekim 1894.
35 Servet-i Fünûn, nr. 199, 22 Kanunıevvel 1310/3 Ocak 1895; Servet-i Fünûn, nr. 203, 19 Kanunısani 1310/31 Ocak 1895.



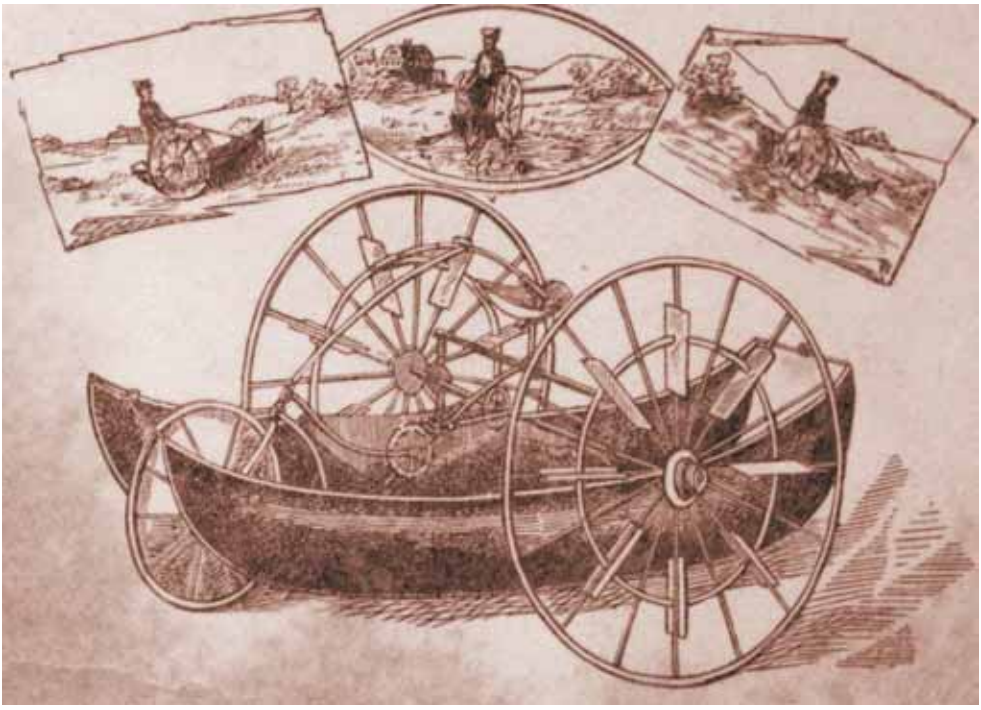
Su velospidi (Servet-i Fünûn, nr. 241, 25 Ekim 1895, s.109)

Velospid/bisiklet kullanımının İstanbul'da giderek artması üzerine Osmanlı yönetimi, birtakım düzenlemeler yapmak zorunda kaldı. Bu minvalde Sadaret'ten Dahiliye Nezareti'ne gönderilen 21 Şubat 1895 tarihli yazıda, Taksim'den Şişli'ye ve Taksim'den Beyoğlu'na giden yol üzerinde velospidlerin kullanılmasına izin verildiği bildirilmekteydi. Söz konusu yazıda; Beyoğlu'nda velospid ile gelip gidenlerin sayısının arttığı ve daha önce yasaklanmış olmasına rağmen velospidlerin şimdiye kadar herhangi bir kazaya sebep olmamaları nedeniyle geçişlerine izin verildiği kaydedilmekteydi. Fakat aynı yazıda; "*her ne kadar bunların dar sokaklardan geçmeyeceği aşikâr ise de geçenler olursa belediye çavuşları tarafından ötekine berikine çarpıp bir kazaya sebep olmamalarının uygun bir dille*" ifade edilmesi de belirtilmekteydi[36]. Bu düzenleme ile birlikte İstanbul sokaklarında velospid/bisiklet daha fazla görülmeye ve kullanılmaya başladı.



Su velospidi (Servet-i Fünûn, nr. 181, 31 Ağustos 1894 s.393)

36 BOA, DH. MKT, 345-83-2-1. Ayrıca bk. DH. MKT, 345-83-1-2; DH. MKT, 345-83-3-2.



"Kara sandalı veya deniz arabası" (Resimli Gazete, nr.85, 10 Kasım 1892, s.494)

İstanbul başta olmak üzere imparatorluğun farklı bölgelerinde velospid kullanımı hızla artarken Atina'da faaliyet gösteren velospid cemiyeti dikkate değer bir girişimde bulundu. Resmî yazışmalara yansıdığına göre bu cemiyet, on beş günde bir dergi çıkarmakta ve dergide yalnızca velospid ve jimnastiğe dair yazılara yer vermekteydi. Yunan Sefareti, şayet Bâbıâlî de müsaade ederse bu derginin Osmanlı topraklarında da satılması için izin talep ediyordu. Müracaat, yabancı yayınları inceleyen büro tarafından değerlendirildi ve dergide siyasî yazılara yer verilmemesi şartıyla bu derginin Osmanlı topraklarına girmesinde bir sakınca olmadığı yönünde bir rapor hazırlandı. Bu raporun ardından Yunan Sefareti'nin müracaatına olumlu cevap verildi[37].

Arşiv kaynaklarına yansıdığı kadarıyla artık velospid/bisiklet müsabakaları bile düzenlenmeye başlamıştı. Bu faaliyetlerde Aydın Vilayeti'ne bağlı İzmir öncü bölgelerden biriydi. Zira 1902'de İzmir Bornova'da yaşayan İngiltere

37 BOA, BEO, 1260-94476-2, 28 Ş 1316/11 Ocak 1899.



Velospidli kayık (Servet-i Fünûn, nr. 249,19 Aralık 1895, s.236)

vatandaşı Trisdan ailesi, kendilerine ait mülkleri üzerinde, hicrî yılın girişini de kutlamak üzere[38] bir jimnastik ve velospid müsabakası düzenlemek üzere Aydın Valiliği'ne müracaat etti. Aslında aile, birkaç senedir bu müsabakaları düzenlemekteydi[39]. Konu, önce Dahiliye Nezareti ve Sadaret'e, buradan da II. Abdülhamid'e intikal ettirildi[40]. II. Abdülhamid, 28 Nisan 1902 tarihli iradesiyle; "*bir defaya mahsus olmak ve güvenlik güçleri tarafından dikkat edilerek herhangi bir uygunsuzluğa meydan verilmemek üzere*" yarışmaya izin verdi[41]. Bu vesileyle Aydın Valiliği de yarışmanın nasıl olması gerektiğine dair bir nizamname hazırladı. Tespit edebildiğimiz kadarıyla Osmanlı topraklarında hazırlanan ilk velospid/bisiklet nizamnamesi budur[42].

38 Aslında aile, her sene 23 Nisan ve 21 Mayıs'ta kendi mülklerinde jimnastik ve velospid müsabakaları düzenlemekteydi. 1902'de ise Hicrî yılbaşı Nisan ayına rastladığı için müsabakaları bu vesileyle de düzenlemek istediler.

39 Arşiv belgelerinde ailenin müsabakaları kesin olarak ne zaman başlattığına dair net bir tarih verilmeyip, "birkaç seneden beri" yapıldığı ifade edilir (BOA, İ. DH, 1396-6-3-1, 21 Z 1319/31 Mart 1302).

40 Konu ile ilgili yazışmalar için bk. BOA, İ. DH, 1396-6-5.

41 BOA, İ. DH, 1396-6-5-1.

42 Nizamname için bk. BOA, İ. DH, 1396-6-1-1.



İlk otomobillerden biri (Library Of Congress, Digital ID: hec 32482 //hdl.loc.gov/loc.pnp/hec.32482)

Benzinle Çalışan Otomobiller İçin İlk Teşebbüsler

XX. yüzyılın başlarına gelindiğinde Osmanlı topraklarında yalnızca velospid değil benzinle çalışan otomobiller de görülmeye başladı. Bu manada benzinle çalışan otomobil işletilmesine dair ilk talep, Midilli'den geldi. Talipler, 1903'te Cenova Şehbender Vekili Gazi Turhanzâde Cevad Bey ile Midilli ahalisinden ve Osmanlı vatandaşı olan Vasilaki Banomandra, Yorgi Rali ve Nikoli Manol Kambiya efendilerdi. Ancak bu dört girişimcinin talebine olumsuz cevap verildi[43]. Yine aynı yıl Balıkesir-Bandırma arasında da imtiyazlı bir otomobil hattı oluşturulması için müracaat edildi, fakat bu talep de reddedildi[44]. Benzinle çalışan otomobillerin İstanbul'da kullanılmasına dair ilk talep de yine 1903'te yapıldı. Hat açılmak istenen yer, Kartal-Yakacık arası idi. Oluşturulacak hatta iki otomobilin Mayıs-Eylül ayları arasında işletilmesi için talepte bulunan, Vilâyât-ı Mümtâze Kalemi halifelerinden İsmail Zühdü Bey'di.

43 BOA, BEO, 2419-181378-2-1.

44 Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 37-38.



İlk otomobillerden biri (Library Of Congress, Digital ID: npcc 20406 //hdl.loc.gov/loc.pnp/npcc.204067)

Benzinle çalışan otomobillere dair taleplere; öncelikle mevcut şoselerin yeni benzinli otomobillerin kullanılması için yeterli olmadığı, bu yüzden ya büyük masraflara girilerek eski şoselerin tamir edilmesi ya da yeni yolların açılması gerektiği, bunun da büyük masraflarla mümkün olduğu, imtiyaz usulüyle bu masrafların karşılanamayacağı yönünde cevap veriliyordu[45]. Ayrıca yeni otomobiller hızlı olduklarından bazı kazalara sebep olabilecekleri yönünde itirazlar da gelmekteydi. İmtiyaz talebinde bulunanlar ise söz konusu araçların *"süratinin saatte on beş kilometreyi geçmeyeceğinden"* tehlikeli olmayacağını iddia ediyorlardı. Talipler, yeni otomobillerin getirilmesi halinde atıl vaziyetteki yolların ve köprülerin de tamir edileceğini ifade ediyorlardı. Ayrıca otomobillerin yollara zarar vermeyeceğini; "*bu otomobillerin tekerleklerinin yere temas eden kısmı en az sekiz on santimetre genişlikte ve etrafı kauçuk ile kaplı olduğundan yollarda meydana gelecek zarar, ağırlığı bir tondan fazla yaysız ve tekerleklerinin genişliği ancak üç buçuk dört santimetreden ibaret olan ve şimdi kullanılmakta olan eski yük*

45 BOA, BEO, 2419-181378-7-1.

arabalarından doğan zarara göre daha az olacağını" ileri sürerek savunmaktaydılar[46].

İmtiyaz talebinde bulunanlar, ellerini güçlendirecek yönleri ön plana çıkarırken; konu, Kartal Kaymakamlığı'na da soruldu. Kaymakamlıktan gelen 4 Haziran 1903 tarihli cevapta; "*Ruhsat verilerek talep edilen otomobilin işletilmesi, Kartal Kasabası'yla beraber suyunun latifliği ve havasından istifade amacıyla Yakacık'ta ikamet eden ve her gün İstanbul'a ve görevleri başına gidip gelmek mecburiyetinde olanların gidiş-gelişlerinde nakit ve vakit yönünden birçok kolaylık sağlayacaktır. Bu kolaylık, sayfiye için oraya gelenler ile gezinti için gelip gidenlerin sayısının artmasını ve böylece zamanla bu bölgenin bir kat daha mamur hale gelmesini sağlayacaktır. Şimdilik kısmen ve ileride lüzum görüldükçe tamamen tamiratı taahhüt edilen şosenin, ileride Alemdağı şosesine bağlanmak üzere, Kartal Kasabası'nda demiryolu mevkii önünden başlayarak Soğanlık ve oradan küçük bir şube ile Yakacık ve ileride Alemdağı'na kadar inşası gerekmektedir. Bu şose yolunun tamamen veya kısmen tamiri, talibe ait olmak üzere talep edildiği takdirde; kasabalar ve köylerin mutlaka şeref ve itibarlarının artmasına sebep olacağı açık olduğundan bu şekilde ruhsat verilmesinin her bakımdan çok faydasının olduğu*"[47] bildirildi.

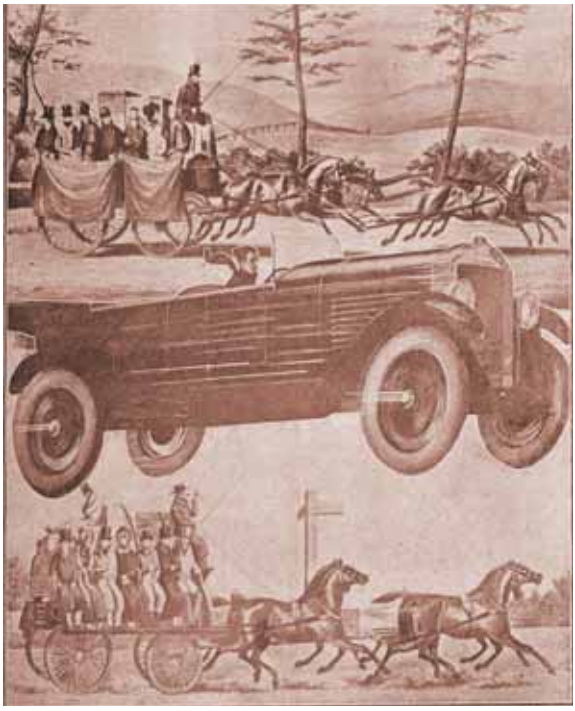
Kartal-Yakacık arasında açılması istenen otomobil hattı için Fen Müşavirliği'nden de bilgi istendi. Müşavirlikten Nafia İdaresi'ne gelen 4 Ağustos 1903 tarihli cevapta; şayet bu talebe olumlu cevap verilecekse, öncelikle söz konusu yerler arasındaki yolların durumunu gösteren bir haritanın ve otomobillerin nasıl işletileceğine dair düzenlemeleri ihtiva eden bir beyannamenin hazırlanması gerektiği rapor edildi[48]. Bu raporlara rağmen Meclis-i Vükelâ, 18 Eylül 1904 tarihli kararıyla; Midilli, Balıkesir-Bandırma ve Kartal-Yakacık arasında benzinli otomobillerin işletilmesine dair imtiyaz taleplerinin tamamına olumsuz cevap verdi. Aynı oturumda şahıslar adına gümrüklere getirilen bu tür otomobiller ile elektrikli sobaların geri gönderilmesi de kararlaştırıldı. Gerekçe olarak ise; her ne kadar benzinli otomobillerin kullanılmasının faydalı olacağı kaydedilse de, bunun için bir imtiyaz verilmesinin ve özel bir ruhsatın tahsis edilmesinin münasip olmadığı belirtildi[49].

46 BOA, BEO, 2419-181378-8-1

47 BOA, BEO, 2419-181378-11-1.

48 BOA, BEO, 2419-181378-11-2 (arka sayfa).

49 BOA, MV, 110-9-1-2. Konuyla ilgili sadaretten Dahiliye Nezareti'ne gönderilen yazı için bk. DH. MKT, 846-59-13-1 (18 B 1322/28 Eylül 1904).



Yarım asır zarfında nakliye vasıtalarında meydana gelen değişiklik (Resimli Gazete, nr.237, 17 Mart 1928)

Gazla Çalışan Otomobiller İstanbul'da

İstanbul'da benzinli otomobilin işletilmesine resmî izin verilmese de 1904'ten itibaren Osmanlı başkentinde gaz motorlu otomobil arabaları boy göstermeye başladı. Zaten Osmanlı basınında bu vasıta ile ilgili haber ve yazılara 1892'den itibaren yer verilmeye başlanmıştı. Mesela Servet-i Fünûn'da neşredilen ve A. Arif tarafından kaleme alınan "Gazla Çalışan Araba" başlıklı yazıda önemli bilgiler veriliyordu[50].

Buharlı araba, 1892'den itibaren Osmanlı basınında haber konusu yapılmasına rağmen bu vasıtanın İstanbul'a getirilmesi için bir müddet daha beklenilmesi gerekti. 1904'e gelindiğinde Avusturya vatandaşlarından Galata'da İnayet Hanı sekiz numarada ikamet eden E. Şaanfeld, temsilcisi bulunduğu Almanya'nın Gödel Kumpanyası adına gaz motoruyla çalışan bir otomobilin İstanbul'a getirilmesi için müracaat etti. Daha önce elektrikle çalışan alet ve araçların Osmanlı topraklarına sokulması yasaklanmış olmasına rağmen gazla çalışan alet ve araçlara dair bir düzenleme yapılmamıştı. Bu nedenle Türk yetkililer, bu talebe nasıl cevap verecekleri konusunda başlarda tereddüt yaşadılar. Konuyla ilgili Rüsûmat Emaneti'nin görüşü alındı. Emanetten gelen yazıda, gazla çalışan bu tür araçların ülkeye sokulmasına dair bir engelin bulunmadığı rapor edildi[51]. Bu olumlu rapora rağmen Sadaret'ten konuyla ilgili kesin bir açıklama yapılmadığı için Şaanfeld tekrar müracaatta bulundu[52].

50 Servet-i Fünûn, nr. 43, 26 Kanunısani 1307/7 Şubat 1892.

51 BOA, DH. MKT, 835-10-1-1 (1 M 1322/18 Mart 1904).

52 BOA, DH. MKT, 835-10-3-2 (29 M 1322/15 Nisan 1904).

Şaanfeld'in ikinci müracaatı üzerine konu, bu kez de görüşü alınmak üzere Tıbbiye Mektebi'ne soruldu. Tıbbiye, bu konunun kendileri ile ilgisi bulunmadığını, Ticaret ve Nâfia Nezareti'nden bilgi alınmasının daha doğru olacağını bildirdi[53]. Bu cevap üzerine konu Nezarete havale edildi[54]. Mesele elektrikli ve benzinli otomobillerle ilgili diğer müracaatlarla birleştirildi ve bunlara topluca bir cevap vermek üzere Nezaretler arasında yoğun bir yazışma trafiği başladı[55].

Şaanfeld ile neredeyse aynı günlerde İstanbul'a gazla çalışan otomobil sokmak isteyen başkaları da vardı. Bu manada Marsilya'dan Mesajeri Kumpanyası'nın Menfereli adlı vapuruyla Forinal (Fortiyal, Forniyal) adına ve Reji İdaresi adresine getirilmiş olan CBA markalı ve 1601/1603 numaralı üç sandık tartışma konusu oldu. Zira incelemeler sonucunda bu sandıklardaki parçaların gazla çalışan bir otomobil için olduğu anlaşılmıştı. Galata Emtia-i Ecnebiye Gümrüğü Nezareti, gazla çalışan bu tür araçlarla ilgili herhangi bir yasak bulunmamasına rağmen otomobilin şehre sokulup sokulmaması konusunda müteredditt kaldı. Bu yüzden nasıl hareket etmesi gerektiğini Dahiliye Nezareti'ne sordu[56].

Nisan 1904'te yine gazla çalışan bir otomobilin İstanbul'a sokulması için müracaat edildi. Bu kez müracaat edenler, Kadıköy-Fenerbahçe'de yaşayan Fransız vatandaşı rahiplerdi. Rahipler, Fenerbahçe'deki okullarındaki marangozhanede kurmak üzere bir sandık içinde gazla çalışan bir arabayı parçalar halinde getirttiler. Fakat bu sandık da Galata Emtia-i Ecnebiye Gümrüğü Nezareti tarafından incelemeye alındı. Parçaların bir otomobile ait olduğunun tespit edilmesinin ardından sandığa el konuldu[57]. Aynı günlerde Osmanlı başkentindeki İtalya elçiliği ataşelerinden Mösyö Dukadi Palaçin de şahsına ait olmak üzere, 1.500 frank değerinde, gazla çalışan bir otomobilin İstanbul'a sokulmasına izin verilmesi için müracaat etti[58]. Palaçin, otomobili

53 BOA, DH. MKT, 846-59-4-1 (7 S 1322/23 Nisan 1904).
54 BOA, DH. MKT, 846-59-6-2 (14 S 1322/30 Nisan 1904).
55 BOA, BEO, 2419-181378-12-1; DH. MKT, 846-59-9-2.
56 BOA, DH. MKT, 846-59-1-1 (26 M 1322/12 Nisan 1904).
57 BOA, DH. MKT, 846-59-2-1 (S 1322/Nisan-Mayıs 1904).
58 BOA, DH. MKT, 846-59-3-1 (9 S 1322/25 Nisan 1904).

İtalya'da kimsesi bulunmadığından yanında getirmek zorunda kaldığını ve İstanbul'da kullanmayacağını da izin dilekçesinde kaydetti[59].

Gazlı otomobillerle ilgili art arda gelen bu müracaatlara nasıl cevap verileceği konusunda Osmanlı idarecileri başlangıçta tereddüt yaşadılar. Zira daha önce yürürlüğe giren düzenlemelerde yalnızca elektrikli araç-gereçlerin ülkeye sokulması yasaklanmış, gazlı araç-gereçlere dair kanunî bir düzenleme yapılmamıştı. Bu yüzden gazlı otomobillerle ilgili müracaatlara cevap vermeden önce farklı daireler arasında yoğun bir yazışma trafiği yaşandı. Fakat müracaatlara kesin bir cevap verilemiyordu[60]. Haliyle müracaat sahipleri de bir an önce cevap verilmesi için baskıları artırıyor, hatta mahkemeye gidecekleri tehdidinde bulunuyorlardı. Örneğin Marsilya'dan getirilen ve devlet tarafından el konulan bir otomobil için Fransa elçiliği araya girmişti. Şirket, elçilik vasıtasıyla Bâbıâlî'ye bir protestoname gönderdi ve on beş gün içinde el konulan sandıklar iade edilmezse mahkemeye müracaat edeceğini bildirdi[61].

Fransa elçiliğinin de araya girmesi üzerine konu Meclis-i Mahsûs-ı Vükelâ'da görüşüldü. Bu toplantıda; *"İstanbul yolları bu gibi gaz ile çalışan arabaların kullanılmasına müsait olmadığından bu arabanın geldiği yere"* iade edilmesi yönünde karar verildi[62]. Ayrıca Ticaret ve Nâfia Nezareti ile Dersaadet Emanet-i Celîlesi'ne gönderilen 3 Ekim 1904 tarihli yazıda; "*otomobilin düzenli olarak işletilmesi halinde nakliyeyi kolaylaştıracak vasıtalardan olduğu açık ise de bunun için imtiyaz verilmesinin kesinlikle mümkün olmadığı, bu nedenle özel ruhsata bağlanmasının da uygun olmayacağı, şimdilik müracaat edenlere bu yönde cevap verilmesi ve isme mahsus olarak gümrüğe gelen bu gibi otomobil arabalarıyla elektrik sobalarının geldiği yerlere iadesi gerektiği"* bildirildi[63].

Bu kararla birlikte gazla çalışan otomobillerin de İstanbul'a girmesi yasaklandı ve şahsî müracaatlar da geri çevrildi[64]. Başkent sokaklarında otomobillerin

59 BOA, Y. A. HUS, 471-115-2-1, 9 S 1322/25 Nisan 1904; Y. A. HUS, 471-115-1-1, 12 S 1322/28 Nisan 1904.

60 Yazışmalara misal için bk. BOA, DH. MKT, 846-59-3-1; DH. MKT, 846-59-7-1; DH. MKT, 846-59-8-2.

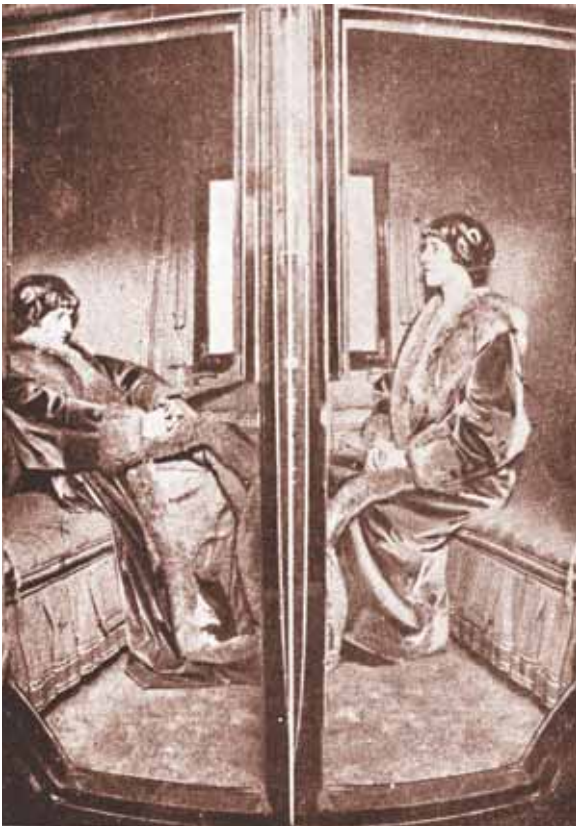
61 BOA, BEO, 2417-181256-4-1, 28 Ra 1322/12 Haziran 1904; DH. MKT, 846-59-10-2, 3 Ca 1322/18 Mayıs 1904; BEO, 2417-181256-3-1, 3 Ca 1322/18 Mayıs 1904; BEO, 2417-181256-2-1, 8 B 1322/18 Eylül 1904; BEO, 2417-181256-1-1, 15 B 1322/25 Eylül 1904.

62 BOA, MV, 110-10-1-2, 8 B 1322; DH. MKT, 846-59-11-1, 15 B 1322; DH. MKT, 846-59-12-2, 22 B 1322.

63 BOA, DH. MKT, 846-59-14-2.

64 1904'te İstanbul'a otomobil getirmek isteyenlerin müracaatları ve gazla çalışan araçların şehre girişinin yasaklanması ile ilgili

işlemesi için şartlar henüz oluşmamıştı. Devletin resmî söylemiyle ifade edecek olursak; "bu vasıtalar için şehrin yolları henüz müsait değildi''.



"Avrupa Âdab-ı Muâşereti" adlı eserde kadınların otomobilde nasıl seyahat etmeleri gerektiğine dair çizim

1904'te otomobil getirmek için şahsî teşebbüslerin yanında resmî müracaatlar da oldu. Bu manada en önemli müracaatı, Teftiş-i Umûm-i Askerî Komisyonu yaptı. Komisyon adına İbrahim ibni Ferhad ve Ömer Rüşdü bin Mehmed'in kaleme aldıkları 16 Ağustos 1904 tarihli dilekçede, Osmanlı ordusunda kullanılmak üzere neden otomobil sipariş edilmesi gerektiği şu şekilde izah ediliyordu: "*Tamirhane-i Hümâyûnları'nda yüce zatınız tarafından meydana getirilen mükemmelliğe ait eserlerden biri olarak; İkinci ve Üçüncü Ordu nakliyatında kullanılmak üzere üretilen arabalar, bütün ayrıntılarına varıncaya kadar incelenerek sağlamlığı ve mükemmel düzeni sevinç ile karşılanmıştır. Ancak bu sağlamlık ve özellikle mükemmel sisteminden tamamıyla istifade edebilmek için, Avrupa ordularında olduğu gibi, gerektiğinde bu arabaların lukomobil ile de çekilebilmeleri padişahımızın ordusunun diğer devletlerin ordularında mevcut ve asrımızdaki gelişmelere uygun bütün donanıma sahip olması için gereklidir. Nitekim Almanya ve Fransa gibi bazı devletlerin ordularında kumandanlarca haberleşmenin hızlandırılması ve emirlerin ulaştırılmasında otomobil kullanıldığı ve bu aracın söz konusu devletler tarafından büyük manevralarda gerçek-*

düzenlemeler dair ayrıca bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 4-5.

leştirilen askeri harekatlar esnasında faydası görüldüğü de anlaşılmıştır. Bu nedenle orduda kullanılışı tecrübe edilmek üzere şimdilik bir adet lukomobil ile bir adet de otomobilin Avrupa'dan sipariş edilerek getirtilmesi yerinde olur diye mütalaa kılınmaktadır"[65].

Şahsî ve resmî müracaatlara rağmen 1904'te, başta İstanbul olmak üzere diğer Osmanlı topraklarında gazlı otomobilin de kullanılmasına izin verilmedi. Bu arada Avrupa basınında da Türkiye'deki otomobil müracaatları haber konusu olmaya başlamıştı. Mesela The New York Times'ın 5 Kasım 1904 tarihli nüshasında; İstanbullu bir tüccarın oğlu olan H. P. Mirkelam'ın hasta olduğu için Amerika'dan 20 beygir gücünde benzinli bir otomobil satın aldığı, bunu kullanmak üzere Osmanlı yönetimine müracaat ettiği ve babası nüfuzlu bir Osmanlı tüccarı olduğu için izin almayı umduğu haber yapıldı[66].

OKUMA PARÇASI

Atsız Arabalar – Küreksiz Kayıklar

Atsız araba görecek miyiz? Pek derin düşünmeksizin göz önüne trenler getirilirse bunun da "Atsız Araba" tabirine layık olduğu teslim edilir. Velospidler de birer küçük arabadır. Gerek sayısız vagonlarıyla, külfetli süslemeleriyle, eşyasıyla, yolcularıyla trenler olsun ve gerek üzerine çabuk ayak ve güçlü bir gencin bindiği velospidler olsun ikisi de atsız araba olduğu halde arabaları fersah fersah geçmektedirler.

Fakat ne trenlerin günden güne gelişmesi, ne de velospidlerin kullanımının yaygınlaşması; insanlığın hayrını düşünenlerin ve bilim adamlarının kafa yordukları atsız araba sevdasını bir tarafa bıraktırmayacak. Daha açık söyleyelim; şefkat ve insaniyet sahipleri, hemen ilk medeniyetle beraber talime aldığı ve bir takım hizmetlerinde istihdam ettiği atlara acımakta ve hiç olmazsa bu çaresiz hayvanların yerine tramvaylarda, kira arabalarında cansız bir makine koyularak artık bu hizmetlerden ve her gün çektiği yü-

65 BOA, Y. PRK. KOM, 13-30-1-1, 4 C 1322/16 Ağustos 1904. Ayrıca bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 85.

66 Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 5.

kün işkencesi altında sakat ve hasta olarak can vermekten kurtarılmasının çaresini düşünmektedirler. Medeniyetin gelişme yolunu gözetenler ise, belediyeler ne kadar temizliğe dikkat etseler de yine sokaklarda türlü türlü arabaları çeken beygirler yüzünden kirlenmekten kurtarılamadığını iddia etmekte ve arabaları ilim ve sanayinin yardımı ile atsız işletmenin yolunu aramaktadırlar.

Bu tasavvur ve araştırmalar neticesiz kalmamıştır. Zira bir taraftan elektrik kullanımının –yine elektrik!– gittikçe yaygınlaşması, diğer yandan küçük makinelerin ve hareket ettirici aletlerin üretilmesi; yakın vakitte sokaklarda kullanılan arabalara da küçük buhar veya petrol makinesi yerleştirmek yahut elektrik kaynakları koymak ve arabaları atlara çektirmek yerine bunlarla yürütmek yolları denenmeye başlamıştır.

Atsız arabaların pek çok türü yapılmıştır. Küçük buhar makinesi kullanımından başka; Vensler adında biri, petrolden çıkan ve gazolin diye adlandırılan bir gaz ile havanın silindir altına bir düzenek vasıtasıyla sevk edilerek burada bir platin telin elektrik sayesinde yanması gibi bir sistem uydurmuş ve sokak faytonlarını saatte 16 kilometre süratle yürütecek idareli bir yol bulmuştur.

Atsız arabaları şehir içinde işletmenin uygun ve güzel bir yolunu bulmak için uzun süredir uğraşıyorlarsa da bazı tenha kır yollarında buharla işleyen arabalar bulunduğunu gazetelerde görüyoruz. Mesela Amerika'da ve İngiltere'de bir takım araba tarzında buhar makineleri varmış. Gündüz tarlada sabahtan öğleye kadar buğday dövmek ve harman savurmakla uğraştıktan sonra öğleden sonra mahsullerin doldurulduğu bir takım arabaları arkasına takarak ve tarlalar içinden şoseye çıkaran otuz kırk kilometre yolu giderek bu mahsulleri bir istasyona kadar getiren lokomotifler varmış. Atsız arabanın bundan fazla iş göreni bulunur mu?

Sıradan beygir yolunda gezen lokomotifin biri, Livorpool'da seksen tonilata bir yükü üç adamın yardımıyla 3 kilometre mesafeye götürmüş. Eski usulde altmış beygir ve otuz adam ancak bu işi görebilir.

Bu makineli arabaları şehir içinde işletmenin birçok mahzurları da vardır. Öncelikle çarpmak tehlikesi var. İkincisi, kaldırımların girişlerinden ve çıkışlarından arabanın bir takım darbelere uğrayıp makinesinin pek çabuk bozulma ihtimali. Velospidlerin tekerleğine geçirildiği gibi hava ile şişirilen lastikler tekerleklerin üzerine geçirilip bir derece çare bulunabilir. Arabaların içinde taşınırsa arabanın büyüklüğünü artırmayacak ve

yolsuzluklara sebep olmayacak kullanışlı makineler de nasıl olsa meydana gelecek. Nitekim gelmektedir. Şimdiye kadar bir takım fennî gazetelerde birkaç türlüsü tarif edildiği gibi, bu haftaki Natur Fen gazetesinde de yeni bir elektrik arabasından bahsediyor.

Bu elektrik arabasının mucidi, Mösyö Poşter adında biriymiş. Natur; "Elektrikle çalışan arabaların son derece ıslah olunanları daha önce Osmanlı'da ve İngiltere'de denenmişti" dedikten sonra yeni icadının tafsilatına girişiyor.

Alet ve edevatının ayrıntısını bir tarafa bırakalım. Yalnız şu kadarını söyleyelim ki; arabalardan atları çıkaracak, yani arabalarını yürütmek için atların kuvvetine ihtiyaçtan insanları kurtaracak olan kuvvetin elektrik kuvveti olması en güçlü ihtimaldir.

Bu yeni elektrik arabası, bir çeşit fayton olup sandukanın altına yerleştirilen altı takım bataryadan aldığı cereyanla arka tekerlekleri döndürüyor ve bu şekilde ilerliyor. Ön tekerlekler arabanın dümeni gibi, çünkü bunlarla gidilecek yön tayin ediliyor. Az veya çok cereyan verilmek suretiyle arabanın hareket hızı artırılıp azaltılıyor.

Birkaç seneye kadar, elektrik kaynakları daha fazla ıslah edilirse, atsız arabalar meselesi de halledilmiş demektir. Şimdiye kadar gerçekleştirilen tecrübeler ve meydana koyulan numuneler kuvvetli ümitler veriyor.

Şehirlerde beygir kalabalığı ortadan kaldırılacak. Ve kira arabalarının zayıf, cılız ve merhamete muhtaç beygirleri istirahatte bırakılacak. Eğer atsız arabalar mutlak surette elektrikle işlerse, elektrik fabrikaları da bundan istifade eder. Arabacılar ahırdan atını çıkaracağı ve arabacıdan araba alacağı yerde fabrikaya uğrayarak bataryalarını değiştirir. Belki müşteriden arada; "hayvanlara su vereyim mi?" diye müsaade almalarına mukabil, o zaman; "müsaade buyursanız şuradan bataryanın bir iki takımını değiştireyim" der.

Arabalar atsız kalacak! Bununla beraber daha fazla hız kazanacak ve böylece arabacıları hayvan kamçılamaktan ve terbiyelere asılmaktan kurtaracağı gibi araba sahiplerini de beygirlerin gemi azıya almaları tehlikesinden kur-

taracak. Arabacılar için yeni bir devir açılıyor. Zavallı kayıkçılar da nakliye vasıtası çalışanları olduğu için arabacıların yoldaşlarıdır. Bunlar, sonsuza dek küreğe asılıp kalacaklar mı?.. M. Sadık[67].

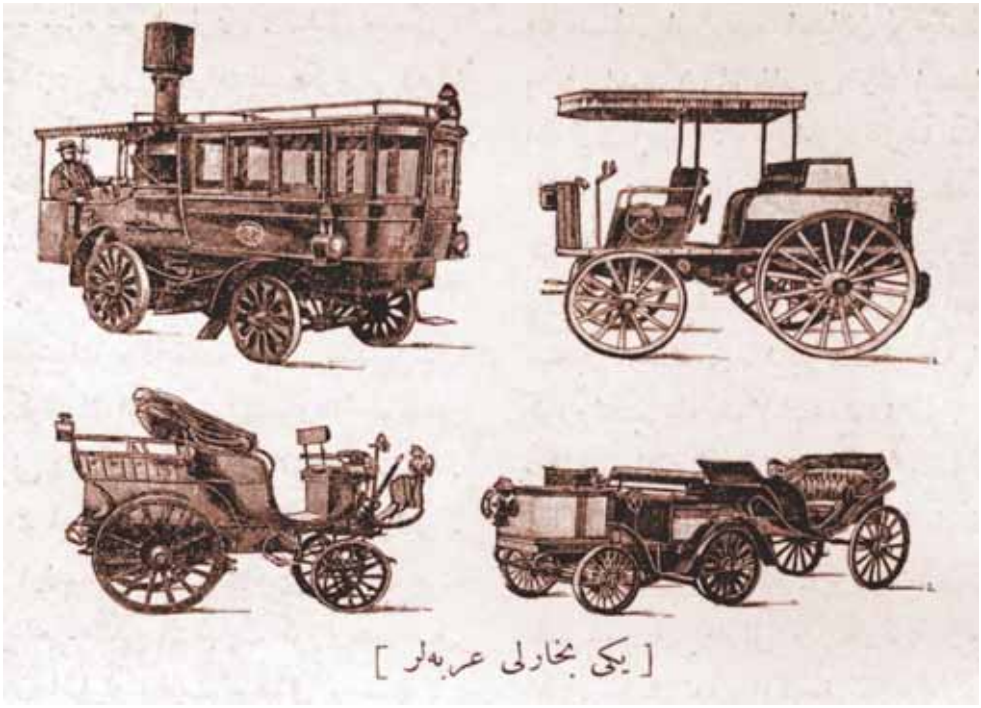
OKUMA PARÇASI

Beygirsiz Arabalar

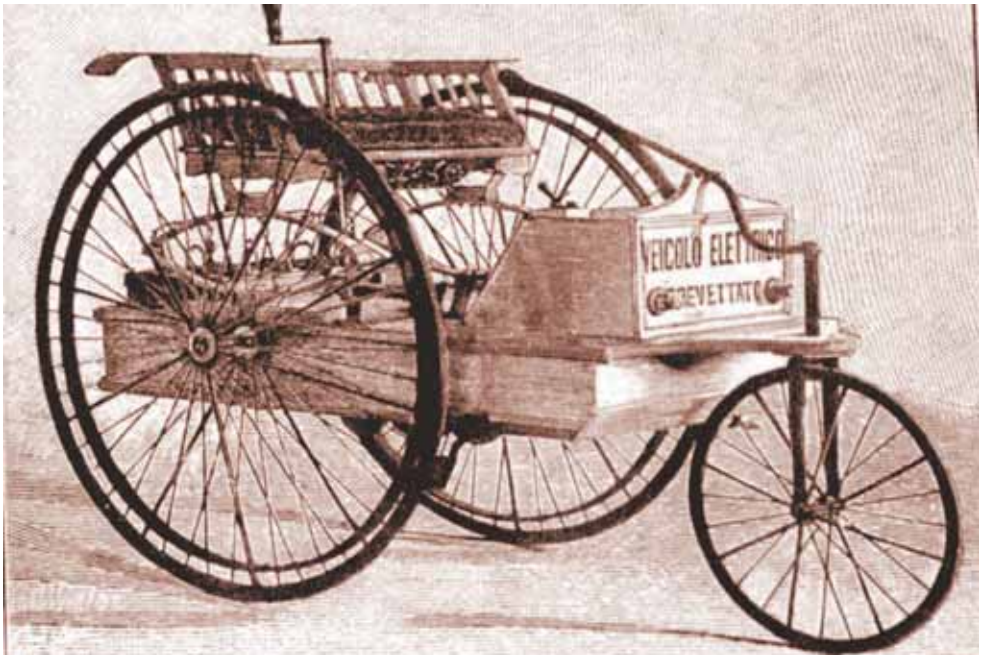
Servet-i Fünûn okurlarına daha önce beygirsiz arabalara dair gereken bilgileri vermiş ve Paris'te yapılan yarışlara dair de izahlar yapmıştık. Nakliye vasıtalarının gittikçe önem kazanmakta olduğu şu zamanlarda, gayeye bir an önce ulaşmak için pek çok fedakarlıklar yapılmaktadır. Bu manada trenlerin hızı saatte yüz ve hatta yüz kırk kilometreye kadar çıkarıldığı gibi sıradan arabaların da hareket ettirici bir kuvvet sayesinde hızla hareket ettirilmesine gayret edilmektedir. Beygirsiz arabalar; petrol, buhar veya elektrik ile hareket etmektedir. Petrol ile hareket edenler, her on kilometre için bir litre petrol sarf etmekte ve bu gibi arabaların makineleri petrolün yanmasından meydana gelen buhar ile çalışmaktadır. Resimlerimizde petrol ile hareket eden araba, Penhar ve Lovasör'ün arabasıdır. Buharla hareket eden arabalarda hareket kuvveti arka taraftan sağlanır, su haznesi de ön taraftadır. Kömürün yanmasından meydana gelen duman, ters bir baca vasıtasıyla arabanın alt tarafından çıkmakta ve üç adet manivela vasıtasıyla hareket, hız değiştirme ve yön tayini sağlanmaktadır. Elektrikle hareket ettirilenler ise petrol ve buhar arabaları kadar uzun yola dayanamaz. Zira elektrik depoları daima değiştirilmeye muhtaç olduğundan yalnız otuz kilometrelik bir mesafeyi bir buçuk saatte katederek daha ilerisi için yeni kuvvete ihtiyaç duyar. Şimdiye kadar sayısız yarışlarda edilen tecrübelerde, beygirsiz arabalarla saatte yirmi dört kilometreden fazla bir mesafe alınamıştır. Henüz yaygınlaşmadığı için de ucuzlayamamıştır. Zira bu gibi arabalar iki yüz elli ile üç yüz elli lira arasında satılmakta olup yakında yaygınlaştığı zaman bu fiyatın epey ucuzlaması tabiîdir[68].

67 Servet-i Fünûn, nr. 144, 2 Kanunıevvel 1309/14 Aralık 1893, s. 144.

68 Servet-i Fünûn, nr. 249, 7 Kanunıevvel 1311/19 Aralık 1895, s. 229, 234.



Buharlı araba örnekleri (Servet-i Fünûn, nr. 249, 19 Aralık 1895, s. 229)



Elektrikli araba (Servet-i Fünûn, nr. 160, 5 Nisan 1894, s. 64)



Elektrikli araba örnekleri (Servet-i Fünûn, nr. 358, 20 Ocak 1898, s. 316)

İstanbul Sokaklarında İlk Otomobil

Osmanlı başkentinde II. Abdülhamid adına getirilen otomobiller haricinde hem elektrikli hem de gazlı arabaların kullanılması yasaklanmıştı. Buna mukabil 1905'den itibaren İstanbul sokaklarında otomobiller boy gösteriyordu. Bu manada resmî belgelere yansıdığı kadarıyla; öncülüğü, İngiltere ileri gelenlerinden Mister Robert Jefferson yaptı.

Jefferson, Sırbistan ve Bulgaristan'ı geçtikten sonra Sofya üzerinden Osmanlı topraklarına girdi. Osmanlı topraklarında herhangi bir engelle karşılaşmaması için İngiltere elçiliği resmî bir müracaatta bulunmuştu[69]. Gerekli izinler verildikten sonra Edirne Vilayeti'ne, Çatalca Mutasarrıflığı'na, Zabtiye Nezareti'ne ve Şehremaneti'ne Jefferson'a geçtiği yerlerde müdahale edilmemesi yönünde yazılar gönderildi. Ayrıca idarecilerden Jefferson konusunda dikkatli olmaları, hareketlerini yakından takip etmeleri ve anormal bir durum hissederlerse bunu hemen bildirilmeleri de emredildi[70].

Jefferson, 4 Kasım 1905'te Çatalca'dan geçti. Fakat burada durmadı ve kasabadan o kadar hızlı geçti ki durdurmak da mümkün olmadı. Bunun üzerine Çatalca Mutasarrıflığı, durumu Dahiliye Nezareti'ne 5 Kasım 1905 tarihli şu yazıyla haber verdi: "*Dün saat on sıralarında Büyükçekmece'den otomobil ile İstanbul'a doğru iki ecnebi gitmekteydi, fakat çok hızlı geçtiklerinden durdurulup hüviyetlerinin sorulması mümkün olmadı*" [71].

69 BOA, İ. HR, 397-33-1-1; İ. HR, 397-33-2-1; İ. HR, 397-33-3-1; İ. HR, 397-33-5-1.

70 BOA, DH. MKT, 995-57-1-2, 8 C 1323/10 Ağustos 1905; DH. MKT, 995-57-2-1; DH. MKT, 995-57-3-2, 8 C 1323/10 Ağustos 1905.

71 BOA, DH. MKT, 1024-38-1-1.

Çatalca'dan gelen bu telgraf üzerine sadaret, konunun soruşturulması için Şehremaneti ve Zabtiye Nezareti'ne emirler gönderdi[72]. Zabtiye Nezareti'nden Dahiliye Nezareti'ne gelen 21 Kasım 1905 tarihli cevapta; otomobille hızlı gittikleri için kimlikleri tespit edilemeyen kişilerin İngiltere ayanlarından Jefferson ve yanındaki hizmetçisi olduğu, bunların 5 Kasım 1905'te Büyükçekmece üzerinden İstanbul'a giriş yaptıkları ve Beyoğlu'ndaki Pera Palas Oteli'ne yerleştikleri bilgisi verildi[73].

1905'te bir İngiliz vatandaşı olan Jefferson, İstanbul'a otomobiliyle gelebildi. Fakat aynı yıl, başka bir İngiliz vatandaşının benzer talebine olumsuz cevap verildi. İzmir'de yaşayan İngiliz vatandaşı tüccar Mösyö Rişalvetil, kendi kullanmak üzere bir otomobil getirtmiş fakat otomobil gümrüğe geldiğinde el konulmuştu. Bunun üzerine Rişalvetil, İngiltere elçiliği vasıtasıyla Osmanlı yönetimine müracaat etti. Söz konusu müracaatında, İzmir yolları geniş olduğundan otomobil kullanması için bir engel bulunmadığını bildirdi. Rişalvetil'in talebiyle ilgili olarak Rüsumat Emaneti Mektubî Kalemi'nden verilen cevapta, otomobillerle ilgili daha önce yürürlüğe giren yasak hatırlatılarak otomobilin İngiltere'ye iade edilmesi gerektiği rapor edildi[74]. Fakat bu rapordan üç gün sonra, her ne olduysa, Sadaret Mektubî Kalemi'nden verilen cevap, Rişalveti'nin talebinin olumlu karşılandığı yönündeydi[75]. Böylece İstanbul'a olmasa da İzmir'e ilk otomobilin girişine 1905'te resmen izin verildi.

Romanya prenslerinden Bibesco da İstanbul üzerinden Avrupa'ya otomobiliyle geçmek üzere 1905'te Türk yetkililerine müracaat etti[76]. Rüsûmat Emaneti Mektûbî Kalemi'nin olumsuz görüşüne rağmen[77]; "*Alınması ve işletilmesi yasak olan bu gibi şeylerin transit edilmesi uygun değil ise de bu otomobil burada kullanılmayarak transit olarak yine yabancı memleketlere geçip gideceği için geçirilmesinde sakınca görülemediğinden*" başvuruya olumlu cevap verildi[78].

72 BOA, DH. MKT, 1024-38-2-1, 10 N 1323/7 Kasım 1905; DH. MKT, 1024-38-3-2, 11 N 1323/8 Kasım 1905.

73 BOA, DH. MKT, 1024-38-4-1; DH. MKT, 1024-38-5-2; BEO, 2701-202537-2-1, 6 L 1323/4 Aralık 1905.

74 BOA, BEO, 2725-204307-2-1, 21 L 1323/19 Aralık 1905.

75 BOA, BEO, 2725-204307-1-1. Ayrıca bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922),* s. 6.

76 BOA, İ. RSM, 22-8-2-1; İ. RSM, 22-8-3-1, 6 R 1323/10 Haziran 1905; Y. A. HUS, 489-1-1-1, 1 Ca 1323/4 Temmuz 1905; DH. MKT, 985-31-1-1, 3 Ca 1323/6 Temmuz 1905.

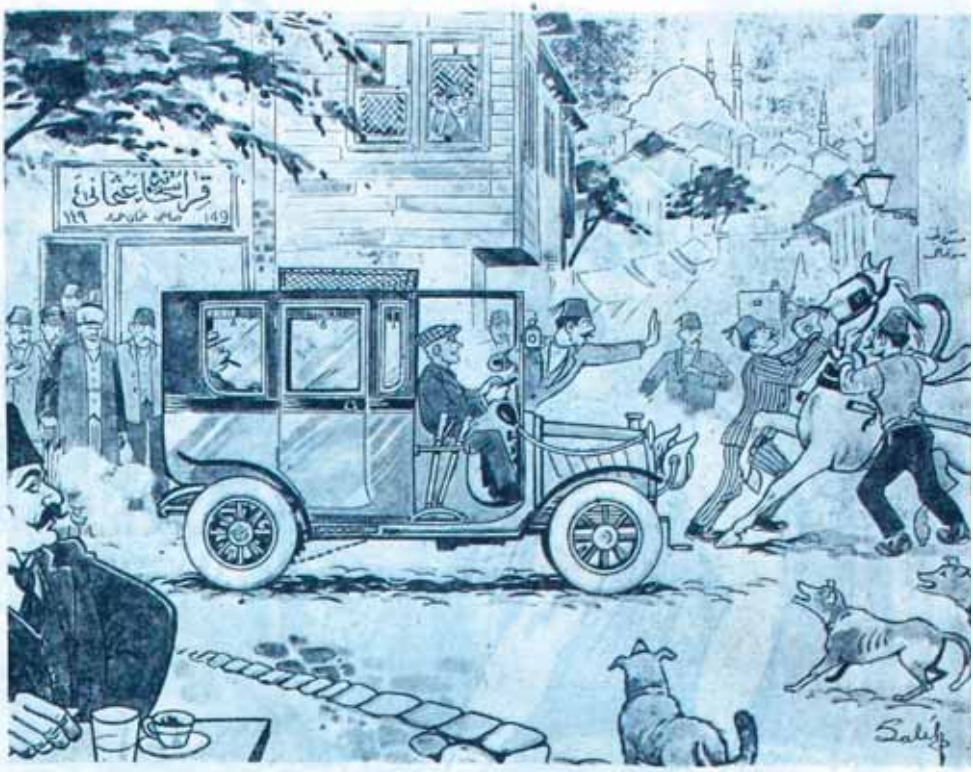
77 BOA, İ. RSM, 22-8-4-1, 17 R 1323/21 Haziran 1905.

78 BOA, İ. RSM, 22-8-5-1, 9 C 1323/11 Ağustos 1905; DH. MKT, 985-31-2-2, 10 C 1323/11 Ağustos 1905. Ayrıca bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 6.

Tarihten çizgiler:

(İktibas ve telif hakkı mahfuzdur)

İstanbul sokaklarında ilk otomobil



— Destur de de dur be adam, hayvan bu işte ürktü. Makinenin patırdısından! Çevirin geriye de biz geçelim!

— Olmaz siz sapın sokağa biz geçip gidelim makine bu beklemez...

— Bu frenk icadı otomobil denilen nesne de bu imiş demek! Tövbe yârabbi ortalığın bereketi kaçacak!...

— Cenabıhak bizleri her türlü âfattan masun buyursun, şunun yüzünden zavallı beygirle arabacının haline bakın!...

— İşte vasıtai medeniyet, işte vasıtai sürat! Yaşasın meşrutiyet vallâhi.. Fakat bu dapdaracık sokaklara göre kel başa şimşir tarak!!..

Akşam, nr. 11444, 19 Ağustos 1950

1905'te müracaatına olumlu cevap verilen bir diğer kişi de Amerikalı Mösyö Şarl Jagliden'di. Amerika Ziraat Nezareti tarafından tavsiye edilmiş olan Jargen[79], Osmanlı İmparatorluğu'nun büyük caddeleriyle sokaklarını ziyaret için otomobil ile seyahat etmek, Beyrut'tan Şam'a ve Yafa'dan Kudüs'e geçmek üzere müracaatta bulundu[80]. Osmanlı idaresi bu müracaata da olumlu cevap verdi[81]. Aynı zamanda Beyrut, Suriye valilerine ve Kudüs mutasarrıfına gönderilen bir yazıyla Jagliden'in "*oralarda bulunduğu müddetçe hal ve hareketleri dikkatle gözlenerek uygunsuz bir hali görülürse şifre ile*" bildirilmesi istendi[82].

Otomobil Yasağını Kaldırtan İsim: Yenişehirli Necmi Bey

Osmanlı İmparatorluğu'nda, yukarıda anlatıldığı üzere, özel bazı durumlar haricinde elektrik, gaz veya benzinle çalışan otomobillerin kullanılması yasaktı. Buna mukabil 1906'da Osmanlı hükümetine yapılan bir müracaat, bu yasağın kısmen de olsa kalkmasında önemli bir dönüm noktası oldu. Yenişehir eşrafından Yunan vatandaşı Necmi Bey, Selanik Rumeli-i Şâhâne Umûm Müfettişliği'ne sunduğu, 14 Nisan 1906 tarihli dilekçesinde; yolun uzaklığını kısaltmak ve kolaylıkla gidilmek için sahip olduğu gazla çalışan iki-üç kişilik bir arabasının vergilerini ödediği halde geçişine izin verilmediğini kaydediyordu. Dilekçesinin devamında; Selanik, İstanbul, İzmir ve Şam'da sırf gazla çalışan değirmen ve su nakline yarayan motorlar bulunduğunu ve otomobilinin de bu kategoriye dâhil edilerek kullanmasına müsaade edilmesini istemekteydi[83].

Necmi Bey'in dilekçesine Selanik Rüsûmat Nâzırlığı'ndan verilen 15 Nisan 1906 tarihli cevapta; yasak hatırlatılarak, otomobil kullanmasına izin verilemeyeceği belirtildi[84]. Fakat Necmi Bey, bu cevaba rağmen pes etmedi. 22 Nisan 1906'da bir dilekçe daha kaleme aldı, ama ikinci dilekçesine de olumsuz cevap verildi[85]. Bu esnada Yenişehir Başşehbenderliği'nden gelen 25 Aralık

79 BOA, İ. HR, 397-32-1-1, 2 Ca 1323/4Ağustos 1905.
80 BOA, DH. MKT, 995-48-1-1, 5 Ca 1323/7 Ağustos 1905.
81 BOA, İ. HR, 397-32-4-1, 7 Ca 1323/9 Ağustos 1905; DH. MKT, 995-48-3-2, 8 Ca 1323/10 Ağustos 1905.
82 BOA, DH. MKT, 995-48-2-2, 8 Ca 1323/10 Ağustos 1905.
83 BOA, TFR-I-M, 15-1486-3-1, 1 Nisan 1322.
84 BOA, TFR-I-M, 15-1486-3-2, 2 Nisan 1322.
85 BOA, TFR-I-M, 15-1486-2-1, 10 Nisan 1322.

1906 tarihli bir yazı, her şeyi değiştirdi. Zira başşehbender, Necmi Bey'in arabasının *"çok süratli olmadığı gibi sırf petrol ile hareket ettiğinden ve bütün medeni memleketlerde ve hatta Yunanistan'da mahzuru olmayan bir nakliye vasıtası olarak kabul edildiğinden"* bahisle, bu arabanın Osmanlı İmparatorluğu'na girişinin engellenmesinin "*bizim her türlü yenilik ve ilerlemeye karşı olduğumuza dair bazı kötü niyetlilerin eskiden beri isnat ettikleri boş sözleri yeniden tahrik edeceği*" endişesini dile getirdi. Bu endişelerinin giderilmesi için Necmi Bey'in otomobil ile seyahat etmesine izin verilmesinin uygun olacağını da kaydetti[86].

Rumeli Vilâyât-ı Şâhânesi Müfettişi Hüseyin Hilmi de benzer yönde bir rapor sundu. Hatta daha da ileri giderek, Osmanlı ordusunda da bu otomobillerin kullanılmasının faydalı olacağını, bu nedenle yollar ve köprülerin iyileştirilmesi gerektiğini savundu[87]. Bu raporlar üzerine sadaretten Rumeli Vilâyât-ı Şâhânesi Müfettişliği'ne gönderilen 23 Ocak 1907 tarihli yazıda, "*Otomobillerin girişi hakkında kesin bir karar olmadığından Yenişehirli Necmi Bey tarafından getirtilip Alasonya Gümrük İdaresi tarafından geçişine müsaade edilmediği bildirilen petrol ile çalışan otomobilin girişine müsaade edilmesi*" bildirildi[88]. Bu karar, diğer ilgili mercilere de gönderildi[89]. Fakat Rüsumat Emaneti'nden otomobillerle ilgili daha önceki yasağın hatırlatılması üzerine[90], Sadaret'ten: "*Otomobillerin girişi hakkında uygulanmakta olan kararın, sokakların bugün bu arabaların rahatça ilerlemesine müsait olmayacak derecede dar olan şehirlere ait olması gerekir. Zira memleketin imarı için çalışan padişahımız sayesinde Rumeli'de yollar geniş ve imar edilmiş olması bakımından bu nakliye vasıtalarının oralara girişinin yasaklanması için ortaya koyulacak sebeplerin yabancılar tarafından pek de iyi karşılanmayacağı ve belki de şikayet hadiselerine sebep olacağı düşünüldüğünden bu otomobillerin, bir çeşit kaza meydana gelmesine imkân vermemek ve şehir ve kasabalar dışında kullanılmak üzere, oralara ithaline engel olunmaması mecburi görülmekle ona göre gereğinin yapılmasına gayret ve yardım edilsin*" cevabı verildi [91].

86 BOA, BEO, 2985-223812-3-1, 12 Kanunuevvel 1322.

87 BOA, BEO, 2985-223812-2-1, 6 Kanun-ı Sânî 1322/19 Ocak 1907. Ayrıca bk. TFR-I-M, 15-1486-7-

88 BOA, TFR-I-M, 15-1486-6-1, 10 Kanun-ı Sânî 1322; BEO, 2985-223812-1-1; TFR-I-M, 15-1486-4-

89 BOA, BEO, 2985-223812-1-1; TFR-I-M, 15-1486-4-1.

90 BOA, BEO, 3000-224926-2-1, 27 Kanun-ı Sânî 1322/9 Şubat 1907.

91 BOA, BEO, 3000-224926-1-1, 9 Şubat 1322/22 Şubat 1907.



İngiltere'nin Doncaster şehrinde "Otomobil Nakliyatı" (Şehbal, nr. 16, 28 Kasım 1909)

Yenişehirli Necmi Bey'in gayretleriyle Osmanlı topraklarında otomobilin kullanılması yasağı böylece Selanik, Manastır ve Edirne gibi Rumeli vilayetlerinde kaldırıldı. Bununla ilgili olarak söz konusu vilayetlere yazılar gönderildi. Bu yazılarda, kazalara mahal vermeyecek şekilde petrolle çalışan otomobillerin zikredilern şehirlerde kullanılmasına izin verildiği bildirilmekteydi[92].

Sadaret'ten gönderilen yukarıdaki cevap, Osmanlı hükümetinin otomobillerle ilgili sert tutumunun giderek yumuşadığını götermektedir. Bu yumuşamada, Avrupa'da oluşması muhtemel olumsuz havanın büyük etkisinin olduğunu söylemek mümkündür. Yine bu minvalde aynı dönemde Osmanlı ordusunda kullanılmak üzere otomobil sipariş edilmesinin de rolü olmalıdır.

İstanbul'daki İlk Benzinli Velospid/Bisiklet

Petrolle çalışan velospid, 1890'lardan itibaren İstanbullular tarafından bilinen bir vasıtasıydı. Nitekim Servet-i Fünûn'da "Petrol İle Çalışan Velospid" başlıklı bir yazıda bu yeni vasıta hakkında ayrıntılı bilgiler okuyucularla paylaşılmıştı. Dergideki bu yazıdan yıllar sonra bu vasıtanın Osmanlı başkentine getirilmesi için harekete geçildi. 1905'te K. Nişanyan adlı bir Osmanlı vatandaşı, Avrupa'dan benzinle çalışan bisiklet getirtti. Fakat bisiklete Galata Gümrüğü'nde el konuldu. Ancak bu işlemde bir sorun vardı. Çünkü daha önceki

92 BOA, BEO, 3000-224926-3-1; TFR-I-M, 15-1486-1-1; TFR-I-M, 15-1486-8-1.

yasaklarda bu vasıta ile ilgili bir düzenleme yoktu. Haliyle Osmanlı idarecileri de nasıl hareket edeceklerini kestiremediler. Konu II. Abdülhamid'e kadar taşındı ve sonunda bu vasıtanın kullanılması için şehrin sokaklarının uygun olmadığı cevabı verildi. Böylece İstanbul'a getirilen ilk benzinli bisikletin de geri gönderilmesi kararlaştırıldı[93].

Benzinli Velospid/Bisiklet, Motobisiklet ve Velospid Vergisi

Aşağıda ayrıntılı bir şekilde ele alınacağı üzere 1907'ye gelindiğinde benzinli otomobilin Osmanlı topraklarında dolaşımı ile ilgili ciddi bir yumuşama görüldü. Bu durumun hemen ardından Fransa ve sonra da Almanya benzinle çalışan diğer ulaşım vasıtaları konusunda da yeni taleplerde bulunmaya başladı. Fransalı tacir Antoponlo adına Marsilya'dan İzmir'e benzinle çalışan üç velospid getirildi. Her zamanki gibi bunların da gümrükten geçişi için izin talep edildi. Osmanlı hükümeti başlangıçta, çok defa yaptığı gibi, yolların bu vasıtanın kullanılması için uygun olmadığı cevabını vererek talebi geri çevirdi[94].

Benzinle çalışan velospidlerin İzmir'e girişine izin verilmemesinden kısa bir müddet sonra, İzmir gümrüğüne başka müracaatlar da oldu. İzmir Rüsumat Nezareti'nden gelen bir yazıda, İngiltereli Paterson adına yakında Avrupa'dan gelecek olan ve gaz ile çalışan bir arabanın şehir gümrüğünden geçirilmek istendiği haber verildi. Yine aynı yazıda, İzmirli Hafız Mustafa ve Hüseyin Efendilerin Avrupa'dan bir motosiklet ile bir otomobil sipariş verdikleri ve bu vasıtaların gümrükte engellenmemesi için müracaat ettikleri bildirildi[95].

Osmanlı hükümeti her ne kadar benzinli velospidlerin kullanılmasını engellemeye çalışsa da 1907'ye gelindiğinde bu vasıtanın artık İstanbul günlük hayatında her geçen gün biraz daha fazla görülmeye başladığı da tarihi bir vakıadır. Nitekim 5 Mart 1906 tarihli ve Mercanof Mağazası adına verilen şu reklam bunun iyi bir örneğidir: "*Yıllardır Avrupa'dan getirtip sattığım çeşit çeşit*

93 Konu ile ilgili yazışmalar için bk. BOA, DH. MKT, 997-12-1-1, 15 Ca 1323/18 Temmuz 1905; DH. MKT, 997-12-2-1, 19 Ca 1323/22 Temmuz 1905; DH. MKT, 997-12-3-1, 30 Ca 1323/2 Ağustos 1905; DH. MKT, 997-12-4-1, 7 C 1323/9 Ağustos 1905; DH. MKT, 997-12-5-2, 18 C 1323/20 Ağustos 1905.

94 BOA, Y. A. RES, 147-107-5-1, 5 Ra 1325/18 Nisan 1907; Y. A. RES, 147-107-2-1, 1 R 1325/14 Mayıs 1907.

95 BOA, Y. A. RES, 147-107-4-1, 23 R 1325/5 Haziran 1907.

velospidler arasında en kolay, sağlam ve dayanıklı olanı Mars London velospidleridir. Bu netice tecrübeyle anlaşılmış ve müşterilerim tarafından da tasdik edilmiştir. Hatta geçen seneden beri ortaya çıkan müşterilerin tamamı, yalnız Mars London velospidleri talep ettiklerinden, bu sene için yalnız Mars London velospidleri getirtip satmaktayım. Bazı Avrupa hükümetleri, kendi orduları için ihtiyaç duyulan velosipedlerin birçok türlerini denedikten sonra Mars London velospidlerini seçmiş olduğu için bu velospidlerin sağlamlığı böylece bir kere daha tasdik edilmiştir. Velosiped satın almak isteyen kişiler, mağazamızdaki salonu bir kez ziyaret ettiklerinde muhtelif fiyatlarla bunların birçok çeşitlerini mevcut bulacaklarını ilan ederim"[96].

1907 itibariyle İstanbul'da benzinli olmasa da diğer tür velospidlerin kullanımının artması beraberinde birtakım düzenlemeleri de zorunlu kıldı. Bu manada Şehremaneti'ne sunulan bir layihada; Osmanlı başkentinde bulunan velospid sahiplerinin Fransa'da olduğu gibi her velospid için yarımşar lira vergi vermesi ve velospid sahiplerinin isimlerinin müstakil bir defterde kaydedilmesi teklif edildi. Bu teklif ile Şehremaneti'ne yeni bir gelir sağlamanın yanında kaza yapanların kolayca tespit edilmesi de hedefleniyordu[97]. Elbette bu tür bir verginin düşünülmesinde her geçen gün gazetelerde velospidlerle ilgili reklamların artmasının da etkisi olmalıdır[98].

1907'ye gelindiğinde velospidlerle ilgili reklamlar artarken bu vasıtanın adlandırılmasında da bir değişiklik görülmeye başlandı. Zira gazete reklamlarında artık velospid kelimesi yerine giderek "bisiklet" kelimesi kullanılmaya başladı[99]. Velospidin bu kadar gündeme gelmesinde ve reklamların artmasında yasağın kalkmış olması önemli bir etkendi. Yukarıda anlatıldığı üzere, Rumeli'de benzinle çalışan otomobillerle ilgili yasağın tedricen kaldırılması, diğer bölgelerdeki idarecileri ve yabancı ülke temsilcilerini de cesaretlendirdi. Fransa sefareti, bu tür otomobillerin İzmir'de kullanılmasına müsaade edilmesi için müracaatta bulundu. Hemen ardından Alman sefareti de şehirler haricinde benzinle çalışan otomobillerin kullanılması yönünde izin talep etti[100].

96 Sabah gazetesi, nr. 5891.

97 Sabah gazetesi, nr. 5988, 10 Haziran 1906.

98 Bu anlamda "Sürat, Metaner, Zarafet" başlıklı bir reklam için bk. Sabah gazetesi, nr. 6027, 19 Temmuz 1906.

99 Misal için bk. Sabah gazetesi, nr. 6290, 14 Nisan 1907; Sabah gazetesi, nr. 6295, 19 Nisan 1907.

100 BOA, Y. A. RES, 147-107-6-1, 9 Haziran 1323/22 Haziran 1907.


مرجانوف مغازه‌سی

٥٤ ٥٦

مارس لوندون ولوسیپدلری

برجوق سنه‌لردنبرو اوروپادن جلب ایله فروخت ایتمش اولدیغم انواع جنس ولوسیپدلر میاننده الك زیاده سیل متین وطباتقلی اولانی (مارس لوندون) ولوسیپدلری اولدیغی بالتجربه اکلاشیلمش ومشتریلرم طرفندن تصدیق اولنمشدر . حتی کچن سنه‌دن بری ظهور ایدن مشتریلرك کافه‌سی یالکز (مارس لوندون) ولوسیپدلری طلب ایتدکلری جهتله بو سنه ایچون یالکز مذکور (مارس لوندون) ولوسیپدلری جلب وفروخت ایتدیکده‌در.

بعض اوروپا حکومتلرنجه کندی اردولری ایچون ترویج کوریلان ولوسیپدلرك برجوق جنسلری تجربه ایتدکدن صکره (مارس لوندون) ولوسیپدلری انتخاب ایتمش اولدیغی جهتله مذکور ولوسیپدلرك متانت ورصانتی ووجهله برقات دها تأییدوتصدیق ایتمشدر ولوسیپد اشترا ایتمك ارزو ایدن ذوات مغازه‌مزده‌کی صالونی بردفعه زیارت ایتدکلرنده مختلف فیاتلرله بونلرك برجوق چشیدلرینی موجود بوله جقلرینی اعلان ایلرم.

ص بنجه جا ٢٤

Velospid reklamı (Sabah gazetesi, nr. 5891, 5 Mart 1906, s. 4)

Başlangıçta, daha önce de olduğu üzere, yolların müsait olmaması gerekçesiyle bu taleplere olumsuz cevap verildi. Fakat sefaretlerin bastırması ve işin önünü almak gittikçe zorlaştığı için; "*bu gibi benzin ile çalışan velospidlerin ve gaz ile çalışan otomobillerin kullanılması; yalnızca şehir ve kasabalar dışında olmak şartıyla, şehir içinde ve kasabada kullanılmaları yasağının hâlâ yürürlükte olduğuna dikkat edilerek gümrüklerden geçmesine*" müsaade edilmesi yönünde bir karar alındı. Söz konusu karar, ilgili vilayetlere de gönderildi[101]. Böylece benzinli velospid ile gazla çalışan otomobillerin Osmanlı İmparatorluğu'nun başlıca şehirlerine girmesinin önündeki resmî yasak da kalktı. Bu arada gazete ve dergilerde, bu vasıtanın nasıl kullanılması gerektiğine dair yazılar kaleme alınmaya başladı[102].

101 BOA, İ. RSM, 28-42-1-1, 26 Ca 1325/7 Temmuz 1907; Y. A. RES, 147-107-3-1. Ayrıca bk. İ. RSM, 28-42-2-1, 1 B 1325/10 Ağustos 1907.

102 "Velospid Binicilerine Nasihatler", Servet-i Fünûn, nr. 684, 20 Mayıs 1320/2 Haziran 1904. Ayrıca bk. Servet-i Fünûn, nr. 700, 9 Eylül 1320/22 Eylül 1904.





Jelley Bisiklet, Penny-Farthing, Velosipidler (Rahmi M. Koç Müzesi)

Bisikletlerin yanında motorbisikletler de 1907 yılı itibariyle İstanbul sokaklarında boy göstermeye başladı. Hatta Şehremaneti'nden Zabtiye Nezareti'ne yazılan 18 Haziran 1907 tarihli bir yazıya göre; Beyoğlu, Tarabya, Büyükdere ve Yeniköy civarında motorla çalışan bisiklet arabalarının arttığı, bunlar hızlı gittiklerinden deniz kenarındaki diğer araba hayvanlarının korktukları ve kazaya sebep oldukları belirtilmekteydi. Dahası bu gerekçeler yüzünden motorlu bisikletlerin şehirde kullanılmasının yasaklanması ve bu yasağı zabtiye memurlarının da sıkı takip etmeleri istenmekteydi[103].

Velospid ve gazla çalışan otomobille ilgili 1907'deki düzenleme, Osmanlı toplumunda yeni tartışmaları da beraberinde getirdi. Bu araçlarla ilgili çeşitli meseleler dönemin gazetelerinde sıkça yer aldı. Bir taraftan Avrupa'daki otomobil yarışları ile ilgili ayrıntılı haberlere yer verilirken[104], otomobil ile ilgili yeni teknolojik gelişmeler[105] de haber yapılıyordu. Yine bu manada Avrupa'daki otomobil kazalarına[106] ve hangi ülkenin ne kadar otomobil imal ettiğine dair haberler de gazetelerde yer buldu.

Renard Katarı mı Otomobil mi?

1905'te İstanbul'da otomobillerin işletilmesine izin verilmezken yine aynı yıl başka bir ulaşım vasıtasının satın alınması için resmî kanallar vasıtasıyla harekete geçildi. Bu yeni taşıt, Osmanlı belgelerindeki adıyla "renar/ronar katarı" veya "tren otomobil" olarak adlandırılan renard katarları idi[107]. Bu yeni vasıta, bir belgede şu şekilde tarif edilmekteydi: "*Ronar katarları, biri hareket gücünü sağlayan araba ile diğerleri ona bağlı olmak üzere birbirlerine bağlı birkaç arabadan*

103 BOA, ZB, 56-61-1, 7 Ca 1325/18 Temmuz 1907.

104 Misal için Paris ile Pekin arasında tertip edilen otomobil yarışı ile ilgili haberler için bk. Sabah gazetesi, nr. 6365, 22 Haziran 1907; nr.6366, 23 Haziran 1907; nr. 6368, 25 Haziran 1907; nr. 6371, 27 Haziran 1907; nr. 6372, 29 Haziran 1907; nr. 6373, 30 Haziran 1907; nr. 6375, 2 Temmuz 1907; nr. 6376, 3 Temmuz 1907; nr. 6378, 5 Temmuz 1907; nr. 6380, 7 Temmuz 1907; nr. 6382, 9 Temmuz 1907; nr. 6383, 10 Temmuz 1907; nr. 6385, 12 Temmuz 1907; nr. 6386, 13 Temmuz 1907; nr. 6387, 14 Temmuz 1907; nr. 6389, 16 Temmuz 1907; nr. 6390, 17 Temmuz 1907; nr. 6392, 19 Temmuz 1907; nr. 6393, 20 Temmuz 1907. Pekin-Paris ve New York-Paris arasını otomobille geçme teşebbüsleri için bk. Servet-i Fünûn, nr. 850, 26 Temmuz 1323/8 Ağustos 1907, s. 280; nr.884, 20 Mart 1324/2 Nisan 1908, s. 405; nr. 887, 10 Nisan 1324/23 Nisan 1908, s. 45.

105 Mesela otomobillerde telsiz telgraf kullanılması ile ilgili bir haber için bk. Sabah gazetesi, nr. 6374, 1 Temmuz 1907. Bu haberde savaşlarda bu yeni keşfin kullanılmasının faydalarından da bahsedilmektedir.

106 Sabah gazetesi, nr. 6423, 19 Ağustos 1907; Sabah, nr. 6339, 27 Mayıs 1907; Sabah, nr. 6441, 6 Eylül 1907.

107 Renard katarları ilk defa Charles Renard tarafından 1903'te Paris'te denendi (Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 75).

oluşmaktadır. Baştaki hareket gücünü sağlayan arabada meydana gelen hareket kuvveti, hem o arabanın hem de arkadakilerin tekerleklerini döndürerek tamamının hareket etmesini sağlar. Arabaların birbirlerine bağlı olması ve her birinin özel düzeneği sayesinde baştaki araba nereden geçerse gerideki ler de tamamen o noktalardan geçer. Ve böylece adeta bir tramvay hattı üzerinde hareket ediyormuş gibi hepsi aynı güzergahı takip eder"[108].



DAIMLER, motorlu ilk motosiklet (Servet-i Fünûn, nr. 1513, 13 Ağustos 1925, s. 201)

Renard katarı ile Osmanlı idaresi ilk defa bu taşıttan sipariş veren Sırp ve Bulgar hükümetleri vasıtasıyla haberdar oldu. Konu ile ilgili Belgrad sefiri, Hariciye Nezareti'ne bilgi verdi. Sefir, "*bu trenlerin Rumeli ve Anadolu vilayetlerinde, özellikle tren olmayan yerlerde, bir şirkete verilmeksizin hükümet tarafından işletilmesinin askeri ve ticarî nakliye için son derece faydalı olacağı"* tavsiyesinde bulunarak satın alınmasını teklif etmekteydi. Sadaret, Belgrad sefirinin tavsiyesini seraskerlik ile Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bildirerek konunun araştırılmasını istedi[109].

Sadaret'in emri üzerine Renard Katarı satan şirketin İstanbul'daki temsilcisi ile irtibata geçildi. Temsilci ile yapılan ilk görüşmede; "asker ve hasta nakline mahsus, bir lokomotif ile üç vagondan oluşan ve örnek olarak getirilmesi emredilen bir Ronar katarının fiyatının; altı bin sekiz yüz doksan lira olduğu" bilgisi alındı. Ardından Meclis-i Mahsûs-ı Vükelâ'da konu ele alındı. Meclisteki değerlendirmede, fiyatın yüksek olduğu ve düşürülmesi halinde alınabileceği kararlaştırıldı. Ayrıca şirket, arabanın şimdilik yalnızca İstanbul'da

108 BOA, Y. A. HUS, 501-57-4-1.

109 BOA, BEO, 2694-202024-1-1, 27 Ş 1323/25 Aralık 1905

Tophane'den Ortaköy'e ve Beşiktaş'dan Yıldız Sarayı'na kadar olan şoselerde denenmesini üzerine alabileceğini, bunun dışındaki bozuk yollarda ve Edirne'de denenmesinin mümkün olmadığını bildirdi. Bu esnada Techîzât-ı Askeriyye Nezareti tarafından bu vasıtalarla ilgili olumsuz yönde bir rapor verildi. Raporda: "*Yolun bozukluğundan dolayı arabalardan biri yan tarafa doğru kayıp ayrılırsa, diğerinin takibinde görülecek düzen bozulmuş olur. Ayrıca hareket gücünü sağlayan araba bozulacak olursa bütün katar çalışamaz hale gelir. Zira diğer arabalar kendi başlarına hareket edemezler. Hareket gücünü sağlayan araba dışındaki diğer bir araba bozulduğu takdirde, bütün kataı çözüp yeniden bağlayarak bozulan arabayı yolda bırakıp diğerlerinin yola devam etmesi mümkün olabilir. Fakat arızalı yollarda bu kataı çözüp yeniden düzenlemek meselesinin ne kadar zor bir durum olduğunu izaha gerek yoktur.*

Kısacası Renar katarlarının faydaları ve mahzurları özetlendiğinde faydası birkaç arabayı birden yalnız bir makinist istihdam ederek çalıştırabilmekten ibaret olup mahzuru ise gayet mükemmel yollara ihtiyaç duyması ve yolda bir kaza meydana geldiğinde bütün nakliyat kesilecek ve belki yolun dahi kesilmesi gibi durumlar ortaya çıkacaktır. Bunların özel düzeneklerindeki hassasiyet de etraflıca düşünülmelidir"[110]denilmekteydi.

Hem şirketin fiyat ve deneme sürüşleri konusunda geri adım atmaması, hem de Osmanlı yönetimine yeni bir teklif gelmesi üzerine Renard katarı almak bir süre ertelendi. Bu gelişmede Fransa'nın Delahaye Araba Fabrikası'nın teklifi de etkili oldu. Fabrikanın İstanbul'daki temsilcisi, Sirkeci civarındaki Kelebekyan Hanı'nda oturan Mişel Homevez'di. Homevez, 27 Mart 1906 tarihli dilekçesinde; Osmanlı hükümetinin otomobil almaya karar verdiğini haber aldığını ve hükümete bu konuda 3.600 lira civarında kâr temin edebilecek bir teklifinin bulunduğunu bildirdi. Ayrıca Renard katarlarından alınması halinde 6.600 lira gibi bir bedel ödeneceğini, fakat Fransa ordusunda da kullanılan ve geçen sene düzenlenen yarışmada birinci seçilen Delahaye Araba Fabrikası ürünü otomobilin daha avantajlı olduğunu kaydetti. Temsilci, otomobilin fotoğrafını da hükümet yetkililerine verdi[111]. Techîzât-ı Askeriyye Nâzırlığı da Sadaret'e Renard katarı ile Delahaye Araba Fabrikası mamülü

110 BOA, Y. A. HUS, 501-57-4-1.
111 BOA, Y. A. HUS, 501-57-3-1.

otomobili mukayese ettiği ve otomobilin daha avantajlı olacağını bildirdiği bir rapor sundu[112].

Nezaretin raporuna ve Mişel Homevez'in teklifine rağmen Osmanlı hükümeti Renard katarlarının alınmasına karar verdi. Bu hususta Avrupa'daki sefirlerden konuyu takip etmeleri istendi. Sefirlerden gelen raporlar üzerine Renard katarlarında karar kılındı. Bunun üzerine 1907'de harekete geçildi. Bu adımda Paris Siyasal Bilimler Fakültesi mezunlarından ve Economist gazetesinin başyazarlarından Beyoğlu'nda Yeni Çarşı'da Hayriye Sokağı sekiz numarada ikamet eden Mösyö Ogüst Roteregar (Rotregan)'ın rolü büyüktü. Zira Rotregan, 1907 Haziran'ında Sadaret'e bir dilekçe sunarak otomobil imtiyazı için müracaat etmişti. Lehistanlı olan Rotregan, dilekçesinde neden böyle bir imtiyaz için müracaat ettiğini şöyle izah ediyordu: "*Padişah hazretlerinin gayretleri ile ordusunun güçlenmesi ve bu sayede Osmanlı İmparatorluğu'nun refahının artması, neticede medeniyet ve gücün doruklarına ulaşması arzusuyla püryan olan bir millet varsa o da Leh milletidir. Bendeniz de o milletin bir ferdi olduğumdan bu ulvî gayenin gerçekleşmesi için yüce padişahımız hazretleri tarafından sarfedilen gayretler ve bahşedilen güzel yardımlarda yüce padişahıma bir hizmet arz etmek şerefine nail olmak, bu aciz kullarının en büyük arzusudur. Bu amacın hiç bir zorluk ve masrafa katlanmaksızın mümkün olan en hızlı ve güvenilir şekilde gerçekleşmesi için aşağıda ifade edilen sebep ve delillere dayanarak gerekli olan çare ve tedbiri arz ederim*" dedikten sonra şöyle devam ediyordu: *"Bir memleketin sınırlarını güçlü şekilde muhafaza ve müdafaa etmesi; ancak düşmanın saldırdığı noktaya, daha doğrusu memleketin her hangi bir noktasına hızla asker sevki ve askerî mühimmatın taşınmasının sağlanması ile mümkündür. Bir devletin medeniyet ve saadeti de yine ülkesinin çeşitli mahallerinde toplu halde bulunan bütün ahalisine hızlı, rahat ve ucuz ulaşım vasıtaları sunması ile mümkündür"*. Bu izahattan sonra Osmanlı İmparatorluğu gibi oldukça geniş topraklara hükmeden bir imparatorlukta demiryolları inşa etmenin oldukça pahalıya mâl olduğundan bu işin geciktiğini ifade eder. Ayrıca II. Abdülhamid devrinde kara yollarının oldukça iyileştirildiğini kaydeder. Yine devamında otomobil fenninde oldukça fazla ilerleme kaydedildiğini ve son üç

112 BOA, Y. A. HUS, 501-57-2-1, 4 S 1323/30 Mart 1906. Ayrıca bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 76.

sene zarfında demiryolculuğundan daha fazla tutulur olduğunu iddia eder. Rotregan, bu iddiasını ispat etmek için de şu bilgileri verir ki önemine binaen aktarıyoruz: "*Genellikle otomobil mükemmel şekilde trenin yerini tutuyor. Zira aynı işi gördüğü halde kurulma ve işletme masrafları kıyas kabul etmeyecek derecede azdır. Hatta trenin gerçekleştiremeyeceği hizmetleri yerine getirebileceğinden birçok durumda ve birçok bakımdan üstündür. Sürat bakımından da en hızlı ekspreslerle rekabet etmektedir. Aksamının sağlamlığı ise tecrübeyle sabittir. Madagaskar Valisi General Galleyeni tarafından bundan üç sene önce Fransa Hükümeti'ne sunulup gazetelerde neşredilen bir raporda; sekiz yüz kilometrelik bir mesafe üzerinde her gün durmaksızın çalışan panar usulündeki furgonlardan her birinin zerre kadar bozulmadan, otuz dört bin kilometre katettiği ifade edilmiştir. Otomobilin saatte on sekizden otuz altı kilometreye kadar bir süratle hareket ettiği halde hiçbir tehlikesi olmadığına, hamiyetli İngiltere Kralı Yedinci Edward hazretlerinin Paris'ten yedi yüz kilometre mesafede bulunan Beyaric'e otomobil ile gitmeyi tercih etmesi ve haşmetli İtalya ve İspanya kralları hazretlerinin de bu nakliye vasıtasına rağbet göstermeleri kadar sağlam bir delil olamaz. İşte bundan dolayıdır ki otomobil her yerde kanon arabalarının, omnibüslerin, eşya nakline mahsus arabalarla furgon ve sairenin yerini tutmuştur. Demiryolları üzerinde trenlerin güvenli bir şekilde ilerlemesi için iniş ve yokuşların meyili en fazla her metre başında yirmi beş milimetreyi geçmediği halde, bu durum yol inşaatında masrafların en büyüğünü oluşturmaktadır. Otomobillerle yük arabaları ve trenler; sekiz, on, on iki ve daha fazla santimetre meylindeki iniş ve yokuşları emniyetli şekilde inip çıkabilirler. Halbuki araba kullanılan yollarımızda meyiller yüzde sekiz oranında tutulduğundan yukarıda bahsedilen meyillerde araba yollarımız yoktur. Bir lokomotif ister trene bağlı olsun ister tek başına olsun ancak demir çubuk üzerinde seyredebilir. Otomobil ise tek başına olsun veya katar çeksin veyahut zırhlı ve mitralyöz toplarıyla donatılmış olsun, sıradan bir yol üzerinde seyredebilmenin yanında en bozuk yollarda bile gidebilir. Hatta tarlalardan ve çöllerden geçmek şöyle dursun, hendekleri bile aşabilir*"[113].

Rotregan, Renard'ın ulaşım konusunda hangi üstünlüklere sahip olduğunu anlattıktan sonra otomobilin Osmanlı topraklarında kullanılmaya başlanması hâlinde ne gibi faydalarının olacağını anlatıyordu[114]. Rotregan'ın herşeyi

113 BOA, HR. İD, 2019-34-2-32. Ayrıca bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 31-33.
114 BOA, HR. İD, 2019-34-2-32.

uzun uzun anlattığı bu müracaatına rağmen, fiyat konusunda temsilcisi olduğu şirket ile anlaşılamadı. Ayrıca Mâliye Nezareti tarafından kurulan bir komisyon, iddiaların aksine bu tür otomobillerin kullanım imtiyazının verilmesinin pek de karlı olmayacağı yönünde rapor hazırlamıştı[115]. Dolayısıyla Renard katarları alınmasından vazgeçildi. Fakat bu yalnızca bir ertelemeden ibaretti. Çünkü hükümet, Renard katarlarını almaktan vazgeçmemişti. 1908'de birkaç katar sipariş edilmesinden bu konudaki kararlılık açıkça görülmektedir. Bu siparişler basında; "*Sörkof şirketine sipariş edilen iki Renar otomobil katarının on güne kadar şehrimize ulaşacağı haber alınmıştır. Bu iki katar denenmek için getirilmiş olup bir lokomotor ile üç vagondan oluşmaktadır. Vagonların her biri yirmi iki kişi alabilecek hacimde olup, biri de hastane hizmetlerini yerine getirecektir*"[116]şeklinde yer buldu. Katarlar, 1908'de İstanbul'a getirildi. Ancak Tophane'de yapılan ilk denemede başarısız bulunduklarından bu katarları almaktan kesin olarak vazgeçildi[117].

Rotregan, Osmanlı hükümetine sunduğu dilekçeye eklediği başka bir raporda ise farklı bir teklifte bulundu. Önerisi, Posta ve Telgraf Nezareti'nin de dâhil olacağı Turuk ve Ma'âbir Nezareti'nin kurulmasıydı. Bu nezaretin kurulması halinde devletin ne gibi faydalar temin edeceğini ve nasıl hareket edilmesi gerektiğini: "*Bu durumda öncelikle devletin istifadesi iki kat olacaktır. İkinci olarak; devlet bu şekilde yabancılar karşısında artık ortak sıfatıyla değil, nispeten kısa bir süre ve mesela on sene için, onları hizmetine girmiş ücretli hizmetkârlar haline getirecektir. Bu süre ise bu teşebbüsün yüz bin kilometrelik mesafeye yayılması için fazlasıyla yeterlidir. Otomobil ile nakliye sistemini kurmak, yerli halktan oluşacak hizmet sınıfını yetiştirmek ve gerek asker sevki ve gerek ticaret bakımından inşası acil olarak gerekli olan otomobil kullanmaya uygun ilk şebeke ulaşım yollarını inşa etmek, yapım ve tamir için gerekli tezgâh ve saireyi meydana getirmek için Avrupa'da yetişen ilim ve zanaat erbabının fazlasından ehil müdürlerle mühendis ve ustalar kolaylıkla getirtilecektir. Bu gibi nakliye sistemini hakkıyla idare edebilecek iktidara sahip adam yetiştikçe yabancılara izin vermek kolaydır. Otomobil ile nakliye usul ve muameleleri düzenlemek; hakikaten ehil ve erbab kimselere yani mecburen yabancılara verilmek, bunlar sorumlu tutulmak ve şu kadar ki her şeyi yolunda yapabilmeleri için işlerine kesin-*

115 BOA, Y. MTV, 299-218-1-1, 23 Haziran 1323/11 Temmuz 1907.

116 Tanin gazetesi, nr. 31, 31 Ağustos 1908.

117 Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922),* s. 76-77.



Galata Köprüsü'nde otomobil ve tramvay (Atatürk Kitaplığı, Krt, nr. 1424)

likle müdahale edilmemek (teftiş altında bulundurulmaları müstesnadır) ve vazifelerine işgalden başka bir iş göremeyecek kabiliyetsiz bir takım adamları istihdam etmemek şartıyla bu yabancılar, layık oldukları mükâfatı aldıkça sadık ve fedakâr bir şekilde hizmet edeceklerdir. Böyle bir teşebbüsü gerçekleştirmek için ihtiyaç duyulan meblağın tamamını gayet basit ve fakat kesin bir şekilde derhal tedarik etmek mümkündür. Dolayısıyla bu ulvî maksadı, başkalarına müracaat etmeksizin, sırf devletin kendi vasıtaları ile meydana getirmekten daha kolay bir şey yoktur. Şöyle ki; öncelikle yirmi bin kilometrelik yol üzerinde tesis edilecek nakliye hizmeti için her kilometre başına ortalama olarak iki yüz Osmanlı lirası kadar bir



masrafı gerektiren aletlerin tedariki yeteceğinden, bu nakliye idaresi beş milyon Osmanlı lirasını geçmeyecek bir sermaye ile kurulup düzenlenebilir. Bu durumda Osmanlı ahalisinin seyahat etmek, mahsullerini sevk, ihraç, zorunlu ihtiyaçlarını tedarik ve eşya ithaliyle ticaret yapmak gibi zorunlu ihtiyaçlarını temin için senede altmış milyon lirayı aşan bir para harcamaya mecbur olduğu ve otomobil vasıtasıyla nakliye usulünün kurulması ile her yolcu, üretici ve tüccarın zorunlu olan bu harcamalarının beşte dördünden onda dokuzuna kadar tasarruf edeceği delilleriyle layihamda arz edilmişti"[118] sözleri ile ifade etmekteydi.

118 BOA, HR. İD, 2019-36-48, 49, 50, 51, 52, 53, 7 Haziran 1323/20 Haziran 1907.

Rotregan, Renard marka otomobillerin Osmanlı İmparatorluğu'nda kullanılması halinde ne gibi faydalar elde edileceğine dair uzun bir rapor daha kaleme aldı. Raporda bu vasıtaların diğer ulaşım vasıtalarına nazaran nasıl karlı oldukları, Avrupa'nın belli başlı ülkelerinde bu sebeple giderek artan bir şekilde yaygınlaştıkları üzerinde durulur. Daha sonra ise bu vasıtaların kullanılmasının imparatorluğu ne gibi siyasî ve askerî avantajlar sağlayacağı uzun uzun izah edilir[119].

Rotregan, devletin ihtiyaç duyacağı malî kaynağın da otomobil senetlerinin piyasaya sunulmasıyla temin edileceğini savunuyor ve buna dair de layihasında ayrıntılı bilgiler veriyordu. Fakat Roteregan'ın teklifleri Osmanlı idaresi tarafından uygun bulunmadığından hayata geçirilemedi.

Siyasî ve Askerî Faydalar

"Bir memur için amirleri tarafından pek yakından dikkatle takip edildiğini hissetmek kadar uyanık olmasını sağlayacak bir şey olamaz. Asayişe başlıca engel teşkil eden durum, hızlı nakliye vasıtalarının olmamasıdır. Geniş Osmanlı topraklarının her köşesinde bulunan devlet memurları, hükümet merkezi ile memur bulundukları yer arasındaki mesafenin eskisi gibi haftalar ve aylarca zamanda değil birkaç saat zarfında ulaşılabileceğini hissedince dikkatli olacaklardır.

En küçüğünden en büyüğüne kadar bütün memurlar, resmî geçit yapan asker gibi kendilerinin sürekli dikkatle izlendiğini bilerek her an dikkat ve faaliyet üzere bulunacaklardır. Bu şekilde memurlar, devamlı dikkatli ve uyanık halde bulundurulmuş ve kendileri de padişah hazretleri ve devlet büyüklerinin gözü ve eli altında bulunduklarını hissetmiş olacaklarından verilen emirleri tamamıyla yerine getirmek için acele edeceklerdir. Diğer taraftan, yukarıda ifade edilen faydalara ek olarak, hükümetin teftişi ve zabitlerin işleri bu şekilde kolaylaşmış olacağından her hükümetin maksadı olan huzur ve asayiş kesin şekilde temin edilmiş olacaktır.

Huzur ve asayişi ihlal etmek için artık hiç kimse gizlice gezip dolaşamayacağı gibi şüphe uyandıran gizli nakliyat yapmak da mümkün olmayacaktır. Zira memleketin her tarafındaki bütün yolcular, hükümet merkezinden aldığı emir ve talimatları yerine

119 BOA, HR. İD, 2019-34-2-32. Bu maddelerin özet olarak izah edildiği başka bir yazışma için bk. HR. İD, 2019-34-40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 7 Haziran 1323/20 Haziran 1907.

getiren ve kolaylıkla teftiş ve gözetimi altında bulunduracak olan otomobil zabıtasının teftişinden geçecektir. Kısacası işe başka bir noktadan bakılacak olursa görülür ki; iktisadî sahada Osmanlı İmparatorluğu'ndan yüksek bir seviyede bulunan devletlerle Osmanlı arasındaki mesafenin nakliye vasıtalarının gelişmesi ile birden bire azalması, bu devletlerin küstah ve devletlerarası adaba uymayan bir takım talep ve iddialarla Osmanlı Devleti'nin karşısına çıkmalarına zemin hazırlamıştır.

Osmanlı topraklarına hırs ve açgözlülük ile bakan bu rakiplerin elinden kurtulmak, hem de kavgasız ve tatlılıkla kurtulmak, padişahına sadık ve devlet adamı unvanına layık her Osmanlı'nın gayesi olsa gerektir.

İşte Osmanlı İmparatorluğu'nun rakiplerinin hırs ve açgözlülük pençesinden kurtulmasının çaresi, teklifine cesaret ettiğim şu tedbirin derinliklerinde gizlidir. Hükümet işlerini sekteye uğratan, hırs ve açgözlülük sahiplerini cesaretlendirerek diğer mânileri doğuran başlıca sebep, dış borçlardan kaynaklanan taahhütlerdir. Bu borç ise memleketin genişliğine, arazisinin verimliliğine, büyük kıymetteki yeraltı kaynaklarına ve ahalisine nispetle ve diğer devletler tarafından sonsuza kadar geçerli olan taahhütlere kıyasla o kadar küçüktür ki arz ettiğim tedbirden tamamıyla meydana gelecek gelişme sayesinde Duyûn-ı Umûmiye'den kaynaklanan taahhütlerden pek kısa bir sürede tamamen kurtulmak mümkün olacaktır.

Bir kere mahsullerin bugünkü nakliye masraflarının beşte ve onda biri oranındaki düşük bir masrafla her taraftan sahile doğru sevki teminat altına alındığı zaman, dünyanın en verimli arazisine sahip iken çalılık halinde kalmış geniş ovalar derhal birer tarım arazisi şeklini alacaktır. Büyük ağaç ormanlarında kesim işleri düzenlenecek ve yeraltında araştırılarak bulunacak madenler yerinde işlenerek eski sanayi ihya ve her türlü yeni sanayi kolları tesis edilecek. Bütün bu mahsuller, madenler ve üretilen mallar yabancı ülkelere sevk edilerek memlekete yabancı altını bir sel gibi akıp gelecektir.

Hazinenin gelirleri yuvarlandıkça büyüyen bir kar topu gibi artacağı ve Osmanlı Devleti hiçbir para sarf etmeksizin meydana gelecek en mükemmel ve en geniş bir yol şebekesi sayesinde bütün bu faydalara ve gelir fazlasına sahip olacağı için memleketlerindeki demiryollarının hükümet adına satın alınması yüzünden diğer devletler çaresiz kaldığı taşıma masrafları ve kilometre teminatından dolayı yeni bir taahhüt altına girmeyecekler ve bu işe yalnızca devlet hakim olacaktır.

İşte bu sayede hükümet, nihayet on-on beş sene zarfında aslında önemli olmamakla birlikte bugün hazineye yük olmaktan ziyade sıkıntılara sebep olan dış borçlarını vadesinden önce kolaylıkla imha edebilecektir. Bu şekilde memleket yabancıların müdahalesinden temizlenmiş olacaktır.

Bu neticelere ancak teklifine cesaret ettiğim şu işin bir an önce hayata geçirilmesine karar verilmek şartıyla kesinlikle ulaşmak mümkün olur. Sebepleri de budur:

Avrupa devletlerinden her biri kendi ihtiyacına yetecek kadar demiryolu hatlarına sahip olduğundan Avrupa siyasetçilerinin hiç biri otomobilcilik sayesinde meydana gelecek gelişmenin önemini henüz tam olarak kavrayamamışlardır. Avrupa devlet adamları, memleketlerinin ihtiyaçlarına yetecek demiryollarını henüz en mükemmel nakliye vasıtası kabul ettikleri için onlardan daha mükemmel bir nakliye vasıtası aramak ihtiyacını hissetmemiş olduğu gibi işi düzeltmek için bizim gibi müsait bir vakit de bulamamışlardır.

Kısacası Avrupa devlet adamları, bu konuda bir araştırma yapmış ve her tarafa gidip çıkabilmek özelliğine sahip otomobil treninin yalnız demir çubuklar üzerinde hareket edebilen trenlere üstün olduğunu kalpten kabul etmiş olsa bile bu hakikati açıkça itiraf edemez. Çünkü önceden övdüğü, şimdi ise kıymetini hiçe sayarak itibardan düşürmeğe mecbur olacağı bir şeyin yani memleketindeki demiryollarının son derece pahalı fiyatlarla ve hükümeti için pek aşırı şartlar ile satın alınmasına karar verdi. Bu nedenle bu tedbiri öyle bir zamanda arz ediyorum ki bu zamanın dakika kaybedilmeyecek kadar kıymetli olmanın yanında işin teklif ettiğim şekilde gerçekleşmesi için hiç bir engelin ortaya çıkamayacağı en müsait zaman olduğu açıktır.

Devletin otomobil ile nakliye sistemini derhal kurması ile ortaya çıkacak ve her durumda hükümetin istifadesinde olacak menfaatlerden bir kısmı, Osmanlı topraklarının imarına ve saadetine kötü gözle bakan ve Osmanlı Devleti'nin gücünü çekemeyenler uygulanan tedbirin önemini takdire vakit bulamadan kazanılmış ve bir kısmı da teminat altına alınmış olacak. Bu tedbir, hemen şimdi kabul edilmeyip de velev ki kısa olsun bir zaman geçirilirse ve otomobil ile nakliye sisteminin iktisadî olarak Osmanlı topraklarına benzetilen müstemlekelerde ziraat ve sanayiye sarf edilen mesaide bir artış meydana getirdiği ilk neşredilecek istatistik rakamlarından anlaşılacak olursa; bütün hayatımı verdiğim araştırmalar sayesinde iktisadî meselelere vakıf olduğumdan, bu

uzmanlığıma dayanarak şimdiden şunu kesin şekilde haber verebilirim ki saldırı ve müdahalelerle birlikte yabancıların talep ve iddiaları öyle şiddetli bir hale gelecektir ki içinden çıkılmaz zorluklar ortaya çıkacak ve hiçbir şey yapma imkânı kalmayacaktır.

Taraflar borcunu verebilecek bir hale gelmiş olan ve fakat yalnızca onların desiseleriyle kasten zorluk içine düşürülmüş olduğu için sıkıntı içinde bulunan bir borçlu ile iş görürlerse o borçlunun yakasını bırakmamaya çalışırlar. O borçluyu faydasız bir takım harcamalara sevk etmek, o sarrafların âdeti olduğundan asla renk vermeksizin ona istedikçe para vermeye hazırdırlar. Fakat kâr sağlayacak işler ve teşebbüsler için para istenildiği zaman o işler ve teşebbüslerin kendilerine kalmasını temin edecek kadar bir miktar borç verirler. Bu sarraflar elde ettikleri böyle bir borçluyu sonsuza kadar kaçırmamak için duruma göre kavga duruma göre uyuşma yolunu seçerler.

Bu kez yuvadan çıkıp kurtulmak için bir yol vardır, o da şudur:

Otomobil ile nakliyat sisteminden teklif ettiğim şekilde kurulmasından hâsıl olacak faydalar, askerlik bakımından da yukarıda zikredilen menfaatlerden az değil belki daha mühimdir. Lokomotif trenleri ancak demir çubukların döşendiği mıntıka üzerinde hareket edebildikleri için trenlerin asker toplama ve mühimmat sevkiyatında istenilen şekilde kullanılabilmesi için mükemmel ve tam bir demiryolu şebekesini sahip olmak gereklidir. Adî yollar ile birleştirilen çift hatlarda bile zarara sebep olacak bir takım maniler ve gecikmeler meydana gelir. Halbuki bütün yolların birbirine bağlı bulunacağına ve otomobil trenleri iki sıra üzere seyrederek trenler gibi yalnız istasyonlarda ve makaslarda karşılaşmayıp yolların her noktasında karşılaşabileceklerine ve hatta yoldan ayrılıp bir tarlaya çekilebileceklerine binaen ve Asya ve Avrupa kıtaları yalnız bir boğaz ile ayrılmış olduğundan, Osmanlı ülkesinin bir kıtasında işleyen otomobillerin tamamı ve diğer kıtasında bulunanlardan getirilmesine lüzum görülecek miktarını düşmanın taarruzuna hedef olacak her hangi bir noktada toplamak ve müdafaada kullanmak kadar kolay bir şey olamaz.

Otomobil katarları hiçbir nakliye aracı ile kıyaslanamaz. Çünkü öncelikle otomobiller, saatte on sekiz ile otuz altı kilometre bir hızla gitmektedirler. İkinci olarak, hareket kuvvetlerine asla halel gelmez. Üçüncü olarak, durdukları veya işletilmedikleri zaman yakıt israf etmezler. Dördüncü olarak, idare ve korunması küçük bir masrafla gerçekleşir. Beşinci olarak, otomobile ait fazladan eşya pek azdır. Altıncı olarak, trene göre

pek az yer tutarlar. Yedinci olarak, daha fazla emniyetle manevra yaparlar. Sekizinci olarak, zırhlı ve mitralyöz ile donatılmış bir otomobil refakatinde olduklarında savaş meydanına yıldırım gibi gelip mühimmat yetiştirirler ve yaralıları alıp kuş gibi uçar giderler. Kısacası otomobil emniyet ve zaferi temin eder. Bu fakirin düşüncesine göre; memleketin korunmasında, bu nakliye sisteminin sağladığı faydalardan tamamıyla istifade edebilmek için otomobil ile genel nakliye sisteminin devlet Nezareti altında bulunan bir idareye verilmesi kesinlikle gereklidir. Bu idare de pekâlâ Techîzât-ı Askeriyye Nezareti'ne verilebileceğinden bu Nezaret'in gelirleri böyle bereketli bir kaynaktan beslenerek fazlasıyla artacaktır.

İşte *otomobil işletmek imtiyazı talebiyle kişiler tarafından gerçekleşecek müracaatların hemen ve incelenmeksizin reddedilmesini gerektiren başlıca sebep ve hikmet budur.*

Bunun yanında bir devletin sahip olduğu bütün mükemmel nakliye vasıtaları, tek bir idare altında bulunmadıkça askerin seferberlik halinde toplanması istenilen şekilde gerçekleşmeyeceği tecrübe ile sabit olduğundan bugün devletlerin hepsi kendi memleketlerinde mevcut demiryollarının tek başına sahibi olmaya çalışıyor ve bir taraftan da demiryollarını tekrar satın alıyorlar.

Bu durum devletleri büyük fedakârlıklar yapmaya mecbur ettiği gibi sermayelerinin kullanılmasında da karışıklığa neden oluyor. Halbuki bu layiha kabul edilerek uygulamaya koyulduğu zaman, yukarıda da ifade edildiği şekilde, Osmanlı Devleti demiryollarından üstün olmak üzere yolların en büyük şebekesine tek başına sahip olacak ve hiç bir para harcamadan tek idare altında mühim meselelerini halleden tek devlet olacaktır.

Otomobil savaş zamanında şu bakımdan trene üstündür ki; askeri sebeplerden dolayı asker, bir vilayetten geri çekilince orada mevcut olan demiryolu düşmanın eline geçerek hemen kullanılabilir. Ancak bu şekilde bir geri çekilme, yollar için söz konusu olduğunda yollar otomobilsiz kalacağından ve hiçbir devlet Osmanlı Devleti'nin sahip olacağı otomobillerle kıyas edilecek vasıtalara sahip bulunmayacağından düşmanlar bu yollardan Osmanlı Devleti gibi istifade edemeyeceklerdir. Kısacası sosyal ilimlere bağlı olmam nedeniyle bu otomobil meselesini bütün yönleriyle incelemiş olduğum ve her ne zaman emredilirse bütün gerekli izahları vermeye ve bu işin hayata geçirilmesi için gerekli vasıtaları hazırlamaya muktedir olduğumdan dolayı Osmanlı Devleti'nin gücünün ve

mamuriyetinin hiç bir kimseye yük ve sıkıntı olmaksızın ahalinin servetinin ve devletin gelirlerinin yalnızca yüce padişahımızın gayret ve dehası sayesinde akılları hayrette bırakacak derecede artırarak zirveye taşıyacak tek vasıtanın otomobil olduğunu, bütün vicdani kanaatimle arz ederim" [120]

Otomobil Osmanlı Basınında

1906 yılına gelindiğinde artık Osmanlı basını da giderek günlük hayata girmeye başlayan otomobillerle ilgili haberlere yer vermeye başladı. Mesela Sabah Gazetesinin 6 Ocak 1906 tarihli nüshasında "Otomobille Seyahat" başlıklı haberde, seyyah Mösyö Galide'nin otomobil ile dünya seyahatine çıktığı haber yapıldı. Yine bu anlamda Sabah'ın 12 Ekim 1906 tarihli "Otomobille Sirkat", 25 Kasım 1906 tarihli "Otomobil Kazası", 29 Kasım 1906 tarihli "Otomobille Kutup Seyahati", 3 Aralık 1906 tarihli "Otomobil Yarışları", 15 Aralık 1906 tarihli "Otomobil Tariki" başlıklı haberleri Avrupa ve Amerika'daki otomobillerle ilgili gelişmeleri bildirildiğinden Osmanlı toplumunda da otomobile karşı ilgiyi artırmıştı. Bu ilgi, aynı yıllarda İstanbul sokaklarında az da olsa görülmeye başlayan otomobillerle birlikte daha da perçinlenmiş olmalıdır.

Osmanlı gazetelerinde otomobil, artık bir ulaşım vasıtasından da fazlasını ifade etmeye başlamıştı. Bu manada Avrupa toplumundaki yaygınlığını gösteren ilginç haberler de gazete sütunlarında yer alır oldu. Buna Sabah'ın 13 Şubat 1906 tarihli nüshasında "Otomobil İle Kız Kaçırmak" başlıklı şu yazı güzel bir misaldir. "*Otomobil ile kız kaçırmak şu günlerde Avrupa'da moda haline gelmiştir. Şimdiye kadar Fransa'da bir çok kız, âşıkları ile otomobillere binerek kaçmışlardır. Lakin son günlerde Paris'te Pelenmonso Mahallesi'nden otomobil ile bir kız kaçırılmış olması şehirde epeyce dedikoduya neden olmuştur. Zira firar eden delikanlı ile kız, Paris'in önde gelen ailelerine mensuptur. Baron B. isminde yirmi beş yaşında bir delikanlı, bir aydan beri 19 yaşında Madmazel Jeneviev isminde gayet güzel bir kız ile nişanlanmıştı. Kızın babası ve annesi hayli zaman önce vefat etmişlerdi. Kendisi tahsilini bitirdikten sonra büyük annesi ile ikamet etmekte ve gayet güzel olduğundan herkesin dikkatini çekmekteydi. Özellikle Baron B., Madmazel'in güzelliğine aşık oldu-*

120 BOA, HR. İD, 2019-34-2-32. Bu maddelerin özet olarak izah edildiği başka bir yazışma için bk. HR. İD, 2019-34-40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 7 Haziran 1323/20 Haziran 1907.


Sueddeutsche Automobilfabrik
à Gaggenau Baden

سودوچ ثام آلمان اوتوموبیل فابریقه‌سی

Alman markası “Sueddeutsche” reklamı (İkdam, nr. 4966, 25 Mart 1908, s. 4)

ğundan evlenmek için talip olmuş ve başarılı da olmuştu. Bunun üzerine geçen Pazar günü Avrupalılar arasında âdet olduğu üzere nişan ziyafeti gerçekleşecekti. Hatta her iki tarafın akraba ve dostlarından çoğu, âdet üzere hediyeler göndermişlerdi. Her şeyin yolunda gittiği böyle bir sırada, Madmazel Jeneviev'in büyük annesi delikanlıya artık aralarında her türlü münasebetin kesildiğini ifade ve bundan sonra kendilerini ziyaret etmemesini ihtar etmiş. Baron B., böyle bir şeye kesinlikle râzı olmadığından hemen sevdiği kız ile evlenmeye yemin etmiş.

Bunun üzerine derhal nişanlısını kaçırmayı planlayarak bir istasyona gitmiş ve Paris şehri civarında biraz ferahlamak için gezeceğini söyleyerek 24 beygir kuvvetinde bir otomobil kiralamış. Fakat sonunda tasavvurunu gerçekleştirebilmek için kız kaçıracağını otomobil makinistine söylemeye mecbur olmuş. Makinist Vodvaya isminde biri olup bu gibi konuların acemisi değilmiş.

Baron otomobili hazırladıktan sonra akşam saat sekizde Madmazel Jeneviev'in evinin önüne getirmiş ve kızın dışarıya çıkmasını beklemeye başlamış. Bir süre sonra Madmazel dadısıyla birlikte evden çıktığı esnada dadıyı bir tarafa iterek nişanlısını otomobile bindirmiş ve hemen hareket etmiş. Şimdi nerede oldukları belli değil. Bu olay, Plenmonso



Otomobil reklamı (Tanin, nr.874, 8 Şubat 1911, s.4)

Mahallesi'nde büyük bir tesir meydana getirmiş. Olayın kahramanı Baron B., Tıp Akademisi üyelerinden doktor Şofar'ın yakın akrabasıdır".

Otomobillerin başta İstanbul olmak üzere Osmanlı İmparatorluğu'nun muhtelif yerlerinde kullanılmasına, yollar müsait olmadığı için, izin verilmediği 1906'da Sabah Gazetesi'nde yayınlanan 15 Aralık 1906 tarihli "Otomobil Tariki" başlıklı şu yazı manidar olsa gerektir: "*Otomobillerin çok hızlı olmasının pek çok kazalara sebep olduğu malumdur. Bu nedenle otomobil meraklıları istedikleri gibi otomobil kullanamamaktan üzüntü duymaktalar. Amerikalılar buna çare bulmak için yalnızca otomobillere mahsus bir cadde açmaktan başka çare olmadığını düşünmüşler ve hemen gerekli olan teşebbüslere başlamışlardır. Meşhur zenginlerden Vander Big, Long Island mevkiinde otomobillerin işleyişine ayrılmış bir cadde açılması için ruhsat almıştır. Bu caddenin şimdiye kadar kırk kilometrelik bir kısmı inşa edildiği gibi Amerika zenginlerinin peyderpey verdikleri yardımlar ile tamamlanmasına çalışılmaktadır. Yolun tamamlanmasından sonra otomobil sahiplerinin verecekleri birer miktar vergiden elde edilecek meblağ yolun istenilen şekilde bulundurulmasına harcanacaktır. Caddenin her iki tarafında mükemmel oteller de inşa edilecektir ki otomobille gezenler arzu ettikleri zaman durup istirahat edebilsinler*".

Petrol Sıkıntısı ve İlk Düzenleme

Osmanlı topraklarında 1906 sonları, 1907 başlarında petrolle çalışan otomobillere izin verilirken aynı yıllarda Osmanlı basınında petrol sıkıntısına dair de haberler yer almaya başladı. Bu minvalde 31 Mart 1906 tarihli Sabah gazetesinde, "Petrol" başlıklı yazıda şu bilgiler veriliyordu; "*Bir süredir şehrimizde petrol ticaretinde görülen hile ve desiseler yüksek mercilerin dikkatini çekerek lazım olan tedbirlerin alınmasını gerektirecek dereceye ulaşmıştır. Satıcılar, birkaç türlü hileye başvuruyorlar. Büyük variller ile şehrimize gelen petrolü tenekelere koydukları sırada tamamıyla doldurmuyorlar. On iki buçuk kıyye petrol alması gereken tenekelerde on-on buçuk kıyye gaz çıktığı görülüyor. Yahut teneke tam olarak on iki buçuk kıyye geliyor, ama iki üç kıyye sudan ibaret. Amerika petrolü diye satılan tenekelerde Batum, Batum gazı diye verilen tenekelerde de Romanya petrolü çıkıyor. Bu üç çeşit gaz arasında fiyat hayli farklı olduğundan müşteri nakdî olarak zarara uğruyor. Satıcılar, tenekelerin üzerine istedikleri etiketi yapıştırıyorlar. Böylelikle Romanya malını Batum veya Amerika petrolü diye piyasaya sürüyorlar.*

Kısacası satıcıların bu hilelerinden herkes zarar görüyor. Bugün zorunlu ihtiyaçlar arasına giren petrol, yalnız aydınlatmada değil ısıtma ve motorların çalışmasında da kullanılıyor. Su ile karıştırılmış petrol, motorları ve lambaları tahrip etmektedir. Ayrıca şimdiki halde satıcılar, iki teneke petrolü otuz kuruşa alıp otuz dokuz-kırk kuruşa kadar sattıklarından bu kazanca kanaat etmeyip yukarıda saydığımız hile ve desiselere müracaat etmelerine müsaade edilmeyeceğinden yüce merciinizin dikkatini çekmek isteriz".

Petrolün giderek günlük hayatta kullanımının artması ve beraberinde bazı yolsuzlukların görülmesi üzerine birtakım düzenlemelere gidilmesi kaçınılmaz oldu. Bu anlamda petrol depoları ile ilgili ilk düzenlemeye dair Sabah Gazetesinin 9 Ocak 1907 tarihli nüshasında şu bilgiler veriliyordu: "*Taşrada belediye daireleri tarafından inşa edilecek petrol, benzin ve benzer maddelerin depoları hakkındaki nizamnamenin başlıca maddeleri aşağıdaki gibidir:*

Tüccar ve esnaf mağazalarında petrol, benzin ve buna benzer diğer maddelerden ancak günlük ihtiyacına yetecek kadar bulundurabileceklerdir. Fazlası belediyeye ait antrepolarda saklanacaktır. Antrepo vergisi, her petrol sandığı için ilk ayda iki kuruştur. Diğer aylar için bu vergiye aylık beş para zam yapılacaktır.

Hususî depoları bulunan tüccarlar, kendilerine ait malları eskiden olduğu gibi bu depolarda saklayabilecekler ise de diğer tüccarların mallarını kabul edemeyeceklerdir. Özel imtiyaz ile açılmış olan antrepolar da imtiyaz şartları dahilinde hareket edeceklerdir.

Tüccarlar, sırf kendi mallarına mahsus olmak ve belediye idarelerinin kontrolü altında bulunmak şartıyla husûsî depo açmak için özel izin alabileceklerdir.

Belediyeye ait depolarda meydana gelecek kazalardan ve nakil esnasında veya yangında meydana gelecek olan zarardan belediye idareleri sorumlu tutulacaklardır. Bununla birlikte tüccar sigorta ücretini antrepo vergisinden düşerek mallarını kendi hesaplarına sigortaya koyabileceklerdir".

Önce Bilgi

Osmanlı İmparatorluğu'nda otomobil ile ilgili yeni buluşlar ve gelişmelerden daha çok önce bilgi yoluyla haberdar olundu. Bu minvalde basının ve hassaten günlük gazete ve dergilerin önemli bir yeri vardır. Hatta bazı gazete ve dergiler bu tür haberleri neşretmeyi kendilerine bir vazife addetmiş ve bunu da sayfalarında açıkça duyurmuşlardır. Bu tür gazetelerin başında da Servet-i Fünûn gelmektedir. Nitekim daha önce de muhtelif vesilelerle bu gazetenin zikrettiğimiz konularda ne gibi yazılar neşrettiğini ele aldık. Burada da otomobille ilgili yeni gelişmeleri okuyucularına haber vermesi minvalinde birkaç yazısını ele alacağız.

20. yüzyıl başlarında gün geçmiyordu ki otomobille ilgili yeni bir gelişme meydana gelmesin. Bu gelişmeleri yakından takip eden Servet-i Fünûn, fırsat buldukça bunları okuyucularına duyuruyordu. Mesela kendi kuvvetiyle çalışan bir otomobilin savaş meydanlarında Kızılhaç tarafından kullanıldığı[121], otomobil motorlarının sandallarda denendiği ve bunun sonuçları[122] gibi gelişmeler haber yapıldı. Yine bu minvalde Amerika'da tarımda kullanılmak üzere petrol gazıyla çalışan bir "ziraat arabasıyla" ilgili şu bilgiler verildi: "*Amerika'da ziraî gelişme için üretilen alet ve edevattan petrol gazıyla çalışan bir ziraat*

121 Servet-i Fünûn, nr. 720, 27 Kanunısani 1320/9 Şubat 1905, s. 284.

122 Servet-i Fünûn, nr. 757, 13 Teşrinievvel 1321/26 Ekim 1905, s. 40. Aynı konuyla ilgili ayrıca bk. nr. 760, 3 Teşrinisani 132/16 Kasım 1905, s. 82.



Kızılhaç'ın savaşta kullandığı "kendi kuvvetiyle" çalışan bir otomobil (Servet-i Fünûn, nr. 720, 9 Şubat 1905, s. 284)



Amerika'da tarımda kullanılmak üzere petrol gazıyla çalışan "ziraat arabası" (Servet-i Fünûn, nr. 764, 14 Aralık 1905, s. 145)

arabası ki; tekerlekleri kalın ve kuvvetli olduğundan sabanları takıp tarla sürmeye, mahsul zamanında kendi motoruyla biçmeye, harman yapmaya, ihtiyaç halinde bir değirmen makinesine kayış vererek öğütmeye ve çiftliklerde her türlü nakliyata mahsustur. Kısacası bu zâtü'l-hareke (otomobil) araba, hem hayvansız, hem buhar mikenesi, hem de savaş aracıdır."[123].

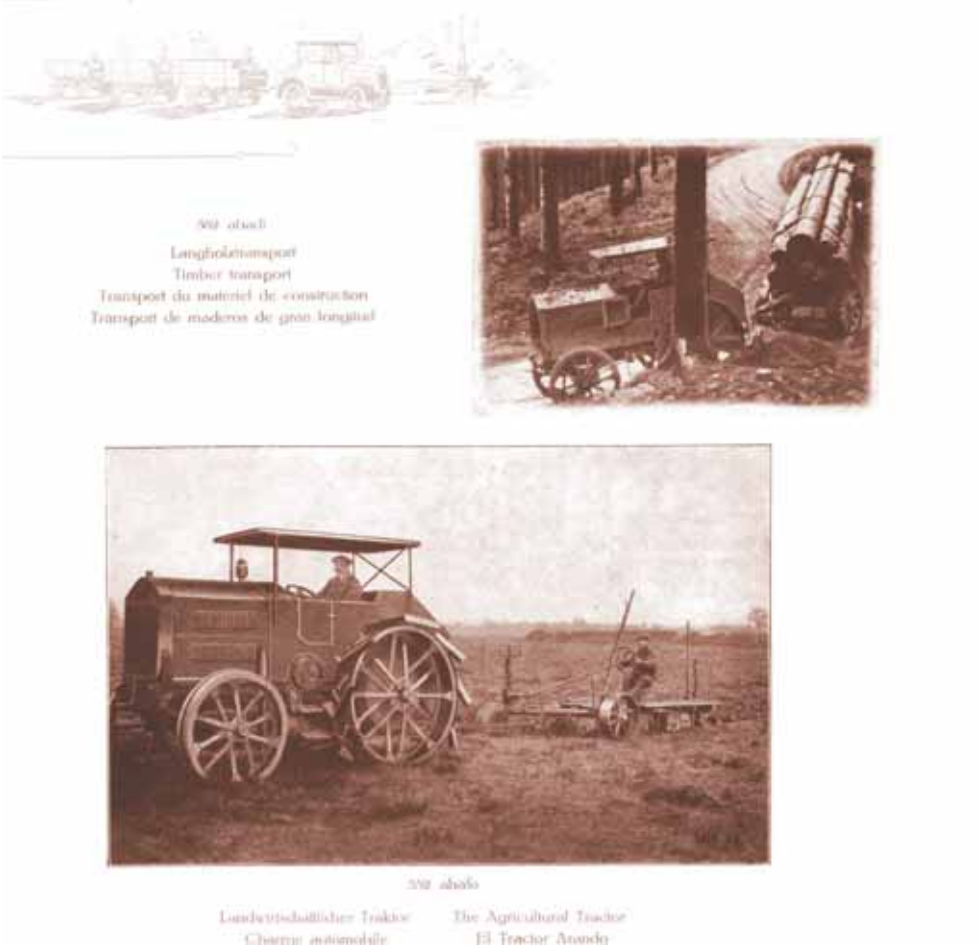


Aveling&Porter hafif buharlı traktör (Rahmi M. Koç Müzesi)

Servet-i Fünûn'da tarım alanında otomobillerin kullanılmaya başlamasıyla ilgili önemli yazılar neşredilmeye devam etti. Mesela "Ziraatta Otomobillerden İstifade" başlıklı yazıda okuyucularla önemli bilgiler paylaşıldı[124].

Servet-i Fünûn'da şehirlerde kullanılmaya başlanan otomobil türleri ile ilgili de şöyle bir yazı ya-

123 Servet-i Fünûn, nr. 764, 1 Kanunuevvel 1321/14 Aralık 1905, s. 145.
124 Servet-i Fünûn, nr. 870, 13 Kanunıevvel 1323/26 Aralık 1907, s. 184-185.



Benz marka iş makineleri (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, nr. A.VI-1, D.84, F.5-26 (Benz Kataloğu)

yınlandı: "*Otomobillerin icadıyla ziraî ve ticarî nakliyatta kullanılmaları ve özellikle bunların ziraata tatbikleri pek yeni bir şeydir. Şu son seneler zarfında otomobillerden istifade edilmeye başlanmıştır. Fakat bu alanda günden güne gösterilen gelişmeler sayesinde otomobillerden beklenenin üstünde bir istifade sağlanmıştır. Malum olduğu üzere, nakliye vasıtaları olmadıkça gelişme mümkün olamaz. Bu vasıtaların en önemlisi tren ise de bugün İngiltere ve Amerika gibi trenleri pek çok olan kıtalarda bile nakliye vasıtaları beklenen seviyede görülemiyor. Zira her çiftçi mahsulünü merkezi yerlere bir an önce ulaştırmak mecburiyetinde. Fakat ne yapsın? Her çiftliğin içinden bir tren geçiremez. Ondan dolayıdır ki tren hattı üzerinde bulunan köyler ve çiftlikler daha fazla istifade temin ediyordu. Lakin otomobillerin ziraî nakliyata elverişli ve bu maksada hizmet için üretilmiş olanları, düzgün yollar üzerinde her çeşit mahsulü trenlerden daha hızlı sevk etmeye başladıktan sonra bu problem bertaraf edildi. Bugün Amerika ve Avrupa'da otomobiller yalnız gezinti için değil, bu gibi hususlarda da kullanılıyor ve büyük istifadeler sağlanıyor.*



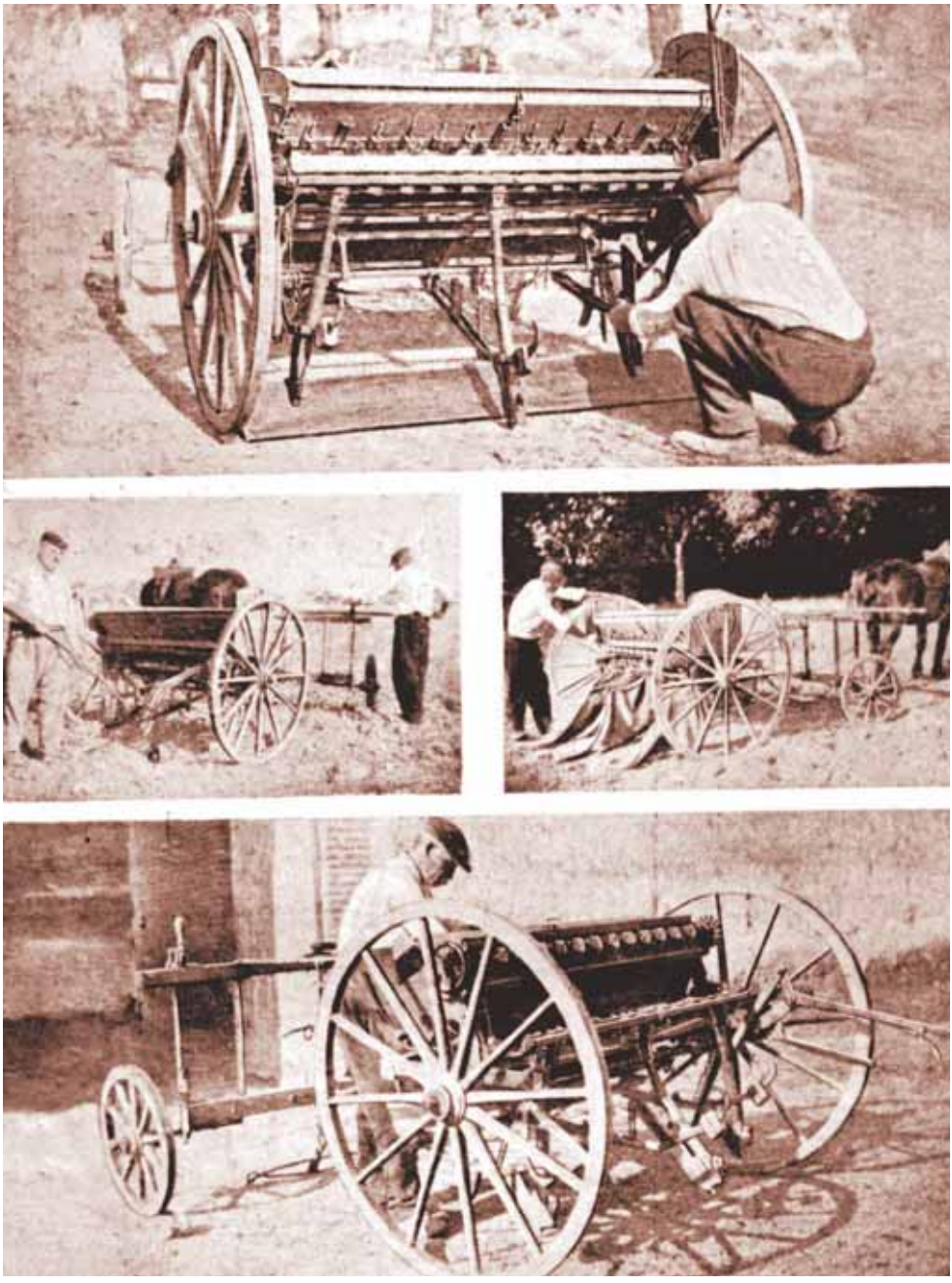
"Ziraat Otomobilleri: Bu otomobil çift hayvanları yerine kullanılarak 18 santimetre derinlikte olmak üzere bir günde ve on saat zarfında 4 hektar genişliğinde arazide çift sürmektedir" (Servet-i Fünûn, nr. 870, 26 Aralık 1907, s. 184.)

Bundan önceki nüshalarımızdan birinde otomobillerin ziraatta kullanılan türlerinden birkaç türlüsünün resimlerine yer vermiştik. Bugünkü nüshamızda da bunların kapalı, düzenli ve süslü omnibüsler gibi üretilmiş olanlarından birkaç türü ile kar ve buz üzerinde harekete mahsus olarak yapılmış olan otomobil kızaklardan birinin resmini sunuyoruz.

Omnibüs gibi kullanılan otomobiller, bugün Avrupa'da o derecelerde yaygınlaşmıştır ki yolları gayet düzgün olan şehirlerde beygir ile çekilen omnibüslerin tamamı terk edil-



"Ziraat Otomobilleri: Yeni sistemde bir sabana takılarak çift hayvanları yerine kullanılan bir otomobil 15 santimetre derinlikte olmak üzere bir hektar genişliğinde arazide 3 saat 53 dakikada çift sürmekte ve 26 litre gaz sarf etmektedir" (Servet-i Fünûn, nr. 870, 26 Aralık 1907, s. 184)



"Tohum ekmeğe mahsus ziraat makineleri: Yukarıdaki resim makineye tanelerin akıp çıkacağı boruların takılmasını göstermektedir. Ortadaki resimlerden biri makinenin tecrübesini gösterir. Çalıştığı zaman ne kadar tane bıraktığı anlaşılmak üzere taneler torbalarda toplanarak sayılır. Diğer resim ekme makinasının tarlada çevrilmesini, alttaki resim makinenin temizlenip ayarlanmasını gösteriyor" (Servet-i Fünûn, nr. 870, 26 Aralık 1907, s. 185)

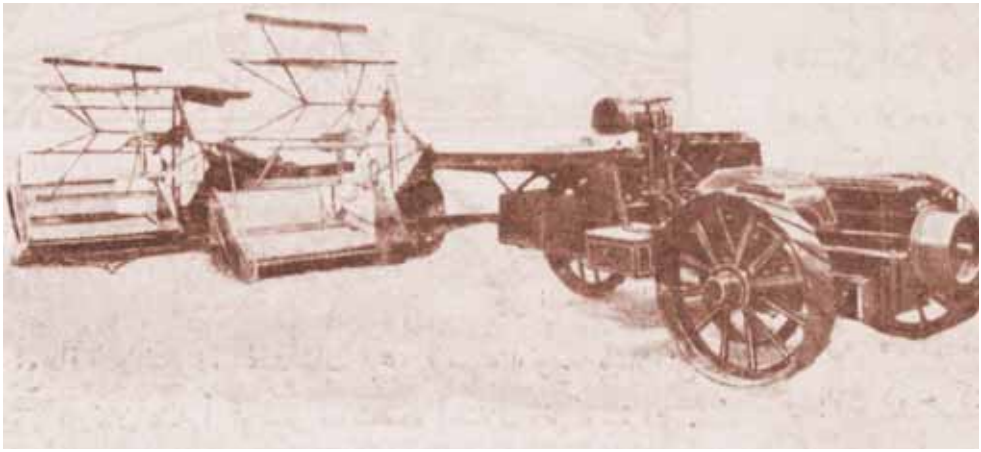


Ziraatta kullanılan otomobillerden (Servet-i Fünûn, nr. 910, 5 Kasım 1908, s. 409)

miştir. Dahası ne atlı ne de elektrikli tramvaylar bunlar ile rekabet edememektedirler. Bu otomobil omnibüsler, caddeleri tahta ile kaplanarak kaldırımları ağaca çevrilmiş olan şehirlerde daha güzel işliyorlar. Bunlar arasında, adeta tramvay arabası veya tren vagonu gibi mükemmel pencereler ile kapalı olup alt katı on beş yirmi kişiyi ve açık bulunan üst katı da yine o kadar yolcuyu yani toplam otuz beş-kırk kişiyi taşıyabilenleri de vardır. Bu gibi büyük otomobil omnibüsler adeta birer küçük ve seyyar ev oldukları için; bir kazaya uğramaksızın ve mümkün olduğu kadar süratle hareket edebilmeleri, yolların düz olmasına bağlıdır. Bu otomobillerin tekerlekleri yaklaşık iki karış kadar geniştir. En süratli katarlardan daha hızlı hareket eden bu süslü arabaların kazaya

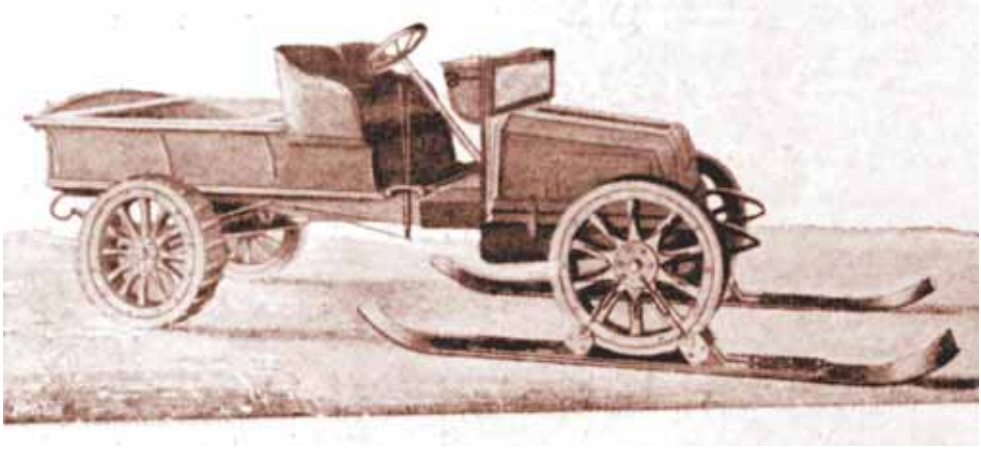


Ziraatta kullanılan otomobillerden (Servet-i Fünûn, nr. 910, 5 Kasım 1908, s. 409)

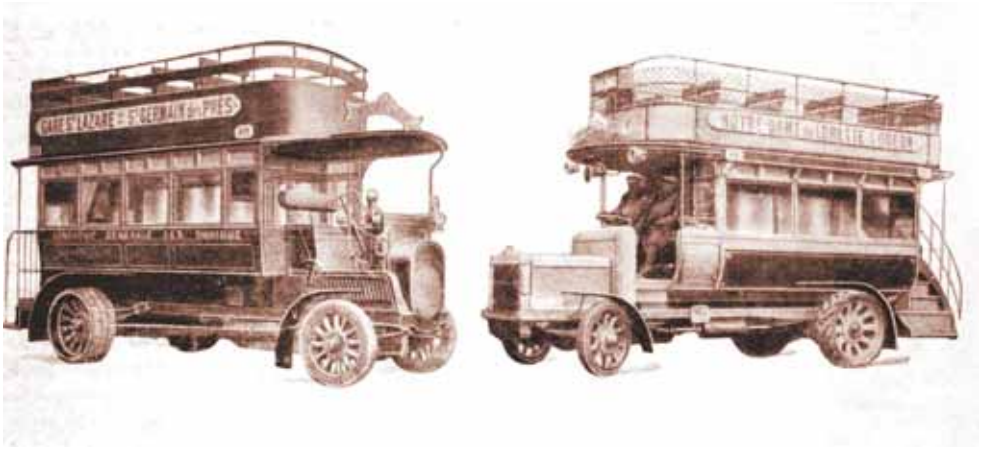


Tarla düzenleme arabası (Servet-i Fünûn, nr. 910, 5 Kasım 1908, s. 408)

meydan vermemek için şehir içindeki hareketlerine dair Avrupa'nın her tarafında nizamnameler hazırlanmıştır. Bu nizamnameler gereğince, otomobil omnibüsler şehirlerin kalabalık yerlerinde azamî olarak saatte 15 ve tenha yerlerde de 25 kilometre kadar bir süratle gidebilirler. Londra ve Berlin'de olduğu gibi Paris'in de civar mahalleleri, düzenli bir tarife ile hareket eden otomobil omnibüsler ile birbirine bağlanmıştır. Kısacası otomobiller, ileride her türlü nakliyat için yegâne vasıta olacaklarından bunların bugünkü mükemmeliyetleri hakkında ne söylesek azdır. Bu arabaların, yolcuların istirahatini ne derece temin ettiğini ve bunları gerek şehir içinde ve gerek dışında kullanmak için ne kadar büyük bir maharet gerektiğini anlayabilmek; daha doğrusu otomobil



Kar üzerinde giden otomobil kızak (Servet-i Fünûn, nr. 912,19 Kasım 1908, s. 25)



Otomobil omnibüsler (Servet-i Fünûn, nr. 912,19 Kasım 1908, s. 25)

omnibüsler hakkında bir fikir sahibi olabilmek, mutlaka bunlarla bir defacık olsun seyahat etmeye bağlıdır"[125].

Otomobil, İmparatorluğa Yayılıyor

1907'de gazla müteharrik otomobiller ile ilgili yasağın kaldırılmasının hemen ardından İstanbul ve İzmir haricinde de bu yeni ulaşım vasıtasının kullanılmasına dair talepler art arda geldi. Bu manada ilk olarak; Ankara, Kırşehir, Yozgat, Çorum ve Kayseri arasındaki şoselerde otomobil işletilmek üzere müracaatlar başladı[126]. Hemen ardından; Mersin ile Silifke arasında ve Mersin civarında, daha sonra da İnebolu ile Kastamonu arasında otomobillerin işletilmesi için müracaatlar oldu[127]. Otomobillerin işletilmesine izin verilmesi hâlinde yalnızca yolcular istifade etmeyecek; bu sayede yollar da genişleyecek ve düzeltilecek, böylece iktisadî bir gelişme yaşanacaktı[128].

Müracaatlar günden güne artmaya başladı. Bu manada Samsun ile Sivas arasında otomobil işletme imtiyazının kendisine verilmesi için Cebel-i Gar-

125 Servet-i Fünûn, nr. 912, 6 Teşrinisani 1324/19 Kasım 1908, s. 25-26.

126 BOA, BEO, 3101-232519-1-1, 4 C 1325/15 Temmuz 1907. Ayrıca bk. Sabah gazetesi, nr. 6458, 23 Eylül 1907. Bu bölgelerde kurulacak otomobil hatlarına dair bir komisyon kurulması hakkında yazışmalar için bk. BOA, ŞD, 1224-60-1, 2, 3, 9 Eylül 1324/22 Eylül 1908; BEO, 3411-255803-1-1, 25 Eylül 1324/8 Ekim 1908.

127 Sabah gazetesi, nr. 6458, 23 Eylül 1907; Sabah gazetesi, nr. 6465, 30 Eylül 1907.

128 Sabah gazetesi, nr. 6458, 23 Eylül 1907.

bî Mutasarrıfı ve Trablusgarb Mektubî Kalemi Mümeyyizi Nejad Receb Bey müracaat etti[129]. Yine Halep ve Hüdavendigar için de benzeri müracaatlar yapılmaktaydı[130]. Daha büyük bir proje teklifi, Bağdat ve Basra'dan Şam'a kadar uzanan bir otomobil hattı açılması yönündeydi[131]. Zamanla Bağdat'tan Halep'e ve Musul'a, Musul'dan Halep'e, oradan Şam'a ve İskenderun'a bu hatların genişletilmesi planlanıyordu[132]. Rumeli'de ise Drama ile Kavala arası için yapılan teklif, ilkler arasındaydı[133].

Bazı bölgeler otomobil işletilmesi için daha cazip özelliklere sahipti. Bu manada Yalova, dikkat çekici bir örnektir. Zira Yalova'da otomobile ihtiyaç duyulmasının sebebi, bölgedeki kaplıcalara yönelik yoğun talepti. Bölgenin bu özelliği basının da dikkatini çekmişti. Bu nedenle Sabah gazetesinde konuyla ilgili bir habere yer verildi[134]. Bu haberden kısa bir müddet sonra ise her biri on iki kişi taşıyabilecek iki otomobilin Yalova'ya tahsis edilmesi kararlaştırıldı. Bunun için birkaç fabrika ile görüşülerek otomobillerin iki bin liraya alınabileceği rapor edildi[135].

1908 sonlarına doğru Bağdat'a ilk defa otomobil girdi. Bu hadise *Tanin* gazetesinin 31 Aralık 1908 tarihli (nr. 151) nüshasında şöyle haber yapıldı: : "*Bir zamanlar otomobillerin faydalı nakliye vasıtaları olup olamayacağı önemli bir mesele olmuştu. Daha sonra Pekin ile Paris arasında gerçekleştirilen otomobil yarışı ile o hiç bir zaman otomobil geçmesi ihtimali olmayan kötü yollarda bu nakliye vasıtasının bazen hızını azaltmaya bile gerek görmeden ta Pekin'den dağlar, çöller aşarak Paris'e kadar gelebildiği ortaya çıkmıştı. Bugün artık şüphesizdir ki otomobil, en mühim ve en büyük nakliye vasıtalarından birisidir. Medeni insanlık, kendisinden pek çok fayda bekliyor. İşte sonunda otomobil kendisini Bağdat'ta gösterdi. Levant Herald dostumuza özel muhabir tarafından Bağdat'tan yazılan bir mektupta bazı ayrıntılar bulunmakta olduğundan bu konuda okuyucularımıza bir fikir vermek için aşağıda bir kısmını sunmaktayız:*

129 BOA, BEO, 3167-237504-1-1, 26 Eylül 1323/9 Ekim 1907. Ayrıca bk. Sabah gazetesi, nr. 6476, 11 Ekim 1907.

130 Sabah gazetesi, nr. 6514, 18 Kasım 1907.

131 BOA, Y. MTV, 302-98-1-1, 11 Eylül 1323/24 Eylül 1907. Ayrıca bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 33.

132 BOA, Y. MTV, 302-98-1-1, 11 Eylül 1323/24 Eylül 1907; Y. MTV, 304-88-1-1, 4 Kanunuevvel 1323/17 Aralık 1907; Y. MTV, 305-115-1-1, 10 Kanunuevvel 1323/23 Aralık 1907; İ. HUS, 167-113-1-1, 20 Mayıs 1324/7 Haziran 1908.

133 BOA, TFR-I-MKM, 29-2864-1-1, 3 Haziran 1324/16 Haziran 1908.

134 Sabah gazetesi, nr. 6602, 14 Şubat 1908.

135 BOA, Y. MTV, 307-65-1-1, 2 Mart 1324/15 Mart 1908.



Kabataş-Taksim yolunda otobüs ve otomobil (İBB Kültür AŞ Arşivi)

Mösyö Kurb, her türlü engel ve zorluğa dayanabilen, sağlam bir azim sahibidir. Bunun bir örneği de bu kez Bağdat ile Halep arasında dokuz yüz kilometre uzunluğunda bir mesafeyi altmış saatte katetmesidir. Fakat bu süre, yalnız hareket ettiği süreye mahsus olup asıl seyahat sekiz gün sürmüştür. Dokuz yüz kilometrelik mesafeyi katetmek için sarf edilen bu kadar süre, yolda ufak tefek bazı sakatlıklar meydana gelmesindendir. Bununla beraber eğer takip edilen güzergâhın bozukluğu dikkate alınacak olursa, bu durum yine bir başarıdır. Bu bozuk ve ilerlemenin mümkün olmadığı yollarda merhaleler katederek başarılı olmak için mutlaka gayet kuvvetli fakat hafif bir makine gerekliydi. Mösyö Kurb'un otomobili de bütün bu şartlara sahipti".

Taşrada otomobil kullanımı artarken İstanbul'da da yeni gelişmeler yaşanıyor ve bu ulaşım vasıtası her geçen gün biraz daha farklı şekillerde talep edilir hale geliyordu. Mesela Halkalı Ziraat Mektebi ile Ayastefanos İstasyonu arasında, okul idaresi tarafından işletilen arabalar için senelik üç yüz lira masraf yapıldığı tespit edilmiş ve bunun azaltılması için hal çareleri aranmıştır. Neticede belirtilen mesafede otomobil kullanılması hâlinde masrafın yarıya düşeceği hesaplanmış ve bunun üzerine otomobil satın alınmak için harekete geçilmiştir[136].

136 Sabah gazetesi, nr. 6471, 6 Ekim 1907.

Otomobilin bu kadar hızlı bir şekilde Osmanlı başkentinde ve taşrada görülmesi beraberinde tartışmaları da getirdi. Tartışmaların bir kısmı bu kadar "hızlı" vasıtaların sebep oldukları kazalar ile ilgili iken, bir kısmı da bu yeni vasıtaların iddia edildiği gibi faydalı olup olmadığı hususlarında yoğunlaşıyordu. Mesela Sabah Gazetesinin "Otomobillerin Sürati" başlıklı ve 30 Eylül 1907 (nr. 6465) tarihli bir haberinde, otomobillerin hızı konu ediliyor ve bununla ilgili Avrupa'da meydana gelen hadiseler ele alınıyordu. Haberde, at arabaları ile otomobiller mukayese ediliyor ve otomobilin üstünlükleri sıralanıyordu. Buna mukabil, artık medenî gelişmenin bir göstergesi addedilen otomobillerin yine de kalabalık yerlerde hızlarının sınırlandırılmasının gereli olduğu üzerinde duruluyordu.

Tartışmalar Alevleniyor

Gazetelerde otomobillerin faydalarına dair haberlerin gün geçtikçe artması, haliyle muhalifleri de harekete geçirdi. İtirazların ve tepkilerin artması üzerine gazeteler de otomobili savunan yazılara ağırlık vermeye başladı. Bu minvalde Sabah Gazetesi'ndeki 18 Kasım 1907 tarihli "Otomobil" başlıklı bir yazıda açıkça tepkilere cevap verildi. Haber şöyleydi: "*Osmanlı İmparatorluğu'nda şehirler ile kasabalar arasında otomobil kullanmak, nakliyatı kolaylaştıracağı; nakliyatın kolaylaşması da ticaret ve ziraatın gelişmesine yardım edeceği için yolcu ve ticarî eşya nakliyatında Halep ile Bağdat arasında otomobil arabaları kullanılmasına teşebbüs edildiği ve Sivas, Adana, Hüdavendigar ve Ankara vilayetlerinde de otomobil işletmek üzere bazı kimseler tarafından müsaade veya imtiyaz talep edilmekte olduğunu yazmıştık. Dostlarımızdan biri, otomobil işletmek üzere müsaade talep edilebilirse de bu konuda imtiyaz talep edilmesinin makul ve münasip bir müracaat olamayacağı yönünde düşüncelerini neşretmiş olduğundan bu konuda biz de birkaç söz söylemeyi uygun gördük. Meselenin iki bakımdan incelenmesi gerekiyor: Biri, Osmanlı topraklarında iki veya daha fazla şehir arasında otomobil işletmek iktisadî gelişmeye hizmet edecek midir? Diğeri, bu konuda istifade bekleniyorsa otomobil işletilmesini ne gibi şartlar altında gerçekleştirilmelidir? Birincisi için tereddüte gerek görülmüyor, fakat bu da zannedildiği kadar basit değildir.*

Otomobil işletilmesi için öncelikle düzgün yollara ihtiyaç vardır. İkinci olarak, dostumuz tarafından da ifade edildiği üzere; otomobiller yolları çok fazla tahrip ettiğinden

ve hatta Fransa'da yolların otomobillere yeterince dayanamadığı da söylendiğinden otomobil işletilecek yolların düzenli olarak tamir edilmesi kesinlikle gereklidir. Üçüncü olarak, otomobiller gerçekten mesafeyi kısaltacak ve aynı zamanda nakliyenin daha ucuza mâl olmasını sağlayacaktır. Şöyle ki, mahsullerin istasyonlara ve limanlara nakli gerektiğinden otomobillerin diğer bir faydası olarak takip ve işletme masrafı son derece azalacak ve böylece nakliye ücreti çok daha ucuzlamış olacaktır. Bu son madde, işin fennî ve iktisadî yönüdür.

Otomobil işletilmesinde bu madde gerekli ölçüde dikkate alınmazsa, ticarî eşya nakli ve yolcu nakliyatında az bir ucuzlama sağlayarak şimdiye kadar kullanılmakta olan nakliye vasıtaları ile otomobil arabaları rekabet etmiş olur. Böylece arabacıların ve yük hayvanlarıyla taşımacılık yapanların kârı otomobilcilere geçer, fakat asıl amaç olan mahsullerin ihracatı gerektiği şekilde gerçekleşemez.

Otomobil işletilmesinin bir imtiyaz şeklinde olup olmaması konusuna gelince, iktisatçıların malumu olduğu ve şimdiye kadarki iktisadî tecrübelerden de anlaşıldığı üzere; imtiyaz, iktisadın esas kaidelerine uygun değildir. Fakat memleketin özel menfaatlerini temin etmek suretiyle önemli bayındırlık işlerinde imtiyaz usulü tercih edilir.

Şu kadar ki; otomobil işletmeyi, bir kaç araba tedarikiyle yolcu ve ticarî nakliyatı kolaylaştırmaktan ibaret zannetmek doğru değildir. Otomobil işletilmesi için imtiyaz talebi, bu konudaki şartları bilmeden ve otomobil işletmek meselesini bütün yönleriyle incelemeden makul ve münasip kabul edilemez. Asıl gaye, memleketin imar edilmesini sağlamak ve iktisadî gelişmedir. Bu nedenle şüphesiz her şeyden önce konunun bu yönüne dikkat ve özen gösterilecektir. İmtiyaz talebinde, imtiyaz şartları incelenir ve gerektiğinde yeniden düzenlenir.

Eğer imtiyaz memleketin iktisadî durumuna ve menfaatlerine uygun gelirse, şartlar da bu menfaatlerin sağlanmasına müsait olursa ve ruhsat şeklinde olduğu takdirde beklenen faydaların gerçekleşmesine imkân olmadığı görülerek imtiyaz verilerek bu menfaatin sağlanması daha uygun ise bu yol tercih edilir. Mesela bir iki vilayet dâhilinde mahsullerin tren güzergâhı olan yerlere ve limanlara naklini temin ile beraber yolcu ve ticarî eşya nakliyatını da kolay ve ucuz hale getirmek için otomobil işletilmesine teşebbüs edildiği zaman; öncelikle mezralardan, ormanlardan, doğal kaynakların ihraç ve kullanılması mümkün olan iç kısımlardan geçirilmesi ve yerine göre gerekli olan bütün

yolların tamir edilmesini sağlamak, otomobillerin masraflarını hesaplayarak nakliye ücretini ucuz bir şekilde belirlemek gerekir. Asıl meseleden uzaklaşmamak üzere şunu da söyleyelim ki; medeniyet vasıtalarının incelenip uygulanmış olduğu yerlerde yollar, köprüler ve sair önemli imar teşebbüslerinin toptan meydana getirilmesindeki faydalar anlaşılmaya başlamıştır. Hatta bazı yerlerde, imardan eser görülmediği halde büyük masraflar ayrılarak öncelikle yollar ve köprüler yaptırılmıştır. Bu durumda sınırlı bir yerde bile otomobil işletmek için yolların hep birden inşasına başlamak ve mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde tamamlamak için farz edelim, iki yüz bin lira kadar bir meblağın toptan sarfı ve yolların sağlam ve düzenli bir şekilde bulundurulması için devamlı tamir edilmesine de her sene hayli para harcanması gereklidir.

Otomobil işletilmesinin yukarıda ifade ettiğimiz fennî ve iktisadî yönü dikkate alınmadan yalnız bu nokta göz önüne alınırsa bile yine kolay bir iş olmadığı ve birkaç arabayı yol üzerine koyuvermekle mümkün olmayacağı anlaşılır.

Kısacası otomobil arabalarının kullanılmasından iktisadî faydalar beklenmektedir. Ancak otomobil işletilecek yerde büyük masraflar ayrılarak öncelikle bütün gereken yolların inşaatının temin ve sürekli tamir edilmesini kabul ederek ve nakliye ücretini de gayet ucuz bir derecede hükümetin inceleme ve onayına bağlı olmak üzere belirlemek şartıyla ve sair faydalı şartlar ile bu arabaların işletilmesine imtiyaz şeklinde müsaade edilmesi mi daha uygundur, yoksa sadece ruhsat verilmesi mi gerekir? Bu konuda, bağlı olduğu daireler tarafından gereken inceleme yapılacağı ve işin memleketin menfaat ve imarı bakımından her yönüyle inceleneceği şüphesiz olduğundan; otomobil işletmeyi, öyle kolay görerek işletecek kimselerin talep edebilecekleri şeyin olsa olsa bir ruhsat olabileceğini iddia etmekte acele etmeye gerek görmeyiz".

Sabah gazetesindeki bu yazıya tepkiler gecikmedi ve gazete, tepkilere cevaben "Otomobil ve Yollar" başlıklı (nr. 6517, 21 Kasım 1907) şu yazı ile cevap verdi: *"Osmanlı topraklarında şehirler ile kasabalar arasında otomobil işletmek nakliyatı kolaylaştıracağı, nakliyatın kolaylaşması da ticaret ve ziraatın gelişmesine yardım edeceği için yolcu, ticarî eşya ve mahsullerin nakliyesinde otomobil arabaları işletmek üzere getirtilerek Halep ile Bağdat arasında bu hızlı nakliye vasıtasının kullanılmasına müsaade edilmiştir. Aynı şekilde Sivas, Adana, Hüdavendigar ve Ankara vilayetleri dâhilinde de bu yeni nakliye vasıtalarından istifade etmek üzere bazı kimseler tarafından müsaade veya imtiyaz*

talep edilmekte olduğunu da haber vermiştik. Bu haberimiz sırasında yazılmış olan kısmı ve dostlarımızdan birinin bu konuda imtiyaz verilmesinin uygun olmayacağına ve "otomobil işletmek için imtiyaz talep edenlerin yapacakları şeyin birkaç araba tedarik ederek yolcu ve ticarî eşya nakliyatını kolaylaştırmaktan ibaret» olduğuna dair dostumuzun düşüncesini zemin kabul ederek bir cevap vermiştik. Dostumuzun düşüncelerinde eksik gördüğümüz tarafları düzelterek, açıklayarak ve uygun olanları teyit ederek kaleme aldığımız bu cevabımızı, Pazartesi günkü nüshamızda yayınlamıştık. Dostumuz, bu iktisadî mesele hakkında bir mülahaza neşrederek o yazımızdaki düşünceleri toparladıktan sonra kendisi de bazı düşünceler ileri sürmüştür. Amaç, memleketimizin iktisadî menfaatlerine dair bir meselenin açıklanması ve hakikatin ortaya çıkarılmasına gayret sarf etmekten ibaret olduğundan ve hakikatin ortaya çıkarılmasını sağlayacak olan düşüncelerde öncelikle yanlış anlama ve anlatmadan kaçınmak gerektiğinden, hakikatin ortaya çıkarılmasını temin etmek üzere, dostumuz tarafından ortaya koyulan düşüncelerin noksan taraflarını tamamlamaya çalışacağız.

Pazartesi günkü nüshamızda yayınlanan yazıda, meseleyi iki bakımdan inceleyerek öncelikle otomobil işletmek iktisadî gelişmeye hizmet edecek mi? İkinci olarak, bu konuda istifade varsa ne gibi şartlar altında işletilmeli? Bu yönlerini göstermiş idik. Otomobil işletmekten sağlanacak iktisadî faydaları gösterdikten sonra bunların işletilmesi şartlarına sözü naklederek bu iş için birkaç araba tedarikiyle işletmeye başlayıvermek gibi kolay olmadığını ve yine dostumuzun kendi izahlarıyla teyit ettiği üzere öncelikle düzenli, sağlam ve ihtiyacı karşılayacak derecede, yani gerekli noktaları birbirine bağlayacak, yollara ihtiyaç olduğunu ve bunların sürekli tamir edilmesi gerektiğini söylemiştik. Ayrıca bu teşebbüs kolay bir iş olmadığına göre bu konuda dostumuzun yaptığı gibi imtiyaz verilmesini acele bir şekilde reddetmenin uygun olmadığını ve imtiyaz usulünün makul olmadığının iktisatçılarca bilindiğini ve tecrübe ile de sabit olduğunu ifade etmiştik. Gayenin gerçekleşmesi ve iktisadî menfaatlerin temin edilmesi için ruhsat şeklinde beklenilen faydalar elde edilmezse ve imtiyaz verilmesi bu faydaların elde edilmesini sağlıyorsa, bu yolun tercih edilebildiğini ve bu konuda gereken inceleme gerçekleştirilerek memleketin menfaat ve imarı bakımından ruhsat ve imtiyaz yollarının hangisinin tercih edileceği ait olduğu daireye bağlı olduğunu göstermiştik. Böyle bir ifade üzerine yazımızın; "Otomobil işletilmesi için imtiyaz verilmesinin gerekli olduğunu gösterme ve ispat için" yazıldığı zannına kapılan ve bununla birlikte mütalaamızın sonunda imtiyaz verilmesi gerektiğine hüküm vermediğimizi de söyleyen dostumuzun

bu zannı, önceki yazımızı yanlış anlamaya düşmeden tekrar mütalaa ederse, ortadan kalkacağını ifade ederiz.

Asıl meseleye gelince; otomobil işletmekten, bu arabaları işletmek için lazım olan şartları tamamlamak ve kullanmakta memleketimize bir fayda var mıdır, yok mudur? Öncelikle bu noktayı inceleyelim. Çünkü biz bu faydaları dostumuzca da kabul edilmiş ve incelemesi buna müsait farz etmiştik. Fakat son değerlendirmesinden henüz bunun kabul edilmemiş olduğu anlaşıldığından izaha gerek gördük. Unutmayalım ki maksat iktisadî menfaatlere ait hakikatleri açıklamaktır, dostumuza itiraz değildir. Fakat otomobil inşası ve işletilmesi sanatı Avrupa'da pek yeni olduğundan, otomobillerin uzak mesafelere ticarî eşya ve yolcu nakli henüz hiç bir yerde hayata geçirilmediğinden ve hakîkî durumu anlaşılamayan yeni icatların kullanılmaya başlamadan iktisadî sorunlar ortaya çıkabileceğinden bahsedilince otomobillerin memleketimizde işletilmesinden henüz bir fayda beklenmediğini düşünüyoruz. Bize göre asıl mesele, yeni icatların gerçek mahiyetini ortaya koymaktır. Otomobillerin son gelişmeleri bilinmeyince doğal olarak mahiyeti de ortaya koyulamaz.

Otomobiller gerçekten bir süre gözle görülür bir meziyet gösteremedi. Fakat şimdi öyle değildir. Fransa'da, Almanya'da, Belçika'da ve Rusya'da otomobillerin nakliyatta kullanılması için ciddî teşebbüslerde bulunuldu. Ortaya yeterli miktar sermayeler konuldu. Tren hattı bulunmayan yerlerde bunların hizmetinden istifade edileceğine kanaat oluştu. Bu da bir taraftan otomobillerin makinelerinde gelişmeler meydana getirildikten ve diğer yandan eşya ve çeşitli ürünlerin nakline mahsus olan ve "kamyon otomobil" denilen yük otomobillerinin üretilmesinde başarı sağlandıktan ve otomobil işletmek için şimdiye kadar ayrılan masrafı yarı yarıya azaltacak vasıtalar bulunduktan sonra meydana geldi. Otomobilleri ilk devrelerinde farz etmek, bu sanatın bir iki senelik gelişimini bilmemek demektir. Osmanlı topraklarında yolcu ve ticarî eşya nakli için otomobillerden bahsedildiği sırada yarış otomobillerinden ve ancak dört kişi taşıyabilir, saatte kırk-elli ve daha fazla kilometre mesafe katetmek üzere hareket eden otomobillerden bahsetmeye gerek yoktur. Memleketimizin birçok yerinde mahsuller bol olduğu halde bunların tren güzergâhı olan yerlere kolay ve ucuz nakledilmesine yollar ve bugünkü nakliye vasıtaları müsait olmadığından yolların inşasını tamamlamak ve sürekli tamirini yapmak buralarda nakliyatın, nakliyata mahsus otomobillerle gerçekleştirmesi halinde ticaret ve ziraatça faydalar sağlanacağını otomobillerin son

gelişmelerini dikkate alarak söylemiştik. Otomobil işletebilmenin şartlarına gelince, yolların mükemmel ve sağlam bir şekilde inşa edilmesi ile sürekli tamir edilmesini sağlamak en başlıcasıdır. Bunu dostumuz da kabul ediyor. Bundan iki üç sene önce Fransa'da otomobiller hakkında ortaya atmış oldukları itirazlara benzeyen şekilde otomobiller için ayrıca yollar, köprüler ve saire gibi inşaatların imtiyaz şeklinde otomobil işletecekler tarafından gerçekleştirilmesi gerektiği ve böyle büyük masraf gerektiren bu işi üzerine alacak bir kimsenin veya şirketin meydana çıkmasının mümkün olmadığını söylüyor. Gerek bu fikri düzeltmek ve gerek bir memlekette iktisadî gelişme her istenildiği zaman hemen gerçekleşmeyip yavaş yavaş ve ihtiyaca göre gerçekleşeceği düşüncesini açıklamak için deriz ki:

Memleketimizin verimli toprakları iktisadî gelişmeye uygundur. Bu da trenlerden ve limanlardan uzak olan yerlerde ihracat edilebilecek birçok mahsuller bulunmasıyla sabittir. Bunları ticaret pazarlarına çıkarabilmek için yollara ve bu yollarda sürat ve ucuzluğu temin edecek nakliye vasıtalarına ihtiyaç vardır. İlim ve teknolojideki gelişmeler, otomobil gibi bir vasıta meydana koyuyor. Bu vasıta, nakliyeye müsait olacak dereceye getirilince bundan istifade etmek istenir. Bu konuda öncelikle sağlam ve mükemmel yollara ihtiyaç var. Otomobil işletmek için de talipler var. Kimi ruhsat istiyor, kimi de imtiyaz talebinde bulunuyor. Yalnız bir vilayeti değerlendirelim. Buranın mahsullerini, ticaretini inceleyelim. Doğal kaynaklarını düşünelim: nerelere ne kadar yol yapılmak gerektiğini hesap edelim. Gerekli yolları parça parça değil toptan, yani hepsini birden köprüleri ve sair gerekli olan herşeyiyle, inşa edelim. Şu önemli noktayı da göz önünde bulunduralım ve iktisadın geliştirilmesine çalışılan yerlerde uygulanmakta olan kaidesine ve henüz imar edilmeyen boş yerlere bile öncelikle yollar ve köprüler inşa edilmesine bakalım. Yollar ve köprülerin bu şekilde toptan meydana getirilebilmesinin sağlayacağı iktisadî faydaları etraflıca bir düşünelim. Bu yolların tamamıyla inşası ve mevcut olanların mükemmel ve sağlam bir hale getirilmesi büyük masraflar gerektirmektedir. Bu masraf temin edilip beklenen netice alındıktan sonra ruhsat ve imtiyaz şeklinden vazgeçilerek buralarda otomobil işletmek mümkün olur.

Otomobiller için ayrıca yollar, köprüler inşasına bu yolda teşebbüslerde bulunanları mecbur etmeye ne gerek var? Bunlara meydana getirdikleri zarar tazmin ettirilebilir. Bununla birlikte yolları düzenli ve sağlam bir şekilde bulundurmaya ve meydana gelen hasarları hemen tamir etmeye otomobil işletenler mecbur tutulur. Eğer otomobil ruhsat



Amerika'da 1920'lerde yollar (Library Of Congress- Digital ID: npcc 10151 //hdl.loc.gov/loc.pnp/npcc.10151)

verilerek işletilirse, bunlardan işletecekleri otomobillerin sayı, büyüklük ve ağırlığına göre yolların devamlı tamir edilmesine karşılık bir vergi alınır. Bu da yine yolların mükemmel ve düzenli bir şekilde mevcut olduğu farz edilirse mümkündür. Hâlbuki bir vilayetin parası bütün gerekli yolların birden inşasına, her tarafta yerel ihtiyaçlar ve iktisadî nedenlerle şebekeler meydana getirilmesine uygun değildir. Bu vilayette bulunan yolları tamir ederek sağlam bir hâle getirmeyi, gereken yol ve köprüleri toptan yapmayı, bunları sürekli tamir edilmeyi kabul ederek imtiyaz şeklinde otomobil işletmeye talip olanlar olursa o zaman memleketin menfaatleri düşünülür. İmtiyaz şartlarının memleketin menfaati bakımından fayda ve zararları incelenir. Bu inceleme de kalkınmanın sebep ve vasıtaları hakkında yeni araştırmalara ve mahalli ihtiyaçların bilinmesine bağlıdır.

Bununla birlikte tren yolları inşası mümkün olamayan yerlerde trenden sonra bugünkü nakliye vasıtaları içinde en mükemmel olan otomobillerden istifade etmeyi ve bu istifadenin temini için yollar inşası ve saire gibi vasıtaların hazırlanmasına imkan varsa bunun da hangi tarz ve şekilde olursa olsun meydana getirilmesine çalışmayı uygun görüyoruz".

Sabah'taki 21 Kasım 1907 tarihli yukarıda naklettiğimiz yazıdan sonra yine aynı gazetede otomobili savunmak üzere 21 Aralık 1907'de (nr. 6547) şu yazıya yer verildi: "*Otomobil insan zekâsının ve sanayinin akılları hayrette bırakan bir icatı, belki de bugünkü fen ve sanayinin en büyük başarısıdır. Avrupa ve Amerika'da üretilen ve eski arabalar kadar yaygınlaşmış olan bu yeni nakliye vasıtasının, hızlı gitmesinden dolayı arasıra kazalar olmasını bir kenara bırakacak olursak, mükemmelliğine hayran olmamak mümkün değildir. Avrupa'da otomobillerin aleyhinde olanların bu arabaların mahzuru arasında saydıkları şeylerden biri de hareketi esnasında çirkin bir ses ve fena bir koku çıkarmalarıdır. Otomobilin faydalarını, lehinde ve aleyhinde ortaya koyulan düşünceleri incelemek ve açıklamak ilgilenenlere aittir. Biz burada bu arabaların tekerleklerini döndüren sistemin neden ibaret olduğunu kısaca beyana çalışacağız.*

Öncelikle şurasını söyleyelim ki otomobilin makinesi aslında hayret edilecek derecede basit olmakla beraber bu küçük yazıda bütün ayrıntılarını anlatmak mümkün değildir. Bilindiği gibi bugün bir çekici vasıtaya ihtiyaç duymaksızın kendisi hareket eden bu arabalarda kullanılan hareket kuvvetini sağlayan malzemeler buhar, elektrik cereyanı ve ısıtılmış yanıcı gazlardır. Buharlı otomobillerin makine düzeni, lokomotif makinelerinin bir dereceye kadar aynısı olduğundan burada izah edilmesine gerek yoktur. Zaten buharla çalışan otomobiller henüz deneme aşamasından ileriye geçmedikleri gibi bu yakıtın diğer ikisine göre ortadan kaldırılması mümkün olmayan birçok sakıncaları olduğundan bu arabaların ileride de elektrik ve benzin ile çalışan otomobillerle rekabet edebilecek derecede gelişmeleri beklenmemektedir.

Elektrik akımının temizliği ve arabayı sarsmaması sebebiyle yakıtların en mükemmeli olduğuna şüphe yoktur. Ayrıca makinesinin gayet basit olması sebebiyle kullanması kolay, kazası gayet az, arabayı geri yürütmek için benzinli otomobillerde olduğu gibi ayrıca bir makineye de gerek yoktur. Fakat ne yazık ki şu güzelliklere karşı, birçok sakıncası da vardır. Birincisi, yakıtın bizzat araba içerisinde bulundurulamaması ve arabaya hazır doldurulmuş akümülatörler almaya mecbur olunmasıdır. Lakin şimdiye kadar kullanılan akümülatörler, gayet ağır ve çok yer kapladıklarından arabada her zaman yeterli miktarda kuvvet hazır bulundurulamaz. Bu nedenle otomobil, istediği tarafa gidemeyip boşalan akümülatörü değiştirmek ve yerine dolusunu almak için daima bir elektrik kaynağına yakın yerlerden geçmeye mecbur olur. Ayrıca akümülatörlerin dayanıklılığı az

olup zaten pahalı olan elektrik cereyanına bu masraf da eklenince elektrikli otomobillerin pek kullanışlı bir şey olmadığı ortaya çıkar.

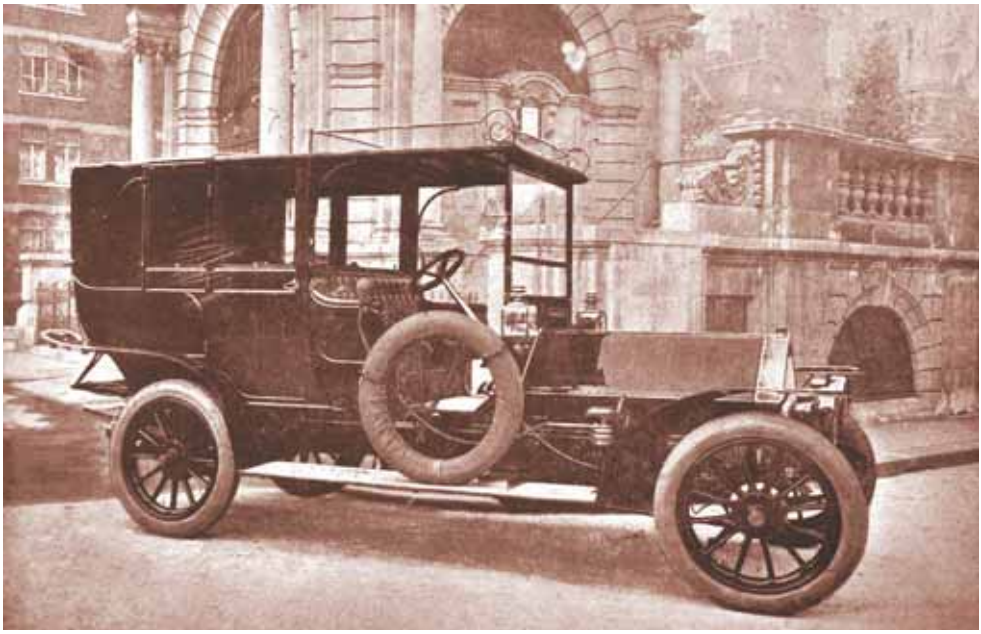
Benzin ile çalışan otomobiller, önceden yapılan ve başarısızlık ile neticelenen birkaç denemeyi saymazsak, 1880 senesinden sonra icat edilmiş ve iki Alman mucit tarafından şehirler içerisinde nakliye vasıtası olarak kullanılabilecek mükemmel bir hale getirilmiştir.

Benzin motorunun buhar ve elektrik kuvvetlerine göre sahip olduğu üstünlükleri; ucuzluk, her yerde mevcut olmak, bir defa alınan benzin ile uzun mesafeler katedebilmek, hızı fazla olmak, dağlık arazide bile harekete elverişli bulunmak, benzinin ve suyun her yerde tedariki mümkün olması dolayısıyla arabaya fazladan yük yüklemeye gerek kalmamak gibi konulardan ibarettir.

Motorlu arabalarda benzinin yangına sebep olmaktan daha büyük bir mahzuru vardır ki o da makine parçalarından bazısının gayet nazik ve çabuk bozulmaya müsait olmasıdır. Makinenin kullanılmasında önemsiz bir hata, üretimindeki ufak bir kusur motorun hiç bir etki meydana getirememesini sebep olur. Fakat bu sakıncalar, benzinli otomobillerin yukarıda sayılan faydaları ile telafi edilemeyecek derecede önemli değildir. Bundan dolayı bugün en fazla tercih edilen otomobiller, benzin ile çalışanlardır. İleride bir derece daha geliştirilecek olursa, diğerlerine büsbütün rekabet etmesi beklenmektedir.

Otomobillerin dış görünüşleri kullanılacağı alana göre değişir. Yani yük taşıyacak olması, yolcu nakledecek olması veya spora mahsus olması şeklini belirlemektedir. Binek otomobiller için şimdiye kadar en fazla rağbet kazanmış olan şekil; açık spider, vagonet, fayton ve tono biçimleridir. Fakat seyahat otomobilleri için kupa, landola, ve lando gibi kapalı biçimler tercih edilmektedir. Otomobilin en mühim kısımlarından biri de çerçevesidir. Üzeri demir kaplı ağaç direklerden veya çelik borulardan üretilen bu çerçeve; tekerlek dingiline, motora ve makine düzenine dayanak görevi görür. Bisikletlerde olduğu gibi otomobillerin de ekserinde makine arka tekerlekleri döndürür. Ön tekerlekler de dümen görevini yerine getirir.

Arabanın ağırlığı ve hareketin sürati sebebiyle tekerleklerin gayet sağlam olması gereklidir. Ayrıca zeminin arızalarından dolayı meydana gelen sarsıntıları mümkün mertebe hafifletmek görevi de tekerleklere düşmekte olduğundan pek ağır yük taşımaya mahsus olanları müstesna olmak üzere bunların üzerine içerisi hava ile dolu lastik çemberler



İstanbul'da bir otomobil

geçirilir. Bu çemberlerin ne kadar çabuk sakatlandıkları ve ne derece masrafları oldukları, bisiklet kullanıcıları tarafından bilinmektedir. Bu nedenle düzenli yolcu ve eşya nakline mahsus olan otomobillerde, içerisi dolu lastik çemberler kullanılır. Bunlar diğerleri kadar elastik olmamakla beraber onlardan çok daha dayanıklıdır.

Motor ön tekerleklerin dingili üzerine konulmuş bir sandık içerisindedir. Arabanın büyüklüğüne ve kendisinden beklenilen hizmet ve sürate göre bir, iki ve dört silindirli motorlar kullanılır. Sekiz beygir kuvvetine kadar bir silindir yeterlidir. On beş beygir kuvvetinden fazla kuvvet meydana getirmek için dört silindirli motor kullanılması gereklidir. Bu motorların tamamında hemen genellikle izâfî ağırlığı 0,70 olan benzin kullanılır. Motorun görevi: benzin ile karışık bir havayı emmek, tazyik, ateşleme ve yanmadan meydana gazı dışarıya atmaktan ibarettir.

Bunun için de pistonun dört defa hareketi gereklidir. Bu hareketler şu şekildedir:

Pistonun aşağıya doğru birinci hareketi: Pistonun bu hareketi esnasında üst tarafta kendi kendine açılan bir siboptan silindir içerisine dışarıdan hava girer. Başka bir deyişle piston dışarıdaki havayı emerek silindir içerisine çeker. Bu hava siboptan geçme-

den önce bir karbüratör içerisinden silindirin alt kaidesine kadar indiği zaman sibop kendiliğinden kapanıverir.

Pistonun yukarıya ikinci hareketi: Pistonun yukarıya hareketi esnasında birinci hareketinde emdiği yanacak kadar hava ve benzin karışımını silindirin üstteki kaidesine doğru dört beş rüzgar kuvveti kadar tazyik eder. Pistonun üst kaideye ulaşmasına pek az bir şey kaldığı sırada silindir içinde bir elektrik kıvılcımı meydana gelir. Bu kıvılcım ufak bir dinamo makinesinden gelen ve silindir içerisine giren iki telin o esnada birbirine dokunmasından meydana gelir ve tazyik edilmiş benzin gazını ateşler.

Pistonun üçüncü hareketi: Dar bir mahalde ateşlenen gaz piston üzerine yirmi, yirmi beş kuvvetinde rüzgar havası derecesinde bir tazyik yapar. Bu tazyik, o derece şiddetlidir ki eğer silindirin alt kaidesi açık olsa piston gayet hızla çıkıp gider. İşte pistonu bu derece süratle aşağıya indiren kuvvetten ibarettir. Piston aşağıya doğru inerken silindir yüksekliğinin onda dokuz kısmını tamamladığı zaman bir dışa çıkış sibopu açılır. Bu esnada silindir içindeki gazın 2 ila 4 kuvvetinde rüzgar havası kadar daha tazyiki kalmıştır. Bu nedenle sibop açılır açılmaz gaz büyük bir süratle fırlayıp tof tof diye çıkardıkları ses de gazın buradan dışarıya kaçmasından ileri gelir.

Dördüncü hareket: Gaz dışarıya çıktıktan sonra silindir içinde kalmış olan kısmını da piston sürüp çıkarır. Bununla beraber silindirin üst kısmında yine bir miktar gaz kalır. Sibop kapanır. Giriş sibopu açılır. Buradan silindir içine dışarısından yeniden hava girer. Bu dört hareket tekrar başlayarak durmaksızın böylece devam eder.

Buradan anlaşılıyor ki motoru işletmek için öncelikle pistona bir hareket vermek lazımdır. Bu hareket, motorun manivelasını el ile çevirerek verilir. Piston bu şekilde birkaç defa aşağıya yukarı hareket ettirilip yukarıdaki dört hareket yapıldıktan sonra motor kendiliğinden çalışmaya başlar. Tek silindirli motorlarda art arda yapılan şu dört hareket, dört silindirli motorlarda hep birden yapılır. Şöyle ki; birinci silindir dışarıdan gaz emdiği esnada ikincisi daha önce emdiği gazı tazyik, üçüncü silindir ateşleme, dördüncüsü gazı dışarıya ihraç eder. Bu şekilde tekerleklerin eşit bir devir hareketi yapması sağlanır.

Otomobilin makinesi bu kadar karışık olmakla beraber hareketleri, mükemmel süratle gerçekleşir. Tekerlekleri döndüren çark, genellikle dakikada 1.200 yani saniyede yirmi

devir yapar. Pistonların her devirde bir kere bir aşağı bir yukarı hareket etmeleri gerektiği düşünülecek olursa, silindir içinde bir saniyede kırk hareket meydana geliyor demektir. Pistonlar bu derece süratle hareket etmekle beraber ölüm noktasını aşmak için de kırk defa beklemeye mecburdur.

Demek oluyor ki, bir insanın göz kapağını dört defa kaldırıp indirebileceği bir zaman zarfında piston kırk defa inip çıkıyor. Tabi kırk defa da duruyor. Bu sürati meydana getiren kuvvetin ne kadar fazla olması gerektiği de işte buradan anlaşılır.

Benzin, düşük hararet derecesinde buharlaştığından hava ile karışması için hararete ihtiyaç yoktur. İspirto ile çalışan motorlarda ise ispirtonun kaynama noktası yüksek olması nedeniyle ısıtma gereklidir.

Bir tüfek ile çok atış yapıldığı zaman namlunun kızdığını herkes bilir. Bu durum, otomobil silindirlerinde de gerçekleşir. Otomobil motoru tüfek gibi de değildir. Bunlar genellikle saatlerce çalıştığından gazın devamlı ateşlenmesinden meydana gelen hararet pistonu ve silindiri çarçabuk kızıl hararet derecesine getirir. İşte buna meydan vermemek için de otomobillere bazı sistemler eklenmiştir. Bunun için silindirlerin etrafını iki katlı olarak yapılmıştır. Bu iki katın arasından devamlı soğuk su akar. Bu su otomobilin su deposundan motorun hareket esnasında kendiliğinden işleyen bir tulumba vasıtasıyla silindirlere gelip tekrar depoya döner ve bu şekilde sürekli iki arada akar. Fakat silindirlerin meydana getirdikleri hararete göre bu suyun da birkaç dakika içinde tamamen kaynamaması mümkün değildir. Bunun için su silindirlerden çıktıktan sonra birçok borulardan geçirilir. İnce pirinçten üretilen birçok boru otomobilin ön tarafına koyularak otomobilin süratle hareketi esnasında ileriden gelen soğuk hava akımı bu borulara çarparak içinden akan suyu soğutur. Kondans denilen boruların şeklini anlatmak için kesimlerinin arı kovanı parçaları şeklinde olduğunu söylemek yeterlidir. Sıcak su boruların içerisinden geçerken soğuk rüzgar ile temasa geçerek soğur. Araba dururken motor işleyecek olursa bu soğuk hava akışı ayrıca vantilatör vasıtasıyla sağlanır

Bununla beraber su silindirden çıktığı zaman doksan derece hararete gelir. Fakat silindirin içindeki gazdan meydana gelen hararet o derece şiddetlidir ki, kaynama derecesine yaklaşmış olan bu su bile silindir üzerinde soğuk bir etki yapar. Su ön taraftaki borular içinde dış hava ile temasa geçtikten sonra harareti kırk dereceye kadar iner.

Böyle olmakla beraber bu miktar, arabanın süratine, mevsimin ve havanın durumuna göre değişir.

Silindir içinde görevini yerine getirdikten sonra dışarı çıkan gaz da büsbütün ziyan edilmez. Bu gazın bir kısmı motora yakın olmamak için tedbirli olarak arabanın arka tarafına yerleştirilmiş olan benzin deposuna sevkedilir. Gaz benzinin üstüne tazyik ile silindire sürekli benzin sevkeder. Aynı zamanda bir yağdanlık üzerinden de geçerek yağı, makinenin gereken noktalarına ulaştırır.

Motorun meydana getirdiği devir hareketi, arka tekerleklere çelikten üretilmiş uzun bir manivela kolu vasıtasıyla nakledilir. Fakat bu manivela, pistonun koluna doğrudan doğruya bağlı değildir. Makinist, ayağının altındaki basamağa kuvvetlice basınca pistonun koluyla bu çelik kol birbirinden ayrılır. Bu nedenle motor çalışmaya devam ederken araba durur. Otomobillere bugün ileriye doğru dört farklı ve geriye yürütmek için bir çeşit sürat verilebilir. Bunun için silindir içine giren benzin gazının miktarını gereğine göre artırmak ve azaltmak, ateşlemeyi hızlı veya yavaş yapmak gerekiyor. Bu işleri görmek, yani otomobilin süratini artırmak veya azaltmak için makinist, önünde duran iki manivela kolunu kullanır. Bu şekilde en son sistem otomobillerde motoru dakikada 200 ila 1200 defa devir edecek şekilde düzenlemek mümkün olmuştur.

Otomobillerin diğer nakliye vasıtalarına göre mükemmel bir süratle hareket etmeleri ve ağırlıklarının fazlalığı sebebiyle durdurulması zor olacağından arabayı durdurmak için gayet kuvvetli bir tutma mengenesine gerek vardır. Otomobili kullanan kişi, bir tehlike ortaya çıktığı zaman arabasını gayet kısa bir mesafe kalmış iken bile derhal doldurabilmelidir. Otomobil mucitleri, bu meseleyi de düşünmüşler. Bugünkü otomobillerin istenilen anda istenilen noktada hemen, ani olarak durdurulabilmesi mümkündür.

Bir otomobilin süratle gittiğini gören bir kimse bunu, gemi azıya almış bir ata benzetip durdurmanın mümkün olamayacağını zanneder. Fakat motor, makinistin arzusuna bir arabanın atlarından daha itaatkârdır. Hızlı giden bir otomobil, dediğimiz gibi birden bire duruverir. Her otomobilin iki mengenesi vardır. Biri arka dingil üzerine, diğeri motorun hareketini bu dingile nakl etmeye mahsus olan çelik kolun üzerine etki eder. Mengenelerden biri çevrildiği zaman dingilin üzerinde bulunan bir tekerleğin etrafına derhal bir çelik şerit sarılır. Çeliğin çeliğe teması, süratin o anda azalmasını





Migros gezici dükkan replikası (Rahmi M. Koç Müzesi)

sağlar. Diğer taraftan makinist ayağının altındaki basamağa basarak motor ile tekerlekler arasındaki irtibatı keser. Bu şekilde motor işlemeye devam ettiği halde tekerlekler dönmez. Bu nedenle otomobili durdurmak için motoru durdurmaya gerek yoktur. Otomobil durdurulduğu zaman çeliğin çeliğe temasından meydana gelen hararet o derece şiddetlidir ki bu harareti azaltmak için de ayrıca kondans düzeni yapmaya gerek görülmüştür. Araba sık sık durdurulduğu zaman, dingil üzerindeki çarkın kızıl derece hararete gelmemesi için üzerine yukarıdan sürekli soğuk su damlar.

Otomobiller, durma mengenelerinin mükemmelliği sayesinde birden bire durmak konusunda sıradan arabalara üstün oldukları gibi manevra yapmak konusunda da arabalardan daha çeviktirler. Çünkü otomobillerin ön tekerlekleri eski arabalarda olduğu gibi bir dingil üzerinde değildir. İkisinin de ayrı ayrı yatakları vardır.

Bu nedenle otomobil bir tarafa dönerken tekerleklerin birbirine eşit bulunmaları gerekmez. Aksine her tekerlek dönüş hareketini rahatça yapabilmesi için kaç derecelik açıya ihtiyaç varsa o kadar döner. Yani otomobil bir köşeden döneceği zaman tekerleklerin her birinin çapının yarısı farklı birer kavis çizerler. Arka tekerlekler de böyledir. Araba mesela sağa dönerken sağ tekerleğin sol tekerlekten daha küçük bir kavis çizmesi, yani daha yavaş dönmesi gereklidir. Bir otomobilin dönüşü tıpkı sağa istikamet değişikliği hareketi yapan bir bölük kolunun yürüyüşüne benzer. Bu hareket esnasında sağ taraf kılavuzu yerinde saydığı halde sol taraf kılavuzu koşmaya mecbur olur.

Otomobil makinesinin bütün ayrıntılarını bu yazımıza sığdıramadık. Fakat şu yazdıklarımızdan bu makineyi üretenlerin ne kadar ince düşünmüş oldukları ve otomobile insan zekâsının akılları hayrete düşürecek bir mahsulü diyenlere hak vermek gerektiği anlaşılmış olsa gerektir. Bunlar üretilirken arabanın ve yükünün toplam ağırlığı ile istenilen süratin derecesi de hesap edilmiştir. Yarış otomobilleri, bugün sekiz silindirli olarak üretilir. Bunlar seksen beygir kuvvetinde ve süratleri saatte 120 ile 150 kilometreye ulaşıyor. Sıradan otomobillerin azamî sürati, 40 ila 45 kilometredir. Fakat otomobillerin bu süratle hareketlerine Avrupa'nın hiç bir şehrinde müsaade edilmez. Şehir, kasaba, köy gibi meskûn mahallerde izin verilen sürat, 12 ile 15 kilometredir. Şehirlerin dışında otomobiller biraz daha süratle hareket edebilirlerse de bu süratin tehlikeyi zamanında görmeye engel olacak derecede artırılması da yasaktır".

İstanbul'un Otomobilli Yabancı Misafirleri

1907'ye gelindiğinde artık İstanbul sokaklarında her geçen gün daha fazla otomobil görülmeye başlandı. Bunlar yalnızca Osmanlı vatandaşlarının kullandığı otomobiller değildi. Bunun yanında, daha önceki yıllarda olduğu gibi, otomobille seyahat eden Avrupalılar da Osmanlı başkentinin otomobilli misafirleri oluyorlardı. Bu manada 1907'de otomobiliyle İstanbul'a gelen ilk yabancı gezginler, iki İspanyoldu.

Don Amaro Dö Varte ve Alexsandr Mak Kigey adlı iki İspanyol, Doğu Rumeli üzerinden İstanbul'a iki farklı otomobil ile gelmek için resmî müracaatta bulundular. Bu müracaata verilen cevap, her ne kadar İstanbul içinde otomobil ile seyahat etmek hâlâ yasak olsa da şehre kadar otomobil ile gelebilecekleri yönündeydi[137].

Kısa bir süre sonra, bu kez Rusya çar hanedanından Prens Aleksandr Oldenburg'un İstanbul'a otomobiliyle gelebilmesi için Paris'teki Rus elçisi resmî müracaatta bulundu. Oldenburg, maiyeti de olduğu halde otomobille Viyana, Romanya ve Bulgaristan üzerinden Osmanlı başkentine girmek istiyordu. İspanyollara verilen izinde; şehre kadar otomobille gelebilecekleri, şehir içinde ise otomobil kullanmanın yasak olduğu yönünde bir cevap verilmişti. Fakat Oldenberg ve maiyetine verilen izinde, yasakla ilgili bir ifade kullanılmadı. Tam aksine sınırdaki memurların gerekli kolaylığı göstermesi yönünde emirler verildi[138]. Fakat Prens, Osmanlı sınırına yaklaşınca şehir içinde nasıl seyahat edeceği meselesi gündeme geldi. Zira Oldenburg, Sirkeci'ye kadar trenle gelecekti. Peki, bundan sonra şehir içinde nasıl seyahat edecekti? Bu husus Osmanlı makamları tarafından da merak ediliyordu. Nitekim şehir içinde otomobille seyahat edilemeyeceğine dair kesin bir yasak mevcuttu. Rusya elçilik tercümanının Beyoğlu Mutasarrıflığı'na sunduğu bir dilekçe, konunun resmen gündeme gelmesini sağladı. Tercüman, dilekçede Rus prensin Sirkeci'den sonra şehir içinde Beyoğlu ve Büyükdere'de otomobili ile seyahat etmesi yönünde izin verilmesini talep ediyordu[139]. Tercümana verilen ilk cevapta *"Şehir içinde otomobil*

137 BOA, BEO, 3143-235684-1-1, 3 Ş 1325/11 Eylül 1907; BEO, 3143-235684-2-1; ZB, 22-65-1; ZB, 598-22-1.

138 BOA, İ. HUS, 158-19-1-1, 6 Ş 1325/14 Eylül 1907; DH. MKT, 1199-26-2-2; ZB, 46-50-1; BEO, 3145-235840-1-1; BEO, 3145-235840-2-1; BEO, 3145-235840-3-1.

139 BOA, ZB, 73-58-1, 19 Eylül 1323/2 Ekim 1907.

ile gezmek için henüz kimseye müsaade edilmediğinden prens, şehir dışında otomobil ile gezebilir ise de şehir içinde yani çarşı ve sokaklarda ve mahalle aralarında otomobil ile gezmesinin münasip olamayacağı" bildirildi[140]. Zaten Prens Oldenburg'un otomobili, daha İstanbul'a gelmeden problem olmaya başlamıştı. Zira prens, Edirne'den de otomobili ile geçmek istemiş ve sakıncalı olmasına rağmen buna mani olunmamıştı[141]. Nihayet Sirkeci'ye kadar trenle gelen prens, İstanbul'a ulaşmıştı. Kendisi şehre girmeden birkaç gün önce Rusya elçilik tercümanı, Oldenburg'un trenden indikten sonra otomobiliyle şehirde Beyoğlu ve Büyükdere'de seyahat etmesi için tekrar müracaatta bulundu. Söz konusu müracaatında, daha önce de Romanya prenslerinden birine böyle özel bir izin verildiğini belirtti. Tercümanın bu dilekçesi üzerine Osmanlı idaresi, Rus prensin Sirkeci'den Beyoğlu'na otomobili ile geçmesine engel olunmaması, fakat sokakların dar ve kalabalık olması nedeniyle Beyoğlu ve Büyükdere'de otomobil kullanmasına izin verilemeyeceği bildirildi[142].

Otomobili ile İstanbul'a gelip şehrin sokaklarında gezen bir diğer gezgin ise Fransa vatandaşı olan Mösyö Homol idi. Homol'un gelişi de oldukça problemli başladı. Zira Edirne'den çok hızlı geçtikleri için takip edilemedi ve İkinci Ordu Komutanlığı, Başkitabet'e şifre ile şu telgrafı çekti: *"İçinde üç kişi olduğu halde Doğu Rumeli'den gelen bir otomobilin Mustafapaşa Köprüsü yoluyla Edirne'ye ulaşıp doğruca Fransız Konsolosluğuna giderek oradan Amerika Oteli'ne geçtikleri ve bunlardan George ismindeki şahsın Edirne'nin Fransa Konsolosu, eşi ve koruması ile bu otomobile binerek hükümet dairesine gidip oradan da akşamüzeri dönmek üzere Ortaköy tarafına doğru gitmiş oldukları ve adı geçen seyyahların bu otomobil ile yarın İstanbul'a doğru hareket edecekleri haber alınmıştır"* [143].

İkinci Ordu Komutanlığı'ndan gelen telgraf üzerine hemen inceleme başlatıldı. Yapılan araştırma sonunda; otomobili ile geçen kişinin Fransa hukuk mezunlarından Mözyö Homol George olduğu, yanında iki arkadaşı

140 BOA, ZB, 390-117-1, 19 Eylül 1323/2 Ekim 1907.

141 BOA, BEO, 3161-237046-1-1, 19 Eylül 1323/2 Ekim 1907.

142 BOA, ZB, 73-63-1, 21 Eylül 1323/4 Ekim 1907; BEO, 3162-237084-2-1, 21 Eylül 1323/4 Ekim 1907; DH. MKT, 1199-26-3-2, 22 Eylül 1323/5 Ekim 1907; BEO, 3162-237084-3-1, 22 Eylül 1323/5 Ekim 1907; BEO, 3162-237084-1-1, 23 Eylül 1323/6 Ekim 1907; BEO, 3162-237084-4-1, 25 Eylül 1323/8 Ekim 1907.

143 BOA, Y. PRK. ASK, 250-97-1-1, 21 Eylül 1323/4 Ekim 1907.



İstanbul'da bir yabancı otomobiline binerken (İBB Atatürk Kitaplığı Albümü, Krt, nr. 9451)

olduğu halde 4 Ekim 1907'de otomobili ile İstanbul'a gittiği bilgilerine ulaşıldı[144]. Homol ile ilgili inceleme, İstanbul'a geldikten sonra da devam etti. Nitekim Beyolu Mutasarrıflığı'na gönderilen 6 Ekim 1907 tarihli bir yazıda; Homol'ün yanında iki arkadaşı olduğu halde Beyoğlu'na geçtiği ve burada Pera Palas Oteli'ne yerleştiği, bunların yakından takip edilmesi gerektiği bildirildi[145].

Homol, ilerleyen günlerde otomobili ile İstanbul'un muhtelif yerlerinde boy gösterdi. Hatta bu seyahatleri dönemin gazetelerinde haber yapıldı. Mesela Sabah Gazetesi'ndeki bir haber şöyleydi: "*Geçen Pazar günü Paris'ten otomobil ile şehrimize gelen Mösyö Homol, dün sabah İstanbul'da gezilip görülecek bazı yerleri gezdikten sonra buradan ayrılmıştır. Daha önce yazdığımız şekilde Mösyö Homol, bazı noktalar müstesna olmak üzere geldiği yolu takip ederek Paris'e dönecektir. Edirne'den geçtiği esnada Fransız konsolosuna misafir olacaktır. Mösyö Homol, öceki gün yanına dostlarından iki üç kişiyi alarak otomobil ile Büyükdere'ye kadar gezinti yapmış ve öğ-*

144 BOA, ZB, 610-20-1, 22 Eylül 1323/5 Ekim 1907.
145 BOA, ZB, 390-128-1, 23 Eylül 1323/6 Ekim 1907.

leden sonra döndüğünde Pera Palas Oteli önünde otomobilinde fotoğrafını çektirmiştir. Homol, buradan Edirne'ye on iki saatte gideceğini ümit ediyordu"[146].

Prens Oldenburg ve Homol haricinde de 1907'de İstanbul'a otomobiliyle gelen birçok yabancı oldu. Fakat bunların bir kısmı şehir içinde izinsiz dolaşmaktaydı. Mesela 4 Aralık 1907 tarihli Beyoğlu Mutasarrıflığı'na yazılan bir yazıda belirtildiğine göre; 3 Aralık'ta içinde bir erkek ve bir kadının bulunduğu bir otomobil, Karaköy'deki Osmanlı Bankası önünden geçerek Beyoğlu'na gitmişti. Yazıda, "*sokaklarda otomobil ile gezmek için henüz müsaade edilmediği gibi bunun mahzuru*" bulunduğu belirtilerek mutasarrıflıktan otomobilin kime ait olduğunun tespit edilmesi de isteniyordu[147].

OKUMA PARÇASI

Anadolu'yu Otomobille Gezme Teşebbüsü Hüsranla Bitti

"*Anadolu Demiryolu Kumpanyası İdare Meclisi üyelerinden olup en son Deutsche Bank direktörlüğüne tayin edilen Mösyö Helferih, yeni memuriyetine gitmeden önce Anadolu'da otomobil ile bir seyahate çıkmıştır. Helferih, önceki Pazar günü Bilecik'ten yola çıkıp Bursa'ya ulaşmıştır. Dün sabah da Bursa'dan hareketle İznik'e gitmeye karar vermişti. Mösyö Helferih, bir gün orada kalıp bu gün Akşehir'e gidecek ve yarın akşam şehrimize geri gelecektir*" (Sabah, nr. 6669, 21 Nisan 1908).

"*Anadolu taraflarında otomobille seyahate çıkmış ve geçen gün Yenişehir civarında otomobil makinesine ufak bir arıza meydana gelip tamirinden sonra yoluna devam etmiş olduğunu yazdığımız Mösyö Helferih, arabasının ikinci bir kazaya uğraması üzerine İznik'ten Mekece'ye normal araba ile gelmiştir. Otomobili de bir arabaya yüklenerek oraya getirilmiştir. Şu kazanın maddî hasarı önemsiz ise de otomobillere olan rağbetin, bir dereceye kadar, azalmasına sebep olacağı da inkâr edilemez*" (Sabah, nr. 6672, 24 Nisan 1908).

146 Sabah gazetesi, nr. 6476, 11 Ekim 1907.

147 BOA, ZB, 391-81-1, 21 Teşrin-i Sani 1323/4 Aralık 1907.

Yeni Yolların Yapımı ve Otomobille İlgili Yeni Düzenlemeler

1907'de otomobille ilgili yasağın, önce fiilen sonra da kanunen yavaş yavaş kalkmasıyla birlikte imparatorluğun birçok bölgesinde yeni yolların açılması ve var olanlarının ıslahı yönünde girişimlerde bulunuldu. Yeni yolların yapılması beraberinde şehirler arasında otomobil işletme imtiyazı elde etmek için müracaat edenlerin de sayılarının artmasına vesile oldu[148]. Bu manada 1908'in hemen başlarından itibaren özellikle Edirne ve civarında otomobil işletmek üzere Osmanlı vatandaşlarından Nesim Avidor, Peşterelizâde Süleyman ve Komisyoncu Petro Nikolaidi müracaat etti. Bu müracaata, şehir içlerinde olmamak şartıyla şehirler arasında otomobil işletme imtiyazı verilebileceği yönünde cevap verildi[149]. Tabi bu izin, beraberinde otomobille ilgili birçok yeni düzenlemeyi de zorunlu kıldı. Zira bu vasıtaların şehirler arasında kullanılmasına izin verildiği için bunların gümrüklerden geçişine de müsaade edilecekti ve bu da gümrük tarifesini gerektiriyordu. Birçok yabancının otomobiliyle Osmanlı topraklarından geçmek istemesi de bu gümrük düzenlemesini kaçınılmaz hale getirmişti.

Edirne Rüsûmat Nezareti'nin gümrüklerden geçen otomobillerden ne kadar gümrük vergisi alınması gerektiğine dair sorusu ile birlikte tartışma, resmî bir mahiyet kazandı. Bu sorunun Edirne'den gelmesinin sebebi ise buradan birçok Avrupalının otomobili ile Osmanlı topraklarına girmek istemesiydi. Sabah Gazetesinin konu ile ilgili haberine göre şu yönde bir düzenleme yapıldı: "*Geçişine izin verilenlerden olup da ileride getirilecek otomobillerin kesinlikle ithali halinde faturasına müracaat ederek, en son yayınlanan talimatın üçüncü maddesine uygun olarak, faturalarda yazılı yabancı paraları mecidiye on dokuz kuruş hesabıyla piyasa fiyatı üzerinden hesap edilerek tutarına; değeri, ambalaj, navl, sigorta ve diğer masraflarına karşılık yüzde on beş ve navl ve fatura fiyatında dahil ise yalnız yüzde on zam yapıldıktan sonra nizamına uygun olarak yüzde on indirim ile gümrük vergisinin alınmasına karar verilmiştir. Gelip gitmek üzere getirilenlerin, altı ayda ihraç etmek şartıyla en önemli bir kısmına kurşun asılarak yolcu beraberinde faturası olmadığı halde bir sonraki emre kadar asgari yirmi beş, azami kırk beş bin kuruş kadar bir kıymet*

148 Yanya, İşkodra, Preveze, Serandoz, Argiri, Leskovik, Berât, Avlonya ve Şengin'in yollarının otomobille ulaşıma uygun hale getirilmesi için bk. BOA, BEO, 3226-241890-1-1, 26 Kanunuevvel 1323/8 Ocak 1907.

149 Edirne Vilayeti ile ilgili müracaata dair yazışmalar için bk. BOA, DH. MKT, 1240-83-11-1; DH. MKT, 1240-83-5-2; DH. MKT, 1240-83-6-1; DH. MKT, 1240-83-7-1; DH. MKT, 1240-83-9-2; DH. MKT, 1240-83-12-1; DH. MKT, 1240-83-13-2; DH. MKT, 1240-83-16-2. Ayrıca bk. Tanin gazetesi, nr. 14, 14 Ağustos 1908.



Kadıköy/Kurbağalıdere Köprüsü (İBB Atatürk Kitaplığı Albümü)

takdiriyle ve dipozito şeklinde gümrük vergisi alınarak getirilenleri üretildiği fabrika ismiyle numarası olduğu halde ve bunlar yoksa eşkalini makbuz ilmühaberine yazılmasına karar verilmiştir. İhracı esnasında, bu tarif ve izahlara uygulayarak uygun olduğu takdirde numunelik eşya hakkındaki talimata uygun olarak altı ay içerisinde hangi gümrükten ihraç edilecekse orada yüzde bir transit resmi alıkonularak yüzde onunun iadesiyle durumu açıkça evrakına şerh ve işaret edilmesi ve bunların nakit olarak emanete gönderilmesi gerekeceği ve bu muamelenin yalnızca otomobillere tahsis edildiği Vergi Cemiyeti'nde düzenlenen mazbatada gösterilmiştir. Bütün vergi memurlarına bu durum bildirilmiştir"[150].

OKUMA PARÇASI

Otomobil Yolları Osmanlı Basınında

Osmanlı İmparatorluğu'nun muhtelif bölgelerinde otomobiller için yeni yolların yapılmaya başlandığı ve buna dair tartışmaların arttığı günlerde konu, Osmanlı basınında da ele alındı. Bu minvalde Sabah Gazetesinin 9 Mart 1908 tarihli nüshasında (nr. 6640) yer alan "Yollar ve Yol Kongresi"

150 Sabah gazetesi, nr. 6652, 4 Nisan 1908.

başlık yazıda şunlar kaleme alınmıştır: "*Yollar ve köprülerin önemi hakkında söz söylemek artık gereksiz hale gelmiştir. Yollar, trenler, nehirler bir memleketin en önemli unsurları kabul edilmektedir. İktisadî hayat, bunlarla var olabilir. Ziraatta mahsullerin bereketi, sanatta ürünlerin güzellik ve sağlamlığı, pazarda alınıp satılmasında üstünlük gösterse bile bunların kolay, ucuz ve hızlı nakline çare bulunmaz ve ticaretin temeli olan nakliye bir düzene kavuşmazsa iktisadî gelişmenin zorlaşacağı da inkâr edilemez bir hakikattir.*

Yollar, medeniyetin getirdiği değişime uğramıştır. Ticaret, sevkiyat ve nakliyatın önemini anlayarak öncelikle yol yapmaya teşebbüs eden medeni milletlerin koydukları usuller zamanın gereklerine göre değişmiştir. Romalıların ayrı taşları yan yana getirerek, Tedmür ve Baalbek gibi harabelerinde kalıntıları görülebilen büyük binaların tabanını kaldırım şeklinde ve zemin üzerinde olmak üzere inşa etmiş oldukları yolların kalıntıları da bugün görülmekte ve memleketimizin birçok taraflarında rastlanmaktadır. Ortaçağ bir dereceye kadar Romalıların usulünü muhafaza etmekle beraber kaldırım taşlarını bazen daha küçük bir ölçüde tercih etmişti. Şehirler içinde yollar ve kaldırımlar için birçok usul denenmiş, fakat bir şehirden diğer şehre, bir memleketten diğer memlekete Romalıların yaptıkları kaldırımlar ve yollar asırlarca kalmıştır.

Yoldan maksat, buradan nakliye vasıtalarının kolay ve hızlı bir şekilde geçmelerini sağlamaktır. Yol inşası, bu amaca yöneliktir. Bu nedenle yolların şeklini, biçimini, yapılış tarzını belirleyecek olan nakliye vasıtalarının şeklidir. Bir kere Romalıların yaptıkları ağır arabalar ve bunların tekerlekleri dikkatle incelenirse bu arabaları süratle sevk edebilmek için Romalıların yapmış oldukları yollar ve kaldırımlar şeklinde yollar ve köprülere ihtiyaç duyulduğu anlaşılır.

Nakliye vasıtalarında meydana gelen gelişmeler ile tekerlekleri yollara şiddetli bir etki yapmayacak şekilde dingilli ve hafif arabalar üretilmeye başlandıkça yolların inşa tarzı da bu yeni nakliye vasıtalarına göre değişmiştir. Mevcut vasıtalara göre yollar yapılır. Yollar ve nakliye vasıtaları, şekil olarak birbirinin tamamlayıcısıdır.

Kullanılan vasıtalara göre elverişli ve günden güne uyulması ihtiyacı hissedilen tasarruf ve iktisat bakımından da uygun görülen Mak Adam usulünde yollar, şehirler ve kasabalar arasında ve her yerde yaygınlaştı. Şehirler içindeki vasıtalar ve ihtiyaçlar şehirler ve kasabalar arasındaki nakliyattan farklı olduğu ve Mak Adam usulünde yollar şehirlerde geliş gidişlerin çokluğu sebebi ile pek çabuk aşındığı ve çok toz yaptığı için bunun yerine parke taşlarından, asfalttan, çimentodan ve odundan kaldırımlar inşa edilmeye başlandı. Yerine göre bunların fayda ve zararları gösterildi. Bir şehrin mamuriyetine ve ihtiyacına göre çeşitli şekillerde kaldırımlar

yapılabilir. Şehir içindeki yollar belediyelere ait olduğundan; büyük, imar edilmiş ve serveti fazla olan beldelerde belediyelerin gelirleri de büyük bir miktara ulaştığından belediyeler, şehir içindeki yolların düzenlenmesini ve mükemmel hale getirilmesini sağlayacak vasıtaları hazırlayabilir. Hatta gerekirse belediye adına bir borçlanma akdederek bununla şehrin bütün sokak ve caddelerini kısa bir zaman içinde düzenli bir şekilde inşa ettirip bu borcu yavaş yavaş ödeyebilir.

Ticarette büyük önemi olan ve memleketin her tarafına kol salan yollara gelince; şimdiye kadar bunların inşasında geçerli olan yöntem, toprak kısmın düzenlenmesinden sonra hendek açarak buraya yirmi beş otuz santimetre bir tabaka oluşturmak üzere kırma taş sermekten, silindir geçirmekten, üzerine pek küçük taş kırıntıları ile kum sermekten, bir taraftan sulayarak ve diğer yandan defalarca silindir çekerek bu taşları ve kumları dayanıklı bir kütle haline getirmekten ibaret olan Mak Adam usulüdür. Bu usuldeki şoselerin etrafına suların akması için hendekler bırakılır, sürekli tamirine de dikkat edilir. Bunların masrafı, metre kare üzerine hesap edildiğinden geliş gidişleri ve nakliyatı fazla olan yerlerde yollar iki tarafındaki banketlere bakılmaksızın yedi metre genişliğinde yapıldığı gibi nakliyatı az bulunan yerlerde de bu genişlik, tasarruf için, dört buçuk metre kadar indirilir. Fakat yolların bu inşa tarzı, genişliğinin belirlenmesi nakliye vasıtalarına göredir. Fakat şimdi nakliye vasıtalarında büyük bir gelişme olmuş, bunların şekli değişmiş ve ortaya otomobiller çıkmıştır.

Otomobiller memleketimizin nakliye işleri ve iktisadî gelişmesi için ne kadar faydalı olabileceğini bir kaç ay önce yayınladığımız bir iki yazıda göstermiştik. O zaman henüz otomobillerin ulaştığı gelişmenin derecesi hakkında inceleme yapmamış ve bir fikir edinmemiş olan dostlarımızdan bazıları, otomobilleri henüz işin başında farz ederek o yolda cevap vermiş, hatta itiraz etmiş oldukları halde aradan birkaç ay geçince otomobillerin memleketimizde kullanılmasından elde edilecek faydaları fark ettikleri için otomobillerin faydalarını ifade etmeye ve özellikle nakliyede kullanılan kamyon otomobillerin ve tren ronarların memleketimizde de kullanılması yolundaki teşebbüsleri takdir etmeye başlamışlardır.

Bu yazıda otomobillerden ve ihtiyaca göre değişik çeşitlerinden bahsetmek ve birçok fabrikaların hatta şehrimizde büyük bir otomobil fabrikası kurulmasını bile tasavvur etmiş olduklarını ifade ve izah etmek amacında değiliz.

Ancak şunu söylemek istiyoruz ki; eskiden beri yolların inşa tarzı, nakliye vasıtalarına bağlı olduğundan ve bunun da gelişmenin kaidelerine uygun bulunmasından dolayı otomobillere göre yolların az çok değişmesi, düzenlenmesi ve otomobillerin ve aynı zamanda sıradan arabaların kullanılmasına müsait bir şekilde inşasının belirlenmesine ihtiyaç hissedilmektedir.



1920'lerde yollar (Library Of Congress https://www.loc.gov/item/2006688649/)

Anadolu'da yakın zamanlara kadar kullanılmakta olan kağnı arabalarının yasaklanması, bu ağır nakliye vasıtasının hayvanlar üzerindeki yükü bir tarafa, yolları tahrip etmesinden ve bütün Avrupa'da kabul edilen ve memleketimizde de uygulanan yol inşa tarzının kağnı arabalarına müsait olmamasından ileri gelmiştir. İşte bunun gibi her yerde mevcut yollar, otomobiller için uygun olmamaya başlamıştır. Yolların tasarruf için pek geniş olmaması uygun görülegelmiş olup hiç olmazsa bu kuralın değiştirilmesine ve bundan böyle otomobillerin de işleyeceği düşünülerek yolların enli yapılmasına, mevcutlarının da imkân ölçüsünde genişletilmesine ihtiyaç vardır. Avrupa mühendisleri, bu noktaları göz önüne alarak bu sene içinde yolların inşa tarzı hakkında müzakere ve incelemeler için Paris'te bir kongre toplanmasına karar vermişlerdir. Bu kongrenin şu sırada düzenlenmesi çok faydalı olabilir. Kararları da dikkatle incelenmeye layıktır".

İstanbul'da Otomobillerin İlk Trafik Kazaları

Gümrüklerdeki düzenlemeden sonra, İstanbul'da otomobil sayısında gözle görülür bir artış yaşandı. Bu durum, beraberinde otomobillerin sebep oldukları trafik kazalarının da artmasına neden oldu. Bu manada özellikle Şişli, Kağıthane ve Üsküdar'dan ardı ardına şikayetler gelmeye başladı. Artan şikayetler üzerine sadaretten Dahiliye Nezareti'ne, Dahiliye Nezareti'nden de Rüsûmat, Şehremaneti ve Zabtiye Nezareti'ne bir yazı gönderilerek kazaların önünü almak için gerekli tedbirleri almaları istendi[151].

Dahiliye Nezareti'nden gelen yazıya cevap olmak üzere Rüsûmat Emaneti'nden gönderilen bir yazıda da meselenin farklı yönlerine dikkat çekilmekte ve bazı önemli tavsiyelerde bulunulmaktaydı. Bu minvalde özellikle gümrüklerin dikkatli olması gerektiği, zira gümrüklerden benzinli velospid ve gazlı otomobillerin ancak şehir dışında, nüfusun yoğun olmadığı bölgelerde kullanılmak şartıyla ülkeye girişine izin vermesinin lazım geldiği, girişine izin verilen bu tür vasıtaların da kimlere ait olduklarının ve sahiplerinin nerede oturduklarının kendilerine bildirilmesinin faydalı olacağı ifade ediliyordu[152].

151 BOA, DH. MKT, 1240-83-15-2, 11 Nisan 1324/24 Nisan 1908; DH. MKT, 1240-83-14-1, 27 Nisan 1324/10 Mayıs 1908; BEO, 3310-248199-1-1, 27 Nisan 1324/10 Mayıs 1908. Ayrıca bk. Sabah gazetesi, nr. 6714, 5 Haziran 1908.

152 BOA, ZB, 371-42-1, 4 Mayıs 1324/17 Mayıs 1908; DH. MKT, 1240-83-8-1, 7 Mayıs 1324/20 Mayıs 1908; ZB, 371-44-1, 13



Kaza yapmış bir otomobil (Library Of Congress- Digital ID: thc 5a47196 // hdl.loc.gov/loc.pnp/thc.5a47196)

Rüsûmat Emaneti'nin yukarıda kaydettiğimiz tavsiyeleri, kabul görerek hemen hayata geçirildi. Bu manada da özellikle Zabtiye Nezareti ve Galata Gümrüğü sorumluluk sahibiydi. Galata Gümrüğü, sorumluluğunun gereği olarak Mayıs 1908'den itibaren İstanbul'a getirilen otomobillerin ve benzinli velospid ile motosikletlere dair istenen bilgileri ilgili makamlara vermeye başladı. Bu minvalde ilk verilen bilgi şöyle idi. *"Mâliye Nezareti Tahsilat İdaresi memurlarından Çukurçeşme'de oturan Muvaffak ve Cağaloğlu'nda on dokuz numaralı evde ikamet eden Kamil beyler adına benzin ile çalışan iki adet motosiklet ve Kadıköyü'nde Acıbadem'de Cemal Efendi'nin köşkünde oturan Esad Paşazâde Celal Bey adına bir adet benzin ile çalışan motosiklet ve Meyve-i Huşk Hanı'nda otuz numaralı odada ikamet eden İtalya Devleti vatandaşlarından Mösyö Kazan adına on iki adet motosiklet ile bir adet otomobil gelmiştir"*[153].

Mayıs 1324/26 Mayıs 1908.

153 BOA, DH. MKT, 1240-83-18-1, Mayıs 1324/Mayıs-Haziran 1908. Ayrıca bk. DH. MKT, 1240-83-20-2, 9 Temmuz 1324/22 Temmuz 1908.



Posta arabası (İstanbul PTT Müzesi)

Bu veriler sayesinde İstanbul'da kimlerin otomobil sahibi oldukları ve bunların ikamet bilgilerine dair çok önemli verilere ulaşmak mümkündür. Yine bu ilk düzenlemelerden, gazla çalışan otomobil ile benzinli velospidlerin ancak şehir dışında kullanılmasına müsaade edildiği, Adalar'da ise kesinlikle kullanılmasına izin verilmediği anlaşılmaktadır[154]. Adalar'da otomobilin kesin olarak yasaklanması, İspanya Ticaret Komisyonu azasından Armandokos'un Büyükada'ya izin almadan bir otomobil getirmesiyle kesinlik kazandı. Dahası Adalar'a dair bu yasak, İstanbul'daki elçiliklere özellikle bildirildi[155].

Otomobil sahipleri ile ilgili böyle bir istatistik hazırlanmasında dönemin Osmanlı basınında yer alan bazı haberlerin de etkisi olmalıdır. Bu açıdan İkdam Gazetesi'nde yer verilen "Almanya'da Otomobil" başlıklı yazıda böyle bir istatistik hazırlamanın kazaları engellemede ne gibi faydaları olduğu şu şekilde haberleştiriliyordu: "*Berlin şehri istatistik idaresi 1907 senesi zarfında Almanya'da kullanılan*

154 BOA, DH. MKT, 1240-83-20-2, 9 Temmuz 1324/22 Temmuz 1908.

155 BOA, BEO, 3341-250512-4-1, 22 Mayıs 1324/4 Haziran 1908; BEO, 3341-250512-6-1, 22 Mayıs 1324/4 Haziran 1908; BEO, 3341-250512-1-1; BEO, 3341-250512-3-1, 4 Haziran 1324/17 Haziran 1908; BEO, 3341-250512-1-1, 9 Haziran 1324/22 Haziran 1908.



Tatar ile posta nakli (İstanbul PTT Müzesi)

otomobiller hakkında gayet mükemmel bir istatistik yayınlamıştır. Bu istatistiğe göre; Almanya'da 6.686 otomobil mevcut olup bunların 2.152'si Alsas Lorend'e, 1.687'si Prusya'da, 99'u Bavyera'da, 319'u Bad'da, 360'ı Saksonya'da bulunmaktadır. Bu otomobillerin büyük bir kısmı Fransız otomobilleridir. İkinci sırada Avusturya, üçüncü ise Belçika otomobilleri gelmektedir. Gerçekten bu otomobillerin 2.234'ü Fransız, 1.000'i Avusturya ve 487'si Belçika otomobilidir. Bir sene içerisinde Almanya'da meydana gelen otomobil kazalarına gelince, tam 2.419'u bulmuştur. Bununla beraber en az kaza meydana gelen yer Alsas Loren'dir. Burada bir senede yalnız 43 kaza gerçekleşmiştir"[156].

Yeni Bir Deneme: Otomobilin Posta Naklinde Kullanılmak İstenmesi

Otomobiller, bir taraftan sebep oldukları kazalarla gündeme gelirken diğer taraftan da ulaşımda sağladıkları kolaylıkla da giderek daha fazla ihtiyaç duyulan vasıtalar haline geldiler. Bu manada iki alanda özellikle otomobil kullanılması yönünde yoğun bir talep oluştu. Bu taleplerden ilki postaların nakli hususunda idi.

156 Tanin gazetesi, nr. 4981, 9 Nisan 1908.

Posta naklinde otomobillerin kullanılmasıyla ilgili olarak Posta ve Telgraf Nezareti tarafından özel bir heyet oluşturuldu. Heyet, kısa sürede konu ile ilgili bir rapor ve harita hazırladı. Postaların otomobil ile nakli için pilot bölge olarak da Ereğli ile Halep arası seçildi. Konu ile ilgili resmî bir yazıda otomobile duyulan ihtiyaç şöyle ifade ediliyordu: "*Osmanlı İmparatorluğu'nun henüz demiryolu inşa edilmeyen bölgelerinde posta hizmetlerinin hızlı bir şekilde gerçekleştirilebilmesi için hızlı nakliye vasıtalarından istifade*" etmek[157].

Posta ve Telgraf Nezareti'nin raporuna ve teklifine mukabil Dahiliye Mektûbî Kalemi, konuyla ilgili tereddütlere sahipti. Öncelikle Ereğli-Halep arasında otomobil için yollar açılmasının masraflı bir iş olacağını iddia ediyordu. Ayrıca otomobil hattının tren hattı ile büyük oranda aynı olacağı görüldüğünden buna tren işletmesinin sıcak bakmayacağı endişesini de taşıyordu[158].

Dahiliye Mektûbî Kalemi'nin endişelerine Posta ve Telgraf Nezareti'nden kaleme alınan başka bir yazı ile cevap verilmeye çalışıldı. Söz konusu yazıda; tren hattının otomobil hattı ile kesiştiği bölgelerin bulunduğunun doğru olduğu kabul edilmekte, fakat tren hattı henüz bitmediğinden otomobil hattının daha önce bitirileceği ve böylece bu bölgelerle İstanbul'un irtibatının daha önceden tesis edileceği ileri sürülmekteydi. Ayrıca tren hattı bitirildiğinde otomobillerin Samsun-Sivas veya Halep-Diyarbekir hattına kaydırılabileceği ifade edilmekteydi[159].

İkdam Gazetesi'nde yer verilen 14 Nisan 1907 tarihli ve "Memâlik-i Osmanîde Otomobiller" başlıklı habere göre postaların otomobil ile nakledilmesi ve Yalova kaplıcalarına otomobil ile ulaşım hususlarındaki son durum şöyleydi: *"Lokomosyon Otomobil isimli risalede görülmüştür: Gerek yolcuların, gerek mallar ve ticarî eşyaların otomobil ile nakli meselesi Osmanlı topraklarında özel bir önem kazanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu, son derece geniş olup bugün sınırlı olan tren hatları bu geniş coğrafyanın bütün nakliye ihtiyacına yeterli gelmediğinden bazı şehirler ve kasabalar arasında hızlı araçlar ile nakliye gerçekleştirmek için otomobil ile yolcu ve*

157 BOA, DH. MKT, 1234-62-1-1, 8 Şubat 1908.

158 BOA, DH. MKT, 1234-62-2-2, 7 Şubat 1324/20 Şubat 1908. Ayrıca bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 15.

159 BOA, DH. MKT, 1234-62-3-2, 20 Mart 1324/2 Nisan 1908. Konu ile ilgili ayrıca bk. "Posta Otomobilleri", İkdam gazetesi, nr. 4981, 9 Nisan 1908.

eşya nakledilecektir. Örneğin El-Cezire'ye doğru postaların nakli, motorlu arabalar ile gerçekleşecektir. Bağdat ile Basra arasında bir otomobil postası kurulması düşünülmüş ve rivayete göre otomobillerin gelecek yaz mevsiminde kullanılmaya başlanmasına karar verilmiştir. Bunun yanında Yalova kaplıcalarıyla Yalova iskelesi arasında da otomobil işletilerek banyo için buraya gidenlere kolaylık olacaktır. Bu hat üzerinde işleyecek otomobillerin malzemesini tedarik için fabrikalara siparişler bile verilmiştir. Ismarlanan arabalar büyük ve gayet sağlamdır".

Raporlar hazırlanmasına ve konu Osmanlı basınında da ele alınmasına rağmen, II. Abdülhamid'in iktidarında postaların otomobille nakledilmesi projesi hayata geçirilemedi. Zira projenin malî kaynağı olması düşünülen Hazine-i Hâssa'nın malvarlığına II. Meşruiyet'in ilanından sonra el konuldu[160]. Konu 1909'da yeniden ele alındı. Buna göre, gerek İstanbul'da ve gerekse taşrada diğer şehirler arasında otomobil işletmek üzere imtiyaz talebinde bulunanlarla imzalanacak mukavelenamelere, Posta ve Telgraf Umûm Müdürlüğü'nün menfaatini korumak adına, posta paketlerinin de nakledileceği şartının ilave edilmesi kararlaştırıldı[161].

İstanbul'da Otomobil Fabrikalarının Temsilcilikleri Açılıyor

1908 yılına kadar Osmanlı başkentinde bir otomobil fabrikasının acentesi açılmadı. Bunda talebin yeterli olmaması ve otomobil ile ilgili yasak etkili oldu. 1908'de yasağın, şehir içleri hariç, kalkması ve talebin İstanbul ve imparatorluğun diğer bölgelerinde artması, otomobil firmalarının acenteler açmasını hızlandırdı[162].

İstanbul'da acenteler açan veya temsilci bulundurulanlar yalnızca otomobil fabrikaları değildi. Bunun yanında velospid ve motosiklet fabrikaları da Osmanlı başkentinde temsilci bulundurmaya başladılar. Otomobil ile velospid ve motosiklet fabrikalarının acentelerinin artması, beraberinde bunların Osmanlı gazetelerine ardı ardına reklamlar vermelerine de neden oldu. Bu manada

160 Hassa Hazinesi'ne ait olup devlet hazinesine devredilen gelirlerin bir listesi için bk. BOA, İ. DUİT, 2-10-2-1; İ. DUİT, 2-10-4-1, 13 Teşrin-i sani 1324/26 Kasım 1908; İ. DUİT, 2-10-5-1. Ayrıca bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 15.

161 Tanin gazetesi, nr. 446, 29 Kasım 1909.

162 Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 29.



İtfaiye arabaları (Atatürk Kitaplığı Albümü, nr.244-4)

1908'e ait ilk velospid ve motosiklet reklamlardan biri şöyle idi: *"Sueddeutsche isimli Alman Otomobil Fabrikası; Osmanlı Ülkesinin geneli için acentesi: J. Belarlanis, İstanbul'da Sirkeci'de İhsan Bey Hanı'nda numara 29-32. Bu otomobil arabaları fabrika üretimindeki sağlamlık, zarafet ve kullanışındaki kolaylık ile Almanya'nın en meşhur fabrikası sayılmaktadır. Başlıca üretimi her çeşit otomobil kupaları ile omnibüsler, nakliye ve itfaiye arabalarıdır. Bu otomobillerin motorları benzin ile olduğu gibi petrol ile de mükemmel bir şekilde çalışır. Bu durumda benzin fiyatının pahalılığı dikkate alınacak olursa petrol ile çalıştırılmasının ne derece tasarruflu olacağı ortaya çıkmış olur. Motorların diğer kısımları da o derece sağlamdır ki dış tesirlerden hiçbir şey onun çalışmasını engelleyemez. Bu motorların başka özellikleri de vardır ki, ihtiyaç halinde bir yerden diğer bir yere nakledilebilir. Kurulması kolay, sistemi sade ve çalışması da gürültüsüzdür"*[163].

İstanbul'da otomobil fabrikalarından ilk olarak Fransız Societe Lorraine (Société Lorraine des Anciens Etablissments de Dietrich and Cie) temsilcilik açtı. Bunun Osmanlı başkentindeki temsilciliğini Galata'da İnayet Hanı'nda ikamet eden Edvard Samuelyan yaptı[164]. Hemen ardından da Alman Sueddeutseche Automobilfabrik, İstanbul'da bir acenta açarak 1908'in ilk aylarından itibaren Osmanlı gazetelerinde ilanlar vermeye başladı[165].

163 Sabah gazetesi, nr. 6618, 1 Mart 1908. Aynı reklam için bk. Sabah gazetesi, nr. 6626, 9 Mart 1908; nr. 6653, 5 Nisan 1908; nr. 6715, 5 Haziran 1908. 17 Nisan 1908 tarihli (nr. 4989) İkdam gazetesinde de aynı ilan, dili biraz sadeleştirilerek yayınlanmıştır.

164 Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 29-30.

165 İkdam, nr. 4966, 25 Mart 1908. Ayrıca bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 30.

Acentelerin sayısı, II. Meşrutiyet'in ilanından sonra daha hızlı bir şekilde artı. Zira artık otomobille ilgili yasaklar kalkmış ve bu yeni vasıta devletin farklı müesseselerinde kullanılmaya başlamıştı. İlk açılan bayiler bünyesinde farklı fabrikaların ürünlerini bulunduruyordu.

OKUMA PARÇASI

Memleketimizde İlk Otomobil Acenteleri

Otomobilin memleketimizde çok güzel bir inkişaf sahası bulduğunu gören tüccarlar arasında, ticaret maksadıyla otomobil getirtmek üzere bir cereyan başlamıştı. Otomobillerin memleketimizde pek büyük bir rağbete mazhar olacağına kani olanlar arasından Avidor adında bir Musevî, ilk defa Karaköy'de Osmanlı Bankası karşısında Ford Acentesi ismiyle meydana çıktı. Kısa sürede Dahiliye Nezareti, Polis Müdüriyeti, Amerika Sefareti ve Selanik Bankası'na birer Ford otomobili satmayı da başardı.

Satılan otomobiller kullanıldıkça hükümet, daireler ve diğer müesseseler, müteahhitler ve servet sahipleri kendilerine göre gösteriş, zevk, sürat ve ticaret nedeniyle alakadar olmaya başladıkları için bazı kimselerin acentelik almak konusundaki cesaretleri arttı. Bu şekilde Şipikel mağazası sahibinin oğlu, Tepebaşı'nda son zamanlara kadar reji idaresinin şubesi olan mağazalardan bir tanesinde Panharlu Vasor otomobillerinin acenteliğini kurarak ilk arabasını Yusuf İzzeddin Efendi'ye sattı.



Benz marka otomobil reklamı (Tasfir-i Efkâr, nr.3062, 7 Temmuz 1920)



White, ABD 1917 (Rahmi M. Koç Müzesi)

Bunun ardından, otomobillerin eşya nakliyatında kullanılmasını daha faydalı gören bazı iş sahiplerinin de alakasından istifade ederek Şipikel'in oğlunun açtığı mağazanın diğer kısmında Flayn kardeşler tarafından Benz otomobillerinin acenteliği alınarak ilk dört otomobil o vakitler İstanbul'un posta nakliyatı müteahhidi olan Hacı Ahmed Ağa'ya satıldı.

1912-1913 senelerinde İstanbul henüz atlı tramvayların kahrını çekmekteydi. Bu arada "Otobüs Osmanlı Anonim Şirketi" ismiyle bir Türk-İngiliz şirketi kuruldu. Söz konusu şirket, İstanbul'a İngiliz Daimler markalı bir kaç otobüs getirtti ve faaliyete girişti. Bu şirketin garajı da Şişli Süvari Karakolu'nun arkasına tesadüf eden bina idi. Kısa bir süre çalışan bu şirket, daha sonra her nedense iflas etti.

Kısaca zikrettiğimiz şekilde acentelerin artması fabrikaları da alakadar etmeye başlamıştı. Bu sebeble Mösyö Tokani adında bir İtalyan, Fiyat fabrikasının teşkilatını yapmak üzere İstanbul'a geldi ve Sirakyan isimli bir Ermeni ile müştereken bir taraftan şimdi Alkazar Sineması olan yeri garaj yaptılar, diğer yandan da şimdiki Fiyat garajının inşasına başladılar.

Bu isimler İstanbul'da Fiyat ve İzota Freski markalı otomobillerin satışıyla meşgul olmak gayesindeydiler. Nitekim fabrikalarına ısmarladıkları 24 araba İstanbul Gümrüğü'ne gelmiş olup ihraç muamelesinin tamamlanması için bekliyordu"[166].

Zırhlı Otomobiller

1908 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nda otomobiller konusunda bir diğer önemli gelişme, İstanbul'daki Fransa elçilik tercümanı vasıtasıyla sipariş verilen zırhlı otomobillerdi. Aslında Fransa, zırhlı mitralyözleri denemeye 1906 yılının hemen başlarında başlamıştı. Bu minvalde Osmanlı basını da bu denemelere dair okuyucularını bilgilendiriyordu[167].

Fransa 1906 yılındaki denemelerde önemli bir başarı elde ederek zırhlı otomobilleri kısa sürede ticarî bir meta haline getirdi. Osmanlı İmparatorluğu da bu yeni vasıtadan faydalanmak istedi. Bu amaçla Paris'teki Hotchkiss Fabrikası'ndan dördü mitralyözlü, biri ise mitralyözsüz olmak üzere toplamda beş adet zırhlı otomobil sipariş verildi. 26 Nisan 1908'de sipariş ile ilgili bir mukavelename imzalandı[168]. Konu basında, "*Fransa Sefareti vasıtasıyla dördü mitralyözlü, diğeri mitralyözsüz beş zırhlı otomobil sipariş edilmiş ve ikisi de Sküdari (Üsküdar) vapuruna yüklenerek gönderilmiştir. Yalnız şimdi bu otomobillerin çalışabilmesi için yol bulmak lazımdır*" şeklinde haber yapıldı[169].

Zırhlı otomobillerin iki tanesi, Mesajeri Kumpanyası'nın Üsküdar adlı vapuruyla Ağustos 1908'de yola çıkmıştı[170]. 3 Ağustos 1908 tarihli bir belgeye göre; diğer üçünün, bir hafta sonra sevk edileceği bilgisi verilmekteydi[171]. Nihayet ilk olarak Ağustos'ta gönderilen iki otomobil, Kasım ayı başlarında İstanbul'a

166 Milliyet gazetesi, nr. 267, 10 Kasım 1926.

167 Bir misal için bk. "Harb Otomobilleri", Servet-i Fünûn, nr. 766, 23 Şubat 1321/8 Mart 1906, s. 343-344.

168 BOA, BEO, 3427-256985-3-1, 21 Ağustos 1324/3 Eylül 1908. Konu ile daha ayrıntılı bilgi için bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 78.

169 Tanin gazetesi, nr. 31, 31 Ağustos 1908.

170 BOA, BEO, 3427-256985-2-1, 12 Teşrinievvel 1324/25 Ekim 1908.

171 BOA, BEO, 3427-256985-3-1, 21 Ağustos 1324/3 Eylül 1908.



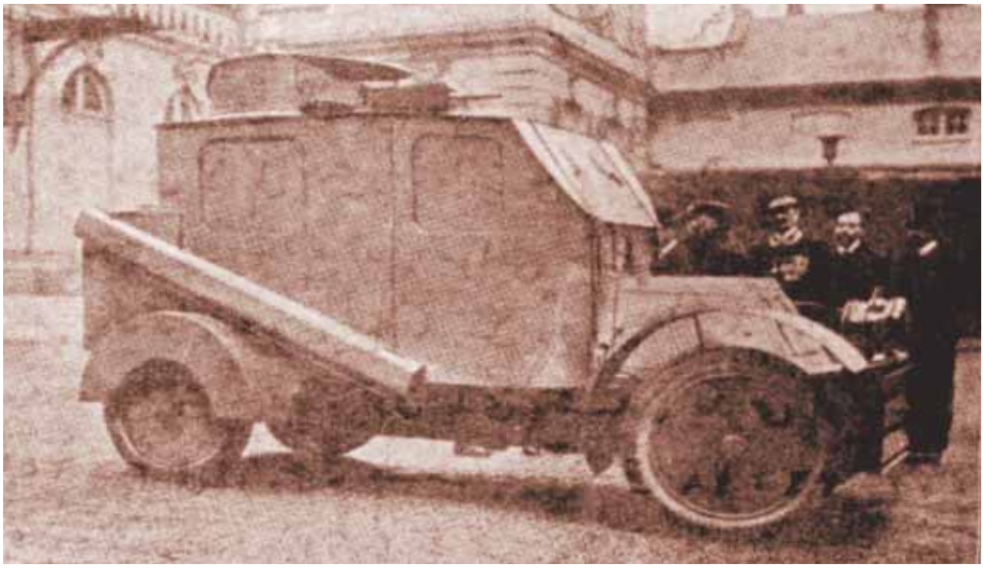
Zırhlı otomobil (Resimli Kitap, nr.8 Mayıs 1909, S.599)

ulaştı[172]. Fabrikanın otomobilin nasıl kullanılacağını öğretmek üzere gönderdiği iki mühendis konusunda bazı problemler de çözüme kavuşturulduktan sonra diğer üç zırhlı otomobil de geldi. Yeni otomobillerle ilk denemeler, 16 Ocak 1909'da[173] yapıldı. Otomobiller Tophane Talimhanesi'nden hareket etti. Rıhtım yoluyla Bâbıâli Caddesi üzerinden Divan Yolu'ndan geçirilerek Harbiye Nezareti'ne varıldı. Burada Harbiye Nazırı ve Hâssa Kumandanı huzurunda bazı başarılı manevralar yapıldı. Otomobiller bu gösterinin ardından yine geldikleri yol üzerinden geri götürüldüler. İstanbulluların ilk defa gördükleri bu zırhlı otomobillerin teknik özellikleri ve yaptıkları gösteriler Efkâr-ı Askeriye Gazetesinin 15 Ekim 1908 tarihli sayısında ayrıntılı bir şekilde anlatılmaktadır.

Zırhlı otomobillerin ilk denemesi, basında da yer buldu. Bu minvalde İkdam Gazetesi, bu gelişmeyi şöyle haber yaptı: "*Ordularda kullanılmak üzere getirtilen zırhlı otomobillerin denemeleri dün Tophane Meydanı'nda yapılmıştır. Bu otomobillerin ortasında bir kule ve bu kulenin ortasında da ufak çapta bir mitralyöz bulunmak-*

172 Mustafa Yeni, otomobillerin tamamının Ekim ayı başlarında İstanbul'a ulaştığını ve 10 Ekim 1908'de de ilk denemenin yapıldığını yazar (*Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922),* s. 78-79). Buna mukabil arşiv kaynakları bu bilgiyi doğrulamaz. Zira 7 Kasım 1908 tarihli bir belgede (BEO, 3427-256985-1-1) iki otomobilin geldiği yazar. 11 Aralık 1908 tarihli başka bir belgede ise beş otomobilin de geldiği kayıtlıdır (BEO, 3430-257239-2-1).

173 İkdam gazetesi, nr. 5260, 17 Ocak 1909.



Zırhlı otomobil (Servet-i Fünun, nr.776, 8 Mart 1906, s.344)

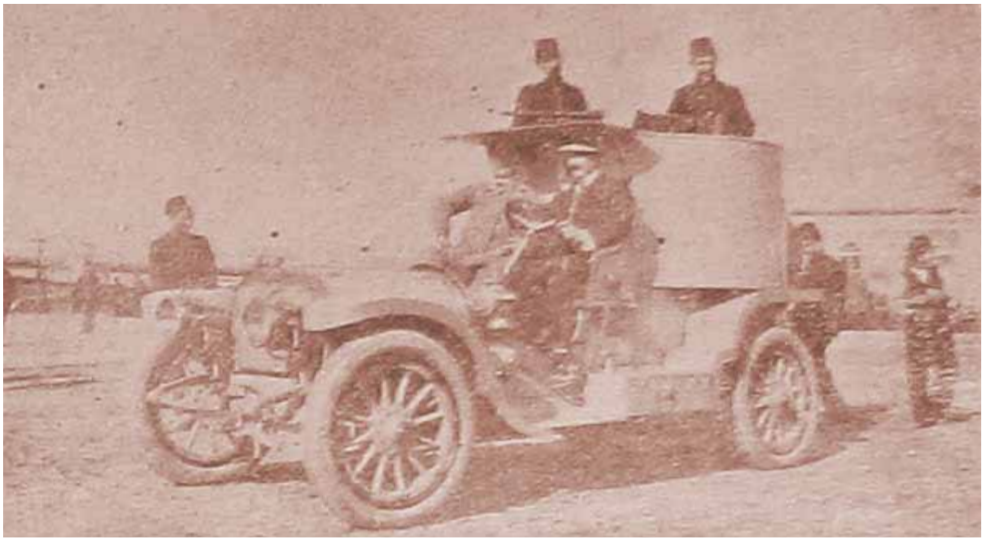
tadır. Otomobiller yakında İkinci ve Üçüncü Ordu'ya gönderilecektir" (nr. 5260, 17 Ocak 1909).

Zırhlı otomobil İstanbul'a geldikten sonra her halde ilk olarak 31 Mart Vak'ası'nın ardından kullanıldı. Nitekim zırhlı otomobil isyandan sonra Taşkışla'nın önünde herhangi bir saldırıyı önlemek üzere konuşlandırılmıştı[174] .

Bu otomobiller daha sonra farklı sahalarda da kullanıldı. Bunlardan biri de eşkıya saldırılarına açık bölgelerin emniyetini temin etmekti. Bu sahada özellikle Hicaz Demiryolu önemliydi. Zira sürekli eşkıya saldırısına maruz kalıyordu. 1910 yılına gelindiğinde eşkıya saldırılarını önlemek için burada makineli tüfeklerle mücehhez zırhlı otomobillerin kullanılmasına karar verildi. Buna mukabil hem ödenek konusundaki sıkıntılar hem de bu otomobillerin nasıl kullanılacağına dair tereddütler yüzünden projenin hayata geçirilmesi uzadı[175].

174 Servet-i Fünûn, nr. 935, 23 Nisan 1325/6 Mayıs 1909, s. 395.

175 Konu ile ilgili yazışmalar için bk. BOA, DH. MUİ, 123-13-2-1; DH. İD, 1-1-9-1; DH. İD, 1-1-8-1; DH. İD, 1-1-6-1; DH. İD, 1-1-10-2; DH. İD, 1-1-7-1; DH. İD, 1-1-10-1; DH. İD, 1-1-4-1; DH. İD, 1-1-3-1; DH. İD, 1-1-5-2; DH. İD, 1-1-5-1; DH. İD, 1-1-2-1.



Zırhlı Osmanlı otomobilinin önden görünüşü (Ma'kes-i Efkar-ı Askeriye, nr.4, s.42)

Yol Yapımında Yeni Bir Araç: Buharlı Silindirler

İmparatorluğun muhtelif bölgelerinde otomobillerin giderek daha fazla kullanılmaya başlaması ve şehirler arasında otomobil işletmek için ardı ardına imtiyaz taleplerinin gelmesi haliyle yeni yolların açılmasını veya olanların iyileştirilmesini de teşvik etti. Bunun bir sonucu olarak da yol yapımlarına hız verildi. Haliyle yol yapımı için gerekli yeni araçlar kullanılmaya da başlandı. Bu manada buharlı silindir, en dikkat çekici araçlardandı. Bu aracın kullanımı konusunda Selanik, öncü vilayetti. Zira ilk sipariş bu vilayet için verilmişti.



Taşkışla/İstanbul'da Askerî otomobil (Servet-i Fünûn, nr. 935,6 Mayıs 1909, s. 395)

Buharlı silindir almak üzere Avrupa'daki bazı fabrikalarla irtibata geçildi ve bunlardan fiyat alındı. Bâbıâli'den gelen talep üzerine Almanya'daki Lamper-



İstanbul'da yol ve kaldırım çalışmaları

hat fabrikası bir mektup, fotoğraf ve fotoğrafla ilgili izahat gönderdi. Ayrıca silindirlerin teknik özelliklerine ve fiyatlarına dair de açıklamalarda bulundu[176].

İngiltere'deki Rochester şehrindeki Olting ve Porter fabrikasıyla da irtibat kuruldu ve imal ettikleri silindirler hakkında bilgi istendi. Fabrika, Selanik'e komisyoncu Yeni Fok'u temsilci olarak gönderdi ve istenen bilgileri de Osmanlı yetkililerine bildirdi[177].

Alınan ön bilgilerden sonra Selanik için İngiltere'deki Olting ve Porter fabrikası ile Almanya'daki Arthur Koppel fabrikasından birer silindir alınmasına karar verildi[178]. Kosova'da kullanılmak üzere Almanya'daki Arthur Koppel fabrikasının[179], Manastır için ise Paris'deki Offorj de Volgen fabrikasının imal ettiği silindirlerden sipariş verildi[180]. Yine Manastır için daha sonra Ruston Proktor fabrikasından bir silindir almak üzere harekete geçildi[181].

176 BOA, TFR-I-UM, 29-2894-35-1, 2, 5 Haziran 1324/18 Haziran 1908.

177 BOA, TFR-I-UM, 29-2894-33-1, 14 Haziran 1324/27 Haziran 1908.

178 BOA, TFR-I-UM, 29-2894-30-1, 22 Haziran 1324/5 Temmuz 1324.

179 BOA, TFR-I-UM, 29-2894-31-1, 23 Haziran 1324/6 Temmuz 1908; TFR-I-UM, 29-2894-32-1, 23 Haziran 1324/6 Temmuz 1908; TFR-I-UM, 29-2894-30-2, 25 Haziran 1324/9 Temmuz 1908; TFR-I-UM, 29-2894-27-1, 2 Temmuz 1324/15 Temmuz 1908. Bu fabrikanın da temsilciliğini Yeni Fok Ticarethanesi yapıyordu (BOA, TFR-I-UM, 29-2894-15-2, 13 Teşrin-i sani 1324/26 Kasım 1908).

180 BOA, TFR-I-UM, 29-2894-28-1, 29 Haziran 1324/12 Temmuz 1908; TFR-I-UM, 29-2894-29-1; TFR-I-UM, 29-2894-26-1, 9 Temmuz 1324/22 Temmuz 1908

181 BOA, TFR-I-UM, 29-2894-25-1, 18 Temmuz 1324/31 Temmuz 1908; TFR-I-UM, 29-2894-24-1, 28 Temmuz 1324/10 Ağustos 1908



Fowler Buharlı Silindir (Rahmi M. Koç Müzesi): İngiltere'de (Leeds) 1863'te kurulan John Fowler&Co. Şirketi tarafından üretilmiştir. Şirket, her ne kadar çiftçilikte kullanılan buharlı motorlar ve aletlerin üretimi ile şöhret bulmuşsa da, zirai çekme makineleri, yol lokomotifleri, demiryolu lokomotifleri de üretmiştir.



Kosova için sipariş verilen silindir, 1908 Ekim'inde şehre getirilmesine rağmen, fabrikaya ücreti verilmediği için çalıştırılamadı[182]. Ayrıca Arthur Koppel fabrikasından getirtilen silindirin de mukavele şartlarına uygun olmadığı tespit edildi[183]. Selanik valisi, benzeri bir durumun Manastır için sipariş edilen silindirler için yaşanmaması amacıyla ödeneğin bir an evvel gönderilmesi için merkeze baskı yaptı[184].

Arthur Koppel fabrikasının imal ettiği silindir, istenen şartları sağlamadığı için iade edildi[185] ve yeni arayışlar içine girildi. Bu kez yine bir Alman markası olan Lambercit fabrikası ile irtibata geçildi. Ayrıca İngiltere'deki Redeston Proknor fabrikasından iki adet silindir sipariş edildi[186]. Getirilen silindirlerin iyi korunamaması da işin başka bir boyutu idi. Nitekim Selanik ve Manastır nafia müdürlerine gönderilen 20 Aralık 1908 tarihli bir yazıda bu durum şöyle ifade ediliyordu: "*Yollar için Avrupa'dan getirtilen buhar ile çalışan silindirlerin sağda solda üzerleri açık olarak terk edildiği haber alınmıştır. Hayli fedakârlık yaparak getirilmiş olan bu silindirlerin açıkta bırakılması, hassas aletlerinin ve demir kısımlarının yağmurdan ve hava şartlarından paslanıp çabucak bozulmasına ve bu da mesuliyete sebep olacağından bu silindirlerin sağlıklı bir şekilde muhafazası için gereken fenni tedbirlerin derhal alınması hususunun gereken kişilere ihtar edilmesi tavsiye edilir*"[187].

182 BOA, TFR-I-UM, 29-2894-23-1, 30 Eylül 1324/13 Ekim 1908; TFR-I-UM, 29-2894-22-1, 30 Eylül 1324/13 Ekim 1908; TFR-I-UM, 29-2894-21-1, 5 Teşrinievvel 1324/18 Ekim 1908; TFR-I-UM, 29-2894-17-1, 28 Teşrinievvel 1324/10 Kasım 1908; TFR-I-UM, 29-2894-16-1, 30 Teşrinievvel 1324/12 Kasım 1908.

183 BOA, TFR-I-UM, 29-2894-15-2, 13 Teşrin-i sani 1324/26 Kasım 1908; TFR-I-UM, 29-2894-15-1, 14 Teşrin-i sani 1324/27 Kasım 1908; TFR-I-UM, 29-2894-1-1, 15 Teşrin-i sani 1324/28 Kasım 1908.

184 BOA, TFR-I-UM, 29-2894-19-1, 11 Teşrinievvel 1324/24 Ekim 1908. Ayrıca bk. TFR-I-UM, 29-2894-18-1, 20 Teşrinievvel 1324/2 Kasım 1908.

185 BOA, TFR-I-UM, 29-2894-12-1, 30 Teşrin-i sani 1324/13 Aralık 1908.

186 BOA, TFR-I-UM, 29-2894-13-1, 17 Teşrin-i sani 1324/30 Kasım 1908.

187 BOA, TFR-I-UM, 29-2894-9-1, 7 Kanunuevvel



Ruston motor Road Roller (BOA, TNF, MKT, 3118-33, 18 Ağustos 1339)



Silindir (BOA, TNF. MKT, nr.3107-24, 1907)

İlerleyen aylarda da Selanik, Kosova ve Manastır için getirtilen silindirlerin ücretlerinin ödenmesi hususunda ciddi sıkıntılar ve anlaşmazlıklar yaşandı. Bütün bu aksiliklere rağmen yeni yollar açılması ve eski yolların ıslahı için Osmanlı karayollarında 1908'den itibaren buharlı silindirler kullanılmaya başlandı.

OKUMA PARÇASI

Memâlik-i Şahâne'de Otomobillller

1908 yılındaki gazetelerde yer alan birçok haber, reklam ve köşe yazısına bakınca otomobilin İstanbullular ve İmparatorluğun diğer birçok bölgesindeki insanlar için yeni bir şey olmadığı anlaşılır. Mesela Sabah Gazetesi'nde 7 Haziran 1908 tarihli (nr. 6716) ve "Memâlik-i Şahânede Otomobiller" başlıklı yazı şöyledir: "*Memleketimizde otomobiller işletilmesinden ne kadar fayda beklendiği, gerek yolcu ve gerek ticarî eşya naklinde bu nakliye vasıtasından demiryolu inşa edilmemiş olan ve inşası büyük masraflar gerektirdiğinden iktisadî olarak henüz mümkün görünmeyen yerlerde ne kadar istifadeye açık olduğunu daha önce yayınladığımız bir kaç makalede anlatmıştık. Aynı zamanda otomobillerin bir kat daha gelişmekte olduğunu ve bunların ticarî nakliyatta kullanılmak üzere kamyon otomobil denilen ve hayli ağırlık nakline müsait olan çeşitlerinin yapılmakta olduğunu da söylemiştik. Ancak otomobillerden istifade için yollar ve köprülerin sürekli tamir edilmesi gerektiğini ve bunun da hayli masraf gerektireceğini de göstermiştik.*

1324. Selanik Vilayeti'nden gönderilen cevabi yazıda silindirin kendisi için imal edilmiş özel bir muşamma ile sarıldığı bildirilir (TFR-I-UM, 29-2894-8-1, 10 Kanunuevvel 1324/23 Aralık 1908).



Yük taşımaya mahsus otomobiller (Servet-i Fünûn, nr. 910, 5 Kasım 1908, s. 408)



Yük arabalarının kasabalar arası nakliyatı (Servet-i Fünûn, nr. 910, 5 Kasım 1908, s. 408)

Memleketin ticarî menfaatlerine hizmet edecek şekilde otomobiller işletilmek üzere; memleketimizin genel iktisadî durumunun, mevcut yol ve köprüler ile yeniden inşa edilmesi gerekenlerin miktarının, bunların sağlamlığının, otomobil ile nakliyenin iç bölgelerde nerelerden ne gibi eşya ve mahsullerin ihracının mümkün ve sahillerden iç bölgelere doğru ne şekilde sevkiyat ve ithalatın yapılabileceğinin incelenmesi gerekir. Ayrıca otomobillerin gerçekten memlekete faydalı olacak ve kalkınmasına bir vasıta teşkil edecek şekilde işletilmesinin düzenlenmesi gibi mühim noktaların dikkatle incelenmesi gerekir. Bunun için büyük bir sermayeye, bilgi ve araştırmaya ihtiyaç olduğu aşikârdır. Bu yeni nakliye vasıtasının özel menfaatlere değil; herkesin menfaatine, memleketin ticaretinin gelişmesine ve iktisadî düzene hizmet etmesi göz önünde bulundurularak sağlanması gerekir. Otomobiller, postaların naklinde de sürat bakımından büyük fayda sağlayacak ise de posta naklinde kullanılacak otomobillerin de güvenli bir elde bulunması gerekir.

Aldığımız özel bir habere göre, otomobillerin işletilmesinden Osmanlı topraklarında beklenen faydaların elde edilmesi ve otomobillerin herkesin menfaatine ve ticaretin gelişmesine vasıta olacak bir şekilde gereken yerlerde geniş ölçüde işletilmesi istenmektedir. Bu nedenle İskenderun, Halep, Şam, Zor, Diyarbakır, Musul, Bağdat ve Basra arasında otomobiller işletilerek yukarıda açıklandığı şekilde bu hızlı nakliye vasıtasının memlekete sağlayacağı faydaları elde edilmek üzere Hazine-i Hassa Nezareti'ne imtiyaz verilmiştir.

İskenderun Limanı, konumu ve ticarî bakımdan önemi hakkında bir fikir vermek üzere Anadolu haritasına bakmak bile yeterlidir. Ayrıca bu liman vasıtasıyla Halep şehri transit merkezi olmak üzere eskiden beri yapılan nakliyatta bu bölgenin önemi hakkında bilgisi olanlar tarafından bilinmektir. İskenderun ve Halep yoluyla ve

bir taraftan Zor yoluyla Bağdat ve Basra'ya kadar nakliyat yapıldığı gibi, Diyarbakır-Musul yoluyla sevk ve ithal edilen eşya ve buralardan ihraç edilen mahsuller ve sair nakliyat yine Halep ve İskenderun yoluyla gerçekleşmektedir. Hama hattı geçici olarak Halep'in ticaretini Beyrut'a çekmiş ise de Halep-İskenderun yolunun kısalması ile İskenderun limanının eskisi gibi ticarî önemini kazanacağı açıktır.

Halep'ten Bağdat ve Basra'ya kadar otomobil işletilmesine bu bölgenin ne kadar müsait olduğunu ve bu sayede ne kadar istifade edileceğini söylemeye gerek bile yoktur. Bu nedenle yukarıda sayılan merkezler arasında, düzenli olarak otomobiller işletilmesinden postalarla beraber yolcu ve ticarî eşya naklinden iktisadî istifade, ticaretin genişlemesi ve nakliyenin kolaylaşması gibi hususlarda sağlanacak faydalar çok büyüktür. Bu şekilde yüce padişahımız sayesinde o bölgelerde meydana gelecek kalkınma için gerekli vasıtalardan biri daha kazanılmış olacaktır".

Yeni Bir Devir

23 Temmuz 1908'de II. Meşruiyet'in ilan edilmesinden sonra, diğer birçok alanda olduğu gibi, yukarıda anlattığımız üzere otomobille ilgili olarak da yeni gelişmeler yaşandı. 31 Mart Hadisesi'nden sonraki göreceli serbestlik ortamından otomobil kullanıcıları da istifade etti. Bu zamana kadar küçük adımlarla yol kat etmiş olan Osmanlı otomobil tarihi, bundan sonra koşar adımlarla ilerlemeye başladı.

İlk Otomobil Nizannamesine Doğru

II. Meşrutiyet'in ilan edilmesinden sonra Osmanlı otomobil tarihi, farklı bir mecrada seyretti. Zira bir taraftan otomobil ile ilgili yasaklar kaldırılırken, diğer taraftan da otomobil günlük hayatın farklı sahalarında daha fazla kullanılmaya başladı. Fakat Meşrutiyet'in ardından atılan ilk adım, eski ulaşım vasıtalarıyla ilgiliydi. Söz konusu düzenleme, kira arabalarına taksimetre getirilmesiydi. Böyle bir adım atılmasının sebebini, *Tanin* gazetesi 14 Kasım 1908 tarihli (nr. 104) nüshasında şu şekilde haber yaptı: "*Arabacılar için bir tarife düzenlenecek. Senelerden beri dinlediğimiz bu masal, Karaköy Köprüsü'nün tamiri hülyasıyla birlikte belki Meşrutiyet devrinde nasip olacak mutluluklardandır.*

Eğer bu teşebbüs de sonuçsuz kalan birçok tedbir gibi beş on gün sonra unutulmayacak ise arabalara "Taksimetre" usulünün uygulanması gerektiğini hatırlatmak isteriz.

İstanbul'da semte göre tarife yapmak mümkün değildir. Bu yüzden taksimetre usulünün tercih edilmesi gereklidir.



İlk taksimetre (Milliyet, nr. 3236, 11 Şubat 1935)

Bir kimse gideceği yerin ismini söyleyerek arabaya biner. Arabanın önünde yüzü müşteriye dönük olmak üzere büyücek bir saat şeklinde bir alet, aletin başında da mensup olduğu memleketin bir özel işareti, mesela küçük ölçüde bir arma veya bayrak vardır. Arma veya bayrağın dik durması arabanın boş ve müşterinin emrine hazır olduğunu işaret ettiğinden bayrağı bu halde gören bir kimse sormaksızın arabaya binmek hakkına sahiptir. Arabaya girilince taksimetre aletinin hareketine başlaması için bayrağın indirilmesi gerekir. Bu şekilde hem arabada müşteri olduğu anlaşılır; hem de müşterinin ilk ödemek zorunda olduğu rakam, mesela Paris'te yetmiş beş santimi gösteren 75 rakamı, meydana çıkar. Müşteri arabaya bindikten sonra ister beş adım gitsin, ister araba hiç hareket etmeksizin arabadan insin, bu yetmiş beş santimi vermesi gerekir. Araba ilerledikçe rakamlar da yavaş yavaş değişir ve artar. Paris'te ilk bin iki yüz metrelik mesafe için yetmiş beş, bunu geçince her dört yüz metre için on santim fazlasıyla seksen beş, doksan beş, ilh. vermek gereklidir. Bu taksimetre aleti o kadar düzenli ve dakik bir şekilde tertip edilmiştir ki arabanın bir yerde az çok beklemesi gerektiği zaman bir manivela vasıtasıyla bekleme tarifesi üzerine harekete başlar. Bekleme esnasında her ne kadar arabacı hareket tarifesi üzerinden para alamazsa da bütün bütün de ücretten mahrum kalmaz. Gece yarısından sonra yapılacak yolculuklar için gündüz tarifesine yüzde yirmi beş zam yapmak da usuldendir.

Şu aletlerden emanet tarafından getirtilir, ücret tarifesi memleketin ihtiyacına göre düzenlenir ve arabacılara bedeli taksitle ödenmek şartıyla aletler verilirse şimdiki pazarlık gürültüsü ortadan kalkar".

Kira arabalarının ücretleri meselesi gazeteler tarafından da haber yapılması üzerine konu ilgili makamlarca daha ciddi bir şekilde ele alındı. Bu manada Şehremaneti bu vasıtalar ile ilgili bir düzenleme yaptı. Bu düzenlemeye göre; Dersaadet ve Galata binek arabaları küçük seferler için ister gidiş isterse de geliş olsun beş, orta seferler için yedi buçuk, büyük seferler için ise on kuruş, kırk beş dakikayı geçen seferlerde de on beş kuruş alacaklardı. Düzenlemede küçük sefer yirmi dakikalık, orta sefer otuz dakikalık, büyük sefer ise kırk beş dakikalık yol olarak belirlendi. Kırk beş dakikayı geçen yolculuklar ise bir saat olarak kabul edilecek ve bunlardan da on beş guruş talep edilecekti. Yine bu düzenlemeye göre; gece yarısından sonraki seferlerde, yukarıdaki ücretlerin yarısı kadar zamlı tarife uygulanacaktı. Şayet araba bir günlüğüne kiralanırsa ücret olarak yetmiş kuruş, birkaç saatliğine kiralanırsa ilk saat için on beş sonraki saatler için ise on kuruş ödenmesi uygun görüldü. Şayet araba tek atla çekilirse ücretlendirme yukarıdaki tarifenin yarısı üzerinden hesaplanacak, Üsküdar ve Kadıköy'deki binek arabaları da Dersaadet ve Galata'dakilerle aynı tarifeyi uygulayacaktı[188].

II. Meşrutiyet'in ilanının ardından otomobil ile ilgili yapılan ilk düzenlemelerden biri, farklı ülkelerdeki otomobil fabrikalarının temsilcilerinin getirttikleri otomobillerle ilgiliydi. Daha önce şehir içinde kullanılacak otomobillerin ülkeye girişine gümrüklerde engel olunuyordu. Bu yüzden ilk olarak Edirne Valiliği'nden gönderilen bir yazı ile birlikte konu tekrar gündeme geldi. Valilik; "*yolcu ve ticaret malı nakletmek üzere Fransa'dan Edirne'ye getirmek istediği otomobillerin belediyece bir şekilde vergiye tâbi tutulup tutulmayacağına dair İtalya vatandaşlarından tüccar David Toledo Efendi'nin*" dilekçesi üzerine konuyu gündemine almıştı. Fakat konu hakkında bir düzenleme olmadığından valilik, tüccarların satmak üzere getirttikleri otomobillerden gümrük vergisi alınıp alınmayacağını, alınacaksa da ne kadar alınması gerektiğini merkeze

188 Tanin gazetesi, nr. 117, 27 Kasım 1908.

sordu[189]. İstanbul'daki siyasî karışıklıklar sebebiyle olsa gerek, bu soruya bir süre cevap verilmedi. Bunun üzerine Edirne Valiliği'nden konu ile ilgili yeni bir yazı gönderildi[190]. Mesele, ticarî hayatın işleyişini yavaşlatacak veya durduracak bir aşamaya geldiğinden Edirne Valiliğine, Ticaret ve Nafia Nezareti'nden kesin bir cevap verilene kadar, "*arabalardan alınan vergiye eşit bir verginin şimdilik otomobillerden de*" alınmasının uygun olacağı bildirildi[191].

Edirne ile ilgili meselenin görüşüldüğü günlerde, İstanbul için de bir müracaatta bulunuldu. Danimarka Otomobilciler Kulübü, Kopenag Fahri Şehbenderliği vasıtasıyla *"İstanbul sokaklarında ve Osmanlı memleketlerinde bulunan bütün yollarda otomobil kullanılmasına müsaade edilip edilmediğini"* sordu[192]. Bu soruya cevap vermek üzere Nafia Nezareti ile İstanbul Şehremaneti'nden bilgi talep edildi[193]. Kısa bir müddet sonra merkezi Londra'da bulunan başka bir otomobil kulübü de benzer bir müracaatta bulundu[194].

Edirne Valiliği'nin ve Danimarka ile Londra'daki otomobil kulüplerinin müracaatları üzerine devlet, otomobille ilgili bir nizamname hazırlanmasının zorunlu olduğunu gördü. Bu nedenle öncelikle Avrupa'nın önde gelen otomobil fabrikalarından birer katalog temin edilmek üzere harekete geçildi. Zira bu kataloglar sayesinde otomobillerin özellikleri tespit edilecek ve buna göre bir vergilendirme yapılacaktı. Katalogların hangi amaçla ve nereden istendiğine dair Hâriciye Nezareti'ne yazılan bir yazıda şunlar kaydediliyordu: "*Yabancı ülkelerde bulunan otomobil fabrikalarının ürünlerinden hangisinin kuvvet ve sağlamlık bakımından diğerlerine üstün ve meşhur olduğu buralarda hakkıyla bilinemediği için gümrüklere ulaştığında kıymetinin tespit edilmesinde zorluklar ve ihtilaflar yaşanmaktadır. Fabrikalara ait kataloglar, otomobillerin değerinin tespitinde önemli bir dayanak olacağı için şimdilik Londra, Paris, Washington, Berlin, Viyana*

189 BOA, DH. MKT, 2671-69-1-1, 4 Teşrin-i sani 1324/17 Kasım 1908; DH. MKT, 2671-69-2-1, 17 Teşrin-i Sani 1324/30 Kasım 1908.

190 BOA, DH. MKT, 2681-59-2-1, 30 Teşrin-i sani 1324/13 Aralık 1908.

191 BOA, DH. MKT, 2681-59-2-1, 30 Teşrin-i sani 1324/13 Aralık 1908; DH. MKT, 2763-17-1-1, 17 Şubat 1324/2 Mart 1909.

192 BOA, DH. MKT, 2672-8-1-1, 10 Teşrin-i sani 1324/23 Kasım 1908; DH. MKT, 2672-8-3-1, 18 Teşrin-i sani 1324/1 Aralık 1908.

193 BOA, DH. MKT, 2672-8-2-1, 17 Teşrin-i sani 1324/30 Kasım 1908.

194 BOA, DH. MKT, 2694-65-3-1, 8 Kanunuevvel 1324/21 Aralık 1908; DH. MKT, 2694-65-4-1, 15 Kanunuevvel 1324/28 Aralık 1908.

ve Brüksel şehirlerinde bulunan otomobil imalathanelerinin her birinden" 20'şer katalog talep edildi[195].

Bir taraftan otomobil fabrikalarından kataloglar talep edilirken, diğer taraftan da resmî makamlar arasındaki yazışmalarda artık bir otomobil nizamnamesi hazırlamanın zorunlu olduğu ifade edilmeye başladı. Konu ile ilgili bir yazışmada; hazırlanacak nizamnamede otomobillerin geçtikleri yerlere göre hız sınırlarının tespit edilmesi, otomobili kullanacak makinistlerin bunun için ellerinde bir belge bulundurmaları, otomobillerin yollarda sebep oldukları bozulmaları karşılamak üzere bir vergi tahsis edilmesi, halkın zarar görmesinin önüne geçecek düzenlemeleri ihtiva etmesi ve bu düzenlemelere aykırı hareket edenlerin nasıl cezalandırılacağına dair maddelerin bulundurulması öngörülüyordu. Bu nizamnameye dair hazırlıkları da Ticaret ve Nafia Nezareti'nin hazırlaması isteniyordu[196].

Nizamname ile ilgili alt yapı hazırlıkları devam ederken otomobil fabrikalarından talep edilen 20'şer katalog da gelmeye başladı. Bu minvalde ilk olarak İngiltere'deki fabrikalar kataloglarını gönderdiler[197]. Bu kataloglar sayesinde otomobillerin özellikleri tespit edilmeye ve alt yapı çalışmaları yapılmaya başladı. Bu esnada ulaşım vasıtaları kendi aralarında tasnif edilerek, bunların kullanım amaçlarına göre vergiye tâbi tutulması için yazışmalar devam ediyordu. Bunun için şahsî amaçlar için kullanılan otomobillerden de vergi alınması, vergi alınan diğer ulaşım vasıtalarının da yeniden vergilendirilmesi için uğraşıldı[198]. 31 Mart hadisesi ve II. Abdülhamid'in askerî bir darbe ile tahttan indirilmesine rağmen devlette devamlılığının bir gereği olarak söz konusu çalışmalara ara verilmeden devam edildi. Nitekim 19 Nisan 1909 tarihli Sadaret'e gönderilen bir yazıda, otomobil başta olmak üzere tüm kara taşıtlarından alınacak vergiye dair Belediye Umûmi Cemiyeti tarafından düzenlenen raporun gönderildiği bilgisi veriliyordu[199]. Belediye Umûmi Cemiyeti, kendisinden istenen vergilendirmeye dair raporu 1909 Nisan'ı başlarında

195 BOA, HR. SFR-3, 600-10-5, 13 Kanun-ı sani 1324/26 Ocak 1909.
196 BOA, DH. MKT, 2754-5-1-1, 8 Şubat 1325/21 Şubat 1909.
197 BOA, HR. SFR-3, 600-10-3, 16 Şubat 1325/ 1 Mart 1909.
198 BOA, ŞD, 842-40-15, 26 Mart 1325/8 Nisan 1909.
199 BOA, ŞD, 842-40-11.

hazırlamıştı[200]. Söz konusu raporda; eskiden çift hayvanlı binek arabasından üç yüz ve sürücüsünden otuz, tek hayvanlı binek arabasından yüz seksen ve sürücüsünden on beş, öküz arabasından iki yüz kırk ve sürücüsünden otuz, çift hayvanlı yük arabasından yüz seksen ve sürücüsünden yirmi, tek hayvanlı yük arabasından yüz yirmi ve sürücüsünden on kuruş vergi alındığı tespit edildi. Buna mukabil şahıslara ait hayvan, otomobil, omnibüs ve diğer ulaşım vasıtalarından hiç vergi alınmadığı anlaşıldı[201]. Bu durum her geçen gün sayısı artan otomobiller ve diğer ulaşım vasıtaları dikkate alındığında belediye için büyük bir maddi kayıp anlamına geliyordu. Hazırlanan raporda 1909 yılı itibariyle İstanbul'un yol durumu da şöyle tespit edildi[202]:

Birinci mevki		**İkinci mevki**		
Guruş	**Para**	**Guruş**	**Para**	
1			20	Ayasofya'dan Bayezid'e
1			30	Ayasofya'dan Şehzadebaşı
1	10	1		Ayasofya'dan Fatih'e
1			20	Zikr edilen istasyonlar arasındaki sefer için
1			30	Aksaray'dan Altımermer'e
1			30	Aksaray'dan Silivrikapısı'na
1			20	Zikredilen noktalar arasında mevcut istasyonlar arasındaki seferler için
1			20	Unkapanı'ndan Fener'e
1			30	Unkapanı'ndan Balat ve Eyübsultan'a
1			20	Bu noktalar arasındaki istasyonlarda alınacak
1			20	Fatih'den Çarşamba'ya
1			30	Fatih'den Edirnekapısı'na
1			20	Bu noktalar arasındaki istasyonlardan alınacak
1			30	Şişhane Karakolu Tarlabaşı ve Taksim
	30		20	Tophane'den Kabataş'a
1			30	Tophane'den Beşiktaş'a
1	10	1		Tophane'den Ortaköy'e
1			20	Bu noktalar arasındaki istasyonlardan alınacak

200 BOA, ŞD, 842-40-15, 26 Mart 1325/8 Nisan 1909.

201 BOA, ŞD, 842-40-1, 16 Mayıs 1325/29 Mayıs 1909.

202 BOA, İ. TNF, 20-25-7-1; T. NFİ. 1365-87-10; T. NFİ. 1365-87-12; T. NFİ. 1365-87-13.

Üsküdar Tarafı				
1			20	Şeyh Camii'nden Fıstıkağacı'na kadar
1			30	Şeyh Camii'nden Bağlarbaşı'na
1	10	1		Şeyh Camii'nden Tophanelioğlu'na
1	20	1	10	Şeyh Camii'nden Kısıklı'ya
1			20	Bağlarbaşı'ndan Nuhkuyusu'na
1			30	Bağlarbaşı'ndan Karacaahmet'e
1	10	1		Tophanelioğlu'ndan Haydarpaşa'ya
1			20	Tophanelioğlu'ndan Küçükçamlıca'ya
1	10	1		Haydarpaşa'dan Karacaahmet'e
1	20	1	10	Haydarpaşa'dan Doğancılar'a
	30		20	Zikredilen istasyonlar arasındaki seferler için

Bu yollardaki ücretlendirme de şöyle idi[203]:

Birinci mevki		**İkinci mevki**		
Guruş	**Para**	**Guruş**	**Para**	
1			30	Taksim-Şişli-Nişantaşı
3		2		Taksim-Kağıthane
2		1	20	Taksim-Yıldız
2		1	20	Tophane-Yıldız
3		2		Azapkapısı-Kağıthane (Kasımpaşa-Hasköy yoluyla)
1			30	Azapkapısı-Hasköy
	30		20	Azapkapısı-Kasımpaşa
1	10	1		Azapkapısı-Sütlüce Mektebi'ne kadar
1	20	1		Beşiktaş'tan Taksim
1	20	1		Beşiktaş'tan Ihlamur yoluyla Nişantaşı
1	20	1		Beşiktaş'tan Ihlamur yoluyla Yıldız
	30		20	Dolmabağçe'den Taksim
	30		20	Bu istasyonlar arasındaki seferler için

Hazırlanan raporda İstanbul'da "Otomobil, otobüs, omnibüs arabalarının gitmesine izin verilen sokak ve caddeler de şu şekilde kaydediliyordu[204]:

203 BOA, İ. TNF, 20-25-8-1.
204 BOA, İ. TNF, 20-25-10-1.

Tophane'den başlayarak Ortaköy'e kadar
Taksim Meydanı'ndan başlayarak Ayaspaşa, Nişantaşı, Şişli, Kağıthane, Büyükdere'ye kadar
Nişantaşı'ndan Ihlamur, Yıldız'a kadar
Azapkapısı'ndan başlayarak Şişhane Karakolu, Kasımpaşa, Divanhane önüne, Hasköy, Sütlüce ve Kağıthane'ye kadar
Ihlamur'dan Beşiktaş'a kadar
Dolmabağçe'den saparak bir taraftan Nişantaşı'na diğer taraftan Gümüşsuyu Taksim'e kadar
Haydarpaşa Eski İstasyonu'ndan başlayarak Ayrılıkçeşmesi, Bağdat, Erenköy caddelerini takip ederek Bostancı'ya kadar
Haydarpaşa Eski İstasyonu'ndan başlayarak Kuşuyolu'nu takip ederek Çamlıcalar, Beylerbeyi, Alemdağı taraflarına kadar
Üsküdar'da Şeyh Camii önünden Bülbülderesi'ne ve oradan Çamlıca yönüne ve ilerisine kadar
Üsküdar'da Paşakapısı'ndan Haydarpaşa Eski İstasyonu'na kadar

Rapora göre yalnızca omnibüslerin geçişine uygun yollar da şunlardı[205]:

Ayasofya'dan başlayarak Bayezid, Fatih, Edirnekapısı'na kadar
Odunkapısı'ndan başlayarak Eyüp'e kadar
Aksaray'ın sonundaki karakoldan başlayarak Cerrahpaşa, Silivrikapısı'na kadar
Kadıköy İskelesi'nden başlayarak Kurbağalıdere, Uzunçayır, Erenköy, Bostancı'ya kadar

Bu arada Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından taslak bir otomobil nizamnamesi hazırlandı[206]. Hazırlanan nizamname, incelenmek üzere Nafia Meclisi'ne sunuldu[207]. Aynı zamanda İstanbul Şehremaneti de uygun şartları sağlamayan ve yollara zarar verecek otomobillerin işletme hakkının kaldırılacağına dair bir karar aldı[208].

205 BOA, BOA, İ. TNF, 20-25-10-1.

206 BOA, T. NFİ. 1365-87-3a, 28 Nisan 1325/11 Mayıs 1909.

207 BOA, T. NFİ. 1365-87-4b, 28 Haziran 1325/11 Temmuz 1909.

208 BOA, T. NFİ. 1365-87-4a, 14 Haziran 1325/27 Haziran 1909.

Taslak nizamname görüşü alınmak üzere Mâliye Nezareti'ne de gönderildi[209]. Ayrıca gümrük konusunda sıkıntılı bir durumun olup olmadığını incelemesi için de Nafia Nezareti Hukuk Müdürlüğü'ne bildirildi[210]. Hukuk Müşavirliği ilgili nizamname taslağını inceledikten sonra buna iki madde daha ilave edilmesi gerektiğini, diğer maddelerde ise hukuken bir problem olmadığını rapor etti[211]. Hazırlanan taslak nizamnamede şu maddeler yer alıyordu[212]:

Madde 1) Otomobil, otobüs, omnibüs ve benzerlerinin resmi, modeli ve taşıyabileceği yolcuların miktarı belediyenin tasdikine bağlı olacaktır.

Madde 2) Arabaların miktarı, belediye tarafından belirlenecek ve ceridelerle ilan edileceği gibi numaralar üzerlerinde yazılı olacaktır. Aşağıda gösterilen mahallerden başka sokaklarda bu arabaların kullanılması yasaktır.

Madde 3) Sırf kadınlar için ayrı olarak yeterli miktarda araba bulundurulacaktır.

Madde 4) Sokaklarda beklemek yasak olup her yerde dairesi tarafından gösterilen meydanlarda bir müddet durabileceklerdir.

Madde 5) İzinsiz arabaların değiştirilmesi sebebiyle halkın mağdur edilmesine meydan verilmeyecek ve belirlenen tarifeden fazla ücret alınmayacaktır. Eşya nakliyesi için ayrıca tarife yapılacaktır.

Madde 6) Geceleri yolculardan fazla ücret talep edilmeyecektir.

Madde 7) Köprülerden geçmek için her arabadan, eskiden olduğu gibi, köprü ücreti alınacaktır.

Madde 8) Askerlerden yarı ücret alınacaktır. Belediye çavuşları, görevlerini yaparken ücretsiz olarak binebileceklerdir.

Madde 9) Arabaların temizliğine, sağlamlığına, frenlerin düzgün şekilde çalışmasına ve keza zayıf ve sakat atlar koşulmamasına fazlasıyla dikkat edile-

209 BOA, T. NFİ. 1365-87-9, 3 Kanunuevvel 1325/16 Aralık 1909.

210 BOA, T. NFİ. 1365-87-11, 13 Ağustos 1325/26 Ağustos 1909.

211 BOA, T. NFİ. 1365-87-11, 13 Ağustos 1325/26 Ağustos 1909.

212 BOA, İ. TNF, 20-25-9-1; T. NFİ. 1365-87-10. Bu maddelerin bir hulasası için bk. İkdam gazetesi, nr. 5406, 8 Ekim 1909; Yeni Tasvir-i Efkâr, nr. 21, 20 Haziran 1909.

cektir. Şayet bunlara dikkat edilmediğinden bir fenalık meydana gelirse şirket maddi olarak sorumlu tutulacaktır. Bütün şehir içinde hareket edecek buharlı buharsız her çeşit arabaların sürati yarım (demi trot) süratten fazla olmayacaktır.

Madde 10) Makinistlerin ve arabacıların şehadetnameleri olacağı gibi iyi ahlaklı olduklarına dair belediyenin tasdiki olmadıkça kabul edilmeyeceklerdir.

Madde 11) Talep edilen ruhsatnamenin verildiği günden itibaren her araba için senelik tarifesi gereğince, yirmi kişilik ve fazlası için bin kuruş ve birden on dokuza kadar olanlardan altı yüz kuruş verileceği gibi gayri safi hasılatın genelinden yüzde beşi her ay sonunda hesaplanarak belediyeye verilecektir. Arabalarda kontür bulunacaktır.

Madde 12) Hususî olarak kiralanan arabalar da diğerleri gibi vergi ve belediye hissesine tâbi olacaktır. Şahsa mahsus arabalardan tarife gereğince yalnız belediye vergisi alınacaktır.

Yukarıdaki tespit ve tavsiyelere rağmen şehir içinde otomobil kullanmanın yasak olduğuna dair kanuni düzenleme hâlâ yürürlükte olduğundan öncelikle bu meselenin halledilmesi gerekliydi. Bu yüzden Şehremaneti'nden Dahiliye Nezareti'ne gönderilen 24 Mayıs 1909 tarihli bir yazıda, *"İstanbul sokaklarının mevcut genişliğinin otomobil kullanılmasına müsait olmadığından, genel planın düzenlenerek hayata geçirilene kadar şehir dışındaki mahaller için belediye menfaatleri dikkate alınarak ileride verilecek her türlü karara uymak ve bir çeşit imtiyaz olmamak üzere yalnızca ruhsat verilebileceğinin Nezaretinize arz edilmesine Belediye Umûmi Cemiyeti tarafından karar verilmiştir*" denilmekteydi [213].

Otomobil ve İstanbul ulaşımı ile ilgili yeni bir nizamname hazırlamak için çalışmaların hızlanmasında İstanbul'da Çiçekpazarı'nda Altıparmak Hanı'nda oturan Dava Vekili David Rousso'nun farklı bir teklifte bulunmasının da payı büyük oldu. Zira Rousso, 25 Mayıs 1909'da Ticaret ve Nafia Nezareti'ne İstanbul ve civarında bazı mahallerde omnibüs, otobüs ve sair ulaşım vasıtalarını işletmek üzere 30 bin lira sermayeli Dersaadet Osmanlı Anonim Şirketi adın-

213 BOA, DH. MKT, 2826-84-1-1, 11 Mayıs 1325. Ayrıca bk. DH. MKT, 2826-84-2-1, 19 Mayıs 1325/1 Haziran 1909.


ATL
Ford
9375.



Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Koleksiyonu

da bir işletme kurduğunu ve bununla ilgili de bir nizamname hazırladığını bildirmişti[214]. Rousso'nun hazırladığı nizamname, toplamda 43 maddeden oluşmaktaydı[215]. Rousso'nun teklifi, Osmanlı yetkilileri tarafından ayrıntılı şekilde ele alındı ve bu sayede uzun bir yazışma trafiği yaşandı[216].

Tanin gazetesinin 10 Ekim 1909 tarihli (nr. 398) nüshasına göre Osmanlı İmparatorluğu'nun muhtelif bölgelerinde otomobil işletme imtiyazı talep edenler şunlardı: *"Selanik Dava vekillerinden Mosa Besula: Şişli-Kilyos; İsmail Hakkı: Kudüs ve bağlı yerler; İsmail Hafi: Kudüs ve bazı kazalar; Arif Ağazade Mahmud: Hille, Kerbela, Yakube, Bağdat; Ali Rıza: Manastır, Görüce; Ahmed Hamdi: Halep, Bağdat, Necef, Hanikin, Samarra*[217]*; Bekir Sami: Kayseri, Konya Ereğlisi; Bekir Sami kardeşler: Konya Ereğlisi Kayseri; Hakkı ve ortağı Cemaleddin: Bağdat, Şam; Kilyosyan Pol: Canik, Çarşamba; Ahmed Lütfullah: İstanbul, Bilad-ı Selase, İzmir, Selanik; Cemal: Bağdat, Şam; Babanzade Ahmed Hamdi: Hanikin, Bağdat; Yahya Adnan: Cidde, Mekke-i Mükerreme, Medine-i Münevvere"* [218].

Yukarıda isimlerini kaydettiğimiz kişilerin imtiyaz müracaatları, Osmanlı idaresinin bir nizamname hazırlamasını hızlandırdı. Bu minvalde önce Heyet-i Fenniyye Riyâseti'nden konu ile ilgili bir rapor istendi. Heyet, hazırladığı raporda; İstanbul'da tramvay ve kira arabalarından başka nakliye amaçlı bir vasıta olmadığı ve arabaların da şimdiki halleriyle ihtiyacı karşılamadığını, bu yüzden şehirde sıkıntılar yaşandığını, ulaşımı kolaylaştırmak ve rahatlatmak üzere nakliye vasıtalarının artırılması gerektiğini, bu yöndeki müracaatların teşvik edilmesinin faydalı olduğunu bildirdi. Yine aynı raporda; sokaklar dar ve kalabalık olduğundan otomobil ve otobüslerin her sokakta işletilmesi uygun değilse de geniş yollarda işletilmesinin faydalı olacağı, 12 arşın ve daha

214 BOA, İ. TNF, 20-25-6-1, 12 Mayıs 1909/25 Mayıs 1909; İ. TNF, 20-25-4-1, 21 Mayıs 1325/3 Haziran 1909. Osmanlı Anonim Şirketi'nin kuruluşu basında da yer buldu (bk. İkdam gazetesi, nr. 5340, 17 Nisan 1909).

215 BOA, ŞD, 1227-29-2, 3, 4, 5, 6, 7, 18 Mayıs 1325/31 Mayıs 1909; İ. TNF, 20-25-17-1, 2, 3, 4, 17 Haziran 1325/30 Haziran 1909.

216 Bu konu ile ilgili yazışmalar için bk. BOA, İ. TNF, 20-25-20-1; İ. TNF, 20-25-22-2; İ. TNF, 20-25-26-1; İ. TNF, 20-25-25-1; İ. TNF, 20-25-19-1; İ. TNF, 20-25-24-1, 2; İ. TNF, 20-25-23-1.

217 Halep, İskenderun, Maraş, Antep, Birecik ve diğer yakın bölgelerde otomobil işletmek üzere İstanbul'da yaşayan Mehmed Said, Emirlerzade Mehmed Halid ve Suad Nahid de müracaat etti (BOA, T. NFİ. 1376-58-2a, 31 Temmuz 1326/13 Ağustos 1910).

218 İzmir için ayrıca bk. BOA, ŞD, 1233-21-3, 29 Temmuz 1326/11 Ağustos 1910; ŞD, 3070-60-1, 26 Ağustos 1326/8 Eylül 1910; ŞD, 1233-21-1, 28 Eylül 1326/11 Ekim 1910; ŞD, 1233-21-5, 21 Mart 1327/3 Nisan 1911; ŞD, 1233-21-7, 3 Nisan 1327/16 Nisan 1911. Konya Ereğlisi ile Kayseri arasında otomobil işletme imtiyazı için bk. BOA, T. NFİ. 1371-60-1, 10 Nisan 1326/29 Nisan 1910; T. NFİ. 1371-60-2, 20 Nisan 1326/3 Mayıs 1910; T. NFİ. 1372-23a, 27 Nisan 1326/10 Mayıs 1910.

fazlası yolların geniş sayılabileceği, bu manada Galata, Şişli, Beşiktaş, Bebek, Tünel, Galatasarayı, Eminönü, Divanyolu, Aksaray, Bayezid, Şehzadebaşı ve Fatih gibi caddelerde otomobil veya omnibüs işletilmesine asla bir mahzurun mevcut olmadığı, bununla birlikte bu caddelerde işleyecek otomobil ve omnibüslerin sokaklara zarar vermemesi için arabacılar ve makinistlerin daima dikkatli olmaları gerektiği kaydedildi. Riyasetin raporu, şehremanetine bildirildi ve belirlenen miktardan fazla ücret alınmaması, istihdam edilecek makinistlerin şehadetnamelerinin olması gerektiği ve zikr edilen yollarda otomobillerin işletilmesine izin verilmesi gerektiği iletildi. Buna ilaveten Rousso'nun teklifinin de hâlâ görüşüldüğü bildirildi[219].

Yukarıdaki rapor ve Şehremaneti'nin öngördüğü hasılatın %5'inin emanete teslim edilmesi gerektiği yönündeki teklifi üzerine Rousso, itiraz dilekçesi yazdı ve şartlarında bazı değişiklikler yaptı[220]. Konu yeniden ilgili makamlarca müzakere edildi, fakat kesin bir neticeye bağlanamadı[221]. Bu yüzden Dersaadet Osmanlı Omnibüs ve Otobüs Şirketi kurucularından tüccar Şamlı Mustafa'nın oğlu tüccar Macid Mehmed Karakaş, tüccar Muiz Maça, tüccar Ahmed Farukî ve Doktor George Ankaryadis, Babıali'ye işlerin uzamasından ve bir neticeye varılamamasından duydukları rahatsızlığı bildiren bir dilekçe kaleme aldılar[222]. Şirket kurucularının dilekçesi, konunun daha ciddî ve acil olarak ele alınmasını sağladı[223]. Bu manada öncelikle tramvay imtiyazı ile müzakereleri devam eden elektrik imtiyazının bu meseleden nasıl etkileneceğine dair Hukuk Müşavirliği'nden bilgi istendi. Özellikle Dersaadet Tramvay Şirketi ile yapılan mukavelenamenin üçüncü maddesindeki *"Tramvayın bulunduğu sokaklarda her türlü sıradan yolcu ve eşya arabası işleyecek ve kumpanyanın imtiyazı dâhilinde olmayan mahaller için geçici süre ve düzenli şekilde işleyecek arabaların tramvaylı sokaklardan ilerlemesine engel olunamayacak ise de ne tekel ve ne de bir şirket tramvay işleyen sokaklarda düzenli şekilde ve belirli saatlerde araba işletemeyeceği*" kaydına ters bir durumun olup olmadığı merak ediliyordu. Verilen

219 BOA, İ. TNF, 20-25-23-1, 30 Eylül 1325/13 Ekim 1909; İ. TNF, 20-25-21-1, 8 Teşrinievvel 1325/21 Ekim 1909.

220 BOA, İ. TNF, 20-25-22-1, 14 Teşrinievvel 1325/27 Ekim 1909.

221 BOA, İ. TNF, 20-25-15-1, 20 Teşrinievvel 1325/2 Kasım 1909; İ. TNF, 20-25-13-1, 20 Teşrinievvel 1325/2 Kasım 1909. Ayrıca bk. İkdam gazetesi, nr. 5445, 16 Kasım 1909.

222 BOA, İ. TNF, 20-25-14-1, 24 Teşrinievvel 1325/6 Kasım 1909.

223 BOA, İ. TNF, 20-25-12-1, 24 Kasım 1909.

cevapta, bu maddenin Osmanlı Anonim Şirketi gibi bir şirketin kurulmasına mani olmadığı bildirildi[224]. Bunun üzerine şirketin kurulmasına 6 Aralık 1909 tarihli irade ile izin verildi[225].

Rousso, uzun bir yazışma trafiğinden sonra Osmanlı Anonim Şirketi'nin imtiyaz sahibi olmasını başardı. 30 bin lira sermaye ile kurulan ve 60 sene süre ile ruhsat sahibi olan şirket, ilerleyen yıllarda tramvay işletmesi ile bir problem yaşanmayacağına dair de taahhütte bulundu[226]. Böylece İstanbul ulaşımında artık otomobil, omnibüs ve tramvay haricindeki diğer vasıtaları işletme imtiyazına sahip yeni bir şirket faaliyete başladı.

Osmanlı Anonim Şirketi'nin İstanbul için imtiyaz sahibi olmasından sonra imparatorluğun muhtelif bölgelerinden benzeri imtiyazlar elde etmek isteyenler Babıali'ye müracaat etti. Bu minvalde ilk olarak Yanya Vilayeti'nde otomobil, otobüs ve omnibüs idare ve işletilmesi imtiyazı için İstanbul Darulfünun'ı eski hocalarından ve Adliye Nezareti tahrirat mümeyyizlerinden Yusuf Nuri Bey, Yanyalı Hulusi Efendizâde Vechili Bey, tüccar Christo Vasili, tüccar Costantin Kaltsonides, Doktor Angele Siryanopolos ve komisyoncu Yanyalı Joseph Cohen efendi müracaat etti. Ortaklar, Yanya Otomobil-Otobüs ve Omnibüs Osmanlı Anonim Şirketi'ni kurup, bir de kırk dört maddeden oluşan bir nizamname hazırladılar[227]. Şirket, 20 bin Osmanlı lirası sermayeye sahipti ve işletme imtiyazını seksen seneliğine istiyordu[228]. İstanbul'da olduğu gibi, Yanya için yapılan müracaat da hem bürokrasinin yavaş işleyişi, hem de bazı maddelerdeki anlaşmazlıklar yüzünden uzun bir inceleme döneminden geçti[229].

224 BOA, İ. TNF, 20-25-13-1, 4 Teşrin-i sani 1325/16 Kasım 1909; İ. TNF, 20-25-27-1, 15 Teşrin-i sani 1325/28 Kasım 1909.
225 BOA, İ. TNF, 20-25-30-1, 23 Teşrin-i sani 1325/6 Aralık 1909; İ. TNF, 20-25-1-1.
226 BOA, İ. TNF, 20-25-29-1, 26 Mart 1326/11 Nisan 1910; İ. TNF, 20-25-2-1, 7 Teşrin-i sani 1327/20 Kasım 1911.
227 BOA, ŞD, 1232-9-12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 11 Kanun-ı sani 1326/24 Ocak 1910.
228 BOA, ŞD, 1232-9-5, 11 Kanun-ı sani 1326/25 Ocak 1910. Şirketin hazırlayıp sunduğu ilk nizamname yandığından tekrar talep edildi (ŞD, 1232-9-7, 27 Kanun-ı sani 1326/9 Şubat 1910).
229 Konu ile ilgili yapılan yazışmalar için bk. BOA, ŞD, 1232-9-3, 22 Şubat 1326/7 Mart 1910; ŞD, 1232-9-10, 27 Şubat 1326/12 Mart 1910; ŞD, 1232-9-2, 28 Nisan 1326/11 Mayıs 1910; İ. MMS, 135-29-1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 25 Kanunuevvel 1326/7 Ocak 1911; İ. MMS, 135-29-9, 25 Kanunuevvel 1326/7 Ocak 1911; İ. MMS, 135-29-14; İ. MMS, 135-29-16; ŞD, 1232-9-27, 25, 23, 9 Nisan 1326/22 Nisan 1911. İ. MMS, 140-29-3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 9 Nisan 1326/22 Nisan 1911; İ. MMS, 140-29-13, 14, 9 Nisan 1326/22 Nisan 1911; İ. MMS, 140-29-16, 26 Mayıs 1327/8 Haziran 1911; İ. MMS, 140-29-18, 26 Mayıs 1327/8 Haziran 1911; BEO, 3911-293317-1-1, 22 Haziran 1327/5 Temmuz 1911

Ulaşımla ilgili imtiyaz taleplerinin olduğu bir diğer bölge de Bursa idi. Burada da sermayesi üç-dört yüz lira kadar olan anonim bir şirket kuruldu. Şirketi kuranlardan bazıları otomobilleri almak üzere İstanbul'a geldi[230].

İmtiyaz taleplerinin artmasında Ticaret ve Nafia Nezareti'nin "*Esasen yolları olmayan yerlerde yol ve köprü inşa etmek ve bu yollardan diğer nakliye vasıtalarının hatta hususî otomobillerle herkesin geçişine izin verilip yalnız ticaret amacıyla kullanılan diğer otomobillerin ancak imtiyaz sahibinin inşa edeceği yol ve köprüler üzerinden gidip gelmelerine engel olunmamak ve gelecekte aynı mahal arasında veya otomobil yolları ile aynı istikamette demiryolu inşa edilmesine engel olamayacağı gibi bunlar için bir çeşit üstünlük hakkına da sahip olmamak üzere ve on seneyi geçmemek şartıyla talip olanlara usulüne uygun şekilde imtiyaz*" verilmesinin uygun olduğuna dair bir karar alması da etkiliydi[231].

Bu düzenlemelere, müracaatlara ve teşviklere rağmen hâlâ yolların uygun olmaması ve sokakların kalabalık bulunması gerekçesiyle şehir içlerinde otomobil kullanılmasının yasak olduğuna dair kanunî düzenleme yürürlükteydi. Bu yasak, zaman zaman Şehremaneti tarafından hatırlatılıyordu. Yine bu minvalde 1909 yılının ilk aylarında bu yasak tekrar gündeme geldi ve bu vesileyle Tanin gazetesinde şu habere konu oldu: *"İstanbul'da Otomobil: İstanbul'da sokaklar tamir edilip yenileninceye kadar şehir içinde otomobillerin işletilmesine engel olunmasına Şehremaneti tarafından karar verilmiştir. Yayan kaldık İstanbul Ağaları!"* [232].

İstanbul'da Yeni Yollar

Şehir içinde otomobil kullanmak hâlâ kanunen yasak olmasına rağmen şehir dışında yasak olmadığından yeni yollar yapılmaya başlamıştı. Bu yollar yalnızca devlet tarafından değil, bizzat halkın teşebbüsü ve girişimiyle de açılıyordu. Bu minvalde Çengelköy yolu, bizzat halkın teşebbüsüyle yapıldı. Hatta yol bittiğinde şatafatlı bir açılış töreni düzenlendi. Tören için Çengelköy'deki

230 Tanin gazetesi, nr. 319, 22 Temmuz 1909.

231 Tanin gazetesi, nr. 402, 14 Ekim 1909.

232 nr. 241, 2 Nisan 1909.



Galata'da Büyük Hendek Caddesi

Orta Camii'nin önüne büyük bir zafer takı yerleştirildi ve etrafı sancaklarla çevrildi. Konuşmalardan ve köy imamının duasından sonra meydana toplanan beş-altı yüz kişi, elli kişilik bandonun çaldığı marş ve latif havalar eşliğinde eğlendi. Müziğin ardından halka şerbet, limonata ve sigara ikram edildi. İkramdan sonra da kurbanlar kesildi ve fakirlere dağıtıldı[233].

Anadolu yakasında Üsküdar-Şile kasabası arasındaki yolda da bazı iyileştirmeler yapılmak üzere harekete geçilmişti. Bu yolun Şile Kasabası içinden Putderesi Köprüsü'ne kadar gelen kısmında tamirat yapmak isteyen kurumlara yönelik

233 Tanin gazetesi, nr. 323, 27 Temmuz 1909.

bir ilan yayınlandı[234]. Dahiliye Nezareti'nden Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilen bir yazıda; Üsküdar-Şile yolunun neden önemli olduğu şu şekilde izah ediliyordu: *"İstanbul ile Şile arasında sefer yapan vapurların kış mevsiminde seferlerini gerçekleştirememesinden dolayı posta ve diğer nakliye işleri karadan yapılmakta ise de Üsküdar ile Şile arasındaki yolun bir kısmı bozuk ve kalan kısmı ise keçi yollarından ibaret olmasıyla nakliyede büyük zorluklar çekilmektedir. Bu nedenle söz konusu yolun bir an önce tamir edilmesi gerektiğine dair Mülkiye Müfettişliği'nden tezkire verildi*"[235]. Ticaret ve Nafia Nezareti de yolun tamiri için İstanbul Vilayeti'ne emir verdi[236].

Anadolu yakasında tamir edilen bir diğer yol ağı da Üsküdar-Kısıklı hattı idi. Tanin gazetesinin 28 Mart 1910 (nr. 563) tarihli haberine göre; bu tarihe kadar hattın Çamlıca Caddesi'ne kadar olan kısmı tamir edilmişti. Gazetede bu gelişme ve bununla ilgili eleştiriler şöyle haber yapılıyordu; *"Üsküdar'dan Kısıklı'ya giden büyük Çamlıca Caddesi'nin tamir edilmesi ve bugün işlerin Bağlarbaşı'na kadar ulaşması memnuniyet vericidir. Fakat yolun tamirinde tercih edilen usulün son derece eksik ve fena olduğunu söylemeyi de gerekli gördük. Bugün şüphesiz çok paralar harcanarak tamir edilen bu yolun altı aydan fazla dayanacağını kimse temin edemez. Çünkü bugün yapılan şey, bir miktar taş kırıp bozuk yolun üstüne dökmek ve pek sathi bir kum tabakası çekildikten sonra bir ufak silindir gezdirmekten ibarettir. Hâlbuki bir yol, her şeyden önce mükemmel bir silindir ile mükemmel iki hendek demektir, bunlar olmadıkça yol da olmaz.*

Belediyenin her halde teşekküre layık olan şu gayretinin daha geniş, daha faydalı, daha kalıcı olması düşüncesiyle bu satırları yazmayı gerekli gördük. Eğer örnek aranırsa üç sene önce yapılan Bostancı-İçerenköy yolunu gösterelim. Bu yol bir taraftan yapılmış, bir taraftan bozulmuştur. Şimdi de yol denecek halde değildir".

Üsküdar vesilesiyle Bostancı-İçerenköy yolu çalışmalarına dair gazetede yukarıdaki gibi eleştiriler dile getirilince Ticaret ve Nafia Nezareti bölgeye bir müfettiş gönderdi. Müfettiş incelemeleri sonunda şöyle bir rapor hazırladı: "*Altı refik imzalı ihbarname üzerine eskiden beri çekişme yaşanan ve müteahhit elinde olan Bağdat Caddesi'nin Bostancı'dan geçen kısmı bu aciz tarafından teftiş edildi.*

234 Tanin gazetesi, nr. 468, 21 Aralık 1909.

235 BOA, T. TRM. 2306-45-1, 17 Kanunısani 1325/30 Ocak 1910; T. TRM. 2306-45-2, 19 Kanunısani 1325/1 Şubat 1910.

236 BOA, T. TRM. 2306-45-3, 24 Kanunısani 1325/6 Şubat 1910.

Bu inşaat, sahil boyunca yapılmak üzere 1906 Eylül'ünde yirmi dokuz bin kuruş bedel ile müteahhit Osman Ağa'ya ihale edilmişti. O zamanlar ödemelerin gecikmesi ve kredinin tükenmesinden dolayı müteahhit, inşaatı bırakmış ve geçen sene bütçesine de dahil edilmediğinden hayli zaman bu yol geçilmez bir halde bırakılmıştı. Halkın sürekli şikayetleri üzerine, bu sene bütçeye dahil edilerek inşaat başlattırılmış ise de müteahhit kendisine verilen emirleri yerine getirmekte gayretli olmadığından ciddî bir şekilde inşaata devam edilememektedir. Geçenlerde Vilayet Başmühendisliği'nin müteahhidin tembelliği ve yapılan işi uygun bulmaması nedeniyle işleri iptal etmesi üzerine; müteahhit, Nezarete bir dilekçe sunarak mağduriyetinden bahsetmiş ve Nezaret müfettişlerinden Tevfik Bey mahalline gönderilmişti. Tevfik Bey, gerçekten de yapılan işin beklenene uygun olmadığını vermiş olduğu raporda belirtmişti. Bunun üzerine tekrar inşaata başlanmış ise de yine işlerde gereken özen görülmediği gibi inşa tarzında bazı düzenlemeler yapılmadıkça bu durumun daha çok uzaması muhtemeldir.

Güzergâhın sözü geçen kısmı demiryolu ile deniz arasında sıkışmış olmanın yanında geçit kalmadığından tamamlanmasının gecikmesi halkın haklı şikayet*lerine sebep olmakta ve sinirlerini bozmaktadır. Ayrıca işe aklı eren ermeyen herkesin müdahale ettiği bu duruma bir çare bulunması gereklidir. Tekliflerimin anlaşılabilmesi için caddenin* şikayet*e neden olan kısmının bir planı yapılmıştır.*

İhale olunan iş, B-C peresiyle arkası tarama ile gösterilen boşluğun doldurulması ve tamamının düzeltilmesinden ibarettir. B-C peresinin uzunluğu yetmiş metredir. Müteahhite verilen perde duvarı şekil 2'de görüldüğü gibi olup açıklamaya gerek yoktur. Profilde görülen kazıklar her üç metrede bir 0,15 x 0,15 ebadında ve uzunlamasına bir bağlama ile birbirlerine bağlı olup ne gereği ne de faydası anlaşılamıyor.

Mütehhit inşaatın şimdiye kadar temel hafriyatı, kazıkların çakılması ve perenin önüne konulan anroşman ücreti olmak üzere on altı bin küsur kuruş almıştır. Bütün inşaat, yirmi dokuz bin sekiz yüz kuruş olduğuna göre yarısından fazlası ödenmiş demektir.

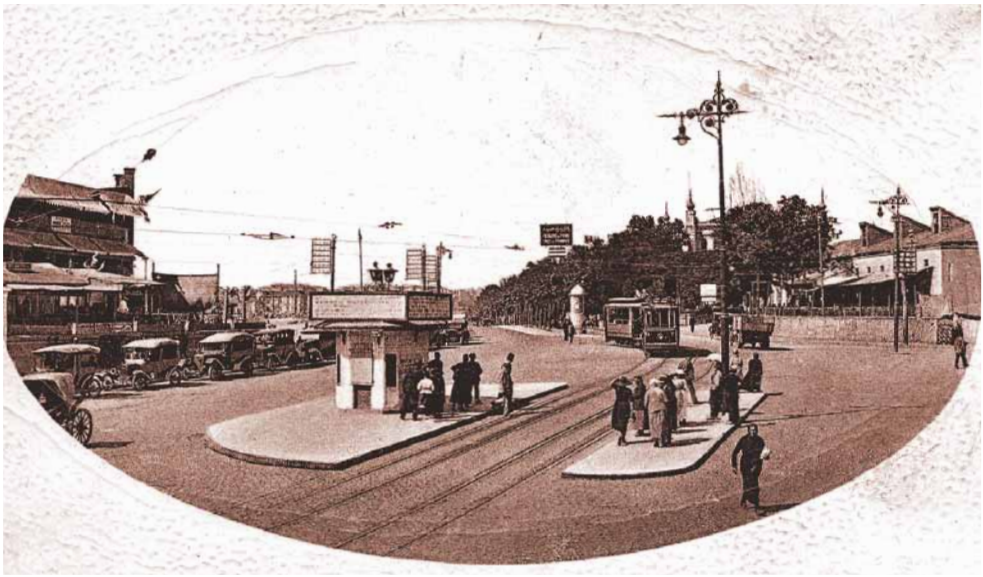
Doğrudan doğruya dalgaların şiddetine maruz kalan bu kuru perenin hayatının gayet sınırlı olmasının yanında deniz suları sürekli yolun üzerine sıçrayarak dolgunun rutubetini muhafaza edeceğinden toprağın itici gücü de bu yüzden artacağı için her iki bakımdan harap olmaya yüz tutacağı şüphesizdir. Bu nedenle yolun bu tehlikeli kısım yüzünden daima kesintiye uğramaması için aşağıdaki üç tedbir teklif edilebilir.

1- Güzergâhın değiştirilmesi: Bu durumda tercih edilecek güzergâh gayet kıymetli tarla, bağ ve bostanları parçalayacağından hele bu mevsimde sahiplerinin şikayet*lerine sebep olacağı gibi istimlak için hayli para sarfedilmesi gerekecektir. Hâlbuki izah edildiği gibi yapılan işler için müteahhite verilen on altı bin küsur kuruş da bu şekilde kaybedilmişti.*

2- Bu mevkide yolu yükselterek mükemmel bir rıhtım duvarı inşa etmek ile olabilir ki bu da hayli masraf demektir. Zaten bu senenin bütçesi bu paraları ödemeye müsait olmadığından yine işlerin gecikmesi gerekecektir.

3- Mevcut inşaatı bir dereceye kadar güçlendirerek daha sonra güzergâhı değiştirmek olabilir ki edilen masraflara ve mevcut malzemeye göre bu şıkkı tercih etmek en ucuzu oluyor. Aslında yolun bu kısmı üzerinde bazı binalar inşa edildiğinden bu yolun her durumda gerekli olduğu açıktır. Hatta güzergâh değişikliği yapılsa bile yine inşası gerekeceğinden buraya yapılan masraf lüzumsuz görülemez. Bu durumda yapılacak ilaveler aşağıdadır: Kullanılan taş gayet sert olduğu için keşifte olduğu gibi kaya-trak ile ıslahı mümkün olup müteahhit bunları murç ile işlemeye mecbur oluyor. Bununla beraber kuru perdeyi uygun bir şekilde yapmak mümkün olamıyor. Bu nedenle bu perdeyi harçlı olarak yaparak arkalarına anroşman koyup itici gücünün etkisin hafifletmek yolu düşünülmüştür. Bu şekilde inşa edilmekte olan perde duvarının arkasının güçlendirmek için ilave edilen anroşman 175 metre küp olup her metresi 25 kuruş, toplamda 4376 kuruş ve bu perdenin harçlı olarak inşası için ilk mevcut her metre kuru pere fiyatına su kireçli harç bedeli olarak 16 kuruştan zammı gerektiği için 1334 kuruşla perenin kuvvetlendirilmesi için toplamda 5709 kuruş ilave edilmesi gerekir ki bu meblağ yolun önemine nazaran çok sayılamaz.

Yukarıda ifade edildiği şekilde bu kısmın tamiratı için keşifleri dört sene önce yapılıp iş ertelendiğinden deniz, sahili pek çok aşındırmış olduğu için önceden gösterilen düzeltilecek toprak miktarı da artmıştır. Ayrıca yukarıdaki küçük planda görüldüğü gibi biri on iki ve diğeri yirmi iki metre uzunluğunda diğer iki adet duvarın ilavesi de gereklidir. Bu yüzden keşfe bir meblağ zammı gerekli görülmüş ve inşaata memur olan mühendis Mazhar Bey tarafından mahallerinde ölçülerek ekte takdim edilen cetvel gereğince yukarıda ifade edilen beş bin küsur kuruş da dâhil edildiğinde, toplamda on altı bin dokuz yüz yirmi dört kuruştan bazı eksiltmeler yapıldıktan sonra keşif bedelinin ilavesi ve bu meblağın beklenmeyen masraflara ait bütçeden ödenmesi uygun görülmüştür.



Taksim'de yol, otomobil ve tramvay (İBB Atatürk Kitaplığı Albümü, Krt, nr. 4149)

Bu tadilatın havalar müsait olduğu takdirde nihayet bir ay zarfında inşaatın tamamlanması mümkün olacağından ustalarının artırılması için müteahhite uyarıda bulunmak gerekir. Bir ay zarfında bitiremediği takdirde kontratının feshi ile daha işten anlar bir müteahhite ihale olunmak üzere inşaatının hızlandırılması hakkında Vilayet'e emir verilerek bu acizin raporunun tebliği yüce nazırımızın kararınıza bağlıdır"[237].

Bu rapor üzerine Bostancı yolunu yapmak üzere ihaleyi alan Osman bin Ali, "*Eğer bir ay zarfında taahhüdümü yerine getirip istenilen şekilde inşaatı tamamlamazsam, kontratın feshedilmesini ve başka birine ihale edilmesini tereddüt etmeden kabul ediyorum*" minvalinde yeni bir kontrat imzalamak zorunda kaldı[238]. Ayrıca yolda yeni bazı düzenlemeler ve ilave bölümler de yapılması kararlaştırıldı[239].

Bostancı-İçerenköy yolunun incelenmesine ve yukarıda kaydettiğimiz raporun hazırlanmasına yalnızca gazetelerde çıkan haberler değil, müfettişin de kaydettiği üzere, "altı refik'' imzasıyla verilen bir şikayet dilekçesi de vesile olmuştu. Söz konusu şikayet dilekçesi, hem yolun son halini hem de yol inşa-

237 BOA, T. TRM. 2325-99-1, 29 Nisan 1326/12 Mayıs 1910. Ayrıca bk. T. TRM. 2325-99-2, 18 Mayıs 1326/31 Mayıs 1910.
238 BOA, T. TRM. 2325-99-3, 19 Mayıs 1326/1 Haziran 1910. Ayrıca bk. T. TRM. 2325-91-1, 18 Mayıs 1326/31 Mayıs 1910. Ayrıca bk. T. TRM. 2325-91-2, 16 Mayıs 1326/19 Mayıs 1910;
239 BOA, T. TRM. 2325-91-3.

atında yapılan yanlışları ayrıntılı bir şekilde anlattığı için buraya aynen almak isteriz. Altı arkadaşın dilekçesi şöyleydi: "*Bostancı'dan İzmit'e doğru giden ve harap bir halde bulunan şose yolunun bir kısmı deniz kenarından geçtiği için dalgaların darbeleri ile yolun yüz arşından fazla uzunluğu yıkılmış, gelip geçmek zorlaşmıştır.*

Üç sene önce keşfedip müteahhite vermişler. Epeyce bir zamandan beri bunun inşaatına başlandı. Bu inşaatı üzerine alan herif, deniz kenarına duvar gibi bir şey yapmaya başladı. Kazıklar çaktı, güya temel açmak için uğraştı. Bir parça bir şey açıp içini ufak taşlarla doldurdu, önüne de ufak ufak taşlar atıyor.

Hâlbuki onları da su alıp götürecek. Bir zaman genç mavi gözlü bir memur geldi. Bu işi beğenmeyerek müteahhit ile münakaşa ettiler. Fakat müteahhit bildiği gibi inşaata devam etti. Tekrar birkaç defa başka kara bıyıklı genç bir memur geldi. Bu memur da birkaç defa müteahhite hücum etti. Nihayet esmer ve gözleri şiş bir memur geldi. İş ne oldu tabi anlayamadık. Müteahhit yine önceki gibi devam ediyor. Şu kadar işin farkına vardık ki inşaat pek yolsuz ve adiymiş. Mesela denize çakılan kazıklar az çakılıyor, önüne dalgaların darbelerine tahammül edemeyecek derecede küçük taşlar koyulmuş. Daha bizim bilemediğimiz noksan işler yapılıyor olduğu memurların itirazından anlaşılıyordu. Şimdi ne gelen var ne giden. Şu inşaat, tabi av avlanmış olacak, kırk bin kuruşluk bir şey. Bu devirde böyle bir şeye bakılmamak olmaz fakat Nezaretiniz haber alamaz ise bakılamaz. Müteahhit olacak herif de menfaatine hizmet eder. Ama iş biter aradan bir zaman geçer, şiddetli bir fırtına dalgaları yapılan şeyleri yıkar ve yol yine harap olur. Milletin paraları heba olur. Her gün oradan gelip geçtiğimiz için teessüf ediyoruz. Memurların itirazından bir şey çıkmadı. Ne oldu, ne oluyor? Bunların asıl amiri yok mu, varsa niçin bakmıyor, yoksa bakılamıyor mu? Kısacası hayret ediyoruz. Bunu birkaç kişi aramızda konuştuk, nihayet nazır beyefendiye bir kere arz edelim dedik. Bakalım ne derece önem verirler, anlamak için beş altı arkadaş aramızda karar verdik. Durumu arz ettik. Güzel bir netice alacağımıza emin olmadığımız için kendimizi şimdilik sakladık. Başarınızdan sonra tebrik ederiz efendi hazretleri"[240].

İstanbul'un Avrupa yakasında da tamir faaliyetleri hızlanmıştı. Bu nedenle Beyoğlu Mutasarrıfı da Büyükdere-Beyoğlu hattının tamiri için girişimde bulundu. Beyoğlu Mutasarrıflığı, konu ile ilgili ilk olarak İstanbul Valiliği Nafia Müdürlüğü'ne bir yazı gönderdi. Söz konusu yazıda, Büyükdere-

240 BOA, T. TRM. 2325-91-4a, 4b, 21 Nisan 1326/4 Mayıs 1910.

Beyoğlu arasındaki şose yolun tamirinin neden gerekli olduğunu izah etti. Nafia Müdürlüğü ise bu yolun kendi sorumluluk alanlarında olmayıp, Şehremaneti'nin sorumluluğunda olduğu cevabını verdi[241].

Beyoğlu Mutasarrıflığı'nın konu ile ilgili bir yazısında zikredilen şose yolun neden tamir edilmesi gerektiği şu şekilde izah ediliyordu: "*Büyükdere'den Beyoğlu'na gelen şose yolu, bir hayli seneden beri tamir edilmediğinden dolayı harap bir haldedir. Bu yüzden gelip gitmekte ve nakliyede birçok zorluk çekilmektedir. Bu nedenle bu yolun tamir edilmesi halinde yolun nakit bedelini veremeyen fakir ahalinin orada çalışarak bedenen borçlarını ödeyeceklerinden bahisle gerekenin yapılması hakkında On İkinci Belediye Meclisi Dairesi'nden gelen mazbatanın ekiyle; gerçekten bu yolun Boğaziçi'nin Rumeli sahili kara nakliyatında sürekli kullanılmakta olduğundan, ayrıca karadan Boğaziçi'ne gidip gelen sefirler, muteber kimseler ve yabancı seyyahların da yegane yolu olarak bu şekilde harap bir halde bırakılmasının uygun olamayacağından bahisle öncelikle bu yolun tamir ettirilmesi için gerekli vasıtaların hazırlanmasını 19 Aralık 1909 tarihli ve üç yüz yetmiş bir numaralı tezkirem ile istirham etmiştim. Bu yolun bu sene tamir ettirilmesi için her taraftan müracaat edilmekte ve Büyükdere civarı ahalisinin bedenen çalışmaya hazır oldukları ifade edilmekte olduğundan tekrar istirhama mecbur oldum*"[242].

Beyoğlu Mutasarrıflığı'nın Büyükdere-Beyoğlu arasındaki şose yolla ilgili müracaatına İstanbul Şehremaneti de şu şekilde cevap verdi: *"Şehir içinde tamir edilmesi gereken cadde ve kaldırımların inşaatına belediye dairelerinin mali gücünün yetersiz olduğu bir zamanda Büyükdere'den Beyoğlu'na giden ve on beş kilometreyi bulan şehir dışındaki bir yolun açıklandığı şekilde tamirine imkân yoktur"* [243].

Büyükdere-Beyoğlu yolunun tamirine dair girişimin sonuçsuz kalmasına rağmen 1910'da İstanbul'un Avrupa yakasında yeni yollar açılmaya ve var olanlar genişletilmeye devam etti. Bu manada Bebek'te Kayalar Caddesi üzerindeki fener, ulaşıma engel olduğu gerekçesiyle yıktırıldı ve yenisi yapıldı[244]. Yine bu manada Zincirlikuyu ve Maslak'taki yolların da iyileştirilmesi için harekete geçildi[245].

241 BOA, T. NFİ. 1369-31-2, 6 Kanunuevvel 1325/19 Aralık 1909.
242 BOA, T. NFİ. 1369-31-1, 9 Şubat 1325/21 Şubat 1910.
243 BOA, T. NFİ. 1369-31-3, 24 Kanunuevvel 1325/6 Ocak 1910.
244 Tanin gazetesi, nr. 441, 24 Kasım 1909.
245 Tanin gazetesi, nr. 524, 17 Şubat 1910.

Avrupa yakasında 1910 yılı itibariyle tamirine başlanan bir diğer yol da Eyüp-Rami Kışlası arasındaydı. Bu iş için ilk olarak bir keşif yapıldı. Buna göre yapılacak işlemin 83.322 kuruşu bulacağı görüldü. Daha sonra ihaleye gidildi ve ihaleyi 69.300 kuruşla Balkapanı Hanı'nda 39 numaralı odada oturan Bektaşoğlu Mihalaki Efendi kazandı[246]. Yine bu minvalde Rami Kışlası-Maltepe Hastahanesi arasındaki yol da tamir edilmek üzere ihaleye çıkarıldı. Bu esnada ihaleye çıkarılan bir diğer yol da Davudpaşa yoluydu. Fakat İstanbul Vilayeti, Davudpaşa yolu için ödenek bulamadı[247]. Bu esnada Fransa'nın Nafia İnşaat Müteahhitler Cemiyeti Başkanı Fojorol Biraderler, Marsilya Büyük İnşaat Şirketi Müteahhitler Cemiyeti Reisi Fojorol Biraderler ve özel müteşebbislerden Mösyö Jiros ile Loşor'a İstanbul'da bazı yolların tamir edilmesi için tamir imtiyazı da verildi[248].

Yeni yolların yapımı yalnızca İstanbul için söz konusu değildi. İmparatorluğun bütün bölgelerinde yeni yolların açılması için hummalı bir çaba içine girildi. Mesela Antalya-Dinar[249], Bingazi, Bağdad-Halep yolu tamir ve inşa faaliyetleri yürütülen yollardan sadece birkaçıydı. Bu yollar bir taraftan iyileştirilirken, diğer taraftan da buralarda otomobil işletmek üzere müracaatlar oluyordu[250]. Bu gelişmeler yaşanırken bütçeden yol yapımı için ayrılan pay da artırıldı. Söz konusu

246 BOA, T. TRM. 2325-42-3, 10 Mayıs 1326/23 Mayıs 1910; T. TRM. 2325-42-2, 13 Mayıs 1326/26 Mayıs 1910.

247 BOA, T. TRM. 2327-43-1, 15 Mayıs 1326/28 Mayıs 1910; T. TRM. 2327-43-2, 20 Mayıs 1326/2 Haziran 1910; T. TRM. 2327-43-3, 25 Mayıs 1326/7 Mayıs 1910.

248 Tamir edilecek yolların listesi için bk. BOA, T. TRM. 2335-15-2a, 2b, 2c. Tamir edilecek yolların listesi için ayrıca bk. Tanin gazetesi, nr. 650, 23 Haziran 1910; aynı gazete, nr. 663, 6 Temmuz 1910; aynı gazete, 22 Temmuz 1910. Söz konusu yolların tamiri hakkında yapılan anlaşma için bk. BOA, T. TRM. 2335-15-3, 7 Temmuz 1326/20 Temmuz 1910.

249 BOA, T. TRM. 2337-46-2a, 27 Temmuz 1326/9 Ağustos 1910; T. TRM. 2337-46-3, 31 Temmuz 1326/13 Ağustos 1910; T. TRM. 2337-46-1, 7 Ağustos 1326/20 Ağustos 1910.

250 Bingazi yolunda otomobil işletmek üzere yapılan müracaat için bk. BOA, T. NFİ. 1371-93-1a, 7 Nisan 1326/20 Nisan 1910; T. NFİ. 1371-59, 21 Nisan 1326/4 Mayıs 1910. Bağdat-Halep yolu hakkında bk. BOA, T. NFİ. 1371-22-1a, 2 Şubat 1325/15 Şubat 1910; T. NFİ. 1371-22-1b, 3 Şubat 1325/16 Şubat 1910; T. NFİ. 1371-22-3, 10 Nisan 1326/23 Nisan 1910. Halep-Antep arasında çalışan biri 5, diğeri 16 kişilik otobüslerin şose yollara zarar vermesi hakkında bk. T. NFİ. 1378-3-1a, 26 Eylül 1326/9 Ekim 1910; T. NFİ. 1378-3-2, 5 Teşrinievvel 1326/18 Ekim 1910. Midilli Adası'nda otomobil işletmek üzere yapılan müracaat için bk. BOA, T. NFİ. 1373-27a, 8 Mayıs 1326/21 Mayıs 1910. Beyşehir-Çumra arasındaki yolun iyileştirilmesi hakkında bk. T. NFİ. 1373-31a, 13 Mayıs 1326/26 Mayıs 1910. İskenderun-Maraş arasında otomobil işletmek üzere yapılan müracaat için bk. T. NFİ. 1376-58-1, 11 Ağustos 1326/24 Ağustos 1910. İzmir'de otobüs işletmek üzere yapılan müracaat için bk. T. NFİ. 1377-73-1a, 28 Ağustos 1326/10 Eylül 1910; T. NFİ. 1377-73-1b, 30 Ağustos 1326/12 Eylül 1910; T. NFİ. 1377-73-2, 27 Eylül 1326/10 Ekim 1910. Preveze-Yanya arasındaki şose yolda otomobil işletmek üzere yapılan müracaatlar için bk. T. NFİ. 1378-27-1a, 2 Teşrinievvel 1326/15 Ekim 1910; T. NFİ. 1378-27-2, 12 Teşrinievvel 1326/25 Ekim 1910. Bozdoğan-Nazilli arasında otomobil işletmek üzere yapılan müracaat için bk. T. NFİ. 1379-58-1a, 15 Teşrinisani 1326/28 Kasım 1910; T. NFİ. 1379-58-2, 8 Kanunısani 1326/21 Ocak 1911.

artış, dönemin basını tarafından da önemsendi. Bu manada "Yollarımız" başlıklı şu haber, kayda değerdir: "*Nafia bütçesi onaylandı. Şu esnada her tarafta, Rumeli'de ve Anadolu'da, herkes acaba hangi yollar yapılacak diye bekliyor. Gerçekten de Anadolu'da Tanin, Arnavutluk'ta Tanin mektupları, bu soru ve beklentinin ne derecelerde haklı olduğunu gösterir. Özellikle bugün yayınladığımız Arnavutluk mektubunun İpek ile Mitroviça arasındaki yol hakkında yazdığı satırları memleketin ne halde olduğunu pek güzel gösterir. İşte biz de yollara verilen önemi dikkate alarak bu sene hangi yolların yapılacağı hakkında Nafia Nezareti'nde incelemelerde bulunduk. Aldığımız bilgiler aşağıdadır:*

Geçen sene bütçesinde yollar için bazı ödenek verilmişti. Fakat bütçenin onayı çok fazla geciktiği için ödenek verildiği zaman artık inşaat mevsiminin geçmiş olması, bu ödeneğin sarfedilememesine neden olmuştu. Bu sene yine bütçenin onayı geçmiş olması dikkate alındığı için ödeneğin talebi esnasında ihtiyatlı davranılmıştır. Bu sene için verilen 94 milyon küsür kuruşluk ödeneğin gelecek sene de sarf edilebilmesi ve gelecek sene de yine 94 milyon kuruşluk bir ödenek verilmesi şart kabul edilmiştir. Bu durumda hükümet, bu sene genel yollar için 94 milyonluk ödeneğe sahiptir. Ayrıca bu ödenek gelecek sene de sarf edilebilecek ve gelecek sene de tekrar bu kadar ödenek verilecektir.

Bu sene 94 milyonluk tahsisat sarf edilemeyecektir. Ancak 1327 senesi sonuna kadar bitirilmesi kararlaştırılan bir takım yolların ilk ve ikinci keşifleri yapılacak, yeniden açılmayıp da tamir edilecek olanların tamiratı tamamlanacak; vasıtaların eksikliği, mevsimin geçmiş olması da bu gecikmeyi mazur ve gerekli göstereceği şüphesizdir. Yalnız bundan bu sene vilayette yol yapılmayacak manası çıkarılmamalıdır.

*Bu ödenek dâhilinde bulunan genel yollar arasında, tamir edilecekleri bir tarafa bırakılacak olursak ki bunun da önemi küçümsenemez, Vilayet Um*ûmî *Meclisleri tarafından yeniden açılması veya tamiri kararlaştırılan bir takım yollar vardır ki bunun için vilayetlere havale olunan yol nakit bedeli gelirleri olan altmış milyon kuruş tamamen sarf edilecek yani bir çok yollar tamir edilecek ve açılacaktır.*

Demek oluyor ki yolsuzluktan dolayı vilayetlerde ancak bu kış da fazla zahmet çekildikten sonra gelecek sene kışa doğru aşağıdaki cetvelde yazılı olan yolların hemen hemen tamamı bitmiş olacağı için memleketin çekmekte olduğu azap epey hafiflemiş olacaktır. Bundan sonrası ise meşrutiyet hükümetinin vadettiği gelişmelerin birer birer gözükmesi demektir ki inşallah bu zamanlar çok uzak değildir.



1900'lerde Amerika (Library Of Congress, Digital ID: hec 29723 //hdl.loc.gov/loc.pnp/hec.29723)

Bu nedenle şunu da söylemeliyiz ki, şimdiye kadar Osmanlı hükümeti ilk defa yollara mahsus böyle iki sene için iki milyon lira kadar bir ödenek veriyor. Şimdiye kadar bütün yolların inşaatı ve tamiratı vilayetler yol nakit bedeli içinde dönüp dolaşırdı ki o bitmez tükenmez suistimaller, idaresizlikler dikkate alınırsa bu sene atılacağı vaat edilen gelişme yolundaki adımın ne derecelerde önemli olduğu ortaya çıkar.

Bu yazdığımız şartlar dâhilinde 1328 senesi başına kadar esas tamirleri tamamlanacak yollar ve yeniden açılacak genel yolların cetveli aşağıda sunulmuştur. Bunların tamamı on bin kilometreye bulmaktadır"[251].

OKUMA PARÇASI

Ünye'den Yükselen Feryat!

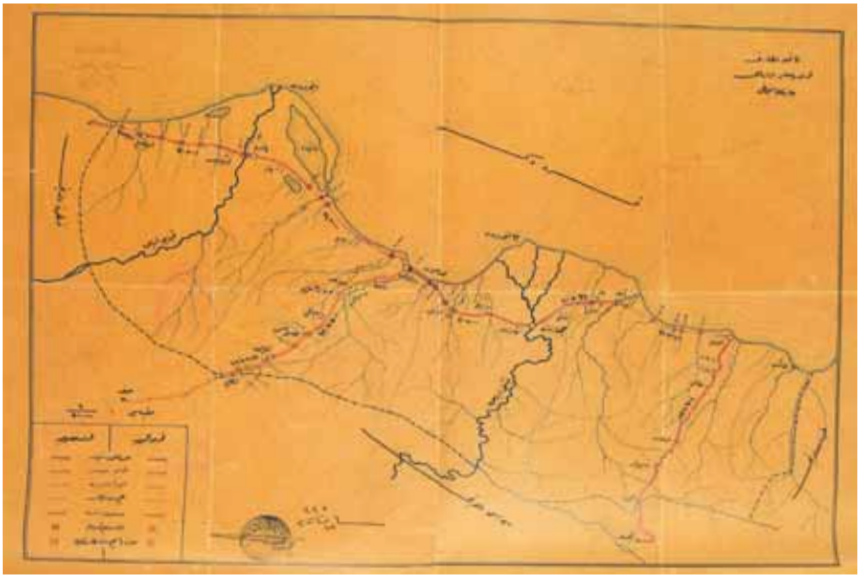
1910 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun genelinde yollarda iyileştirilmeler yapılmasına rağmen, bitmeyen yol çalışmaları yüzünden ciddî şikayetler de eksik değildi. Bunlar arasında muhtevası ve ifadelerindeki samimiyeti açısından Ünye ileri gelenlerinin gönderdiği dilekçenin ayrı bir yeri var-

251 Tanin gazetesi, nr. 650, 23 Haziran 1910.

dır. Ünye halkı dilekçelerini resmî makamlar yanında Tanin gazetesine de gönderdiler. Böylece seslerinin duyulması için daha etkili bir yol buldular. Bu tercihleriyle doğru yaptıkları dilekçenin etkili olması ve ilgili makamlar tarafından bir müddet sonra ele alınmasından anlaşılmaktadır. İlgili dilekçe şöyledir[252]:

"*Ey milletin hukukunu müdafaa edenler!*

Feryadımızı iyi dinleyiniz. Hayatımız ağzınızdan çıkacak bir iki kelime ile tazelenecektir. İşitmediğiniz takdirde mahvoluyoruz. Mektebimiz, ticaretimiz, sanayimiz yok, ziraatımızdan edilecek istifade yolsuzlukla yok olmaya mahkum. Hayat damarımız kesildi, tedavisi için yüz kilometreyi geçen Ünye-Niksar yolundaki on beş yirmi adet köprünün tamirine bir senelik feryadımıza karşılık yüz yirmi lira ödenek veriliyor. Bu kadar para ile acaba bir konağın husûsî bahçe yollarını yapmak mümkün müdür? Hanelerimizdeki eşyaları sattırıp da tahsil ettirdiğin binlerce liradan bir kısmı bir kerecik olsun memleketimize ne vakit isabet edecek? Adalet, eşitlik böyle midir? Yoksa medeni şehirlerde bulunanlar başka bir imtiyaza mı sahiptir ki her arzuları yerine getirilir de bizler bir köşede unutulmuş kalıyoruz. Tren, otomobil ve



1909'da Ünye'nin de içerisinde bulunduğu Karadeniz sahil şeridinde sağlam, harap veya hiç yapılmamış şoseler, mevcut ve sağlam köprüler, harap veya hiç yapılmamış köprüleri gösteren kroki (BOA, T.TRM, 2283-26, 30 Nisan 1909)

252 BOA, T. TRM. 2341-74-4, 31 Temmuz 1326/13 Ağustos 1910; T. TRM. 2341-74-5; T. TRM. 2341-74-1, 12 Ağustos 1326/25 Ağustos 1910; T. TRM. 2341-74-2, 18 Ağustos 1326/31 Ağustos 1910.

saireden vazgeçtik, öküz arabalarımızla kasabadan köylerimize gitmek için kırk sene önce açılıp bugün hayvan bile geçemeyecek derecede harap olan yolumuzun tamiri ancak çok acil ihtiyacımız olan miktara karşılık hiç olmazsa bu senelik bin liranın sarf edilmesine müsaade ediniz. İki gün içinde yolda dört öküz telef oldu. Yoksa bunca zararı Nafia Nezareti mi tazmin edecek? Bütün evi barkı bir çift öküzüyle mahvolan bu çaresiz Ünyelilerin mazlum feryadı ne zaman işitilecek? Bu seferki feryadımız da işitilmeyecek olursa tekrarında Cenab-ı Allah'a müracaat edeceğiz. O Halik-i Mutlak ve Rahim'dir. Hem sebep olanları ve hem de bizi ıslah eder".

OKUMA PARÇASI

İstanbul'un İlk Otomobil Tamircisi

İstanbul'da her geçen gün otomobillerin sayısı arttığından otomobil tamircilerine de ihtiyaç duyuldu. Bunun bir sonucu olarak da 1909'da Osmanlı başkentinde ilk tamirhaneler açıldı. Tespit edebildiğimiz kadarıyla ilk tamirhane şubesi, Azabkapısı'nda Şişhane Karakolu yakınında bulunan Jüst Tamirhanesi'ydi. Bu müessesede yalnızca tamir yapılmıyor, otomobil ile ilgili birçok iş de görülüyordu. Bu minvalde Jüst Müessesi'nin İkdam Gazetesi'ne verdiği 27 Şubat 1909 tarihli bir ilanda şu bilgiler veriliyordu: "*Otomobil ve Jüst Müesseseleri: Osmanlı İmparatorluğu'nda otomobillere karşı günden güne artmakta olan rağbetin neticesi olarak Mösyö G. Jüst ve A. Monya Azabkapısı'nda bulunan geniş imalathanelerinde otomobil arabalarına mahsus bir şube açmaya karar vermişlerdir. Jüst Müessesesi'nin mükemmel aletlerinin müşterilere sağlayacağı büyük menfaatlerden uzun uzadıya bahsetmeyeceğiz. Jüst Müessesesi'nin her türlü tamiratı yapması sayesindedir ki otomobil arabalarının bayiler için daima pek zahmetli ve zor olan iyi şekilde korunması meselesi halledilmiştir. Mösyö G. Jüst ve A. Monya bu andan itibaren turizm (seyahat) arabalarını ve arzu edilen her türlü meseleyi halletmeye müsait olan transpor endüstriyel (nakliyat-ı sanaiyye) leri ahalinin hizmetine sunulmuştur. Bu arabalar Jüst Müessesi'nin otomobil şubesinde istihdam ettiği uzman mühendis, Fransalı Mösyö Garsa dö Voreson tarafından Osmanlı İmparatorluğu için incelenmişlerdir. İskender Sokağı'nda Şişhane Karakolu civarındaki imalathaneye bir özel giriş ile bitişik bir bina inşa edilmek üzeredir. İşçiler müşterilerin hizmetini ve arabaların sağlam bir şekilde çalışmasını temin edeceklerdir. Kano, Otomobil ve arabaların sağlam bir şekilde çalışmalarını*



Fournier, Fransa 1919 (Rahmi M. Koç Müzesi)

sağlamak üzere her türlü alet edevat artık bu depoda müşterilere sunulmaktadır. Jüst Müessesesi, şöhreti dünyaca meşhur olan Fransız otomobil fabrikalarıyla ve en meşhur ticarethanelerle yapdığı mukavelenameler sayesinde memleketin ihtiyaçlarına uygun her çeşit arabaları acilen getirtebilmekte olduğunu ilan eder" (nr. 5301).

Jüst Müessesesi, sonraki günlerde de İkdam Gazetesi'ne ilanlar vererek reklamını yapmaya devam etti. Nitekim gazetenin 11 Nisan 1909 tarihli ve "Jüst Ticarethanesi" başlıklı ilanda şunlar yazıyordu: "*Otomobil tamir eder ve kiraya verebilir. Bu mağazada her türlü arabalar, omnibüsler bulunur. Motor yağı, tulumba ve saire ucuz fiyatlarla satın alınabilir*" (nr. 5344).

OKUMA PARÇASI



Osmanlı basınında Continental marka otomobil lastiği reklamı (Vakit, nr.1944, 10 Mayıs 1923, s.4)

İstanbul'un İlk Oto Lastik Bayii

İstanbul'da otomobillerin artmasıyla birlikte oto lastikçilerine de ihtiyaç duyulmaya başladı.

Gazetedeki ilanlara yansıdığı kadarıyla ve tespit edebildiğimize göre ilk müstakil oto lastiği bayii, 1909'de açıldı. Bu minvalde Tanin gazetesindeki (nr. 412) 26 Ekim 1909 tarihli şu ilan önemlidir: "*Penu Kontinental (Pneu Continental); Kontinental Kavuçuk ve Kütaperka Lastik Fabrikası dünyanın en meşhurudur. Bisiklet, otomobil ve zırhlı otomobillerin her boyda tekerlekleri için lastikler. İstanbul'da tek acentesi Cıngıroğlu Hanı'nda 16 numarada Mösyö Kan nezdinde daima bulunur. Bundan başka her çeşit lastik tekerlekler ve sanayi ürünü çeşitli maddeler de bulunur*"[253].

OKUMA PARÇASI

İstanbul'un İlk Oto Taksicisi, Dersaadet'te Otomobiller

Muzaffer Paşazade Fuad Bey tarafından Şehremaneti'ne verilen dilekçede şehir içinde ve civarında işletmek için sürati saatte on beş kilometreden fazla olmamak ve dikkatle kullanılıp geliş gidişleri kesinlikle engellememek üzere Oto Taksi yani dört kişilik kira otomobilinin işletilmesine müsaade edilmesini talep etmiştir. Haber aldığımıza göre bu dilekçeye ek olarak sunulan tarifede gündüz ilk yedi yüz elli metre için 2 ve bundan fazlasına her iki yüz elli metreye 1 ve geceleyin de ilk altı yüz metreye 2 ve daha fazlasına her iki yüz metre için 1 kuruş ücret belirlenmiştir. İşbu dilekçe ve ekindeki tarife ve saire incelenmek üzere Emanet Meclisi'ne havale edilmiştir[254].

253 Aynı ilan için bk. Tanin gazetesi, nr. 431, 14 Kasım 1909; nr. 437, 20 Kasım 1909.
254 Tanin gazetesi, nr. 410, 24 Ekim 1909.

Otomobil Kazaları Gazetelerin En Önemli Haber Kaynağı Oluyor

1909 yılına gelindiğinde otomobil artık İstanbul ulaşımının ayrılmaz bir parçasıydı. Buna karşılık otomobilin sokaklarda daha fazla kullanılmaya başlanması beraberinde kaçınılmaz olarak kazaların da artmasına sebep oldu. Faydaları hususunda sert tartışmaların yaşandığı otomobillerin her geçen gün daha fazla kazaya karışması, Osmanlı basının da en önemli haber kaynaklarından birini teşkil etmeye başladı[255]. Keza otomobillerin sebep oldukları kazalar, 1910 yılında basının en fazla sayfalarına taşıdığı haberler arasındaydı[256].

Otomobilin günlük hayatın bir parçası olması, haliyle bu vasıta ile ilgili birçok hadisenin de haber konusu olmasını sağladı. Bu manada yalnızca otomobillerin sebep oldukları kazalar değil, otomobiller ile ilgili başka anormallikler de gazeteler için birer haber kaynağı olarak görülür oldu. Örneğin Tanin gazetesinin 20 Ağustos 1910 tarihli (nr. 707) nüshasında "Otobüsde Bir Vak'a" başlıklı haberde şunlar kaydediliyord*u: "Geçenlerde gündüz saat sekiz sıralarında Ortaköy'e giden üç numaralı otobüs arabasında ufak fakat üzüntü verici bir olay yaşandığı matbaamıza bildirilmektedir. Otobüs bin zorluk ile köprüyü geçip rıhtıma döner dönmez bir çatırtı olmuş ve araba içinde bulunan yolcular, yine bir adamın çiğnendiğini zannederek hakikati sorduklarında benzin bittiği için otobüsün yürüyemediği anlaşılmıştır.*

Benzinin Salı Pazarı'nda otobüs şirketinden getirileceğini duyan yolcular, vakit kaybetmemek için bir miktar benzin satın alınmasını talep etmişler, fakat bu talepleri dikkate alınmamıştır. Yolcular epey bekledikten sonra yine otobüsün kalkmak niyetinde olmadığını görünce ya verdikleri ücretin iadesini veya benzin alınmasını tekrar söylemişler. Bu süre zarfında ise makinist tarafından bir kaç kere hakarete uğramışlardır. Acaba bu yeni şirket de tramvay şirketine mi benzemek istiyor? Bu gibi münasebetsizliklere fırsat vermemek üzere şimdiden gerekli mercilerin dikkatini çekmeyi gerekli görüyoruz."

Otobüslerin ve otomobillerin yalnızca sebep oldukları kazalar veya yaşanan aksaklıklar değil, bu yeni vasıtaların konforu ve kullanımı da gazetelerde ele

255 Bir misal için bk. "Otomobil Kazası", Tanin gazetesi, nr. 193, 13 Şubat 1909.

256 Bazı misaller için bk. Tanin gazetesi, nr. 574, 8 Nisan 1910; aynı gazete, nr. 696, "Otomobilden Kaçmazsanız Ezilirsini", 9 Ağustos 1910; aynı gazete, "Kaza", 15 Ağustos 1910; aynı gazete, nr. 717, 30 Ağustos 1910; aynı gazete, nr. 734, 16 Eylül 1910; aynı gazete, nr. 751, 3 Ekim 1910; aynı gazete, nr. 779, 2 Kasım 1910.

alınan konular arasına girmeye başladı. Bu manada Tanin gazetesinin 29 Eylül 1910 tarihli (nr. 747) nüshasında, "Bir de otobüs çıktı" başlıklı haberde yaşanan sıkıntıların sebeplerine dair şu önemli tespitlerde bulunuluyordu: "*Sanki Şirket-i Hayriye'nin düzensizlikleri, tramvayın münasebetsiz durumları yetmiyormuş gibi başımıza bir de otobüs çıktı. Nakliye vasıtasından başka her şeye benzeyen bu otobüslerin, dış görünüşüne aldanarak içine binmek felaketinde bulunanlar indikleri zaman görseniz neler söylüyorlar neler. İngiltere'de bilmem hangi şirketin çürük arabalarını büyük bir malmış gibi İstanbul'a getiren şirket, kendi kârını düşündüğü kadar değil, onun onda biri kadar müşterilerinin rahatını ve hayatını düşünürse fena etmez. Biz yalnız bir şeye hayret ediyoruz, haydi şirket para kazanmaktan, sadece para kazanmaktan başka bir şey düşünmüyor; acaba Şehremaneti bu arabaları bir defa teftiş etmek, çürük olanları kabul etmemek, şirketi adam akıllı hareket etmeye mecbur tutmak vazifesini aklına getirmiyor mu? Ama kime söylüyorsun!*".

Velospidli Polisler

Otomobillerle ilgili yeni düzenlemelerin yapıldığı 1909 yılında başta İstanbul olmak üzere imparatorluğun muhtelif bölgelerinde velospid de Osmanlı polisleri tarafından kullanılmaya başlandı. Velospidli polis birlikleri ilk defa Selanik, Manastır ve Kosova'da tesis edildi. 1909'dan itibaren velospidleri kullanmak üzere polis okullarındaki talebeler yetiştirilmeye başlandı[257]. Buna vilayetler arasındaki mesafe uzun olduğu için yazışmaların vaktinde yerine ulaştırılamaması gerekçe gösterildi[258]. Söz konusu vilayetlerin polis müdürlerine gönderilen 28 Mart 1909 tarihli bir yazıda; "*Selanik, Manastır ve Kosova polis müdürlerine verilmekte olan velospidlerin mektep efendileri tarafından daha esaslı bir şekilde kullanılmasına destek olmak üzere buraya da bir adet velospid satın alınarak beş-on gün içerisinde mektebe gönderilmesi*" istendi[259]. Bu yönde bir eğitim önce Kosova'da başladı[260] ve ardından Selanik'teki polis mektebinde devam etti. Dersler terbiye-i bedeniyye yani beden eğitimi dersinde verilecekti[261].

257 BOA, TFR-I-SL, 211-21076-16-1, 4 Mart 1325/17 Mart 1909.

258 BOA, TFR-I-SL, 211-21076-14-1, 21 Mart 1325/3 Nisan 1909.

259 BOA, TFR-I-SL, 211-21076-15-1.

260 Kosova'daki polis mektebinde kullanılacak velospid Selanik üzerinden sipariş edildi (BOA, TFR-I-SL, 211-21076-13-1, 22 Mart 1325/4 Nisan 1909).

261 BOA, TFR-I-SL, 211-21076-14-1, 21 Mart 1325/3 Nisan 1909.



Paris'te Bisikletli Polis Memurları (Polis Mecmuası, Nr.10, 13 Aralık 1913, s.228)

Velospidler, Osmanlı ordusu için de 40 adet getirecek olan İpekçi Kardeşler'e sipariş verildi[262]. Yapılan ön incelemelerde bir velospidin 800 kuruşa satın alınabilineceği anlaşıldı[263]. Selanik için bir adet velospid alındıktan sonra, polisin vazifesinin bir kat daha süratli ve rahatlıkla ifâ edilebilmesi için merkeze iki, taşra karakollara da dört velospid daha alınması kararlaştırıldı[264]. Karar, şu gerekçelerle alınmıştı: "*Herhangi bir suç işlendiğinde ve inzibat memurlarının derhal müdahalesini gereken olağanüstü durumlarda nakliye vasıtalarının eksikliği nedeniyle suçluların hakkıyla takibi yapılamayarak bu yüzden bazen çok önemli fırsatlar kaçırılmakta olduğundan bu hususdaki maksadın temin edilmesi lazımdır*"[265]. Selanik, Manastır ve Kosova'dan sonra benzerî gerekçelerle Kırşehir polis müdürlüğü için de bir velospid alındı[266]. Kırşehir'in ardından Ankara'da kullanılmak üzere de, Vezneciler'de Salim Efendi Mağazasından iki adet velospid satın alındı[267]. Nikelden mamul bu velosipedler, dokuz parça levazımıyla

262 BOA, TFR-I-SL, 211-21076-13-2, 25 Mart 1325/11 Nisan 1909.

263 BOA, TFR-I-SL, 211-21076-7-1, 21 Nisan 1325/4 Mayıs 1909; TFR-I-SL, 211-21076-8-1, 21 Nisan 1325/4 Mayıs 1909; TFR-I-SL, 211-21076-9-1; TFR-I-SL, 211-21076-10-1; TFR-I-SL, 211-21076-11-1; TFR-I-SL, 211-21076-4-1, 6 Haziran 1325/19 Haziran 1909; TFR-I-SL, 211-21076-5-1; TFR-I-SL, 211-21076-3-1, 9 Haziran 1325/22 Haziran 1909.

264 BOA, TFR-I-SL, 211-21076-17-1, 13 Haziran 1325/26 Haziran 1909; TFR-I-SL, 211-21076-1-1; TFR-I-SL, 211-21076-2-1.

265 BOA, TFR-I-KV, 223-22299-2-1, 18 Haziran 1325/1 Temmuz 1909; TFR-I-KV, 223-22299-3-1, 30 Haziran 1325/13 Temmuz 1909.

266 BOA, DH. EUM. MH, 11-59-11, 6 Teşrinievvel 1325/19 Ekim 1909; DH. EUM. MH, 11-59-13; DH. EUM. MH, 11-59-9, 15 Teşrinievvel 1325/28 Ekim 1909; DH. EUM. MH, 11-59-5, 21 Kanunuevvel 1325/3 Ocak 1910

267 BOA, DH. EUM. MH, 11-59-3, 26 Kanunuevvel 1325/6 Ocak 1910.

beraber mecidiye yirmi kuruşa mâl oldu[268]. Polisler tarafından velospidin kullanıldığı bir diğer yer de Sakız Adası idi[269].



Bisikletli Osmanlı polisleri (Polis Mecmuası, Nr.3, 28 Ağustos 1913, s.52)

Rumeli ve Anadolu'daki polis merkezlerinde velospid kullanılmaya başladığı günlerde İstanbul'da da benzeri bir uygulama hayata geçirildi. Başkent polis merkezleri için alınan velospidler; İngiliz Popiler marka, tekerlek ve lastiklerinin pupası nikelli olarak bir çelik debre, bir hazine, bir akuro, bir anahtar, bir tornavida, bir yağdanlık, bir korna, bir yar lastiği solüsyonu ve bir uzun hava tulumbası olmak üzere toplamda dokuz parçadan oluşuyordu. Her biri 25 mecidî kuruştan olmak üzere toplam 28 velospid Vezneciler'de Mehmed Salim Efendi'nin mağazasından satın alındı[270].

OKUMA PARÇASI

Müslüman Kadınlar Otomobile Biniyor

Otomobilin günlük hayatın ayrılmaz bir parçası haline gelmesiyle birlikte bu yeni vasıta kadınlar tarafından da kullanılmaya başladı. Fakat bu durum zaman zaman yanlış anlaşılmalara da sebep oluyordu. Nitekim Tercüman-ı Hakikat Gazetesinin 16 Temmuz 1910 tarihli nüshasında haber yapılan bir hadise, Beyoğlu Polis Müdürlüğü'nün inceleme yapmasını gerektirdi.

268 DH. EUM. MH, 11-59-7, 6 Teşrinievvel 1325/17 Kasım 1909.
269 BOA, DH. EUM. THR, 45-41-1, 12 Eylül 1326/25 Eylül 1910.
270 BOA, DH. EUM. MH, 11-59-14, 27 Teşrinievvel 1325/9 Kasım 1909.

Zira gazetedeki habere göre; 20 Haziran 1910'da üç kadın ile iki şapkalı erkek bir otomobile binmiş oldukları halde Beşiktaş'tan geçmişlerdi. Müslüman kadınların, Avrupalı erkeklerle otomobil ile şehir içinde seyahat etmeleri haliyle tepkilere sebep oldu. Bu yüzden Beşiktaş Polis Müdürlüğü konuyu araştırdı ve sonuçta meselenin gazetede yazıldığı şekilde olmadığı anlaşıldı. Beşiktaş Polis Müdürlüğü'nün konu ile ilgili raporu şu yöndeydi: "*Tercüman-ı Hakikat gazetesinin dünkü sayısında bu ayın yedisi Çarşamba günü, üç kadın ile iki şapkalı erkeğin bir otomobile binmiş olarak Beşiktaş'tan geçtiğinin görüldüğüne dair bir makale yazılmıştır. Gerçekleştirilen inceleme neticesinde o gün öyle bir otomobilin geçmediği ve yalnız çarşaflı üç Müslüman kadınının iki şapkalı makinistin kullandığı ve muhtemelen uşakları olan kır sakallı ve fesli bir şahsın da makinistlerin arasında oturduğu, yedi veya dokuz numaralı bir otomobil ile Ortaköy tarafına doğru gittiği ve bir süre sonra geri döndüğü anlaşılmıştır. Ardından başları beyaz tül ile örtülü iki Hristiyan kadın ve şapkalı iki erkeğin bindiği diğer bir otomobilin Ortaköy tarafına doğru geçtiği anlaşılmıştır. Bu nedenle gazetenin bu konudaki haberi doğru olmayıp sözü edilen başörtülü Hristiyan kadınlarının Müslüman hanımları zannedilmesinden dolayı ortaya çıkmış olabileceği ihtimaller arasındadır, arz olunur*"[271]. Konu bu şekilde açıklığa kavuşturulduktan sonra önce İstanbul Polis Müdürlüğü'ne, daha sonra da Tercüman-ı Hakikat gazetesine bildirildi[272].

Otomobil İle İlgili Avrupaî Düzenlemeler

Osmanlı Anonim Şirketi'nin kurulması ve bunun İstanbul'da tramvay haricindeki ulaşım vasıtalarını işletmek üzere 60 yıllığına imtiyaz sahibi olmasından sonra payitahtta otomobil trafiği arttı. Bu durum beraberinde yeni düzenlemeleri de zorunlu hale getirdi. Bazı düzenlemeler yapılması gerektiği, Dahiliye Nezareti'nden İstanbul Şehremaneti'ne gönderilen 2 Mart 1910 tarihli bir yazıda şu şekilde ifade ediliyordu: *"İstanbul'da otomobillerin sayısının gittikçe artması ve sokakların dar olmasından dolayı kaza meydana gelmesi kuvvetle muhtemeldir. Bu duruma otomobil kullananların maharetsiz oluşu da eklenince kazaların artması gayet doğal olduğundan yabancı ülkelerde otomobillerin*

271 BOA, DH. EUM. THR, 42-41-4, 4 Temmuz 1326/17 Temmuz 1910; DH. EUM. THR, 42-41-1, 13 Temmuz 1326/26 Temmuz 1910.

272 BOA, DH. EUM. THR, 42-41-2, 13 Temmuz 1326/26 Temmuz 1910.

ne gibi kayıt ve şartlara tâbi tutuldukları incelenerek burada da ona göre tedbirler alınması ve kullananların becerikli kimselerden seçilmesinin teminat altına alınması" gerekir[273].

Otomobil ve diğer ulaşım araçlarıyla ilgili imtiyazlar verilmeye başlamasıyla birlikte devletin bazı hukukî düzenlemeler yapması ve yeni vergiler ihdas etmesi zorunluluğu da doğmuştu. Yukarıda da ifade edildiği üzere bunun için bir taraftan Avrupa ülkelerinin ilgili düzenlemeleri incelenirken diğer yandan da vergilerin ne adla ve ne miktarda alınacağı görüşülmeye başlandı. Bu minvalde ilk düzenlemelerden biri, temettu vergisine dairdi. Zira Temettu Nizamnamesi'nde otomobillerle ilgili bir madde mevcut değildi. Bu yüzden Mâliye Nezareti'nden Sadaret'e yazılan 30 Mayıs 1910 tarihli bir yazıda "*Otomobillerden ne kadar kâr vergisi alınacağına dair Temettu Nizamnamesi'nde açıklık olmadığından bu konuda gerçekleştirilecek muamele İstanbul Defterdarlığı'na*" sorulduğu ve defterdarlıktan "*iki atlı kira binek arabacılarından her belediye için üç sınıf itibarıyla kırk kuruştan yüz kuruşa kadar vergi alınacağı Temettu Nizamnamesi'nin beşinci maddesi altındaki cetvelde yazılı olup otomobillerin de makinesinin sahip olduğu beygir kuvvetine göre arabalara kıyas edilerek vergi ile mükellef tutulmaları uygundur*" yönünde görüş bildirildiği bilgisi verildi ve konunun Şûrâ-yı Devlet tarafından acilen ele alınması gerektiği yazıldı[274].

Şûrâ-yı Devlet'in tavsiyesi üzerine konu Mâliye Nezareti tarafından acil olarak ele alındı. Konu görüşülürken Mâliye Nezareti Vâridât-ı Umûmiyye Müdüriyeti Birinci Şube azalarından Yusuf Razi Bey, "*otomobillerden başka ülkelerde senede üç-dört yüz Frank'ı bulan vergiler alınmakta olduğu gibi otomobillerin tekerlekleri ve nasıl kullanılacağı da bazı düzenlemelere tabi bulundurulduğundan örneklere bakılarak burada da bu konuda bir nizamname düzenleninceye kadar otomobillerden hiçbir vergi alınmaması daha hayırlı olacaktır*" yönünde görüş beyan etti. Bu görüşe rağmen; otomobillerin de iki katlı kira binek arabalarından alınan vergi gibi vergi alınması ve bir nizamname hazırlanana kadar şimdilik otomobillerden adi arabalar için en üst sınır tayin edilen yüz kuruşun temettu olarak alınması, eşya taşımada kullanılan daha büyük otomobillerden de hacimlerine göre

273 BOA, DH. MUİ, 70-1-10-1-1, 17 Şubat 1325/2 Mart 1910.
274 BOA, ŞD, 445-17-1.

vergi tahsil edilmesinin uygun olacağı yönünde karara varıldı[275]. Bu karara ilk itiraz da yine Mâliye Nezareti Vâridât-ı Umûmiyye Müdüriyeti tarafından geldi. İtiraz gerekçeleri de şöyle izah edildi: "*Yolcu nakliyatında bulunan otomobiller, arabalara benzemeyip kârları arabaların kazançlarının üç beş misli derecesinde bulunmasından dolayı arabaların tâbi olduğu yüz kuruş kâr vergisiyle mükellef tutulmaları pek düşük kalmaktadır. Ayrıca eşya nakline mahsus olan büyük otobüs ve otomobillerden de hacmine göre yüzden iki yüz kuruşa kadar kâr vergisi alınması nizamnameye muhalif olduğu gibi bunun belirlenmesi de zor olacağından otomobillerin makinesinin sahip olduğu beygir kuvvetine ve iki atlı arabalar için belirlenen fiyata göre katlandırılmak suretiyle kâr vergisine tabi tutulmaları*" uygun olacaktır[276]. Bu farklı görüşlerden sonra Mâliye ve Nafia Nezaretlerinden birer kişinin tayin edilecek vergi hususunda biraraya gelerek etraflı bir tarife hazırlanmaları kararlaştırıldı[277]. İstanbul'daki otomobillerden ne kadar kâr vergisi alınacağına dair tartışmalar sonuçlandırılmadan aynı konu ile ilgili Edirne tren istasyonu ve Tekirdağ ile Muradlı istasyonları arasında işleyen otomobil ve otobüsler de aynı mesele ile gündeme geldi[278].

Temettu vergisi meselesi ile birlikte ulaşım vasıtalarından alınan vergiler konusu etraflıca ele alındı. Bu meyanda Şûrâ-yı Devlet Tanzimat Dairesi'nin hazırladığı 27 Haziran 1909 tarihli bir raporda şu önemli bilgiler veriliyordu[279]: "*1281 tarihinde um*ûmî ve husûsî *arabalar ile hayvanlardan özel tarife gereği belediye vergisi alınması hakkındaki düzenleme, padişah hazretleri tarafından onaylandığı halde husûsî araba ve hayvanlardan vergi alınması her nasılsa şimdiye kadar ihmal edilerek belediye gelirlerine zarar verilmiştir. Bu nedenle vergi tahsilinin hemen uygulanmaya başlanması ve düzgün şekilde yürütülmesine sürekli dikkat edilmesi gerektiğini bütün belediye dairelerine tebliğ edilmelidir. Arabalara benzetilen otomobil, otobüs ve sairden de yeniden düzenlenen tarifeye göre vergi alınması için gerekli işlemlerin yerine getirilmesi, Belediye Umûmî Cemiyeti tarafından kararlaştırılarak husûsî*

275 ŞD, 457-7-1, 1 Temmuz 1326/14 Temmuz 1910.

276 BOA, ŞD, 457-7-11, 17 Temmuz 1326/30 Temmuz 1909.

277 BOA, ŞD, 457-7-4, 21 Mart 1327/3 Nisan 1911.

278 BOA, ŞD, 457-7-5, 19 Nisan 1237/2 Mayıs 1911. Mesele 1911'de gündeme gelmesine rağmen daha 1908'de Edirne ile İstasyon, Mustafapaşa, Ortaköy ve Kırkkilise arasında yolcu ve eşya nakletmek üzere bir otomobil şirketi kurulmuştu (Tanin gazetesi, nr. 14, 14 Ağustos 1908).

279 BOA, BEO, 3793-284401-13-1.

araba ve hayvanlarda uygulanmakta olan tarifeye göre vergi alınması" hususuna dair bilgi verilmiştir. Yine aynı raporda alınması gereken vergilerle ilgili şu yönde bilgi veriliyordu: "*Umûmî arabalardan yürürlükte olan esnaf tarifesi gereğince çift hayvanlı binek arabasından üç yüz ve sürücüsünden otuz, tek hayvanlı binek arabasından yüz seksen ve sürücüsünden on beş, öküz arabasından iki yüz kırk ve sürücüsünden otuz, çift hayvanlı yük arabasından yüz seksen ve sürücüsünden yirmi, tek hayvanlı yük arabasından yüz yirmi ve sürücüsünden on kuruş olarak vergi alınmakta iken bu verginin Meclis-i Vükelâ kararı ve ilgili padişah iradesi üzerine 1317 senesinden beri yüzde yirmi zamla tahsil edilmekte olduğu ve Belediye Umûmî Cemiyeti tarafından husûsî arabalarla hayvanlardan ve otomobil, omnibüs ve sairden alınması kararlaştırılan yıllık vergiden başka bu tarifeye dâhil olan araba ve sairden eskiden beri alınmakta olan verginin toplanmasına devam edilmesi son derece doğaldır. Cemiyetin husûsî araba ve saire hakkında gerekli görülen verginin umûmî esnaf vergi tarifesine ek olarak toplanacağı gösterilmiş ve yük arabalarının belediye tarafından mükellefiyetinin doğru olduğu Belediye Umûmî Cemiyeti'nin en son gelen yazısında açıklanmıştır. Bu tarife incelendiğinde alınacak ücretler orta derecede ise de umûmî ve husûsî çift ve tek atlı arabalardan alınacağı gösterilen verginin birçok çift atlı araba ile yalnız bir çift beygire veya birkaç tanesinin atlı araba ile yalnız bir tek beygire sahip olanlardan her araba için ayrı ayrı alınması adalete uygun olamayacağından bu gibilerden yalnız bir araba için vergi alınması uygun"* olacaktır.

Ulaşım vasıtaları hususunda yapılan bir diğer düzenleme de kıyafetle ilgiliydi. Konu Harbiye Nezareti'nin bir yazısı ile gündeme geldi. Zira Nezaret'ten bildirildiğine göre, İstanbul Otobüs ve Omnibüs Osmanlı Anonim Şirketi'nde çalışanlar haki renkte çeket ve askere mahsus düğme takmaktaydı. Bu da birtakım sıkıntılara sebep verebilirdi. Bu yüzden kıyafetlerin değiştirilmesi istendi[280].

Otomobille ilgili kanûnî düzenlemeler daha yapıldıkları andan itibaren şerh veya ikmal edilmeye mecburdu. Zira bu yeni ulaşım vasıtasının her geçen gün farklı şekil ve sahalarda kullanılması yeni düzenlemeleri gerektiriyordu. Mesela 1910 Ekim'ine gelindiğinde İstanbul'daki kiralık otomobillerin sayısı hayli artmış ve bazı sıkıntılara da sebep olmaya başlamıştı. Bu durum Tanin gazetesi-

280 BOA, DH. MUİ, 123-13-1-1, 9 Ağustos 1326/22 Ağustos 1910.



1900'lerde Ford markalı otomobile binmiş Amerikalı kadınlar (Library Of Congress, Digital ID: cph3a39954 //hdl.loc.gov/loc.pnp/cph.3a39954)

nin 12 Ekim 1910 tarihli (nr. 758) nüshasında şöyle haberleştirilmişti: *"Şehrimizde kiralık otomobiller türedi. Arabacıların fiyat meselesi ile başa çıkamayan Şehremini, bu otomobiller çoğalmadan bir tarife ve usul getirmesi zannederiz ki pek uygun olur. Çünkü bunlar yeniliklerinden ve rağbetten istifade ederek adeta halkı soymak istiyorlar. Dün bir numaralı otomobil arabası Beyoğlu'ndan Tarabya'ya kadar bir buçuk lira ücret istemiş, geri dönüş için de ayrıca ücreti istemeye kalkışmıştır. Bunlar böyle başı boş bırakılacak olursa elbette tutturabildiklerini koparmak isterler".* Aynı gazete konunun takipçisi olmuş ve bir gün sonra şöyle bir habere yer vermiştir: *"Şehrimizde kullanılmaya başlayan kiralık otomobillerin müşterilerden istedikleri gibi ücret almalarına meydan vermemek üzere belediyenin bir tarife düzenlemesi gerektiğinden dünkü sayımızda bahsetmiştik. Matbaamıza verilen bilgiye göre bu otomobiller iki kısımmış. Bir kısmı gidilen mesafe ile uygun ücret verilmesi esası üzerine yapılmış taksimetre denilen levhalara sahip olup müşterinin aldanması söz konusu değilmiş. Diğer kısmı taksimetresiz otomobiller olup işte bunların sahipleri istedikleri gibi ücret almaktaymış.*

Bu nedenle taksimetreli otomobillerde belediyenin dikkatinden uzak kalamaz. Çünkü bunlara bir kilometre için kaç para verileceği kararlaştırılırsa ondan sonra artık ihtilaf ihtimali ortadan kalkar. Fakat önceden belediyenin bu noktayı kararlaştırması gereklidir".

Yukarıdaki yazışmalardan ve de konunun gazeteler tarafından haber yapılmasından sonra hangi ulaşım vasıtasından ne kadar vergi alınacağı şu şekilde tayin edildi [281]:

Senelik vergi bedeli	
360	Umûmî ve husûsî çift atlı her arabadan (Şöyle ki birçok arabası ve yalnız bir çift atı olan şahıslardan yalnız bir araba için vergi alınacaktır.)
240	Umûmî ve husûsî tek atlı her arabadan (Şöyle ki birçok arabası ve yalnız bir tek atı olan şahıslardan yalnız bir araba için vergi alınacaktır.)
60	Husûsî binek hayvanlarının her birinden
20	Her bir sürücü atından
20	Ağır işlerde kullanılan husûsî yük hayvanlarıyla arabalarının her hayvanından
24	Velospid bir kişilik
34	Motorlu velospid bir kişilik
48	İki kişilik olup
72	Motorlu iki kişilik velospid Velospidlerin iki kişilikten fazlaya mahsus olanlarının her birinden kırk sekiz kuruştan hariç, yirmi dört kuruş ve motorlusundan yetmiş iki kuruştan hariç, otuz altı kuruş alınacaktır.
400	Husûsî otomobil ikiden altı kişiliğe kadar dört yüz kuruş alınacak ve ondan büyük olanlar umûmî otomobillerin tarifesine tabi olacaktır.
1000	Umûmî otomobil yirmi kişilik ve fazlası için ve omnibüs için
600	Umûmî otomobil birden on dokuza kadar
10	Husûsî ve umûmî katır, eşek
20	Yük taşıyan develerin her birinden

Yine bu çerçevede işletmek üzere ruhsat talep edilen araba, velospid ve otomobillerin plaklarında (plaka) veya hayvanların başlıklarında sahipleri tarafından dairesinin adedi ile sıra numarasını gösteren ve dairesi tarafından verilecek husûsî bir plak bulundurma mecburiyeti de getirildi[282].

281 BOA, BEO, 3793-284401-14-1.

282 BOA, BEO, 3793-284401-14-1.

OKUMA PARÇASI

İstanbul'un İlk Kelepir Oto Pazarı

İstanbul'da 1910 yılına gelindiğinde artık ikinci el otomobillerin satıldığı pazarlar kurulmaya başlamıştı. Bu manada kelepir oto pazarlarıyla ilgili gazetelere ilanlar verilmeye ve böylece müşteriler celbedilmeye çalışılıyordu. Bu konuda ilk ilanlardan biri şöyleydi: *"Kelepir Otomobil Pazarı: Binmeye mahsus, yük için ve omnibüs şeklinde, yeni gibi, bir sene önce üretilmiş ve iyi fabrikaların yani Panar, Mersedes, Birazya ve Didrih markalarının çeşitli sistemde süslü ve sade farklı tarzlarda tam takım ve kusursuz otomobillerimiz mevcuttur. Yenileri 300 liradan 1500 liraya kadar olduğu halde elimizdekiler ise 10 liradan 500 liraya kadar hemen satılıktır. Galata'da Küçük Tünel Hanı'nda 7 numaralı Krediyo Polar Ottoman isimli Komandit Şirketine geliniz"* (Tanin gazetesi, nr. 583, 17 Nisan 1910).

OKUMA PARÇASI

Uluslararası Yollar Daimi Cemiyeti'ne İlk Temsilciyi Gönderiyoruz!

Otomobilin her geçen gün daha fazla ve farklı sahalarda kullanılmaya başlaması, ilgili birçok cemiyet ve derneğin kurulmasını da beraberinde getirdi. Bunlar doğrudan otomobil ile ilgili olduğu gibi, dolaylı olarak da olabiliyordu. Bunlardan biri de merkezi Paris'te bulunan Uluslararası Yollar Daimî Cemiyeti'ydi. Osmanlı İmparatorluğu, bu cemiyete ilk temsilciyi 1910 yılında gönderebildi. Bu gelişme, önemine binaen dönemin Osmanlı basınında da yer buldu. Bu minvalde Tanin gazetesinin 5 Kasım 1910 tarihli nüshasında (nr. 782) cemiyetin amacı ve Osmanlı temsilcisi hakkında şu önemli bilgiler veriliyordu: "*Osmanlı İmparatorluğu dâhilinde on bin kilometre uzunluğunda genel yolun inşasına başlayan inşaat şirketi de Uluslararası Yollar Dâimî Cemiyeti tarafından düzenlenecek kongrelerde resmen bir temsilci bulundurma hakkını elde eden müesseseler arasına girmiştir. Uluslararası daimi bir komisyon tarafından idare edilen bu cemiyetin kurulma amacı, yolların inşa ve iyi şekilde bulundu-*


اوتوموبیل

Benz marka ikinci el otomobil ilanı (Vakit, nr. 1543, 28 Mart 1922, s.4)

rulması için her türlü gelişme ve ıslahatı meydana getirmekle beraber yolculukları kolaylaştırmaya yarayan her türlü vasıtayı hazırlamak ve genel yolların mümkün olduğu kadar istifadeye hazır şekilde bulunmasını temine çalışmaktır. Bu cemiyet, yollar hakkında Ekim 1908'de Paris'te toplanan uluslararası birinci kongrenin ortaya koyduğu esas ve yöntemin devamı için çalışmaktadır.

Bu nedenle cemiyet, amacını gerçekleştirmek için öncelikle yollar hakkında üyelerin toplanmasına gayret etmek, ikinci olarak çeşitli dillerde muhtıra, rapor, risale gibi yayınlar yapmak, üçüncü olarak yolların inşası hakkında gerek bugüne kadarki tecrübelerden ve gerek genel yolların inşa ve korunması için üretilen ve üretilecek inşaat malzemelerine dair dünyanın bütün imalathanelerinde gerçekleştirilen tecrübelerden ortaya çıkan sonuçları bir noktada toplayarak cemiyet tarafından doğrudan doğruya gerçekleştirilen, onun teşvikiyle gerçekleşen veya sadece gerçekleştirilen tecrübelerden elde edilen sonuçları incelemek yollarına başvurarak amacına ulaşmaktan ibarettir.

Şirket mühendislerinin Erzurum'dan Erzincan'a kadar inşa edilecek yolun keşiflerine başladıkları ve işin tam hız devam etmekte olduğu Erzurum'dan bildiriliyor.

Gayet arızalı olan bu bölgede karşılaşılan sayısız zorluğa ve bu sene oralarda hüküm süren hastalıklara rağmen Trabzon yolunun keşfi de epey ilerlemiştir".

OKUMA PARÇASI

Mahmud Şevket Paşa'nın Otomobili Binbaşı Vasıf Bey'i Ezdi!

Birçok çalışmada temas edildiği üzere Osmanlı otomobil tarihi denildiğinde ilk akla gelen isimlerden biri, Mahmud Şevket Paşa'dır. Fakat paşanın otomobilinin bir kazaya karıştığı ve bir kişinin ölümüne sebep olduğu pek bilinmez. Tanin gazetesinin 15 Kasım 1910 tarihli (nr. 792) haberine göre, 14 Kasım'da saat dokuz civarında Tophane'de Mühendis Mektebi'nin altında demirci dükkanı önünde Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa'nın otomobili Erzurum Topçu Taburu binbaşılığından emekli Vasıf Bey'e çarparak ezmiş ve Vasıf Bey, daha kaza yerinde iken hayatını kaybetmiştir.

Yeni Vasıtalar Yeni Sıkıntılar: Rekabet Artıyor

İstanbul'da farklı ulaşım vasıtalarının kullanılmaya başlanması ve bunların benzeri güzergâhları kullanması kaçınılmaz olarak bazı problemlere neden oldu. Bunda yeni vasıtalar için farklı yolların açılmaması ve çoğu yerde aynı yolun kullanılması etkiliydi. Aynı güzergâhların kullanılması ve buna dâir de yeterli düzenlemenin yapılmaması, haliyle kazaların da yaşanmasına yol açıyordu. Yolların daraldığı noktalar veya köprüler, kazaların fazla yaşandığı yerlerdi. Bu kazalar, basının en önemli şehir haberleri arasında yer aldığı için bunları takip etmek mümkündür.

Tramvaylar ve omnibüslerin konfor yoksunlukları ile yollarda çekilen sıkıntılar zaten basının her dâim gündeme getirdiği konulardı. Otomobillerin de İstanbul trafiğine katılmasıyla birlikte serzenişler ve farklı ulaşım vasıtalarını mukayese eden yazı veya haberler artık daha fazla gazete köşelerinde yer almaya başladı. II. Meşrutiyet'in ilanından sonraki süreçte bu tür haberlerde hızlı bir artışın olduğunu ifade etmek gerekir.

Otomobil gibi müstakil ve omnibüs ile tramvaylara nispeten daha hızlı bir ulaşım vasıtasının İstanbul'da günlük hayatın ayrılmaz bir parçası haline gelmesiyle eleştiriler arttı. Öncelikle tramvayların hızı, temizliği ve kullandığı yollar ele alınmaya başladı. Bu manada gazeteler, tramvay ile ilgili okuyucu mektuplarına sütunlarında yer veriyor ve bu vasıtaya dâir yaşanan başka sıkıntıları paylaşıyordu[283]. Yukarıda da belirttiğimiz üzere farklı ulaşım vasıtalarının, alt yapısı müsait olmayan İstanbul gibi bir şehirde kullanılmaya başlanması sıkıntılara ve kazalara davetiye çıkardı. Gazeteler, neredeyse her gün bu tür haberlere sütunlarında yer veriyordu[284].

Dönemin gazetelerine yansıyacak kadar neredeyse her gün otomobil, otobüs ve omnibüslerin sebep oldukları kazalar ve bunlar arasındaki rekabetin her geçen gün artması yüzünden resmi makamlar da birtakım düzenlemeler yapmak zorunda kaldılar. Bu minvalde 28 Eylül 1910 tarihli bir belgede "*Ortaköy*

283 Bu minvalde bk. Tanin gazetesi, nr. 464, 17 Aralık 1909; aynı gazete, nr. 525, 18 Şubat 1910; aynı gazete, nr. 527, 20 Şubat 1910.

284 Bu minvalde Galata Köprüsü üzerinde bir otobüs ile at arabasının sebep olduğu kaza için bk. Tanin gazetesi, nr. 734, 16 Eylül 1910.

ile Galata ve Sirkeci arasında ve tramvay güzergahında işlemekte bulunan otobüs ve omnibüs arabaları şirketle müsabaka edercesine" seyahat ettikleri belirtilmekte ve bunun mahzurları sıralanmaktadır[285]. Bu tür şikayetlerin ve problemlerin artması üzerine Şehremaneti, İstanbul ve çevresinde seyrüsefere müsait mahallerde omnibüs, otobüs ve diğer vasıtaları işletme imtiyazı sahibi Osmanlı Anonim Şirketi ile masaya oturmak ve şirketin şartnamesindeki bazı maddeleri yeniden ele almak zorunda kaldı. Görüşmelerde şirkete ait araçların tramvay hatlarını kullandıkları için bunların da tramvay yollarının tamirinde para vermesi gerektiği savunuldu. Ayrıca otobüs ve omnibüslerin hangi hatları kullanılması gerektiği de ele alındı[286].

Şehremaneti'nin bazı önlemler almasına rağmen 1911 yılında da otomobil ve diğer ulaşım vasıtalarının sebep oldukları kazaların sayısında artış oldu. Bu duruma, gazetelerde geniş yer verildi. Mesela bunlardan Rumca neşredilen Tahidromos (Posta) Gazetesi'nde şöyle bir habere yer verildi: "*Geçen Cumartesi akşamı dört numaralı otomobil biri yedi ve diğeri dokuz yaşında iki kız kardeşe çarparak ezmiştir. Bu zavallı kızlar hastaneye nakledildikten sonra büyüğü vefat etmiştir. Otomobil kondüktörü tutuklanarak Galatasaray'ına sevk edilmiştir. Zabıta, kondüktör tarafından bu kızların annelerine ödemesi gereken tazminatın belirlenmesi görevini üstlenmiştir. Şehrimizin dar sokaklarını koşu müsabakası meydanı zanneden kondüktörler hakkında zabıtamız tarafından daha şiddetli tedbirler koyulursa daha iyi olur zannederiz*" [287]. Bu haber Osmanlı yetkililerini harekete geçirdi ve Beyoğlu Polis Müdürlüğü uyarıldı. Ayrıca imtiyaz sahibi şirkete de daha dikkatli olması ve gerekli tedbirleri alması bildirildi[288].

285 BOA, DH. İD, 88-7-5-1, 15 Eylül 1326. Ayrıca bk. DH. İD, 88-7-6-1, 19 Teşrinievvel 1326/1 Kasım 1910.

286 BOA, DH. İD, 88-7-12-1, 26 Kanunuevvel 1326/8 Ocak 1911. Ayrıca bk. DH. İD, 88-7-7-1, 28 Kanun-evvel 1326/10 Ocak 1911; ŞD, 848-6-1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15. Bu düzenlemelere rağmen otobüs, omnibüs ve tramvaylar arasındaki rekabet azalmadı, bilakis arttı ve bu durum başka kazalara sebep oldu. Mesela bk. Tanin gazetesi, nr. 1109, 4 Ekim 1911.

287 BOA, DH. EUM. THR, 57-31-1.

288 BOA, DH. EUM. THR, 58-37-1, 2 Kanunuevvel 1326/15 Aralık 1910; DH. EUM. THR, 58-37-5, 2 Kanunuevvel 1326/15 Aralık 1910; DH. EUM. THR, 58-37-3, 23 Kanunuevvel 1326/5 Ocak 1911; DH. EUM. THR, 58-31-3, 26 Kanunuevvel 1326/8 Ocak 1911.



İki ezeli rakip: Otomobil-Tramvay (İBB Kültür AŞ Arşivi)

OKUMA PARÇASI

Mısır Prenslerinden Aziz Paşa'nın Otomobilinden Felemenk Elçisi Şikayetçi!

İstanbul'da otomobilin artması beraberinde şikayetlerin de çoğalmasına neden olmuştu. 1910 Aralık'ında şikayete konu olan kişi ise Mısır prenslerinden Aziz Hasan Paşa idi. Paşayı şikayet eden, dönemin Hollanda elçisiydi. Elçi, 18 Aralık 1910'da Bâbıâlî'ye sunduğu bir dilekçede paşadan şöyle şikayetçi oluyordu: "*Bu sabah saat on buçuğa doğru Tokatlıyan Oteli'nin önünden geçdiğim esnada bir husûsî otomobilin otelin girişine doğru bütün süratiyle atıldığını ve nedeninin ise bir maharet göstermek üzere makineyi hızını azaltmaksızın otelin kapısının önünde aniden durdurmak gibi boş bir niyet olduğunu gördüm. Yaya kaldırımının kenarları makinenin süratini azaltmamış olsaydı şüphesiz yaya kaldırımının üzerine çıkacaktı. Otomobili kullanan Portsaid ahalisindendir. Bu adamın makineyi idare konusunda gösterdiği iktidarsızlık göze batarcasına ortadaydı. Kendisi makinenin frenini sıkıştırabildi, fakat pek geç. Bu adamın otomobil kullanması memleket için bir tehlike olduğundan onun bu işten vakit kaybetmeksizin atılması için elindeki ruhsatnamenin geri alınması gereklidir. Bu ihtarım ile hükümete ve memurlara bir hizmet etmiş olmak isterim. Bizzat bu otomobilin İstanbul'un dar sokaklarında büyük bir süratle gittiğini gördüm ki bu duruma hiçbir şehirde izin verilemez. Birçok defa ahalinin bu konuda* şikayet *ettiğini işittim. Kırmızıya boyalı olan bu açık otomobilin Mısırlı Prens Aziz Paşa'ya ait olduğunu tespit ettim*"[289].

Hollanda elçisinin şikayeti üzerine konu, Aziz Hasan Paşa'ya şu yönde bir yazıyla bildirildi: "*Yüce zatınıza ait otomobilin şoförü makineyi kullanmak konusundaki acemiliği ve iktidarsızlığı ile beraber otomobili çok süratli bir şekilde kullanması, Allah korusun, bir kazaya sebep olacağından ve bu durumun herkesin dikkatini çekecek bir halde tekrar ettiğinden bu adamın şoförlükten atılmasına mecbur kalınacağı Beyoğlu Polis Müdüriyeti'nden tezkire ile bildirilmiştir. İstanbul sokaklarının sizin de malumunuz olan darlığı ve halkın fazlasıyla sokakta dolaşması nedeniyle kaza olması pek muhtemel olduğundan fazla bir gayrete gerek kalmayacak dikkat ile otomobili kullanması gerektiğini şoföre ihtar edilmesi yüce zatınızın himmetine bağlıdır*"[290]. Bu yazıdan da anlaşıldığı üzere Hollanda elçisinin otomobil makinistinin görevden uzaklaştırılma talebi yerine getirilmemiş, bunun yerine Aziz Paşa'dan makinistini uyarması istenmiştir.

289 BOA, DH. EUM. THR, 57-26-4.

290 BOA, DH. EUM. THR, 57-26-15, 1 Kanunuevvel 1326/14 Aralık 1910. Beyoğlu Polis Müdüriyeti'nden konu ile ilgili hazırlanan yazı için bk. DH. EUM. THR, 57-26-1.

OKUMA PARÇASI

İlk Otobüs Durakları

Otobüsler için Beşiktaş'ta Sinan Paşa Camii önü ile Ortaköy'de Hamam başında Köprübaşı Meydanı'nın durak yapılması Şehremaneti Fen Heyeti tarafından uygun görülerek bu duraklardan başka mahallerde otobüslerin durdurulmaması gerektiği Şehremaneti'nden Sekizinci Belediye Dairesine tebliğ edilmiştir[291].

İlk Petrol Deposu

Otomobilin ve benzinle çalışan diğer araçların kullanımının artması, 1911'e gelindiğinde petrolün depolanması meselesini de gündeme getirdi. Bunda Amerikan Standart Oil Company'inin[292] müracaatı da etkili olmuştu. Şirket, Amerika sefareti vasıtasıyla Bâbıâlî'ye müracaat ederek İstanbul'da bir benzin deposu ve havuzlar açmak istediğini bildirdi. Bu istekle birlikte büyük bir tartışma da başladı. Çünkü merkezi New York'ta bulunan şirkete istediği şekilde izin verilmesi halinde, gaz depolarını işletme imtiyazını elinde bulunduranların zarar göreceği yönünde itirazlar yükseldi. İtirazların yükselmesinde gaz depolarını işletme imtiyazını elinde bulunduranların büyük bir kısmının tüccar olması da etkiliydi.

Standart Oil Company'in isteğine ilk başta, gaz depolarını işletme imtiyazına sahip olanların da tepkisiyle ve böyle önemli bir gelir kaleminin yabancı bir şirkete verilmesinin ülkeyi maddî olarak zarara sokacağı düşüncesiyle[293] olumsuz cevap verildi. Fakat şirket işin peşini bırakmayarak Amerikan sefareti vasıtasıyla itirazda bulundu. Ayrıca Bâbıâlî'nin daha fazla gelir temin etmek ve fiyatları yükseltmek için talebi kabul etmediği yönünde söylentiler yaydı.

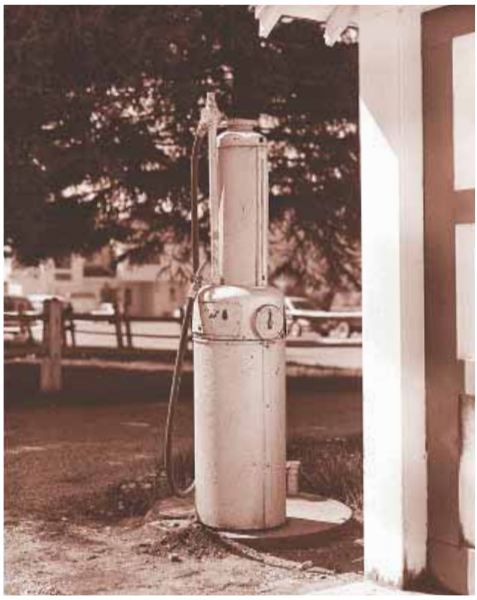
291 Tanin gazetesi, nr. 972, 17 Mayıs 1911.

292 Bu şirketin kuruluş süreci ve faaliyetleri için bk. Daniel Yergin, *Petrol Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü*, çev. Kamuran Tuncay, İstanbul 2011, s. 33-54.

293 BOA, HR. İD, 1349-18-2, 12 Nisan 1327/25 Nisan 1911.



Amerika'da benzinlik (Library of Congress, https://www.loc.gov/resource/hhh.id0257.photos/?sp=1



Benzin pompası (Library of Congress, https://www.loc.gov/resource/hhh.id0257.photos/?sp=2)

Hem sefaretin baskıları hem de söylentilerin yayılması üzerine Bâbıâlî, meseleyi tekrar gündeme almak zorunda kaldı. Bunun için öncelikle gaz depolarını işletme imtiyazına sahip tüccarlarla yapılan sözleşmelerin soruna sebep olabilecek maddeleri yeniden ele alındı. Ayrıca imparatorluğun hangi bölgesinde bu tür gaz depoları işletme imtiyazına sahip kişilerin olduğu yönünde bir araştırma başlatıldı.

Şehremaneti'nden özellikle İstanbul'da Çubuklu'da gaz deposu işletme imtiyazı sahibi Sami Bey ile yapılan nizamname hakkında bilgi istendi. Verilen cevapta gaz depolarına dair olan nizamnamenin üçüncü maddesinde "*işbu nizam tarihinden önce tüccar tarafından kendi mallarını koymak üzere ihdas edilmiş olan husûsî depolar sahiplerinin yalnızca kendi mallarını koymaları şartıyla eskiden olduğu gibi kullanılabilecek ve imtiyaz müsaadesi ile kurulan depoların şartlarına ve imtiyazlarına halel gelmeyecektir*" ve dördüncü maddesinde "*tüccar yalnızca kendi mallarını koymak için yeri ve inşa tarzı hakkında hükümetden ruhsat almak ve devamlı belediyelerin teftiş ve Nezareti altında bulundurulmak üzere husûsî depolar oluşturabileceklerdir*" şeklinde hükümlerin olduğu, ancak bu maddelerin başka

depolar açılamayacağı anlamına gelmediği bildirildi[294]. Konu bu şekilde rapor edilmesine rağmen ilerleyen aylarda gaz deposu işletme imtiyazına sahip olan Sami Bey'in imtiyaz şartları ve bunun hukuki geçerliliği de tartışma konusu oldu. Zira ilk mukavelenamenin süresi dolup yenisi imzalanmasına rağmen, yeni imtiyazın Sami Bey'in elinde olan bir irade üzerine verilmiş olması tartışma yarattı. Bu manada Şehremîni Hüseyin Kasım, devlet dairelerinde böyle bir iradenin bulunmadığını iddia etti[295]. Konu tekrar mahkemelik oldu ve Salih Bey'in sahip olduğunu söylediği imtiyaz, tartışmalı hale geldi[296].

İstanbul'daki gaz depoları, 1911'de büyük bir hırsızlık vakası ile birlikte daha fazla tartışmalı hale geldi. Zira gaz deposu olarak kullanılan ve zamanla harap hale gelen Paşabahçe Mum Fabrikası'ndan tüccara ait on bin sandık gaz çalınmıştı. Depoyu işletme imtiyazına sahip olan Kelebekyan Efendi, konuyu mahkemeye taşıdı ve Şehremaneti'ni zararını tazmin etmeye mahkûm ettirdi. Bu kararla birlikte gaz depolarının işletme imtiyazı üzerine tartışmalar arttı. Ayrıca mevcut gaz depolarının büyük bir kısmının eskidiği ve durumun tehlikeli bir vaziyet arzettiği görüldüğü için yeni depolar yapılması gündeme geldi[297]. Bu da Standart Oil Company'in müracaatının ve haliyle Sami Bey'in imtiyazının tekrar ele alınmasını sağladı[298]. Şûrâ-yı Devlet'te yapılan görüşmelerde Sami Bey'in imtiyazı meselesi mahkemeye intikal ettiği ve mahkeme de henüz karar vermediği için, mahkemenin hükmünü verene kadar tüccarın kendi malını koymak üzere yeni gaz depoları açma taleplerine olumsuz cevap verilmesi yönünde görüş birliğine varıldı[299]. Bu durum Standart Oil Company'ye de bildirildi[300]. Yalnızca Standart Oil Company'ye değil, Beyrut'ta benzerî depolar inşa etmek isteyen bir diğer Amerika şirketi Vacuum (Vakum) Oil'e de aynı yönde cevap verildi[301]. Ayrıca vilayetlere bir yazı gönderilerek

294 BOA, HR. İD, 1349-18-2, 12 Nisan 1327/25 Nisan 1911; HR. İD, 1349-18-22; HR. İD, 1349-18-19, 27 Temmuz 1327/9 Ağustos 1911; ŞD, 849-10-7, 8, 23 Ağustos 1327/5 Eylül 1911.

295 BOA, ŞD, 849-10-10, 23 Ağustos 1327/5 Eylül 1911.

296 BOA, ŞD, 849-10-12, 20 Eylül 1327/3 Ekim 1911.

297 BOA, ŞD, 849-10-4, 5, 9 Teşrinievvel 1327/22 Ekim 1911.

298 BOA, ŞD, 849-10-20, 18, 16, 6.

299 BOA, ŞD, 849-10-22, 26, 24, 2-3 Teşrin-i sani 1327/15-16 Kasım 1911.

300 BOA, HR. İD, 1349-24-8, 9, 12 Teşrin-i sani 1327/25 Kasım 1911.

301 Vacuum (Vakum) Oil Şirketi, Cumhuriyet devrinde de merkezi İstanbul'da olmak üzere hizmet vermeye devam etti. Galata'daki Çinili Rıhtım Hanı'nın alt katında 7 numarada hizmet veren şirketin Cumhurbaşkanlığı'na verdiği hizmetlerle ilgili Cumhurbaşkanlığı Arşivi'nde yüzlerce belge mevcuttur.

gaz depoları olup olmadığı, var ise bunların işletilmesine dair imtiyaz verilip verilmediği soruldu[302]. Vilayetlerden bu hususta bilgi istenmesinin sebebi ise hem muhtemel müracaatlardan önce bilgi sahibi olmak hem de genel durumu tespit etmekti.

Vilayetlerden istenen bilgi kısa süre sora ardı ardına Bâbıâlî'ye gönderildi. Mesela Canik Mutasarrıflığı'ndan gelen cevapta; Samsun'da gaz deposu bulunduğu, fakat bunun işletmesinin inhisar şeklinde olmadığı, ayrıca Rus vatandaşı birinin de deposunun olduğu bildirildi[303]. Menemen'den gelen cevapta "*gaz depoları nizamnamesi gereğince bakkal dükkanlarındaki fazla gaz tenekelerini koymak için belediyece kasaba dışında bir anbar tedarik edildiği*" haber verildi[304]. Seferihisar'dan gelen cevapta ise şehirde hiç gaz deposu bulunmadığı bildirildi[305]. Benzeri şekilde Urla[306], Zor[307], Kuşadası[308], İzmir[309], Çeşme[310], Yeni ve Eski Foça[311], Ödemiş[312], Denizli ve civarı[313], Muğla ve civarı[314], Bayındır (Aydın)[315], Aydın ve civarı[316], Tire[317], Bergama[318], Çatalca[319], Saruhan ve çevresi[320], İşkodra ve Draç[321], Üsküp ve civarı[322], Manastır[323], Yanya[324], Selanik[325], Rodos[326], Edirne ve civarı[327],

302 BOA, HR. İD, 1349-24-1, 17 Teşrin-i sani 1327/30 Kasım 1911.
303 BOA, HR. İD, 1349-24-20, 27 Teşrin-i sani 1327/10 Aralık 1911.
304 BOA, HR. İD, 1349-24-22, 28 Teşrin-i sani 1327/11 Aralık 1911.
305 BOA, HR. İD, 1349-24-26, 28 Teşrin-i sani 1327/11 Aralık 1911.
306 BOA, HR. İD, 1349-24-28, 28 Teşrin-i sani 1327/11 Aralık 1911.
307 BOA, HR. İD, 1349-24-30, 29 Teşrin-i sani 1327/12 Aralık 1911.
308 BOA, HR. İD, 1349-24-32, 29 Teşrin-i sani 1327/12 Aralık 1911.
309 BOA, HR. İD, 1349-24-84, 12 Kanunuevvel 1327/25 Aralık 1911.
310 BOA, HR. İD, 1349-24-234, 29 Teşrin-i sani 1327/12 Aralık 1911.
311 BOA, HR. İD, 1349-24-36, 1 Kanunuevvel 1327/14 Aralık 1911.
312 BOA, HR. İD, 1349-24-40, 1 Kanunuevvel 1327/14 Aralık 1911.
313 BOA, HR. İD, 1349-24-58, 5 Kanunuevvel 1327/18 Aralık 1911.
314 BOA, HR. İD, 1349-24-60, 5 Kanunuevvel 1327/18 Aralık 1911.
315 BOA, HR. İD, 1349-24-62, 5 Kanunuevvel 1327/18 Aralık 1911.
316 BOA, HR. İD, 1349-24-100, 21 Kanunuevvel 1327/3 Ocak 1912; HR. İD, 1349-24-106.
317 BOA, HR. İD, 1349-24-72, 10 Kanunuevvel 1327/23 Aralık 1911; HR. İD, 1349-24-90, 12 Kanunuevvel 1327/25 Aralık 1911.
318 BOA, HR. İD, 1349-24-86, 12 Kanunuevvel 1327/25 Aralık 1911.
319 BOA, HR. İD, 1349-24-66, 6 Kanunuevvel 1327/19 Aralık 1911.
320 BOA, HR. İD, 1349-24-68, 8 Kanunuevvel 1327/21 Aralık 1911.
321 BOA, HR. İD, 1349-24-70, 9 Kanunuevvel 1327/22 Aralık 1911.
322 BOA, HR. İD, 1349-24-76, 10 Kanunuevvel 1327/23 Aralık 1911.
323 BOA, HR. İD, 1349-24-92, 13 Kanunuevvel 1327/26 Aralık 1911.
324 BOA, HR. İD, 1349-24-108.
325 BOA, HR. İD, 1349-24-42, 1 Kanunuevvel 1327/14 Aralık 1911.
326 BOA, HR. İD, 1349-24-136, 29 Kanun-ı sani 1327/11 Şubat 1912.
327 BOA, HR. İD, 1349-24-98, 19 Kanunuevvel 1327/1 Ocak 1912.

Sofulu (Edirne)[328], Bolu[329], Bursa[330], İzmit[331], Trabzon[332], Sivas ve civarı[333], Konya ve civarı[334], Karesi ve civarı[335], Kastamonu[336], Erzurum[337], Nif[338], Urfa[339], Birecik[340], Bitlis[341], Diyarbakır ve civarı[342], Kudüs[343], Medine[344], Hicaz[345], Şam[346], Halep ve Maraş[347], Musul[348], Basra[349], Beyrut[350], Adana[351] ve Ankara[352] kendi durumuna dair Bâbıâlî'ye bilgi verdi. Bu raporlar, Dahiliye Nezareti tarafından Bâbıâlî'ye bildirildi[353].

İmparatorluğun muhtelif bölgelerindeki gaz depoları hakkında raporların gelmeye devam ettiği günlerde Standart Oil Company, Amerika sefareti vasıtasıyla baskılarını artırdı. Gerekçe olarak da hâlâ kendilerine Bâbıâlî'den kesin bir cevap verilmemesi yüzünden şirketin zarara uğradığı gösterildi[354]. Bu arada verilecek cevabı beklemeden Çubuklu'da Onnik Taşcıyan'a ait küçük bir binayı dört seneliğine kiraladı. Fakat belediye bu binanın tamir edilmesine müsaade etmedi. Şirket yine de bu binaya sandıkları depolayacağını Amerikan sefareti vasıtasıyla şifahen bildirdi[355]. Şifahen verilen takrir şöyle idi: "*Sefaret'e*

328 BOA, HR. İD, 1349-24-102, 22 Kanunuevvel 1327/4 Ocak 1912.
329 BOA, HR. İD, 1349-24-48, 3 Kanunuevvel 1327/16 Aralık 1911.
330 BOA, HR. İD, 1349-24-82, 11 Kanunuevvel 1327/24 Aralık 1911.
331 BOA, HR. İD, 1349-24-54, 5 Kanunuevvel 1327/18 Aralık 1911.
332 BOA, HR. İD, 1349-24-50, 4 Kanunuevvel 1327/17 Aralık 1911.
333 BOA, HR. İD, 1349-24-110, 27 Kanunuevvel 1327/9 Ocak 1912.
334 BOA, HR. İD, 1349-24-112, 28 Kanunuevvel 1327/10 Ocak 1912.
335 BOA, HR. İD, 1349-24-122, 19 Kanun-ı sani 1327/1 Şubat 1912.
336 BOA, HR. İD, 1349-24-118, 11 Kanun-ı sani 1327/24 Ocak 1912.
337 BOA, HR. İD, 1349-24-14, 5 Şubat 1327/18 Şubat 1912.
338 BOA, HR. İD, 1349-24-56, 5 Kanunuevvel 1327/18 Aralık 1911.
339 BOA, HR. İD, 1349-24-44, 2 Kanunuevvel 1327/15 Aralık 1911.
340 BOA, HR. İD, 1349-24-452, 4 Kanunuevvel 1327/17 Aralık 1911.
341 BOA, HR. İD, 1349-24-116, 2 Kanun-ı sani 1327/15 Ocak 1912.
342 BOA, HR. İD, 1349-24-46, 3 Kanunuevvel 1327/16 Aralık 1911; HR. İD, 1349-24-132, 130, 29 Kanun-ı sani 1327/11 Şubat 1912.
343 BOA, HR. İD, 1349-24-114, 29 Kanunuevvel 1327/11 Ocak 1912.
344 BOA, HR. İD, 1349-24-38, 1 Kanunuevvel 1327/14 Aralık 1911.
345 BOA, HR. İD, 1349-24-104, 24 Kanunuevvel 1327/6 Ocak 1912.
346 BOA, HR. İD, 1349-24-78, 11 Kanunuevvel 1327/24 Aralık 1911; HR. İD, 1349-24-3, 19 Kanun-ı sani 1327/1 Şubat 1912.
347 BOA, HR. İD, 1349-24-80, 11 Kanunuevvel 1327/24 Aralık 1911.
348 BOA, HR. İD, 1349-24-120, 16 Kanun-ı sani 1327/29 Ocak 1912.
349 BOA, HR. İD, 1349-24-124, 21 Kanun-ı sani 1327/3 Şubat 1912.
350 BOA, HR. İD, 1349-24-128, 126, 22 Kanun-ı sani 1327/4 Şubat 1912; HR. İD, 1349-24-18, 11 Şubat 1327/24 Şubat 1912.
351 BOA, HR. İD, 1349-24-94, 15 Kanunuevvel 1327/28 Aralık 1911.
352 BOA, HR. İD, 1349-24-96, 17 Kanunuevvel 1327/30 Aralık 1911.
353 BOA, HR. İD, 1349-24-138, 31 Kanun-ı sani 1327/13 Şubat 1912.
354 BOA, HR. İD, 1349-19-3, 19 Kanunuevvel 1327/1 Ocak 1912; HR. İD, 1349-25-1, 21 Kanunuevvel 1327/3 Ocak 1912.
355 BOA, HR. İD, 1349-26-1, 2, 29 Kanun-ı sani 1327/5 Şubat 1912.

kendisine bildirilen aşağıdaki hususları Hâriciye Nezaretine tebliğ ile beraber bunlar hakkında gerçekten dikkati çekerek petrol ticaretiyle uğraşan Standart Oil Company isimli Amerikan şirketi, Çubuklu'da bulunan Onnik Taşçıyan adındaki birine ait çatısız küçük bir binayı 1911 senesi Ağustos ayından itibaren dört seneliğine kiralamıştır. Bu binanın tamiri için gerekli olan ruhsatnameyi almak için bağlı olduğu belediye memurlarına müracaat etmekle beraber aynı zamanda bu binaya petrol depolamayıp sandıklar ile içinden petrolleri boşaltılmış bir takım gaz tenekeleri için sadece depo olarak kullanmak istediğini ve şirket tarafından bu sandıklarla gaz tenekelerinin Osmanlı topraklarında peynir, bakkal eşyası ve benzeri eşyaların naklinde kullanılmak üzere tüccarlara satılıncaya kadar depoda saklamak istediğini yazılı olarak bildirmiştir. Standart Oil Company şirketinin söz konusu binayı kullanmak konusundaki hakkından tamamıyla emin olduğu için buraya birkaç boş teneke depolamaya başlamış ise de belediye memurları tamir ruhsatnamesini vermediği gibi şirketi meşru olarak sahip olduğu bir yeri söz konusu meşru maksadı için kullanmasına mani olmaya bile çalışmıştır. Şirket, memurların bu haksız müdahalesini Amerika General Konsolosu'na ihbar ettiğinden General Konsolos da viskonsolosu görevlendirerek göndermiş ve viskonsolos Amerika şirketinin hakkını kullanmasına engel olunmamasını temin için General Konsoloshane'nin kavaslarından birini yanına alarak Çubuklu'ya gitmiştir. Bununla beraber memurlar şirketi binayı kullanmasını yasaklamış ve hatta bir jandarma neferi binayı kullanmaya her kim teşebbüs edecek olursa onu öldüreceği tehdidiyle ihtar etmiştir. Bunun üzerine General Konsolos şehreminine müracaat ederek durumu anlatmıştır. Şehremini, Standart Oli Company'nin binayı ifade edilen maksat için kullanmaya hakkı olduğunu derhal anlamış ise de binanın petrol depolamak için kullanılmayacağından emin olmak için kendisine yazılı teminat verilmesini General Konsolos'dan talep etmiştir. Şehremini talep ettiği resmi teminat, General Konsolos tarafından verildiği takdirde tamirat ruhsatnamesinin derhal verileceğini ve bundan sonra hiçbir müdahale olmayacağını taahhüt etmiştir. Bunun üzerine General Konsolos, 18 ve 21 Aralık 1911 tarihli iki yazı ile talep edilen teminatı Şehreminine vermiş ve bu teminat Şehremini tarafından yeterli görülerek kabul edilmiştir. Bununla beraber kararlaştırılmış olduğu şekilde ruhsatname verilmemiş olduğu gibi şirketin de meşru olarak sahip olduğu binayı kullanmasına müsaade edilmemiştir.

Sefaret şurasını Hâriciye Nezaretine bildirir ki, yukarıda ayrıntılı bir şekilde izah edilen bu mesele ile Standart Oil Company şirketinin kendi petrollerini toplamak üzere havuzlar ve depolar inşasına talip olması meselesi arasında hiçbir alaka yoktur. İkinci mesele, Bugün

Bâbıâlî ile Sefaret arasında belirsiz bir halde bulunuyor. Bahsedilen mesele, Standart Oil Company'nin hepsi aynı büyüklükte olduklarından dolayı tren bulunan yerlere sevki pek kolay ve elverişli olan bir takım boş sandıkları bunları memleket içerisine ticarî eşya naklinde kullanan kişilere satmak için toplamak arzusunda olmasından ibarettir. Şehremaneti bahsedilen binanın kullanma şekli için Amerika General Konsolosu'ndan talep etmiş olduğu teminatı almış ve kabul etmiş olduğu için belediye memurlarının bir Amerikan şirketinin meşru ticaretine müdahale ederek onun anlaşma maddeleri ile temin edilen hukukunu kullanmasına mani olmakta ısrar etmeleri asla adalete uygun olamaz. Sefaret kendi hukukunu muhafaza ile beraber Hâriciye Nezareti'nin anlatılan meseleden haberdar olur olmaz belediye memurlarının haksız hareketlerine son vermesi için Şehremaneti *'ne talimat vermesi, şirketin bu ayın yedisine denk gelen önümüzdeki Salı günü öğle vakti binayı kullanmaya ve buraya sandıklarını koymaya başlayacağını adı geçen Emanet'e bildirmesinin seri bir şekilde halledileceğini güçlü şekilde ümit etmektedir."*[356].

Şirketin iddialarına Şehremaneti'nin cevabı gecikmedi. Bir gün sonra Şehremaneti'nden Hâriciye Nezareti'ne yazılan bir yazıda, şirketin iddialarının gerçeği yansıtmadığı iddia edildi ve meselenin nasıl olduğu kendi zaviyelerince anlatıldı[357]. Ayrıca İstanbul için tartışmaların önemli taraflarından Sami Bey de Dahiliye Nazırı Hacı Âdil Beyefendi'ye hitaben kaleme aldığı bir mektupta, kendi haklarını savundu ve Amerikan şirketine bu yönde bir izin verilmesinin doğru olmayacağını ileri sürdü[358].

1912 yazına gelindiğinde Standart Oil Company'nin İstanbul'a getirteceği petrolü muhafaza etmek üzere bir depo ve kuyular açıp açamayacağı meselesi hâlâ hareretli tartışmalara konu olmaya devam ediyordu. Bâbıâlî, meselenin bürokrasi ile uzamasını istediğinden konuyu İstişare Odası'na havale etti. İstişare Odası, 1912 Temmuz'unda kendisine iletilen meseleyi halletmek üzere konu ile ilgili daha önceki bütün yazışmaların birer suretini ve ilgili dosyaları istedi[359]. İlgili belge ve dosyalar, 1912 Ekim'inde dahi hâlâ İstişare Komisyonu'na intikal ettirilmemişti[360].

356 BOA, HR. İD, 1349-26-4, 7, 9, 11, 13, 23 Kanun-ı sani 1327/5 Şubat 1912.
357 BOA, HR. İD, 1349-26-19, 24 Kanun-ı sani 1327/6 Şubat 1912.
358 BOA, HR. İD, 1349-30-7, 8, 14 Haziran 1328/27 Haziran 1912.
359 BOA, HR. İD, 1349-31-1, 26 Haziran 1328/9 Temmuz 1912.
360 BOA, HR. İD, 1349-31-5.

Standart Oil Company'in Osmanlı başkentinde petrol depoları ve kuyuları açma talebi, uzun bir yazışma serüveninden sonra nihayet 1912 Aralık'ında Bâbıâlî tarafından kabul edildi[361]. Bu karar, Amerika sefareti vasıtasıyla şirkete de bildirildi[362]. Böylece İstanbul'da ilk petrol depolarının ve kuyularının açılmasına izin verilmiş oldu. Bu kararla birlikte Osmanlı başkenti, yalnızca kendi ihtiyaçları için değil imparatorluğun başka bölgeleri için de önemli bir petrol temin merkezi haline geldi[363].

İstanbul'da Yeni Yollar ve Yeni Tartışmalar

1911'de İstanbul yollarını iyileştirme ve yeni yollar açma işleri hızla devam etti. Bunun için yollar kendi arasında üç gruba taksim edildi. Bu taksimi Ticaret ve Nafia Nezareti ile Harbiye Nezareti, yolların iktisadî ve askerî önemlerini esas alarak yaptı. Fakat bu taksimat, zamanla itirazlara sebep oldu. Bu konuda Ticaret ve Nafia Nezareti bir raporda şunları kaydediyordu: "*Genel yolların inşa ve tamirinde yalnızca askeri ve iktisadî ehemmiyetin gözetilmesi uygun olmayıp mülki idare ve asayiş bakımından da önemi ve lüzumu hakkındaki düşüncelerin de dikkate alınması*" gereklidir[364].

Stratejik önemine rağmen ikinci, hatta üçüncü derecede tamir ve tevsi edilmesi gerekli görülen yollardan biri de Üsküdar-Şile yoluydu. Ticaret ve Nafia Nezareti bir raporunda bu yolun önemini şöyle izah ediyordu: *"Üsküdar-Şile tariki, Şile Ormanları'ndan İstanbul'a gelen yakacakların başlıca yollarından biri ve Anadolu tarafının yegâne iskelesi olan Üsküdar'ın diğer yerleşim yerleri ile bağlantısını kurduğundan bir an önce tamiri gerekir"* [365]. Bu rapor üzerine Şirket-i İnşâiyye Müdüriyeti'nin Adapazarı yolunun keşfinde görevlendirilen fen heyeti, vazifelerini tamamladıklarından Şile-Üsküdar yolunun keşfinde görevlendirildi[366].

361 BOA, MV, 172-12-1-1, 2 Kanunuevvel 1328/15 Aralık 1912.

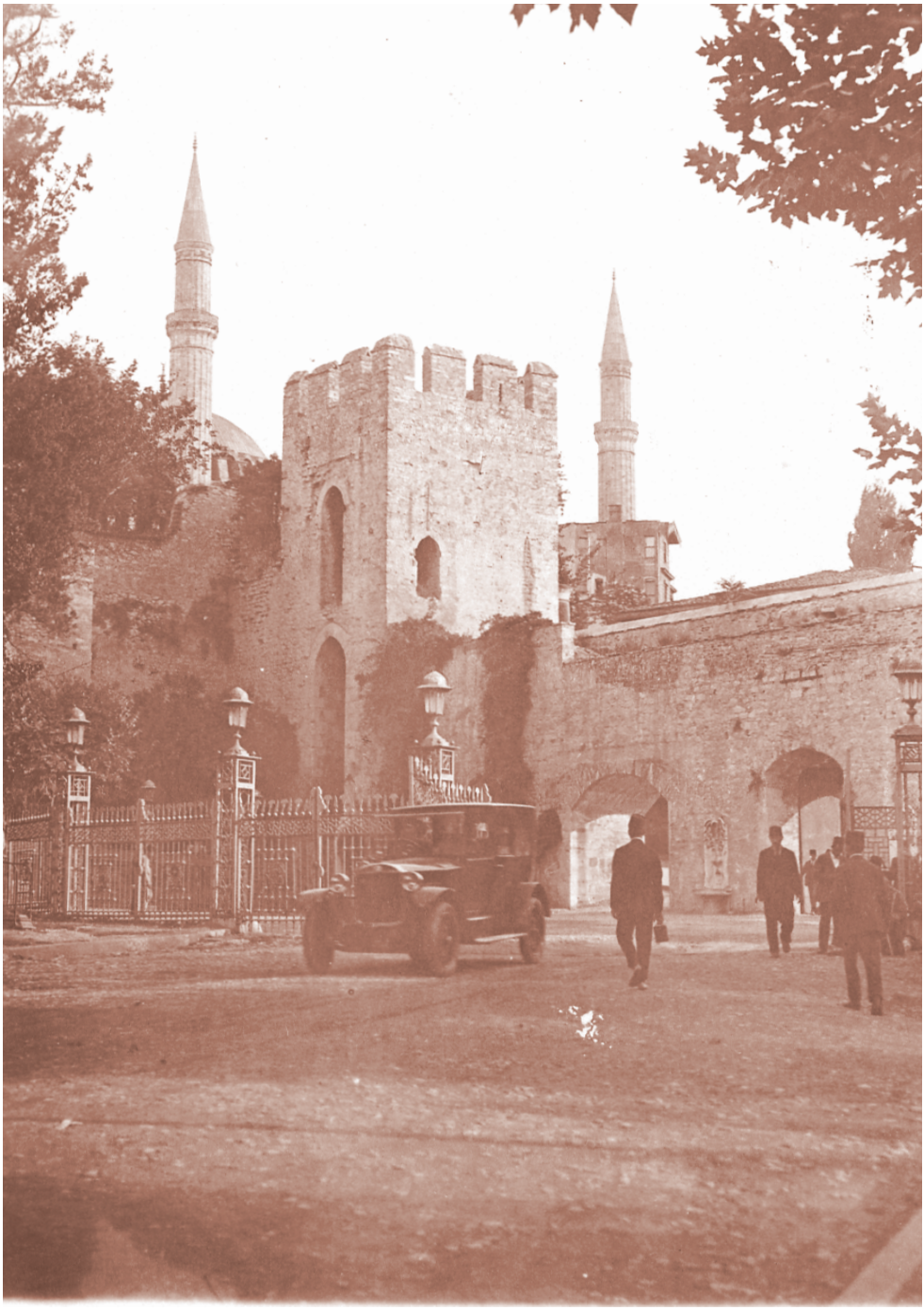
362 BOA, HR. İD, 1349-33-1, 4 Kanunuevvel 1327/17 Aralık 1912.

363 Buna mukabil iznin çıkmasından sonra da şirket ile ilgili bazı sıkıntılar yaşanmaya devam etti (BOA, HR. İD, 1349-33-3, 31 Kanun-ı sani 1328/13 Şubat 1913).

364 BOA, DH. İD, 3-50-1-1, 27 Haziran 1327/10 Temmuz 1911.

365 BOA, DH. İD, 3-50-1-1, 27 Haziran 1327/10 Temmuz 1911.

366 BOA, DH. İD, 3-50-3-1, 11 Teşrinievvel 1327/24 Ekim 1911; DH. İD, 3-50-2-1, 15 Teşrinievvel 1327/28 Ekim 1911.



Gülhane Parkı girişinde otomobil (İBB Atatürk Kitaplığı Albümü, Krt, nr. 5174)

Yeni yolların açıldığı bir diğer bölge de Hasköy'dü. Fakat buradaki çalışmalar ciddi itirazlara ve tartışmalara neden oldu. Zira patriğin iddiasına göre açılan yol Ermeni mezarlığının birkısmını harap etmişti. Ermeni patriği, Adliye ve Mezahib Nezareti'ne hitaben kaleme aldığı bir dilekçede: "*Otomobil Şirketi'nin Hasköy'de bulunan Ermeni kabristanından bir yol açmak için hafriyat yaptığı ve ulu mevtalarını meydana çıkartmakta olduğu haber verilmektedir. Yol açmak ve genişletmek için mezarlıktan yer verileceği zaman, icra edilmesi lazım olan çok önemli dini ayinlerin yapılması için Patrikhane'ye bilgi verilmesi gerektiğinden bu müdahale ve yapılan kazının acilen durdurulmasını*" rica etti[367]. Patriğin yazısı üzerine İstanbul Valiliği konu ile ilgili bir heyet oluşturarak inceleme başlattı. Heyette Ermeni Patrikliği temsilcileri de vardı. Heyet kısa sürede Hasköy'e giderek yerinde incelemelerde bulundu. Bunun üzerine Ermeni Patriği, İstanbul Valiliği'ne hitaben şu yazıyı kaleme aldı: "*Otomobil Şirketi'nin Hasköy'de bulunan Ermeni kabristanından bir yol açmak için hafriyat yaptığı yerler hakkında yerinde inceleme yapmak için meclis üyelerinden bazı kimseler ile bizzat Hasköy'e giderek mahallinde yapılan inceleme neticesinde çizilip ekte takdim edilen haritadan da anlaşılacağı üzere bu yolun mezarlık içerisinden geçmesine pek de mecburiyet olmadığı anlaşılmıştır. Bir şirketin şahsi menfaatleri için Patrikhane'ye önceden bilgi vermeksizin söz konusu kabristanda başına buyruk hafriyat yapmaya teşebbüs ederek dinen muhterem olan kabirlerin açılması ile mevtaların kalan kısımları meydana saçılarak ayaklar altına alınması, ahali arasında telaş ve patrikanede büyük üzüntü meydana getirmiştir. Bu nedenle zaten mezarların tahrip edilmesi kanunen ceza gerektiren fiillerden olduğundan bu kazıya cesaret edenlerin şiddetli şekilde cezalandırılarak bundan sonra hiçbir Ermeni kabristanına müdahale edilmemesinin gerekli memurlara genelge ile bildirilmesi gerektiğini yüce makamınıza arz edilmesi Karma Meclis'in müzakereleri neticesindende kararlaştırılmıştır. Kabristanda yapılacak hafriyata gelince; bölgenin imarının temin edilmesine hizmet edecek olan inşaatın seri şekilde yapılması, meclis tarafından da gerekli görülmekte ise de bunun bazı dini törenlerin yapılmasına bağlı olduğu malum olup meydanda halkın menfaati ve son derece önemli işler bulunmadıkça, böyle bir şirketin menfaatini temin ederek kabristanın yola çevirilmesi için dinimiz gereği Açmiyazin Katogikosu efendi hazretlerinden müsaade alınması çaresinin gerçekleşmesi için bu teşebbüsün arz edildiği şekilde umûmî menfaate ait olduğuna dair gerekli sebepleri içeren ayrıntılı bir raporun takdimine bağlıdır. Hasköy'de bulunan kabristandan açılacak yolun ise otomobil şirketinin menfaatini teminden başka bir*

367 BOA, DH. İD, 90-11-2-1, 16 Temmuz 1328/29 Temmuz 1912.

amaca yönelik olmadığı açık olduğundan esasen üç parçaya bölünmüş olan kabristanın büsbütün parçalanmasına meydan vermemek üzere bu yolun diğer taraftan geçirilmesini istirham ve mümkün olmadığı takdirde bu konudaki gerekli sebeplerin ayrıntılı şekilde bildirilmesi halinde söz konusu makama müracaat ile özel müsaade alınması için seri şekilde hareket edileceğini arz ederiz "[368].

Hasköy'de açılan yol yalnızca Ermeni mezarlığından değil, Musevî mezarlığından da bir kısım arazinin elden çıkmasına sebep oldu. Hahambaşı konu ile ilgili kaleme aldığı yazısında; "*Söz konusu kabristanda eskiden beri herhangi bir yol mevcut olmadığı ve yeniden açılması planlanan yolun dört bin metre miktarında geniş bir ölçekte olduğunu*" belirttikten sonra yol çalışmasının yalnızca Musevi mezarlığına zarar verdiğini, buna mukabil Ermeni mezarlığına zarar verilmediğini; "*Bitişiğinde bulunan Ermeni mezarlığına dokunulmayıp da yalnızca Musevi kabristanına taarruz ve müdahale edilmesi ayrıca dikkat çekicidir*" *sözleriyle dile getirdi. Hahambaşı sözlerini; "Daha önce gerçekleşen müracaatımıza rağmen mezarlık içerisinde kazı işlerine devam edildiği takdirde milletin dini hislerinin kabarması ile meydana çıkması muhtemel olan vahim sonuçların sorumluluğunu hiçbir şekilde kabul edemeyeceğimiz"* diyerek sonlandırdı[369].

Ermeni Patriği ve hahambaşının yazıları üzerine Adliye ve Mezâhib Nezareti, "*Taksim'de bulunan Ermeni kabristanında yol açılması gereken yer hakkında olduğu gibi işin hükümetin haysiyetine tesir edecek uygunsuz bir hale gelmemesi için söz konusu mezarlıktan yol açılacak mahal hakkında Patrikhane ile müzakere edilerek bir anlaşma sağlanmadan herhangi bir teşebbüs ve faaliyet gerçekleştirilmemesi ve bu konudaki müzakerelerin de merci gereği Adliye ve Mezâhib Nezareti vasıtası ile gerçekleştirilmesinin*" uygun olacağını bildirdi. Böylece sorunun suhuletle halledilmesi için bir adım atılmış oldu[370]. Benzeri bir adım Musevi mezarlığı için de atıldı[371]. Ancak ilerleyen günlerde İstanbul valiliğinden Dahiliye Nezareti'ne gönderilen şu rapor birçok şeyi değiştirdi: "*Ermeni Patrikhanesi'yle Hahambaşılık Vekâleti'nin itirazlarına sebep olan Şişli-Yenimahalle yolu, Ermeni Patrikhanesi'nin belirttiği gibi otomobil şirketine ait olmayıp askeriye tarafından gösterilen ihtiyaç üzerine geçen sene Vilayet Umûmî Meclisi tarafından inşa kararı alınmıştır. İnşaat*

368 BOA, DH. İD, 90-11-3-1, 19 Temmuz 1328/1 Ağustos 1912.

369 BOA, DH. İD, 90-11-8-1, 23 Temmuz 1328/5 Ağustos 1912. Ayrıca bk. DH. İD, 90-11-6-1, 24 Temmuz 1328/6 Ağustos 1912.

370 BOA, DH. İD, 90-11-1-1, 29 Temmuz 1328/11 Ağustos 1912.

371 BOA, DH. İD, 90-11-5-1, 30 Temmuz 1328/12 Ağustos 1912.

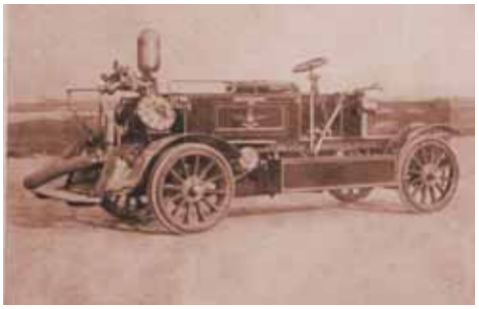
işi, Vilayet Nafia İdaresi tarafından taliplere ihale edilmiş ve eskiden beri mevcut olan bir yol olduğu ve inşaat için görülen zarurete göre eski güzergâh üzere yapılmaktayken güzergâhta ve Ermeni kabristanı civarında bir mezara rastlanılması ile derhal durdurularak bugün terkedilmiş halde bulunduğu ve bununla beraber hükümet ve halkın ihtiyaçları ve menfaati için başlatılan şu teşebbüsün sonuçsuz kalmaması için inşaat mevsimi geçmeden tekrar işe başlamak gereklidir. Bunun için güzergâhta karşılaşılan mezar ile ileride rastlanması muhtemel olan birkaç mezar hakkında gereken dini merasimin acilen yapılması için Patrikhane ile Hahambaşılık Vekâleti'ne tebligat yapılması, Nezarete yazıldığı beyanıyla durumun aciliyeti" bildirilir[372]. Bu raporla birlikte Ermeni Patriği ve Hahambaşı'ndan yol açılmasına mani olacak mezarların dinlerine göre icra edilecek ayinlerle başka yerlere nakledilmesi istendi[373]. Böylece Şişli-Yenimahalle yolunun 800 metrelik kısmı da[374], Ermeni Patriği ve Hahambaşı'nın tehditlerine rağmen tamamlanabildi.

OKUMA PARÇASI

Köylü Ayşe Dilekçe Yazıp Yolların Düzeltilmesini Sağladı

1912 yılında da İstanbul'un farklı bölgelerindeki yollar tamir edildi. Bunlardan Beykoz-Arnavutköy arasındaki yolun iyileştirilmesini ise Ayşe adlı köylü bir kadın sağladı. Beykoz Kazası'na bağlı Saklı ve Kılınçlı meraları sel yüzünden doldu. Daha da kötüsü sel sebebiyle yollar da tamamen kapandı. Fakat bu yolun tamir edilmesi yetkililer tarafından Kasım ayına ertelendi. Bunun üzerine kapanan yolların geciktirilmeden açılması için bu köylerin ahalisi adına Ayşe adında bir kadın, Sadarete müracaat etti. Sadaret, bu talebi Dahiliye Nezareti'ne Nezaret de İstanbul Valiliği'ne iletti. Yazışmalar sonunda Beykoz-Arnavutköy arasındaki yolun tamirini Debreli Aziz Hakkı Efendi uhdesine aldığı ve işi ciddiye almadığı görüldü. Ayşe'nin köylüler adına yaptığı şikayet yankı buldu ve kapanan yolların Kasım'a kadar beklетilmeden hemen açılması yönünde ilgililere emir verildi[375].

372 BOA, DH. İD, 90-11-7-1, 12 Ağustos 1328/25 Ağustos 1912.
373 BOA, DH. İD, 90-11-11-1, 25 mart 1329/7 Nisan 1913.
374 BOA, DH. İD, 90-11-10-1, 6 Nisan 1329/19 Nisan 1913.
375 BOA, T. NFİ, 1397-54.



Medenî ülkelerde kullanılmaya başlanan İtfaiye Otomobili (Şehbal, nr.4, 28 Nisan 1909, s. 73)



İtfaiye arabaları (Atatürk Kitaplığı Albümü, nr. 244-25)

"İtfaiye Otomobilleri" İstanbul'da

Motorlu taşıtların her geçen gün hayatın farklı alanlarında kullanılması kaçınılmazdı. Özellikle bu vasıtaların hızlı olması, kullanım alanlarını daha da artırdı. Bu manada itfaiye ve sağlık teşkilatında da motorlu taşıtlar hızla yaygınlaşmaya başladı.

İstanbul'da motorlu taşıtlar itifaiye teşkilatında ilk kez 1908'de kullanılmaya başlandı. Aslında itfaiye teşkilatında yeni vasıtaların kullanılmaya başlandığına dair haberlere çok daha önceki tarihlerde yer verildi. Mesela Servet-i Fünûn'un 1 Ekim 1896 tarihli nüshasında (s. 52, 55) Almanya'da itfaiye teşkilatı tarafından kullanılmaya başlanan gazla çalışan bir vasıtayla ilgili şu bilgiler okurlarıyla paylaşılıyordu: "*Bu haftaki nüshamızı fennin güzelliğine dair dört resimle süslüyoruz. Bunların her biri fen ve zanaatte durmaksızın çalışan âlimlerin ve mühendislerin gayret ve marifetlerinin mahsülü olarak asrımızın icat ve fennî keşiflerine yeni birer örnektir. Mesela bir tanesine baktığımızda, yangın gibi bir afete karşı yapılan bir itfaiye görüyoruz ki hareket kuvveti buhar ve elektrik ile sağlanmaktadır. Bildiğimiz arabalı tulumba elektrik kuvvetiyle hareket ediyor. Bir dakika zarfında yüzlerce metre küp suyu kırk elli metre yukarı atıyor*".

1908'e gelindiğinde ise önce gazetelerdeki reklamlarda görülmeye başlanan "itfa-i harik arabaları"[376], ilk kez Umûm İtfaiye Tabur-ı Hümâyûn Kumandanı Birinci Ferik Ziçini Paşa'nın talebi üzerine Londra'daki Maryveder adlı fabrikadan sipariş edildi. "Otomobil tulumba arabası" olarak adlandırılan "eşya ve hortum nakline mahsus ve petrol ile çalışan arabalar" sipariş verilmeden önce

376 Bir reklam için bk. İkdam gazetesi, nr. 4966, 25 Mart 1908.



İtfaiye arabası Boğaz'da (Atatürk Kitaplığı Albümü, nr. 244-23)



İtfaiye arabası köprüden geçiyor (Atatürk Kitaplığı Albümü, nr. 244-21)



İtfaiye talim arabası (Atatürk Kitaplığı Albümü, nr. 244-5)



İtfaiye arabası (Atatürk Kitaplığı Albümü, nr. 244-3)

söz konusu fabrikadan fotoğrafları getirtildi. Daha sonra da bu vasıtalardan bazılarının denenmek üzere getirtilmesine karar verildi[377]. İlerleyen yıllarda ise "itfaiye otomobilleri"nin alınması için harekete geçildi.

Aslında daha 1910'dan itibaren Osmanlı gazetelerinde "itfaiye otomobillerinin" reklamlarına yer verilmeye başlanmıştı[378]. Bu reklamların da etkisiyle yangınlara daha hızlı müdahale edebilmek için İstanbul'da kullanılmak üzere itfaiye teşkilatına, 1912'de, Avrupa'dan arabalar sipariş edildi. Bunda da İtfaiye Umûm Kumandanı Ziçini Paşa'nın önemli rolü vardı[379].

Avrupa'dan itfaiye arabaları sipariş edilmesine rağmen, bunların gelişine yakın bir problemle karşılaşıldı. Zira yeni itfaiye araçları için uygun "arabalıklar" yani garajlar yoktu. Bunun için Ziçini Paşa'nın da uyarıları ve tavsiyeleri üzerine "arabalıklar" inşa edildi. Bu vesileyle personel için de yeni bir bina yapıldı[380].

Değişen Şartlar ve El Konulan Otomobiller

1911'e gelindiğinde Trablursgrab'ta İtalya ile başlayan savaş, bazı şartların değişmesine neden oldu. Otomobil tarihi için de bu savaş, önemli bir dönüm noktasıydı. Zira orduda özellikle zırhlı otomobillerin kullanılması bu savaşla

377 BOA, Y. MTV, 306-161-1-1, 23 M 1326/26 Şubat 1908.

378 Tanin gazetesi, nr. 834, 30 Aralık 1910; nr. 841, 6 Ocak 1911.

379 BOA, DH. İ. UM, 94-3-53-2-1, 14 Haziran 1328/27 Haziran 1912.

380 BOA, DH. İ. UM, 94-3-53-1-1, 14 Temmuz 1328/27 Haziran 1912; DH. İ. UM, 94-3-53-2-1; DH. İ. UM, 94-3-53-3-1; DH. İ. UM, 94-3-53-4-1; DH. İ. UM, 94-3-53-5-1, 18 Haziran 1328/1 Temmuz 1912.



Magirus, 1922 (Rahmi M. Koç Müzesi)

birlikte hızla arttı. Ayrıca Osmanlı ordusunda kullanılmak üzere savaş uçakları satın alındı[381]. Savaşın İstanbul otomobil tarihine de etkileri oldu. Bu minvalde Tedarük-i Vesâit-i Nakliyye Kanunnamesi'nin ilgili hükümlerine binaen ihtiyaç duyulan ulaşım vasıtalarına devlet el koydu. Yine bu kanunnameye istinaden, Osmanlı başkentinde İtalyanlara ait olan otomobiller de müsadere edildi.

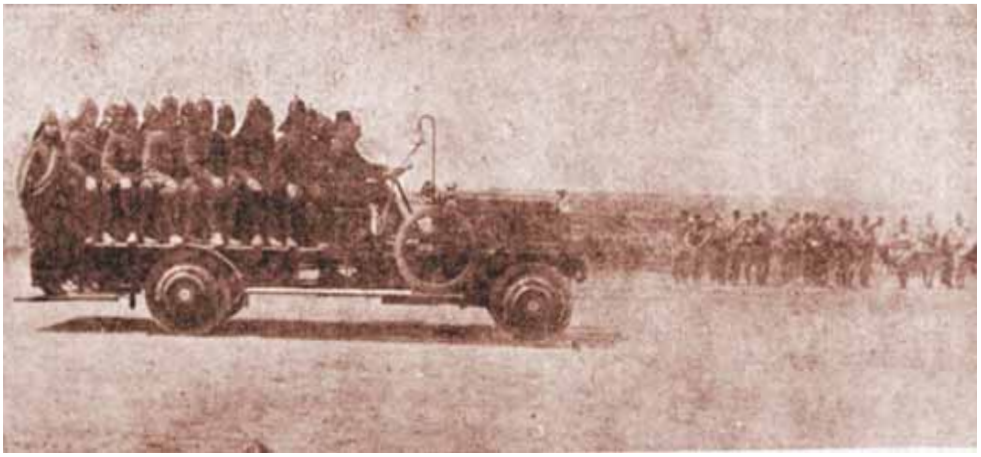
İstanbul'daki İtalyanlara ait otomobillere ve diğer ulaşım vasıtalarına el konulmasına gerekçe olarak da İtalya'nın da Hudeyde'deki Türk kano tipi otomobillerini tahrip etmesi gösterildi[382]. Bunda Hilâl-i Ahmer'e ait hasta naklinde kullanılan vasıtaların yağmalanması da etkili olmalıdır[383]. Nihayetinde Altıncı Belediye Dairesi sekiz İtalyan'ın otomobiline elkoydu[384].

381 Bu hususta bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 81-84.

382 BOA, DH. SYS, 75-15-1-30-2-1, 25 Mart 1328/7 Nisan 1912; DH. SYS, 75-15-1-30-1-1, 27 Mart 1328/9 Nisan 1912.

383 Bu konuyla ilgili yazışmalar için bk. Türk Kızılayı Arşivi, nr. 66/1-2.

384 Bununla ilgili hazırlanan liste için bk. BOA, DH. SYS, 75-15-1-30-3-1.



Almanya'da yapılan yeni elektrikli itfaiye arabası (Servet-i Fünûn, nr. 290, 1 Ekim 1896, s.52)

OKUMA PARÇASI

Türkiye'de İlk Otomobil

Otomobil ve otomobilcilik konusundaki yazılarımızı düzenli ve güzel bir şekilde neşredebilmek için, büyük bir süratle yayılan bu sanatın pek yakın örneklerini dikkate alarak ilk giren otomobilcilik ne gibi vasıtalarla ve hangi fabrikalardan alındığını ve geçirdiği safahat ile yaygınlaşmasındaki esas sebepleri kaydetmek suretiyle ufak bir tarihçe yazacağız.



1926'da üretilen Ford otobüsü (Amerika, Model TT Bus- Rahmi M. Koç Müzesi)

Bugüne kadar hiç bir kitap, risale ve gazetede böyle bir inceleme yapılmamış olduğunu dikkate alırsak, bu şekilde ileride pek büyük bir mevki elde edecek olan otomobilcilik tarihine de hizmet edeceğimizi ümit ediyoruz.

İstibdat devrinde Abdülhamid idaresi, memleketimize diğer birçok faydalı şeylerle birlikte otomobil ithaline de mani olmuştu. Hürriyetin ilanından sonra bu yasak ortadan kaldırılmakla beraber bir süre kimse tarafından cesaret edilip otomobil getirtilemiyordu.

Otomobil getirtmek, işletecek ve özellikle tamir edecek adam bulmak, mühim ve gözde büyüyen bir mesele halindeydi. Her teşebbüs, kuvvede kalıyor ve fiil sahasına çıkamıyordu. Bu tereddüt, 1911 senesine kadar devam etti.

1911'de ise ilk cesareti gösteren, Damad Ahmed Zülkifl Paşa oldu ve İstanbul'a otomobil getirtmeğe teşebbüs etti. Ahmed Zülkifl Paşa, getirteceği otomobilleri kirada çalıştırmayı düşündüğü için onları kolaylıkla idare ve hepsini bir arada muhafaza etmek üzere fazlaca otomobil alabilecek bir garaj tesisi ihtiyacı ile karşı karşıya kaldı. Nitekim Surp Agob Ermeni Kilisesi karşısında Garaj Ottoman adıyla ilk garajı inşa ettirip 10 tane De Lahey markalı otomobil getirtti. İstanbul sokaklarında işte ilk defa bu otomobiller dolaşmaya ve kira ile müşteri taşımata başladı.

Her işte olduğu gibi bu işte de ilk teşebbüs, birçok kimseleri teşvik etmeye başladı. Bunlar arasından Azaryan isminde birisi yine kirada çalıştırmak maksadıyla başka sistemde otomobiller getirtmeyi düşündü. Böylece Beyoğlu'nda İsketing sokağında Pera Garaj adıyla diğer bir garaj kurup birkaç tane Reno ve bir kaç tane şanzumansız Trikom otomobili getirtti.

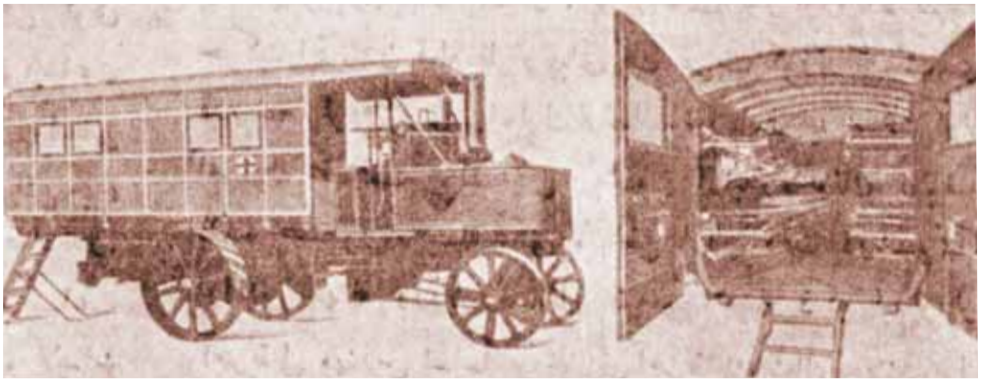
Azaryan da başarılı olmuştu. Memleket henüz bu pek yeni olan nakliye vasıtalarına çabuk alışmış ve ısınmıştı. Bu nedenle otomobiller rağbet görmeye başladı. Daha birçok otomobil iş bulabilecekti. Bu arada İsteravlo adında bir mühendis de bu yeni ve kârlı işe heves ederek 8 tane İtala markalı otomobil getirtti.

Ahmed Zülkifl Paşa, Azaryan ve Mühendis İsteravlo'nun birbirini takip eden bu teşebbüsleri, memleketimizde otomobil ve otomobilcilik sahasında atılan ilk adımları teşkil etti.

Kısa bir zaman zarfında bu şekilde birbirini müteakip birçok otomobil getirtilmiş olmakla beraber hepsini işletmek mümkün olamamıştı. O zamanlarda bazı fabrikalardan bir iki tane gönderilmiş olmakla beraber İstanbul'daki şoförler ancak 7-8 kişiden ibaret olduğu için ihtiyacı karşılamıyor ve mevcut otomobiller bu şoförler tarafından nöbetleşe kullanılıyordu.

Bugünkü şoförlerin en kıdemlileri olan bu efendiler; Tayyareci Fikri, Deli Bekir (Sarhoş), Hamdi (Bolşevik), Ariko, Nonçu, Viçenço, Jozef ve bir iki arkadaşlarından ibaretti. Bu şartlarda otomobiller piyasada dolaşmakta ve meraklısı günden güne artmaktaydı. Nitekim bu esnada Prens Aziz Paşa Kurs Mersedes, Şehzade Mecid Efendi Braziyel, Burhaneddin Efendi Reno, Sultanahmet'te Acem Abdüsselam Efendi Mersedes ve Minereva markalı birer otomobil getirttiler. Merhum Tayyareci Fethi Bey ise ilk defa bir Ford otomobil getirtmişti[385].

385 *Milliyet* gazetesi, nr. 266, 9 Kasım 1926.



Ordularda kullanılan yaralı otomobilleri (Servet-i Fünûn, nr.788, 31 Mayıs 1906, s.125)

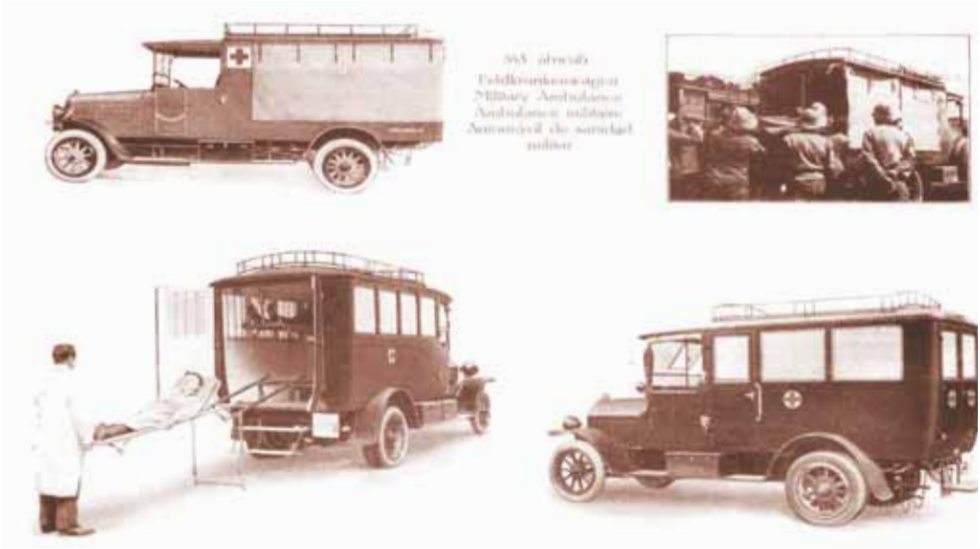
"Hasta Otomobillerinde" Haç İşareti Kullanılması Yasaklandı

Otomobil, zamanla sağlık alanında da kullanılmaya başladı. Zira bu vasıta sayesinde hastalar daha hızlı taşınıyordu. Bu vasıtaların Avrupa'da kullanılmaya başlandığına dair daha 1906'dan itibaren Osmanlı basınında haberler yer almaya başlamıştı. Mesela "Hastalara Mahsus Otomobil Arabaları" başlıklı bir yazıda bu vasıta tanıtılıyordu.[386]

Avrupa'da 1906'dan itibaren kullanılmaya başlanan "hasta otomobilleri"nin Osmanlı İmparatorluğu tarafından alınmaya teşebbüs edilmesi ise 1912'dedir. 1912 Nisan'ında bu tür vasıtaların alınacağı gazetelerde haber yapılmıştı. Bu minvalde Tanin gazetesinin 9 Nisan 1912 (nr. 1310) tarihli nüshasında şöyle bir habere yer verildi: "*Hasta ve yaralı nakline mahsus olmak üzere Şehremaneti'nce iki otomobil satın alınması kararlaştırılarak Avrupa'nın birinci derecedeki otomobil fabrikalarına sipariş edilmiştir*". Yine aynı gazetenin 19 Mayıs 1912 tarihli (nr. 1335) nüshasında "Hasta Otomobili" başlıklı haberde şunlar kaydediliyordu: "*Hasta ve yaralı naklinde kullanılmak üzere Şehremaneti tarafından satın alınan otomobile ilaveten bir tane daha sipariş edilmiştir. Bu otomobil, yakın zamanda geleceğinden şimdilik mevcut ihtiyacı karşılayacağı tahmin edilmektedir*".

Harbiye Nezareti'nden Hilâl-i Ahmer Cemiyeti'ne gönderilen bir yazıda bugüne kadar hastaların kira arabaları ile uygunsuz şartlarda taşındıkları, daha önce hastalara mahsus bir otomobil almak için teşebbüs edildiyse de muvaffak olun-

386 Servet-i Fünûn, nr. 788, 18 Mayıs 1322/31 Mayıs 1906, s. 125.



Benz kataloğunda yaralı otomobilleri (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, nr. A.VI-1, D.84, F.5-24)

madığı belirtilmekte ve Avrupa'dan hasta otomobili sipariş edileceği ifade ediliyordu[387]. Harbiye Nezareti ve Hilâl-i Ahmer'in gayetleriyle Amerika'dan 25 adet "hasta otomobili" satın alındı[388]. Başka ülkelerden de teklifler geldi[389]. Ayrıca Romen Hükümeti bir adet hasta otomobili gönderdi[390]. Daha sonra ise Paris Büyükelçisi Rifat Paşa'nın tavassutuyla başka hasta otomobilleri de getirildi[391]. Buna mukabil Trablusgarb Harbi'nden yaralı ve hasta olarak gelen askerleri taşımak için Hilâl-i Ahmer'e ait hasta otomobilleri yeterli gelmediğinden, bunları taşımak üzere kamyonlar kiralandı[392].

387 Türk Kızılayı Arşivi, nr. 16/8, 9 Kanunuevvel 1328/22 Aralık 1912. Ayrıca hasta arabalarının yetersizliği yüzünden doktorların hastahanelere gelmekte geciktiklerine dair bk. Türk Kızılayı Arşivi, nr. 234/36, 20 Teşrinisani 1328/3 Aralık 1912. Doktor ve hasta naklinde yaşanan sıkıntılar için ayrıca bk. Türk Kızılayı Arşivi, nr. 413/31, 27 Teşrinievvel 1327/9 Kasım 1911.

388 Türk Kızılayı Arşivi, nr. 16/124-125; nr. 101/70, 21 Ocak 1913; nr. 232/24.1-24.9; nr. 232/24, 14 Nisan 1913; nr. 232/26-26.9. Amerika'ya ambulans almak üzere giden görevlinin yazışmaları için bk. Türk Kızılayı Arşivi, nr. 181/3; nr. 181/4; nr. 181/5. nr. 232/24.1-24.9; nr. 232/24, 14 Nisan 1913.

389 Tekliflerle ilgili yazışmalar için bk. Türk Kızılayı Arşivi, nr. 186/3.

390 Türk Kızılayı Arşivi, nr. 94/21, 18 Kasım 1912; nr. 94/13, 23 Kasım 1912. Bu arada Osmanlı topraklarındaki Hollanda'ya ait ambulanslar da görevlerini tamamladıkları gerekçesiyle 1913'te ülkelerine geri götürüldü (Türk Kızılayı Arşivi, nr. 94/68, 27 Şubat1913).

391 Türk Kızılayı Arşivi, nr.25/14, 6 Eylül 1331/19 Eylül 1915. Bu arada The Sechler & Company Fabrikası da ürettiği ambulanslar hakkında Hilâl-i Ahmer Cemiyeti'ni bilgilendirdi (Türk Kızılayı Arşivi, nr. 90/29, 21 Ağustos 1915). Ayrıca Avusturya Kızılhaçı tarafından Hilâl-i Ahmer'e 50 adet ambulansın yollanması için girişimlerde bulunuldu (Türk Kızılayı Arşivi, nr. 94/107, 19 Haziran 1331/2 Temmuz 1915).

392 Sirkeci'ye gelen yaralı ve hasta askerlerin naklinde kamyon kullanılmasıyla ilgili bk. Türk Kızılayı Arşivi, nr. 118/138.



Hilâl-i Ahmer Cemiyeti'nin I. Dünya Savaşı'nda yaralı taşımak için otomobillerin arkasına bağladığı arabalar (Servet-i Fünûn, nr. 1250,20 Mayıs 1915 , s. 21.)

Devam eden Trablusgarb Savaşı yüzünden "hasta otomobili" olarak adlandırılan ve günümüz ambülanslarının atası sayılan vasıtalarla ilgili de bazı sıkıntılar yaşandı ve bu nedenle yeni düzenlemeler yapıldı. Sıkıntıların en başında da gayrimüslim hastahanelerindeki "hasta otomobillerinde" Kızılhaç bayrağı kullanılmasıydı.

Konu ile ilgili tartışma, Yedikule'deki Rum Hastahanesi'ne ait hasta naklinde kullanılan "hasta otomobillerinde" Kızılhaç bayrağının kullanılmasıyla başladı. Tartışmalar üzerine İstanbul Polis Genel Müdürlüğü, hastahane idaresine durumu bildirdi. Bu uyarıda şayet bir işaret kullanmak icap ederse Hilâl-i Ahmer'in kullanılması gerektiği kaydedildi. Hastahane idaresi ise konunun kendilerini aştığı ve bunun için Partikhane'ye müracaat edilmesi gerektiği cevabını verdi[393].

Bu cevap üzerine mesele büyüdü ve duruma Dahiliye Nezareti müdahe etmek zorunda kaldı. Nezaret'ten İstanbul Polis Genel Müdürlüğü'ne gönderilen bir yazıda, "*Yedikule Rum Hastahanesi'ne mahsus otomobilin camlarındaki boyaların şekline bir şey denilemezse de her ne şekilde olursa olsun otomobile bayrak asılması mümkün olmadığı*" ve münasip bir şekilde bunun yasaklanması bildirildi[394].

393 BOA, DH. MTV, 26-9-2-1, 5 Mayıs 1328/18 Mayıs 1912.
394 BOA, DH. MTV, 26-9-1-1, 9 Mayıs 1328/22 Mayıs 1912.



Hilâl-i Ahmer Cemiyeti I. Dünya Savaşı'nda otomobilin arkasına bağladığı arabalarla yaralı taşıyor (Servet-i Fünûn, nr. 1252,3 Haziran 1915, s. 52)

Nâzırlıktan "hasta otomobillerinin" camlarındaki şekillere karışılmaması, fakat Kızılhaç bayrağı asılmasının uygun bir şekilde yasaklanmasına ve bunun için Patrikhane'ye müracaat edilmesine gerek olmadığına dair emir verilmesi üzerine İstanbul Polis Genel Müdürlüğü harekete geçti. Samatya Merkez Memurluğu'na yasağın hayata geçirilmesini bildirdi. Fakat hastahane idaresi direnerek konunun patrikhane ile görüşülerek halledilmesi gerektiğinde ısrarcı oldu. Bu arada hastahane çalışanlarının kollarında da Kızılhaç işareti bulunduğu tespit edildi[395].

Rum Hastahanesi'nin direnmesi üzerine Dahiliye Nezareti, konuyu Adliye ve Mezâhib Nezareti'ne bir yazıyla bildirdi. İlgili yazıda daha önceki gelişmeler özetlendikten sonra, "*Hilâl-i Ahmer işareti bütün Osmanlı müesseseleri tarafından kabul ve yabancılar tarafından da tasdik edildiği halde Osmanlı müesseselerinden olan Rum Hastahanesi'nin hasta nakliyatına mahsus otomobile Salib-i Ahmer (Kızılhaç) bayrağı asması uygun olmayacağından, bu durumun münasip bir şekilde Patrikhane'ye bildirilmesi ve oradan gelen neticenin de haber verilmesi*" istendi[396].

395 BOA, DH. MTV, 26-9-4-1, 4 Haziran 1328/17 Haziran 1912.
396 BOA, DH. MTV, 26-9-3-1 , 12 Haziran 1328/25 Haziran 1912.



Albion, İskoçya, 1917 (Rahmi M. Koç Müzesi): 4 silindirli A10 Mk I cinsi Albion röntgen aracı 1917'de üretilmiştir. Sergilenmekte olan araç, Ocak 1917'de sadece şasi olarak ısmarlanmış, kasası ve X-ray cihazı daha sonra İngiltere'de takılmıştır. Muhtemelen savaş sırasında Müttefik Kuvvetler ve Osmanlı İmparatorluğu arasındaki çatışmalar sırasında kullanılmıştır. Araç, savaştan sonra Türkiye'de bir süre kullanıldıktan sonra depoya kaldırılmıştır. Sergilenmek üzere Türkiye Kızılay Derneği'nden süreli olarak alınan araç, 2001'de Müze Atölyesi tarafından restore edilmiştir.

Adliye ve Mezâhib Nezareti, kendisinden istenildiği üzere konuyu Patrikhane'ye bildirdi. Patrikhane de önceki yazışmaların muhtevasını özetledikten sonra şu yönde bir cevap verdi: "*Rum Hastahanesi'nin bir Hristiyan müessesesi ve Patrikhane'ye bağlı olmasına nazaran özel işaret olarak kutsal haçı kullanması tabiidir, fakat bu otomobile asılan kızılhaç işaretinin devletler arasında siyasî bir mahiyeti*

de bulunduğundan belirtilen işaret ile benzerliğini gidermek için hasta otomobillerinde bulunan haçın rengi kızıldan beyaza değiştirilecektir"[397].

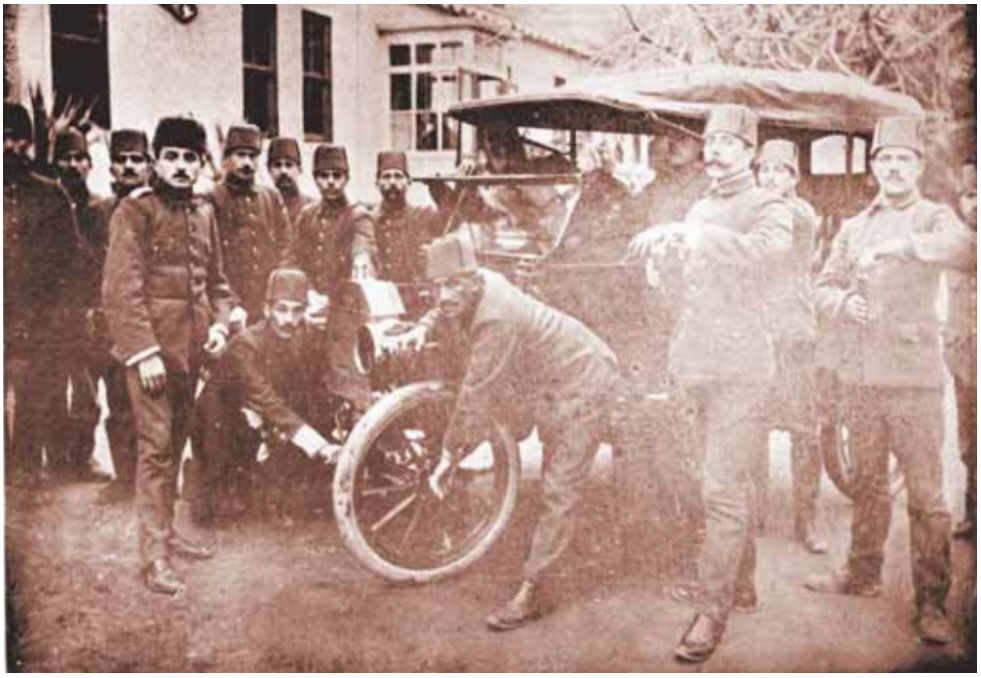
Patrikhane'nin önerisi, Dahiliye Nezareti tarafından da uygun görüldü ve İstanbul Polis Genel Müdürlüğü'ne Rum Hastahanesi'nin hasta otomobilindeki haç işaretinin, rengi kırmızıdan beyaza değiştirilmesi şartıyla, kalmasında bir sakınca olmadığı bildirildi[398]. Böylece bir tartışma konusu da suhuletle halledildi.

Polis Otomobilleri Eskidi Bile!

Daha önce anlatıldığı üzere polis teşkilatı için önce velospid, daha sonra da otomobiller alınmıştı. 1912'ye gelindiğinde bu otomobillerin bazıları belgelerdeki ifadeyle "Çalışamayacak derecede harap" bir hale geldi. Bunun üzerine, İstanbul Polis Genel Müdürlüğü'nün talebiyle bu otomobillerin tamir edilmesi için harekete geçildi[399], fakat ciddi bir sorun vardı. Zira tamir için gereken para, Polis Genel Müdürlüğü'nde bulunmuyordu[400]. Ayrıca polis otomobilleri eski model oldukları, fazla yakıt yaktıkları ve tamir masrafının da neredeyse yeni bir otomobil almaya denk olması diğer sorunlardı. İstanbul Polis Genel Müdürü'nün bir yazısında bu durum şöyle izah ediliryordu: "*Benden önceki müdür zamanında iki yüz yirmi liraya satın alınan eski otomobil, alındığı günden itibaren bir köşede kalmış ve birçok ustaya müracaat edildiğinde iki yüz lira masraf ile tamirinin mümkün olduğu görülmüş ise de eski sistem otomobillerden olmasından dolayı diğer otomobillere göre iki kat benzin sarf edeceği için polise yarayamayacağı anlaşılmıştır*"[401].

İstanbul polisinin kullandığı velospidler de zamanla tamire muhtaç hale gelmişti. Bunun için yine 1912'de harekete geçildi, ama otomobilde olduğu üzere bunda da mâlî sıkıntılarla karşılaşıldı[402].

397 BOA, DH. MTV, 26-9-6-1, 9 Ağustos 1328/22 Ağustos 1912; DH. MTV, 26-9-7-1, 13 Ağustos 1328/26 Ağustos 1912.
398 BOA, DH. MTV, 26-9-5-1, 29 Ağustos 1328/8 Eylül 1912.
399 BOA, DH. İD, 83-2-39-1-1, 21 Şubat 1327/5 Mart 1912.
400 BOA, DH. İD, 83-2-39-2-1, 20 Şubat 1327/4 Mart 1912.
401 BOA, DH. EUM. MH, 57-19-3, 7 Mayıs 1329/20 Mayıs 1913; DH. EUM. MH, 57-19-5, 11 Mayıs 1329/24 Mayıs 1913; DH. EUM. MH, 57-19-7.
402 BOA, DH. EUM. THR, 101-38-2, 24 Mart 1328/6 Nisan 1912.



Polis Mektebi'nde otomobil talimi (Polis Mecmuası, nr.14, 14 Şubat 1914, s.224)

Bir taraftan eskiyen otomobil ve velospidler tamir edilirken, diğer taraftan da artan ihtiyacı karşılamak adına yeni otomobil ve velospid alınmaya da devam edildi. Yine bu anlamda polisler için yeni motorsikletler de sipariş edildi[403].

Polisler için yeni otomobil, velospid ve motorsiklet alınmasına ihtiyaç duyulması; bir taraftan savaşlar sebebiyle İstanbul'a her geçen gün daha fazla göç olması, diğer taraftan da yeni yolların yapılması ve otomobilin günlük hayatta daha fazla kullanılmasının bir sonucuydu. Bu yüzden 1912'de İstanbul Polis Genel Müdürlüğü adına iki otomobil ile on motosikletin alınmasına karar verildi[404]. Yalnızca polis için değil zabıta için de yeni otomobiller alınması uygun görüldü[405].

Bir yıl sonra İstanbul sokaklarında başka amaçlar için kullanılmak üzere satın alınan otomobiller de boy gösterdi. Bu minvalde biri sokakları süpürmede,

403 BOA, DH. İD, 83-1-46-1-1, 19 Mart 1328/1 Nisan 1912.
404 BOA, DH. İD, 83-1-46-2-1, 19 Mart 1328/1 Nisan 1912.
405 BOA, DH. EUM. MH, 35-14-1, 7 Mayıs 1328/20 Mayıs 1912.



De Dion Bouton yol süpergesi, Fransa 1918 (Rahmi M. Koç Müzesi)

diğeri de sokakları sulamak için kullanılmak üzere Şehremaneti tarafından "nezafet otomobilleri" satın alındı. Bu araçlar, 1913 Haziran'ında Osmanlı başkentine geldi. Ancak kullanılması için fabrikadan makinistlerin gönderilmesi beklendi[406]. Makinistler gelir gelmez sokakları sulamak için alınan otomobiller hizmet vermeye başladı. Ancak daha ilk günlerde bunlardan biri kazaya sebep oldu. Tanin gazetesinin 26 Haziran 1913 tarihli (nr. 1643) nüshasına göre kaza şöyle oldu: "*Dün Şehremaneti'nin yeni getirttiği fenni temizlik sulama otomobili, Parmakkapı'dan geçerken Haçador isminde birisine çarparak vefatına sebep olmuştur*".

Budapeşte-İstanbul Arasında Bir Otomobil Yarışı

Osmanlı topraklarında zaman zaman otomobil yarışları tertip edilse de hem katılımcıların niteliği hem de niceliği açısından en büyük olanı, 1912

406 Tanin gazetesi, nr. 1625, 8 Haziran 1913; Tasvir-i Efkâr, nr. 781, 8 Haziran 1913.

yılında yapıldı. Macar Otomobil Kulübü, Budapeşte ile İstanbul arasında bir otomobil yarışı terip etmek için Budapeşte Başşehbenderliği vasıtasıyla 1912 Nisan'ında Hariciye Nezareti'ne şöyle bir müracaatta bulundu: "*Haziran sonlarına doğru İstanbul'a kadar bir yarış ve seyahat gerçekleştirilmesine karar verilmiş ve bu seyahat on beş gün ile sınırlandırılmıştır. Bu seyahate iştirak edecek olan otuz kadar otomobilin sınırlardan kolayca geçmeleri hususunda kolaylık sağlanması ve otomobil sahiplerine hudutlardan serbestçe geçebilmesini temin edecek birer pasaport ve şehadetname verilerek bunların gümrük muamelelerinden muaf tutulmalarını istedi*" [407].

Kulübün istekleri kabul edildi. Bu minvalde İstanbul, Edirne ve Kosova vilayetleriyle İstanbul Polis Genel Müdürlüğü'ne gerekli talimatlar verildi[408]. Ayrıca Umûr-ı Ticâriyye ve Şehbenderî ve Hukûk-ı Muhtelite Müdüriyet-i Umûmiyyesi Umûr-ı Ticâriyye Şubesi de seyyahların gümrük vergilerinden ve muamelelerinden muaf tutulmasını bildirdi[409]. Dahiliye Nezareti'nden Edirne Valiliği'ne hitaben gönderilen yazıda da *"Macaristan'dan bazı eski nazırlar, ayan ve mebusanın da dâhil olduğu otuz otomobil ile Haziran sonuna doğru İstanbul'a gelecek gezi heyetinin Bulgaristan sınırından İstanbul'a kadar emniyetle seyahat etmelerinin sağlanması ve hudutta kendilerini karşılayarak refakat edebilecek otomobilin vilayette mevcut olup olmadığının ve askeriyeye ait otomobil varsa istifade edilmesi mümkün olup olmadığının"* acil olarak haber verilmesi istendi[410]. Edirne Valiliği de 23 Mayıs 1912 tarihli bir yazıyla; "*Bulgaristan hududundan İstanbul'a kadar emniyetle seyahat etmelerinin sağlanması hudut ve yol üzerinde bulunan mahallere tebliğ edilmiş ise de hududda kendilerini karşılayarak refakat edebilecek otomobilin vilayette olmadığı gibi askeriyede de birkaç yük otomobili var ise de bunlardan istifade mümkün olamayacağı cevaben Osmanlı Dördüncü Kolordu Kumandanlığı'ndan bildirildiği*" cevabını verdi[411].

Resmî daireler arasında yazışmalar sürüp giderken konu, Osmanlı basınında da ele alınmaya ve haber yapılmaya başlandı. Bu minvalde Tanin gazetesinin 29 Haziran 1912 tarihli nüshasında konu şöyle haber yapıldı: "*Budapeşte-İstanbul*

407 BOA, DH. MTV, 25-67-2-1, 11 Nisan 1328/24 Nisan 1912.
408 BOA, DH. MTV, 25-67-1-1, 15 Nisan 1328/28 Nisan 1912.
409 BOA, DH. MTV, 25-67-4-1, 23 Nisan 1328/6 Mayıs 1912; DH. MTV, 25-67-3-1, 25 Nisan 1328/8 Mayıs 1912.
410 BOA, DH. MTV, 25-67-5-1.
411 BOA, DH. MTV, 25-67-8-1, 10 Mayıs 1328/23 Mayıs 1912.



Mızraklı süvari alayı ve askerî otomobil (Servet-i Fünûn, nr. 975, 10 Şubat 1910, s. 196.)

Seyahati: Macaristan Kralı Otomobil Kulübü tarafından düzenlenen seyahat yarışmacıları, 25 otomobil arabası ile içlerinde kibar hanımlar da bulunmak üzere 75 kişi dün sabah Budapeşte'den hareket etmişlerdir. Güzergâhtaki muhtelif noktalar aşağıdaki gibidir: Birinci gün (19 Haziran): Budapeşte-Kolosvar, 450 kilometre; ikinci gün (30 Haziran) Kolosvar, Tosnad, 285 kilometre; üçüncü gün (1 Temmuz) Tosnad, Bükreş 220 kilometre; dördüncü gün (2 Temmuz): Bükreş'te istirahat; beşinci gün (3 Temmuz): Bükreş-Tırnova 170 kilometre; altıncı gün (4 Temmuz) Tırnova-Filibe, 180 kilometre; yedinci gün (5 Temmuz): Filibe-Lüleburgaz: 165 kilometre; sekizinci gün (6 Temmuz). Lüleburgaz-İstanbul 230 kilometre. Karşılama heyeti, seyyahları geceyi geçirecekleri Lüleburgaz'da karşılayacaktır. Edirne Valisi, seyyahlar için yüzden fazla çadır kurdurmuştur. İstanbul'a ulaştıktan sonra otomobiller Stetining Palas'da sergilenecektir. Şehremaneti ile Yalova hamamları müdürlüğü seyyahlar şerefine Tarabya ve Yalova'da ziyafetler vereceklerdir. Avusturya-Macaristan sefiri, Yeniköy'deki yazlığında büyük bir kabul töreni yapacaktır. On otomobilciden oluşan bir heyet, Padişah hazretleri tarafından kabul edilecektir. Seyyahlar arasında Macaristan'ın en eski hanedanlarının isimleri vardır".

Yarış için otomobillerin geçecekleri yollar da iyileştirildi. Bu manada Prizren Mutasarrıflığı'ndan gönderilen şifreli bir telgrafta yapılan çalışmalara dair şu bilgiler veriliyordu: "*Otomobil hareketine uygun bir hale getirilmesi emredilmiş olan Frizovik-Prizren yolunun birinci kısım havalesi olan doksan beş bin kuruşun Nafia Nezareti tarafından geriye alındığı müteahhitlerin müracaatı üzerine muhasebeden*

araştırıldı. Hâlbuki bugün yol üzerinde üç yüz kadar amele hafriyatla meşkul olduğu gibi menfezler ve köprüler için de bir hayli hazırlıklarda bulunuldu"[412].

Osmanlı makamlarının bu işi oldukça ciddiye almalarının ve büyük hazırlıklar yapmalarının sebebi, seyahate yalnızca Macar asillerinin değil; İngiltere, Fransa ve Almanya vatandaşların da katılacak olmasıydı. Ayrıca yarışa yaklaşık 200 otomobil katılacaktı[413]. Bu durum Budapeşte Başşehbenderliği'nden Hâriciye Nezareti'ne gönderilen bir yazıda şöyle ifade ediliyordu: "*Macaristan Otomobil Kulübü tarafından düzenlenen Dersaadet Otomobil seyahatine İngiltere, Fransa, Almanya ve Avusturya'dan dahi iştirak edileceği ve seyyahların sayısı iki yüzü ve otomobilin dahi iki yüzü*" aşkındır. Budapeşte Başşehbenderliği, bu durumu ifade ettikten sonra böylesine hem otomobil hem de yarışmacılar açısından kalabalık olacak bir yarışta herhangi bir sıkıntı yaşanmaması için Mustafa Paşa Köprüsü ile İstanbul arasındaki köprülerin otomobil geçecek hale getirilmesi ve diğer tedbirlerin de alınmasını istiyordu[414]. Başşehbenderliğin talebi, Hariciye Nezareti'nden Dahiliye Nezareti'ne, Dahiliye Nezareti'nden de Nafia Nezareti, İstanbul ve Edirne Valiliklerine ve Çatalca Mutasarrıflığı'na iletildi. Ayrıca Harbiye Nezareti'nden de yarışmacılara nezaret etmek üzere iki otomobilin tahsis edilmesi istendi[415]. Fakat Harbiye Nezareti, istenen iki otomobilin devam eden savaş yüzünden "*vazifeleri başından az bir müddet için bile ayrılmalarına izin verilemez*" cevabını verdi[416].

Osmanlı makamları gerekli hazırlıkların yapılması için çabalarken, kulüp tarafından da bunları incelemek üzere Kont Zici gönderildi. Zici, bunun için Edirne'ye gitti[417] ve incelemeleri sonucunda bazı eksiklikler olduğunu tespit etti. Bu manada; *"Babaeski yakınlarında ve Alpullu Deresi üzerinde ve oradaki çeşme civarında bulunan bataklığın ilerlemenin mümkün olmayacağı bir halde olduğu ve Babaeski'den Lüleburgaz'a kadar yol güzergâhında bulunan derelerin geçitleri ile Çorlu tarafına giden yol üzerindeki Karışdıran Köprüsü'nün de tamire muhtaç olduklarını*"

412 BOA, DH. İD, 3-68-3-1, 26 Mayıs 1328/8 Haziran 1912. Ayrıca bk. DH. İD, 3-68-2-1, 27 Mayıs 1328/9 Haziran 1912.
413 BOA, DH. İD, 3-68-2-1, 27 Mayıs 1328/9 Haziran 1912.
414 BOA, DH. MTV, 25-67-11-1, 27 Mayıs 1328/9 Haziran 1912; T. NFİ. 1396-73, 12 Haziran 1328/25 Haziran 1912.
415 BOA, DH. MTV, 25-67-9-1, 28 Mayıs 1328/10 Haziran 1912.
416 BOA, DH. MTV, 25-67-14-1; DH. MTV, 25-67-13-1, 3 Haziran 1328/16 Haziran 1912.
417 BOA, DH. MTV, 25-67-12-1, 31 Mayıs 1328/13 Haziran 1912.

tespit etti. Bunların iyileştirilmesi için Kırkkilise Nafia mühendisi Lüleburgaz'a gönderildi. Fakat bir başka sorun daha vardı. O da yarışmacıların ikamet etmesi için uygun bir yerin bulunmamasıydı. Yarışmacıların Lüleburgaz Kasabası civarında Karışdıran Köprüsü yakınında bir gece mola vermeleri gerekiyordu. Bunun için de iki yüz portatif yatak ile yüz çadır lazımdı. Buna mukabil Lüleburgaz askeri kıtasında ancak kendi ihtiyaçlarını karşılayabilecek kadar çadır mevcuttu. Bu yüzden "*seyyahların sefil olmaması ve hükumetin de mahcup olmaması için iki yüz portatif karyola ile yüz adet çadırın" tedarik edilmesi için harekete geçildi*"[418].

İncelemeler ilerledikçe başka eksiklikler de tespit edildi. Mesela 19 Haziran 1912 tarihli resmî bir yazıda, "*Umûmî Yollar Şirketi tarafından Mustafa Paşa Köprüsü'nden Babaeski'ye kadar olan yol ile üzerindeki köprülerin geçişe uygun bir hale getirilmesine çalışılmış ise de Babaeski'den Türbedere'ye kadar yüz elli kilometrelik kısımda henüz yol mevcut olmadığı Başmühendislik'ten bildirildiğine dair Edirne Vilayeti'nden cevap olarak alınan yazılar ekte yüce makamınıza ulaştırılmıştır. Bu yol, yüz elli kilometrelik kısımda ilerlemenin mümkün olduğu eski yol mevcut ise bazı bozukluklarının düzeltilmesi ve Başmühendisliğe tebliğ edilmesi hususunun ve İstanbul sınırı olan Türbedere'den İstanbul'a kadar olan yolların da Nezaretiniz tarafından incelenmesi ve lazım olan işlerin yaptırılması*" gerektiği belirtilmekteydi. Yine aynı konu ile ilgili olarak Edirne Vilayeti'ne gönderilen telgrafta: "*Babaeski ile Türbedere arasındaki yüz elli kilometrelik kısımda eskiden kalma sıradan köy yolları dahi yok mudur? Seyyahlar Babaeski'den beriye geçemeyecekler midir? Eski yol var ise arızalarının otomobil geçecek kadar düzeltilmesi mümkün değil midir*?" denilmekte ve acilen konuya dair bilgi verilmesi istenmekteydi[419].

Edirne Valiliği'ne gönderilen başka bir yazıda ise çadır konusu ele alınmakta; *"İstanbul'a gelecek seyyahların Osmanlı topraklarında emniyet ve rahat ile ilerlemelerinin sağlanması için Lüleburgaz ve mümkün ise Babaeski civarında bunların yerleşebilecekleri otel ve sair özel binalar temin edilmesi"* istenmekte, şayet illa çadıra ihtiyaç varsa *"bir geceye mahsus olmak üzere çadır verilmesi hususu Harbiye Nazırı*

418 BOA, DH. MTV, 25-67-19-1, 3 Haziran 1328/16 Haziran 1912.

419 BOA, DH. MTV, 25-67-15-1, 6 Haziran 1328/19 Haziran 1912. Edirne Vilayeti'nden yol ve köprü çalışmalarına dair gönderilen yazı için bk. DH. MTV, 25-67-20-1, 2, 7 Haziran 1328/20 Haziran 1912.

Paşa hazretlerinden rica edilip kumandanlığa yazılacağı" belirtilmekteydi. *Ayrıca "Bu seyahat devlet tarafından bir resmi mahiyete sahip olmamakla beraber bu konuda sağlanacak kolaylığın nezaketin bir gereği olacağı*" kaydedilmekteydi[420].

Daha hazırlıklar tamamlanmadan yarışçılar Budapeşte'den yola çıkmış ve 1912 Temmuz'unda Edirne sınırlarına kadar ulaşmışlardı. Edirne Valiliği'nin raporuna göre; 18'i kadın, 52'si erkek 70 kişilik yarışmacılar, 19 otomobille birlikte 5 Temmuz 1912'de Mustafa Paşa Köprüsü'ne geldiler. Burada yarım saat mola veren yarışmacılar, molanın ardından Edirne'ye gitmek üzere tekrar yola koyuldular. Bu esnada iki otomobil çarpıştı. Kazada otomobillerde hasar oluştuysa da kimseye zarar gelmedi. Kaza yapan yarışmacılar diğer otomobillerde *"arkadaşları arasında sıkışarak yola devam ettiler"* ve saat üçte Edirne'ye giriş yaptılar. Valilik heyeti, yarışmacıları Mihaliç Köprüsü'nde karşıladı ve belediyenin hazırladığı büfede ikramlarda bulundu. Yarışmacılar saat beşe doğru tekrar yola çıktı ve sekiz buçukta salimen Lüleburgaz'a ulaştı. Geceyi Lüleburgaz'da geçirdikten sonra sabahtan İstanbul'a gitmek üzere tekrar yola çıkacaklardı. Bu arada Mustafa Paşa Köprüsü'nde kaza yapan otomobillerden biri, kullanılamaz hale geldiğinden trenle Budapeşte'ye geri gönderilirken diğeri tamir edilmek üzere Edirne'ye getirildi[421].

Çatalca Mutasarrıflığı'ndan gelen 7 Temmuz 1912 tarihli telgrafta da yarışmacılar hakkında şu bilgiler veriliyordu: "*Otomobil seyyahlarının yolları üzerindeki köprüler ve sair arızalar tamamıyla düzeltilmiş ve seyyahlar dün sağlıklı şekilde Silivri ve Büyükçekmece'den geçerek İstanbul'a gitmişlerdir*"[422].

Tanin gazetesinin 5 Temmuz 1912 tarihli nüshasında da "Macar Otomobil Seyyahları" başlıklı haberde yarışmacılarla ilgili şu bilgiler okuyucularla paylaşıldı: "*Tırnova'dan gelen bir telgrafa göre tarafından düzenlenen seyahate iştirak edip 29 Haziran'da Peşte'den hareket eden seyyahlar, Perşembe sabahı Tırnova'dan hareket ettiler. Cuma günü Osmanlı sınırlarını geçecek ve Cumartesi günü öğleden sonra saat ikiye doğru şehrimize ulaşacaklardır. İstanbul Macar Kulübü, seyyahları Topkapı'da karşılayacak ve orada kendilerine şampanya ve meşrubat takdim edilecektir. Sonra şehri gezerek Tophane'ye*

420 BOA, DH. MTV, 25-67-18-1, 12 Haziran 1328/25 Haziran 1912.
421 BOA, DH. MTV, 25-67-16-1 / 17-1, 22 haziran 1328/5 Temmuz 1912.
422 BOA, DH. MTV, 25-67-10-1, 24 Haziran 1328/7 Temmuz 1912.



Şehzade Abdülhalim Efendi ordugâhtayken (Büyükçekmece) (Şehbal, nr.78, 14 Temmuz 1913)

gelecek ve oradan Tarabya'ya gitmek üzere husûsî bir vapura bineceklerdir. Pazar günü Şehremaneti tarafından otomobilcilerin şerefine bir kuşluk yemeği, akşamı da Avusturya Macaristan Sefareti tarafından bir ziyafet verilecektir. Seyyahlar, pazartesi sabahı Yalova'ya gideceklerdir. Orada hamamlar müdüriyeti tarafından şereflerine bir ziyafet verilecektir. Macaristan'dan otomobil ile şehrimize gelecek olan Macarlı seyyahlar, yarın zevali saat ikide Topkapı'ya ulaşacakları için Şehremaneti tarafından Fen heyeti tercümanı Kenan Bey ile Başmüfettiş İbrahim Kadri Bey, şehir adına karşılama yapacaklardır".

Tanin'in 7 Temmuz 1912 tarihli (nr. 1384) nüshasında ise yarışmacıların İstanbul'a girişleri ve burada karşılanmalarına dair şu bilgiler verilir: *"Çoktan beri yazıldığı üzere otomobiller ile Macaristan'dan gelen misafirlerimiz dün şehrimize ulaşmışlardır. Misafirlerimiz 19 otomobile binmiş yetmiş seyyahtan oluşmaktadır. Dün ortaya çıkan fırtına, seyyahlara son aşamada epeyce zorluk çıkarmış olduğundan biraz gecikmişler ve akşam üzeri gelebilmişlerdir. Seyyahlar, Şehremaneti adına Topkapı'da karşılanmışlardır. Kurulan iki çadırın birinde bir büfe meydana getirilmiştir. Şehremaneti adına emanet tercüme kalemi müdürü Kenan Bey tarafından kısa bir nutuk ile kendilerine hoşgeldiniz denilmiştir. Seyyahlar orada bir süre istirahatten sonra otomobilleriyle Tophane rıhtımına oradan da Summer Palas'a gitmişlerdir. Kendileri Topkapı'da şehrimiz Macar muteberleri tarafından karşılanmıştır. Emanet tarafından*

Topkapı'da düzenlenen karşılama töreninin muhterem misafirlerimize karşı kalbimizde duyduğumuz hürmet ve muhabbetle uygun olmadığını görerek üzüntü içerisinde olduğumuzu şurada kaydetmeyi gerekli görürüz.

Macarlı misafirlere bugün Tarabya'da verilecek ziyafette şehrimiz adına üçüncü belediye dairesi reisi Rıfat, birinci belediye dairesi üyelerinden Kemal beyler ile üçüncü daire üyelerinden Talyan Efendi ve Emanet meclisi üyeleri bulunacaklardır".

Yarışmacılara 7 Temmuz 1912'de Tarabya'da büyük bir ziyafet verildi ve bu ziyafet gazetelerde şu şekilde haber yapıldı: "*Macarlı misafirlerimize dünkü nüshamızda yazdığımız gibi Tarabya'da bir ziyafet verilmiştir: Bu ziyafette Şehremini, Emanet Meclisi üyeleri, belediye dairesi reisleri, Macar komitesi erkânı hazır bulunmuşlardır*". Aynı günün akşamı da Avusturya elçiliğinde bir ziyafet verildi. Yarışmacılar, Yalova Şirketi tarafından tahsis edilen özel bir vapurla Yalova kaplıcalarına götürüldüler ve burada iki gün misafir edildiler[423]. Yalova'dan sonra tekrar Osmanlı başkentine dönen yarışmacılar, 13 Temmuz 1912'de ise İstanbul'u tamamen terkettiler[424]. Budapeşte'den İstanbul'a uzanan yarışın hatırası olarak daha sonraki yıllarda bir albüm hazırlandı ve bu albüm, 1917'de Sadaret'e hediye edildi[425]. Cemiyet, ayrıca Hilâl-i Ahmer'e 500 Osmanlı lirası bağış yaptı[426].

OKUMA PARÇASI

Osmanlıda İlk Otomobil Kitabı

Otomobilin günlük hayatın ayrılmaz bir parçası haline gelmesi, haliyle bu vasıta ile ilgili neşirlerin artmasına vesile oldu. Bunların büyük bir kısmı, tercüme makale veya kitaplardı. Otomobille ilgili ilk telif kitabı yazan Osmanlı vatandaşı ise Mehmed Ali Bey'di.

423 Tanin gazetesi, nr. 1385, 8 Temmuz 1912.

424 Tanin gazetesi, nr. 1390, 13 Temmuz 1912.

425 BOA, İ. DUİT, 17-20-2-1, 6 Ağustos 1333/6 Ağustos 1917; İ. DUİT, 17-20-1-1, 11 Ağustos 1333/11 Ağustos 1917; BEO, 4480-335972-1-1, 13 Ağustos 1333/13 Ağustos 1917.

426 Türk Kızılayı Arşivi, nr. 313/160, 20 Kanunusani 1334/20 Ocak 1918. Münihli tüccarlardan biri de İstanbul'a yaptığı seyahatte burada otomobil sıkıntısı olduğunu gördüğünden ülkesine döndükten sonra Hilâl-i Ahmer'e bir otomobil bağışladı (Türk Kızılayı Arşivi, nr. 615/170).



Otomobil Motorları ve Sûret-i İstimâli kitabı kapağı

Ali Bey, "Otomobil Motorlarının Sûret-i İsti'mali" başlıklı bir kitap kaleme aldı ve dönemin gazetelerinde kitabının reklamını da yayınlattı. Kitabın reklamı şöyle idi: "*Otomobil Motorlarının Kullanılışı: Memleketimizde günden güne yaygınlaşıp gelişmekte olan otomobil, otobüs ve motorbot gibi asrımızın icatları hakkında zanaatkârlarımızın malumatı henüz yeterli seviyede olmamasını sanayi mülazimlerinden Mehmed Ali Bey dikkate alarak yukarıdaki isim ile ve herkesin anlayabileceği şekilde bir kitap kaleme almıştır. Otomobillerin usulünü tahsil etmek için bir çok külfet ve masrafa katlanarak Avrupa'ya gideceklere ve otomobillerin kullanımı hakkında teorik ve pratik bilgilere sahip olmak isteyenlere bu kitap yeterli malumatı sağlayacaktır. Söz konusu kitap 59 adet resimle süslü ve ciltli olduğu halde 15 kuruş fiyatla yalnız İkbal Kütüphanesi'nde satılmaktadır*"[427].

Yeni Otobüs Şirketleri ve İstanbul'un Bitmeyen Otobüs Çilesi!

II. Meşrutiyet'in ilanından sonra İstanbul ulaşımında imtiyaz sahibi olan şirketlerin sayısı hızla arttı. Bu durum özellikle otobüs şirketlerinde dikkati çekti.

427 Reklamlar için bk. Tanin gazetesi, nr. 1255, 29 Şubat 1912; aynı gazete, nr. 1257, 2 Mart 1912; nr. 1259, 4 Mart 1912; nr. 1261, 6 Mart 1912; nr. 1263, 8 Mart 1912.

Bu minvalde ilk olarak yukarıda kuruluş aşamasını ayrıntılı bir şekilde ele aldığımız Dersaadet Otobüs ve Omnibüs Osmanlı Anonim Şirket-i Umûmîyesi kuruldu.

1912 ve 1913 yılları, İstanbul'da yeni otobüs şirketleri kurulmaya başladığı bir dönemdi. Bu minvalde iki şirketin ismi daha fazla öne çıktı. Bunlardan ilki, Kadıköy Otobüs Osmanlı Anonim Şirketi'ydi. Bu şirketin kurulması için 1912'de Osmanlı resmi makamlarına müracaat edildi. Şirketin hazırladığı nizamnameye göre; sahipleri Kadıköy ve Necat Gazeteleri imtiyaz sahibi Nebil Ziya, dava vekillerinden Nihad, Muamelât-ı Umûmîye İdarehanesi Müdürü Mehmed Hayri ve emlak sahiplerinden Yahya Kemal ile Yusuf Beyler olacaktı. Şirketin kuruluş amacı nizamnamede şöyle izah ediliyordu: "*Dersaadet'te Kadıköy'de On Sekizinci Belediye Dairesi sınırları içerisinde ve diğer dairelerde, gerekirse diğer Osmanlı şehirlerinde hükümetten alacağı veya başkalarından devren alacağı ruhsata dayanarak gerek doğrudan doğruya ve gerek aracılar ile otobüs ve otomobil işletmek ve bunların alım-satımı ve kiralama işlerini kısacası bunlara ait bütün muameleleri yapmaktan ibarettir. Şirket idare merkezi ve garaj olarak kullanmak üzere gayri menkul satın alacaktır. Şirketin fen uzmanları, memur ve hizmetlileri Osmanlı vatandaşı olacaktır*". Elli seneliğine ve 30 bin Osmanlı lirası sermaye ile kurulan şirketin merkezi İstanbul olacak ve başka bölgelerde de şubeleri bulunacaktı[428].

Şirketin nizamnamesi hazır olmasına rağmen kuruluşu ve bunun yetkili makamlar tarafından tanınması uzun sürdü. Bu arada şirketin kurulması, Tanin gazetesinin 14 Mart 1912 tarihli (nr. 12699) nüshasında şu şekilde okuyucularına duyuruldu: "*Hazırlanan resmî ruhsata dayanarak şimdilik Onsekizinci Kadıköy Belediye Dairesi sınırları içerisinde ve ileride İstanbul'un diğer mevkileri ile diğer Osmanlı şehirlerinde otobüs ve otomobil işletmek üzere otuz bin Osmanlı lirası sermaye ile bir Osmanlı Anonim Şirketi kurulmak üzere olduğu işitilmiştir.*"

Tanin'deki habere rağmen 1912'de şirketin resmen kurulması ve bunun resmî makamlar tarafından kabul edilmesi mümkün olmadı. 1913'e gelindiğinde şirketin nizamnamesindeki bazı maddelerin değiştirilmesi istendi[429].

428 Şirketin nizamnamesi için bk. BOA, ŞD, 1245-6-38, 39, 40, 41, 42, 43; A.DVN.MKL, 61-12-1-1, 2, 3, 4, 5, 6.

429 BOA, ŞD, 1245-6-33, 18 Mayıs 1329/31 Mayıs 1913; ŞD, 1245-6-31, 25 Mayıs 1329/7 Haziran 1913; ŞD, 1245-6-55, 16 Teşrinisani 1329/29 Kasım 1913; ŞD, 1245-6-5, 7, 4 Kanunısani 1329/17 Ocak 1914.

Bunun yanında şirketin imtiyaz sahiplerinin birkısmı arasında çıkan anlaşmazlıklar da yazışmaların uzamasına sebep oldu[430]. Bu arada şirketin adı Nakliyât-ı Umûmiye Osmanlı Anonim Şirketi olarak değiştirildi[431] ve açılmasına Meclis-i Vükelâ'nın 11 Şubat 1914 tarihli kararıyla ve padişah iradesiyle izin verildi[432].

1913'te İstanbul merkezli kurulan bir diğer otobüs şirketi de Milli Otobüs Osmanlı Anonim Şirketi'ydi. Şirketin nizamnamesine göre kuruluş amacı şöyleydi: *"Dersaadet, Yemen, Hicaz ve gerekirse diğer Osmanlı şehirlerinde hükümetten bizzat elde edeceği veya başkalarından devren alacağı ruhsata dayanarak gerek doğrudan doğruya ve gerek aracılar ile otobüs, otomobil ve eşya nakline mahsus kamyon işletmek ve bunların alım-satımı ve kiralama işlerini yapmak"*. Nizamnamenin üçüncü maddesine göre şirketin merkezi her ne kadar İstanbul olsa da imparatorluğun diğer bölgelerinde, hatta diğer ülkelerde de şubeler açılmasının hedeflendiği yazıyordu. Elli seneliğine kurulan şirketin sermayesi 30 bin Osmanlı lirasıydı[433]. Nizamnamede zamanla bazı değişiklikler ve ilaveler yapıldı[434].

Yeni şirketlerin kurulması ve basında sürekli otobüsler aleyhine haberlere yer verilmesi[435] sebebiyle Şehremaneti, 1912'de bu vasıtalarla ilgili bir nizamname hazırladı[436].

Otobüs nizamnamesi Osmanlı basınında da akis buldu. Mesela Tanin gazetesi'nde nizamnamenin hazırlanması şöyle bildirildi: *"Şimdiye kadar hemen her gün denilebilecek surette otomobil ve otobüs kazası meydana geldiği merciler tarafından dikkate alınarak bu konuda bir nizamname kaleme alınmış, incelenmek ve müzakere edilmek üzere Şûrâ-yı Devlet'e gönderilmiştir.*

Bu nizamnamenin ne zaman tasdik edileceği malum olmadığından şimdilik acil bir tedbir olarak otomobil ve otobüs şoförlerinin daireler tarafından yirmi gün içerisinde

430 BOA, ŞD, 1245-6-53, 20 Ağustos 1329/2 Eylül 1913.

431 Şirketin nizamnamesinin son hali için bk. BOA, İ. MMS, 169-2-1-1, 2, 3, 4, 8 Temmuz 1329/21 Temmuz 1913.

432 BOA, MV, 233-85-1-1; MV, 231-211-1-1; İ. MMS, 169-2-4-1; İ. MMS, 169-2-2-1. Ayrıca bk. İ. MMS, 169-2-3-1, 14 Temmuz 1329/27 Temmuz 1913.

433 Şirketin nizamnamesi için bk. BOA, ŞD, 1245-6-59, 62- 63…75, 4 Eylül 1329/17 Eylül 1913.

434 BOA, ŞD, 1245-6-11, 8 Eylül 1329/21 Eylül 1913.

435 Mesela bk. Tanin gazetesi, nr. 1474, 18 Ekim 1912.

436 Otobüs nizamnamesi için bk. BOA, ŞD, 1245-6-49, 53, 51.

imtihanlarının yapılmasına ve sertifika almaya hak kazananlara müsaade edilerek diğerlerinin bu işi yapmaktan men edilmelerine karar verilmiştir. Otomobiller için taksimetre üzerine tarife tatbiki Şehremaneti Meclisi tarafından müzakere halindedir" (nr. 1330, 14 Mayıs 1912).

Tanin gazetesi adeta otobüs nizamnamesinin takipçisi oldu ve her gelişmeyi haber yaptı. Mesela *"Otobüs ve Otomobil şoförlerinin bu işi yapmaya kabiliyetleri olup olmadığı hakkında Şehremaneti fen heyeti tarafından dünden itibaren imtihanlara başlanmıştır. Başarılı olanlara şehadetname verilecektir"* şeklinde haberi yayınladı (nr 1340, 24 Mayıs 1912).

Tanin gazetesinin hem otobüs nizamnamesini hem de otobüslerin sebep oldukları kazaları sayfalarına taşıması otobüs şirketi ile gazete idaresini karşı karşıya getirdi. 15 Temmuz 1912 tarihli (nr. 1392) nüshasında, daha önceki tarihli bir haber sebebiyle Otobüs Şirketi'nin gazeteye gönderdiği savunmasını ve buna verilen cevabı şu şekilde okuyucuları ile paylaştı: "*Otobüs Şirketi, önceki günkü nüshamızda yazdığımız yazıya dün cevap veriyor. Öncelikle cevap kağıdının girişinde şirketin "Tanin'in malum olan mesleğine asla uygun olmayan, adeta rakip bir şirketin şantajına benzeyen sözler" cümlesinde kullandığı şantaj kelimesini nezaketle yüzüne fırlattıktan sonra şirketin cevabını aşağıda yazıyoruz: "Öncelikle: Şirketimizin Aksaray hattında çalışan otobüsleri öyle yazıldığı gibi İskenderiye ve sair yerlerde kullanılmış eski otobüsler olmayıp dünyanın birinci sınıf otobüs markalarındandır. Şöyle ki otobüslerimiz iki sene önce Harbiye Nezareti tarafından yapılan müsabakada ürünleri birinci dereceyi kazanan ve bugün kendilerine Rusya hükümeti tarafından sekiz yüz otobüs sipariş edilmiş olan Londra'da bulunan Kommersiyal Fabrikası'nda şirketimiz adına sipariş edilip özel olarak üretilmiş birinci sınıf otobüslerdir. En son Şehremaneti'nde otobüs ve otomobillerle makinecilerin muayene ve imtihanları için kurulan uzman heyet tarafından bu arabalar muayene edilerek her türlü gerekli özelliğe sahip oldukları tasdik edildiği gibi makinistlerimiz de bu heyet tarafından imtihan edilerek ellerine resmi ehliyet kağıdı verildi.*

İkinci olarak: Geçenlerde bir tramvay tarafından Yusufpaşa'da meydana gelen ve bir masum yavrunun ölümüne sebep olarak ailesini ve bütün işitenleri kahreden bu üzücü kaza esnasında o civarda bulunan otobüs, öyle söylendiği gibi bozulmuş bir halde

olmayıp kaza mahalline on, on beş metre uzak mesafede dairesi tarafından gösterilen istasyonda bekleme halinde bulunduğu ve kazada otobüsün hiç bir dahli ve etkisi olmadığı gerek zabıta memurları ve gerek o esnada otobüsün yanında bulunan zavallı çocuğun babası tarafından tasdik edilmiş olduğundan bu rivayetin hakikatle bir alakası yoktur.

Bir millî müessese olan şirketimiz, hükümet ve emanetin her türlü nizam ve emirlerine tamamıyla itaat ederek herkesin rahatı ve selametinin temini için elinden geldiği kadar gayrette kusur etmemektedir. Ayrıca, diğer hususlarda bilemezsek de, bu konuda Şehremaneti de vazifesini tamamıyla yerine getirip şirketimiz hakkında gereğinden fazla baskı yapmakta olduğundan dünyanın her tarafında meydana gelmesi muhtemel olan bu gibi kazalara çok şükür şirketimiz arabaları tarafından şimdiye kadar sebebiyet verilmemiştir. Tramvay arabaları tarafından bir hafta içerisinde iki defa meydana getirilen ve iki masumun ölümüne sebep olan feci kazaları şirketimize isnat ederek aleyhinde sözler söylemek adil ve insaflı olmadığından…".

"Şirketin cevabını inceleyelim: öncelikle arabalarının kullanılmış olmayıp bilmem nereden getirildiğini söylüyor ki biz bunun aksini iddia etmiş değildik. Gerçekten bugün kullanılan arabalar, söz konusu hurdalardan değildir. Fakat acaba şirket aynı iddiayı ilk kullandığı otobüsler hakkında da cesaretle tekrar edebilir mi? Şirketin makinistlerini ve arabalarını överek Şehremameti tarafından tasdiknameler verildiğini söylüyor. İtiraf ederiz ki şirket Şehremaneti gibi bir şahit bulduktan sonra artık istediği gibi insanları çiğner, arabalarına istedikleri yerde istirahat iznini verebilir, buna kimsenin söz söylemeye hakkı yoktur. Yusuf Paşa'daki olaya gelince, şirket burada açıktan açığa hakikati tahrif etmiştir. Biz meseleyi Aksaray merkezinden inceleyerek yazıyoruz ki şirketin arabası orada arızalı olarak bırakılmıştır. Kaza gerçekleştiği zaman araba, kaza mahallinden on beş metre uzakta olmayıp bilakis çiğnenen masumun kaçabilmesine tek mani olacak bir mevkide bulunmuştur. Şirket bu ayrıntıları isterse mahalli zabıta incelemesinden ve olayı görenlerden de pek güzel öğrenebilir.

Fakat bu noktada şirketin gösterdiği cüret sadece hakikatin tahrifinden ibaret kalmıyor. Şirket orada bir gece duran arabasını ertesi gün aldığı zaman motorunda bir noktanın gece vakti sarhoşlar tarafından kırılmış olduğunu iddia ederek zabıtadan elli lira da tazminat talep etmiştir.

Şirket isterse arabalarını dünyanın en önemli fabrikalarından getirtsin, ortadaki durum değişmez. Arabalar önce Beyoğlu, Şişli tarafında kullanılıp sonra İstanbul'a sevk ediliyorlar. Her gün görüyoruz; Çenberlitaş, otobüslerin istasyon mevkii haline gelmiş, saatlerce beklemiş ve bazen tramvay güzergâhını da kapatmıştır. İşte bu kadar.

Dün her zamanki gibi bir otobüs Çarşı Kapısı ile Beyazıt arasında şoförün idaresizliğinden kaldırım üzerine çıkmış ve orada bulunan dört beş kişinin ezilmesi için birşey kalmamışken bereket versin bir fenere çarparak durmuştur. Şirketten rica ederiz: Otobüs güzergâhlarının iki tarafına birer metre mesafe ile fenerler diksin de bu şekilde hem yaya kaldırımlarındakilerin hayatı muhafaza edilmiş, hem de İstanbul biraz daha aydınlanmış olsun!

Dün yine Yusufpaşa'da bir otobüs arızalanmıştır".

Tanin gazetesi sert yazılara ve haberlere ilerleyen günlerde de devam etti. Mesela 18 Temmuz 1912 tarihli (nr. 1395) "Otobüsler" başlıklı şöyle bir yazıya yer verdi: "*Otobüsler yeni gelişmeler gösteriyorlar. Günde bir iki mahalde bozulmakta olan otobüsler, artık uzun uzadıya atıl bir halde kalmaktan kurtulmuşlardır. Nasılsa makinesinde bir arıza meydana gelen bir otobüs sağlam bir otobüse halatlarla bağlanarak "Tren Rena" şeklinde yoluna devam ediyor. Önceki gün Çemberlitaş civarında bozulan bir otobüs diğer bir otobüse bağlanarak çekilmiştir*".

Yine bu minvalde 18 Eylül 1912 tarihli (nr. 1444) nüshasında otobüslerin sebep oldukları kazalara ve bunlara dair eleştirilere şu şekilde yer verdi: "*Geçen gün Çarşıkapısı'nda on iki numaralı otobüs yine bir marifet göstermiştir. Bu otobüslerin kötü kullanılması yüzünden her gün tekrar eden üzücü olaylar karşısında ne söyleyeceğimizi bilemiyoruz.*

On iki numaralı otobüs, Çarşıkapısı önünde gitmekte olan tramvaya hiç aldırmayarak şiddetle yolunda devam etmek ister. Ve otobüs tramvayın arkasına bindirerek tramvay memurunun göğsü otobüsle tramvay arasında kalır. Şiddetli baskıdan memur yaralı olarak bayılır. Otobösün içerisinde bulunan bir kadın da sarsıntıdan başını çarparak yaralanır. Bu birinci olay.

İkinci olay: Yine aynı otobüs o gün Sirkeci'de bir tramvayla çarpışır. Bu sefer insanlara bir zarar gelmemiş ise de tramvay atlarından birisi ağır şekilde yaralanmıştır.

Şehremaneti ile otobüs şirketi arasında mevcut olan mukaveleye dayanarak hiç olmazsa dar ve kalabalık olan yerlerden olsun bu otobüslerin geçmesine mani olmak Şehremanetince mümkün değil mi?"

Gazetelerin otobüs ve otomobil ile ilgili sıkıntılara aralıksız yer vermeleri üzerine Şehremaneti yeni düzenlemeler yapmak zorunda kaldı. Bu manada otomobil ve otobüsler için duraklar tayin edildi ve buralara levhalar asıldı. Bu gelişme dönemin gazetelerinde şöyle haber yapıldı: "*Otomobillerin ehliyetsiz şoförler tarafından kullanılmasından ve bunlara esaslı şekilde bekleme yerleri belirlenmemesi nedeniyle her rast geldikleri yerde durmalarından bir takım kazalar meydan gelmektedir. Ayrıca ilerlemeye mani oldukları görülmektedir. Bu duruma son vermek üzere otomobil ve otobüs şoförlerinin imtihanlarının yapılması hakkında daha önce ilan edilen sürenin son bulması ile ruhsatnamesiz şoförlerin bu işi yapmaktan men edilmeleri gerektiğine dair ilga edilmiş belediye daireleri reisliklerine yapılan tebligat hükmünün yerine getirilmesine müsaade edilmemesinden ve bekleme mahallerine gelince otomobillerin duracağı mahaller ile burada kaç otomobil duracağını gösterir levhalar acilen yerlerine asılması ile bu mahallerde durmayıp cadde ve sokakları işgâl eden otomobillerin sahiplerinden nakit para cezası verilmesine karar verilmiştir*".

Bu düzenlemelere rağmen 1913'ün ilerleyen aylarında özellikle otobüslerle ilgili şikayetler artarak devam etti. Gazeteler neredeyse her gün otobüslerin sebep oldukları trafik kazalarına ve halkın bu vasıta ile ilgili şikayetlerine yer verdi. Mesela "Yine Otobüslerden Şikayet" başlıklı bir yazıda şu eleştiriler kaleme alındı: "*Okurlarımızdan bir zat tarafından aldığımız bir kağıtta tramvayların savaş nedeniyle iş bırakma eylemi yapmaları üzerine bu muazzam şehrin nakliye vasıtalarının kira arabaları ile yalnız karşı tarafta Galata'dan Ortaköy ve Tünel'in üst başından Şişli'ye kadar işlemekte olan otobüslere kaldığından bahsedildikten sonra deniliyor ki "Araba ücretleri halkımızın çoğu için tahammül sınırının üstünde, otobüslere gelince bunlar da ihtiyaca yetmiyor. Bu yetersizliğe bir şey demiyoruz. Ancak bunları kullananlarda da öyle bir ruh hali var ki hamiyet sahiplerinin sinirlerine dokunmaktadır. Otobüsçüler, bilinmez niçin feslilerle çarşaflılara daima tahkir edici bir gözle bakıyorlar. Daima nefretle gördüğümüz durumlardandır ki; bir otobüs süratle giderken ve içinde birkaç kişilik yer daha varken bir fesli adam veya çarşaflı bir namuslu kadın, rica eder bir tavır ile durmasını işaret etse ona yalnızca bakar. Sonra bir*

şapkalı senyör veya bir madam elindeki bastonu veya şemsiyesiyle emir verir bir tavır ile işaretini verirse derhal durur. Otobüste yer kalmamışsa bile onları alır, yoluna devam eder. Aynı durum Allah selamet versin tramvaylarda da geçerliydi. Gerçekten otobüslerde Müslüman kadınlar için ayrı mevkiler tahsis edildiğini göstermek üzere bir levha asılmıştır, fakat hükümsüzdür. Otobüs tünel mevkiine gelir gelmez bir izdiham olur, kadın erkek dolarlar. Orada çok zaman beklemiş, mesela iki Müslüman kadına merhamet ve hürmet eden yoktur. Bu çaresizler orada boş yere beklerler, beklerler, beklerler!

Bu sözlerin ne kadar hakikate uygun olduğunu her gün şahit olduğumuz olaylar ve sayısız şikayetler ispat etmektedir. Okurumuzun beyanlarına bu konuda daha eklenecek bazı düşünceler var ise de şimdilik bu kadarla yetinmeyi uygun bulduk. Ümit ederiz ki otobüsçülerin ahalinin hukuku hakkında devam etmekte olan bu uygunsuz muamelelerine bir son vermek için ne yapmak lazımsa yetkili olan hükümet şubesi artık yerine getirmekte tereddüt etmez" [437].

"Otobüsler Şahlanıyor" başlıklı bir yazıda ise şunlar yazıldı: *"Zinde atların şaha kalkmasını otobüsler de taklit etmeye başladı. Fazlasıyla güçlü ve hareketli olmaktan, sertlikten, hür kalmak ve istediği gibi yürüyebilmek hırsından dolayı ortaya çıkan şahlanmanın otobüslerde meydana gelişi başkadır. Doğal vasıtaların yerini alan sanayi ürünü araçlar içerisinde otobüslerin de kıymeti vardır. Fakat İstanbul'un talihsizliğinden olacak ki burada düzensiz ve adeta gelişi güzel kullanılan otobüsler, bu çeşit medeni vasıtaların en bayağısı ve en tahammül edilemez olanıdır. Avrupa'daki örnekleriyle bizim otobüsleri mukayese edersek, aralarında bir Arap kısrağıyla güçsüz ve zayıf bir Acem merkebi arasındaki fark kadar farklılık görürüz.*

Dün bu aciz otobüslerden biri, Beyoğlu'nun en dar ve en kalabalık yerinde birden bire şaha kalkmıştır. Bir at nasıl ön ayaklarını kaldırarak şaha kalkarsa bu otobüs de ön tekerleklerini havaya kaldırarak şahlanmış ve içindeki yolcuları büyük endişelere düşürmüştür.

Atları şahlandıran dediğimiz gibi onlardaki güçlerindeki fazlalık ve hassasiyettir. Otobüsü böyle hayvani bir vaziyete düşüren sebep ise fazla yük alması ve arkasına toplanan canlı yüklerin ağırlığına makinenin ve ön tekerleklerin dayanamamasıdır.

437 Tasvir-i Efkâr gazetesi, nr. 743, 1 Mayıs 1913.

Otobüsün bu hali, içindeki kadınlar ve zayıf kalpli erkekler için endişeye, dışarıdan seyredenler için de gülmeye vesile olmuştur. Fakat mercii böyle bir endişeden ve gülmekten sıyrılıp işi ciddiyetle dikkate alsa da bu otobüs karikatürlerini ortadan kaldırsa ve halkın emniyet ve istirahatini temin edecek arabalar getirtmesini kumpanyaya emretse fena olmaz.

Koca İstanbul ahalisini şaha kalkan arabalarla nakletmekten vazgeçemeyen ve göz boyamak için getirilen iki yeni arabayı bile sefere düzenli olarak tahsis etmeyen şirkete resmi bir uyarı yapılması zamanı çoktan gelmiş ve hatta geçmiştir. Hükümet ve Şehremaneti'nin halkın güvenli bir yolculuk yapması bakımından özel bir öneme sahip olan bu meseleyi ihmal etmeksizin, ciddi ve etkili bir teşebbüste bulunmasını bekliyoruz." [438].

Gazetelerde ardı ardına sert eleştirilere yer verilmesi üzerine Şehremaneti ile Otobüs Şirketi yetkilileri tekrar bazı tedbirler almak ve düzenlemeler yapmak üzere bir araya geldiler. Müzakereler sonunda, eleştiriler de dikkate alınarak şu yönde düzenlemeler yapılması kararlaştırıldı: *"İlk olarak: Şirket mevcut otobüslerin sayısını gösteren bir defter düzenleyerek Şehremaneti'ne veya emanet dairelerinden mensup olduğu daireye verecek. Bu defter üzerine gönderilecek özel memurlar tarafından muayene edilerek kullanılmaya müsait olmadığı bu heyet tarafından anlaşılan otobüsler seferden men edilecek ve bu otobüslerin kullanılmayacağı şirket tarafından taahhüt edilerek yazılı teminat verilecektir. Numarasız işletilmekte olduğu görülen otobüslerin faaliyeti hemen durdurulacağı gibi şirkete izafetle Kapıçukadarı Ferit Bey'in de kabul ettiği şekilde bu arabalar için daha önce ödenmiş bile olsa yine başkaca bir senelik vergi tahsil edilecektir. Şirkete ait, üzerine numara koyulmuş ve kullanılmaya uygun görülmüş otobüslerin işlememeleri vergi ücretinin verilmemesi anlamına gelmez.*

İkinci olarak: Tamir edilmek üzere kullanımdan kaldırılacak otobüsler tamir edildikten sonra şirketten verilecek bilgi üzerine Şehremaneti veya daireler tarafından muayene ettirilerek elverişli olduğu anlaşıldığı takdirde kullanılmasına müsaade edilecektir.

Üçüncü olarak: Pek ağır olan, çok fazla gürültü ve duman çıkaran otobüsler seferden men edileceği gibi emanet fen heyeti tarafından verilen vesikası bulunmayan şoförler bu mesleği yapmaktan men edilecektir. Şoförler daima vesikalarını üzerlerinde bulundurmaya mecburdur.

438 Tasvir-i Efkâr, nr. 752, 10 Mayıs 1913.

Dördüncü olarak: Senenin kaçıncı ayında olursa olsun bütün seferlerden kaldırılmış bir otobüsün daha önce ödenmiş olan yıllık vergisi iade veya diğer otobüs vergisine aktarılamaz.

Beşinci olarak: Etrafa çamur sıçratmamak için otobüslerin tekerlekleri üzerine Avrupa'da olduğu şekilde özel bir alet koyulacaktır.

Altıncı olarak: Şirket vermekle mükellef olduğu yıllık vergiyi her sene Mart ve Eylül aylarında iki taksitte peşin olarak ödeyecektir. Senenin ilk üç ayının bitmesinden sonra sefere başlayacak otobüslerden bu ilk taksitin yarısı ve senenin dokuzuncu ay sonundan sonra sefer edecek olanlardan yalnız üç aylık vergi alınacaktır.

Yedinci olarak: Şoförler ve kondüktörler temiz giyinip düzgün kılıkta olacak ve Osmanlı tarzını muhafaza edecektir.

Sekizinci olarak: Otobüslerin bekleme zamanlarında kaldırımlara yağ dökmeleri kesinlikle yasaktır. Aksi takdirde belediye nizamı gereği şirket para cezasına maruz kalır.

Dokuzuncu olarak: Otobüsler Tünel meydanından Galatasaray'a kadar olan kısımda daima sokağın sağ tarafından gidip ilerlemesine engel olan araba ve saireye rastlayınca sapamayacak, mümkün olduğu kadar bu istikametten yürümeye mecbur olacaktır. Otobüsler Şehremaneti ve daireleri tarafından belirlenecek mahallerden başka yerlerde duramaz"[439].

Otobüslerle ilgili 1913 Mayıs'ındaki düzenlemeler de kesin bir çözüm olmadı. Nitekim bu düzenlemelerden kısa bir müddet sonra da otobüslerin sebep oldukları kazalara ve bu vasıtalara dair halkın şikayetlerine dair gazete sayfalarında haberler neşredilmeye devam etti. Mesela "Otobüs Dükkanlara Giriyor" başlıklı bir haberde şunlar yazılıyordu: "*Dün akşam Beyoğlu'nda Galatasarayı civarında henüz memleketimizde emsaline rastlamadığımız garip bir kaza olmuştur.*

Otobüs şirketinin o malum motoru işlemez, tekerlekleri sıkıştıracak düzeneği bozuk teknelerinden biri Tünel merkezinden her zamanki gibi alabileceğinin iki misli yolcu aldıktan sonra bin zahmetle yola çıkıp cadde üzerinde sağa sola bir hayli sarkıntılık ettik-

439 Tasvir-i Efkâr gazetesi, nr. 756, 14 Mayıs 1913.

ten sonra Galatasaray'ı önüne ulaşır. Orası durak mahalli olduğu için şoför otomobili durdurmak ister, frenini sıkıştırır, fakat tekerlek sıkıştıracak düzenek o kadar bozuktur ki bir türlü çalışmaz. Otobüs de Galatasaray'ı karşısındaki hafif meyil üzerinde içindeki bütün müşterileriyle geri geriye kaymaya başlar. Makineci motoru yeniden çalıştırıp arabaya ileri yol vererek geri geri gitmenin önünü almak isterse de fren gibi bozuk olan motor da çalışmaz. İçindeki hınca hınç yolculardan dolayı ağırlığı çok fazla olan otobüs ise geriye doğru hareketindeki süratini artırır ve arkadan gelmekte olan birkaç fayton arabasına çarparak onları devirip içindeki Frenk kokanalarını da yere döktükten sonra en sonunda o civardaki büyük bir tuhafiye mağazasından içeri olanca kuvvetiyle dalar. Fakat mağaza kapısı tabi bu kadar büyük cüsseli bir ziyaretçiyi kabul edecek genişlikte olmadığı için otobüs dükkanın önündeki camekanları ve çerçeveleri kırar. Ondan sonra içerideki tezgahlardan bir ikisini de devirip mağaza sahibi ve çalışanlarının hayret ve dehşetli bakışları önünde şaşkın bir boğa gibi nihayet durur. Bununla beraber iş böyle maddi ziyan ile kalmaz. Öncelikle az önce söylediğimiz gibi otobüs gerisin geriye giderken bir iki fayton devirerek içinde kokanaların az çok yaralanmasına sebep olmuştur. İkinci olarak, mağazanın camekanına çarpıp kırdığı zaman sıçrayan cam ve tahta parçaları içindeki yolcuların ellerini ve yüzlerini yaralamıştır. Zavallı yolcuların birkaç saniye içerisinde geçirdikleri heyecan ve endişe anları da cabası.

Biz bu satırları yazdığımız vakte kadar otobüs henüz mağazadan çıkarılamamıştı. Vaktimiz olsaydı o mağazaya kadar uğrar, sahibine bu beklenmedik müşteri ile alışverişten ne kazandığını sorardık. Latife bir tarafa ama otobüs şirketinin şu an kullandığı o köhne, otomobillerin icadı zamanından kalma, adeta Haliç'in eski vapurları ayarında arabaların artık kullanılmasına mani olunacak zaman gelmiş ve hatta geçmiştir. Bu hususta geçenlerde Şehremaneti'nin dikkatini çekmiştik. Otobüsler yüzünden bu gibi kazalar gittikçe çoğalıyor. Daha vahim ve feci kazalara mahal kalmadan Şehremaneti'nin otobüs şirketine karşı derhal etkili ve seri tedbirler alması gerekir ki bunu da Şehremini Paşa'nın himmetinden bekleriz" [440].

İstanbullunun bundan sonra hiç bitmeyecek çilesi olan otobüs ile ilgili şikayetler 1913 sonlarına doğru da artarak devam etti. Bu minvalde Tanin gazetesi'nde yer verilen Molla Gürani sakinlerinden bir okuyucu mektubu çilenin boyutunu şöyle ortaya koyuyordu: "*Aksaray ve civarı mahallerin yegâne nakliye*

440 Tasvir-i Efkâr gazetesi, nr. 799, 25 Haziran 1913.

vasıtası olan otobüslerin herkesin işlerine güçlerine gideceği zamandaki düzensiz seferleri yüzünden halkın çektiği zorlukları muteber gazetelerin lütfuyla Şehremaneti'nin dikkatine arz etmek istiyorum: İstanbul ahalisinin hem mecburen şükran borçlu hem de şikayetçi *olduğu topal nakliye vasıtalarının sahipleri, sekiz buçuktan önce Yusufpaşa'daki özel mevkiinde asla görünmez.*

Sabahleyin erkenden işlerini halletmek mecburiyetinde olan ahali için bu büyük bir noksan olmakla beraber bu gibi iş sahiplerinin azlığından dolayı bundan yine o kadar şikayet gerekmiyor. Fakat sekiz buçuktan sonra yarım saat dahi üç çeyrek kaldırım üzerinde soğuk ve yağmura karşı beklemek ve sonra pek naz ve niyaz ile gelen bir arabanın alabileceğinden üç dört fazla hücum eden yolcular arasında yer bulabilmek ve arabada her ne halde olursa olsun, yolculuk esnasında bunalmak, ezilmek, büzülmek, doğrusu tahammül edilir şey değildir.

Hele otobüsün önlerinde beklemekten gücü kuvveti kesilmiş bacakları, erkeklerden fırsat, müsaade ve merhamet bekleyen bakışları ile beliren acizler sıralanır. İtip kakılan zavallı ana ve bacılarımızın maruz kaldıkları işkenceleri görmemek için insan istemeden gözlerini kapıyor.

Şehremaneti bu müracaatımıza karşı diyebilir ki; "Otobüs şirketi imtiyazlı şirketlerden olmadığı için arabaların hareket vakitlerini belirlemeye ve düzenli şekilde sefer yapmaya şirketi zorlayamaz". Şirketin arabalarına haddinden fazla adam doldurmak suretiyle usule aykırı hareketlerine son vermek gereklidir. Emanet tarafından bazı müsaadeler mukabilinde şirketin ahalinin menfaatini de biraz düşünmesi temin edilebilir. Eğer otobüs şirketinin ıslahı mümkün değilse bütçesinden bir miktar teminat akçesi ayrılarak başka bir şirket kurmak veya tramvay şirketini hayvan getirtmeye mecbur etmek veyahut Beyoğlu'nda olduğu gibi bir dinamo makinesi vasıtasıyla arabaların elektrikle çekilmesini temin etmek gibi yollar vardır. Beyoğlu tarafına tercihen gösterilen dikkat ve kolaylığın İstanbul ahalisine de gösterilmesi zamanı henüz gelmedi mi?" [441].

441 Tanin gazetesi, nr. 1803, 31 Aralık 1913.

OKUMA PARÇASI

Otobüs Üsküdar'da

"Otobüsler Üsküdar'a geçiyor: İstanbul tarafında kullanılmakta olan otobüslerin elektrikli tramvayların seferlere başlamasından dolayı bundan sonra Kadıköy tarafında kullanılmaya başlayacakları haber alınmıştır. Bunlar Kadıköy iskelesinden Moda, İskele, Gazhane, İskele Haydarpaşa ve Üsküdar taraflarına sefer edeceklerdir. Bunların tarifesi de Emanet tarafından düzenlenmiştir. Bu otobüslerin dünden itibaren araba vapuruyla ve Üsküdar yoluyla Kadıköy'e nakline başlanmıştır" [442].

OKUMA PARÇASI

Frengi Hastası Biletçi Ortalığı Karıştırdı!

1910'de İstanbul ulaşım tarihi için ilginç bir uygulamaya imza atıldı. Resmî belgelere yansıdığı üzere; Otobüs ve Omnibüs Şirketi'nin yedi numaralı otobüs vagonunda biletçilik yapan Tanaş adlı şahıs frengi hastası olmasına rağmen ağzında ıslattığı biletleri yolculara satmaya kalkmış ve bu yüzden görevinden men edilmiştir. Fakat mesele sonraki günlerde daha da vahim bir hal almıştır. Hadise, Ticaret ve Nafia Nezareti'nin Tünel İşletmesi'ne gönderdiği 18 Ekim 1910 tarihli bir yazıda şöyle özetleniyordu: *"Otobüs ve omnibüs şirketinin yedi numaralı otobüs vagonunda biletçilik yapan Tanaş isimli şahsın frengi hastası olup ağzıyla ıslattığı biletleri kesip dağıtmakta olduğu Birinci Sıhhiye Heyeti Dairesi Riyaseti'nden bildirilmiştir. Bunun üzerine bu kişi, derhal görevden alınarak tedavi edilmek üzere hastaneye gönderilmiştir. Ancak böyle herkesle temas halinde bulunanların bu gibi hastalığı bulunması, memlekette hastalığın en seri şekilde yayılmasına sebep olup muhafazasına çalışılan umûmî sıhhatin böyle herkesle münasebetten istifade eden şirketler*

442 Tasvir-i Efkâr gazetesi, nr. 1003, 21 Şubat 1914.





Üsküdar'da at arabaları ve otobüsler (İBB Atatürk Kitaplığı, Krt, nr. 11035)

tarafından sıhhatin korunmasında gerekli dikkati göstermemesi dolayısı ile bozulmasına izin verilemeyecektir. Bundan sonra bu gibi şirketler tarafından derhal bu iş için özel bir doktor tarafından her hafta çalışanlarının muayenesini yaptırması ve her muayenenin kaydedildiği, muayene eden doktor ile şirket direktörü tarafından imzalı resmi bir üslupla, ait oldukları belediye dairelerine birer şehadetname verilmesine şirketlerin mecbur tutulması ve bir de tramvay biletçileri parmaklarını tükürükleyerek ondan sonra kestiği bileti müşterilere dağıtmakta olup bu da hastalık yayacak kötü bir tarz olması nedeniyle her halde men edilmesi gerekli olduğu beyanıyla gereğinin yapılması Sıhhiyye Heyeti Umûmî Müfettişliği'nin raporu üzerine Şehremaneti'nden tezkire ile bildirilmiştir. İşin umûmî sıhhatle olan irtibatı nedeniyle önemi aşikar olarak icap eden bayındırlık işleri şirketlerine tebliğ edilmiş olduğundan şirketinizce de belirtilen şekilde gerekenin yapılarak Nezaret'e bilgi verilmesi gerektiğinin tebliği" bildirildi[443].

Enver Bey'in Otomobiline Ne Oldu?

Tarihte bazı otomobiller sahipleri ve karıştıkları olaylar sayesinde öne çıkmıştır. Bunlardan biri de 23 Ocak 1913'teki Bâbıâlî baskınının ardından nüfuzu giderek artan Enver Bey'di.

Enver Bey, 1911'de Mısır üzerinden Bingazi'ye gitti ve 24 Ocak 1912'de Umûm Bingazi Mıntıkası Kumandanlığı'na atandı. Kasım 1912'de ise Balkan Savaşı'na katılmak üzere tebdil-i kıyafetle Bingazi'den ayrılarak İskenderiye'ye, oradan da Brindisi'ye geçti[444]. Bu sırada Bingazi'de iken kullandığı şahsî otomobilini geride bırakmak zorunda kaldı.

443 BOA, T. NFİ., 1377-106.

444 Cevdet Küçük, "Enver Paşa", *DİA*, XI, 262.



Başkomutan Vekili Enver Paşa, Adana Valisi ile otomobilde (BDH-Albüm Nu.5-Fotoğraf Nu.127)

Enver Bey, Bingazi'de bıraktığı otomobili için 1913'te harekete geçti. İlk olarak 17 Temmuz 1913'te Mısır Fevkalade Komiserliği'ne *"Enver Bey'in geri dönüşte Matruh'ta bozulup kalan bir binek otomobilini Mısırlı görevlilerin İskenderiye'ye getirdiği, bunun Hidiv tarafından muhafaza edildiği ve hemen İstanbul'a gönderilmesi gerektiği, varsa diğer otomobillerle birlikte Enver Bey'in otomobilinin de Balkan Savaşı'nda kullanılmak üzere acilen İstanbul'a gönderilmesi"* bildirildi[445]. 28 Ağustos 1913'te yine Mısır Fevkalade Komiserliği'ne gönderilen başka bir yazıda, Enver Bey'in binek arabasının kırmızı renkli olduğu kaydedildi ve daha önceki yazıdaki gibi otomobilin bir an önce gönderilmesi istendi[446].

Osmanlı makamlarının isteğine Mısır Fevkalade Komiserliği'nden ilk cevap, 3 Eylül 1913'te verildi. Komiser Vekili İsmail Hakkı adına yazılan cevapta, "*Askeriye tarafından satın alınarak Bingazi'ye gönderilmiş olan otomobillerden Aziz Ali Bey tarafından İskenderiye'ye getirilen binek otomobili, Harbiye Nezareti ile haberleşerek sevk memuru Binbaşı Bahaeddin Bey'e teslim ve kendisi tarafından tamir ettirilmekte olmasıyla gönderilmek üzere bulunmuştur. Enver Beyefendi'nin dönüşünden sonra bıraktığı*

445 BOA, A.MTZ.(05)-32-A-95-1-1, 2, 3, 4. Harbiye Nezareti'nin konuya dair yazısı için bk. A.MTZ.(05)-32-A-95-2, 4 Temmuz 1329/17 Temmuz 1913.

446 BOA, DH. KMS, 63-20-1, 15 Ağustos 1329/28 Ağustos 1913. Mısır'daki otomobiller için ayrıca bk. A.MTZ.(05)-32-B-171-1-1, 1 Ağustos 1329/14 Ağustos 1913.

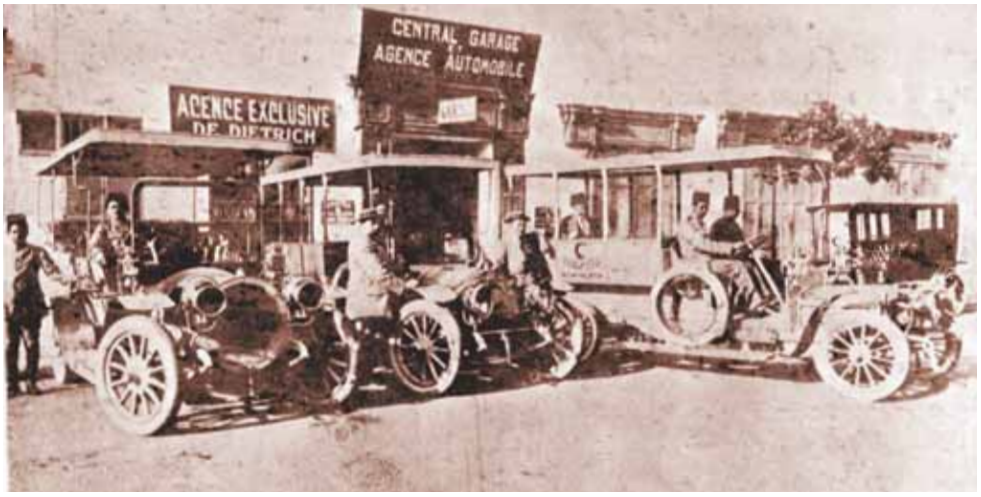
binek otomobiliyle yük otomobilinin Mısır hıdivi hazretlerinin özel memurlarına teslim edildiğine dair komiserhanede bir resmi kayıt bulunamadığından gerçekleşen müracaata dayanak olmak üzere bunun hangi tarihte ve ne şekilde söz konusu şahsa verildiği hakkındaki malumatın bildirilmesi gerektiğini arz ederim. Bugün İstanbul'da bulunan Aziz Ali Bey'in ifadesine göre diğer yük otomobili harap olarak barakada bırakılmış olduğu anlaşıldığından arz ve beyanda seri davranıldı." denildi[447]. Bu cevapla birlikte Mısır'da Enver Bey'in otomobiline dair bir kaydın bulunmadığı iddia edildi.

Mısır makamlarının Enver Bey'in otomobili ile ilgili meseleyi kapatmak istemesi, Osmanlı ricalini de zora sokmuş olmalıydı. Bunun yanında Mısır'daki Osmanlı yetkilisi Hakkı'nın gönderdiği bir yazı, Türk yetkililerin meselenin ardına fazla düşmemelerinde etkili oldu. Zira yazıda açıkça şunlar rapor ediliyordu; "*Efendimiz, Enver Bey'in dönüşte şoföre bıraktığı binek ve yük otomobillerinin Mısır hıdivi paşa hazretlerinin emriyle zabtedildiğini komiser Rauf Paşa hazretleri bendenize de anlatmıştı. Bunların en son tamir edilip hatta Dolman Çiftliği'ne gönderilmek üzere olduğunu da haber verdiler. Şoförden gaflet ile mi, satın alarak mı ne şekilde alındığı malum değildir. Güya şoför iadesi için müracaat ettiği zaman elinde makbuzu olup olmadığı sormuş ve teslim etmeyi reddetmişler.*

Hıdiv hazretlerinin tabiatı efendimizce malumdur. Şu iki ay içerisinde gece gündüz huzuru ve rahatı terkedip; Allah'ın lütfu, yüce zatınızın yardımı ve bin türlü zorluk ile hıdiv hazretleriyle kurulmasını başardığım güzel münasebetleri, Allah'ın yardımı ile bu sayede devlet ve milletime pek faydalı hizmete vesile olacağı ümidindeyim, yüz elli lira değerinde harap olmuş bir otomobile çiğnetmeye vicdanım razı olmadı. Harbiye Nezareti'nin bu konudaki bildirdiklerine cevaplar yazdım. Benim naçiz düşünceme göre komiser paşa hazretleri işi başında bitirebilirdi, fakat şimdi bu meseleyi kurcalamak zamanı değildir. Zira hıdiv ile aramızda her biri bu iki otomobilin taşıyamayacağı derecede mühim olan meselelere zemin kabul ettiğim dört beş görüşme esnasında bu konudan bahsetmeye cesaret edemediğimi itiraf ediyorum. Yine de emrederseniz bu buyruğunuzu da, uyulması boyun borcu kabul edilen diğer emirleriniz gibi, derhal yerine getiririm efendim"[448].

447 BOA, DH. KMS, 63-20-3.

448 BOA, DH. KMS, 63-20-7, 21 Ağustos 1329/3 Eylül 1913.



Mısır Hilâl-i Ahmer otomobilleri (Şehbal, nr.81,14 Eylül 1913)

Hakkı'nın yazısından sonra Mısır'dan da cevap geldi. Buna göre tamire muhtaç otomobillerin tamir edildikten sonra İstanbul'a gönderileceği bildirilmekte, fakat Enver Bey'in otomobiline hiç temas edilmemekteydi[449]. Şimdilik konu ile ilgili başka bir belge olmadığından sonraki gelişmelere dair bir şey söylemek mümkün değil, ancak belgelerin sessizliği Hakkı'nın tavsiyesinin dikkate alındığının ve devletin âlî menfaatleri için konunun görmezlikten gelindiğinin de bir işareti olsa gerektir.

Yine Trafik Kazaları!

1912 ve 1913 yılları otomobil kazaları açısından da oldukça kabarık bir listeye sahiptir. Bu minvalde özellikle dönemin gazetelerinde neredeyse her gün bir otomobil kazasına rastlamak mümkündür. Haberlere konu olan bazı kazalar şunlardır:

"*Geçen gece Bomonti fabrikası civarında ikamet eden arabacı Divriğili Ahmed, Pangaltı'da Semerci Yokuşu başında arabası ile durmaktayken Şişli'den Taksim'e gelmekte olan bir otomobil bu arabaya çarparak devirmiş ve üzerinde durmakta olan Ahmed düşerek yaralanmıştır*"[450].

449 BOA, A.MTZ.(05)-32-B-171-3-1, 19 Ağustos 1329/1 Eylül 1913.

450 Tanin gazetesi, nr. 1240, 14 Şubat 1912.

"Önceki gece Şişli'de Musevi Mezarlığı civarında Arnavut Karanfil'in yanındaki Bahçıvan Selim ve Ali, öküz arabası ile Eminönü'ne sebze gönderirken Zak'ın kullandığı otomobil arkasından çarparak üç dört metre sürüklemiş ve önde öküzleri çekmekte olan Selim düşerek yaralanmıştır.

Şu günlerde otomobil kazaları dikkat çekici şekilde tekrar ediyor. Otomobilleri kullanacakların durumu incelenirse bir dereceye kadar önü alınmış olur. Durumu dikkatinize sunarız"[451].

"*Evvelki akşam Şişli'de Süvari Kışlası önünde, İngiltere vatandaşlarından Pesalti mağazası yaldızcısı Mösyö Gragor'a meçhul bir otomobil çarparak üzerinden geçmiş ve dün üzücü şekilde vefat etmiştir*"[452].

"Önceki gece Şişli'de Harbiye Mektebi civarında olanca şiddetiyle yol alan bir otomobil, o civarda sütçülükle geçinen İsmail adında birine çarparak zavallının başından ve vücudunun çeşitli yerlerinden tehlikeli şekilde yaralamış ve derhal ortadan kaybolmuştur. Yaralının hayatından ümit kesilmiştir.

Dün saat beş buçukta Beyoğlu'nda İngiliz sefareti civarında Kabristan sokağından geçmekte olan Dimitri'ye 55 numaralı Azaryan Efendi'nin otomobili çarparak bu çaresizi de yere sermiştir.

Otomobillerin şehrimizde şu birkaç ay içinde verdikleri zarar, söndürdükleri ocak, mevcut miktarının kat kat üzerindedir. Bir takım acemi çocuklar elinde kalan bu tehlikeli oyuncakları bir düzen içerisinde bulundurmak mümkün değil midir? Bilmiyoruz. Görevli olanlar bu konuyu ihmal etmeseler çok isabetli bir hareket olur"[453].

"*Evvelki gün Yüksekkaldırım civarında Çapa Caddesi'nde ilerlemekde olan Altıncı Daire'nin 37 numaralı Vastafanas isminde bir Yunanlının idaresindeki otomobil, on yaşlarında bir kız çocuğunu hafif şekilde yaralamıştır ki kaza makineyi kullanan herifin kabahatidir.*

Dün makinist Jandavi'nin idaresindeki 34 numaralı otomobil Pera Palas önünde Altıncı Daire çivicilerinden Mehmed'e çarparak ayağından sakatlanmasına sebep olmuştur"[454].

451 Tanin gazetesi, nr. 1242, 16 Şubat 1912.
452 Tanin gazetesi, nr. 1294, 8 Nisan 1912.
453 Tanin gazetesi, nr. 1314, 28 Nisan 1912.
454 Tanin gazetesi, nr. 1377, 30 Haziran 1912.

"*Geçen gün polis müfettişlerinden Haydar Bey, polis otomobiline binerek Trabya'ya gidip makiniste Arnavutköyü'ne gidip beklemesini tembih eder. Makinist Arnavutköyü'ne gitmekteyken Hacıosman Bayırı'nda otomobili bir ağaca çarptırdığından benzin ateş alarak otomobil yanmıştır*"[455].

"*Postahane'nin nakliye otomobillerinden birini kullanan Çekmeceli ve Şişli sakinlerinden Yorgi, önceki gün köprü üzerinde güneş saati ile saat altı sıralarında Bahriye Efrad-ı Cedide Mektebi talebesinden Bartınlı Mehmed Efendi'ye çarparak yaralanmasına sebep olmuş ve yaralı ifadeye gücü olmadığı bir halde askeri inzibat memurları tarafından bir arabaya bindirilerek Bahriye Merkez Hastahanesine gönderilmiştir. Şoför her ne kadar firar amacıyla olayın hemen ardından kaçmak istemişse de Beyoğlu'nda tutuklanmıştır*" [456].

"*Muhafızlık otomobillerinden şoför Mehmed'in idare ettiği otomobil dün akşam Fındıklı'dan geçerken 13 yaşlarında Katina adındaki kıza çarparak ağır şekilde yaralamıştır. Kız nakledildiği hastanede vefat etmiştir*"[457].

Trafik kazalarının artması sebebiyle dikkatler haliyle şoförlerin üzerine teksif edildi. Bu yüzden Şehremaneti birtakım düzenlemelere gitmek zorunda kaldı. Bu minvalde şoförlerin imtihan edilmesi ve ehil olanlarına "şehadetname" verilmesi uygulaması başlatıldı. Bu uygulama yalnızca özel otomobil sahipleri için geçerli olmayıp, resmi makamlarda istihdam edilen şoförler de tâbi tutuldu. Bu sebeple ilgili resmi dairelere otomobillerinin olup olmadığı soruldu[458].

Katil Otomobil: Mahmud Şevket Paşa Suikasti

1913 yılı İstanbul için bir taraftan cephelerden gelen kötü haberlerle yüzleştiği, diğer taraftan da siyasî manada hareketli günlerin yaşandığı bir yıldı. Özellikle Bâbıâlî baskınından sonra iktidara İttihat ve Terakki'nin hâkim olması, muhalefeti de harekete geçirdi. Devrin en önde gelen isimlerinin başında,

455 Tanin gazetesi, nr. 1408, 1 Ağustos 1912.

456 Tanin gazetesi, nr. 1680, 3 Ağustos 1913.

457 Tanin gazetesi, nr. 1735, 21 Ekim 1913.

458 BOA, ŞD, 851-12-3, 8 Şubat 1329/21 Şubat 1914; DH. UMVM, 85-57-1-1, 8 Şubat 1329/21 Şubat 1914; ŞD, 851-12-1, 9 Şubat 1329/22 Şubat 1914.

23 Ocak 1913'te sadrazam tayin edilen Mahmud Şevket Paşa geliyordu. Fakat Mahmud Paşa'nın sadareti uzun sürmedi. Zira Paşa, 11 Haziran 1913'te kanlı bir suikast ile şehit edildi. Mahmud Şevket Paşa'nın ve özellikle Paşa'ya yönelik suikastın otomobil tarihinde de önemli bir yeri vardır.

Mahmud Şevket Paşa, 11 Haziran 1913'te Harbiye Nezareti'ndeki çalışmalarını bitirdikten sonra sadarete gitmek üzere zırhlı otomobiliyle yola çıktı. Çarşıkapı'ya geldiğinde otomobille kendisine silahlı suikast düzenlendi[459]. Suikastten sonra saldırganlar otomobille hızlıca olay mahallinden uzaklaştılar. Bu suikast, dönemin yerli ve yabancı basının da en önemli gündem maddesini oluşturdu. Suikastin ayrıntıları ve Mahmud Şevket Paşa'nın cenaze merasimi ayrı bir çalışma konusu olduğundan burada yalnızca suikastta kullanılan otomobille ilgili bahisleri ele alacağız.

Aslında Mahmud Şevket Paşa'ya bir suikast düzenleneceği daha önceden haber alınmış, bundan bizzat Paşa'nın kendisi de bilgi sahibi olmuştu. Bazı tedbirler alınmasına rağmen özellikle Mahmud Paşa, fazla koruma istememişti. Suikast haber alınmasına rağmen yetkililerin asıl hesap edemedikleri husus, bunun otomobille gerçekleşecek olmasıydı. Nitekim Tanin gazetesinin konu ile ilgili 13 Haziran 1913 tarihli (nr. 1630) haberinde otomobilin hesap edilmediği şöyle okuyucularla paylaşıldı: "*Hükümeti, bunların kendi içlerinden bazı şahıslar daha önce bu eylemden haberdar etmişlerdi. Hükümet Çarşamba günü bu asilerin bir münasebetsizlik yapacağını öğrenmiş ve bunun için Bâbıâlî ve sair resmî kurumlar şiddetli tedbirler almıştı. Fakat otomobil ile saldırı gerçekleşeceği bilinmiyordu. Cinayetin otomobil ile düzenlenmesi, kaldırımın bozuk olması, cenazenin o sırada oradan geçmesi meseleyi bu feci hale getirdi*".

Tanin gazetesinin yine 13 Haziran 1913 tarihli nüshasında suikastın icrası ve bunda otomobilin rolüne dair şu bilgiler paylaşıldı: "*Mahmud Şevket Paşa'nın bulunduğu otomobil, saat on bir buçuğa doğru Harbiye Nezareti'nden çıkarak her günkü gibi tramvay caddesine doğru hafif bir hızla gelmeye başlar. Katillerden Topal Tevfik, Şehremaneti tarafından istimlak edilip yıkılmış olan toprak enkazı üzerinde belirlediği bir noktada bulunarak Paşa'nın otomobili Harbiye Nezaretinin büyük kapı-*

459 Zekeriya Türkmen, "Mahmud Şevket Paşa", *DİA*, XXVII, 385.



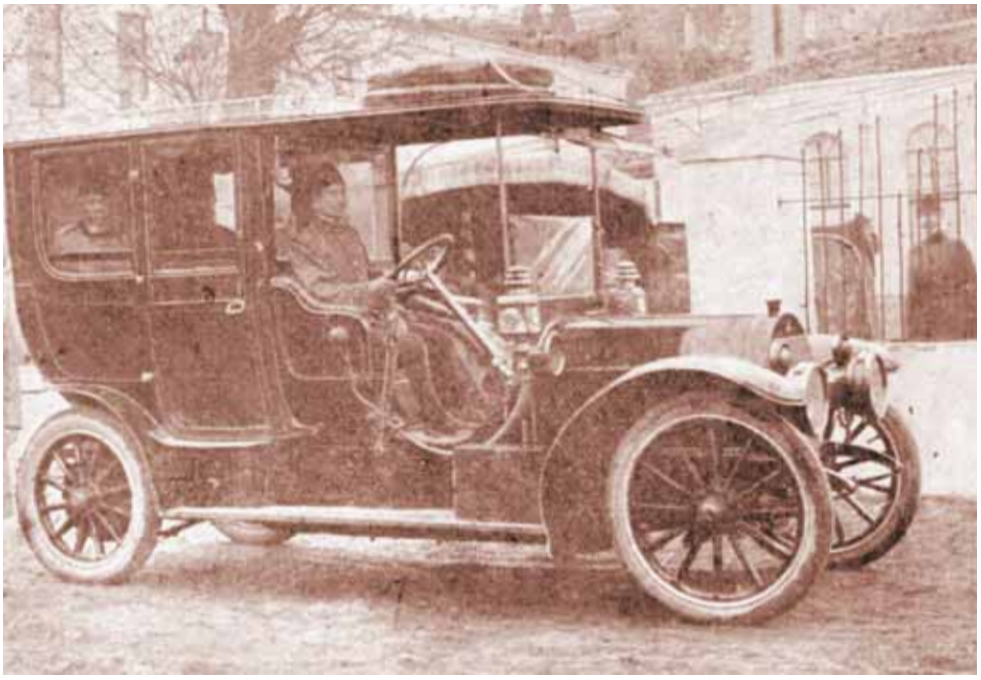
Mahmud Şevket Paşa askerî otomobilde (Şehbal, nr.8, 28 Temmuz 1909, s.147)

sından çıktığı esnada derhal önceden kararlaştırılan özel işareti arkadaşlarına verir. Kendisi de her şekilde fırsatı bekler.

Katillerin otomobili, olayın gerçekleştiği mahalle pek yakın olan ve caddeyi Bayezid'e doğrudan takip eden şahsa nazaran enine üç metreye yakın bir cephesi olan çeşmenin sol köşesine denk gelen bir noktada ve sanki küçük bir tamir için park etmiş gibi durmaktaydı. Burada katillerin otomobili on dakika kadar durmuştur. Çeşmenin sağ tarafında telefon şirketinin toprak altına almakta olduğu telefon telleri sarılı yuvarlak durmakta idi. Bu, otomobilin sağ tarafına siper teşkil ediyordu. Topal Tevfik'in paşanın otomobilinin hareketi hakkında verdiği özel işaret buradan güzelce görülebilir.

Bu otomobilin çeşmenin bu cephesinde durmaktaki maksadı, paşanın otomobili tam bu hizaya geleceği sırada birden bire önüne çıkarak onu durmaya mecbur etmek ve cinayeti gerçekleştirmek olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü Paşa'nın otomobili çeşmeye yakın bir mahalle geleceği esnada Gedikpaşa'dan gelmekte olan bir kadın cenazesiyle karşılaştığından yine durmaya mecbur olmuş ve katiller daha kolay bir şekilde istedikleri fırsatı elde etmişlerdir.

İlk önce Topal Tevfik ateş etmiş ve diğer katiller de telefon teli yuvarlağının arkasından siper alarak ateş etmişlerdir. Bu esnada şoföre ve otomobile birkaç kurşun isabet etmiş ve katillerden ikisi paşanın otomobilinin basamağına çıkarak pencereden on yedi kadar mermi sıkmışlardır. Katillerin bu hareketi nihayet bir dakikada son bulmuş ve



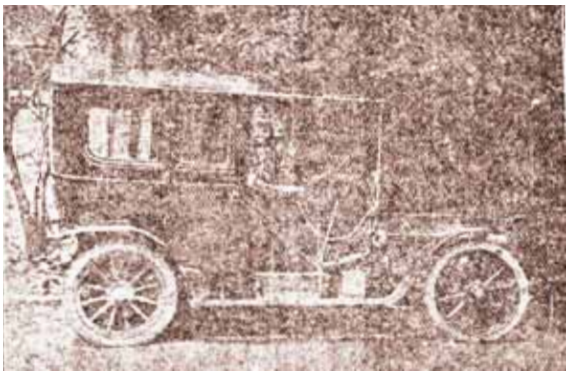
Mahmud Şevket Paşa'nın suikasta uğradığı sırada içinde olduğu otomobil (Polis Mecmuası, Nr.1, 23 Temmuz 1913, s.8)

hemen telefon telleri yuvarlağının solunda durmakta olan otomobile binerek dehşetli bir süratle eski hariciye mektupçusu Münir Bey'in konağının ve Doktor Namık Paşa'nın evinin önünden Reşid Paşa Caddesi'ni bir müddet takip etmişler ve Enfiyeci Sokağı'na saparak oradan tramvay caddesine çıkmışlar. Bu caddeyi takip ederek Aksaray'a doğru firar etmişlerdir. Enfiyeci Sokağı'ndan çıktığı esnada otomobilin süratinden dükkandakiler ürkmüşlerdir.

Birisi kahverengi pardösülü, diğeri siyah elbiseli olan katiller, otomobile biner binmez yüzlerini göstermemek için otomobilin içine eğilmişler ve Enfiyeci Sokağı'ndan geçtikleri esnada oradaki dükkan sahipleri tarafından şahıslar teşhis edilmemiş ise de şoför görülmüştür.

Otomobilin kendisini bırakıp firar ettiğini gören katil Topal Tevfik, derhal Hariciye Mektupçusu Münir Bey'in konağı yanındaki sokaktan firara başlamış ve bu esnada kendisini polis İsmail Hakkı Efendi adında birisi takip etmiştir. Takip esnasında katil Topal Tevfik, yangın yeri karşısındaki köşeyi siper ederek memura bir kaç el silah atmış

ve isabet ettirememiştir. Tabi memur da karşılık vermiştir.



Mahmud Şevket Paşa suikastında kullanılan otomobil (Tasvir-i Efkâr, Nr.787, 14 Haziran 1913, s.1)

Katil, burada biraz şaşalamış ve önünde oldukça geniş olan yangın yerini firar için uygun görmediğinden hemen sol tarafına saparak yine koşmaya başlamış ve takip eden memura dönüp dönüp silah atmıştır. Katil, nihayet açık bulduğu Sadık Efendi'nin Aşiret ismindeki geniş hanına atılmış ve oradan abdesthaneye girip silahlarını imha etmek istemiştir. Hana girdiği esnada kahvehane olarak kullanılan mevkide yalnız tıraş olan bir adamla berberden başka kimse yokmuş. Bunlar da her gün yüzlerce adam girip çıktığı için Topal'a bir ehemmiyet vermemişlerdir. Ancak sekiz dakika kadar abdesthanede durduktan ve kurşunları ve silahları dünkü nüshamızda ayrıntılı olarak anlattığımız şekilde abdesthanede sakladıktan sonra zabıta tarafından çıkarılarak tutuklanmıştır".

Mahmud Paşa suikastının aydınlatılması için en önemli adım, bu saldırıda kullanılan otomobilin bulunması idi. Polisin sıkı takibi sonucunda otomobil, 11 Haziran'da, Osmanbey Gazinosu'nun karşısındaki garajda ele geçirildi. Konu ile ilgili Tanin gazetesi 12 Haziran 1913 tarihli (nr. 1629) "Otomobil İkinci Katil" başlıklı yazıda şu önemli bilgileri okuyucularıyla paylaştı: "*Katillerin kullandıkları otomobil, dün akşam geç vakitte Osmanbey Gazinosu'nun karşısındaki garajda bulunarak polis müdüriyetine sevk edilmiş ve orada incelenmiştir.*

Bu otomobil, altıncı dairenin 78 numarasında kayıtlı ve Abdurrahman'ın idaresi altındadır. İçinde otomobil şoförü yamağı olduğunu ifade eden Karamürselli Cevad tarafından kullanılarak müdüriyete getirilmiştir.

Bu Cevad'ın sağ kaşının üzerinden aşağı istikametine doğru dairevi bir yanık vardır. Bu yanığın muayenesi neticesinde henüz birkaç saat içinde meydana geldiği anlaşılmıştır.

Şoför yamağı Cevad'ın ifadesine göre otomobilin makinesi, suyun azalması nedeniyle kızmış, yeniden su deposuna su koymak için makine üstündeki sibobun vidasını açtığı esnada içeriden gayet az miktarda kalan su buharlaştığından şiddetle Cevad'ın şakağının üstüne buhar çarpmış ve yanık bu nedenle olmuştur.

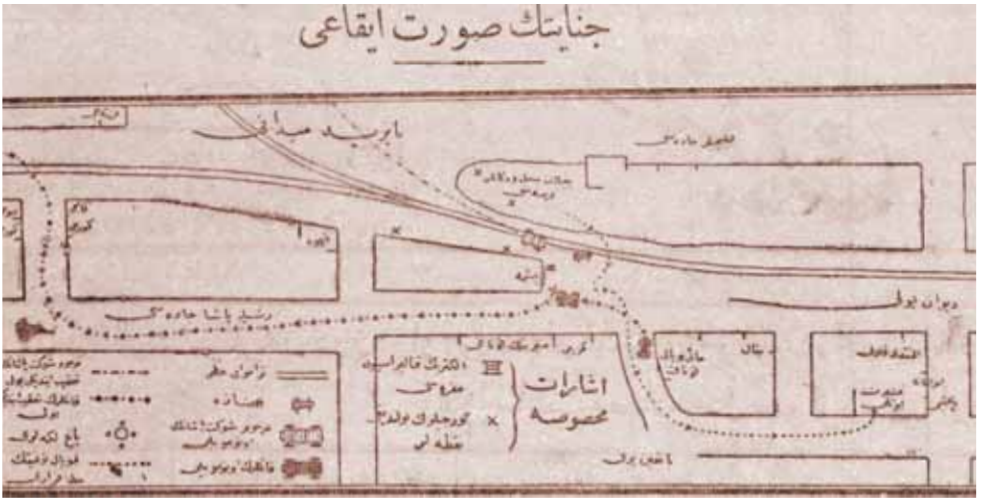
Otomobil oldukça süslü ve büyükçe, kahve rengindedir. Olay yerinden otomobille birisi kahverengi pardösülü kısa boylu esmer yüzlü, kara ve kıvrık bıyıklı diğeri orta boylu kara bıyıklı iki kişi binerek süratle Aksaray'a doğru firara başlamışlardır.

Otomobil uzun bir seyahat ederek Çırpıcı, Veli Efendi, Kağıthane sırtları üzerinden Şişli'ye ve oradan garajına giderek seyahatine son vermiştir. Bu esnada içindekileri münasip bir mevkiye çıkarmış olması tabiidir".

14 Haziran 1913 tarihli (nr. 1631) nüshasında Tanin gazetesi suikastın icrasına dair bir kroki paylaştı ve buna dair uzun bir açıklamaya yer verdi. Bu vesileyle suikastta kullanılan otomobile dair de şu önemli bilgiler kaydedildi: "*Okurlarımıza bugün olayın nasıl gerçekleştiğine dair bir kroki takdim ediyoruz. Kroki o civarda bulunan dükkancıların hemen hemen bir çoğu ile iki yazarımız tarafından ayrı ayrı görüşmelerden elde edilen bilgilerden oluşmaktadır ki bu inceleme iki gün devam etmiştir.*

Bu araştırma ile nihayet şurası anlaşılmıştır ki, caniler olay yerine ondan sonra gelmiş değillerdir. Gerçekten de krokide görüleceği üzere caniler önce tamir bahanesiyle mavi boyalı konağın yanındaki sokağın ağzında durmuşlar ve en az bir saat kadar orada kalmışlardır. Zira bizim incelememize göre her ne kadar dükkancılar otomobilin o sokağa kaçta geldiğini ve ne kadar durduğunu kesin olarak tespit edememişlerse de sabahleyin oradan geçen iki kişi biri onda, diğeri de onu çeyrek geçe bu otomobili ilk gösterilen mevkide görmüş olduklarını söylemişlerdir.

Caniler, saat on bir sıralarında otomobili bulunduğu yerden kaldırarak çeşmenin yanına getirmişler ve icabında hem Mahmud Şevket Paşa'nın otomobilinin önüne bir engel teşkil edebilecek, hem de kolaylıkla Reşid Paşa Caddesi'nden kaçabilecek bir mevkide durmuşlardır. Otomobilin yerini orada toza toprağa karışarak kaybolmuş bir halde bulduğumuz yağ lekeleriyle tespit edebiliyoruz ki eğer kaldırımın sökük yerleri, telefon telleri makarası ve bir de cenaze Mahmud Şevket Paşa'nın otomobilini durmaya mec-



Mahmud Şevket Paşa suikastının nasıl gerçekleştiğine dair kroki (Tanin, Nr.1631, 14 Haziran 1913, s.2)

bur etmeseydi, katillerin otomobili küçük bir manevra ile pek kolayca, gelmekte olan otomobilin önüne geçebilecek ve tabi çarpışmadan dolayı makinist paşanın otomobilini durduracaktı.

Bu esnada Paşa'nın otomobili mecburen durmuş olduğu için caniler otomobilin yerini değiştirmeye gerek duymadan ateşe başlamışlardır.

Bu esnada krokide birer çarpı işareti ile gösterdiğimiz noktalarda birtakım gözcüler bulunmakta olduğu gibi çoğu tramvay makasına yakın bir mevkide bulunan kahvehanede olmak üzere gerekirse işe müdahale etmek için bir çok asi bulunmaktaydı. Hükümet, yaptığı incelemede bu kahvehanelerde bulunanlar arasında hükümeti devirme meselesinde şüpheli bulunan şahıslardan birçoklarının mevcut olması dikkati çekmiş ve bir kısmı o civar ile münasebeti olmayan bu şahıslardan çoğu tutuklanmıştır.

Otomobil, cinayetin ardından krokide gösterilen istikamette hareketle Aksaray, Taşkasap yoluyla Topkapı'ya olanca süratiyle gitmekteyken iki süvari polisi tarafından şüphe üzerine Topkapı ilerilerine kadar takip ve haliyle bir süre sonra izini kaybettirmiştir.

Bundan sonra caniler, izlerini büsbütün kaybettirmek maksadıyla Hamidiye Köyü'nden Eyüp Yolu ve Dere içinde Ahmet Ağa'nın kulübesi önünde, bir rivayete göre iki ve asker Mevlüd'ün ifadesine göre de üç kişi, otomobilden inerler. Otomobil Kağıthane,

Koşuyolu'nu takip ederek camlarına kadar çamur içinde olduğu halde on ikiyi yirmi geçe Osmanbey Gazinosu'nun karşısına getirilmiştir.

Cinayetin hemen ardından polis müfettişi reisi Nazif Bey, otomobilin bulunmasına görevlendirilmiş ve Pangaltı merkezindeki incelemeden sonra merkez memuru Reşid Bey'le beraber bir çok garajı gezerek nihayet Mercanof'a ait olan garajda otomobil elde edilmiştir.

Yapılan incelemede; bu otomobilin sabahleyin saat sekizde garajdan çıktığı ve alafranga on ikiyi yirmi geçe böyle çamurlu olduğu halde alelacele getirilerek şoförleri Abdullah ile Cevat'ın hemen bırakıp gittikleri ve Cevat'ın alnında bir şiş ve yara mevcut olduğu anlaşılmıştır. Otomobil, o gün akşam saat beşte polis müdüriyetine getirilmiş ve Eşref Bey, kaçak otomobilin bu olduğunu ifade etmiştir. Topal Tevfik, arkadaşlarından ayrılarak Mahmud Şevket Paşa Hazretlerinin otomobillerinin sol tarafından ateş etmiştir".

Tanin gazetesi aynı gün "Katillerin bindikleri otomobil" başlıklı bir yazıya da yer verdi. Ayrıca otomobilin bir de fotoğrafını paylaştı. İlgili yazı şöyleydi: "Görüldüğü gibi otomobil İstanbul'da mevcut olan otomobillerin en güzellerindendir. Kime ait olduğu henüz kesin olarak tespit edilmemişse de üç dört ay önce Eski Şeyhülislam Cemaleddin Efendi'ye ait olduğu anlaşılmıştır. Bugün kimin tasarrufunda olduğu henüz belli değildir".

Mahmud Paşa suikastından sonra otomobil literatürüne "katil otomobil" ve "menhus otomobil"[460] kavramları da girmiş oldu. Ayrıca otomobilin yalnızca günlük hayatı kolaylaştıran bir vasıta olmayıp, kötü emeller için de kullanılışlı olduğu bu menfur saldırıda açıkça görüldü.

Suikastta kullanılan otomobilin sonraki serüveni ise oldukça ilginçtir. Otomobil, Mercanof Garajı'nda bulunduktan sonra devlet tarafından müsadere edildi ve Emniyet Genel Müdürü Azmi Bey tarafından kullanılmaya başlandı. 1920'ye gelindiğinde otomobilin sahibi aracının kendisine iade edilmesini talep etti. Bu gelişme, biraz da İstanbul'un İtilaf Devletleri tarafından işgal altında olmasından kaynaklanmaktaydı. Ayrıca Ceza Kanunu'nun on ikinci maddesinde bu konuda bir açıklık olmaması da bu talepte etkili oldu.

460 Tanin gazetesi, 13 Haziran 1913 (nr. 1630) tarihli nüshasında Mahmud Şevket Paşa suikastında kullanılan otomobil için bu ifadeye yer verir.

Talep üzerine yapılan tetkikatta otomobilin 1920'de tamamen hurdaya döndüğü, tamir edilmek üzere Avridor'un garajına gönderildiği ve bu halde muhafaza edildiği görüldü. Ayrıca otomobilin hangi kanun(lar)a istinaden elkonulduğu yönünde de araştırmalar başlatıldı[461]. Bunda emekli Mirliva Hacı Azmi Paşa'nın meselenin peşini bırakamaması da etkiliydi. Paşa, mülkiyeti kendisine ait olan otomobilin ya teslim edilmesini ya da bedelinin ödenmesini talep ediyordu. Ayrıca otomobilin Emniyet Genel Müdürü Azmi Bey tarafından keyfi olarak değil resmi görevi icabı kullanıldığını, bu yüzden bedelin de Nazmi Bey'den değil de Emniyet Genel Müdürlüğü'nden ödenmesi gerektiğini iddia ediyordu[462]. 15 Nisan 1920'de Sadaret'e hitaben kaleme aldığı dilekçede şunları kaydediyordu: "*Mahmud Şevket Paşa hadisesinin ardından senet ile mutasarrıf olduğum bir adet yirmi dört bin beş yüz frank kıymetindeki otomobilim olayda kullanılmıştır diye, Şişli'de daima bulunduğu garajdan hükümetçe alınarak zaptedilmişti. Devrin zalim hükümetine o zaman yaptığım sayısız müracaat sonuçsuz kalmıştı. Eğer otomobilim olayda kullanılmış ise bundan bendenizin alakam olmadığı kesin olarak aşikâr olduğu halde tarafıma teslim veya tazmin edilmemesi hangi adalet kanunu ile açıklanabilir. Bu nedenle söz konusu otomobilimin bir an evvel teslim veya tazminiyle adaletin yerine getirilmesini talep ederim, efendim*"[463]. Azmi Paşa bu başvurularının yanında, işi daha iyi takip etmek için, Dava Vekili Halil Lebib'i de vekili olarak tayin etti[464]. Fakat Azmi Paşa'nın ve vekili Halil Lebib'in sıkıştırmalarına rağmen Dahiliye ve Harbiye Nezaretleri daha önce verilen malumatın tekrarı cevaplar vererek konuyu geçiştirmeye devam ettiler[465].

Otomobil Literatürünü Türkçeleştirme Çabası

1913'e gelindiğinde otomobil artık Osmanlı toplumunda hayatın ayrılmaz bir parçasıydı. Ancak bu yeni vasıta ile ilgili kelimelerin neredeyse tamamı,

461 BOA, DH. İ. UM, 19-17-1-10-7-1, 3 Teşrinisai 1336/3 Kasım 1920; DH. HMŞ, 6-11-120-2-1, 20 Teşrinisani 1336/20 Kasım 1920; DH. İ. UM, 19-17-1-10-10-1, 23 Kanunuevvel 1336/23 Aralık 1920; DH. İ. UM, 19-17-1-10-11-1, 27 Kanunuevvel 1336/27 Aralık 1920; DH. HMŞ, 6-1-11-120-1-1, 27 Kanunuevvel 1336/27 Aralık 1920; DH. İ. UM, 19-17-1-10-9-1, 1 Kanunısani 1337/1 Ocak 1921; DH. İ. UM, 19-17-1-10-2-1, 9 Mayıs 1337/9 Mayıs 1921; DH. İ. UM, 19-17-1-10-1-1, 18 Mayıs 1337/18 Mayıs 1921; DH. İ. UM, 19-17-1-10-3-1, 25 Mayıs 133/25 Mayıs 1921.

462 BOA, DH. İ. UM, 19-17-1-10-4-1, 27 Haziran 1337/27 Haziran 1921.

463 BOA, BEO, 4683-351195-3-1.

464 BOA, DH. İ. UM, 19-17-1-10-8-1; DH. İ. UM, 19-17-1-10-6-1.

465 BOA, BEO, 4683-351195-2-1, 18 Mayıs 1337/18 Mayıs 1921; BEO, 4683-351195-1-1, 25 Mayıs 1337/25 Mayıs 1921.

Avrupa menşeiliydi. Bu yüzden M. Nafi, Fen ve Sanat Dergisi'nde kaleme aldığı bir giriş yazısında bu meseleye temas etti ve otomobille ilgili bilinmesi gerekli kavramları tek tek izah eden bir yazı dizisi kaleme aldı.

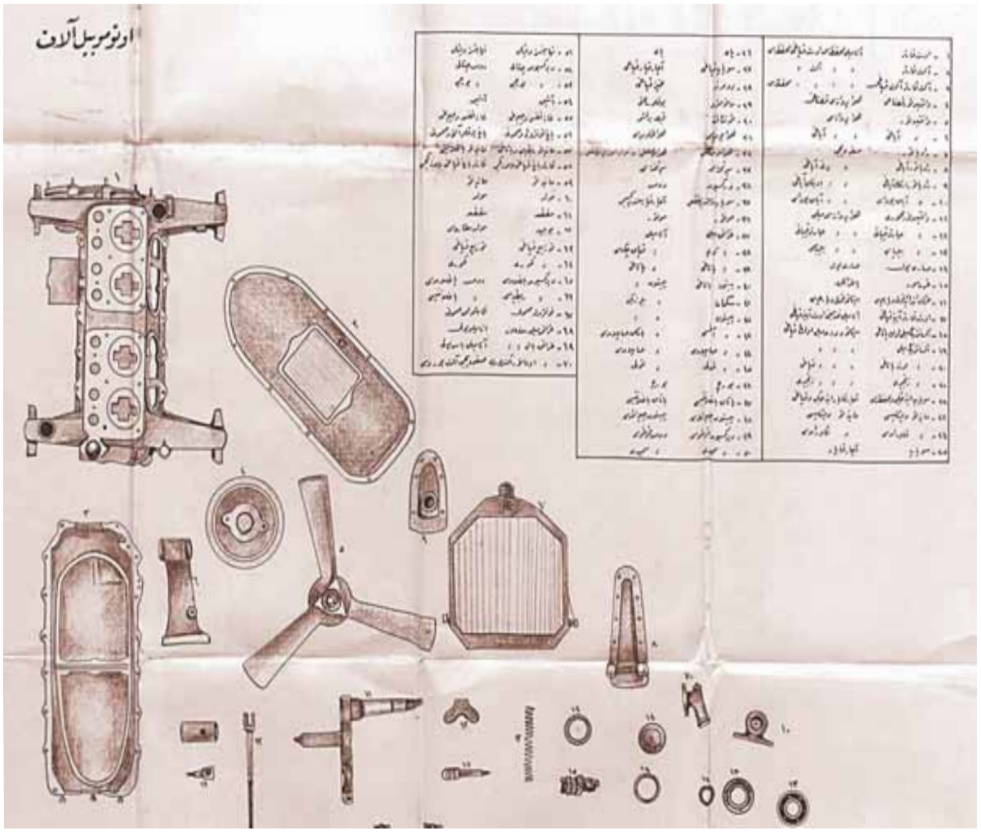
M. Nafi, yazı dizisinin hemen başında asıl maksadının ne olduğuna dair şu önemli açıklamayı kaleme aldı: "*Allah'ın yardımı ile otomobiller benzin makineleri hakkında araştırmalarım ve telifine muvaffak olduğum bu risalenin muhtevasının ne yeterli ve mükemmel ve ne de ıstılahların isabetini iddia etmem. Lakin hemen ekser tabirlerin Türkçe karşılıklarının maksadı anlatmaktaki açıklığına inanmaktayım.*

Senelerden beri kullanılan buhar makinelerinin parçaları hakkında etraflı bir Türkçe ıstılahımız yokken benzin arabalarının makine aksamını Türkçe ifade edecek isim bulmak, özellikle bir kişi tarafından, zor bir iş olduğunu bilmekle beraber otomobil fennine dair bulduğum Türkçe karşılıkları belirtmek ve ileride uzmanları tarafından daha güzel, ahenkli ve ecnebi tabirleri gibi kapsayıcı kavramlar bulunduğu zaman yerlerine ikame edilmesi gerektiğini ifade etmek isterim. Ancak bunun da güçlüğünü tekrar itiraf etmeliyim.

Otomobil ve motoru ıstılahlarının belirlenmesindeki bakış açımız, üç senedir bu konudaki araştırmalarımız neticesinde Türkçe ve Türkçeleşmiş Arapça ve Farsça kelimelerin kullanılması ve gerektiğinde bunların mürekkep kelime şeklinde bile yazılarak tabire karşılık gelmesi maksadında birleşmektedir. Mesela Almanca, Fransızca ve hatta İngilizce ve İtalyanca'da da Differansiyel denilen makine parçası kavramının Türkçe karşılığını bu parçanın dayandığı fiilin neticesine ve cinsine göre "farklı devir" şeklinde mürekkep kelime tarzında yazılmasından ve bu hususun yaygınlaşmasından, harp aletleri ve fenni ıstılahlarından istifade edilerek özellikle "zaviye-i meyyite" ve "mahall-i meyite" tabirlerindeki "meyyit" kelimesini her ne kadar mekanikte bir dereceye kadar yaygınlaşan "nokta-i vefat" tabirindeki "vefat" kelimesi yerine ikame ve "nokta-i meyyite" demeyi tercih etmekten ve askerî ıslahatımıza öncelik vermekten, kısacası bunları esas almaktan ve hatta bazı eski Türkçe tabirleri da ihya ederek bu vesileyle lisanımız makine ıstılahatlarını zenginleştirmekten ibarettir"[466].

M. Nafi, yukarıdaki giriş yazısından sonra Hüseyin Tevfik, otomobiller hakkında teknik bilgiler verir. Bu minvalde önce benzinle çalışan otomobillerin

466 *Fen ve Sanat Dergisi*, Sayı: 2 (19 Eylül 1329/3 Ekim 1913), s. 24.



Otomobil alet ve muhtelif parçalarının Türkçe isimlerini gösterir tarifname, İstanbul 1926

motorlarını ele alır ve daha sonra otomobillerin farklı parçaları hakkında ayrıntılı bilgiler aktarır. İlk yazısında "benzin arabaları"[467]; ikinci yazısında "gaz makinası"[468]; üçüncü yazısında yine "gaz makinası"[469]; dördüncü yazısında "benzin fıskiyesi"[470]; beşinci yazısında "gaz makinası"[471]; altıncı yazısında ise otomobillerin benzini kavrama sistemlerini ele alır[472].

467 M. Nafi'nin ilk yazısı için bk. *Fen ve Sanat Dergisi*, Sayı: 2 (19 Eylül 1329/3 Ekim 1913), s. 24-26.

468 "Muhrik Yani Gaz Makinası", *Fen ve Sanat Dergisi*, Sayı: 3 (3 Teşrinievvel 1329/16 Ekim 1913), s. 37-40.

469 *Fen ve Sanat Dergisi*, Sayı: 4 (17 Teşrinievvel 1329/30 Ekim 1923), s. 52-57.

470 "Benzin Fıskiyesi Yahud Benzin Aleti", *Fen ve Sanat Dergisi*, Sayı: 5 (9 Teşrinisani 1329/22 Kasım 1913), s. 67-71.

471 *Fen ve Sanat Dergisi*, Sayı: 6 (30 Teşrinisani 1329/13 Aralık 1913), s. 101-104.

472 *Fen ve Sanat Dergisi*, Sayı: 6 (20 Kanunuevvel 1329/2 Ocak 1914), s. 122-124.

OKUMA PARÇASI

Mahkûmlar İçin Otomobil

1914 yılına gelindiğinde otomobil hayatın neredeyse her alanında kullanılmaya başlanmıştı. Bu minvalde yeni uygulamalardan biri de mahkumların taşınması için otomobillerin satın alınmasıydı.

Mahkumların naklinde kullanılmak üzere Mercedes marka iki otomobilin sipariş verilmesi düşünülüyordu. Alınması düşünülen otomobillerin özellikleri şöyleydi:

"Motor 4 silindir, Alazaj 8000, fors 130

Yüz kilometrede yaklaşık 15 kilo benzin ve 750 gram makine yağı sarfeder.

Kardan şasisi, ön tekerlekler penomatik ile 815 ve 105 milimetre

Arka tekerlerler, lastik bandaj: 850 ve 120

Şasinin boyu, yaklaşık 5 metre 10 santimetre; genişliği, 88 santimetre

Şasinin ağırlığı, yaklaşık 1480 kilo

Sürat, 35 kilometre saatte; yokuşluğu yüzde 18'dir.

Şoförün oturacağı yerin dört tarafı kapalı olup ön tarafı çelikten yapılmıştır. Ve son tarafında bir kapı bulunur. Arabanın tavanı şoförün oturacağı yerin üzerine kadar uzanır. Şoförün önünde nakledilebilir bir cam çerçeve vardır ve şoförün her iki tarafında iki perde vardır. Şoförün arka tarafında ufacık bir pencere vardır.

Arabanın içi, iki kısım olup bunların arasında bir kapanacak sürmeli kapı bulunuyor, kapıda bir jaluzi penceresi bulunuyor ki oradan mahpusları görmek mümkündür.

Arabaların birisi altı, diğeri dokuz mahpus içindir. Öteki kısımda iki polis için oturacak meşin ile kaplı yer bulunuyor. Mahpusları içeri almak için arabanın arka tarafında kapı bulunuyor. Ve bu kapıda bir pencere, bir de ahşap jaluzisi vardır. Arabanın sağ ve sol taraflarının üst tarafında birkaç odundan jaluzileri bulunup ve intilasyon verir. İki kısım arasında bir tane 4 volt elektrik lambası bulunuyor.

Arabanın dışında iki tane büyük asetilen feneri, iki tane gaz feneri ve bir arka feneri bulunuyor.

Boya ve yazı istemeyecek haldedir"[473].

473 BOA, DH. EUM. LVZ, 19-48-1.

Fincancılar Yokuşu'nda 9024 numaradaki mağazanın sahibi İhmsen'in Emniyet Umum Müdürlüğü'ne sunduğu dilekçesinde alınması düşünülen mahkum otomobillerine dair şu bilgiler veriyordu: *"Müdüriyetiniz tarafından mahpus naklinde otomobil kullanılması hakkındaki dilekçemize bağlı olarak arz ederiz ki; bu teklifimiz muhtelif iki tip arabadan oluşmaktadır. Biri altı, diğeri ise dokuz kişi içindir. Her ikisinin de aynı fiyatta olmasının sebebine gelince, altı kişi için olan otomobilin krokisinden de anlaşılacağı üzere özel resme göre yapılıp iç düzeni daha masraflı olduğundan fiyatının da haliyle artması gerekiyor. Bugün müdüriyetinize inşa edilmekte olan otomobiller, Berlin Fabrikası'nda üretildiği halde yeni sipariş edeceğimiz otomobilleri "Stuttgart'ın Daimler-Motoren Gesellschaft Mercedes" Fabrikası'nda yaptıracağız. Bu fabrika, ufak otomobillerin üretiminde mükemmeliyet kazanmıştır. Berlin fabrikaları gibi bu fabrika da yüce müdüriyetinizle iş yapmak hususunda büyük bir istek arzettiğinden dilekçemizin kabulü ile gereken yerlere emir verilmesini ve havalesini rica ve istirham eyleriz"* [474].

OKUMA PARÇASI

Liman Von Sanders'in Otomobili İle İmtihanı

Liman Von Sanders, Osmanlı ordusunda yenilik yapmak üzere Almanya'dan istenen askeri heyetin başkanı olarak 14 Aralık 1913'te İstanbul'a geldi. Sirkeci Garı'nda üst rütbeli Osmanlı askeri ricalinin de katıldığı mutantan bir törenle karşılandı. 14 Ocak 1914'te orgeneral rütbesine terfi ettirildi[475]. Sanders, 26 Ocak 1914'te ise bir kaza geçirdi. Tasvir-i efkar Gazetesinin haberine göre kaza şu şekilde oldu: "*Dün sabah Müşir Liman Fon Sanders Paşa, yanında Kaymakam Fond Şetrampel ve Binbaşı Fon König beyler bulunduğu halde otomobille Harbiye Nezareti'ne giderken bir kaza meydana gelmiştir. Bu zatların kullanımına mahsus olup bir asker tarafından kullanılan otomobil, Tepebaşı Bahçesi civarında süratle ilerlediği sırada Aristidi isminde bir Rum, otomobil şoförünün çaldığı kornaya önem vermeksizin yolu bir taraftan bir tarafa*

474 BOA, DH. EUM. LVZ, 19-48-3, 27 Mart 1330/9 Nisan 1914.

475 *Liman Von Sanders, Bir Alman Paşasının Çanakkale ve Filistin Hatıraları, Askeri Tarih Encümeni'nin Cevaplarıyla Türkiye'de Beş Sene*, haz. Muzaffer Albayrak, İstanbul 2006, s. 23-29.



L. V. Sanders (Library Of Congress Digital ID: ggbain 15013 //hdl.loc.gov/loc.pnp/ggbain.15013)

geçmek istemiş ve şoför bir kaza meydana gelmesine engel olmak için paşanın uyarısı üzerine makineyi durdurmaya çalışmıştır. Ancak bu şahıs kendisine verilen işaretlere ve zabitlerin bağırmalarına önem vermediği için otomobil tarafından devrilmiş ve bu sırada arabayı durdurmak mümkün olmuştur. Sanders Paşa, kendisini kaybeden Aristidi'yi otomobiliyle Alman Hastanesine kadar sevk etmişlerdir. Yapılan muayenede Aristidi'nin kafatasının çatladığı görülmüştür. Yaralının durumu endişe verici değildir"[476].

Liman von Sanders'in otomobili ilerleyen aylarda da bazı sıkıntılara sebep oldu. Bu minvalde ilginç bir hadise de yaşandı. Sanders'in başından geçen hadise, bir belgede şöyle rapor ediliyordu: "*28 Ağustos Perşembe günü güneş saati ile saat on bir buçuk sıralarında Liman Paşa'nın bindiği otomobil, Üçüncü Belediye Dairesi önünden geçtiği sırada otomobilin arka tarafından silah sesine benzer sesler işitilmiş ise de görev icabı orada bulunan polis memurlarının ifadelerine göre bu sesin silah sesi olmayıp otomobilin sistem borusundan çıktığı anlaşılmıştır. Arz olunur, efendim*"[477].

476 Tasvir-i Efkâr, nr. 977, 27 Ocak 1914.

477 BOA, DH. EUM. VRK, 13-56-1, 31 Ağustos 1330/13 Eylül 1914.

OKUMA PARÇASI

Mâliye Bakanı Rıfat Bey'in Otomobili Kaldırıma Çıktı!

1914 Ocak'ında otomobiliyle kazaya karışan bir diğer önemli isim, devrin Mâliye Bakanı Rıfat Bey'di. Bakan, Recaizade Mahmud Ekrem Bey'in cenaze merasimine giderken otomobiliyle kaza yaptı. Kaza, Tasvir-i efkar gazetesinde şöyle haber yapıldı: *"Mâliye Nazırı Rıfat Bey dün merhum Recaizade Ekrem Bey'in cenaze merasimine giderken bindiği otomobil kalabalıktan durmak zorunda kalmış, fakat bu esnada yaya kaldırımına çarpan tekerleğin patlaması ile otomobilin camı parçalanmıştır. Şoför, yüzünden hafifçe yaralanmıştır"* [478].

OKUMA PARÇASI

Şehzade Seyfeddin Efendi'nin Sarayına Otomobil Girdi

"Pangaltı'da ikamet eden Hayk Vahan'ın kullandığı otomobil dün sabah Ortaköy'den geçerken freni bozulduğundan Şehzade Seyfeddin Efendi Hazretleri'nin sarayının kapısından içeri girmiş ve duvara çarparak devrilmiştir" [479].

Posta Otomobilleri Meselesi

Daha önce ele alındığı üzere, başta İstanbul olmak üzere Osmanlı İmparatorluğu'nun birçok bölgesinde postalar uzun süredir otomobillerle nakledilmekteydi. Bu, beraberinde ilgili birtakım yeni düzenlemeleri de zorunlu kıldı. Bu minvalde özellikle alınacak vergilerin miktarı ciddi bir tartışma konusu

478 Tasvir-i Efkâr gazetesi, nr. 983, 31 Ocak 1914.

479 Tasvir-i Efkâr gazetesi, nr. 1004, 22 Şubat 1914.

olarak uzun süre gündemde kaldı. Tartışmanın uzamasının en önemli sebebi, bu vasıtaların vergilendirilmesinde hangi ölçütlerin esas alınacağının belirlenmemiş olmasıydı. Zira konu ile ilgili yalnızca Dersaadet Rüsûm-ı Belediyye Kanunu'nun on ikinci maddesinin otomobillere mahsus fırkası vardı ve bu madde üzerinde de itirazlar mevcuttu. İlgili maddede; dört kişiden sekiz kişiye kadar yolcu taşıma kapasitesi olan otomobiller, 10 Osmanlı altını vergi ödemek zorundaydı. Şehremaneti, posta otomobillerinin de dört ila sekiz kişi taşıyabilen otomobillere kıyas edilmesi ve bunlardan da 10 Osmanlı altını vergi alınması hususunda ısrarcı oldu. Fakat posta nakli imtiyazına sahip şirket, kanunda nakliye vasıtalarının ödemesi gerekli vergiye dair bir maddenin bulunmamasını da fırsat bilerek; posta otomobillerinin 500 kilo ağırlığında bulunduğu, bu yüzden dört kişilik otomobillerin verdiği vergiyi ödemesi gerektiğini savundu. Şirketin iddialarından vazgeçmemesi üzerine kanuna posta otomobilleri ile ilgili bir maddenin de ilave edilmesi için Şehremini Cemil Bey, Şura-yı Devlet'e müracaat etti[480].

Cemil Bey, maddenin nasıl olması gerektiğine dair de şöyle bir taslak hazırladı: *"Eşya ve saire nakleden kamyonların beş yüz kiloya kadar ağırlık taşıyanlarından ( ) lira ve ondan fazla ağırlık taşıyabilenlerden de ( ) lira vergi alınır"*[481]. Şehreminin hazırladığı madde taslağında ödenecek verginin ne kadar olması gerektiği ise belirtilmiyordu. Bu arada Şehreminliği posta otomobillerinden senelik 10 Osmanlı altını almaya devam etti. Bu yüzden şikayetler arttı ve konu Dahiliye Nezareti'ne intikal etti[482].

Bu arada posta arabaları ile ilgili başka bir tartışma konusu gündeme geldi. Yeni sıkıntı ise senenin ortasında posta naklinde kullanılmaya başlayan otomobillerin ne kadar vergi ödemesi gerektiği idi. Konuyu Şehremaneti gündeme taşıdı[483]. Zira ilgili maddelerde bu hususta ciddi bir boşluk mevcuttu. Şehremaneti, bu konuyu da Dahiliye Nezareti'ne taşıdı. Nezaret de incelemek üzere Hukuk Müşavirliği'ne havale etti[484]. Meselenin büyümesinin sebe-

480 BOA, DH. İD, 40-2-29-2-1, 30 Nisan 1330/13 Mayıs 1914; DH. İD, 40-2-29-2-2, 5 Mayıs 1330/19 Mayıs 1914.

481 BOA, DH. İD, 40-2-29-3-1.

482 BOA, DH. İD, 40-2-29-4-1, 24 Haziran 1330/7 Temmuz 1914.

483 BOA, DH. İD, 40-2-29-7-1, 21 Teşrinievvel 1330/3 Kasım 1914.

484 BOA, DH. İD, 40-2-29-5-1, 29 Teşrinievvel 1330/11 Kasım 1914; DH. İD, 40-2-29-7-2, 29 Teşrinievvel 1330/11 Kasım



1913'te Osmanlı posta otomobili (Şehbal, nr.85, 14 Kasım 1913, s.248)

bi, senenin ortasında hizmete başlayan posta otomobillerin de senelik vergi olan 10 Osmanlı altınını ödemek zorunda kalmalarıydı.

Senenin ortasında hizmete başlayan ve bir senelik vergisi olan 10 Osmanlı altınını ödeyen posta otomobilleriyle ilgili tartışmalar devam ederken bazı meseleler açıklığa kavuşturuldu. Bu minvalde özellikle posta otomobillerinin senelik ne kadar vergi vermeleri gerektiği önemliydi. Yapılan görüşmeler sonunda bu tür otomobillerinin 500 kilo ağırlığında oldukları ve bu ağırlığın da dört ila sekiz kişi arasında yolcu taşıyan otomobillerin ağırlığına tekabül ettiği, bu yüzden posta arabalarının da senelik 10 lira vergi vermesi gerektiği teamül olarak karara bağlandı[485]. Ancak bu kez posta nakli imtiyazını elinde bulunduran Dersaadet Posta Nakliyye Müteahhidi Ahmed Ağa itiraz etti. Konu, tekrar ilgili nazırlıklar tarafından ele alındı ve sonuç olarak; posta otomobillerinden vergi alınmasına dair Dersaadet Rüsûm-ı Belediyye Kanunu'nda açık bir madde bulunmadığı, imtiyaz sahibi şirketin imtiyaz süresinin de bitmek üzere olduğu, bu yüzden bu vasıtalardan vergi alınmasının uygun olmayacağı,

1914; DH. İD, 40-2-29-6-1, 4 Teşrinisani 1330/17 Kasım 1914.

485 BOA, DH. İD, 40-2-29-9-2, 31 Kanunısani 1330/13 Şubat 1915.

konunu bu imtiyaza yeniden talip olan şirketlerle müzakere edilerek bir karara bağlanmasının daha münasip olacağı yönünde bir karara varıldı[486].

Lastik Şirketi Kuruluyor

Otomobilin hayatın her alanında kullanılmaya başlayınca haliyle bu vasıta ile ilgili birçok ticarethane de kuruldu. Bunlardan biri de otomobil lastiklerinin satılması için bir şirketin kurulmasıydı. Daha önceden otomobil lastikleri muhtelif ticarethanelerde başka ürünlerle birlikte satılmaktaydı. 1914'te ise bunun için müstakil bir şirket kuruldu. Şirketin adı "Osmanlı Anonim Lastik Şirketi" idi. Şirket, İstanbul'da Posta ve Telgraf Nezareti'nin hemen karşısındaydı ve dönemin gazetelerine şöyle bir reklam verdi: "*Kurucuları ve imza yetkili müdürleri: Müctebizade Hacı Mustafa ve Hattat Murtaza Lastikçi Kardeşler.*

Yüce Allah'ın yardımı ile 21 Eylül 1913 tarihli padişah iradesiyle tasdik 2 Mart 1914 Ticaret Nezareti'nin tezkireleriyle resmen kurulmasını başardığımız lastik şirketine bütün kardeşleri iştirake davet ederiz. Her hisse, bir liradır. Yirmi beş hisseye sahip olanlar, umûmî heyete dahil olacağı gibi idare meclisi azaları da Osmanlı Devleti vatandaşı olarak elli hisseye sahip olanlardan seçilecektir. Şirketin kuruluş sermayesi, on bin lira olup yirmi bin liraya kadar artırılabilmeye yetkilidir. Üç bin hissesi satılmıştır.

Her yirmi beş hisse sahibi olanların bir oyu olup fakat bir kişinin sekizden fazla oyu olmayacaktır. Bununla beraber kâr etmek amacıyla her şahıs istediği kadar hisse senedi almakta ve toplamakta serbesttir.

Şirketin maksadı, lastik ve kauçuk ürünlerini getirtmek ve satmak, sanayi tesisatı ve komisyonculuk işleri ve şirketin menfaatine uygun olan her türlü ticarî mal ile uğraşmaktır. Şirketin süresi elli sene olup, kârı her sene aşağıdaki şekilde taksim edilecektir. Öncelikle bedeli ödenmiş hisselerin tamamına yüzde beş verilmesine yetecek meblağ ve ikinci olarak ihtiyat akçesi yüzde beş ayrıldıktan sonra kalan kısmından kuruculara yüzde on beş ve idare meclisi üyelerine yüzde on ve hissedarlara ikinci defa olarak tekrar yüzde yetmiş beş taksim edilecektir. Ve ilk umûmî meclisin 1915 Nisan'ı sonunda toplanacağı ilgilenenlere duyurulur"[487].

---

486 BOA, ŞD, 42-17-12, 4 Teşrinisani 1330/17 Kasım 1914; ŞD, 42-17-13, 22 Teşrinisani 1330/5 Aralık 1914; ŞD, 42-17-10, 9 Kanunuevvel 1330/22 Aralık 1914; ŞD, 42-17-7, 25 Kanunısani 1330/7 Şubat 1915; DH. İD, 40-2-29-9-2, 31 Kanunısani 1330/13 Şubat 1915; ŞD, 42-17-4, 3 Şubat 1330/16 Şubat 1915; DH. İD, 40-2-29-8-1, 18 Şubat 1330/3 Mart 1915.

487 Tasvir-i Efkâr gazetesi, nr. 1036, 31 Mart 1914.



Kamyon lastiği (İBB Kültür AŞ Arşivi)



Lastiği patlamış bir otomobil



1900'lerde otomobil lastiği (Library Of Congress-Digital ID: det 4a20662 //hdl.loc.gov/loc.pnp/det.4a20662)

Osmanlı Anonim Lastik Şirketi'nin kurulmasına rağmen devlet zaman zaman açık artırma ile lastiklerini İstanbul'daki başka tüccarlardan almaya devam etti. Mesela 1914 yılında Katırcıoğlu Hanı 51 ve 52 numaralı işletmelerin sahibi olan Avni İpekçi'ye lastik sipariş edildi[488].

OKUMA PARÇASI

Üzücü Bir Kaza

Birinci Kolordu Kumandanı Nuri Bey'in yaralanması: Dün Birinci Kolordu Kumandanı Erkan-ı Harb Miralayı Nuri Bey, pek üzücü bir kazaya kurban olmuş ve başından vahim bir şekilde yaralanmıştır.

Miralay Nuri Bey, öğleden sonra saat ikiye doğru Taksim Kışlası'nı teftişten dönerken, şoför Bosnalı Salih Çavuş'un kullandığı otomobili ile köprünün sağ tarafını takip ederek İstanbul'a geçiyordu. Bu sırada İstanbul tarafından köprüdeki elektrik direklerinin birincisi ile ikincisi arasında otomobilin önüne küçük bir küfeci çocuk çıkmış ve şoför çocuğu çiğnememek için otomobili sola kırmıştır. Hâlbuki aynı dakikada İstanbul'dan Karaköy'e doğru köprüden ilerleyen 72 numaralı tramvay da

488 BOA, DH. EUM. LVZ, 21-46-1, 11 Nisan 1330/24 Nisan 1914; DH. EUM. LVZ, 21-46-3, 20 Mayıs 1330/2 Haziran 1914; DH. EUM. LVZ, 21-46-7, 20 Mayıs 1330/3 Haziran 1914; DH. EUM. LVZ, 21-46-5, 21 Mayıs 1330/3 Haziran 1914; DH. EUM. LVZ, 22-22-3, 15 Haziran 1330/20 Haziran 1914; DH. EUM. LVZ, 22-22-1, 16 Haziran 1330/28 Haziran 1914.

otomobilin önüne çıkıvermiştir. Durum gayet müşkil, tehlike galip görünüyordu. Şoför Salih Çavuş, her ne kadar eliyle vatmana durdurmak için işaret etmiş ise de faydasız kalmış ve hiçbir manevraya imkan kalmadığı için otomobil ile tramvay şiddetle birbirine çarpmışlardır. Otomobilin ön tarafındaki camın kırılmasını ve ön tekerleğin harap olmasına neden olan bu ilk çarpışmanın üzerine Miralay Nuri Bey ne olduğunu anlamak üzere otomobilin sol penceresinden başını uzatmış ise de bu anda tramvayla otomobil birbirinden henüz ayrılmamış olduklarından tramvayın yan tarafını şiddetle Nuri Bey'in yüzüne çarparak yüzünün sol tarafı vahim bir şekilde yaralamış ve Nuri Bey'in yüzünden derhal kanlar akmaya başlamıştır.

Nokta bekleyen polis memuru, kazayı görünce derhal yardıma koştuğu gibi o esnada noktalarına giden diğer polis memurları da kaza yerine gitmişler ve çarpmadan dolayı baygın halde bulunan Birinci Kolordu Kumandanını kucaklayarak köprü başındaki Maksud Nargileciyan Eczahanesi'ne nakl etmişlerdir. Eczahanede kaza anında köprüden geçen Padişah'ın Sertabibi Hayri Bey ile diğer bir askerî sertabip ve Doktor Ormanyan Efendi tarafından ilk müdahale ve pansuman yapılmış ve polis merkezi tarafından telefonla haberdar edilen Gülhane Hastahanesi'nden gönderilen bir askerî tabip ile bir Alman bakıcısı eczaneye ulaşmışlardır. İlk müdahale, yarım saat kadar devam etmiştir. Bu esnada Nuri Bey, yarı baygın bir halde bulunuyor ve sağlık durumunda bir tehlike görülmüyordu. Nabzı ve ateşi normaldi. İlk muayene esnasında da Nuri Bey'in yalnızca yüzünden yaralı olarak kurtulduğu zannediliyordu. Halbuki durum daha vahimdi. Çünkü sedyeye yatırılmış olduğu halde bir otomobille Gülhane Hastanesi'ne nakledilen yaralı üzerinde Doktor Muallim Viting Paşa tarafından yapılan muayene neticesinde maalesef kafatasının kırıldığı anlaşılmıştır. Başındaki damarlardan da ikisi kopmuş olduğu için bir iç kanama tehlikesine karşı Viting Paşa bir ameliyata karar vermişlerdir. Bu ameliyat esnasında kopmuş olan damarlar dikilmiş ve daha baygın bir halde vahim bir hale doğru ilerleyen hastanın sağlık durumu da yavaş yavaş iyileşmeye başlayarak düzenini kaybetmiş olan nabız tekrar normal seviyeye gelmiştir. 32'ye kadar inmiş olan ateş de yükselmeye başlamıştır.

Bu üzücü kaza, Birinci Kolordu Karargahı'nda haber alınır alınmaz Kolordu Sertabibi Miralay İbrahim Bey ile Kumandan yaverleri Aziz ve Hayreddin Beyler hastaneye gitmişlerdir. Kolordu Karargâhından telefonla Harbiye Nezareti'ne bilgi verilmiş ve Nezaret müsteşarı tarafından da o sırada makamlarında bulunmayan nazır paşa kazadan haberdar edilmiştir.

Enver Paşa, başyaveri Kazım Bey'i hastaneye göndererek Birinci Kolordu Kumandanı'na üzüntülerini beyan etmiş ve durumu sormuştur. Ayrıca Cenâb-ı Hakk'ın yardımı ile iyileşinceye kadar Birinci Fırka Kumandanı Miralay Faik Bey'in



Otomobil kazasında hayatını kaybeden Birinci Kolordu Kumandanı Nuri Bey'in cenaze merasimi (Servet-i Fünûn, nr. 1192, 9 Nisan 1914, s. 512)

kendisine vekalet edeceğini tebliğ ettirmiştir. Miralay Faik Bey, dün akşam Birinci Kolordu Karargâhı'na gelerek vekalet görevine başlamıştır.

Bugün Miralay Nuri Bey'in Gülhane Hastanesi'nde tedavisine dikkat ve özen gösterilmektedir. Değerli ve çalışkan bir kumandan olan Nuri Bey'in en kısa zamanda iyileşmesini yüce Allah'tan niyaz ederiz. Hastanın sağlık durumu hakkında geç vakitte yapacağımız araştırmanın sonucunu son saat kısmımızda yayınlayacağız"[489].

Bisikletli Jandarma Birlikleri

Ulaşım vasıtaları hayatı kolaylaştırdığı ölçüde birçok farklı alanda kullanılmaya başladı. Bunlardan biri de bisikletin jandarma tarafından kullanılmasıydı. Bu minvalde ilk olarak 1914'te harekete geçildi. Konu ile ilgili yazışmalarda

489 Tasvir-i Efkâr gazetesi, nr. 1037, 1 Nisan 1914. Ayrıca bk. Servet-i Fünûn, nr. 1192, 27 Mart 1330/9 Nisan 1914, s. 512-513.

bisikletin gerekliliği Jandarma Genel Kumandanlığı'nın Harbiye Nezareti'ne sunduğu bir layihada şu şekilde izah ediliyordu; "*Jandarma piyade askerlerinin arazinin müsait olduğu mahallerde bisikletle görev yapmaları, bu sınıfın hizmet kabiliyetini iki katına çıkaracağı gibi yavaş yavaş süvariden tasarrufu da sağlayacaktır. Esasen her yerde kabul edilen bu medeni vasıtanın, gerçekten bizce de kullanılması zamanı gelmiş olduğundan ve bu sene için ayrıca hiçbir tahsisata da gerek göstermemekte olduğundan jandarmalardan bir kısmına velospid tedarik edilmesi"* gereklidir[490].

Harbiye Nezareti, Umûm Jandarma Kumandanlığı'ndan gelen layiha üzerine konu ile ilgili bir çalışma başlattı. Bunun sonucunda kurulması planlanan bisikletli jandarma birlikleri için bir nizamname hazırlattı[491].

Savaş Şartları

4 Ağustos 1914'te İngiltere'nin Almanya'ya savaş ilan etmesiyle başlayan Birinci Dünya Savaşı ve bu savaşa Osmanlı İmparatorluğu'nun da müdahil olması otomobil tarihini de yakından ilgilendiriyordu. Zira bir taraftan yeni ulaşım vasıtaları kullanılmaya, diğer taraftan da savaş sebebiyle otomobillerde ciddi sıkıntılar yaşanmaya başladı.

Osmanlı İmparatorluğu'nun da savaşa müdahil olması ve hemen ardından genel seferberlik ilan edilmesiyle birlikte otomobiller hususundaki kısıtlamalar da ardı ardına geldi. Ayrıca otomobil sahipleri, benzin bulma konusunda da sıkıntılarla karşılaştılar. Zira savaş sebebiyle petrol fiyatları arttı. Hatta bazı devlet dairelerinde kullanılan otomobiller için benzin temin etmek giderek zorlaştı. Bu minvalde Maarif Nezareti'nden Polis Genel Müdürlüğü'ne hitaben gönderilen bir yazıda şunlar kaydediliyordu; "*Mevcut durum sebebiyle benzin tedarikinde son derece zorluk çekilmekte ve çok pahalı fiyatlara satıldığından piyasadaki buhran ortadan kalkıncaya kadar Nezaret otomobiline lazım olan benzinin müdüriyetinizin benzin müteahhidi tarafından verilmesi hakkında gereken yerlere seri şekilde emir verilmesini temenni ederim efendim*" [492].

490 BOA, ŞD, 658-56-1, 21 Mayıs 1330/3 Haziran 1914; BEO, 4296-322188-2-1, 17 Haziran 130/30 Haziran 1914; ŞD, 658-56-5, 14 Haziran 1330/27 Haziran 1914; BEO, 4296-322188-1-1, 21 Haziran 1330/4 Temmuz 1914.

491 Nizamname için bk. BOA, ŞD, 658-56-3; ŞD, 658-56-9, 27 Mayıs 1330/9 Haziran 1914.

492 BOA, MF. MKT, 1200-16-1.



Medine'de yeni bisikletli jandarmalar (Harp Mecmuası, nr.10, Haziran-Temuz 1916, s.148)

Maarif Nezareti'nin Polis Umum Müdürlüğü'nden benzin talebine şöyle olumsuz cevap verildi; "*Nezaret otomobiline gerekli olan benzini polis otomobillerinin benzin müteahhidi, mevcut benzini olmaması ve Romanya'dan sipariş ettiği benzinlerin henüz gelmemesi nedeniyle veremeyeceğini ifade ettiği arz olunur efendim*"[493].

Savaşla birlikte baş gösteren sıkıntılar imparatorluğun bütün bölgelerinde kendini hissettirmeye başladı. Mesela Konya Valisi Hasan, Dahiliye Nezareti'ne gönderdiği 7 Ağustos 1914 tarihli bir telgrafında şunları kaydediyordu; "*Halka bir teşvik olması için araba ve hayvanlarımı nakliye vasıtaları komisyonuna gönderdim. İkametgâhım ile hükümet dairesi arasında hayli mesafe olup yürüyerek gidip gelmek zor olduğu gibi hayvanlar kalmadığından kira arabası tedariki de mümkün olmadığından ve vilayet otomobilinin benzini tükenmekle beraber memlekette benzin bulmak mümkün değildir. Bu nedenle Emniyet Genel Müdürlüğü vasıtasıyla lütfen yüz yüz elli litre kadar benzin satın alınıp ve tren ile nakli için Askeriye Dairesi'nden müsaade alınarak acilen gönderilmesine lutfedilmesi*"[494].

Savaşın başlamasıyla birlikte Osmanlı hükümeti, savaş halinde olduğu ülkelerin tüccarlarına ait eşyaları müsadere etmeye başladı. Özellikle İstanbul rıhtımına getirilen harbî tüccar mallarına el konuyordu. Bu mallar arasında şeker, un ve kösele yanında otomobil tekerlekleri de vardı. Bu yüzden harbî ülke elçileri kanunsuz ve belgesiz yapılan müsadereleri protesto ettiler. Dahası böyle devam etmesi halinde halkın ihtiyaç maddelerinin ithalinin kesintiye

493 BOA, MF. MKT, 1200-16-3, 24 Temmuz 1330/6 Ağustos 1914.
494 BOA, DH. ŞFR, 435-99-1-1, 24 Temmuz 1330/7 Ağustos 1914.



Enver Paşa ile Cemal Paşa'nın Süveyş Kanalı'na doğru hareketi (Harb Mecmuası, nr.7, Mart-Nisan 1916, s.102)

uğrayacağını ve bu yüzden halk ile hükümetin karşı karşıya geleceği tehdidinde bulundular[495]. İlk başta Fransa ve Rusya elçilikleri birer nota verdiler. Bunun üzerine Sadaret, Harbiye ve Bahriye Nezaretlerine usulsüz bir şekilde müsadere yapılmaması yönünde uyarıda bulundu[496].

Sadaret'in uyarısına rağmen Harbiye Nezareti, ilerleyen günlerde bütün vilayetlere bir emir gönderdi ve savaş halinde olunan ülkelere ait otomobillere el konulmasını istedi[497]. Ayrıca seferberlik yüzünden şahıslara ait otomobillere de el konuluyordu[498]. Harbiye Nâzırı Enver Paşa, Dahiliye Nezareti'ne gönderdiği bir yazıda şu kimselerin otomobillerine el konulmamasını istedi: *"Nâzırlar; Ayan ve mebusan reisleri; Sefaret ve konsolosluk memurları; Polis Müdüriyeti; Emniyet-i Umûmîyye Müdüriyeti; Düyun-ı Umûmîyye İdare Meclisi Reisi; Osmanlı Bankası*

495 BOA, BEO, 4304-322731-2-1, 23 Temmuz 1330/5 Ağustos 1914.
496 BOA, BEO, 4304-322731-1-2, 26 Temmuz 1330/8 Ağustos 1914.
497 BOA, DH. İ. UM. EK, 71-92-2-1, 1 Ağustos 1330/14 Ağustos 1914; DH. İ. UM. EK, 71-92-1-1, 9 Ağustos 1330/22 Ağustos 1914.
498 Bununla ilgili bir liste için bk. BOA, T. NF. VRK, 74-59.



I. Dünya Savaşı sırasında Irak çevresinde bir komutan (BDH-Albüm Nu.7-Fotoğraf Nu.152)

Direktörü; Anadolu Demiryolları Genel Müdürü Mösyö Högen; Bağdat Demiryolları Genel Müdürü Mösyö Günter; Şark Demiryolları Genel Müdürü Mösyö Müller; Şark Demiryolları Müdür Yardımcısı Mösyö Geller; İzmir Kasaba Demiryolu Vekil-i Umuru Mösyö De Lone'ye vekil olan İskala; Aydın Demiryolları Vekil-i Umuru Mösyö Piribes; Bahriye Şirketi Birinci Direktörlüğü; Tünel ve Tenvir-i Elektriki Şirketleri Müdürü Mösyö Chris ile fen memurlarına "yalnız bir otomobil"; Tramvay ve Su Şirketleri "yalnız birer otomobil"; Tramvay Şirketi'nde mevcut altmış üç hayvandan otuz sekizi "ileride kaçınılmaz bir ihtiyaç olursa alınmak şartıyla"; Bomonti Birahanesi'nin hayvanlarının yarısı ile bir otomobili"[499].

Harbiye Nezareti'nin emri üzerine ilk önce İstanbul'daki İtalyan ve Fransız vatandaşlarına ait otomobillere el konulmaya başlandı. Mesela Şehremaneti'nden Dahiliye Nezareti'ne gönderilen bir yazıda şu bilgiler veriliyordu: *"Beyoğlu'nda Aleleon Sokağı'ndaki garajda bulunan İtalya Devleti vatandaşlarından Tokatya'nın Fiat markalı ve sıfır numaralı biri hiç kullanılmamış, diğeri çok az*

499 BOA, DH. İ. UM. EK, 71-68-3-1, 31 Temmuz 1330/13 Ağustos 1914. Ayrıca bk. DH. İ. UM. EK, 71-68-1-1, 2 Ağustos 1330/15 Ağustos 1914; DH. İ. UM. EK, 71-68-2-1, 30-31 Temmuz 1330/12/13 Ağustos 1914.



Toroslarda bir Alman otomobil nakliye kolu (BDH-Albüm Nu-12-Fotoğraf Nu-222)

kullanılmış iki adet otomobiline Tekalif-i Harbiye Komisyonu tarafından el konularak verilen emir gereği Nezaret dairesine gönderilmiş ve bunların emsaline ne değer biçilirse o kıymet üzerinden mazbatasının komisyon tarafından verilmesine karar verilmiş olduğu arz olunur" [500].

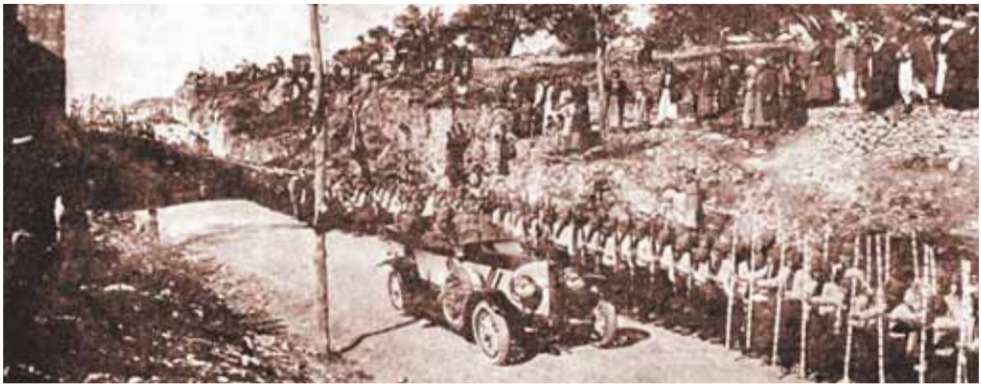
Savaşın başlamasıyla resmi makamların otomobillerinin benzinlerinin temininde de sıkıntılar baş gösterdi. Hatta İstanbul Emniyet Genel Müdürlüğü'nün otomobilleri tamamen benzinsiz kaldı. Bu yüzden, satın alındığında iade edilmek üzere, Harbiye Nezareti'nden 15 fıçı benzin ödünç alındı[501]. Bu esnada Hilâl-i Ahmer'in talepleri de karşılanamaz duruma gelmişti[502].

Halkın güvenliğini sağlamak için otomobil kullanmak zorunda kalan polis teşkilatı, savaşın hemen başlarında bu vasıtanın kullanılması ile ilgili bir de

500 BOA, DH. İD, 186-55-4-1, 31 Temmuz 1330/13 Ağustos 1914. Benzeri bir uygulama için bk. DH. İD, 186-55-3-1, 5 Ağustos 1330/18 Ağustos 1914.

501 BOA, DH. EUM. LVZ, 24-24-1, 13 Eylül 1330/26 Eylül 1914.

502 Bu minvalde bk. Türk Kızılayı Arşivi, nr. 16/139, 20 Temmuz 1331/12 Ağustos 1915. Hilâl-i Ahmer'in otomobilleri tamir dahi edilemiyordu (Türk Kızılayı Arşivi, nr. 16/140, 14 Ağustos 1331/27 Ağustos 1915).



Kudüs'te izcilerin Başkumandan Vekili'ni selamlamaları (Harb Mecmuası, nr.8, Nisan-Mayıs 1916, s.123)

talimatname hazırladı[503]. Böyle bir talimatname hazırlanmasının sebebi ise polise ait otomobillerin bazılarının keyfî bir şekilde kullanılarak israfa gidilmesiydi[504].

Savaş yüzünden alınan bir diğer tedbir de valilere ait otomobillerle ilgiliydi. Dahiliye Nezareti'nden Emniyet Umûm Müdürlüğü'ne hitaben gönderilen bir yazıda bu husus şöyle ifade ediliyordu: "*Vilayetlerde valilere mahsus olmak üzere husûsî vasıtalar ile tedarik edilip Emniyet-i Umûmîyye Müdüriyeti'ne ait olmayan otomobillerin şoför ve garaj masraflarını vilayetler muhtelif masraflar bütçesinden ödenecek ve benzin, tamirat gibi devamlı masrafları doğrudan doğruya valilere ait olacaktır*" [505]. Bu düzenlemeler Dahiliye Nâzırı Talat Bey tarafından sadarete iletildi[506].

Konu ile ilgili başka bir yazıda ise *"Talimatname hükümlerinin tamamen uygulanmasına dikkat ve itina gösterilmesi ve bundan sonra otomobillerde şoför olarak kesinlikle polis istihdam edilmemesi"* hassaten bildirildi[507]. Bu emir, daha sonra Meşihat, Evkaf, Bahriye, Posta, Ticaret, Harbiye, Hariciye, Sıhhiye, Adliye, Mâliye, Maarif, Nafia Nezaretlerine de iletildi[508].

503 BOA, DH. EUM. MTK, 78-16-1, 20 Eylül 1300/3 Ekim 1914; DH. EUM. MH, 269-13-6, 20 Eylül 1300/3 Ekim 1914; DH. EUM. KLU, 15-4-1, 20 Eylül 1300/3 Ekim 1914; DH. EUM. VRK, 27-55-1, 20 Eylül 1300/3 Ekim 1914; DH. EUM. MTK, 51-23-12, 20 Eylül 1300/3 Ekim 1914; BEO, 4315-323556-3-1, 20 Eylül 1300/3 Ekim 1914; MF. MKT, 1201-78-3, 27 Eylül 1330/10 Ekim 1914.

504 BOA, DH. EUM. MTK, 51-23-4, 21 Eylül 1330/4 Ekim 1914; DH. EUM. MTK, 51-23-10, 21 Eylül 1330/4 Ekim 1914.

505 BOA, DH. EUM. MTK, 51-23-8; MF. MKT, 1201-78-5, 27 Eylül 1330/10 Ekim 1914; BEO, 4315-323556-4-1.

506 BOA, BEO, 4315-323556-2-1, 24 Eylül 1330/7 Ekim 1914.

507 BOA, DH. EUM. MTK, 51-23-1, 1 Teşrinievvel 1330/14 Ekim 1914.

508 BOA, BEO, 4315-323556-1-1, 27 Eylül 1330/10 Ekim 1914. Hilâl-i Ahmer Cemiyeti'ne de benzeri yönde bir emir gönderil-

Bu düzenlemeler ve kısıtlamalar aslında büyük oranda keyfî bir şekilde kullanılan ve zaman zaman da şahsi işlerde istifade edilen otomobilin kullanımına bir çeki düzen getirilmesi açısından önemliydi. Nitekim bu durum bir belgede şu şekilde ifade ediliyordu: *"Çeşitli merkez dairelerinde kullanılmakta olan otomobillerin nereye ait olduğu ve bunlar için ihtiyaç duyulan malzemenin tedarik edilmesi ve otomobillerin kullanım şartları herhangi bir düzenlemeye tâbi olmadan, düzensiz bir şekilde işlemekte ve israfa yol açmaktadır"* [509].

Yukarıdaki düzenlemelerin ardından Emniyet-i Umûmîye'ye ait otomobillerin bir sayımının yapılması, otomobillerin markaları ve hangi fabrikada üretildiklerinin tespit edilmesi ve bunların nerede kullanıldıklarının bildirilmesi istendi. Bu bilgilerin bir liste halinde rapor edilmesi gerekiyordu[510]. Bu talimat sayesinde ve savaş şartlarının getirdiği kısıtlamaların bir sonucu olarak, en azından İstanbul emniyetine kayıtlı otomobillerin bir envanterinin tespit edilmesi için harekete geçilmiş oldu.

Birinci Dünya Savaşı'nın yükü, ilerleyen aylarda daha fazla hissedilmeye başladı. Başkumandan Vekili Enver Paşa'nın Hâriciye Nezareti'ne gönderdiği şu yazı durumu gayet iyi açıklamaktadır: "*Devletlü efendim hazretleri, son hafta içerisinde bütün makamlar otomobillerini kuvvetle kullandıklarından bu hususta bazı düzenlemelere ihtiyaç görülmüştür. Orduya çok sayıda uçak geliyor. Bu nedenle önemli miktarda benzine ihtiyaç vardır. Otomobillere sahip olan idareci ve zabitler, vatansever bir vazife olarak kendi rahatlarını göz önüne almadan mevcut benzini idareli kullanarak uçaklar için muhafaza etmeleri gereklidir. Bu konuda yukarıda yazılı ordu kumandanlarına ve diğer lazım olan yerlere gereken emirleri verdiğimden sizin nezaretinizde de benzinin tasarruflu kullanılması temennimizdir.*"[511].

Savaşın başlamasıyla birlikte en fazla ihtiyaç duyulan ve bu yüzden sıkıntı yaşanan otomobil parçası lastikti. Aşırı kullanılması ve yolların da kötü olması sebebiyle çabucak eskiyen lastiklerin tamir edilmesi veya yenilerinin alınması harp yıllarında devlet dairelerini oldukça zora soktu. Devlet kurumları,

di (Türk Kızılayı Arşivi, nr. 220/92, 28 Temmuz 1330/10 Ağustos 1914).

509 BOA, MF. MKT, 1201-78-1, 27 Eylül 1330/10 Ekim 1914.

510 BOA, DH. EUM. LVZ, 25-5-1, 8 Teşrinievvel 1330/21 Ekim 1914.

511 BOA, HR. SYS, 2404-28-1, 28 Teşrinievvel 1330/14 Kasım 1914.

lastikleri daha çok açık artırma usulüyle almaktaydı. Lastikler daha çok merkezi Beyoğlu Alyon Sokağı, nr. 5, 7 ve 9'da bulunan Şark Otomobil Ticaret Kumpanyası[512], yine Beyoğlu'ndaki Mercanof Altıparmak Ticarethanesi[513], Arşimidis Ticarethanesi[514] veya İpekçi Avni Bey adlı bir tüccar[515] vasıtasıyla temin ediliyordu. Bozulan veya kırılan lastikler ise Ahırkapı'daki Otomobil Tamirhanesi'nde tamir edilmekteydi[516]. Ayrıca zaman zaman da demirci ustalarına tamir ettirilmekteydi[517]. İhtiyacı karşılamamakla birlikte Emniyet Genel Müdürlüğü'nün Saraçhane'de bir de lastik deposu bulunmaktaydı[518].

Bütün bu zorluklara rağmen imparatorluğun muhtelif bölgelerinden acilen otomobil gönderilmesi için talepler gelmeye başladı[519]. Özellikle Erzurum'dan ardı ardına yazılar geliyor ve gerekli otomobillerin Trabzon üzerinden bölgeye ulaştırılması isteniyordu. Zira Sarıkamış Harekâtı'ndan önce hazırlıkların hızlı bir şekilde tamamlanması gerekiyordu[520]. Buna mukabil İstanbul'dan gönderilen otomobiller hiç de iyi durumda değildi. Nitekim dönemin Trabzon Valisi Cemal Azmi'nin Dahiliye Nezareti'ne gönderdiği bir

512 BOA, DH. EUM. LVZ, 23-77-1; DH. EUM. LVZ, 23-77-7, 24 Ağustos 1330/6 Eylül 1914; DH. EUM. LVZ, 23-77-5, 24 Ağustos 1330/6 Eylül 1914; DH. EUM. LVZ, 23-77-9, 25 Ağustos 1330/7 Eylül 1914; DH. EUM. LVZ, 23-77-11, 3 Eylül 1330/16 Eylül 1914; DH. EUM. LVZ, 23-77-13, 3 Eylül 1330/16 Eylül 1914; DH. EUM. LVZ, 23-77-15, 3 Eylül 1330/16 Eylül 1914; DH. EUM. LVZ, 24-84-1, 24 Eylül 1330/7 Ekim 1914; DH. EUM. LVZ, 24-84-3, 24 Eylül 1330/7 Ekim 1914; DH. EUM. MH, 256-49-3, 24 Eylül 1330/7 Ekim 1914; DH. EUM. LVZ, 24-84-5, 28 Eylül 1330/11 Ekim 1914; DH. EUM. MH, 256-49-1, 28 Eylül 1330/11 Ekim 1914; DH. EUM. LVZ, 27-86-A-1, 15 Şubat 1330/28 Şubat 1915; DH. EUM. MH, 268-48-1, 19 Şubat 1330/4 Mart 1915; DH. EUM. MH, 269-6-1, 31 Teşrinievvel 1331/13 Kasım 1915; DH. EUM. MH, 113-62-1, 23 Teşrinisani 1331/6 Aralık 1915.

513 BOA, DH. EUM. MH, 269-9-1, 22 Teşrinisani 1331/5 Aralık 1915.

514 BOA, DH. EUM. LVZ, 27-82-1, 14 Şubat 1330/27 Şubat 1915; DH. EUM. LVZ, 27-86-A-3, 15 Şubat 1330/28 Şubat 1915; DH. EUM. MH, 98-80-1, 19 Şubat 1330/4 Mart 1915.

515 BOA, DH. EUM. MH, 93-59-3, 12 Teşrinisani 1330/25 Kasım 1914; DH. EUM. MH, 93-59-1, 15 Teşrinisani 1330/28 Kasım 1914.

516 BOA, DH. EUM. LVZ, 17-15-4, 29 Teşrinievvel 1330/11 Kasım 1914; DH. EUM. LVZ, 17-15-1, 29 Teşrinievvel 1330/25 Kasım 1914. Ayrıca bk. T. NF. VRK, 76-49, s. 3, 8.Ahırkapı'daki tamirhanede Kızılay'a ait otomobiller de tamir edilmekteydi (Türk Kızılay Arşivi, nr. 12/271, 21 Kanunısani 1331/3 Şubat 1916)

517 Sultanahmet'teki demirci ustası Süleyman Ağa'ya tamir ettirilen emniyet otomobilleri hakkında bk. BOA, DH. EUM. LVZ, 27-110-1, 28 Şubat 1330/13 Mart 1915. Atpazarı'ndaki Süleyman Efendi'ye tamir ettirilen lastikler hakkında bk. DH. EUM. MH, 113-15-2, 17 Teşrinisani 1331/30 Kasım 1915.

518 BOA, DH. EUM. MH, 95-69-1; DH. EUM. MH, 32-45-1, 30 Teşrinisani 1300/10 Aralık 1914; DH. EUM. MH, 110-33-1, 14 Eylül 1331/27 Eylül 1915. Ayrıca bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 106-107.

519 BOA, DH. İD, 186-67-1-1; DH. İD, 186-67-2-1, 12 Kanunuevvel 1330/25 Aralık 1914: DH. İD, 186-67-3-1, 21 Kanunuevvel 1330/3 Ocak 1915). Ayrıca bk. DH. EUM. LVZ, 27-53-1, 24 Kanunısani 1330/6 Ocak 1915; DH. EUM. LVZ, 27-53-3, 28 Kanunısani 1330/10 Ocak 1915.

520 BOA, DH. ŞFR, 453-5-1-1, 27 Teşrinisani 1330/10 Aralık 1914; DH. İ. UM. EK, 5-34-1-1, 27 Teşrinisani 1330/10 Aralık 1914.

yazıda bu durum şöyle ifade ediliyordu: *"İstanbul'dan gönderilen otomobillerden istifade edilemediğini, çünkü üç tanesinin eskiliği ve her gün tamir gerektirmekte olduğunu arz ederim"* [521]. Vilayetlerden ve muhtelif birliklerden gelen taleplere karşılık Harbiye Nezareti, içinde bulunduğu müşkil durumu Dahiliye Nezareti'ne gönderdiği şu yazıda açıkça ifade ediyordu: "*Fırka kumandanlıkları adına otomobil tahsis edilmediği gibi mevcut binek otomobilleri de ihtiyaca yetmemekte olduğundan otomobil verilmesine imkân olmadığı arz edilmiştir*"[522]. Emniyet Umum Müdürlüğü'nden dönemin Erzurum Valisi Tahsin Beyefendi'ye gönderilen şu yazı da benzeri acziyeti yansıtıyordu: "*Buradan otomobil tedariki ne yazık ki mümkün olamadı. Ancak Enver Paşa hazretlerine gönderilen otomobiller arasında bulunan bir Ford otomobilinin yüce zatınıza tahsis ve gönderilmesine karar verildiği için Enver Paşa'ya müracaat edilerek alınması ve lastiğe ihtiyaç olursa tedariki pek zor olmakla beraber çaresine tevessül olunmak üzere bildirilmesi*"[523].

Olumsuz cevaplara rağmen cephelerden otomobil talepleri devam etti. Mesela bir taraftan şiddetli kışla, diğer taraftan da çetelerle mücadele edilen Erzurum cephesinden 5 Ocak 1915 tarihli şöyle bir şifreli telgraf gönderildi: "*Ford otomobil Trabzon civarında bozularak kalmıştır. Emniyet-i Umûmîyye'de, Polis Müdüriyeti'nde ve sairede yeni güzel otomobiller vardır. Yolların yokuşları çoktur. Maksat kuvvetli bir otomobil ile teftiş yapmaktır. Rica ederim siz fedakârsınız, bu kadar yorgunluğuma bir mükafat çok görmezsiniz. İsmail Hakkı Paşa'da yeni otomobiller varmış, her halde lütfunuzu istirham ederim. Ardahan'a kuvvetle hücum eden düşmanla çetelerimiz arasında şiddetli muharebeler devam ediyor. Çetelerden kaybımız çoktur*"[524]. Erzurum'daki 3. Orduyu bizzat komuta etmek üzere bölgeye giden Başkumandan Vekili ve Harbiye Nazırı Enver Paşa da Dahiliye Nâzırı Talat Paşa'dan kendisine otomobil tahsis edilmesini talep etti[525].

1915 baharı yaklaşınca Erzurum'dan otomobillerle ilgili talepler de arttı. Bu minvalde Erzurum Valisi Tahsin Bey, İstanbul Emniyet Genel Müdürü İsmail Canpolad Bey'e gönderdiği bir telgrafta şunları kaydediyordu: "*Bir otomobil*

521 BOA, DH. İ. UM. EK, 5-45-1-1, 4 Kanunuevvel 1330/17 Aralık 1914.
522 BOA, DH. İD, 186-67-4-1, 19 Kanunuevvel 1330/1 Ocak 1915.
523 BOA, DH. ŞFR, 48-221-1-1, 17 Kanunuevvel 1330/30 Aralık 1914.
524 BOA, DH. EUM. KLH, 5-16-1, 23 Kanunuevvel 1330.
525 BOA, DH. ŞFR, 457-53-1-1, 30 Kanunuevvel 1330/12 Ocak 1915.



Filistin Cephesi'nde Türk generali cepheyi teftişte (BDH-Albüm Nu.5-Fotoğraf Nu.189)

lutfedilecekti, bilmem gönderildi mi? Yaz geldi, tabii harp de yaklaştı demektir. Erzak ve sair konularda daha fazla bir faaliyet lazımdır. Otomobilin bu sebeple lüzum ve faydası çok fazla olacaktır. Otomobil henüz çıkarılmamışsa bu sebeple birer ihtiyat iç ve dış lastikleriyle beraber vadedildiği şekilde lütfedilmesini rica ederim"[526]. Vali'nin otomobil talebi fazla geciktirilmeden yerine getirildi ve Erzurum'a Benz marka bir otomobil ile bunu sürmek üzere bir şoför gönderildi[527].

Savaş Yıllarında İtalya'dan Kaçak Yollarla Lastik Getirdik!

Birinci Dünya Savaşı devam ederken Osmanlı İmparatorluğu'nda otomobillerle ilgili en fazla sıkıntı lastik temininde yaşandı. Zira ithal edilen bu ürün yüzünden imparatorluk tamamen dışarıya bağımlıydı. Otomobillere savaş sebebiyle daha fazla ihtiyaç duyulması bu bağımlılığı giderek artırdı. Fakat savaş esnasında lastik ithal etmek de kolay değildi. Çünkü en önemli ithal merkezi İtalya idi ve burası da bizzat kralın emriyle lastiğin ihracını yasaklamıştı.

526 BOA, DH. EUM. KLH, 5-31-1, 24 Nisan 1915.

527 BOA, DH. EUM. LVZ, 28-107-1, 26 Nisan 1915; DH. EUM. LVZ, 51-43-1, 6 Mayıs 1915.

Yasağa rağmen İtalya'daki Pirelli Lastik Fabrikası'ndan Osmanlı İmparatorluğu'nun ihtiyacı olan lastiği bir şekilde ülkeden çıkarma işi Roma Sefiri Mehmed Nabi Bey'e düştü. Nabi Bey, şifreli bir telgrafla İstanbul'a konu ile ilgili ilk olarak şu bilgileri verdi: "*Harbiye Nezareti tarafından sipariş edilip İtalya'dan ihracı yasak olmasından dolayı başka şekilde geçirilmesi mümkün olamayan otomobil lastikleri dün Venedik'ten hareket eden Bormida isimli İtalyan vapuruyla Pirelli lastik fabrikasının Sofya'daki temsilcisi Mösyö Leonarie adına ve Dedeağaç yoluyla gönderildi. Fabrikanın bu konuda temsilcisine yazdığı mektup ile yük senedi şimdi Sefaret'e geldiğinden posta ile gönderiliyor ise de vapur şirketi malın Dedeağaç'a ulaştığında hemen çıkarılmaz ise başka bir limana ihraç veya geriye getirilmek hakkını şart olarak beyan ettiğinden ve çok önemli bir mesele olmasından dolayı durumun ya adı geçen temsilciye bildirilmesi veya tarafınızdan malın bize ait olduğu belli edilmeyecek bir şekilde bir çareye başvurularak vapur Dedeağaç'a ulaştığında malın hemen karaya çıkarılması ve meselenin son derecede gizli kalmasının temin edilmesi rica edilir, efendim*"[528].

Nabi Efendi, yukarıdaki telgrafına şöyle bir ek de yaptı: *"Saadetli efendim hazretleri, bugünkü tarihli bu âcizin telgrafnamesine ektir. Diğer bazı maddeler gibi lastik ihracı da kralın emri ile yasak ve bizim ise kamyonlar için lastiğe son derece ihtiyacımız olduğundan Harbiye Nezareti tarafından sipariş edilen lastiklerin her halde ihracına bir çare aranmış ve bunların İtalya-İsviçre sınırında gümrüğü ödenerek İsviçre'ye ithal olunuyormuş gibi gösterip bir müddet sonra oradan Almanya veya Avusturya yolu ile bize ulaşması en uygun yol olacağı düşünülerek bu hususta İsviçre'nin Roma sefiri nezdinde gizli teşebbüslerde bulunulmuş ise de sefirin hükümet reisinden alıp gösterdiği gizli cevapta "İsviçre Hükümeti, Osmanlı Devleti'ne karşı her türlü kolaylığı sağlamaya hazır ise de her tarafta casuslar bulunduran İngiltere Hükümeti böyle bir şeyi haber alacak olursa deniz yoluyla ve İtalya'dan transit geçerek gelmekte olan zahire vesairenin nakline savaş gemileri vasıtasıyla yeniden zorluk çıkaracağı tahmin edildiğinden ve zaten İsviçre'ye ithal edilen bazı maddelerin ve özellikle lastiklerin daha sonra Almanya'ya ve Avusturya'ya geçtiği haber alınması üzerine en son İsviçre Hükümeti'ne bu şekilde tehditlerde de bulunmuş olmasından dolayı ne yazık ki bizim lastikler için bir şey yapılamayacağı" ifade edildiği gibi lastikleri üreten Pirelli fabrikası da tarafsız bir memlekete ihraç için İtalya Hükümeti'nden zorlukla elde edebildiği müsaadenamenin tarihi sona ermekte olduğundan*

528 BOA, HR. SFR-4, 686-6-2 , 14 Şubat 1915.

15 Şubat tarihinden önce lastiklerimiz ihraç olunmazsa bundan dolayı sorumluluk kabul edemeyeceğini bildirmiştir. İzah edilen büyük zorluktan dolayı başka bir çare kalmadığından Pirelli fabrikası lastiklerin Sofya'daki vekillerine gönderilmesini ve oradan bize geçirilmesini ve Dedeağaç'a ulaştırıldığında, çünkü kara yoluyla ve Avusturya'dan transit olarak Bulgaristan'a ulaştırılması için de İtalya hükümeti müsaade etmiyor, yük senetleri ve diğer evrakların söz konusu vekil adına düzenlenmesi ve bu şekilde İngiliz ve Fransız donanmalarının incelemelerinden meselenin gizlenmesi için yegane çare olduğu ve fabrikanın itibarını da ilgilendiren bu meselenin gerek şimdi gerek sonra gayet mahrem tutulması gerektiğini beyan ve rica etmiştir. Dolayısıyla lastiklerin bu şekilde gönderilmesine mecburiyet hâsıl olmuştur. Lastiklerin eskiden olduğu gibi Bulgaristan'da satılmak üzere Sofya'daki fabrika vekiline gönderildiğini göstermek için doğal olarak Bulgaristan'da gümrük verilmesi gerekeceğinden bu malın gümrük bedeli olan toplam yirmi iki bin yüz otuz frank ile Sofya'ya kadar nakliye ve sigorta masrafları tamamen ve peşin olarak fabrikaya ödenmiştir. Gümrük vergisi, fabrika adına Sofya'daki vekil tarafından ödenecektir. Ancak eğer vekil gümrük bedelini verecek meblağı derhal tedarik edemez de meselenin aciliyetinden dolayı bizim tarafımızdan ödenmesi gerekirse haliyle burada fabrika bize gümrük bedelini iade edecektir. Fabrika tarafından vekiline hitaben; gümrüğü ödeyerek yük senedini de mektubun hamili adına ciro ederek malı teslim etmesine, her türlü kolaylığı göstermesine ve bu işi için fabrikanın kendisine verdiği nakit mükâfata dair yazılan mektup ile malların yük senedi ekte tarafınıza irsal kılınmıştır. Harbiye Nezareti'ne de durum bildirilmiş olduğundan izah edildiği şekilde gerekenin yapılması için yardım edilmesini rica ederim" [529].

Yukarıdaki şifreli telgrafından üç gün sonra Mehmed Nabi Efendi, yeni bir telgraf daha gönderdi. Sefir, son telgrafında şu bilgileri veriyordu: *"Lastikler: Üç yüz on dokuzu koli ve on beş sandık olmak üzere toplamda 334 parça olarak gönderilmiştir. Bir numaradan 319 numaraya kadar olan kolilerde tekerleklerin dış lastikleri ve 320 numaradan 334 numaraya kadar olan 15 sandıkta iç hava lastikleri vardır. Hepsi (A.R.) markası olup ambalaj ile beraber toplam ağırlığı on bir bin sekiz yüz otuz iki kilogram ve saf lastiklerin ağırlığı on bir bin altmış beş kilo altı yüz gramdır. Yük senedi Sofya'da Leon Arie adınadır. Bu eşya Milano'da Pirelli fabrikası isminde, Venedik'te Francesco Passini nakliye şirketi tarafından vapura yüklenmiştir".*

529 BOA, HR. SFR-4, 686-6-3, 14 Şubat 1915.



Çanakkale Cephesi'nde otomobiller (İBB Atatürk Kitaplığı Albümü, Krt, nr. 15374)

Mehmed Nabi Efendi, Pirelli Fabrikası ile anlaştı ve ihtiyaç duyulan lastiklerin Sofya üzerinden İstanbul'a ulaştırılmasını sağladı. Bunun için Sofya'daki Osmanlı Sefiri Fethi Beyefendi ile de birlikte hareket etti. Bu minvalde Fethi Beyefendi'ye gönderdiği bir telgrafta, Sofya sefirinin daha önce kendisine sorduğu soruyu[530] şu yönde cevapladı: *"Gönderilen üç yüz on dokuz küçük koli ve on beş sandık içindeki lastiklerin ebatı, cinsi ve miktarını göstermek üzere fabrikadan alınan cetvelin bir sureti de ekte gönderilmiştir"* [531].

Sofya Sefiri Fethi Beyefendi, lastiklerin gümrük vergisi ödenmeden şehre getirilmesini sağladı ve bu hususta Mehmed Nabi Bey'e bilgi verdi[532]. Ayrıca başka bir telgrafta da şunları kaydetti: *"Gümrük vergisi verilmeyerek eşyanın geçişi sağlanmış ve Sofya'daki vekilin fabrikaya bu konuda bilgi vermesine karar verilmiş olduğundan iade edilecek meblağdan komisyoncu ve nakliye ücreti ve ihracat vergisi olarak dört bin frangın telgrafla Sefarete gönderilmesi talep edilmektedir"* [533]. Nabi Bey de cevabî telgrafta şunları bildirdi: "*Eşyayı gümrük vermeyerek geçirmeyi başarırsak peşinen ödenen meblağı iade etmeyi fabrika taahhüt etmişti. Paranın geri alınması için Sofya'daki vekilin fabrikaya hemen bilgi vermesi gerektiğinden bu hususun temin ettirilmesi beklenmektedir*"[534].

530 BOA, HR. SFR-4, 686-6-1.
531 BOA, HR. SFR-4, 686-6-7, 20 Şubat 1915.
532 BOA, HR. SFR-4, 686-6-5, 25 Şubat 1915; HR. SFR-4, 686-6-12, 25 Şubat 1915.
533 BOA, HR. SFR-4, 686-6-9.
534 BOA, HR. SFR-4, 686-6-11, 26 Şubat 1915.

Roma ve Sofya sefirleri arasında yazışmalar devam ederken Osmanlı ordusunun lastiğe olan ihtiyacı iyice arttı. Lastikler Pirelli Fabrikası'ndan alınarak Sofya'ya kadar getirilmesine rağmen hâlâ Türk ordusuna ulaştırılamamıştı. Bu yüzden Harbiye Nâzırı adına Fethi Beyefendi'ye şu şifreli telgraf gönderildi: "*Mart'ın on birine kadar lastiklerin Edirne'ye ulaşmadığı Adil Bey'in yazısından anlaşıldı. Bunlara olan ihtiyaç pek şiddetli olduğundan bir an önce sevk ettirilmeleri rica edilir*"[535]. Sofya sefiri Harbiye Nezareti'nin telgrafına şöyle cevap verdi: "*Edirne'de teslim edilmek üzere otuz beş beygir kuvvetinde biri dört ve biri altı kişilik iki otomobil ile yirmi beş beygir kuvvetinde altışar kişilik dokuz otomobil teklif edilmektedir. Bunlar Fiat markalı ve Torpedo semtindedir. Ekteki katalogda resimleri olan bu otomobillerden otuz beş beygir kuvvetindekilere yirmi bir bin ve yirmi beş beygir kuvvetindekilere de on altı bin beş yüz Leva talep edilmektedir. Her birinin tekerlek iç ve dış lastikleriyle beraber birer lastiksiz yedek tekerleği vardır. Otomobile ihtiyaç olduğu takdirde durumun telgraf ile bildirilmesi arz edilir*"[536]. Fethi Beyefendi, lastikler konusunda Harbiye Nâzırı Enver Paşa'ya başka bir telgraf daha göndererek, lastiklerin Dedeağaç'a çıkarıldıklarını ve Edirne'ye gönderilmek üzere hazırlıklar yapıldığını haber verdi[537].

Lastikler Prelli Fabrikası'ndan Sofya'ya gönderilmek üzere alınmasına rağmen, bunun için de meşru olmayan yollara başvuruldu. Zira Bulgaristan Hükümeti de normal şartlarda lastik naklini yasaklamıştı. Ancak Sofya sefiri Bulgar Hükümeti'nden özel bir izin almayı başardı ve bu sayede lastikler Sofya'ya gelmek üzere satın alındı. Buraya kadar problem çözülmüştü fakat bundan sonrası için de ciddi bir sıkıntı mevcuttu. Çünkü lastikler Sofya'ya götürülmek üzere sevk edilmesine rağmen bunlara Osmanlı Hükümeti nasıl sahip olacaktı. Bunun için de Sofya sefiri diplomatik yollarla çare bulmayı başardı. Bulunan çare şöyleydi: Lastikler Sofya'ya götürülmek üzere Dedeağaç'tan trene yüklenecek, bu tren Osmanlı sınırına geldiğinde Türk memurlar tarafından durdurulacak ve lastiklerin bulunduğu vagonlara devlet adına el konulacaktı[538]. Böyle yapılarak bir taraftan Prelli Fabrikası zora sokulmamış, diğer taraftan da Bulgaristan'a gümrük vergisi verilmemiş olacaktı[539].

535 BOA, HR. SFR-4, 686-6-21, 25 Şubat 1915.
536 BOA, HR. SFR-4, 686-6-60, 4 Mart 1915.
537 BOA, HR. SFR-4, 686-6-13, 8 Mart 1915.
538 Bu planın ayrıntıları için bk. BOA, HR. SFR-4, 686-6-57, 58, 23 Nisan 1915.
539 BOA, HR. SFR-4, 686-6-59, 23 Nisan 1915.

Harbiye Nezareti, Sofya sefirinin diplomatik hamlelerinin devam ettiği günlerde Roma sefiri ile de irtibatta kalmaya devam etti. Sefire gönderilen şifreli bir yazıda, istediği belgelerin kendisine ulaştırılmak üzere sevk edildiği bildirildi ve lastiğe acil ihtiyaç duyulduğundan işlerin hızlandırılması istendi[540]. Harbiye Nâzırı vekili başka bir yazısında "*Lastikler henüz gelmedi*" diyerek; "*hızlı şekilde sevk edilmeleri ve vagon numaralarıyla bugün nerede olduklarının haber verilmesini*" talep etti[541]. Aynı yazı birkaç gün sonra da gönderildi[542]. Bu da durumun aciliyetini göstermekteydi.

Harbiye Nezareti'nin lastiklerin bir an evvel İstanbul'a ulaştırılması yönünde ardı ardına emirler vermesi üzerine Sofya sefiri de işleri hızlandırmak zorunda kaldı. Gelişmelerin son durumuna dair Nezaret'e ardı ardına raporlar göndermeye başladı. Bu minvalde Enver Paşa'ya gönderdiği bir telgrafta, "*Lastikler Edirne valisi adına Dedeağaç'tan sevk edilmiş olup hafta sonuna kadar ulaşmaları muhtemel olduğu komisyoncu tarafından beyan edilmiştir*" dedi[543]. Sefirden gelen yazı üzerine Harbiye Nezareti de Edirne Valiliği'ne "*Dedeağaç'a çıkarılan otomobil lastiklerinin adınıza Edirne'ye sevk edildiği Sofya Sefareti'nden bildirildi. Çok acil ihtiyaç olduğundan yardımcı olmanız rica edilir*" yönünde bir telgraf gönderdi[544].

Sofya Sefiri Tevfik Bey, 30 Mart 1915 tarihli başka bir telgrafında ise şunları bildirdi: "*27 Mart'ta Dedeağaç'tan hareket edip bu gün Mustafapaşa'ya ulaşacağı haber verilmiş olan 20.296 numaralı vagonda hükümete ait 243 koli otomobil lastiği olduğundan bu vagonun sınırı geçmesinden hemen sonra durdurulması, bir sonraki emre kadar tahliye edilmeksizin Edirne'de muhafaza edilmesi ve durumun Sefaret'e süratle bildirilmesi talep edilir*"[545]. Sefirin lastiklerin Dedeağaç'tan Edirne'ye gitmek üzere yola çıkarıldığını bildirmesine rağmen 31 Mart 1915 tarihinde Harbiye Nezareti'nden gönderilen bir telgrafta, lastiklere şiddetle ihtiyaç duyulduğu ve hemen sevk edilmesi emredildi[546].

---

540 BOA, HR. SFR-4, 686-6-14, 8 Mart 1915. Harbiye Nezareti'nin suallerine Roma sefirinin cevabı için bk. HR. SFR-4, 686-6-17, 13 Mart 1915.

541 BOA, HR. SFR-4, 686-6-18, 12 Mart 1915.

542 BOA, HR. SFR-4, 686-6-16, 17 Mart 1915.

543 BOA, HR. SFR-4, 686-6-28, 19 Mart 1915.

544 BOA, DH. ŞFR, 51-64-1-1, 19 Mart 1915.

545 BOA, HR. SFR-4, 686-6-19.

546 BOA, HR. SFR-4, 686-6-20, 31 Mart 1915.

Sofya sefirinin lastiklerin yola çıktığını rapor etmesine rağmen, Edirne'den başka yönde bilgiler verilmeye başladı. Nitekim 31 Mart 1915 tarihli bir telgrafta 20.296 numaralı vagonun sekiz Mart'ta un yüküyle Dedeağaç'ı geçerek geri dönmediği anlaşılmıştır[547] şeklinde not düşüldü. Sofya Sefiri Tevfik Bey, 2 Nisan 1915 tarihli telgrafında lastiklerin bulunduğu vagonu taşıyan trenin 27 Mart'ta Dedeağaç'tan ayrıldığını rapor etti[548]. Aynı yönde Enver Paşa'ya da bilgi verildi[549]. Bu arada Roma sefiri ile Sofya sefiri arasında da telgraflaşma devam ediyordu[550].

Yazışmalar devam ederken lastiklerin bulunduğu vagonu taşıyan tren de Dedeağaç'tan hareket etti. Trenin hareket ettiğinin Harbiye Nezareti'ne bildirilmesinden sonra sınırdaki Osmanlı memurlarına vagonun gelişine dair bilgi vermelerine dair emirler gönderildi[551]. 10 Nisan 1915 tarihli ve Enver Paşa'ya gönderilen bir yazı ile İtalya'dan alınan lastiklerin Osmanlı sınırından içeri girdiği şöyle rapor edildi; *"İtalya'dan satın alınıp Dedeağaç'tan Bulgaristan'a sevk edilmiş otomobil lastiklerini taşıyan 20296 numaralı vagon Osmanlı memurları tarafından lastik yüklü diğer iki vagon ile beraber durdurulmuştur. Bu vagonlarda Bulgar Harbiye Nezareti'ne ait bazı eşyalar olduğundan bunların bizimkilerden ayrılması için burada bulunan vagon kontrol memuru Yüzbaşı İlhami Bey'in hemen vagonların bulunduğu yere gönderildiği ve bize ait eşyayı ayırarak derhal İstanbul'a göndereceği arz olunur. Her ne kadar bu iki vagonunun içinde bulananların da bize münasip bir fiyat ile verilmesi teklif edilmiş ise de adı geçen kişi taahhütleri gereği bu eşyaları Bulgar Harbiye Nezareti'ne vermek zorunda olduğunu ve fakat ileride getireceği mallardan memnuniyetle bize de satmayı vadetmiştir"*[552].

Lastikler 12 Nisan 1915'te Edirne'ye ulaştı ve buna dair Edirne Valisi tarafından bir telgraf gönderildi[553]. Ancak İtalya'dan alınan lastiklerin tamamı aynı anda sevk edilmemişti. İlk partinin Edirne'ye ulaştığına dair Sofya sefirine rapor verildikten sonra sefir de ikinci partinin de sevk edildiğini 13 Nisan

547 BOA, HR. SFR-4, 686-6-23. Ayrıca bk. DH. ŞFR, 466-29-1-1, 24 Mart 1915.
548 BOA, HR. SFR-4, 686-6-22, 2 Nisan 1915.
549 BOA, HR. SFR-4, 686-6-24, 2 Nisan 1915.
550 BOA, HR. SFR-4, 686-6-26, 8 Nisan 1915.
551 BOA, HR. SFR-4, 686-6-25, 9 Nisan 1915.
552 BOA, HR. SFR-4, 686-6-29, 10 Nisan 1915.
553 BOA, HR. SFR-4, 686-6-33, 12 Nisan 1915; HR. SFR-4, 686-6-61, 12 Nisan 1915.

1915'te tarihli telgrafla bildirdi[554]. İkinci parti lastikler ise 14 Nisan 1915'te İstanbul'a giden bir trenin iki vagonuna yüklenerek sevk edildi[555]. Son partinin de gönderilmesi üzerine Sofya sefiri bu işte kendisine yardımcı olan Bulgar Hükümeti'ne ve Prelli Lastik Fabrikası'nın Sofya temsilcisine gerekli ödemelerin yapılması için İstanbul'u sıkıştırmaya başladı[556].

Osmanlı Hükümeti, bir taraftan gerekli ödemelerin yapılması için çabalarken bir taraftan da Dedeağaç'tan yapılacak diğer sevkiyatlardaki müşkilleri halletmeye çalışıyordu. Zira son sevkiyatta sıkıntı çıkmıştı. Dedeağaç Şehbenderi, 30 Mayıs 1915 tarihli telgrafında gelişmelere dair şöyle bilgi veriyordu: "*Harbeyi Nezareti'ne ait olup görevli memurun Selanik Gümrüğü'nden kurtarıp buraya getirilen makine edevatıyla on sandık içerisinde bulunan otomobil lastik ve teferruatının geçişine Dedeağaç Gümrüğü'nden engel olunuyor ve Sofya'dan özel emir gelmedikçe bunların sevki mümkün olmadığı beyan ediliyor. Gereken müsaadenin alınarak bu tarafa gönderilmesi yüce kararınıza bağlıdır*"[557]. Lastikler bu defa Selanik'ten komisyoncu Dobro Volski vasıtasıyla Dedeağaç'ta komisyoncu Altraşini İkonof adına gönderilmişti[558].

İkinci parti lastiklere, Dedeağaç'ta el konulması ve İstanbul'a gönderilmesine izin verilmemesi sonraki aylarda da problemlere neden oldu. Dedeağaç yalnızca lastiklere değil, Beykoz Debbağhanesine ait bazı aletlere de geçiş izni vermedi[559]. Krizin aşılması için Osmanlı'nın Dedeağaç Şehbenderi Şükrü Bey çabalıyordu[560]. Bu minvalde 2 Haziran 1915 tarihli raporuna göre, Beykoz Debbağhanesi'ne ait eşyanın gönderilmesine muvaffak oldu, fakat lastikler konusundaki engeller hâlâ aşılamamıştı[561].

Şükrü Bey, lastikler konusundaki engeli de Haziran'ın ilerleyen günlerinde aştı ve lastiklerin sevk edilmesini sağladı. Lastikler 14 Haziran 1915'te

554 BOA, HR. SFR-4, 686-6-34, 13 Nisan 1915. Sefir aynı minvalde Harbiye Nezareti'ne de bilgi verdi (HR. SFR-4, 686-6-32, 13 Nisan 1915).

555 BOA, HR. SFR-4, 686-6-55, 15 Nisan 1915; HR. SFR-4, 686-6-56, 15 Nisan 1915.

556 BOA, HR. SFR-4, 686-6-65, 9 Mayıs 1915; HR. SFR-4, 686-6-64, 22 Mayıs 1915.

557 BOA, HR. SFR-4, 686-6-69, 30 Mayıs 1915. Ayrıca bk. HR. SFR-4, 686-6-68, 31 Mayıs 1915.

558 BOA, HR. SFR-4, 686-6-76, 8 Haziran 1915; HR. SFR-4, 686-6-77, 8 Haziran 1915.

559 BOA, HR. SFR-4, 686-6-78, 1 Haziran 1915.

560 BOA, HR. SFR-4, 686-6-79, 1 Haziran 1915.

561 BOA, HR. SFR-4, 686-6-80.

Dedeağaç Gümrüğü'nden gönderildi[562]. Böylece başta Harbiye Nezareti, Sofya sefiri ve Dedeağaç şehbenderi olmak üzere Osmanlı makamları rahat bir nefes aldılar. Sevkiyatın hemen ardından Harbiye Nezareti'nden lastik ihtiyacı olanların bildirmesi yönünde bir emir yayınlandı[563].

Sofya sefiri, Prelli Fabrikası'ndan lastikleri başarılı bir şekilde, Bulgaristan Hükümeti ile bir şekilde anlaşma sağlayarak sevk etti. Aslında bu, sefirin ilk başarısı değildi. Daha önce de yasak olmasına rağmen bazı özel istekler için benzeri yollara tevessül etmişti. Mesela İkinci Kolordu'dan Kaymakan Hüseyin Salahaddin, sefire gönderdiği 6 Mart 1915 tarihli şifreli bir telgrafta şunları yazıyordu: "*Kolordu kumandanı paşa hazretlerinin şahsî otomobilinin dış ve iç lastikleri harap olmuştur. İstanbul'da mevcudu kalmadığından tedarik edilmesinin son derece zor olduğu ve Sofya'da Benz fabrikası mağazasında mevcut olduğu anlaşılmıştır. Otomobile ait eşya ve aletlerin Bulgaristan haricine çıkarılmalarının yasaklandığı duyulmuş ise de hakikati meçhul olduğundan numaraları ekte yazılı lastiklerden dörder adet çivili dış ve dörder adet iç lastiklerin mümkünse gönderilmesi için yardımlarınızı arzu etmekteyiz. Saygılarımla*"[564]. Sefir bu özel talebi de mahirane halletmeye muvaffak oldu[565]. Bunun yanında Bulgaristan'dan, özel durumlar için resmî yollarla da lastik temin ediliyordu. Bu manada Hilâl-i Ahmer adına hasta nakline mahsus otomobillerde kullanılmak üzere Bulgaristan'dan dört adet lastik aldı[566]. Devam eden günlerde de benzeri lastik nakliyatına muvaffak oldu[567].

Roma ve Sofya sefirlerinin mahirane girişimleri sayesinde İstanbul'a Pirelli marka otomobil lastikleri ulaştırılsa da 1915 yazına gelindiğinde hâlâ Osmanlı başkentinde bu konuda ciddi sıkıntılar mevcuttu. Özellikle Dahiliye ve Harbiye Nezaretlerine ait otomobillere lastik temininde büyük sıkıntı yaşanıyor-

562 BOA, HR. SFR-4, 686-6-84, 8 Haziran 1915; HR. SFR-4, 686-6-85, 14/15 Haziran 1915.

563 BOA, HR. SFR-4, 686-6-87, 23 Haziran 1915; HR. SFR-4, 686-6-90, 23 Haziran 1915.

564 BOA, HR. SFR-4, 887-70-2, 6 Mart 1915.

565 Bu hususa dair yazışmalar için bk. HR. SFR-4, 887-70-5, 28 Mart 1915; HR. SFR-4, 887-70-7, 20 Nisan 1915; HR. SFR-4, 887-70-4, 22 Nisan 1915; HR. SFR-4, 887-70-10, 24 Nisan 1915.

566 BOA, HR. SFR-4, 274-21-1, 28 Mayıs 1915. Chicago'daki The Economy Hog and Cattle Powder Company de ambulans için Hilâl-i Ahmer'e teklif sundu (Türk Kızılayı Arşivi, nr. 171/19)

567 Bu minvalde bk. BOA, HR. SFR-4, 686-6-92, 1 Temmuz 1915; HR. SFR-4, 686-6-94, 8 Temmuz 1915; HR. SFR-4, 686-6-91, 12 Temmuz 1915; HR. SFR-4, 686-6-93, 15 Temmuz 1915; HR. SFR-4, 686-6-99, 20 Temmuz 1915; HR. SFR-4, 686-6-95, 20 Temmuz 1915; HR. SFR-4, 686-6-102, 23 Temmuz 1915.

du[568]. Bu arada lastik ihtiyacını karşılamak adına başka tüccarlarla da temasa geçildi. Bu minvalde Sirakyan Efendi'ye, bedeli peşin ödenmek üzere farklı boyutlarda toplam 58 adet tekerlek sipariş edildi. Bunlar İstanbul'a ulaştırılmasına rağmen yanlışlıkla Ahırkapı'daki otomobil ambarına nakledildi[569].

OKUMA PARÇASI

Otomobil Kıtaları

Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Savaşı'na katılmasıyla birlikte Harbiye Nezareti yalnızca otomobil ve bu vasıtanın muhtelif parçalarının temini konusunda değil, bunları sürecek şoförleri bulma hususunda da zorluklar yaşadı. Bunun en önemli sebebi de otomobili sürecek yeterli elemanın mevcut olmamasıydı. Bu eksikliği gidermek adına muhtelif yollara müracaat edildi. Bunlardan biri de gönüllülerden otomobil kıtaaları oluşturmaktı.

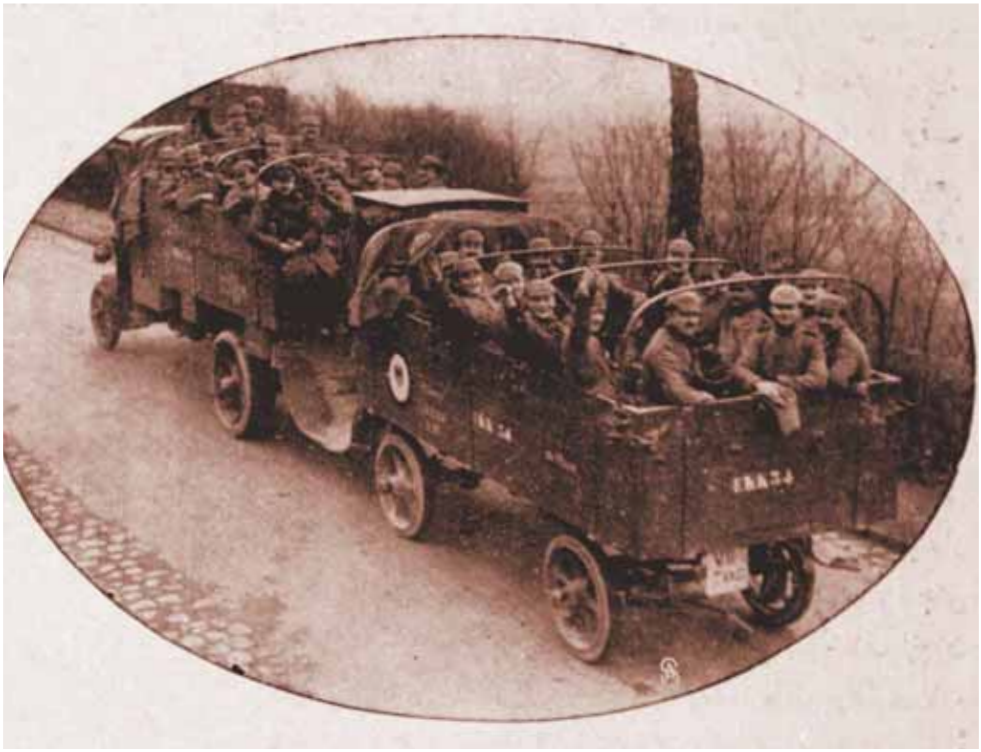
Osmanlı hükümeti; tren, telgraf, uçak kıtalarında olduğu gibi otomobil kıtaları için de gönüllülük esasıyla eleman temin etmeye çalıştı. Gönüllülerin nasıl toplanacağına dâir bir de kanun layihası hazırlandı. Bu kıtaaların oluşturulması için daha savaşa girilmeden önce bazı ön hazırlıklar yapılmıştı ve bu hususta Harbiye Nâzırı Enver Paşa özel bir gayret göstermişti[570]. Buna mukabil 1918'e kadar bu kıtanın oluşturulması mümkün olmadı[571].

568 BOA, DH. EUM. LVZ, 28-134-A-1, 23 Nisan 1331/6 Mayıs 1915; DH. EUM. LVZ, 28-134-A-3, 26 Nisan 1331/9 Mayıs 1915; DH. EUM. LVZ, 29-25-3, 1, 18 Mayıs 1331/31 Mayıs 1915. Dahiliye Nezareti'nden Harbiye Nezareti'ne gönderilen ve otomobillere göre lastik ihtiyaçlarını ihtiva eden bir liste için bk. DH. EUM. LVZ, 28-134-A-6.

569 BOA, DH. EUM. LVZ, 29-45-1, 6 Haziran 1331/19 Haziran 1915; DH. EUM. LVZ, 30-11-1, 9 Ağustos 1331/22 Ağustos 1915. Ahırkapı'daki depo hakkında bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 107.

570 BOA, BEO, 4361-327046-2-1, 10 Mayıs 1331/23 Mayıs 1915; BEO, 4361-327046-1-1, 11 Haziran 1331/24 Haziran 1915; BEO, 4361-327046-3-1, 9 Haziran 1331/22 Haziran 1915.

571 Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 106-107.



Almanların I. Dünya Savaşı sırasında asker nakli (Servet-i Fünûn, nr. 1253, 10 Haziran 1915, s. 76)

OKUMA PARÇASI

Cemal Paşa'ya Almanya'dan Üç Otomobil Getirildi

Birinci Dünya Savaşı'nın başlarında Cemal Paşa'ya Bahriye Nâzırlığı ile birlikte Dördüncü Ordu Kumandanlığı da verilmişti. İngilizlere darbe vurmak üzere tarihe Birinci Kanal Harekâtı olarak geçen planı hayata geçirmek üzere Şam'a gönderilen Paşa'ya bu sırada kullanması için Almanya'dan üç otomobil sipariş edildi. Bu iş için Berlin Sefiri Cemil görevlendirilmişti. Berlin sefiri, otomobilleri almadan önce bunların güvenli bir şekilde nasıl gönderilebileceği hususunda bir araştırma yaptı. Bunun için ya bir tüccar adına gönderilmeli ya da Sofya üzerinden nakledilmeliydi. Nasıl hareket etmesi gerektiğini sordu[572]. Berlin sefirinin sorusuna Sofya Sefiri Fethi Bey, "*Otomobiller Sofya'ya bir Bulgar taciri adresine geldiği takdirde buradan ihracı için müsaade aldım. Fakat Romanya'dan geçebilmeleri için Bulga-*

572 BOA, HR. SFR-4, 688-8-2, 1 Haziran 1915.

ristan'ın Bükreş Sefareti tarafından müsaade alınması gerektiğinden bu konunun da halledilmesi ile uğraşılmaktadır" dedikten sonra otomobillerin bu hususlar halledilene kadar gönderilmemesini istedi[573]. Yine bu minvalde 29 Haziran 1915 tarihli başka bir telgrafla otomobillerin bir tüccar adına Edirne'ye gönderilmesinin uygun olacağını haber verdi[574]. Bu arada Mâliye Nezareti de Sofya sefirinden otomobillerin hangi tüccarlar adına ve hangi gümrüğe getirilmek üzere talep edileceklerini sordu[575]. İşlerin akıbetini Berlin Sefiri Cemil Bey de merak ediyor ve bu hususta kendisinin bilgilerindirilmesini istiyordu[576].

Sofya'dan Berlin Sefareti'ne "*Otomobiller hakkında Romanya'dan müsaade alınması vakte muhtaç ve Tuna birkaç güne kadar açılacağından otomobillerin buradan naklinin uygun olacağı*" yönünde bilgi ulaştı[577]. Bu arada otomobillerin Sofya tüccarlarından Tüfenkçi N. adına alınması karara bağlandı[578]. Söz konusu tüccar adına müracaat için biraz vakit kaybedildiyse de 1915 sonuna doğru Cemal Paşa'nın otomobilleri getirtildi[579].

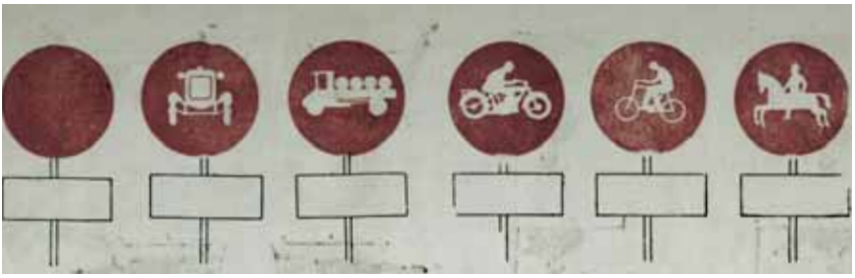
OKUMA PARÇASI

Yol Levhaları Uygulaması Başladı

Birinci Dünya Savaşı'nın devam ettiği 1915 yılında İstanbul'da otomobil tarihi adına önemli bir adım atıldı. Zira ilk defa yollara yön tabelaları konulması için Dahiliye Nezareti harekete geçti.

Konu ile ilgili olarak Nezaretten Emniyet Genel Müdürlüğü'ne gönderilen 16 Ağustos 1915 tarihli ilk yazıda tabela uygulamasına neden ihtiyaç duyulduğu şu şekilde açıklanıyordu: "*Nakliye işlerinin kolaylaştırması için Osmanlı topraklarındaki bütün yolların birleştiği noktalara hangi yolun nereye gittiğini gösteren birer levha asılması gerekli görülmüş ve bu levhaların uzaktan okunabilecek*

573 BOA, HR. SFR-4, 688-8-1, 8 Haziran 1915.
574 BOA, HR. SFR-4, 688-8-3, 29 Haziran 1915.
575 BOA, HR. SFR-4, 688-8-5.
576 BOA, HR. SFR-4, 688-8-7, 29 Haziran 1915.
577 BOA, HR. SFR-4, 688-8-10, 30 Ağustos 1915.
578 BOA, HR. SFR-4, 688-8-9, 18 Eylül 1915; HR. SFR-4, 688-8-8, 21 Eylül 1915.
579 BOA, HR. SFR-4, 688-8-11, 18-19 Eylül 1915.



1928'e gelindiğinde yol levhaları (Şehremaneti Mecmuası, nr.49, Eylül 1928)

bir şekilde, kırmızı zemin üzerine beyaz harfler ile yazılması uygun görülmüştür. Bu nedenle vilayet içerisindeki yolların kesişme noktalarına hızlı bir şekilde birer levha asılması gerektiği umumen tebliğ edilmiştir efendim"[580].

Kış Şartlarında Kamyona İhtiyaç Arttı

Osmanlı belgelerinde başlarda "yük otomobili" olarak adlandırılan ve Fransızca "camion" kelimesinden gelen kamyon[581], ilk defa 1909'da gündeme geldi. Bu minvalde Halep ile Basra arasında bir yol tesis edilerek burada postaların kamyon ile taşınması yönünde bir teklif yapıldı[582]. Bu arada Rusya tarafından Cülfa ile Tebriz arasında bir şose inşa edildi ve burada kamyonlar işletildi. Kamyonlar hem eşya hem de yolcu taşınmasında kullanılıyordu. Bu uygulamadan hareketle 1911'de Trabzon ile Erzurum arasında da kamyonet işletilmesi gündeme geldi[583].

Yukarıdaki uygulamalarla Osmanlı gündemine giren kamyona daha fazla ihtiyaç duyulmaya başladı. Zira kötü yol ve iklim şartlarına rağmen işe yarayan kamyonlar oldukça kullanışlıydı. Fakat otomobiller gibi kamyonlar da ihtiyacı karşılamaktan çok uzaktı.

580 BOA, DH. UMVM, 132-45-1-1, 3 Ağustos 1331/16 Ağustos 1915; DH. EUM. VRK, 15-52-1, 3 Ağustos 1331/16 Ağustos 1915; DH. EUM. VRK, 15-52-3, 5, 7, 3 Ağustos 1331/16 Ağustos 1915.

581 Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. XIV.

582 BOA, BEO, 3530-264676-1-1, 24 Mart 1325/6 Nisan 1909; Mustafa Yeni, s. 15.

583 BOA, BEO, 3845-288309-1-1, 1 Kanun-ı sani 1326/14 Ocak 1911.

Kamyonlar kış şartlarında özellikle aranan ulaşım ve nakliye vasıtalarıydı. Bu minvalde 1915 sonbaharı oldukça sıkıntılı geçti. Çünkü kış yaklaşmasına rağmen Ankara ve Konya'dan İstanbul'a sevk edilmesi gerekli zahirenin önemli bir kısmı gönderilmemişti. Bunun en önemli sebebi, zahirenin şehir merkezlerine naklinde ciddi sıkıntılar yaşanmasıydı. Her ne kadar şehir merkezlerinden trenle sevk edilecek olsa da, buraya kadar getirilemediği için sevkiyat da oldukça gecikti. Kışın sevkiyat neredeyse imkânsız olduğu için İstanbul ve daha da vahimi cephedeki askerin zahiresiz kalması ihtimali vardı. Bunun için Ankara Vali Vekili Atıf Bey, konunun ciddiyetini Dahiliye Nezareti'ne haber verdi[584].

Ankara Vali Vekili'nin uyarısı üzerine Dahiliye Nezareti harekete geçti ve konuyu önce Harbiye Nezareti'ne bildirdi. Ayrıca Harbiye Nezareti'nin bölgeye dört adet kamyon göndermesi istendi. Bunun yanında kendilerinin de İstanbul'da muhtelif amaçlar için kullanılan 10 kamyonu bölgeye sevk edecekleri bildirildi[585]. Harbiye Nezareti, Dahiliye Nezareti'ne şu yönde cevap verdi: "*Ankara Vilayeti'ne şimdiye kadar on üç adet yük otomobili gönderilmiş ve daha gönderilmek üzere olan dört adet mevcut bulunmuştur ki bunlarla beraber on yediye ulaşacaktır. Bu on yedi otomobil, yirmi beş nakliye koluna denktir. Bundan fazla şimdilik yardım imkânı kalmadığından mevcut vasıtaları güzel kullanarak haberleşmeden ziyade erzakların nakletdirilmesine önem verilmesinin Ankara Vilayeti'ne bildirilmesi temenni edilir*"[586]. Dahiliye Nezareti, Harbiye Nezareti'nin cevabını vakit kaybetmeden Ankara Valiliği'ne bildirdi ve valilikten eldeki imkânları en iyi şekilde kullanmaları istendi[587]. Buna mukabil 1915 Aralık'ında Ankara'ya yeni otomobiller gönderilmesi kararı alındı[588].

Savaş sebebiyle daha önce kuruluş aşamasını anlattığımız Osmanlı Anonim Şirketi de zor günler yaşamaya başladı. Öncelikle İstanbul'da daha sonra da Hüdavendigar, Ankara, Sivas ve Adana'da otomobil arabalarıyla taşıma imtiyazı elde eden şirket, Birinci Dünya Savaşı başlayınca beklemediği sıkıntılar ile karşılaştı. Özellikle imtiyaz şartlarındaki bazı maddeler şirketi nakliyatta

584 BOA, DH. İ. UM, 82-2-1-12-2-1, 6 Eylül 1331/19 Eylül 1915.
585 BOA, DH. İ. UM, 82-2-1-12-1-1, 8 Eylül 1331/21 Eylül 1915.
586 BOA, DH. İ. UM, 82-2-12-4-1, 11-12 Eylül 1331/24-25 Eylül 1915.
587 BOA, DH. İ. UM, 82-2-1-12-3-1, 13 Eylül 1331/26 Eylül 1915; DH. ŞFR, 56-181-1-1, 13 Eylül 1331/26 Eylül 1915.
588 BOA, DH. İ. UM, 89-5-1-60-2-2; DH. İ. UM, 89-5-1-60-1-1, 9 Kanunuevvel 1331/22 Aralık 1915.

mesul tuttuğundan hukukî zorunlukları artırıyordu[589]. Alınan bütün tedbirlere rağmen sonraki aylarda da kamyona duyulan ihtiyaç artarak devam etti.

Amerikan Petrol Şirketiyle Yaşanan Sıkıntılar

Birinci Dünya Savaşı'nda devletin ihtiyaç duyduğu bazı maddelere elkonulması yönünde karar alındığını ve bunun otomobille ilişkisini yukarıda ele aldık. Bu minvalde değinilmesi gereken diğer bir husus da Amerikan petrol şirketi Standart Petrol Oil[590] ile ilgili uygulamalardı.

Aslında Standart Oil Şirketi, daha 1914'te harp hali ve diğer gelişmeler sebebiyle kendisine narh konusunda imtiyaz tanınmasını İstanbul'daki Amerika sefiri vasıtasıyla talep etti. Sefir, teklifini kabul ettirmek için Osmanlı yönetimini bir anlamda tehdit etti. Zira şayet şirketin talebine olumlu cevap verilmezse petrol fiyatlarının artacağını ileri sürdü[591]. Osmanlı idaresi ise yabancılara imtiyaz verilmesinin söz konusu olmadığı cevabını verdi ve şirketin talebini reddetti[592]. Standart Oil Şirketi, harp halini fırsata dönüştürmek istediyse de başarılı olamadı. Ancak ilerleyen aylarda Osmanlı hükümeti şirketle ilgili başka sebepler yüzünden sıkıntı yaşamaya başladı.

İstanbul'a götürülmek üzere Standart Oil Şirketi'ne ait gazı Selanik Limanı'na getiren İtalya bandıralı Varodere adlı vapurun yüküne Dedeağaç'ta el konulmuştu. Bunun üzerine İstanbul'da ciddi sıkıntı başgösterdi. İstanbul Şehremîni konuya dair Hâriciye Nezareti'ne acil koduyla yazdığı bir yazıda şu bilgileri veriyordu: "*Standart Oil Şirketi'ne ait gazla yüklü olarak Selanik Limanı'na ulaşan İtalya bandıralı Varodere isimli vapur yükünü İstanbul'a nakletmek için Dedeağaç Limanı'na harekete hazır ise de yerel hükümet tarafından engel olunmakta olduğu söz konusu şirket direktörlüğünden müracaat ile beyan edilmiştir. Şehrin gaz mevcudu her geçen gün kullanım dolayısıyla azalmakta olduğundan bu gazların İstanbul'a getirilmesi gereklidir. Hem İstanbul tarafından Yunan Sefareti ve hem de*

589 BOA, T. NF. VRK, 75-14-1a, 1b, 1c, 1d, 25 Ağustos 1914.

590 Standart Petrol Oil Şirketi, 1917 Şubat'ına kadar Osmanlı topraklarında faaliyette bulundu ve bu tarihte mâliyetlerin yüksekliğini ileri sürülerek kapatıldı.

591 BOA, HR. İD, 1349-34-1, 3, 4, 20 Ağustos 1330/2 Eylül 1914; HR. İD, 1349-34-13, 16 Eylül 1331/29 Eylül 1914.

592 BOA, HR. İD, 1349-34-14, 17 Eylül 1330/29 Eylül 1914.



Benzin deposu (Library Of Congress, https://www.loc.gov/resource/hhh.or0352.photos/?sp=3)

Selanik tarafından mahallî hükümet nezdinde gerekli teşebbüslerde bulunulması ve neticeden bu acize bilgi verilmesi hususunun gereken yerlere emir ve tebliğ edilmesini arz ve istirham ederim"[593].

Şehremîninin yazısından sonra mesele halledilmiş olsa gerek. Zira konuya dair yazışmalar devam etmez. Ancak Standart Oil Şirketi ilerleyen yıllarda da Osmanlı hükümeti ile defaatle karşı karşıya geldi. Bunlardan biri de 1915'te yaşandı.

Osmanlı hükümeti, devam eden savaş sebebiyle ihtiyaç duyulması ve gerek görülmesi halinde yabancı tüccarlara ve şahıslara ait bazı mallara da el koymak üzere bir düzenleme hazırladı. Bunu haber alır almaz ilk itiraz edenlerden biri, İstanbul'daki Amerika Sefiri Morgenthau idi. Elçinin itiraz etmesi·

593 BOA, HR. İD, 1349-35-1, 24-25 Teşrinisani 1330/7-8 Aralık 1914. Şirketin 1914 yılında Hilâl-i Ahmer ile olan ticaretine dair bk. Türk Kızılayı Arşivi, nr. 204/13; nr. 204/14.

nin sebebi, kendi adına Standart Oil Şirketi tarafından İstanbul'a ulaştırılmak üzere yola çıkarılan petrol ve benzine de el konulacağı endişesiydi.

Morgenthau, Bâbıâlî'den İstanbul'daki adresine teslim edilmek üzere Standart Oil Şirketi tarafından sevk edilen 150 sandık petrol ile 50 sandık benzine el konulmamasını ve bunların güvenli bir şekilde kendisine ulaştırılması için gerekli makamların uyarılmasını istedi[594]. Sefirin talebi uygun görüldü ve konuyla ilgili olarak Harbiye Nezareti'ne bilgi verildi[595]. Harbiye Nezareti de ilgili makamları uyararak sefir adına Standar Oil Şirketi'nin sevkettiği petrol ve benzine elkonulmamasını bildirdi[596]. Bu yazışmalardan sonra Amerika sefiri adına gönderilen petrol ve benzin, bir sıkıntı ile karşılaşmadan 1915 Aralık ayı sonlarında İstanbul'a ulaştı[597].

İstanbul'dan Halep'e Bir Sulama Aracı ve Otomobille İlgili Yeni Gelişmeler

Birinci Dünya Savaşı'nda birçok farklı vasıta ve araç askerî amaçlar için kullanıldı. Bunlardan biri de sulama araçlarıydı. İstanbul Şehremaneti'ne ait olan ve sokakların sulanması için kullanılan "sulama otomobillerinden" biri orduda kullanılmak üzere 1915'te Dördüncü Ordu Kumandanlığı tarafından alınmıştı. Ancak 1916'da Şehremaneti'ne gelen bir yazı, otomobilin başka ellere geçtiğini ve farklı amaçlar için kullanıldığının öğrenilmesine vesile oldu.

Dördüncü Ordu Kumandanlığı adına alınan sulama otomobili, daha sonra emaneten ve geçici olarak Halep Belediyesi'ne bırakılmıştı. Belediye bu aracı sokakları sulamak için kullanmış, fakat 1915 sonlarında otomobilin lastikleri eskidiğinden kullanılamaz hale gelmişti. Bunun üzerine Halep Belediyesi, lastikleri nasıl temin edeceğine dair bilgi almak üzere İstanbul Şehremaneti'ne yazılı olarak müracaat etti. Bu müracaatla birlikte İstanbul Şehremaneti, kendisinden askerî amaçla alınan aracın farklı şekilde kullanıldığı tespit etmiş oldu.

594 BOA, DH. İ. UM, 89-6-1-8-6-1, 14 Teşrinisani 1331/27 Kasım 1915.
595 BOA, DH. İ. UM, 89-6-1-8-5-1, 16 Teşrinisani 1331/29 Kasım 1915.
596 BOA, DH. İ. UM, 89-6-1-8-3-1, 23 Teşrinisani 1331/6 Aralık 1915; DH. İ. UM, 89-6-1-8-1-1, 28 Teşrinisani 1331/11 Aralık 1915.
597 BOA, DH. İ. UM, 89-6-1-8-2-1, 14 Kanunuevvel 1331/27 Aralık 1915.

Sulama aracının Halep'te olduğunu öğrenen Şehremaneti yetkilileri vakit kaybetmeden Dahiliye Nezareti'ne bir yazı yazarak otomobilin ya kendilerine iade edilmesini ya da 1.200 liralık ücretinin ödenmesini talep ettiler[598]. Nezaret, bu talebi Halep'e iletti[599]. Halep Valiliği, Nezaret'e verdiği cevapta sulama aracının kendilerine iki ay önce geçtiği, zaten daha o zaman lastiklerinin kullanılamayacak vaziyette olduğu ve otomobilin şoförünün de İstanbul'a gönderildiği cevabını verdi[600].

Halep Valiliği'nin yukarıdaki cevabına mukabil İstanbul Şehremaneti sulama otomobilinin iade edilmesi hususundaki ısrarından vazgeçmedi. Bu manada Halep'teki sulama aracına kendilerinin de şiddetle ihtiyaçları olduğunu ileri sürdüler[601]. İstanbul'un kararlı tutumu üzerine Dahiliye Nezareti, Halep Valiliği'nden Bion Button markalı sulama otomobilinin ya iade edilmesini ya da ücretinin ödenmesini istedi[602].

1916'ya gelindiğinde imparatorluğun her tarafından otomobile veya otomobille ilgili parçalara/maddelere acilen ihtiyaç duyulduğuna dair yazılar gelmeye başladı. Ancak artık İstanbul'dan da otomobil sevk etmek mümkün değildi. Zira burada da otomobil tükenmişti. Mesela 1 Haziran 1916 tarihli bir belgede bu durum şöyle ifade ediliyordu[603]: *"İstanbul'da mevcut otomobil olmadığı gibi Avrupa'dan getirtilmesi de mümkün"* değildir. Bu yetmiyormuş gibi İstanbul Emniyet Genel Müdürlüğü'ne Avrupa'dan lastik satın almak üzere anlaşılan tüccarlardan Sirakyan Efendi'nin âni vefatı işleri daha da zora soktu[604].

Otomobile ihtiyacın artmasında askerî ihtiyaç yanında salgın hastalıkların da etkisi vardır. Zira savaş yıllarında İstanbul'da ve imparatorluğun diğer bölgelerinde özellikle kolera salgını arttı. Bu yüzden Dahiliye Nâzırı Talat Paşa,

598 BOA, DH. UMVM, 105-7-1-1, 20 Kanunuevvel 1331/2 Ocak 1916.
599 BOA, DH. UMVM, 105-7-2-1, 24 Kanunuevvel 1331/6 Ocak 1916.
600 BOA, DH. UMVM, 105-7-3-1, 13 Kanunısani 1331/26 Ocak 1916; DH. UMVM, 105-7-4-1, 28 Kanunısani 1331/10 Şubat 1916.
601 BOA, DH. UMVM, 105-7-5-1, 6 Şubat 1331/19 Şubat 1916.
602 BOA, DH. UMVM, 105-7-6-1.
603 BOA, DH. İ. UM, 82-3-1-31-2-1, 19 Mayıs 1332/1 Haziran 1916; DH. İ. UM, 82-3-1-31-1-1, 24 Mayıs 1332/6 Haziran 1916.
604 BOA, DH. EUM. LVZ, 35-A-15-1, 8 Mart 1332/21 Mart 1916.



Sulama aracı

İstanbul Emniyet Umum Müdürlüğü'ne kolera salgınının önünü almak üzere çalışan Sıhhiye Genel Müfettişi Tevfik Rüşdü Bey'in binmesi için bir haftalığına bir otomobilin gönderilmesini bildirdi[605].

Bu zor günlerde otomobil tarihi adına yaşanan olumlu gelişmelerden biri, Almanya'dan trenle benzin getirilebilmiş olmasıydı. Benzin, Ahırkapı'daki Otomobil Tamirhanesi'ne taşındı. Benzinin muhafaza edilmesi için de Paşabahçe Şişe Fabrikası'nın kazanlarından üçü tamirhaneye getirildi[606].

Zor günlerde meydana gelen bir diğer iyi gelişme de Şark Otomobil ve Tesisât-ı Mekanikiye Osmanlı Anonim Şirketi'nin kurulmasıydı. Şirketin nizamnamesine göre kuruluş amacı *"her türlü otomobil, otobüs, kamyon, motor, traktör, ziraat aleti ve edevatını alıp satmak; mekanik âletlerin ve sanayi ürünlerinin ticaretini"* yapmaktı. Merkezi İstanbul olan şirket, imparatorluğun diğer bölgelerinde de şube açabilecekti. 25 yıllığına kurulan şirketin sermayesi 300 bin Osmanlı lirasıydı ve 47 maddelik bir nizamnamesi vardı[607].

605 BOA, DH. KMS, 40-39-3, 17 Temmuz 1332/30 Temmuz 1916.

606 BOA, DH. İ. UM, 93-5-1-5-2-1, 19 Nisan 1332/2 Mayıs 1916; DH. İ. UM, 93-5-1-5-2-2, 21 Nisan 1332/4 Mayıs 1916; DH. İ. UM, 93-5-1-5-1-1, 23 Nisan 1332/6 Mayıs 1916.

607 BOA, ŞD, 1275-3-8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 5 Haziran 1332/18 Haziran 1916. Mustafa Yeni, bu şirketin 1914 yılında

OKUMA PARÇASI

Buenos Aires'te Otomobil Kazasında Ölen Osmanlı Vatandaşı Kadın

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu oldukça zor günler yaşıyordu. Ancak imparatorluk, bu zor günlerde bile Arjantin'in başkenti Buenos Aires'te ölen bir kadın vatandaşını orada bırakmayarak sahip çıktı.

Olay Buenos Aires Başşehbenderi'nin Osmanlı Hariciye Nezareti'ni bilgilendirmesiyle haber alındı. Verilen bilgiye göre hadise şöyle cereyan etti; aslen Baalbek ahalisinden olan ve bir süredir Buenos Aires'te yaşayan Marya Yosef Doherrero, diğer adıyla Marya Abraham Feride, 17 Temmuz 1916'da bir otomobil kazası sonucu vefat etti. Yapılan incelemeler sonucunda Feride'nin bir deli oğlundan başka kimsesinin olmadığı tespit edildi. Ayrıca kaza anında yanında bulunan eşyasından başka bir servetin de olmadığı görüldü. Yine inceleme neticesinde, kadının Osmanlı vatandaşı olduğu anlaşıldı. Bunun üzerine Buenos Aires Başşehbenderi, kadının fotoğrafı ile birlikte Osmanlı hâriciyesine müracaat etti ve gelişmelerden Bâbıâlî'yi haberdar etti. Şayet Baalbek'te başka bir akrabası varsa kendisine bilgi verilmesini istedi[608]. Bu talep, Osmanlı makamları tarafından karşılık buldu. Bu minvalde Dahiliye Nezareti; *"Aslen Baalbek ahalisinden olup Buenos Aires şehrinde ikamet etmekte olan Osmanlı vatandaşlarından Marya Yosef Doherrero, diğer adıyla Marya Abraham Feride, ismindeki kadının bir otomobil kazası sonucu vefat ettiği, hiçbir kıymeti olmayan birkaç parça eşyadan başka birşeyi olmadığı ve hastanede tedavi gören bir deli oğlundan başka kimsesi bulunmadığı Başşehbenderlik yazısına dayanarak Hâriciye Nezaret'inden bildirilmiş ve merhumeye ait fotoğraf ekte gönderilmiştir. Doğum yerinde akrabası varsa durumun bildirilmesi için"* şeklindeki bir yazıyla konuyu Suriye Valisi Tahsin Bey'e bildirdi ve gereken incelemenin yapılmasını istedi[609].

kurulmuş olabileceğini ileri sürer (*Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları*, s. 57-58), fakat şirketin nizamnamesi 1916 tarihlidir.

608 BOA, DH. EUM. 4 Şb, 8-12-3, 25 Teşrinievvel 1332/7 Kasım 1916.

609 BOA, DH. EUM. 4 Şb, 8-12-2, 26 Teşrinievvel 1332/8 Kasım 1916.

OKUMA PARÇASI

Otomobil Ustası Ermeni Sivaslı Nazaret ve Tehcir

1915'te birçok zorunluluk yüzünden Ermenilere uygulanan tehcir, otomobil tarihi açısından da önemlidir. Aşağıda hikâyesini nakledeceğimiz hadise, bunlardan yalnızca bir numune olup, tehciri zamanından ve anlamından saptırarak izah etmeye ve tarih üzerinden hesaplaşmaya çalışanlara bir cevap niteliğindedir.

Tehcir yasası gereği Sivas'tan da birçok Ermeni aile imparatorluğun başka bölgelerine sürüldü. Bunlardan biri de Üçüncü Ordu Otomobil Kıtaları Tamirhanesi ustalarından Sivaslı Nazaret'in ailesiydi. Nazaret'in hanımı ve iki çocuğu önce Halep, oradan da Rakka'ya sürülmüştü. Bunu haber alan Nazaret, gece gündüz ağlamaya başladı ve bu yüzden de işlerini yapamaz hale geldi. Bunun üzerine Üçüncü Ordu Otomobil Kıtaları Komutanlığı, Dahiliye Nezareti'ne şu minvalde bir yazı yazdı: "*Üçüncü Ordu Otomobil Kıtaları Tamirhanesi'nde istihdam edilen ve seferberlikten beri otomobil kıtasında gösterdiği maharet ve gayretiyle meşhur Sivaslı Nazaret isimli ustanın ailesi ve iki çocuğu Sivas Ermenileriyle birlikte önce Halep'e ve oradan Rakka'ya sevk edilmiştir. Nazaret, ailesinin bulunduğu vaziyetten dolayı gece gündüz ağlamakta ve durumu halletmek için bir vasıta bulamamaktadır. Tamirhanedeki azim ve becerikliliği herkesçe kabul edilen Nazaret'in ailesinin rahat ettirilmeleri için gereken yerlere yüce zatınız tarafından emir verilmesi temennisiyle hürmetlerimin kabul edilmesini istirham ederim efendim*" [610]. Bu talep, Dahiliye Nâzırı Talat Paşa tarafından Harbiye Nâzırı Enver Paşa'ya iletildi[611]. Enver Paşa'dan gelen cevap şöyleydi: *"Üçüncü Ordu Otomobil Kıtaları Tamirhanesi'nde istihdam edilen ve güzel hizmetleri görülen Sivaslı Nazaret'in eşiyle iki çocuğunun bulundukları yerde rahat ettirilmeleri için emir verilmesi ve Üçüncü Ordu'ya böylece cevap verilmesi rica edilir"* [612].

Enver Paşa'nın yukarıda verdiğimiz izni üzerine Dahiliye Nezareti tekrar harekete geçti ve Urfa Mutasarrıfı Fethi Bey'e Nazaret'in ailesinin bulundurularak yardım edilmesi bildirildi[613]. Dahiliye Nâzırı Talat Paşa, gelişmelere dair Üçüncü Ordu Kumandanı Vehip Paşa'yı da bilgilendirdi[614].

610 BOA, DH. EUM. 2 Şb, 30-44-16, 16 Mayıs 1332/29 Mayıs 1916.
611 BOA, DH. EUM. 2 Şb, 30-44-14, 1 Haziran 1332/14 Haziran 1916.
612 BOA, DH. EUM. 2 Şb, 30-44-10, 8 Haziran 1332/21 Haziran 1916.
613 BOA, DH. EUM. 2 Şb, 30-44-12, 18-19 Haziran 1332/1-2 Temmuz 1916.
614 BOA, DH. EUM. 2 Şb, 30-44-8, 18-19 Haziran 1332/1-2 Temmuz 1916.

Dahiliye Nezareti'nin emri üzerine Urfa Mutasarrıflığı konuyu araştırdı ve Nezarete gönderdiği 26 Ekim 1916 tarihli bir raporla "*Sivaslı Nazaret'in eşi Aznif, oğulları Şemşavon ve Artin, kızı Viktor ve annesi Elmas Kalusya'nın Halep'te Protestan Kilisesi'nde bulundukları*" bilgisini verdi[615].

Nazaret'in ailesinin Rakka'da bir Protestan kilisesinde bulunduklarının öğrenilmesi üzerine Dahiliye Nezareti, Halep Valisi Mustafa Abdülhalık Bey'e "*bu ailenin asker aileleri hakkındaki genel tebligat emirleri gereğince bulundukları yerde muhafaza edilmelerini ve kendileri hakkında bilgi verilmesini*" bildirdi[616]. Halep Valiliği, Nazaret'in ailesini aylarca takip etti ve onlara dair Dahiliye Nezareti'ne bilgi vermeye devam etti. Bu minvalde 11 Haziran 1917'da şöyle bir rapor gönderdi: "*Sivaslı Nazaret'in on kişiden ibaret olup Halep'te ikametleri uygun görülen aile fertlerinin hâlâ Halep'in Türabülguraba Mahallesi'nde ikamet ettikleri arz olunur*"[617].

Savaş, Trafik Kazalarının Artmasına Sebep Oldu

Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması ile birlikte İstanbul'da özellikle askerî amaçlı kullanılan otomobil ve vasıtaların sayısı her geçen gün daha da arttı. Bunların birkısmı sevkiyat amacıyla getirildiği gibi, bir kısmı da şehirde kullanıldı. Bu da askerî araçların sebep olduğu trafik kazalarını artırdı. Bu yüzden 1916'da otomobillerin hızıyla ilgili birtakım yeni düzenlemelere gidilmek zorunda kalındı.

21 Mayıs 1916 tarihli bir gazete haberine göre yeni düzenlemeler şu şekildeydi: *"Merkez Kumandanlığı'ndan: Halkın sıkça kullandığı geçiş yerlerinde ve kalabalık olan yerlerde kaza meydana gelmesini önlemek üzere gerek askerî gerekse mülkî otomobillerin hızı hakkında aşağıdaki maddelere uyulacaktır:*

615 BOA, DH. EUM. 2 Şb, 30-44-4, 13 Teşrinievvel 1332/26 Ekim 1916.

616 BOA, DH. EUM. 2 Şb, 30-44-2, 5 Teşrinisani 1332/18 Kasım 1916.

617 BOA, DH. EUM. 2 Şb, 30-44-6, 11 Haziran 1333/11 Haziran 1917; DH. EUM. 2 Şb, 30-44-7, 27 Haziran 1333/27 Haziran 1917.

1-Binek otomobilleri; Eminönü, Karaköy ve civarında ve Galatasarayı gibi pek kalabalık yerlerde orta halli bir hız ile hareket edecek ve köşe başlarından dönerken hızları gayet yavaş olacaktır.

2-Kalabalık olan yol bağlantı noktalarında yük otomobillerinin sürati piyadenin yürüyüş hızını geçmeyecektir.

3-Kalabalık olmayan caddelerde yük otomobilleri elektrikli tramvaylardan daha hızlı gidecektir.

4- Otomobiller ihtiyaç halinde zabıtanın göstereceği yolu takip etmeye mecburdur.

Bu maddelerin hükümlerine uymayan şoförler şiddetle cezalandırılacaklardır. Otomobile binenlerden bu emirlere uygun hareket etmeyen şoförleri uyarmaları rica olunur"[618].

Kazaların artması üzerine İstanbul Polis Müdürlüğü de yük arabaları ile ilgili şu düzenlemeleri yaptı: *"Yük arabalarının gündüzleri bazı mühim caddelerde kullanılmasına dair aşağıdaki tedbirler alınmıştır:*

1-Gündüzleri sabahleyin güneş saati ile saat yediden, güneşin doğuşundan iki saat sonrasına kadar yük arabaları ile nakliyat yapılması yasak olan yollar şunlardır:

Beyoğlu Tarafı: (1) Köprünün Karaköy tarafından başlayarak Osmanlı Bankası, Şişhane Karakolu ve Üçüncü Belediye Dairesi önü, Pera Palas, Tepebaşı, Galatasaray ve Doğruyol'dan Taksim Meydanı'na kadar. (2) Galatasaray'dan Tünel'in üst başına kadar. (3) Karaköy'den Tophane Meydanı'na kadar.

İstanbul Tarafı: (1) Eminönü Meydanı'ndan Tramvay yoluyla Sirkeci dört yol ağzına kadar. (2) Eminönü Yeni Cami kemeri ve Eski Postahane yanını takip ederek Sultan Hamamı yoluyla Fincancılar Yokuşu'nun altına kadar. (3) Tramvay hattından ayrılarak Hamidiye Sebili, Meydancık ve Yeni Postahane önü yoluyla Bâbıâlî'ye kadar. Sirkeci tramvay yolundan Bâbıâlî'ye ve oradan Sultan Mahmud Türbesi köşesine kadar yollar.

2- Yük arabalarının İstanbul'dan Beyoğlu tarafına geçmeleri için Unkapanı Köprüsü tahsis edilmiştir. Şöyle ki Galata Köprüsü'nün iki başına yakın ve başka bir yolla

618 Sabah gazetesi, nr. 9524.

gitmek imkanı olmayan yerlere gidecek olan arabaların polis tarafından incelendikten sonra istisna olarak Galata Köprüsü'nden geçmelerine müsaade edilebilir.

3- Gündüz nakliyat yapılması için yukarıdaki yollar dışında bütün yollardan istifade edilir.

4- Gerek köprüler üzerinde gerekse araba geçişi serbest olan diğer caddelerde arabalar her zaman yolun sağ tarafını kullanacaklardır.

5 Araba kullanılması serbest olan sokak ve caddelerin birinden diğerine geçmek için yasak olan caddelerden diklemesine geçilebilir" [619].

Yukarıdaki düzenlemelere rağmen otomobillerin sebep olduğu trafik kazaları devam etti. Bunun üzerine İstanbul Polis Genel Müdürlüğü'nden Dahiliye Nezareti'ne şu minvalde bir rapor gönderildi: *"İki ay içerisinde 10'dan fazla otomobil kazası meydana geldiği ve bu kazaların tamamı askeriyeye ait otomobillerin şehir içinde süratle gitmelerinden ileri geldiği vukuat cetvellerinin incelenmesi ile anlaşılmaktadır. Bu kazaların üçü ölüm, ikisi ağır ve diğerleri de nispeten hafif yaralanmalara sebep olmuştur. Gerçi askerî otomobillerin şehir içerisinde süratle gitmemeleri, Merkez Kumandanlığı tarafından ilan edilmiş ise de hiçbir tesiri olmamış ve bu kazalar daha sonra meydana gelmiştir. Otomobillerin bir kısmı başka devletlere ait otomobillerdir. Gerek bunlara gerekse orduya ait olan otomobillere polisin müdahale hakkı olmadığından polis tarafından herhangi birşey yapılmasına imkan yoktur. Hayata dair olması nedeniyle meselenin önemi malumunuzdur. Otomobillerin bir kaza hadisesine meydan vermemeleri için gerekenin yapılmasının Harbiye Nezareti'ne bildirilmesi arz olunur"* [620].

İstanbul Polisi Genel Müdürlüğü'nün uyarısı üzerine Dahiliye Nezareti, şikayetleri Harbiye Nezareti'ne iletti ve gerekli tedbirlerin alınmasını bildirdi[621]. Bu düzenlemelere rağmen trafik kazaları 1917'de de devam etti ve bunlar devrin gazetelerine haber konusu oldu[622].

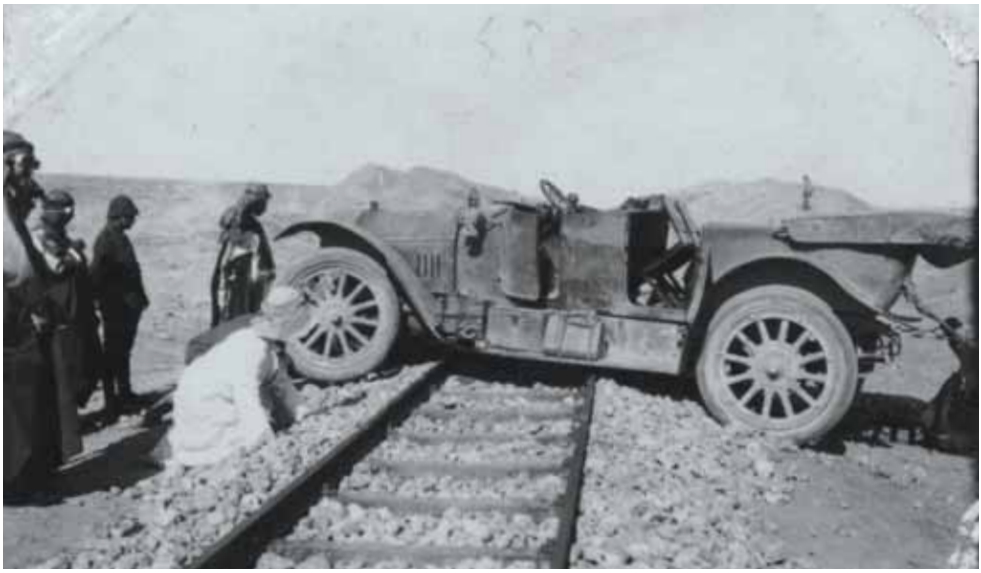
---

619 Sabah gazetesi, nr. 9553, 15 Haziran 1916.

620 BOA, DH. EUM. KLU, 12-11-3, 27 Teşrinievvel 1332/9 Kasım 1916.

621 BOA, DH. EUM. KLU, 12-11-1, 5 Teşrinisani 1332/18 Kasım 1916.

622 1917 yılında özellikle askerî otomobillerin İstanbul başta olmak üzere imparatorluğun muhtelif bölgelerinde sebep oldukları kazalara dair bazı misaller için bk. Sabah gazetesi, nr. 9930, 5 Temmuz 1917; nr. 9963, 10 Ağustos 1917; nr. 9980, 27 Ağustos 1917; nr. 9991, 7 Eylül 1917; nr. 10007, 28 Eylül 1917. Yine bu minvalde bazı arşiv belgeleri için bk. BOA, HR. SYS, 2134-25-3, 4, 25 Kanunuevvel 1333/25 Ocak 1917; HR. SYS, 2134-25-11, 25 Ekim 1917; HR. SYS, 2134-25-7, 8, 15 Teşrinisani 1333/15 Kasım 1917; HR. SYS, 2134-25-9, 15 Kasım 1917; HH. HMŞ. İŞO, 212-58-1-1, 29 Ocak 1917.



Hemzemin geçitte kalmış bir otomobil (BDH-Albüm Nu.7-Fotoğraf Nu.017)

Kazalara rağmen 1917'de de savaş nedeniyle otomobile olan ihtiyaç artarak devam etti. İhtiyacı karşılamak adına Viyana ve Berlin'den otomobil veya otomobil parçaları sipariş edildi. Mesela Dahiliye Nâzırı Talat Paşa, kışın da otomobilini kullanabilmek için Viyana sefiri vasıtasıyla Fiat Fabrikası'ndan parça sipariş etti[623]. Yine bu anlamda Berlin Sefareti vasıtasıyla Benz Fabrikası'ndan Dahiliye Nezareti için 5 adet otomobil ile otomobil lastikleri satın alındı[624]. Bütün bunlara rağmen sipariş edilenler ve eldeki otomobiller ihtiyacı karşılamaktan oldukça uzaktı. Bu yüzden İstanbul'dan ardı ardına gelen otomobil taleplerine çoğu defa olumsuz cevap verilmek zorunda kalınıyordu[625]. İçinde bulunulan şartlar Dahiliye Nazırı Talat Paşa'nın Dördüncü Ordu Kumandanı Cemal Paşa'ya gönderdiği şu yazıda gayet net bir şekilde ifade edilir: "*Bir sene*

623 Bu konu ile ilgili yazışmalar için bk. BOA, DH. KMS, 43-9-9, 21 Kanunuevvel 1332/3 Ocak 1917; DH. KMS, 43-9-11, 21 Kanunuevvel 1332/3 Ocak 1917; DH. KMS, 43-9-13, 27 Kanunuevvel 1332/9 Ocak 1917; DH. KMS, 43-9-6, 27 Kanunuevvel 1332/9 Ocak 1917; DH. KMS, 43-9-4, 7 Kanunısani 1332/20 Ocak 1917; DH. KMS, 43-9-20, 17 Mart 1917; DH. KMS, 43-9-18, 26 Mart 1333/26 Mart 1917.

624 BOA, DH. KMS, 43-1-1, 21 Kanunuevvel 1332/3 Ocak 1917; DH. KMS, 43-61-4, 8 Ocak 1917; DH. KMS, 43-61-6, 31 Kanunuevvel 1332/13 Ocak 1917; DH. KMS, 43-61-9, 4 Nisan 1333/4 Nisan 1917; DH. KMS, 43-61-11, 4 Nisan 1333/4 Nisan 1917; DH. KMS, 44-1-19-6, 4 Nisan 1333/4 Nisan 1917; DH. KMS, 44-1-19-1, 4 Nisan 1333/4 Nisan 1917.

625 Otomobil taleplerinin bazıları için bk. BOA, DH. ŞFR, 558-70-1-1, 5 Temmuz 1333/5 Temmuz 1917; DH. ŞFR, 515-31-1-1, 8 Temmuz 1333/8 Temmuz 1917; DH. EUM. LVZ, 39-88-1, 20 Temmuz 1333/20 Temmuz 1917; DH. ŞFR, 560-49-1-1, 27 Temmuz 1333/27 Temmuz 1917.

uğraştıktan sonra vilayetler için beş otomobil getirilmesine muvaffak olmuştum. Harbiye nazırı vekili iken Karargâh'ın talebi üzerine ikisini Altıncı Ordu'ya göndermeye mecbur oldum. Birini polise, birini Konya'ya diğerini de Ankara'ya gönderdim. Şimdi tekrar getirilmesine teşebbüs edeceğim, bu da bir seneden önce mümkün olmayacaktır. Bu nedenle bu iki vilayetle Kudüs'ün ihtiyacına ordu tarafından yardım edilmesini rica ederim"[626]. Bu zorluklara ve yokluklara rağmen, daha çok askerî zaruretler sayesinde imparatorluğun bazı bölgelerinde yolların iyileştirildiği de oldu[627].

OKUMA PARÇASI

Yoldaki Çukurlar Her Devirde Tehlike

"Şu günlerde gündüzleri sokaklarda ve umûmî caddelerde birtakım çukurluklar açılmakta ve kaldırımlar ve tramvay yolları tamir edilmekte olduğundan pek mühim kazalar meydana gelmektedir. Daha önce bu gibi caddelerde gerek tramvay yolları, gerek su yolları geceleri; halk, araba ve otomobillerin çalışmadığı bir zamanda elektrik lambalarıyla tamir edilmekte iken şu sıralar bu gibi tamirat gündüzleri yapılmaktadır. Ayrıca bu gibi yerlerin geceleri üzerleri çadırlar veya odunlarla örtülmeyerek üzerlerine fener de koyulmaması yüzünden çocuklar da büyük insanlar da çukurlara düşmektedir. Bu gibi kazalar hemen her gün tekrar etmektedir. Mesela geçen gece posta görevini yerine getiren bir süvari polis, atıyla beraber Fatih cadde ve meydanı üzerinde açılan, üzeri örtülmediği gibi işaret olarak fener de koyulmayan bir çukura düşerek atı hemen öldüğü gibi süvarinin de ayağı ve kolu yaralanarak hastaneye sevkedildiği Polis Müdüriyeti'nin yazısından anlaşılmıştır. Bu nedenle bundan sonra bu şekilde tamirat yapılan veya çukur açılan yollara geceleri bir işaret koyularak bu gibi üzücü olayların tekrar etmemesi için gereken tedbirlerin alınması ve alınan tedbirlerden Nezaret'e de bilgi verilmesi gerektiği ehemmiyetle tavsiye edilir efendim"[628].

626 BOA, DH. KMS, 44-1-2-1, 13 Mart 1333/13 Mart 1917.

627 Mesela Diyarbekir, Garzan ve Bitlis arasındaki yollar ile Garzan-Siirt arasındaki yol otomobil ulaşımına uygun hale getirildi (BOA, DH. EUM. LVZ, 39-A-66-1, 2 Ağustos 1333/2 Ağustos 1917).

628 BOA, DH. UMVM, 105-12-1-1, 12 Kanunuevvel 1333/12 Aralık 1917.

OKUMA PARÇASI

Madalya Sahibi Otomobil Ustaları ve Şoförler

1917 Aralık'ında hizmetleri sebebiyle aşağıda isim ve görev yerleri verilen şoför ve otomobil tamircilerine Enver Paşa'nın onayıyla madalya verildi[629].

Sıra Numarası		Künye	Hakkında gerçekleşecek muamele
1	Başkumandan vekili paşa hazretlerinin şoförü	Abbas oğlu Mustafa, Arabkir	Güzel hizmetlerinden dolayı bir adet sanayi madalyası ile ödüllendirilmesi
2	Başkumandan vekili paşa hazretlerinin yaverlerinin otomobil şoförü	Kayseri Otomobil Parkı'ndan Ali oğlu Niyazi, İstanbul	Güzel hizmetlerinden dolayı bir adet sanayi madalyası ile ödüllendirilmesi
3	Başkumandan vekili paşa hazretlerinin erkân-ı harbiye riyaseti şoförü	Bahadır oğlu Seyfi, Üsküdar	Güzel hizmetlerinden dolayı bir adet sanayi madalyası ile ödüllendirilmesi
4	Tamirhane otomobil ustası	Osman oğlu Halid, Üsküdar	Güzel hizmetlerinden dolayı bir adet sanayi madalyası ile ödüllendirilmesi
5	Başkumandan vekili paşa hazretlerinin emireri	Cafer oğlu Hasan, Karamürsel	Güzel hizmetlerinden dolayı bir adet iftihar madalyası ile ödüllendirilmesi
6	Başkumandan vekili paşa hazretlerinin Başyaveri emireri, süvari	Mehmed oğlu Yaşar, Söğüd	Güzel hizmetlerinden dolayı bir adet iftihar madalyası ile ödüllendirilmesi
7	Başkumandan vekili paşa hazretlerinin yaverleri emireri	İsmail oğlu Ahmed, Dersaadet	Güzel hizmetlerinden dolayı bir adet iftihar madalyası ile ödüllendirilmesi

629 BOA, İ. DUİT, 160-91-2-1, 24 Kanunuevvel 1333/24 Aralık 1917; İ. DUİT, 160-91-1-1, 26 Kanunuevvel 1333/26 Aralık 1917.

8	Karargâh Birinci Şube emireri	Çavuş Mehmed oğlu İsmail, Mudurnu	Güzel hizmetlerinden dolayı bir adet iftihar madalyası ile ödüllendirilmesi
9	Karargâh Ağırlık Kumandanı emireri	Hamza oğlu Hüseyin, Bandırma	Güzel hizmetlerinden dolayı bir adet iftihar madalyası ile ödüllendirilmesi
10	Karargâh efradından	Salih oğlu Reşid, Adapazarı	Güzel hizmetlerinden dolayı bir adet iftihar madalyası ile ödüllendirilmesi

Savaş, otomobile dair uluslararası bilginin aktarımında da etkili oldu. Nitekim farklı cephelerde ele geçirilen Avrupalı askerler arasında otomobil işlerinden anlayanlar ve şoförler de mevcuttu. Mesela İngiliz esirlerin arasında bulunan şoförlerin Osmanlı hizmetinde istihdam edilmeleri yönünde bazı teşebbüsler oldu. Bu sayede otomobille ilgili bilgi aktarımı da sağlandı[630].

Yeni Talimatname ve Nizamnameler

1917'de askeri araçların sebep oldukları kazalar ve artan araçlar yüzünden otomobillerle ilgili yeni düzenlemeler yapıldı. Bunun için önce bir komisyon kuruldu. Komisyonda müzakereler sonucunda yeni bir talimatname ve nizamname hazırlanması gerektiğine karar verildi. Gerekçe olarak da şunlar kaydedildi; *"İzaha gerek olmadığı üzere otomobil, araba ve saire gibi nakliye vasıtaları için hâlâ ihtiyaca yeterli olarak düzenlenmiş bir nizamname mevcut olmadığından, bu yüzden meydana gelen üzücü olaylar üzerine bu gibi olayların tekrar etmemesi ve düzenin sağlanması için kurulan bu komisyona polis tarafından da iştirak edilerek daha önce İdari Kısım Müdüriyeti Vekaleti'nde bulunan Polis Müfettişi Cemal Bey memur edilmişti"*[631]. Komisyona Askerî Otomobil Umuru Müfettişi[632] unvanıyla Şehzade Abdülhalim Efendi de iştirak etti.

630 İngiliz esirler arasında bulunan şoförlere dair yazışmalar için bk. Türk Kızılayı Arşivi, nr. 771/8.1-8.15; nr. 771/10.

631 Kurulan komisyonun çalışmaları ve yaşanan sıkıntılar için bk. BOA, DH. EUM. 6 Şb, 52-56-22, 13 Mayıs 1333/13 Mayıs 1917.

632 Bunun teşkilat yapısı için bk. ATASE, nr. 1/79/60.

Komisyonun çalışmaları sonucunda önce "Şehir ve kasabalar dahilinde seyrüsefer hakkında umûmî talimatname" hazırlandı. Talimatname şu maddelerden müteşekkildi[633]:

"Madde 1- Şehir içinde otomobillerin sürati, tehlikeli bir halde olmayacak ve şehir içinde müsait yerlerde bile azami hız, binek otomobillerinde saatte 20; yük otomobillerinde saatte 10 kilometreyi kesinlikle geçmeyecektir.

Madde 2- Bütün otomobiller yolun daima sağını takip etmeye mecburdur. Karşıdan gelen vasıtalara sağa çekilerek soldan yol verilecektir. İleriden giden vasıtaları geçmek için boru (korna) ile işaret verip öndeki arabanın sağa çekildiğini bekledikten sonra sol taraftan geçilecektir. Önde giden vasıtayı geçmek hususundaki müsaade tramvay hakkında geçerli değildir.

Gerek duran ve gerekse hareket eden tramvayları ancak sağından geçmeye müsaade vardır. Pek büyük kazalara sebep olduğundan tramvayları soldan geçmek kesinlikle yasaktır. Özellikle bu noktaya dikkat etmeyen şoförler bir kaza meydana gelmese dahi şiddetli şekilde cezalandırılacaktır.

Madde 3- Caddelerde sağ ve sol taraftaki sokaklara sapıldığı zaman boru (korna) ile işaret verildikten sonra mümkün olduğu kadar büyük bir kavis çizerek yan sokağa sapılacaktır.

Madde 4- Tramvay duraklarından ve kalabalık yerlerden son derece yavaş ve dikkatli şekilde geçilecek ve gerektiğinde derhal durulacaktır.

Madde 5- İşlek cadde ve mahallerde bir bina önünde otomobillerin uzun süre durması yasaktır. Bu şekilde duran otomobiller geliş gidişlere mani oldukları takdirde zabıta memurunun uyarısı üzerine derhal gösterilen yere geçmeye mecburdur".

Komisyon, İstanbul dâhilinde seyrüsefer hakkında da şu maddeler üzerinde anlaştı[634]:

"Madde 1- Şehir ve kasabalar içerisinde seyrüsefer hakkındaki talimatname maddeleri İstanbul hakkında tamamen geçerli olmakla birlikte İstanbul hakkında ilave olarak aşağıdaki maddeler uygulanacaktır.

633 BOA, DH. EUM. 6 Şb, 52-56-1.
634 BOA, DH. EUM. 6 Şb, 52-56-3, 4.

Madde 2- Köprü'den Bayezid'e çıkacak binek otomobilleri köprüden itibaren Yeni Cami kemerini takip ederek eski postahanenin sol tarafındaki yoldan Sultanhammamı'na ve orada Fincancılar Yokuşu yoluyla Bayezid'e çıkabileceklerdir.

Madde 3- Bayezid'den Köprü'ye dönecek binek otomobilleri, tramvay yolunu takip ederek veya Sultan Mahmud Türbesi'nden saparak Bâbıâlî yoluyla geleceklerdir. Yeni Postahane önünden itibaren Köprü'ye gidecek otomobiller, Meydancık'tan Bağçekapısı Caddesi yoluyla tramvay yoluna ve oradan Köprü'ye gideceklerdir. Fincancılar Yokuşu'ndan otomobil inmeyecektir

Köprü tarafından Bâbıâlî'ye gelecek otomobiller, Hamidiye Caddesi Hamidiye Türbesi'nden Yeni Postahane önünden geçerek Bâbıâlî'ye çıkacaklardır.

Madde 4- Köprü'den İstanbul tarafına geçecek bütün yük otomobilleri, Eminönü Meydanı'nı daima sağdan takip ederek Reşadiye Caddesi'nden ilerleyecek tramvay yolunu takip edip Bayezid'e ve sair mahallere gidebileceklerdir.

Madde 5- Taksim'den itibaren yük otomobilleri, Tarlabaşı yoluyla Tepebaşı'na çıkarak oradan Garpkapısı yoluyla Karaköy'e inebilirler. Bununla beraber Taksim'den itibaren Ayaspaşa yoluyla Tophane yolu da takip edilebilir.

Madde 6- Karaköy'den Beyoğlu veya Taksim'e çıkacak yük otomobilleri, Garpkapısı, Şişhane, Tarlabaşı veya Rıhtım, Tophane, Ayaspaşa yollarını takip edebilirler.

Madde 7- Yük otomobillerine yasak olan caddelerdeki binalardan eşya yüklemek veya bu binalara eşya götürmek isteyen yük otomobilleri, kendilerine müsait caddeleri takip ederek en yakın yan sokaktan bu yerlere girip, dönüşte yine en yakın yolu takip ederek yasak olan bölgeyi terketmeleri gerekir.

Eski Postahane ile Sultanhammamı arasından geçmek yasaktır.

Hamidiye Türbesi ile Sirkeci arasından geçmek yasaktır".

Komisyon, Osmanlı İmparatorluğu geneli için de şu maddelerden oluşan bir düzenlemeyi uygun buldu[635]:

635 BOA, DH. EUM. 6 Şb, 52-56-14, 12, 10, 8, 6.

"Madde 1- Bütün askerî ve mülkî, resmî ve hususî binek ve yük otomobilleriyle motosikletler, su otomobilleri, sıhhiye, hasta ve posta otomobilleri, top otomobilleri bu nizamname ahkâmına tâbidirler.

Madde 2- Osmanlı toprakları dâhilinde kullanılacak bütün otomobiller, şoförler ve otomobile ait sanayi ve ticaretle uğraşanlar bu hususta bağlı olduğu makamdan müsaade almaya mecburdur.

Madde 3- İkinci maddede beyan edilen madde hususunda askerî Osmanlı otomobillerinin bağlı olduğu makamlar:

İstanbul'da: Otomobil Umûru Müfettişliği

Ordularda: Ordu Otomobil Kıtaları Kumandanlıkları

Askerî olmayan sair Osmanlı ve yabancı otomobilleri için:

İstanbul'da: Polis Umûmî Müdüriyeti

Vilayetlerde: Vilayet Polis Müdüriyetleri

Askerî Alman otomobilleri için İstanbul'da: Alman Otomobil Kıtaları Kumandanlığı

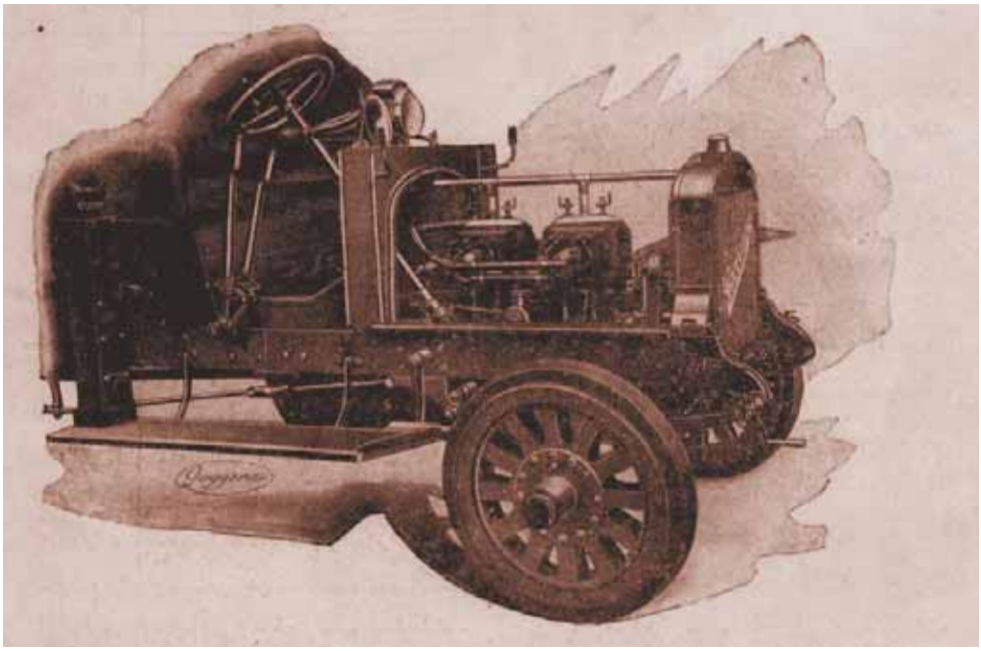
Osmanlı topraklarının diğer yerlerinde: Alman veya bulunmadığı takdirde mensup oldukları Osmanlı Ordu Otomobil Kıtaları Kumandanlıkları

Askeri Avusturya otomobilleri için İstanbul'da: Avusturya Otomobil Kıtaları Kumandanlığı

Osmanlı topraklarının diğer yerlerinde: Avusturya veya bulunmadığı takdirde mensup oldukları Osmanlı Ordu Otomobil Kıtaları Kumandanlıkları'dır.

Madde 4- Üçüncü maddede beyan edilen bağlı olunan makamlar kendilerine tâbi olan otomobillere, Otomobil Umûr-ı İnzibatiye Komisyonu'nun kararlarını tebliğ ve bu kararlara uymayı temine memurdurlar. Otomobil Umûr-ı İnzibatiye Komisyonu bu makamlar tarafından icraatın uygulanmasını kontrol hakkını sahiptir.

Madde 5- Komisyonun düzenleyeceği nizamların uygulanması hususunda komisyon, güvenlik güçleri ve adliyeye müracaat edebileceği gibi bu konuda yardımcı olmak üzere askerî memurlar da tayin edebilir.



Otomobil motoru (Fen ve Sanat, nr. 23, Teşrinievvel 1913, s. 1)

Madde 6- İkinci maddede alınması gerektiği beyan edilen izinler, üç kısım olup; birincisi otomobiller, ikincisi şoförler, üçüncü de otomobile ait sanayi ve ticaretle uğraşan müesseseler, şahıslar ve bu gibi müesseselerde çalışanlar içindir.

Madde 7- Otomobiller için alınacak müsaade, otomobilin sahibi tarafından talep edilecektir. Müsaadesi talep edilen otomobiller, bağlı olduğu makama gösterilecek ve bu makam tarafından muayenesi gerçekleştirilerek müsaade edildiği takdirde her otomobil için bir adet otomobil ruhsat tezkiresi verilecektir. Ruhsat tezkiresinde otomobilin türü ve cinsi, fabrika numarası, motor numarası, beygir kuvveti, kaç kişilik olduğu, azami tahammül kuvveti, sahibinin ismi, garajın bulunduğu yerin adresi açık olarak kaydedilecek ve söz konusu otomobile verilecek numara da yazılacaktır.

Madde 8- Otomobillere ruhsat tezkiresiyle verilen numara, otomobillerin ön ve arka tarafında ilerideki maddede açıklanan ebat ve şekilde olacak ve bu numaralar bağlı olduğu makamlar tarafından değiştirilemez şekilde mühürlü bulunacaktır.

Madde 9- Önceki maddede beyan edilen numaralar, her otomobilin arka tarafında daima kolayca görülecek bir şekilde ve uzunluğu 40 santim ve genişliği 30 santim

ebadında beyaz bir zemine siyah rakamla yazılmış olacaktır. Rakamların uzunluğu en az ( ) santim olacaktır. Her otomobil ön tarafına da aynı numarayı koymaya mecbur olup bu numaralar ön tarafa her daim görülecek bir yerde uzunluğu 45, genişliği 15 santim beyaz bir zemin üzerine siyah rakamla yazılacaktır. Rakamların ebadı arkadaki levhanın aynı olacaktır.

Madde 10- Ruhsat tezkiresi daima otomobilde bulunacak ve talep edildiğinde gösterilecektir. Ruhsat tezkiresi olmayan ve nizama uygun numaraya sahip olmayan otomobilleri kullanan ve ruhsat tezkiresini arabada bulundurmayan her şoför, şiddetli şekilde cezalandırılacaktır.

Madde 11- Otomobil kullanacak her şahıs, herşeyden önce mutlaka bağlı olduğu makama müracaat ederek şoför şehadetnamesi almaya mecburdur. Şoför, bu şehadetnameyi daima yanında taşıyıp talep edildiğinde vermeye mecburdur. Şehadetnameye sahip olmayarak otomobil kullanmaya cesaret edenler ile bu gibilere otomobillerini verenler ve şehadetnamesini beraberinde bulundurmayan şoförler, şiddetli şekilde cezalandırılacaktır.

Madde 12- Otomobil korunmasına ve tamirine mahsus bütün depo, garaj ve tamirhaneler, işletme malzemesi ve sair otomobile ait malzeme hıfzına mahsus mahaller, otomobile ait sanayi ve ticaretle uğraşan ve bu gibi yerlerde zanaat ve ticaret yapanlar ve istihdam edilenler müsaade almaya mecburdur. Ruhsatsız olarak zanaat gerçekleştirilen bu gibi yerlerin sahipleri ve buralarda zanaat ve ticaret yapan memur, amele ve diğer kimseler özel madde gereği cezaya çarptırılırlar.

Madde 13- On ikinci maddede beyan edilen müsaade, yalnız Otomobil Umûr-ı İnzibatiyye Komisyonu veya komisyon tarafından bu iş için özel olarak görevlendirilenler tarafından verilir. Müsaade almak için bu gibi yerlerin sahip veya müdürleri bizzat müracaat edecek ve yazılı olarak şu bilgileri sunacaklardır: Otomobilin korunması ve tamirine, malzemelerin korunması ve satışına mahsus mahallerin bulundukları yerlerin adresi, bu mahallerin krokisi, sahibinin ismi, müdür ve sair memurlarının isimleri, amelenin miktarı ve isimleri ve sorumlu olarak bir müdürün gösterilmesi.

Madde 14- Otomobil Umûr-ı İnzibatiye Komisyonu, bu gibi müesseseler arasında otomobilci yetiştirebilecek iktidara sahip olanlara uygun gördüğünde şoför muallimliği

ruhsatnamesi verecektir. Bu ruhsatnameye sahip olmayan müesseseler, şoför yetiştiremez.

Madde 15- Otomobil kullanmakta hatası, kötü ahlakı, kabiliyetsizliği veya sağlık durumu dolayısıyla bir mani olduğu ortaya çıkan şoförlerden şoför şehadetnameleri geçici olarak veya tamamen geri alınır. Gerek geçici olarak gerekse tamamen şehadetnameleri geri alınmış şoförlerin otomobil kullanmaları kesinlikle yasak olup, buna cesaret eden veya bu gibileri istihdam edenler şiddetli şekilde cezalandırılacaklardır.

Madde 16- Herhangi bir sebepten dolayı kullanılmaları tehlikeli görülen otomobillerin de ruhsatnameleri geri alınarak seferden men edilir. Bu gibi otomobillerin ruhsatname ve numaralarının sahipleri tarafından derhal bağlı oldukları makama teslim edilmesi mecburdur. Uyulmadığı takdirde veya bu gibi otomobiller kullananıldığında kullananlar cezalandırılır.

Madde 17- 12 ve 14. maddelerde beyan edilen müesseselere ait ruhsatnameler de işbu nizama aykırı davrandıkları veya beldenin emniyetini tehlikeye attıkları gibi sebeplerden dolayı geçici veya sürekli olarak geri alınabilir. Bu gibi ruhsatnamesi alınmış müesseselerde çalışan sahip, müdür, memur ve amele nizama aykırı hareket etmiş olduğundan şiddetli şekilde cezalandırılır.

Madde 18- Gerek müsaade, gerek ruhsatname verilmesi ve geri alınması ve gerekse diğer konularda verilecek kararların değiştirilmesi, şikayet ve arzuların dinlenmesi ve hakem belirlenmesi için yalnız Otomobil Umûr-ı İnzibatiye Komisyonu yetkilidir".

Komisyon yalnızca otomobil ve diğer motorlu taşıtlarla ilgili değil, tramvayla ilgili de bir talimatname hazırladı[636].

Devam eden savaş sebebiyle İstanbul'da artan askerî araçlar birçok kazaya sebep oldukları için bu vasıtalarla ilgili de müstakil düzenlemeleri ihtiva eden bir nizamname hazırlanması için harekete geçildi. Bu bağlamda Harbiye ve Nafia Nezaretleri ile Şehremaneti, Polis Genel Müdürlüğü ile diğer Nezaretlerden birer memurun görevlendirilmesi istendi. Konu ile ilgili Emniyet Genel Müdürlüğü'nden ilgili mercilere gönderilen bir yazıda, komisyonun

636 BOA, DH. EUM. 6 Şb, 52-56-24, 27 Eylül 1333/27 Eylül 1917.

oluşturulma gerekçesi şöyle izah ediliyordu; *"İstanbul'daki askerî yük ve binek otomobilleriyle diğer otomobillerin ortak ve etkili bir inzibat altına alınamaması yüzünden bir çok feci kazalar tekrar etmekte olduğundan otomobil, motosiklet, velospid, araba ve diğer nakliye vasıtalarının kullanılmasının düzenlenmesi için"* [637].

Emniyet Genel Müdürlüğü'nün yazısına, Nafia Nezareti'nden olumlu cevap verildi. Bu konuda zaten kendilerinin daha önce bir çalışma başlattıklarını, hatta konuyla ilgili diğer ülkelerin nizamnamelerini çevirttiklerini bildirdi[638]. Osmanlı Ordusu Başkumandan Vekili Friedrcih Bronsart von Schellendorf da müsbet cevap verdi. Oluşturulacak komisyona da Askeri Otomobil Umuru Müfettişi ünvanıyla Şehzade Abdülhalim Efendi ile Otomobil Taburu Kumandanı Binbaşı Salahaddin Bey'in temsilci olarak gönderileceklerini bildirdi[639].

İstanbul Şehremaneti ile Polis Genel Müdürlüğü komisyonda yer alacak isimleri bildirme konusunda geciktiler. Bunun üzerine Emniyet Genel Müdürlüğü'nden bu makamlara yeni yazılar gönderildi[640]. Bu yazıdan kısa bir süre sonra bu kurumlar da komisyonda görev alacak kişilerin isimlerini bildirdiler[641].

İsimlerin bildirilmesinden sonra Osmanlı Ordusu Başkumandanlığı Vekâleti'nden komisyonun bir an önce çalışmalara başlaması istendi[642]. Yine Başkumandanlık Vekâleti'nden; "İstanbul ve çevresinde otomobil ile nakliyatın, kıtaların çeşitliliği ve lisanların birbirinden farklı olması dolayısıyla gerek Merkez Kumandanlığı ve gerek Polis Müdüriyeti tarafından düzenlenmesi pek zor olmaktadır. Kısmen bu yüzden uygun olmayan durumlar da ortaya çıktığından bütün kıtalar için mecburen uyulması gereken tek bir otomobil nizamı oluşturmak gerekmektedir" denilerek Merkez Kumandanlığı ile Polis Müdürlüğü'nün tabi olacağı bir nizamname ve talimatnameler gönderdi[643]. Nizamnamede şu maddeler vardı:

637 BOA, DH. EUM. 6 Şb, 52-56-33, 15 Kanunuevvel 1333/15 Aralık 1917.
638 BOA, DH. EUM. 6 Şb, 52-56-35, 19 Kanunuevvel 1333/19 Aralık 1917.
639 BOA, DH. EUM. 6 Şb, 52-56-37, 19 Kanunısani 1333/19 Aralık 1917.
640 BOA, DH. EUM. 6 Şb, 52-56-41, 18 Mart 1334/18 Mart 1918.
641 BOA, DH. EUM. 6 Şb, 52-56-43, 25 Mart 1918; DH. EUM. 6 Şb, 52-56-45, 28 Mart 1918; DH. EUM. 6 Şb, 52-56-51, 11 Nisan 1334/11 Nisan 1918.
642 BOA, DH. EUM. 6 Şb, 52-56-53, 16 Nisan 1334/16 Nisan 1918.
643 BOA, DH. EUM. 6 Şb, 52-100-3, 5, 7, 5 Nisan 1334/5 Nisan 1918.

1- Genel nakliyenin düzenlenmesi ve makul sınırları geçen bir hızla hareket eden otomobiller yüzünden insan hayatının daima tehlikeye atılması

2- Gerek lastik gerek diğer malzemelerin tasarrufu. Malum olduğu üzere lastik patlaması özellikle çok süratli gitmekten ve ani fren yapmaktan ileri gelmektedir.

3- Pek hızlı şekilde hareket eden demir tekerlekli kamyon otomobillerinin harap ettiği kaldırımların korunması, çeşitli makamlar ve daireler arasında yetki ve aidiyet tartışmalarının önlenmesi için nizamname hükümlerinin uygulama ve teftişi ilgili makamlar tarafından üstlenilecek ve ordu ile bahriyeye ait otomobillere ait meseleler Karargah-ı Umumî Erkân-ı Harbiyye Riyaseti Sâniyyesi tarafından görülecektir.

Bu maddeler yanında İstanbul ve çevresi için önerdikleri otomobil nizamnamesi de şu maddelerden oluşmaktaydı:

"1- Her bir otomobil şoförünün yerel bir vesikası olacaktır.

2- Her bir otomobilin kullanılmasına mahallince müsaade edilecek ve aşağıdaki şekilde özel işareti bulunacaktır.

a-.Sivil şoför idaresinde husûsî Osmanlı otomobillerinin arkasında 1 numaralı şekilde bir işaret

b- Osmanlı kara ve deniz makamlarına ait otomobillerin tavanının iki tarafına ve arkasına 2 numaralı şekilde bir işaret

c- Alman kara ve deniz makamlarına ait otomobillerin tavanının iki tarafına ve arkasına 3 numaralı şekilde bir işaret

d-Avusturya-Macar kara ve deniz makamlarına ait otomobillerin tavanının iki tarafına ve arkasına 4 numaralı şekilde bir işaret

3- Azami hız aşağıdaki gibidir:

a-İçi boş lastikli otomobillerin tamamı saatte 25 kilometre yani pek hızlı hareket eden bir konak arabasından az fazla bir süratle hareket edecektir.

b- Tazyik edilmiş lastikli veya demir tekerlekli kamyon otomobillerin tamamı saatte 12 kilometre yani süratle giden bir piyadenin yürüyüşünden az fazla bir hızla hareket edecektir.

Otomobillerin bu belirlenen sürati geçmeleri yasaktır.

4- Her otomobil yolun sağ tarafından gidecek ve bir cadde başında köşeyi döneceği zaman şoför veya muavini takip edilecek yöne doğru bir kolunu işaret amacıyla dışarıya çıkaracaktır.

5- Karanlık bastırınca her otomobilin önünde ışık bulundurulacaktır.

6- Askerî otomobillerin şoför veya muavinlerinin araba kullanırken sigara içmeleri yasaktır. Bu yasağa aykırı davrananların asker tarafından cezalandırılması rica olunur.

7- Eşapmanlar kapatılacaktır.

8- Durma esnasında otomobil motorları çalıştırılmayacaktır.

Bunun yanında önerdikleri talimatnamede de şu maddeler vardı:

"1- Askerî şoförlerin kullanmadığı husûsî otomobiller için Polis ve Merkez Kumandanlığı tarafından

2- Kara ve deniz makamlarına ait Osmanlı otomobilleri için Otomobil Umûru Müfettişliği Memuriyeti ve Merkez Kumandanlığı tarafından

3- Alman kara ve deniz makamlarına ait otomobiller için Alman Otomobil Kıtaları Müdüriyeti tarafından

4- Avusturya-Macar kara ve deniz makamlarına ait otomobiller için Avusturya-Macar Askerî Murahhaslığı Memuriyeti tarafından

Polis ve Merkez Kumandanlığı tarafından verilecek emirler aynen uygulanacaktır.

Zikredilen makamların her biri, otomobil ile nakliyatı iş bilir asgarî bir devriye ile kontrol ettireceklerdir. Askerî kamyon otomobiller, nizamına aykırı bir hareket üzerine her zaman; askerî binek otomobilleri ise yalnız içinde zabit bulunmadığı zaman durdurulabilecektir".

Emniyet Genel Müdürlüğü de şöyle bir nizamname taslağı hazırladı[644]:

"1-Bütün otomobillerle motosikletlerin kullanılmaya uygun oldukları fen heyeti tarafından muayene edilerek ortaya koyulduktan sonra kullanılmasına müsaade edilecek ve kendilerine ruhsat verilecektir.

Bu muayeneler; İstanbul'da Şehremaneti, taşralarda mahallî belediyeler ve askerî otomobiller için İstanbul'da Harbiye Nezareti ve taşralarda vilayetler ve müstakil liva merkezlerinde Nezareti temsil eden en büyük askeriyenin belirleyecekleri fen heyeti tarafından gerçekleştirilecektir. Bu kurumlar, muayene neticesine dair raporları gereken makamlara vereceklerdir. Ruhsatnamelerin her iki senede bir yenilenmesi mecburîdir.

2- Otomobilleri kullanan şoförler ile motosiklet sahipleri imtihan edilerek başarılı olurlarsa bir ehliyet vesikası alacaklardır.

Bu vesika İstanbul'da Şehremaneti, taşralarda mahallî belediyeler ve askerî otomobiller için İstanbul'da Harbiye Nezareti ve taşralarda vilayetler ve müstakil liva merkezlerinde Nezareti temsil eden en büyük askeri makam tarafından belirlenecek fen heyeti tarafından verilir.

3- Otomobiller ile motorsikletlerin kullanılmaları hakkındaki müsaadenin alınması için sahipleri tarafından müracaat edilmelidir. Müsaadesi talep edilen otomobil, bağlı olduğu makama ibraz edilerek yapılacak inceleme neticesinde söz konusu otomobilin kullanılmaya uygun olduğu tespit edildiği takdirde ait olduğu makam tarafından verilecek ruhsatnamede otomobil ve motosikletlerin türü ve cinsi, hangi fabrika ürünü olduğu ve motor numarası, beygir kuvveti, kaç kişilik olduğu ve yük otomobillerinde azami tahammül kuvveti, sahibinin ismi ve ikametgâhı ve otomobilin muhafaza edildiği garaj adresi ve bağlı olduğu makam tarafından bu otomobil ve motosiklete verilen numara açık şekilde kaydedilecektir.

4- Her otomobilin arka tarafında ve iyi görülebilecek yerinde; uzunluğu 33, genişliği 25 santimetre ve yine ön tarafında daima iyi görülecek bir şekilde uzunluğu 42, genişliği 12 santimetre ebadında beyaz bir zemin üzerine siyah rakamlarla yazılı olacaktır.

Motorsikletlerin numaralarının uzunluğu 25 ve genişliği 12 santimetre olarak dümen altında ve ön çamurluk üstünde levhanın her iki tarafında numaraları yazılı olmak üzere bulunacaktır.

644 BOA, DH. EUM. 6 Şb, 52-100-13, 15, 11 Haziran 1334/11 Haziran 1918.

5- Otomobil ve motosiklet ruhsatnamesi daima beraberinde bulundurulacak ve talep edildiğinde gösterilecektir. Ruhsatnamesi olmayan ve nizama uygun numaraları bulunmayan otomobil ve motosiklet sahipleri ve ehliyet vesikasını ibraz edemeyen şoförler, mahalli zabıta tarafından seferden men edilip nizama aykırı hareketlerinden dolayı Ceza Kanunnamesi'nin 254. maddesi gereği cezalandırılırlar.

6- Otomobil kullanmakta hataları tekrar eden, suistimali, kabiliyetsizliği veya sağlık durumu nedeniyle bir mani ortaya çıkan şoförlerden sahip oldukları ehliyet vesikaları ve herhangi bir sebepten dolayı kullanılmaları tehlikeli görülen otomobillerin ruhsatnameleri geçici olarak veya tamamen geri alınıp bu vesikaları sahip olmayan şoförleri istihdam edenler, Ceza Kanunu'nun 254. maddesi gereğince cezalandırılırlar.

7- Şehir içinde kullanılan binek otomobillerin azami sürati yirmi, yük ve demir tekerlekli otomobillerinin on kilometreyi geçmeyecektir. Bu hükme aykırı hareket eden şoförler, Ceza Kanunu'nun 254. maddesi gereğince cezalandırılırlar.

Demir tırnaklı otomobillerin şehir ve kasabalar içinde kullanılmaları yasaktır.

8- Bütün otomobil ve motosikletler seferleri esnasında zabıta memurları tarafından verilen emirlere kesinlikle uymak zorundadırlar. Aykırı hareket edenler, Ceza Kanunu'nun 254. maddesi gereğince cezalandırılırlar.

9- Şehir ve kasabalar içinde otomobillerin sefer tarifesi, azami sürati, takip edecekleri istikametlerle bu hususa dair meseleler hakkında Şehremaneti ve taşra belediye daireleri tarafından verilecek karar ve talimatların otomobiller içerisinde asılması mecburidir.

10- Bütün otomobil ve motosikletler daima sağ tarafı takip edeceklerdir.

11- İstanbul'da Şehremaneti ve taşralarda belediyeler tarafından otomobillerin kullanılmasına tahsis edilen yol ve caddeler haricindeki yollarda hareket etmek yasaktır. Bu kurala uymayanlar Ceza Kanunu'nun 254. maddesi gereğince cezalandırılırlar.

Emniyet Genel Müdürlüğü, Başkumandanlık Vekâleti'ne böyle bir nizamnamenin neden hazırlanması gerektiğini de şu şekilde izah etti: "*Bütün otomobil ve motosikletlerin Osmanlı toprakları dâhilinde, şehir ve kasabalarda kullanılmalarıyla bağlı oldukları makamların bu konudaki yönetim ve denetiminin şekil ve dereceleri hakkında akla gelen bazı düşünceler ekte gönderildi. Otomobillerin şehir içinde kul-*

lanılması hakkında alınacak tedbirler türünden bir nizamname şeklinde düzenlenip uygulanması ahenk ve tesiri ve çeşitli dairelere mensup otomobillerin tamamına yayılmasını sağlayacağından talimatnamesi hazırlanarak önü alınamayan düzensizliklerin bir an evvel ortadan kaldırılması için bir nizamname yayınlanması gerekli görülmektedir. Mütalaamız esas itibariyle Vekâlet tarafından müdahaleye gerek görüldüğü şekilde hemen bir nizamname layihası düzenlenip Sadaret'e arz olunmak üzere hızlıca haber verilmiştir"[645].

Nizamname metinleri hazırlanırken Avrupa'daki muhtelif ülkelerin nizamnameleri de incelendi. Mesela Almanya'nın otomobil ve motosikletler hakkındaki kanununun polis ile ilgili maddeleri Türkçe'ye tercüme edildi[646]. Komisyon nihayet 1918 Nisan'ında Şehzâde Abdülhalim Efendi nezaretinde toplantılarına başladı[647].

Komisyonun çalışmalara devam ettiği günlerde İstanbul'da askerî araçların sebep oldukları kazaları azaltmak için başka tedbirler de düşünülmeye başlandı. Bu minvalde Harbiye Nezareti'nden Sadaret'e gönderilen bir yazıda şu önemli bilgiler veriliyordu: "*Gerek Osmanlı ve gerek müttefik hükümetlerin askerleri tarafından kullanılmakta olan otomobillerin hızla sokaklardan geçmeleri yüzünden birtakım şahısların yaralanma ve vefatına sebep oldukları, sebep olanlar hakında kanûnî takibatın yapılması için Polis Müdüriyeti'nden gelen evrakın içeriğinden anlaşılmaktadır. İstanbul sokaklarının yeterli genişliğe sahip olmamasından ve kalabalığın fazlalığından ortaya çıkan bu gibi üzücü kazaların meydana gelmesini önleyebilmek üzere otomobillere kalabalık yerlerden geçtikleri sırada orta halli bir sürat ile geçilmesi ve polis memurları tarafından verilen emir ve işarete uyarak durma veya yavaşlamaları için gereken mercilere etkili uyarılar yapılması Otomobil Genel Müfettişliği'yle Alman Askerî Heyeti Riyâseti'ne ehemmiyetle tebliğ edilmiştir. Bu konuda Polis Genel Müdürlüğü tarafından da gereken tedbirler alınarak bu uyarılara aykırı olarak sokaklardan yine azami süratle geçen otomobillerin şoförleri hakkında kanûnî takibat yapılması için numaralarının alınması ve hangi makama bağlı olduklarının incelenerek bildirilmesi gereklidir*"[648].

645 BOA, DH. EUM. 6 Şb, 52-100-9, 16 Haziran 1334/16 Haziran 1918.

646 BOA, DH. EUM. 6 Şb, 52-100-19, 21, 17.

647 BOA, DH. EUM. 6 Şb, 52-56-55, 21 Nisan 1334/21 Nisan 1918.

648 BOA, DH. EUM. 6 Şb, 46-34-5, 17 Ağustos 1334/17 Ağustos 1918. Ayrıca bk. DH. EUM. 6 Şb, 46-34-9, 3 Eylül 1334/3 Eylül 1918.

Bu arada Şehzâde Abdülhalim başkanlığında toplanmış olan komisyon da çalışmalarına devam ediyordu. Ancak yukarıda yine Abdülhalim Efendi nezaretindeki başka bir komisyonun hazırladığını belirttiğimiz İstanbul dâhilinde kullanılan otomobil ve kamyonetlerle ilgili nizamnamenin uygulanmasında sıkıntılar başgösterdi. Askerî otomobil ve kamyonetlerle ilgili oluşturulan komisyon ise bir türlü bütün üyeleri tespit edilemediği için biraraya gelemedi[649]. Nihayet bu problem de aşıldıktan sonra çalışmalara başlayan komisyon, 1918 Ekim'inde taslak bir nizamname hazırladı[650], fakat bu nizamname de 13 Kasım 1918'de İstanbul işgal edildiği için tam manasıyla hayata geçilemedi. Yine de fenersiz, numaraları bulunmayan, hangi askerî kıtaya mensup olduklarını gösterir işaret olmayan ve şehir içinde süratle giden otomobillerin şoförlerinin uyarılmasına karar verildi[651].

İlk Kilometre Levhaları

Birinci Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nda otomobil ve ulaşım tarihi açısından birçok yeniliğe imza atıldı. Bunlardan biri de yollar arasındaki kilometreyi gösteren levhaların yerleştirilmesiydi. Bunun için 1917'de harekete geçildi.

Kilometre levhaları ilk olarak İstanbul, Büyükçekmece, Silivri, Çorlu ve Edirne yolu üzerinde konuldu. Bunun için öncelikle bu yerler arasındaki mesafenin ölçülmesi gerekiyordu. Bu işi İstanbul Vilayeti Nafia Başmühendisi ile Edirne Başmühendisliği yaptı. Ölçüm için Topkapı başlangıç noktası olarak belirlendi. Topkapı'dan Büyükçekmece'ye kadar olan mesafenin 35 km olduğu tespit edildi. Ancak bu ölçüm ile ilgili başlangıçta resmî bir veri olmadığı için müteredditt kalındı. Bu yüzden yeniden ölçüm yapılması ve kilometre levhalarının bu son ölçüme göre hazırlanması uygun görüldü[652].

649 BOA, DH. EUM. 6 Şb, 46-34-7, 9 Eylül 1334/9 Eylül 1918.
650 BOA, DH. EUM. 6 Şb, 46-34-3, 3 Ekim 1918.
651 BOA, HR. SFR-4, 917-27-1, 21 Kanunısani 1334/21 Ocak 1918.
652 BOA, T. NFİ. 1417-53a, 25 Haziran 1333/1 Mayıs 1917.



1935'e gelindiğinde levha çalışmaları (Akşam Gazetesi, nr.6011, 14 Temmuz 1935, s.3)

OKUMA PARÇASI

Devlete Ait Otomobiller Vergi Verecek mi?

Her geçen gün otomobillerin İstanbul sokaklarında daha fazla kullanılmaya başlaması haliyle bu vasıtaların vergilendirilmesini de gündeme getirmişti. Bu hususta Şehremaneti ilk defa 1909'da Dahiliye Nezareti'ne müracaat etmiş, fakat bir nizamnamesi bulunmadığı için talep geri çevrilmişti. Bunun üzerine Şehremaneti, 1912'de Rüsûm-ı Belediye Kanunu'na yeni bir madde ilave ettirdi ve buna göre otomobillerden taşıdıkları kişi sayısına göre vergi alınması kararlaştırıldı. Düzenleme şu şekildeydi: Dört kişilik otomobil senelik 6, dört kişiden sekiz kişiye kadar olanlar 10, daha fazla yolcu taşıyanlar ise 15 Osmanlı altını; husûsî otomobiller ise bu oranlardan %50 daha fazla ödeyeceklerdi[653]. 1917'ye gelindiğinde ise otomobillerin vergilendirilmesi hususunda yeni bir tartışma gündeme geldi. Bu minvalde devlete ait otomobil ve diğer vasıtaların vergiye tâbi olup olmayacağı tartışıldı.

653 Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 62.

Konu, Umûr-ı Mahalliye-i Vilayât Müdüriyeti tarafından Sadaret'e bildirilen şu yazı ile gündeme getirildi; "*Hakikaten şehrin bütün sokak, cadde ve meydanlarındaki kaldırımlar, belediyenin gelirleriyle inşa ve tamir edilmektedir. Hâlbuki bu kaldırımlar İstanbul'da ve diğer şehirlerde bugün de görüldüğü üzere hükümete ait otomobil ve kamyonlar tarafından tahrip edilmektedir. Bu nedenle esasen Belediye Vergileri Kanunu'nun on üçüncü maddesindeki özel fıkrada bu nakliye vasıtalarından devlete ait olanların müstesna olduğuna dair bir açıklık bulunmadığından bütün hükümet şubelerine ait otomobil ve kamyonların da belediye tarafından numaralandırılarak motorlarının derecesine göre kanunen belirlenen miktara uygun olarak bunlardan da vergi alınması gerekeceği mülahaza*" olunuyor denilmekteydi. Aynı zamanda konunun bir de Şûrâ-yı Devlet tarafından ele alınması tavsiye ediliyordu[654]. Bu tavsiye gereği konu, Şûrâ-yı Devlet'e havale edildi.

Mesele Şûrâ-yı Devlet'te görüşülerek Şehremaneti'nin resmî dairelere ait otomobil ve kamyonlardan vergi almasının uygun olmayacağı görüşü bildirildi. Yine de konu bir defa daha incelenmek üzere Mâliye Nezareti'ne havale edildi[655]. 1918'de ise mesele, bu tür otomobil ve kamyonlardan vergi alınamayacağı yönünde karara bağlandı[656].

OKUMA PARÇASI

Harb-i Umûmî'deki Otomobil Teşkilatı

Harb-i Umûmî'de memlekette mevcut nakliye vasıtalarından at, deve öküz ve saire ile beraber otomobillerden de istifade edilmek çaresi düşünüldü. Bu nedenle otomobillere askeriye tarafından el konuldu. Gümrükte ihraç muamelesi henüz tamamlanmayan 24 Fiyat otomobili de bunlar arasında bulunuyor ve esaslı bir kuvvet teşkil ediyordu.

654 BOA, DH. UMVM, 110-76-1-1, 28 Kasım 1917; ŞD, 47-28-8, 29 Teşrinisani 1333/29 Kasım 1917.

655 BOA, BOA, ŞD, 47-28-21, 18 Kanunuevvel 1333/18 Aralık 1917; ŞD, 47-28-19, 30 Kanunuevvel 1333/30 Aralık 1917.

656 BOA, DH. UMVM, 110-76-2-1; DH. UMVM, 110-76-3-4, 3, 1; ŞD, 47-28-5, 6, 7 Şubat 1334/7 Şubat 1918; ŞD, 47-28-2, 19 Şubat 1334/19 Şubat 1918;; ŞD, 47-28-15, 11, 13, 6 Nisan 1334/6 Nisan 1918; BEO, 4526-339385-2-2, 10 Nisan 1334/10 Nisan 1918; DH. UMVM, 110-57-1-2, 3, 18 Temmuz 1334/18 Temmuz 1918; DH. UMVM, 110-57-2-1, 8 Ağustos 1334/8 Ağustos 1918. Ayrıca bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları (1890-1922)*, s. 63.

O vakitler kirada çalışan otomobiller, ancak 20-30 tane kadardı. Hâlbuki el konulan bu otomobilleri kullanacak şoför pek azdı. Buna da kolay bir çare bulundu. Esasen otomobilleri olmadığı için açıkta kalan şoförler, gönüllü olarak hizmet etmek üzere orduya çağırıldılar. Bu tedbirin hakikaten pek münasip olduğu, bütün şoförlerin tam bir istekle bu vatanî davete koşmalarıyla anlaşılmıştı. Bu şekilde ilk iş verilen şoförler; Burhan, Ekrem, Nizameddin, Tevfik ve kardeşleri, Refik, Senihi, Bekir, Hamdi, Armanak, Aleksan, Laz Yani, Jozef, Ariko, Ksenefon, Yani efendilerle daha birkaç arkadaşlarından ibaretti.

Bir taraftan otomobilleri kullanacak şoförler gönüllü olarak toplanmakta iken diğer taraftan da bir teşkilat yapmak gerekmişti.

Bu nedenle el konulan otomobiller şimdiki Darülfünun Meydanı'nda toplanarak süratle meydana getirilen büyük çadır garajlara yerleştirildi. Teşkilatı meydana getirecek ustalar da toplanmaya başladı. O zamanlar henüz motor tamiri bizde tanınmış bir iş olmamakla beraber Tophane'de tesviye, torna ve diğer buharlı makinalar tamiratında ihtisas sahibi ustalar bulunmaktaydı. Bu ustalar arasından Mülazım-ı sanî Tevfik, Aziz, Şemsi Hüseyin Efendiler alınarak çadır garajlara memur edildiler. Ustalar, otomobillerin noksanlarını şoförlerle beraber tamamlamaya çalıştıkları esnada Mülazım Halid ve Yüzbaşı Salahaddin Beyler'in idaresi altında da bir otomobil takımı teşkilatı kuruldu.

Takımın teşkilatıyla beraber memlekette mevcut bütün demirci, marangoz vesaire gibi güzide işçi ustaları da toplanmaktaydı.

Eldeki otomobillerin ihtiyaçtan az olduğu daha önce anlaşıldığından Almanya ve Avusturya'dan fazla miktarda otomobil getirtilmeye teşebbüs edilmişti. Otomobil takımının teşkilatıyla beraber askeri işlerde daha kullanışlı olarak inşa edilen bu otomobiller de gelmeye başlamıştı. Bu şekilde teşkilat kendi kendine gelişmekte olduğundan, Yıldız'daki telgraf bölüğünün merkezi otomobil bölüğüne verilerek bölük teşkilatı yapılmaya gerek görüldü.

Kısa bir zaman zarfında Yıldız'daki bölük teşkilatı da ihtiyacı karşılamaz hale gelmeye başladı. Bunun üzerine Şişli'deki otobüs garajına otomobillerle beraber el konularak teşkilata otomobil taburu adı verildi.

Şişli'de tabur halini alan bu teşkilat, ilk günlere nazaran kısa bir zamanda pek fazla genişlemişti. Gün geçtikçe otomobillerin adedi de çoğalmaya başladı. Ancak eldeki şoförlerin o gün için bile yeterli olmadığı

görüldüğünden şoför yetiştirecek bir teşkilat kurulmasına teşebbüs edildi. Bu iş için Kağıthane Caddesi üzerindeki binalardan biri işgal edilerek askerî bir şoför mektebi açıldı. Bu esnada ordu, cephelerinde nakliyata yardım etmek üzere eldeki otomobil miktarına göre takım ve bölükler teşkil etti. Bu bölüklerdeki otomobillere de mektepten yetişen şoförler veriliyor ve bu şekilde otomobil ve şoför sayısı çoğaltılıyordu. Askerî otomobil teşkilatımız savaş sonuna kadar bu halde devam etti. Umumî Harp'ten sonra ise daha mükemmel bir hal aldı[657].

İşgal Yıllarında İstanbul'da Otomobil

İstanbul, Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasından sonra 13 Kasım 1918'de işgal edildi. Mütareke Dönemi olarak adlandırılan bu dönem (1918-1923), İstanbul tarihinin en zor ve kara günleriydi[658]. Bu dönemde otomobil tarihi için de farklı gelişmeler yaşandı. Bu manada İstanbul'daki bütün resmî dairelere ait otomobillere el konuldu. Bu yüzden imparatorluğun farklı bölgelerinden gelen otomobil taleplerine cevap verilemedi[659]. Ayrıca askerî ve

657 Milliyet gazetesi, nr. 269, 12 Kasım 1926.

658 Mütareke Dönemi İstanbul'u için bk. Şeyma Şahin, *Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre İşgal Döneminde İstanbul (13 Kasım 1918-15 Mart 1920)*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2009; Fatma Afyoncu, *Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre İşgal Döneminde İstanbul (16 Mart 1920-31 Aralık 1922)*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2009; Mümin Yıldıztaş, *Yaralı Payitaht İstanbul'un İşgali*, İstanbul 2010.

659 İşgalin ilk haftalarında İstanbul'dan otomobil talepleri ve bunlara verilen olumsuz cevaplara bazı misaller için bk. DH. İ. UM, 20-1-1-55-2-1, 5 Teşrinievvel 1334/5 Aralık 1918; DH. İ. UM, 20-1-1-55-1-1, 10 Teşrinievvel 1334/10 Aralık 1918; DH. İ. UM, 20-1-1-55-3-1, 18 Teşrinievvel 1334/18 Aralık 1918; DH. İ. UM, 20-1-1-55-4-1, 24 Teşrinievvel 1333/24 Aralık 1918. Harbiye Nezareti Otomobil Umuru Müfettişliği, 31 Ocak 1919'da gazetelere şöyle bir ilan verdi: "Savaş hali dolayısıyla muhtelif makamlara verilen ve bir çok kıtanın lağvı hasebiyle taşra ordularından gelen erkan, ümera ve sivil memurlar nezdinde olup askeriyeye ait olan binek otomobillerinin tespit edilerek kaydededilmesi gerekli olduğundan bu gibi bütün binek otomobillerinin ilan tarihinden nihayet bu haftaya kadar Otomobil Umûru Müfettişliği'ne teslimi ve bu müddet sonunda teslim edilmediği görülenlerin çalıntı mal addedilerek sahipleri hakkında kanunî takibatta bulunulacağı ilan olunur" (İkdam gazetesi, nr. 2638). Bu talepler daha sonraki aylarda da devam etti. Misaller için bk. DH. İ. UM, 19-5-1-74-2-1, 26 Mart 1335/26 Mart 1919; DH. İ. UM, 19-5-1-74-1-1, 4-5 Nisan 1335/4-5 Nisan 1919. İşgal yüzünden Yıldız'daki otomobil fabrikasında bulunan otomobil ve otomobil parçaları da satılmak zorunda kalındı (ATASE, nr. 1/1/74/66/1-3, 27 Kanunuevvel 1335/27 Aralık 1919). Ayrıca bk. ATASE, nr. 1/1/141/75, 18 Teşrinievvel 1335/18 Ekim 1919). İngiliz askerlerinden biri Ahırkapı'daki tamirhaneye gelerek buradan bir otomobili zorla götürdü (ATASE, nr. 1-2/53/56, 17 Nisan 1335/17 Nisan 1919; nr. 1-2/53/56-1, 17 Nisan 1335/17 Nisan 1919; nr. 1-46/2/83, 22 Haziran 1335/22 Haziran 1919. Ayrıca bk. ATASE, nr. 1-46/7/14, 2 Mayıs 1335/2 Mayıs 1919). Taksim kışlası parkında bulunan otomobillerin muhafazasında bulunan ve kamyonlar içinde yatan Türk askerlerine, Fransız askerleri tarafından sürekli tacizde bulunuldu ve zorla silahları alınmak istendi. Bu yüzden nöbetçilerin silahsız olarak nöbete devam etmeleri kararlaştırıldı (ATASE,

diğer resmî makamlara ait otomobiller ile bunlara ait parçaların kayıt altına alınması yönünde girişimler oldu. Bu uygulamadan halkın kullandığı otomobiller de nasibini aldı ve onlar da kayıt altına alınmaya başlandı[660]. Askerî otomobiller, Otomobil Müfettişiği'ne teslim edildi. Ancak müfettişlik, çoğu kullanılamaz haldeki bu vasıtaları koyacak depo bulmakta zorluk çekiyordu. Zira devlete ait birçok otomobil deposuna işgal güçleri el koymuştu[661]. Bu nedenle Ortaköy'de Harab Tabya denilen yerdeki binanın otomobil malzeme deposu yapılmak amacıyla Otomobil Müfettişliği'ne teslim edilmesi istendi[662].

İşgalle birlikte İstanbul polisi de zor günler yaşamaya başladı. Özellikle kazalara ve olaylara anında müdahale etmek üzere tesis edilen polis müdüriyeti tabipleri, otomobillere el konulmasıyla zora düştüler. Zira otomobil bulunmadığı için zamanında ilk müdahaleleri gerçekleştirilemeyen ağır yaralılardan birçokları kanamadan vefat ediyordu. Olay yerine ulaşılsa bile yaralıların at arabası gibi sağlıklı olmayan nakliye vasıtaları ile yavaş şekilde hastanelere nakledilmesi de ölümlere davetiye çıkarıyordu. Bu yüzden İstanbul Polis Genel Müdürlüğü ya işgal güçleri ya da Hilâl-i Ahmer Cemiyeti tarafından kendilerine bir tane yaralı nakletmeye mahsus otomobil tayin edilmesini istemek zorunda kaldı[663]. Harbiye Nezareti, bu

nr. 1-46/7/85, 23 Teşrinisani 1335/23 Kasım 1919). İşgalin ilk aşamasında İstanbul'daki Osmanlı İmparatorluğu'na bağlı garajlara da elkonuldu. Yalnızca Şişli'deki garaj Osmanlı idaresinde bırakıldı. Elkonulan garajlardaki otomobillerin birkısmı bu yüzden Şişli'deki garaja nakledildi. Bununla ilgili yazışmalara dair bk. ATASE, nr. 1-2/53/65. 1 Mart 1920'ye kadar İtilaf devletlerinin İstanbul'da elkoydukları otomobiller ve bunların fiyatlarını gösteren bir liste için bk. ATASE, nr. 5-2068/44 (96)/1. İşgalin hemen başlarında İstanbul'daki Almanya ve Avusturya'ya ait otomobillerin muhafazası ve teslimi konusunda da sıkıntılar yaşandı (ATASE, nr. 1-46/2/9; nr. 356/34, nr. 1-92/38/16). Almanlar geri çekilirken işgalden hemen önce otomobillerinin birkısmını yaktılar (ATASE, nr. 4-8064/6/28, 5 Kanunusani 1334/15 Ocak 1918; nr. 4-8064/6/30, 5 Kanunusani 1334/5 Ocak 1918; nr. 1-5280/18/5, 1 Kanunusani 1334/1 Ocak 1918). Bu yüzden Osmanlı yetkilileri bazı tedbirler almak zorunda kaldılar (ATASE, nr. 4-5280/9/2; nr. 4-5280/9/19, 14 Kanunusani 1334/14 Ocak 1918; nr. 4-8030/21/47, 7 Şubat 1334/ / Şubat 1918). Bu minvalde Almanlardan teslim alınan otomobil ve malzemenin kullanılabilmesi için bütün kıtalarda mevcut bulunan şoför, tamirci, otomobilden anlayan zabıtların seçilerek birer otomobil müfrezesi teşkil olunması düşünüldü (ATASE, nr. 4-8030/3/18, 2 Kanunusani 1334/2 Ocak 1918; nr. 5-2088/2182/2, 11 Kanunusani 1334/11 Ocak 1918; nr. 5-2088/2182/2-2, 5 Kanunusani 1334/5 Ocak 1918; nr. 5-2088/2182/2-9, 6 Kanunusani 1334/6 Ocak 1918). İşgalin başında İstanbul'da elkonulan otomobiller için bk. ATASE, nr. 1/46/31, 20 Temmuz 1335/20 Temmuz 1919; nr. 1-46/7/71, 15 Teşrinisani 1335/15 Kasım 1919. İmparatorluğun diğer bölgelerinden Almanların terkettikleri otomobiller ve bunlarla ilgili sıkıntılar için bk. ATASE, nr. 1-46/2/10; nr. 1-46/2/10-1; nr. 1-46/12/11; nr. 1-46/3/21; nr. 1-46/3/22; nr. 1-46/3/29; nr. 1-46/3/33; nr. 1-46/3/36; nr. 1-46/3/49; nr. 5-20868/ 36 (95)/4; nr. 5-20868/ 28/1.

660 ATASE, nr. 1-46/4/18, 21 Mart 1335/21 Mart 1919.

661 Mesela Gazhane'deki otomobil garajına İngiliz işgal güçleri el koydu ve bu yüzden buradaki malzeme başka yere nakledildi (ATASE, nr. 1-46/2/41, 24 Nisan 1335/24 Nisan 1919.

662 ATASE, nr. 1-46/2/15.

663 BOA, DH. EUM. LVZ, 44-99-3, 8 Kanunuevvel 1334/8 Aralık 1918; DH. EUM. LVZ, 44-99-1, 19 Kanunuevvel 1334/21 Aralık 1918. Bu esnada Hilâl-i Ahmer Cemiyeti, ciddi manada benzin sıkıntısı çekiyordu (Türk Kızılayı Arşivi, nr. 966/1, 6 Kanunusani 1334/6 Ocak 1918.

talebi karşılamak üzere harekete geçti, fakat hasta nakli için ellerinde yalnızca bir otomobil kalmıştı ve onun da tekerlekleri kullanılamaz haldeydi[664]. Bunun üzerine Dahiliye Nezareti, eski Batum Mutasarrıfı Cemil Beyefendi'ye ait olan ve İstanbul'a gelirken yanında getirdiği otomobilini bu iş için vermesi yönünde yazı gönderdi[665].

İşgal güçlerinin İstanbul'a gelmesi haliyle şehirdeki otomobillerin de artmasına neden oldu. Mesela Edirne Valiliği'nden Dahiliye Nezareti'ne gönderilen 1 Ocak 1919 tarihli yazıda verilen bilgilere göre; İstanbul'a 26 vagon Fransız askeri ile sekiz büyük çap top, bir vagon zırhlı otomobil ve 18 yük otomobili gelmekteydi[666].

İstanbul, savaş esnasında tamir edilemeyen araçlar nedeniyle adeta otomobil çöplüğüne dönmüştü. Nitekim 11 Temmuz 1919 tarihli bir belgede; İstanbul ve civarı ile özellikle Samsun'da birçok yük otomobilinin pek muhafazasız ve ötede beride perişan bir halde bulunduklarının haber alındığı belirtiliyor, bu vasıtaların ya tamir edilmesi ya da paraya çevrilmek üzere Mâliye Nezareti'ne devredilmesi isteniyordu[667]. Başka bir belgede ise; elde mevcut bulunan otomobillerden istifade edilmek üzere gerekli olanların tamiri, malzemelerinin tedariki ve ordu sistemi haricinde olup da tamirinden sonra işe yarayacak olanların millî şirketlere kiraya verilmesi tavsiye ediliyordu[668]. Bozulan otomobillerin parçalarının birkısmı, çalışır vaziyetteki otomobillerin tamirlerinde kullanıldı[669]. Ayrıca otomobil bölükleri oluşturularak askerî amaçla kullanılacak araçların bir an evvel kurtulması için de harekete geçildi[670]. Buna mukabil şehrin muhtelif bölgelerinde dağınık halde bulunan çalışmaz vaziyetteki otomobillerin biraraya getirilmesinde, yeterli şoför bulunmadığından, ciddi sıkıntılar çekildi[671].

664 BOA, DH. EUM. LVZ, 45-22-1, 7 Kanunısani 1335/7 Ocak 1919.

665 BOA, DH. EUM. LVZ, 45-44-3, 21 Kanunısani 1335/21 Ocak 1919; DH. EUM. LVZ, 45-44-1, 23 Kanunısani 1335/23 Ocak 1919.

666 BOA, DH. ŞFR, 657-1-1-1.

667 ATASE, nr. 1-3/44/4.

668 ATASE, nr. 1-4/52/36, 16 Şubat 1335/16 Şubat 1919.

669 ATASE, nr. 1-46/7/62, 21 Ekim 1919.

670 ATASE, nr. 1-4/61/9, 7 Mart 1336/7 Mart 1920.

671 ATASE, nr. 1-46/7/69, 7 Eylül 1335/7 Eylül 1919.

OKUMA PARÇASI

Naciye Sultan'ın Otomobilini Silah Zoruyla Aldılar!

İtilaf Devletleri, İstanbul'u işgal ettiklerinde şehirdeki otomobillerin çoğuna elkoydular. Elkoyma bazen problemsiz olurken, bazen de silah zoruyla oluyordu. Bu manada zorla otomobili alınanlardan biri de Naciye Sultan'dı. İstanbul Polis Müdürlüğü'nün Dahiliye Nezareti ve Emniyet Genel Müdürlüğü'ne yazdığı 27 Mart 1919 tarihli rapora göre, olay şu şekilde cereyan etti; "*22 Mart Cumartesi günü güneş saati ile saat dört buçuk sıralarında Küçük Ayasofya civarında Mehmed Paşa Caddesi'nde bulunan Naciye Sultan hazretlerinin ikamet ettikleri eski sadaret konağına müracaat ederek Şişli Otomobil Şubesi'nden olduklarını söyleyerek kimlikleri hakkında daha fazla bilgi vermeyen, birisi zabit üniforması giymiş dört Fransız askeri tarafından Sultan hazretlerine ait olan otomobilin alındığı, bu sırada dairedeki Harem Ağaları'ndan Hüsameddin Efendi'nin de tokatla darp edildiği ve durumun ayrıca Mütareke Komisyonu Reisliği'ne yazıldığı arz olunur*" [672].

Naciye Sultan'ın otomobili 1923'e kadar Fransızların elinde kaldı. Bu tarihte sultanın vekili Eminönü'nde Valide Hanı'nda 16 numarada bulunan İbrahim Halil, İstanbul Kumandanlığı'na hitaben şöyle bir dilekçe kaleme aldı; "*Saadetli efendim hazretleri, Müvekkilem Naciye Sultan hazretlerinin Ortaköy'deki yalılarını Fransızlar işgal ettikten sonra ikametgâhlarına Mahmudpaşa'da Fuad Paşa Türbesi karşısındaki sadaret konağı tahsis edilmişti. Kendilerine ait olan Mercedes markalı kapalı bir adet otomobillerini de söz konusu adrese nakletmişlerdi. Fransız polisleri aniden gelerek bu otomobili zorla müsadere edip o vakitten beri Fransız İşgal Kuvvetleri Kumandanlığı'nın kullanımına tahsis edilen bu otomobilin geri alınarak tarafıma iadesi için gereken mercilere emir buyurulmasını rica ederim.*" [673].

İbrahim Halil'in dilekçesi hukuk müşaviri ve askeri müşavir tarafından incelendi. İnceleme sonunda; "*Kullanıma mahsus olan mallara el konulmasından maksat, yararlanma hakkından ibaret olup bunlardan mevcut olanların iadeleri gerektiğinden yukarıdaki arzuhalde beyan edilen otomobilin sahibine iade edilmesi gerektiği*" yönünde görüş bildirildi[674].

Naciye Sultan'ın 1923'te işgal güçleri tarafından el konulan mallarını geri istemesinin sebebi, artık İtilaf Devletleri'nin İstanbul'u terk etmelerine dair müzakerelerin başlamış olmasıydı. Müzakerelerin önemli bir safhası da el konulan malların iadesi meselesiydi. Naciye Sultan, yalnızca el konulan

672 BOA, DH. EUM. ECB, 22-67-1.

673 BOA, HR. İM, 236-40-1-1, 24 Ağustos 1339/24 Ağustos 1923.

674 BOA, HR. İM, 236-40-1-1, 24 Ağustos 1339/24 Ağustos 1923.

Mercedes marka otomobilini değil, Enver Paşa köşkü ve Ortaköy'deki yalısını da geri istedi. Sultanın otomobili, General Charpy tarafından kullanılmaktaydı[675].

Sultanın Mercedes marka otomobilinin Fransız General Charpy'den talep edilmesine rağmen, general bu talebe şöyle cevap verdi: *"Şark ordusunca savaş ganimeti addedilerek müsadere edilen bu otomobil, Harbiye Dairesi tarafından deruhte edilmiştir. Bu nedenle Fransız hükümeti malları arasına dahil olan bu arabanın iadesi için bence bir şey yapılması mümkün değildir. Diğer taraftan bu otomobilin müsaderesi durumu, Lozan Muahedesi'nin 58'nci maddesiyle de kapatılmıştır"*[676].

OKUMA PARÇASI

Said Halim Paşa'nın Otomobili de Zorla Alındı!

İşgalde otomobiline zorla elkonulan ve konağı aranan yalnızca Enver Paşa'nın eşi Naciye Sultan değildi. Konağına silah zoruyla girilerek otomobiline elkonulan bir diğer önemli devlet adamı da eski sadrazamlardan Said Halim Paşa'ydı.

Bir arşiv belgesine göre Said Halim Paşa'nın konağında yapılan arama ve otomobilinin alınması şöyle cereyan etti; *"10 Mart 1919'da eski sadrazamlardan Said Halim Paşa, polis müdürüyle birlikte Yeniköy'e yaklaştıklarında Maslak'ta otomobilinin lastiği patladı ve lastik tamiriyle uğraşılırken arkalarından bir otomobil geldi. Gelen otomobilin içinde bir Fransız askeriyle iki Ermeni vardı. Bunlar Said Halim Paşa'nın otomobilini, "otomobilini Fransız kumandanı istiyor" diyerek aldılar ve Dolmabahçe'deki Fransız karargâhına götürdüler. Ertesi gün ise birkaç Fransız askeri, yanlarında bir Ermeni ve bir Rum tercüman olduğu halde, paşanın Yeniköy'deki yalısına gelerek, buradaki yedek otomobil lastiklerini de aldılar. Bu bahaneyle yalının her tarafını didik didik aradılar"*[677].

675 BOA, HR. İM, 236-40-2-1, 1 Eylül 1339/1 Eylül 1923; HR. İM, 236-40-3-1, 13 Eylül 1339/13 Eylül 1923.

676 BOA, HR. İM, 236-40-4-1, Eylül 1923.

677 ATASE, nr. 1-101/3/32-1, 15 Mart 1335/15 Mart 1919. Ayrıca bk. ATASE, nr. 1-101/3/32, 25 Mart 1335/25 Mart 1919

Arabaların Yolcu Tarifeleri Yeniden Belirlendi

1919'a gelindiğinde işgalle birlikte değişen şartların bir gereği olarak İstanbul'da kullanılan yolcu arabalarının tarifeleri yeniden belirlendi. Bir gazete haberinde buna neden ihtiyaç duyulduğu şu şekilde okuyuculara duyuruluyordu; "*Son günlerde biraz canlanmaya yüz tutan* Şehremaneti*, en son bir araba tarifesi düzenlemeye karar vererek şehrimizin büyük bir derdine çare bulmak yoluna girmiştir. Genel müfettişliğe tayin edildiğinden beri emanete hayli gayret ve canlılık getiren Mehmed Ali Bey ile daire müdürlerinden oluşan bir komisyon, Muavin Sezai Bey'in yönetimi altında toplanarak binek ve yük arabaları ücretleri için bir tarife düzenlemiştir. Yeni tarife, önümüzdeki haftadan itibaren geçerli olacak ve İstanbul ile Beyoğlu taraflarında çalışan bütün arabalar bunu arabalarının içine asmaya mecbur tutulacaktır. Ne zamandan beri bağırıp çağırmakla görevini yerine getirmeyen uyuşuk emanete bir türlü yaptıramadığımız bu arabacılar tarifesinin nihayet düzenlenmesi haberi, bizi ve bizim gibi semtleri uzak iş-güç sahiplerini sevinç içinde bırakmıştır. Bakalım uygulanmasında da başarı sağlanacak mı*?"[678]. Aynı gazetenin bir sonraki nüshasında ise aynı konu ile ilgili şu habere yer veriliyordu; *"Arabacıların yaptıkları vurgunculuğun Emanet'in dikkatini çekmemesi beklenemezdi. Bu yüzden yeni bir tarife gerekiyordu. Gazetenizde haber verdiğiniz şekilde bu tarifeyi tanzim ettik. Fakat mesele düzenlemekte değil, daha ziyade uygulamaktadır. Bazıları, tramvaylardaki kalabalığa mani olunamayan bir şehirde arabacılar tarifesinin de uygulanmasına imkan olmayacağını söylüyorlarsa da ben aksini ümit ediyorum. Polis Genel Müdürü beyin bize bu konuda en etkili şekilde yardım edeceğinden ümitliyim. Ayrıca arabalar için sokaklarda belirli bekleme yerleri vardır. Bu mahallerde ise genellikle zabıta memurları bulunuyor. Bu nedenle memurları, icabına göre ödüllendirmek ve cezalandırmak suretiyle tarife hükümlerinin uygulanmasına dikkat ettirmek mümkün olabilecektir. Herhalde uygulamayı temin için gereken tedbirlerin alınması pek tabii değil midir*?"[679].

Yukarıdaki haberlerden sonra nihayet 30 Ocak 1919'da yeni tarife gazetelerde yayınlandı[680]. Yeni tarifenin haber yapıldığı İkdam Gazetesi'nde konu ile ilgili şu bilgiler de okuyucularla paylaşıldı; *"Şehremaneti tarafından arabacıların son zamanlarda cidden dayanılmaz bir hal alan vurgunculuklarına son vermek üzere*

678 İkdam gazetesi, nr. 2622, 15 Ocak 1919.

679 İkdam gazetesi, nr. 2623, 16 Ocak 1919.

680 6 Şubat'tan itibaren yürürlüğe girecek yeni tarife için bk. İkdam gazetesi, nr. 2637, 30 Ocak 1919.



1919'da araba tarifeleri (Tasfir-i Efkâr, nr.2637, 30 Ocak 1919)

düzenlenen tarife, nihayet basılıp yayınlanmıştır. Oldukça ayrıntılı olan bu tarife gereği çeşitli semtlere olan araba ücretleri, şimdiki fiyatlara oranla yarıdan fazla indirilmiştir. Bu tarife hükümlerinin yerine getirilmesine zabıta ve belediye memurlarının mecbur oldukları tarifede belirtilmektedir. Fakat bu konuda zabıtanın müdahalesinin ne kadar etkili olacağı ve arabacıları nasıl yola getireceği ancak tecrübe edilerek anlaşılabilecektir.

Arabacılar tarife hükümlerine aykırı harekette bulundukları takdirde haklarında ceza kanunnamesinin 254. maddesi uygulanacaktır. Söz konusu maddedeki cezalar ise bir

mecidiyeden beş mecidiyeye kadar para cezasından ibarettir. Tarifenin bütün içeriğini gazetemizde yayınlamak zordur. Gidilecek semtlere göre ne kadar ücret verileceğini arabaya binenler, içine asılması muhtemel olan tarifelerden veya belediye memurları ile zabıtadan sorup öğrenebilirler. Bir tarife gereği ücretlerde ne kadar indirim yapıldığı hakkında okurlarımıza yukarıdaki harita ile bir fikir vermeye çalıştığımız gibi aşağıda bazı rakamlar da veriyoruz."[681].

Yine ve Yeni Otomobil Nizamnamesi

İşgal İstanbul'unda 1919'da otomobil ile ilgili birtakım düzenlemeler yapıldı. Bunlardan tarifelerle ilgili olanını yukarıda anlattık. Bir diğer düzenleme de otomobil ve diğer vasıtaların hızlarına dairdi. Aslında bu hususta daha önceki yıllarda bazı talimatname ve nizamnameler hazırlanmıştı. Ancak bu düzenlemeler derde deva olmadı. Aksine şehre işgal güçlerinin gelişiyle birlikte otomobillerin sayısı ve haliyle kazalar da artmıştır. Bu yüzden 1919 Şubat'ında, önceki talimatnameden pek de farklı maddeleri ihtiva etmeyen, yeni bir otomobil talimatnamesi yayınlandı[682]. Yeni talimatnamede şu maddeler mevcuttu:

"1-Otomobiller şehir içinde saatte yirmi kilometreden fazla süratle kesinlile kullanılmayacaktır.

2-Otomobiller, arabalar ve yük hayvanları mutlaka yolların sağ tarafını takip etmeye mecbur tutulacaktır.

3-Gerek otomobil ve gerek arabaların süratle gitmeleri yasak olduğu gibi sokakların birleştikleri yerlerde, bunların dönüş mahallerinde ve halkın pek kalabalık olduğu yerlerde gayet yavaş gitmeleri zorunludur.

4-Otomobil ve arabalar geçişe engel olacak yerlerde uzun süre durmayacaklardır.

5-Seyir halinde bozulan ve eşyası dökülen nakliye vasıtaları, geliş gidişlere mani olmayacak şekilde yolun boş olan sağ tarafına çekilerek orada tamir edilecektir.

---

681 İkdam gazetesi, nr. 2637, 30 Ocak 1919. İlerleyen günlerde bu tarife sebebiyle birçok şikayet oldu. Özellikle arabacılar bu sıkıntıya sebep oldular. Bu gibi şikayetlere misaller için bk. İkdam gazetesi, nr. 2666, 28 Şubat 1919; nr. 2668, 2 Mart 1919; nr. 2678, 12 Mart 1919.

682 Bu arada askeri otomobillerin kullanımına dair de geçici bir nizamname yayınlandı. Askerî matbaada basılan nizamnamenin bir sureti için bk. ATASE, nr. 1-3-/9/18-A.

6-Caddeler ve sokaklarda yürüyen İstanbul ahalisinin de düzenin sağlanabilmesi için daima yolların sağ tarafından gitmeleri, geliş gidişlerin kolaylığı için muhterem ahaliden özellikle rica olunur.

Nakliye vasıtalarını kullananlardan bu kararlara aykırı hareketleri görülenlerin zabıta memurları tarafından derhal yakalanıp bu konudaki emir ve nizamlara uymamış olduğundan hakkında kanûnî muamele yapılacağı ve seferlerine izin verilmeyeceği ilan olunur"[683].

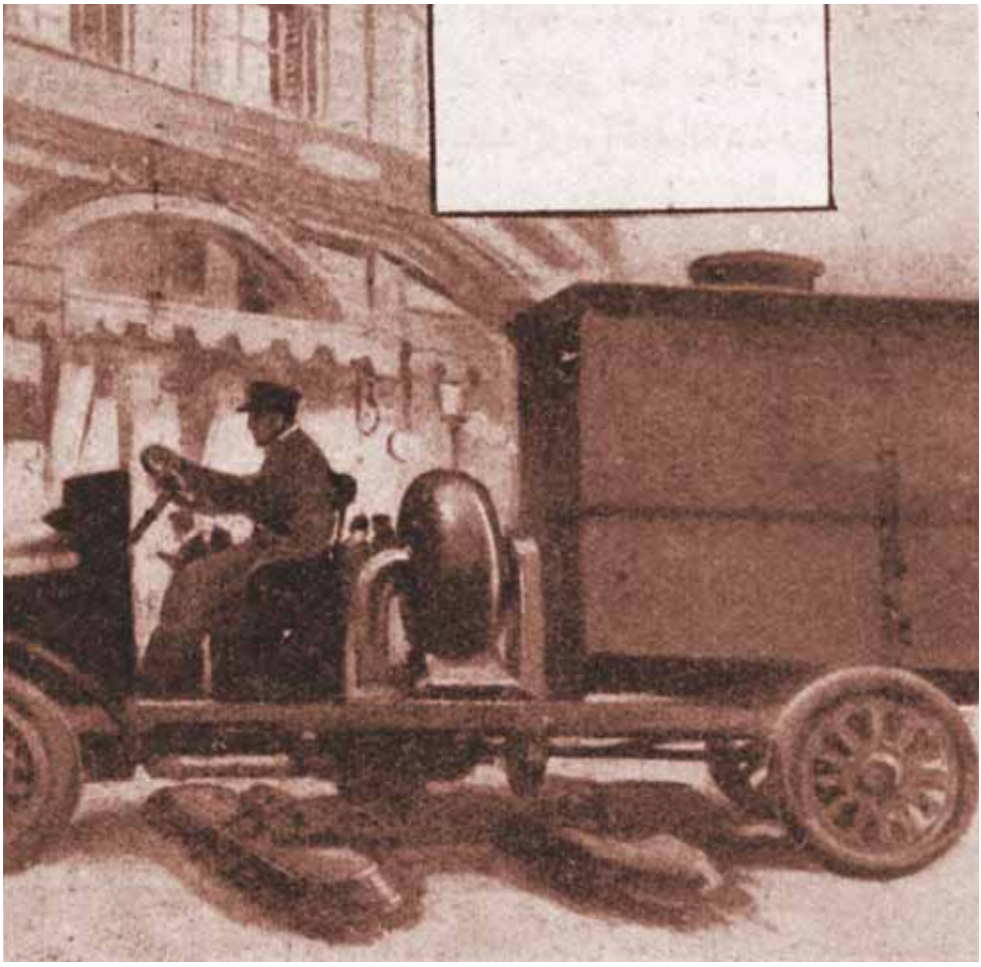
İstanbul Salgın Hastalık Tehlikesi Altında

İstanbul işgal edildikten sonra resmi dairelere ait otomobil ve diğer vasıtalara el konulduğu için zor durumda olan kurumlardan biri de Şehremaneti idi. Özellikle sağlık ve temizlik hizmetlerini yerine getirmek için yeterli vasıtanın olmaması şehirde 1919 Şubat'ına gelindiğinde büyük bir salgın tehlikesinin ortaya çıkmasına neden oldu.

Şehremini, 18 Şubat 1919 tarihli ve Dahiliye Nezareti'ne gönderdiği bir yazısında İstanbul'daki salgın hastalık tehlikesine işaret etti ve acilen şehrin temizlenmesi için gerekli vasıtaların kendilerine verilmesini talep etti[684]. İtilaf devletleri de şehirde bu tür sağlık problemlerinin önünü almak için bir komisyon kurdular ve Şehreminliği bu komisyondan da yardım istedi[685].

Şehremini Cemil Paşa, 14 Mayıs 1919'da İkdam Gazetesi'ne verdiği "Yetmiş Bin Araba Süprüntü" başlıklı bir beyanatta şehrin temizlik sorununa şöyle temas ediyor ve 15 güne kadar İstanbul'un çöplükten temizleneceği müjdesini veriyordu; "*Meğer dört seneden beri İstanbul sokaklarında yaklaşık yetmiş bin araba çöp birikmiş! Şimdi tedarik edebildiğim kamyonlar ve arabalarla bunları kaldırtıyorum. Ümit ederim ki on beş güne kadar sokakların tamamı süpürülecek, sulanacak, açıkta yiyecek-içecek satılmayacak; berberler, aşçılar, lokantacılar, tatlıcılar, kasaplar ve ahali ile temas eden ve yiyecek içecek satan bütün esnaf belediye talimatına uygun hareket edecektir*"[686].

683 İkdam gazetesi, nr. 2652, 14 Şubat 1919.
684 BOA, DH. UMVM, 96-22-1-1.
685 BOA, DH. UMVM, 96-22-2-1, 22 Şubat 1919.
686 İkdam gazetesi, nr. 2725.



Sokakların tozunu hava tulumbası ile çekip kapalı depoda toplayan "Süpürme Makinesi" (Servet-i Fünûn, nr. 1496,16 Nisan 1925, s. 349)

Çocuk Katili Fransız!

İstanbul, tarihinin en kara günlerini işgal yıllarında yaşadı. Özellikle işgal güçlerinin çoğu zaman davalık konuları sürüncemede bırakmaları ve Osmanlı devlet adamlarını zor duruma sokmaları işleri oldukça müşkil bir hale getirdi. Uzayıp giden dava konularından biri de daha 1919'un hemen başlarında meydana geldi ve dava bir seneye yakın devam etti.

12 Mart 1919 Çarşamba günü saat dokuz civarında Saraçhanebaşı'nda Hüsambey Mahallesi Kemer Sokağı sakinlerinden ve Topkapı'da Hâdika-i Hidâyet Mektebi muallimelerinden Saliha Ahsen Hanım ile kiracısı Alay Müftüsü Hasan Fehmi Efendi'nin sekiz yaşındaki oğlu Selami, Topkapı tramvay caddesinden adı geçen mektebe giderken Molla Gürani Mahallesi'nde Topkapı'dan Aksaray'a gelmekte olan Fransa'ya ait hasta nakline mahsus bir otomobil üzerlerine geldi. Hızla gelen otomobil, Selami'yi ezdi ve çocuğu feci bir şekilde öldürdü. Otomobil şoförü ise hızla olay yerinden kaçtı[687].

Molla Gürani Mahallesi Muhtarı Asım Bey, bir taraftan olaya müdahale ederken, diğer taraftan da polise haber verdi[688]. Polis tabiplerinden Hasib kısa sürede olay yerine geldi ve burada araştırma yaptı. Araştırma sonucunda kaleme aldığı raporda şunları bildirdi: "*Otomobil tarafından ezilerek vefat ettiği haber verilen Saraçhanebaşı, Hüsambey Mahallesi Kemer Sokağı'nda ikamet eden Alay Müftüsü Hasan Fehmi Efendi'nin oğlu Selami'nin muayenesi için Aksaray Merkezi'ne gidildiğinde; tahminen sekiz yaşlarında olan çocuğun ölü olarak merkezde bir sedye üzerinde, yüzü tamamen kana bulanmış ve tanınmayacak bir halde ezilmiş olarak yattığı görüldü. Elbiseleri çıkarıldığında vücudunun başka yerinde herhangi bir darbe veya yara görülmediği halde başı şiddetli baskı ve çarpmanın etkisiyle ezilip aniden vefat etmiş olduğu ve benzer kazalar gibi bunun da otomobil ve buna benzer aletlerden kaynaklandığı muayene neticesinde anlaşıldı*"[689].

Polis, olay anında Selami'nin yanında bulunan Hâdika-i Hidayet Mektebi muallimelerinden Saliha Ahsen Hanım'ı da sorguya çekti. Saliha Hanım'a sorulan sorular ve onun verdiği cevaplar şu şekildeydi[690]:

"[Soru:] Bugün güneş saati ile saat dokuz sıralarında bir çocuğu Monla Gürani isimli mahalde otomobil çarpmak suretiyle vefatına sebebiyet vermiştir. Bu konudaki bilgileriniz ve gördükleriniz ne ise söyleyiniz?

[Cevap:] Bizim evimizde ikamet eden Alay Müftüsü Hasan Fehmi Efendi'nin sekiz yaşındaki oğlu Selami yanımda olarak Hadika-i Hidayet Mektebi'ne gitmekteydim. Saat dokuz sıralarında Monla Gürani adlı yerden geçişimiz esnasında Topkapı'dan Aksa-

687 BOA, HR. SYS, 2634-2-112, 12 Mart 1335/12 Mart 1919.
688 BOA, HR. SYS, 2634-2-121, 12 Mart 1335/12 Mart 1919.
689 BOA, HR. SYS, 2634-2-116, 12 Mart 1335/12 Mart 1919.
690 BOA, HR. SYS, 2634-2-118, 119, 12 Mart 1335/12 Mart 1919.

ray'a doğru süratle gelmekte olan Fransız Devleti'ne ait üzeri kapalı hasta otomobili son süratle geldiğinden dolayı yanımda bulunan Selami'ye çarpacağını anladım ve çocuğu kolundan tutup kenara çekmek üzere iken söz konusu otomobil çocuğu altına alarak ezdi ve çocuk derhal vefat etti. Bu otomobil durmayarak yoluna devam etti.

[Soru:] Selami'yi nereye götürüyordun?

[Cevap:] Annesinin izniyle birlikte devam ettiğim Topkapı'daki Hâdika-i Hidâyet Mektebi'ne götürüyordum.

[Sorul:] Yolun hangi tarafından gidiyordunuz?

[Cevap:] Yolun sol tarafını takip ederek gidiyorduk.

[Soru:] Pekala siz Topkapı'ya gittiğinizi ve otomobilin de Topkapı'dan Aksaray'a geldiğini söylüyorsunuz bu durumda otomobilin yukarıdan geldiğini görmüş olacaktınız.

[Cevap:] Bulunduğumuz yer, Molla Gürani Caddesi'nde medrese sırasındaydı ve orası gayet dardı. Otomobilin geldiğini gördüm ve çocuğu tuttum. Yolun sol taraf kenarına aldım. Her ikimiz beraber olduğumuz esnada söz konusu otomobil bizim tarafa pek yakın geldi, çocuğa çarptı, çocuk yıkılıp otomobilin altına gitti. Benim de çarşafım takıldı. Ben kendi canımı zor kurtardım.

[Soru:] Selami'nin elini tutmuş muydun?

[Cevap:] Evet tutmuştum, otomobil gelir gelmez çocuğun ayağı otomobilin altına gitti. Bu durumda otomobilin pek yakın gelmesinden çocuk da ayağını oynatmış olacak ki bu kaza meydana geldi.

[Soru:] Otomobilin şoförünü gördünüz mü?

[Cevap:] Farkında olamadım. Araç üzeri kapalı ve Fransızlara ait Hilâl-i Ahmer hasta otomobili idi".

Feci hadise polis tarafından ise şöyle rapor edildi; "*12 Mart 1919 Çarşamba günü öğleden önce saat sekiz buçuk sıralarında Topkapı tramvay caddesinde Ömer Efendi Medresesi önünde bir otomobil tarafından bir çocuğa çarparak vefatına sebep olunduğunu Monla Gürani Mahallesi Muhtarı Asım Bey ihbar etmiştir. Seçilen memurlarla birlikte olay yerine gidildiğinde; medrese önünde tramvay caddesinin Şehremini'ne giden*

tramvay hattının sol tarafında başı duvara ve ayakları medrese duvarına karşı siyah pantolon, neft rengi ceket, ayağında örme yünden yeşil pullu çorap ve yanı başında ayağından çıkmış olduğu anlaşılan tulumbacı yemenisi, başı açık, fesi yanı başında eşkâli farkedilemeyecek derecede ezilmiş, tahminen on yaşlarında bir çocuğun kısmen sağ kolu üzerine doğru yüzüstü yatmakta olduğu görülmüştür. Kendisinde hayat emaresi görülememekte, yüzünden akan kanlara ve alınan ihbarata göre; henüz numarası ve kimin kullandığı anlaşılamayan Fransız sıhhiyesine ait otomobil tarafından çiğnenmiş olduğu görülmüştür. Hemen telefonla Dersaadet Bidayet Mahkemesi Müddei-i Umûmîliği'ne ve zabıta doktorlarına ihbar edilmiş, ancak onların gelişi beklenmeyerek ve asıl duruma halel getirilmeyecek şekilde üzeri sedye ile örtülmüştür. Çocuğun kimliği ve olay hakkında etraftan tahkikata da başlanmıştır. Şöyle ki; vefat eden çocuk, Saraçhanebaşı'nda Hüsambey Mahallesi'nde Gümüş Kemer Sokağı'nda on dört numaralı evde oturan Alay Müftüsü Hasan Fehmi Efendi'nin sekiz yaşlarında Selami ismindeki oğlu olup aynı evde ikamet eden Saliha Ahsen Hanım ile Topkapı'da bulunan mektebe gidiyorlarmış. Monla Gürani'de Ömer Efendi Medresesi önüne vardıklarında Şehremini tarafından süratle gelmekte olan Fransız sıhhiye heyetine ait otomobil, önlerine gelmiş. Ancak yolun dar olmasından dolayı Saliha Ahsen Hanım, yıkık yangın duvarı hizasına kaçarak kendini kurtarabilmiş. Fakat Selami'nin otomobilden kaçamayıp tekerlekleri altında kalarak vefat ettiği anlaşılmıştır"[691].

Olaydan yedi gün sonra Selami'nin babası Alay Müftüsü Hasan Fehmi Efendi, Mütarake Komisyonu Riyâseti'ne şu minvalde bir arzuhal sundu; "*Yegane sevinç kaynağım ve sevgili ciğerparem olan İbrahim Selami; henüz gençliğinin baharında, yani dokuz yaşında ve hüzün dolu evimin mutluluğu onun varlığıyla mümkün olduğu halde bu ayın on ikinci günü muallimesiyle beraber mektebe gittiği esnada Fransa Hükümeti'ne ait ve hasta nakline mahsus bir otomobil Taşkasab'da arkadan bunlara yetişip bir işaret vermeksizin çocuğa çarpmış ve üzerinden geçerek feci bir şekilde vefatına sebebiyet vermiştir. Bu felaket, evimi matem yerine döndürmüştür. İlim ve medeniyetin beşiği olan bir memlekete mensup o otomobilin mürettebatı tarafından böyle bir faciaya acımasızca sebebiyet verilmiş olması, hakikaten dikkat çekici ve bu çaresiz ebeveynin üzüntüsü merhamete muhtaçtır. Zabıtanın incelemesine göre; söz konusu otomobil, 155681 numaralı Fransız Kızıl Haç otomobilinden yarım saat önce yani güneş saati ile saat sekizi beş geçe*

691 BOA, HR. SYS, 2634-2-121, 12 Mart 1335/12 Mart 1919.

olay yerinden geçmiş olan söz konusu Kızıl Haç'a mensup diğer bir otomobil olduğu anlaşıldığından, arzettiğim feci hadisenin suçlularının ortaya çıkarılarak maddi-manevi zararımın tazmin ettirilmesini üzüntü içinde istirham ederim"[692].

Hasan Fehmi'nin arzuhalinden sonra Mütareke Komisyonu işin araştırılmasını istedi. Bu konuda ilgili mercilerden gerekli bilgileri talep etti. Ancak daha ilk günlerden itibaren konunun kapatılmak istendiği anlaşılmaktaydı. Zira gerekli bilgiler verilmesine rağmen uzun süre otomobilin numarası bildirilmediği gerekçesiyle konu daireler arasında uzayıp giden yazışmalara konu oldu[693]. Bu arada kazaya sebebiyet veren Fransız şoförün yakalandığı ve ifadesinin alındığı söylentileri dillendirilmeye başlandı[694]. Soruşturmada 1919 Eylül'üne gelindiğinde hâlâ bir arpa boyu yol alınamamıştı ve daireler arasında bir netice vermeyen yazışmalar sürüp gidiyordu[695]. Bunun üzerine Hasan Fehmi Efendi, Sadaret'e hitaben 21 Eylül 1919 tarihli bir arzuhal kaleme aldı ve çektiği sıkıntıları özetleyerek kendisine yardım edilmesini istedi[696]. Bu arzuhal üzerine ilgili makamlar bir kez daha harekete geçti ve İstanbul Birinci Mıntıka Fransız Polis Kumandanlığı'na; "*Merhumun babası Hasan Fehmi Efendi, üzüntü içerisinde, bu meselenin ehemmiyetle takip edilmesini rica etmekte ve Hariciye Nezareti'ne sunduğu dilekçede; Fransız adaletinden emin olduğunu zikretmektedir. Bu meselenin önem ve ciddiyetle takip edilerek neticelendirilmesini arz ve istirham ederim*" yazan yeni bir yazı gönderilerek meselenin takip edilmesi istendi[697]. Yine aynı tarihte Birinci Mıntıka İrtibat Komiseri Vehbi, İstanbul Fransız Jandarma Kumandanlığı'na, "*13 Mayıs 1919 Çarşamba günü saat dokuza doğru Saraçhane Mahallesi'nde Aksaray tramvayı yolu üzerinde Kemer Mahallesi'nde ikamet eden Hasan Fehmi Efendi'nin biricik oğlu Selami isimli çocuğu 155681 numaralı Fransız otomobili öldürdü. Bu konuda gönderdiğimiz sayısız rapora rağmen hiçbir cevap almadık. Doktorun raporuyla beraber*

692 BOA, HR. SYS, 2634-2-5, 19 Mart 1335/19 Mart 1919.

693 BOA, HR. SYS, 2634-2-110, 30 Mart 1335/30 Mart 1919; HR. SYS, 2634-2-111, 2 Nisan 1335/2 Nisan 1919; HR. SYS, 2634-2-123, 7-8 Nisan 1335/7-8 Nisan 1919; HR. SYS, 2634-2-115, 19 Nisan 1335/19 Nisan 1919; HR. SYS, 2634-2-125, 20 Nisan 1335/20 Nisan 1919.

694 BOA, HR. SYS, 2634-2-125, 23 Nisan 1335/23 Nisan 1919; HR. SYS, 2634-2-19, 31 Nisan 1335/31 Nisan 1919; HR. SYS, 2634-2-126, 23 Ağustos 1335/23 Ağustos 1919; HR. SYS, 2634-2-127, 23 Ağustos 1335/23 Ağustos 1919; HR. SYS, 2634-2-20, 31 Ağustos 1335/31 Ağustos 1919

695 BOA, HR. SYS, 2634-2-21, 14 Eylül 1335/14 Eylül 1919; HR. SYS, 2634-2-23, 14 Eylül 1335/14 Eylül 1919.

696 BOA, HR. SYS, 2634-2-25.

697 BOA, HR. SYS, 2634-2-29, 21 Eylül 1335/21 Eylül 1919.

size yeni raporu gönderiyoruz. Lütfen gerekenin yapılması" için bir yazı gönderdi[698]. Vehbi Bey, 27 Eylül 1919'da Fransız Jandarma Kumandanlığı'na başka bir yazı daha göndererek işin takipçisi olduğunu hissettirdi[699], ancak verilen cevap hiç de olumlu değildi. Zira söz konusu cevapta soruşturmanın neticelendirilemediği bildiriliyordu[700].

Vehbi Bey'in ısrarlı takibatı sonucu, 1919 Ekim'inde, Selami'nin dosyası tekrar açıldı. Fransa makamları kazaya sebep olan şoförün Fransız olmadığını iddia etmesi üzerine kazaya şahit olanların sorguları yeniden yapıldı[701].

Yeni sorgulamada neredeyse herşeyi değiştirecek gelişmeler oldu. Sebebi nedir bilinmez ama en önemli görgü şahidi Saliha Hanım, ifadesini büyük oranda değiştirdi. Yeni ifadesi şöyleydi[702]:

"[Soru:] 12 Mart 1919'da Monla Gürani'de tramvay caddesinden süratle ilerleyen bir otomobil tarafından Hasan Fehmi Efendi'nin oğlu sekiz yaşlarında Selami isimli çocuğa çarpmak suretiyle vefatına sebep olunduğu ve söz konusu otomobilin Fransızlara ait olduğu iddia ediliyor. Selami'ye çarpan otomobilin hangi devlete ait olduğunu bilir misiniz, rengi nasıldı, binek otomobili mi yoksa yük otomobili midir, şoförü ne renkte elbise giymişti?

[Cevap:] Şu sorduğunuz sorulara karşı kesinlikle cevap veremem. Çünkü Selami'ye çarparak vefatına sebep olan otomobil, son süratiyle Topkapı tarafından Aksaray'a ilerlemekte iken aniden çocuğa çarparak durmaksızın yoluna devam edip gitti. Ancak otomobilin üzerinde ufak kırmızı renkte bir bayrak gördüm. Otomobil sarı renkte ve yük otomobili değildi. Şoförün ne renk elbise giydiğini görmedim ve hangi devlete ait olduğunu da bilemem. İfadem bundan ibarettir.

[Soru:] İfadenizi inceledikten sonra imzalayınız.

[Cevap:] İfadem doğrudur, imzalarım".

698 BOA, HR. SYS, 2634-2-31, 21 Eylül 1335/21 Eylül 1919.

699 BOA, HR. SYS, 2634-2-39. Vehbi Bey, 12 Ekim 1919 tarihli başka bir yazı daha gönderdi (HR. SYS, 2634-2-135).

700 BOA, HR. SYS, 2634-2-129, 8 Teşrinievvel 1335/8 Ekim 1919.

701 BOA, HR. SYS, 2634-2-141, 14 Teşrinievvel 1335/14 Ekim 1919; HR. SYS, 2634-2-142, 14 Teşrinievvel 1335/14 Ekim 1919; HR. SYS, 2634-2-137, 14 Teşrinievvel 1335/14 Ekim 1919;

702 BOA, HR. SYS, 2634-2-120, 30 Teşrinievvel 1335/30 Ekim 1919.

İfadesini değiştirenlerden biri de Molla Gürani Mahallesi Muhtarı Sami Bey'di. Sami Bey'in yeni ifadesi şu şekildeydi[703]:

"[Soru:] 12 Mart 1335 tarihinde Monla Gürani Mahallesi'nde Topkapı tramvay caddesinden süratle geçmekte olan bir otomobil tarafından Hasan Fehmi Efendi oğlu sekiz yaşında Selami'yi çiğnemek suretiyle vefatına sebep olunmuş ve olay yerinde sizin bulunduğunuz anlaşıldığından bu otomobilin hangi devlete ait olup ve ne renkte ve ne gibi otomobil olduğunu ve numarasını görebildiniz mi? Şoförün eşkalini ve hangi devlet vatandaşı olduğunu gördünüz mü anlatınız".

[Cevap:] O gün ben Monla Gürani Medresesi'nde mahallemiz ahalisine ekmek vermekteyken tanımadığım yedi sekiz yaşlarında bir kız çocuğu medreseye gelerek otomobil bir çocuğu çiğnedi dedi. Derhal dışarı tramvay caddesine çıktım. Bir çocuğun başı ezilmiş ve ölü olarak kanlar içinde yatmakta olduğunu gördüm. Oradan doğruca Haseki mevkiine gittim. Komiser Muavini Süleyman Efendi'ye bilgi verdim. Biz birlikte olay yerine geldik. Ben medreseden çıktığımda otomobil görmediğim için otomobilin hangi devlete ait olduğunu ve nasıl bir otomobil olduğunu bilemem. Ancak olay yerinde tanımadığım birkaç kadın tarafından Fransız sıhhiye otomobili olduğu söylediler ve o esnada oradan başka bir kapalı ve kurşuni renkte Fransız Kızıl Haç'ına ait kırmızı haç işaretli bir otomobil geçti. Orada bulunan kadınlar işte çocuğu çiğneyen otomobil, bu otomobilin aynısıydı dediler. Benim bildiğim budur.

İfadenizi imzalayınız".

Bu ifadelerden sonra feci hadise yine bilinmezlere mahkûm edildi. Zira failin veya faillerin kim olduğu meselesi tamamıyla içinden çıkılmaz bir hal aldı[704]. Gelinen son noktayı bu olayı soruşturmakla görevlendirilen komisyon başkanı şu şekilde özetliyordu; "*Fransız kumandanı, Osmanlı İrtibat Komiserliği vasıtasıyla gönderdiği ekteki tezkiresinde otomobilin Fransızlara ait olmadığına dair ellerinde kuvvetli deliller olduğunu bildiriyor. Aksaray Merkezi de şimdiye kadar yaptığı inceleme neticesine göre kazaya sebep olan otomobilin haç işaretli kül renginde bir otomobil olduğundan ve bunun orada bulunan kadınların ifadesine atfen Fransız askerlerinin kullanmakta oldukları otomobillere benzerliğinden bahsetmektedir. Araştırılması gereken otomobil hakkında başka hiçbir izah verilemiyor. Özellikle olay yerinde bulunup da otomobili gören kadınların da isim ve ikametgahı bildirilemiyor. Bu şartlar altında otomobilin hangi devlete ve kime ait olduğunu belirlemek, üzerinden uzun bir süre geçtiğinden, mümkün değildir*"[705].

703 BOA, HR. SYS, 2634-2-119, 2-3 Teşrinisani 1335/2-3 Kasım 1919.

704 BOA, HR. SYS, 2634-2-45, 4 Teşrinisani 1335/4 Kasım 1919.

705 BOA, HR. SYS, 2634-2-46, 8 Teşrinisani 1335/8 Kasım 1919. Ayrıca bk. HR. SYS, 2634-2-51, 10 Teşrinisani 1335/10

İki önemli şahidin ifadelerini büyük oranda değiştirmelerinden sonra diğer şahitlerin de ifadelerine başvuruldu. Bunlar Bayezid Merkez Memuru İsmail Hakkı Efendi, Ayasofya merkez memurlarından Vehbi Efendi ve yine Ayasofya Merkezi'nde görevli Salih Efendi'lerdi[706].

Salih Efendi'nin ifadesi şöyleydi[707]:

"[Soru:] Hasan Fehmi Efendi'nin oğlu Selami Efendi'ye çarparak vefatına sebep olan otomobil hakkında malumatınız olduğu bildiriliyor. Bu konu hakkında bilginiz ne ise söyleyiniz?

[Cevap:] Bu otomobil kazası meselesi esasen Aksaray Merkezi mıntıkasında gerçekleştiği için bu konuda haliyle o merkezin bilgisi vardır. Bu inceleme evrakı, tahminen üç ay önce Ayasofya Merkezi'nde irtibat komiseri olarak görev yapan Vehbi Efendi'ye verilmiş. Hasan Fehmi Efendi, bilgi almak için merkezimizde bulunan Vehbi Efendi'ye gelir gider ve bu münasebetle biz de kendisine saygı gösterirdik. Aynı zamanda bu meselenin neticelenmesi için bana da rica etmişti. Tabi inceleme evrakı bizde olmadığı için bir şey yapamazdık. Bundan başka benim kesinlikle bu konuda hiçbir malumatım yoktur. Aksaray Merkezi'nden sorulması daha uygundur.

[Soru:] İfadenizi imza ediniz.

[Cevap:] Evet, imzalarım".

İsmail Efendi'nin ifadesi de şu şekildeydi[708]:

"[Soru:] Hasan Fehmi Efendi'nin oğlu Selami Efendi'ye çarparak vefatına sebep olan otomobil hakkında olan malumatınızı lütfen yazınız?

[Cevap:] Ben Birinci Mıntıka irtibat komiseri iken Selami isimli çocuğun Fransız otomobili tarafından çiğnendiğinden bahisle aklımda kaldığına göre Aksaray Merkezi'nden bir rapor aldım. Şoförün kimliğinin belirlenmesi ile ifadesi alınmak üzere getirtilmesi için Fransız Zabıtası Kumandanı nezdinde teşebbüslerde bulundum. Bir sonuç elde edilmedi. Tekrar teşebbüslerde bulundum yine bir sonuç alınmadı. Daha sonra o merkezde ikinci bir yazı aldım. O yazıda otomobilin numarası vardı. Tekrar teşebbüs-

Kasım 1919.

706 BOA, HR. SYS, 2634-2-49, 20 Teşrinisani 1335/20 Kasım 1919; HR. SYS, 2634-2-143, 20 Teşrinisani 1335/20 Kasım 1919.

707 BOA, HR. SYS, 2634-2-146, 24 Teşrinisani 1335/24 Kasım 1919.

708 BOA, HR. SYS, 2634-2-147, 25 Teşrinisani 1335/25 Kasım 1919.

lerde bulundum. O esnada İkinci Mıntıka İrtibat Başkomiserliği'ne görev değişikliği ile gönderildim. Ondan sonra gerçekleşen muameleden haberdar değilim. Kanaatime göre söz konusu otomobil Fransız otomobilidir. Otomobilde Kızıl Haç işareti olduğunu da çocuğun babasından ve evrak içeriğinden anladım.

[Soru:] İfadenizi imzalayınız.

[Cevap:] İmzalarım".

Salih ve İsmail Efendilerin ifadelerinden asıl bilgi kaynağının Aksaray Polis Merkezi olduğu anlaşıldı ve buradaki polislerin bilgilerine müracaat edilmek üzere harekete geçildi[709]. Buna rağmen olumlu bir netice alınamadı. Zira Aksaray Polis Merkezi'nden, *"aradan on ay kadar bir süre geçtiğinden o sırada hangi memurların gidip inceleme yaptıklarını hatırlamadıkları"* bildirildi[710]. Böylece Aksaray'da Selami'nin otomobille feci bir şekilde öldürülmesine dair işlemleri hangi polislerin yaptığı dahi tespit edilemedi. Herşey olumsuz gitmesine rağmen Selami'nin babası işin peşini bırakmadı. 15 Aralık 1919'da Dahiliye Nezareti'ne bir arzuhal daha yazarak suçluların bir an önce bulunmasını istedi[711]. Ancak Hasan Fehmi Efendi'nin gayretleri ve çırpınmaları devlet daireleri arasında uzayıp giden yazışma trafiğinden başka bir gelişmeye yaramadı[712]. Tahkikat Komisyonu'nun bir yazısındaki şu ifade gelinen noktayı ve fuzuli çabaları resmî ağızdan en iyi şekilde özetliyordu: *"Ne kadar basmakalıp iş yapıyoruz"*[713].

Selami'nin davası 1920 yılında da devam etti. Bunun için Polis Müdürlüğü, Dahiliye Nezareti'ne, Dahiliye Nezareti de Hâriciye Nezareti'ne yazılar yazdı. Ancak Fransa Fevkalaade Komiserliği, çocuğu ezen otomobilin kendilerine ait olmadığında ısrar etmeye devam etti[714]. Fransa'nın inatçı tutumuna rağmen Osmanlı makamları meselenin peşini bırakmadı. Bunun için Saliha Ahsen Hanım, Molla Gürani Mahallesi Muhtarı Asım Bey ve Aksaray Polis Merkezi

709 BOA, HR. SYS, 2634-2-148, 30 Teşrinisani 1335/30 Kasım 1919.

710 BOA, HR. SYS, 2634-2-53, 5 Kanunuevvel 1335/5 Aralık 1919.

711 BOA, HR. SYS, 2634-2-84.

712 1919 Aralık'ı sonuna gelindiğinde hâlâ devlet daireleri arasında faydasız yazışmalar devam ediyordu (BOA, HR. SYS, 2634-2-85, 24 Kanunuevvel 1335/24 Aralık 1919).

713 BOA, HR. SYS, 2634-2-143, 20 Teşrinisani 1335/20 Kasım 1919.

714 BOA, HR. SYS, 2634-2-150, 8 Kanunısani 1336/8 Ocak 1920; HR. SYS, 2634-2-52, 8 Kanunısani 1336/8 Ocak 1920.

memurlarından Ahmed Haseki ile Süleyman Efendilerin tekrar sorgulanmasına karar verildi. Bu olayı soruşturmak üzere oluşturulan komisyon söz konusu şahısları tekrar sorguladı[715]. Komisyonun sorgulamalar sonucunda vardığı sonuç şöyleydi: *"Bu defa da komisyonumuz tarafından yeniden yapılan incelemede Saliha Ahsen Hanım'ın ifadesinden başka bir delil elde edilememiştir. Daha önce Aksaray Merkezi tarafından yapılan tahkikatın Saliha Hanım'ın ifadesine dayandırılmış olduğu anlaşılmıştır. Başka şekilde incelemenin derinleştirilmesi ve hakikatin ortaya çıkarılmasına imkân görülememiştir. Ancak olay yerinde olup meseleyi bilmeleri mümkün olan kadınların ortada olmamaları nedeniyle ifadeleri alınamamıştır. Bu nedenle şimdiye kadar yapılmış veya yapılacak olan tahkikattan hiçbir sonuç elde edilmesinin mümkün olamayacağı anlaşılmıştır"*. Buna mukabil komisyon, *"Söz konusu otomobilin Fransızlara ait olmadığı hakkındaki Fransız Kumandanlığı'nın görüşünün ne gibi sebep ve delillere dayandırıldığının da" sorulmasını uygun gördü*[716].

Komisyonun çabalarına rağmen 1920 Nisan'ına gelindiğinde bir arpa boyu yol alınamadı. Bu defa da konuya dair hazırlanan belgelerin Türkçeleri ile Fransızcaları arasında farklar olduğu görüldü. Dahası olaya şahit olanların ifadelerinin yeniden alınması gerekti[717]. Nitekim Saliha Ahsen Hanım tekrar polis tarafından sorguya çekildi[718]. Sorgudan sonra komisyon; Saliha Ahsen hanımdan başka kazanın aslını bilen hiçbir kimse bulunamamış olması nedeniyle otomobilin ortaya çıkarılmasının çok zor hale geldiği, numaralarda herhangi bir farklılık görülememiş olduğu ve olsa bile bu farklılığın da beklenen neticenin elde edilmesini sağlamayacağı yönünde bir rapor hazırladı[719]. Böylece Selami'nin katilleri bulunamadan mesele karanlıkta kaldı.

715 BOA, HR. SYS, 2634-2-72, 19 Kanunısani 1336/19 Ocak 1920. Belirtilen kişilerin sorgu kayıtları için bk. HR. SYS, 2634-2-103, 21 Kanunısani 1336/21 Ocak 1920; HR. SYS, 2634-2-102, 101, 100, 99, 108, 21 Kanunısani 1336/21 Ocak 1920.

716 BOA, HR. SYS, 2634-2-76, 18 Şubat 1336/18 Şubat 1920; HR. SYS, 2634-2-78, 21 Şubat 1336/21 Şubat 1920; HR. SYS, 2634-2-68, 21 Şubat 1336/21 Şubat 1920

717 BOA, HR. SYS, 2634-2-80, 12 Nisan 1337/12 Nisan 1920; HR. SYS, 2634-2-82, 12 Nisan 1337/12 Nisan 1920.

718 Yeniden alınan ifadesi için bk. BOA, HR. SYS, 2634-2-88, 89, 1 Mayıs 1337/1 Mayıs 1920.

719 BOA, HR. SYS, 2634-2-91, 3 Mayıs 1337/3 Mayıs 1920; HR. SYS, 2634-2-93, 6 Mayıs 1337/6 Mayıs 1920.

OKUMA PARÇASI

Samandıra'yı Eşkıya Bastı Devlet Yolda Kaldı!

İstanbul'un işgalinde resmî dairelere ait otomobil ve diğer vasıtalara el konulması[720] şehirde asayiş hususunda da ciddi sıkıntıların yaşanmasına neden oldu. Zira zabıta, ellerinden otomobilleri alındığı için, olaya müdahale etmekte gecikmeye başladı. Bu minvalde Üsküdar'a bağlı Samandıra'da yaşanan eşkıyalık hadisesi ilginç bir örnektir.

Hadise, 1919 Nisan'ında meydana geldi. Samandıra, belirtilen tarihte eşkıya saldırısına uğramıştı. Üsküdar zabıtası, olaya müdahale etmek üzere yola çıktı. Fakat olay mahalline ancak beş buçuk saat sonra ulaşılabildi. Bunun üzerine Üsküdar mutasarrıfı, İstanbul Vilayeti'ne şöyle bir yazı yazarak hem hadiseyi anlattı, hem de bu vesileyle otomobil istedi; *"İstanbul civarında olan liva merkezlerine yakın köylerde meydana gelen olayların incelenmesi ve suçluların yakalanmasında ne kadar hızlı olunursa o kadar güzel neticeler elde edileceği malumdur. Bunun için de nakliye vasıtalarının her an mevcut ve hazır olması gereklidir. Mutasarrıflık Dairesi'nden ise bu gibi hususlarda işe yarayacak bir araba bile yoktur.*

Geçenlerde Samandıra köyünü eşkıya bastığını haber alan zabıta memurlarının, son derece acele ederek olay yerine gitmek istedikleri halde beş buçuk saatte ve bir hayli zorluk ile oraya ulaşabildiklerini haber aldım. Eğer Mutasarrıflık'ta bir otomobil olsaydı beş buçuk saatte gidilen bu mesafe yarım saat zarfında kat edilirdi. Memleketin geçirmekte olduğu şu mühim anlarda kaybedilmesi maazallah vahim neticeler doğurabilecek olan bu beş saat ziyan edilmiş olmazdı. Bu nedenle benzer olaylarda suç mahalline yetişebilmek ve suça cesaret edenleri tahkik ve takip edebilmek için bir, hatta mümkün ise iki otomobile şiddetli ihtiyaç vardır. Şu sırada askeriyede atalette kalmış bir hayli otomobil olduğundan bunlardan kullanılabilir halde olan iki tanesinin mutasarrıflık işlerinde istihdam edilmek üzere livaya gönderilmesini özellikle arz ve istirham ederim"[721].

İstanbul Valiliği, Üsküdar Mutasarrıflığı'nın talebini Dahiliye Nezareti'ne iletti[722]. Dahiliye Nezareti de Harbiye Nâzırı Şakir Paşa'ya bir yazı yazarak Üsküdar'a iki otomobil tahsis edilmesini istedi[723]. Şakir Paşa ise kullanmadıkları

720 İşgalden sonra önce Cuma günleri saat 12-1 arası Selamlık nöbetçi otomobilinin sadece Beşiktaş'taki duraktan devlet ricali alacağı yönünde karar alındı (ATASE, nr. 1-45/124-A/57, 10 Ağustos 1335/10 Ağustos 1920; nr. 1-16/18/42, 14 Ağustos 1336/24 Ağustos 1920; nr. 1-92/15 A/96, 17 Ağustos 1336/17 Ağustos 1920;), fakat bu karar birkaç ay sonra iptal edildi ve otomobilin tahsis edilmeyeceğine dair Meclis-i Vükelâ yeni bir karar aldı (ATASE, nr. 1-22/440/54, 2 Teşrinisani 1336/2 Kasım 1920).

721 BOA, DH. İ. UM. EK, 52-46-3-1, 13 Nisan 1335/13 Nisan 1919.

722 BOA, DH. İ. UM. EK, 52-46-2-1, 20 Nisan 1335/20 Nisan 1919.

723 BOA, DH. İ. UM. EK, 52-46-1-1, 29 Nisan 1335/29 Nisan 1919.

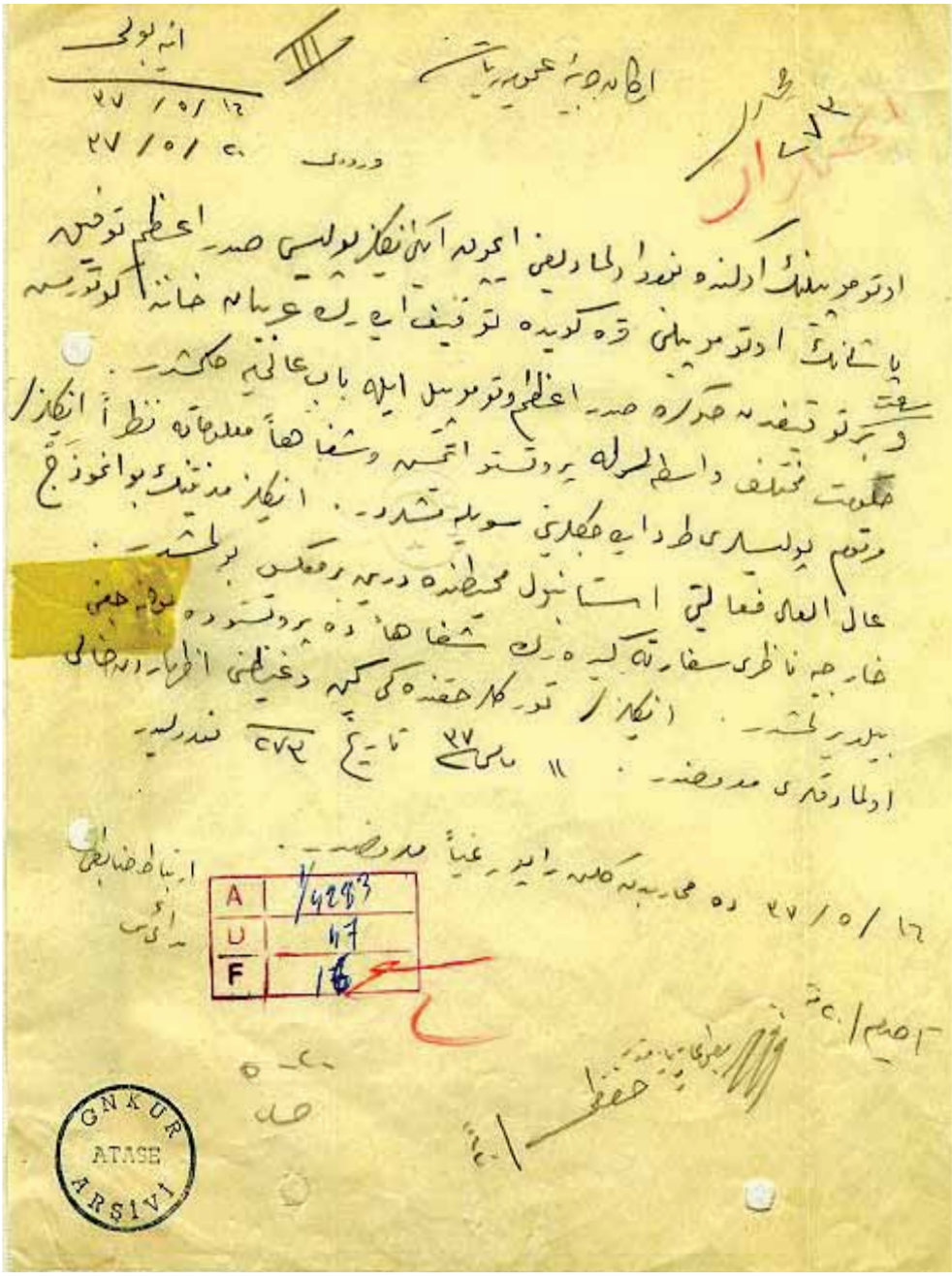
otomobilleri Mâliye Nezareti'nin satışa çıkardığını, şayet çok arzu edilirse Mâliye Nezareti ile irtibata geçilmesi gerektiğini bildirdi[724]. Mâliye Nezareti'ne müracaat edildiğinde ise otomobillerin ancak ücretleri ödenmesi halinde verilebileceği cevabı verildi[725]. Buna mukabil 1920'de de Üsküdar'dan benzeri talepler gelmeye devam etti[726]. Hatta Üsküdar Kumandanlığı'na daha önce İstanbul'a gelen İran şahının kullanımı için satın alınan otomobilin tahsis edilmesi bile istendi[727].

Otomobillere Numara Zorunlu Kılındı, Numarasız Sadrazam Tevfik Paşa'nın Otomobiline Elkonuldu

İşgal güçleri, İstanbul'da asayiş problemleri yaşamamak adına birtakım tedbirler aldılar. Bunlardan biri de şehirdeki otomobillere numara verilmesiydi. Konu Osmanlı başkentindeki Fransa Fevkalade Komiserliği'nin 30 Nisan 1919 tarihli Hariciye Nezareti'ne gönderdiği bir yazı ile gündeme geldi. Komiserlik yazısında; "*Otomobillerin sıra numarasına sahip olmamaları yüzünden hareketleri ve taşıdığı malzemenin denetim altına alınması günden güne zorlaştığı ve bu durumun otomobil kullanılmasının düzenini sağlamakla görevli olan zabıtanın işini zorlaştırdığı gibi otomobil sahipleri ile bir ihtilaf kaynağı olduğunu*" bildirdi. "*Osmanlı vatandaşlarına ait olan otomobillerin Hükümet'in mesuliyeti altında olarak bağlı olduğu daireler tarafından numaralarının verilmesi ile 1 Ekim 1918 tarihinden önceki sahipleri hüviyetinin tayin ve tespiti ve bu tedbirlerin şehre civar bölgelerde ve özellikle Anadolu yakasına da yayılması ve neticede hakkında mümkün olduğu kadar hızlı şekilde bilgi verilmesini*" istedi[728].

Dahiliye Nezareti, Komiserliğin yazısını İstanbul Şehremini Cemil Paşa ve Polis Müdürü Halil Bey'e ileterek gerekli çalışmaların yapılmasını istedi[729].

724 BOA, DH. İ. UM. EK, 52-46-6-1, 17 Mayıs 1335/17 Mayıs 1919.
725 BOA, DH. İ. UM. EK, 52-46-7-1, 22 Mayıs 1335/22 Mayıs 1919.
726 ATASE, nr. 4-151/5-13/5, 9 Temmuz 1336/9 Temmuz 1920; nr. 4-151/5-13/5-1, 7 Temmuz 1336/7 Temmuz 1920.
727 ATASE, nr. 4-151/5-13/5-2, 7 Temmuz 1336/7 Temmuz 1920.
728 BOA, DH. EUM. AYŞ, 73-78-3, 4 Mayıs 1335/4 Mayıs 1919.
729 BOA, DH. EUM. AYŞ, 73-78-5, 15 Mayıs 1335/15 Mayıs 1919.



Sadrazam Tevfik Paşa'nın otomobiliyle ilgili bir belge (ATASE, nr. 1-4283-47-16, 16 Mayıs 1921)

Şehremaneti ve Polis Müdürlüğü hemen çalışmalara başladı ve konu ile ilgili Hâriciye Nezareti de bilgilendirildi[730].

1921'e gelindiğinde artık İstanbul'da otomobillerde numara bulundurulması zorunluluk haline geldi ve numarası olmayan otomobillere elkonulmaya başlandı. Otomobili numarasız olduğu için elkonulanlardan biri de son Osmanlı sadrazamı Ahmed Tevfik Paşa idi.

16 Temmuz 1921 tarihli bir belgeye göre hadise şu şekilde cereyan etti; "*Otomobilinin önünde numara bulunmadığı için iki İngiliz polisi Sadrazam Tevfik Paşa'nın otomobilini Karaköy'de tevkif ederek, arabayı götürdüler. Arabayı bir saat tuttular ve sonra iade ettiler. Sadrazam da geri aldığı otomobiliyle Bâbıâlî'ye geldi.… Şifahen alınan bilgilere göre İngilizler polisleri cezalandıracaklarını söylediler. İngiliz medeniyetinin bu üzücü fiili İstanbul'da derin bir akis buldu. Hariciye nazırı, İngiltere sefaretine giderek şifahen de protestoda bulunacağını bildirdi*". Belgenin devamında şu uyarıda bulunuluyordu: *"İngilizler, Türkler hakkında kin ve garezlerini göstermekten geri kalmayacaklardır"*[731].

OKUMA PARÇASI

Yunanlılar İstanbul'dan Selanik'e Zırhlı Otomobil Naklettiler

1919'da işgal altındaki İstanbul'da Osmanlı vatandaşları otomobil bulma hususunda ciddi sıkıntılar yaşarken şehrin İtilaf Devletleri'nin izni dahilinde özellikle Yunan ordusu için zırhlı otomobil naklinde bir üs olarak kullanıldığı görülmektedir. Konuyu gündeme Çatalca Mutasarrıfı Naci Bey getirmişti.

Naci Bey, ilk olarak Dahiliye Nezareti'ne gönderdiği telgrafta; "*Bugün güneş saati ile saat altı buçuk sıralarında buradan geçen yüz otuz iki numaralı Mareşandiz tren içerisinde Yunanlılara ait yirmi iki zırhlı otomobil bulunup bu otomobillerin Yunanlılar tarafından İstanbul'dan Selanik'e sevk edildiği Polis Komiserliği'nden bildirilmiş ve dikkat çekici olduğundan bilgi vermek amacıyla arz*

730 BOA, DH. EUM. AYŞ, 73-78-7, 26-27 Mayıs 1919/26-27 Mayıs 1919.

731 ATASE, nr. 1-4283/47/16, 16 Mayıs 1337/16 Mayıs 1921; nr. 7895/71/4.

olunmuştur"[732]. Aynı telgrafı Emniyet Genel Müdürlüğü'ne de gönderdi[733]. Çatalca Mutasarrıflığı'nın verdiği bilgiler üzerine Dahiliye Nezareti harekete geçti ve gelişmelerden Harbiye Nezareti'ni de haberdar etti[734]. Fakat mutasarrıflıktan 21 Temmuz'da gönderilen ikinci raporda daha farklı bilgiler verildi. Bu minvalde şunlar kaydedildi; "*Yapılan tahkikatta Temmuz'un sekizinci günü Yunanlıların yirmi iki zırhlı otomobili buradan geçirdiğine dair malumat alınamamıştır. Yalnız Temmuz'un on beşinci günü sekizi Kızılhaç işaretli ve dördü binek, geri kalanı ise yük otomobili olmak üzere toplam yirmi iki otomobil Mareşandiz treniyle Uzunköprü tarafına gideceği ve bunların Yunanlılara ait olmasının kuvvetle muhtemel olduğu bildirilir*"[735].

Yunanlılar işgal yıllarında muhacirlere yardım etmek bahanesiyle İstanbul ve civarındaki Rum köylerini dolaşarak, halkı kışkırtıcı propaganda faaliyetlerinde bulunmaktan da geri durmadılar[736].

Yunan birlikleri İstanbul'da zaman zaman otomobille gezerek bazı asayişsizliklerin çıkmasına da sebep oluyorlardı. Bu minvalde Emniyet Genel Müdürlüğü'ne sunulan bir raporda şu bilgiler veriliyordu: "*Dünkü Çarşamba günü akşamı, saat altı buçuk sıralarında vapurdan Beşiktaş'a çıkarak evime gitmekteyken Ortaköy tarafından Galata'ya gelmekte olan bir yük otomobilinin içerisinde birkaç Yunan bahriye askerinin Beşiktaş Sinan Paşa Camii ile tramvay durağında ve Köprü Hamamı önünde bindikleri otomobil içerisinden kaldırımlar üzerine üç el tabanca ile ateş ettiklerini bizzat gördüm. Bu durumun devam etmesi, ileride büyük bir kazaya sebep olacağından ve dolayısıyla asayişe kötü tesir etmesi muhtemel olduğundan tekrarına meydan vermemek üzere gereken makamlara durumun bildirilmesi sizin yüce müsaadenize bağlıdır*"[737].

732 BOA, DH. ŞFR, 636-134-1-1, 8 Temmuz 1335/8 Temmuz 1919.

733 BOA, DH. EUM. AYŞ, 16-73-1, 8 Temmuz 1335/8 Temmuz 1919.

734 BOA, DH. EUM. AYŞ, 16-73-4, 12 Temmuz 1335/12 Temmuz 1919.

735 ATASE, nr. 5-1200/152 (14)/52-1.

736 BOA, DH. EUM. AYŞ, 16-83-1, 25 Temmuz 1335/25 Temmuz 1919.

737 BOA, DH. EUM. AYŞ, 20-94-4, 11 Ağustos 1335/11 Ağustos 1919; DH. EUM. AYŞ, 20-94-1, 23 Ağustos 1335/23 Ağustos 1919.

OKUMA PARÇASI

Hiç Görmedikleri Otomobili İzlemek İsteyen Halka İtalyanlar Ateş Açtı!

İstanbul gibi Anadolu'nun birçok bölgesi de İtilaf devletleri tarafından işgal edilmişti. İşgal güçleri gidecekleri yerlere zırhlı veya normal otomobiller ve kamyonlar ile gidiyordu. Bu vasıtalar Anadolu'nun işgal edilen bazı bölgelerinde daha önce hiç görülmediği için halkın oldukça ilgisini çekiyordu. Bu yüzden halk otomobilleri yakından izlemek istiyordu. Fakat zaman zaman bu durum sıkıntılara da sebep oluyordu. Nitekim 1919 Temmuz'unda ilk defa gördükleri otomobile bakmak isteyen halka İtalyan birlikleri ateş açmış ve insanların yaralanmasına neden olmuşlardı.

Olay, Burdur mutasarrıfının Konya Valiliği'ne bildirdiğine göre şöyle cereyan etmişti; "*Burdur'a gelmek üzere hareket edip Bucak Nahiyesi'ne uğrayan İtalya subayının bindiği ve köy halkının hiç görmediği otomobili seyretmek üzere toplanan ahaliyi engellemek için teşebbüste bulunan bir İtalyan askerinin sonuçsuz kalan teşebbüsü üzerine ateşlediği tabancadan çıkan kurşunun köy halkından iki kişiyi baş ve kolundan yaraladığı ve yaralananların tedavi altına alındığı, bu konuda İtalyan temsilcilerinden gereken makamlarla haberleşerek yapılacak muamelenin haber verilmesi Burdur Mutasarrıflığı'ndan bildirilmiştir. Gereği arz ve müsaade istenir*"[738].

OKUMA PARÇASI

Mustafa Kemal'in Otomobilini Almak İstediler

19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıktıktan sonra Anadolu'da Kurtuluş Savaşı'nı örgütlemeye başlayan Mustafa Kemal, bölgelerin büyük bir kısmına otomobiliyle gitti. Ancak bu durumdan rahatsız olanlar da eksik değildi. Bunlardan biri de zamanın Erzurum Valisi Ahmed Reşid'di.

Ahmed Reşid, gizli tasavvurunu 26 Ağustos 1919 tarihli ve Dahiliye Nezareti'ne gönderdiği bir telgrafta şöyle izah ediyordu; "*Mustafa Kemal'in eski*

738 BOA, DH. ŞFR, 639-23-1-1, 2, 28 Temmuz 1335/28 Temmuz 1919; DH. KMS, 52-3-74-12, 28 Temmuz 1335/28 Temmuz 1919; DH. KMS, 52-3-74-7, 28 Temmuz 1335/28 Temmuz 1919.



Gazi Mustafa Kemal Paşa, Fevzi Paşa'yla İzmir'de. (ATATÜRK-Albüm Nu.2-Fotoğraf Nu.104)

makamına ait otomobil ile hareket etmekte ve maiyetinde iki nefer bulundurmakta olduğu anlaşılmıştır. Bu durum; onun mahallî ahaliye karşı mevkiini yüksek göstereceği gibi mahallî hükümet tarafından hakkında yapılacak muameleyi de sonuçsuz bırakacağından vilayet bildirisinden bahsedilerek Harbiye Nezareti'nden Kolordu'ya Mustafa Kemal'den bunların aldırılması, kendisinin herhangi bir kimseden farkı olmadığı ve Erzurum'dan çıkarılması için mahalli hükümete yardım edilmesinin kesin olarak emir verilmesini istirham ederim. Rauf Bey ve Bitlis eski valisi Mazhar Bey'in de yanında olduğunu ve yarın akşam veya ertesi Perşembe sabahı vilayet merkezine ulaşılacağını arz ederim."[739]

739 BOA, DH. ŞFR, 643-78-1-1, 2, 3, 4.

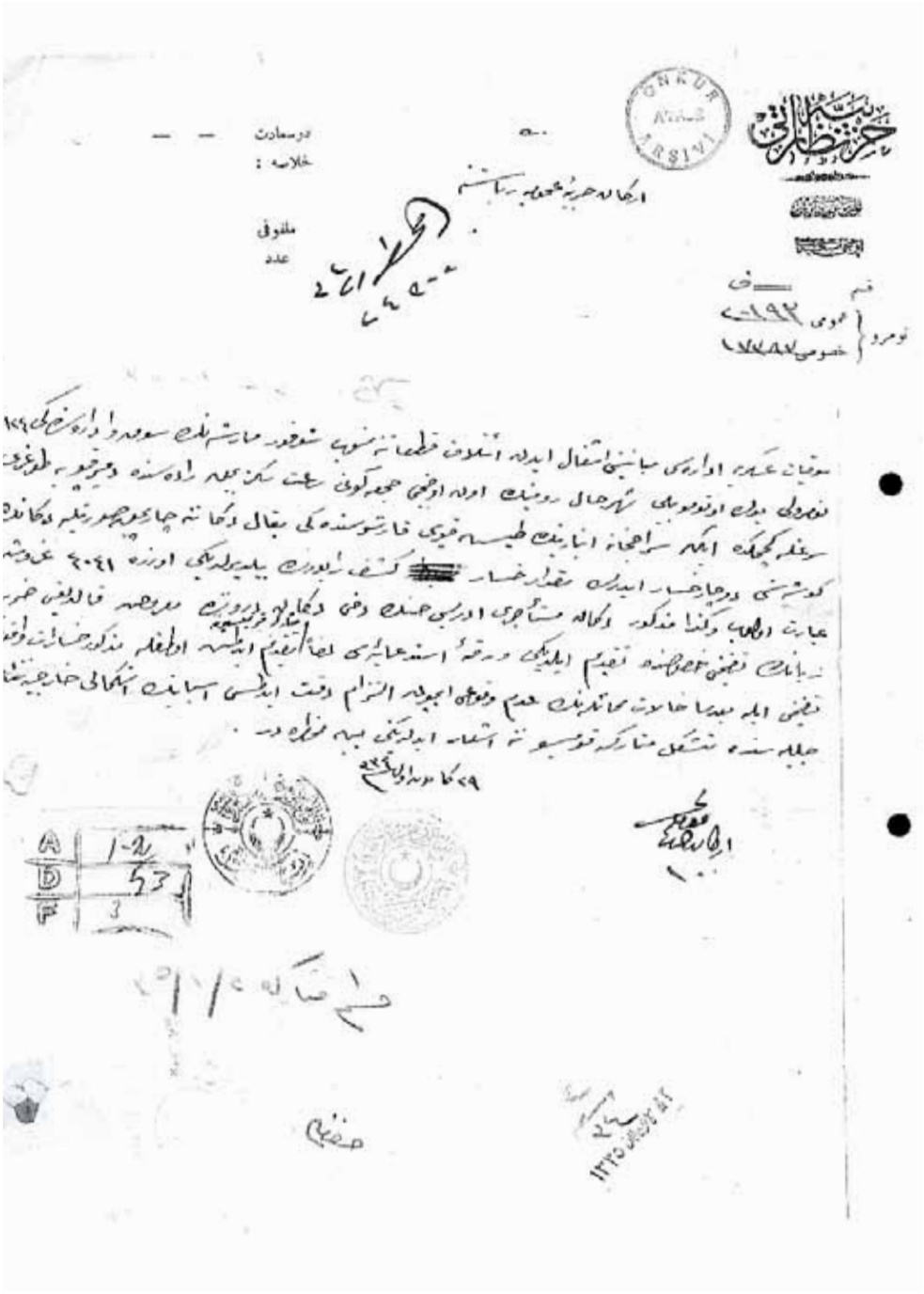
Yine Trafik Kazaları

1919'da otomobillerle ilgili birçok yeni düzenleme yapılmasına rağmen trafik kazalarının önü tamamen alınamadı[740]. Neredeyse her gün otomobilin sebep olduğu bir trafik kazası gazetelerde haber konusu edilmekteydi. Nitekim 12 Eylül 1919 tarihli İkdam Gazetesi'ndeki bir habere göre; son iki ayda otomobillerin sebep olduğu toplam 250 trafik kazası tespit edilmişti. Aynı haberde şu bilgilere de yer veriliyordu; *"İki ayda 250 Olay! Dün üç otomobil kazası oldu. İki aydan beri şehrin umûmî caddelerinde alabildiğine giden otomobiller, 250 kazaya sebep olmuşlardır. Bir yazarımızın araştırmasına göre 250 kazada; 95 kişi kolundan ve bacağından yaralanmış, 28 kişi de vefat etmiştir. Uzuv kayıpları ile sonuçlanan kazaların dörtte üçü çocuklarda olup ölümlerin de yüzde 85'i yine 10-12 yaşındaki çocuklarda meydana gelmiştir. Şehremaneti'nin ve Sıhhiye Müdürlüğü'nün dikkatine arz ederiz. Dünkü kazalar şu şekildedir; Şehzadebaşı'nda Mustafa oğlu Cemal Fransız Sıhhiye otomobili altında kalmış ve aynı otomobil ile Gülhane'ye nakledilmiştir. Doğruyol'da Yanioğlu Boşko ve Arnavutköy'de Koçooğlu Yorgi'ye İngiliz otomobilleri çarparak yaralamıştır"*[741].

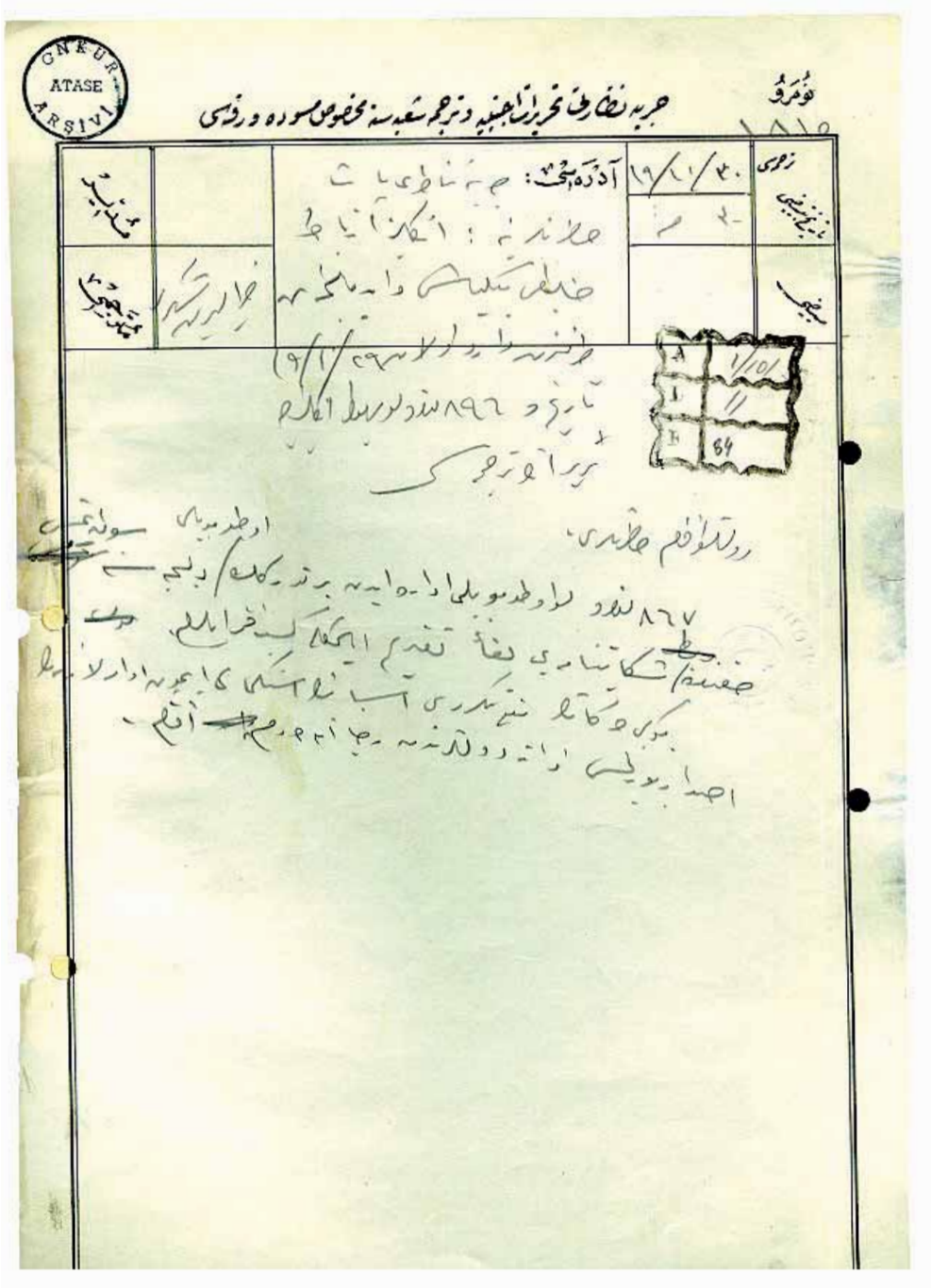
İkdam Gazetesi'nde yer verilen 15 Aralık 1919 tarihli bir yazıya göre; son bir ayda otomobillerin sebep olduğu 29 vaka meydana gelmişti. Gazetenin konu ile ilgili haberi ve buna dair verilen kaza listesi şöyleydi; *"Şehrimizdeki otomobil kazalarının dikkat çekici ve üzücü bir şekilde artmakta olduğunu, resmi uyarı ve kararlara rağmen bu feci hadiselerin bir türlü önü alınamadığını yazmıştık. Polis müdürlüğü nezdinde yaptığımız incelemeye göre Kasım ayı içerisinde meydana gelen otomobil kazaları, 29'u bulmuştur. Bu miktara göre ortalama kazasız gün geçmemiş demektir. Kazaların bir türlü önü alınamamasına sebep olarak bazı şoförlerin emirlere uymakta gösterdikleri kayıtsızlık ile beraber kalabalık meydanlarda ve otomobil güzergahı olan dönemeçlerde memur olan Osmanlı polislerine ilaveten iki de yabancı polis tayin edilmesi suretiyle verilen emirlerin çeliştiği ileri sürülmektedir. Bu ay zarfında meydana gelen kazaların yalnız birisi Nezaretlerden birine ait bir otomobil tarafından yapılmıştır."*

740 İstanbul işgal edildikten kısa bir süre sonra şehirdeki kazalarda artış oldu. Bu minvalde bazı misaller için bk. ATASE, nr. 1-2/53/3, 29 Kanunuevvel 1334/29 Aralık 1918; 1-101/11/84, 20 Ekim 1919; nr. 1-101/13/25; nr. 279/89, Mart 1335/Mart 1919). 26 Şubat 1920'deki bir trafik kazasının ayrıntıları için bk. ATASE, nr. 1-108/18/72. 28 Şubat 1919'da Yeniköy'de bir İngiliz otomobili denize düştü ve içinde bulunan 5 kişiden ikisi öldü (ATASE, nr. 1-101/3/2).

741 İkdam gazetesi, nr. 2838. Aynı gazetenin diğer otomobil kazalarına dair haberleri için bk. nr. 2807, 9 Ağustos 1919; nr. 2818, 9 Ağustos 1919; nr. 2897, 10 Kasım 1919; nr. 2905, 18 Kasım 1919.



İstanbul'da kaza (ATASE, nr. 1-2/53/3, 29 Kanunuevvel 1334/29 Aralık 1918)



İstanbul'da kaza (ATASE, nr.1-101-11-84, 20 Ekim 1919)

Özellikle işgal güçlerine ait otomobillerin sebep olduğu trafik kazaları, 1920 yılında da artarak devam etti. Bunda İstanbul'a her geçen gün biraz daha fazla İtilaf Devletleri'ne ait otomobilin getirilmesi ve böylece otomobil sayısının artması etkiliydi[742]. Kazaların önemli bir kısmına İstanbul'daki Fransa otomobilleri sebep oluyordu[743].

OKUMA PARÇASI

Otomobil Afeti

Yazar: A.D

Fenalığı tutulanlara değil tutulmayanlara dokunan bir hastalık – Afetin tarihçesi- Otomobiller faslı – Otomobil sefası kaça mâl oluyor? – Köpekleri bile ayrı otomobile binerdi – Ahlak bozan bir nakliye vasıtası –Neden istifade edemezlermiş? – Afetten kurtuluş.

Memleketimizin başına bela olan dertlerin, felaketlerin, afetlerin haddi ve hesabı yoktur. Sıtma, kolera, tifüs, verem, veba, frengi, yangın, eşkıyalık, çekirge, isyan, harp, ittihat ve terakki, hürriyet ve itilaf belaları yetmiyormuş gibi bir de otomobil afeti çıktı. Yangın, harp ve fırka belaları gibi bu afet de özellikle meşrutiyetin ilanından beri zavallı memleketimizde salgın halinde hüküm sürüyor.

Okurlarımız şu mukaddimeyi okuyunca şüphesiz günde dört beş kişinin yaralanmasına veya ölümüne sebebiyet veren otomobil kazalarından bahsedeceğimizi zannederler. Her ne kadar İstanbul'un daracık ve kargacık burgacık sokaklarında alabildiğine koşan otomobiller her gün birkaç kol, bacak, kafa ezmekte ise de biz; otomobil afetinin bu feci fakat ferdî zararlarını gölgede bırakacak olan bütün memlekete has, genel zararlarından bahsedeceğiz.

Bizim Otomobil afeti adını verdiğimiz bela; Nezaretler, müsteşarlıklar, genel müdürlükler gibi bazı yüksek makamlara geçenlere bulaşan ve memleketi

742 BOA, DH. ŞFR, 658-160-1-1, 15 Şubat 1336/15 Şubat 1920.

743 Mesela Fransız 241. Alay'a ait 147.842 numaralı otomobil, 4 Mart 1920'de Makriköy Kazası'nda bulunan Tayyare Mektebi-Bağlarbaşı şosesi arasından geçerken Hüseyin adındaki 14 yaşındaki bir çocuğu ezerek öldürdü (BOA, DH. EUM. AYŞ, 34-11-1, 4 Mart 1336/4 Mart 1920; DH. EUM. AYŞ, 34-14-1, 14 Mart 1336/14 Mart 1920).

idare eden münevver sınıf üzerinde tesir ederek bütün millete zararı dokunan, katiyen şifa bulunmaz bir derttir. "Otomobil Afeti", "Otomobil Sefası" gibi muhtelif isimlerle yâd edilebilen bu hastalık yüzünden memleketimizin çektiği maddi ve manevi zararın şöyle on senelik bir bilançosunu yapsak, bütün Türk milleti otomobilin bir şeytan icadı olduğu hakkındaki halk inancına mutlaka inanır. Dahası memleketin başına bela olan bu şeytan arabasını hakkıyla lanetlerdi.

Otomobil hastalığını memleketimize merhum Mahmud Şevket Paşa, hiç şüphesiz bilmeyerek ve istemeyerek, getirmiş ve Allah rahmet eylesin, kendisi de otomobil içinde fânî dünyadan bâkî âleme göçmüştü.

O vakte kadar Osmanlı Devleti nâzırları, kumandanları, valileri, müsteşarları, genel müdürleri nadiren at ve genellikle araba ile gidip gelirlerdi. Mahmud Şevket Paşa'nın otomobili bir gün Tophane civarında nasılsa bir zavallıyı ezdiği zaman bu hadise, Paşa'nın kazazedeye tazminat vermiş olmasına rağmen Mebusan Meclisi'nde mevzu edilmişti. Bugün sekiz on sene süren şiddetli hasret ateşinden sonra nihayet binebildikleri otomobillerin sefasından, memleketin altı üstüne gelmeden ayrılmayan o zamanki muhalifler, Mahmud Şevket Paşa'nın otomobilinin milletin gözüne batmakta olduğunu iddia etmişlerdi. Hâlbuki zavallı Mahmud Şevket Paşa'ya o fevkalade faaliyetleri dikkate alınınca bir otomobil hiç de çok ve göze batacak bir şey değildi.

Bir süre sonra meclisteki dedikodulara rağmen otomobil hastalığı yavaş yavaş yayılmaya başlamıştı. Mahmud Şevket Paşa'nın arkadaşları da birer ikişer hastalığa tutuldular. Fakat o zaman yayılmaya reis efendiler henüz karşı gelebiliyorlardı. Ahmed Rıza Bey, Maçka Sarayı'na Istabl-ı Amire'den tahsis edilen araba veya atla gidip geliyor, Ayan Reisi Said Paşa ise Nişantaşı'ndaki konağına gidip gelirken vaktiyle Sultan Hamid'in ihsanı olan güzel Macar atlı arabasına biniyordu. İşte tam bu tarihte Fransa başkentindeki otomobilli haydutlara karşılık İstanbul'da da otomobilli nazırlar hüküm sürmeye başlamışlardı.

Balkan Savaşı esnasında otomobil hastalığı birden bire bir istilâ halini almaya başlamıştı. Savaşın sonunda, feshedilmiş Heyet-i Mebusan açıldığı zaman, hiçbir Nezaret veya dairenin bütçesinde otomobil masrafları faslı mevcut olmamasına rağmen devlet büyüklerine ve bazı memuriyet sahiplerine de bulaşan otomobil sevdası, hararetli bir şekilde tartışılmıştı. Cihan Harbi'nde Enver Paşa'dan bir vagon aldıktan sonra dili tutulmuş, fakat İttihat reislerinin sıhhat ve

ikbalinin devamına duacı olmak için elleri açılmış olan koca sarıklı bir mebus, bütçenin inşaat, tamirat, tefrişat vb. fasıllarına bir de otomobilat faslı ilave etmek gerektiğinden bahsederek yarayı deşmişti. Hastalığın yayılışını önlemek için kimlerin otomobile binebileceği hakkında bir de nizamname yapıldıysa da seferberlik ve savaş hastalığı azdırmış, otomobil afeti artık bir salgın halinde hüküm sürmeye başlamıştı. Harp esnasında hastalık memleketin her tarafına sirayet ediyordu. Her yolunu bulan, otomobil sefasının baş döndürücü zevkinden istifadeye başlamıştı. Nazırlara, ayan ve mebusan reisleri, genel müdürler, müsteşarlar, valiler, mutasarrıflar, daire müdürleri ve reisleri, kısacası herkesin altında ve her yerde otomobil, otomobil, otomobil…

Memlekette attan, arabadan çok otomobil; orduda savaşan süvari askerinden çok savaşmayan otomobilci süvari peyda olmuştu.

Vaktiyle bin liraya alınmış olan bir otomobil, günde yalnız birkaç saat dolaşmak şartıyla asgari senede milletin hazinesine üç dört bin liraya mal oluyordu. Harbin elem dolu günlerinde Talat'ın o kulakları sağır edecek kadar haşin bağıran otomobili etrafına haşyet, dehşet saçardı. Cemal Paşa'nın İstanbul caddelerinde zaman zaman görülen ateş gibi kırmızı otomobili, bahriye nazırının Şam'ın türlü zevklerinden bıkarak az da İstanbul'da sefa sürmeye geldiğini ilan ediyordu.

Hele o Enver, hele o Enver! Otomobil hastalığı, bu mağrur ve cahil Napolyon taslağının şahsında tecessüm etmişti.

1917 senesinde bir ilkbahar günü köprüden geçenler, birbirlerinin omuzlarına dayanarak ağır ağır ve zorlukla yürüyebilen, perişan kıyafetli hasta askerler kafilesi görmüşlerdi. Fersiz gözleri çukura kaçmış, sararıp solmuş, bütün canlılığını kaybetmiş yüzleri ile açlıktan, yorgunluktan, bakımsızlıktan, hastalıktan çökmüş omuzları, bitkin vücutları ile bu zavallı Mehmetçikler, bir insan ve asker kafilesi değil, mezarlarından çıkmış bir iskelet alayı idi. Halkın yüreğini sızlatan, gözlerini yaşartan bu asker kıyafetindeki cenazelerin en gerisinde, diğer arkadaşları gibi sürünmeye bile mecali olmayan bir tanesi vardı ki en canlısının sırtına bindirilmiş, öylece götürülürdü. Bu esnada, birden bire acı acı otomobil sesleri işitildi.
Mükellef, kapalı bir otomobilde sivil giyinmiş olan Enver, kim bilir hangi çiftliğe gezintiye gidiyordu. Arkadan yavrularının otomobili göründü. Herkes bu çifte otomobile alışıktı, fakat bu gün arkadan üçüncü bir otomobil daha geliyordu ki bunda da bir çavuşla beraber Enver'in kocaman sevgili köpeği vardı. Hayvan sanki efendisinin bütün memleketin mutlak hakimi

olduğunu biliyormuş gibi kibirle ayaklarını otomobilin kenarına dayamış, çaresiz yaya ahalinin yüzüne küçümseyen bir eda ile gülüyor gibiydi. Öndeki otomobiller o zavallı hastalar kafilesine yaklaşınca aldırmadan süratle geçtiler. Ancak köpek, efendisinin kurbanlarına, başkumandan vekilinin askerlerine layık gördüğü hakaret dolu aldırmazlığı tamamlamak ister gibi bir iki defa havladı. Bedbaht hasta Mehmetçikler, kendileri sürüne sürüne kim bilir nerede Allah'ın rahmetine intikal etmeye giderlerken, köpeklerin otomobillerde sefa sürdüklerinin farkına varmadılar. Bir insan için bu en elim hakareti hissetmeden zayıf vücutlarını sürükleyerek yollarına devam ediyorlardı.

***

Otomobillerin bu kadar suistimal edilmesi, milletin ihtiyaçlarından ziyade bazı kimselerin zevk ve sefasına kullanılması, "otomobiller" faslının fakir hükümet hazinesine büyük bir yük olması gibi maddi zararlardan başka otomobil hastalığının idarecilerin ahlakı üzerinde vahim tesirler meydana getiren bir takım manevi zararları da vardır. Nakliye vasıtaları pek az, son derece rahatsız, sokakları dar ve kalabalık, inişi yokuşu çok, yazın sıcağı ve tozu, kışın yağmuru ve çamuru bol ve gayet geniş bir sahaya yapılmış olan başkentimizde otomobil ile dolaşmak, her halde pek kolay ve zahmetsiz, pek rahat ve zevkli olacak ki uzun müddet yaya yürümekten, tramvayların, trenlerin, vapurların, tünelin izdihamında ezilmekten saatlerce ayakta durmaktan, yazın kan ter, kışın çamur içinde kalmaktan, yankesicilere saat, kese çarptırmaktan, görgü kurallarını pek bilmeyen halk tarafından itilip kakılmaktan, nakliye vasıtalarının düzensizliğinden dolayı daima işine geç kalmaktan, Ayastefanos'dan adalara, Pendik'ten Kavaklara gidip gelmek için bazen bir, bazen iki gün devam eden seyahatler yapmaktan, arada hayatını tehlikeye atmak gibi zahmetlerden, haftalarca, aylarca, senelerce bezdikten sonra bir gün Talat Paşa'ya yaranmak veya Ferid Paşa'ya dalkavukluk etmek suretiyle iktidara geçenler bir otomobil, hem de on para masrafsız bir otomobil bulunca hemen "Otomobil Sevdası"na tutuluveriyorlar. Çaresiz milletin her saat, her dakika çektikleri o türlü türlü zahmetlerden azade, sıcak ve soğuğa, toz ve çamura aldırmayan, lastik tekerleklerin üzerine eklenen yaylı döşemeler sayesinde benzersiz istirahatte ferah ve rahat, süratin verdiği zevk ile mest, yol gösteren polislerin selamları arasında mağrur ve bir saat içinde bütün İstanbul'u dolaşmakta öyle fevkalade, öyle tatlı, öyle cazip ve sihirli bir haz ve lezzet var ki bir defa tadan artık ömrünün sonuna kadar otomobilden ayrılmak istemiyor. İktidarın en büyük cazibesi, en vazgeçilemez zevki; ne asıp kesmek, ne azil ve

sürgün etmek, ne emir vermek ve ne kullar ve kâtiplerin en budalaca fikir ve teşebbüsleri bile dahiyane düşünce ve hareketler derecesine çıkaran riyakar övgüleridir. Hayır, hiç biri değil! Yalnız ve yalnız otomobil sefasıdır. Bu garip sevdadan ve hazzından ayrılmak endişesi birçok kimseyi fikir ve kanaatlerinden döndürmüş, azim ve metanetlerini kırmış, evet yerine hayır, hayır yerine evet dedirtmiş, namusları lekelemiş, karaktersizlikleri desteklemiş, akl-ı selim sahiplerini delilere, itidal sahiplerini cüretkârlara, sulh taraftarlarını harpçilere, iyileri kötülere, merhametlileri zalimlere, zekileri ahmaklara eyvallah dedirtmeye mecbur etmiştir. Otomobil sefası, memleketimizin karaktersiz muhitinde adeta altın kadar sihirli bir tesir yapmış, hatta bazı taassup derecesinde namuslu şahsiyetler üzerinde altından daha büyüleyici olmuştur.

Dostlarının hemen bütün kötülüklerini kınadığı ve onları iyiliğe sevk etmek için daima mücadele ettiği söylenilen Canpolat Bey, arkadaşlarından birçoğunun sırf otomobil sefasından mahrum kalmak endişesiyle bir türlü istifa edemeyerek ister istemez yapılan kötülüklere iştirak ettiklerini, kendisinin ise; yüklenilen hata ve günahların manevi mesuliyeti ruhuna çöke çöke otomobil sefası sürmekten ise tramvayda, vapurda itilip kakılmayı fakat vicdanen müsterih olmayı tercih ettiğini söylemiş. Ancak resmi otomobile ayak basanlar içinde bu yiğitliği gösterenler maalesef ne kadar az olur.

***

Galiba son zamanlarda otomobil illeti Fransa'da da istila halini almış olacak ki; üç aylık bütçesi altı buçuk milyar Frank yani yaklaşık olarak bugünkü paramızla altı yüz milyon lira olan zengin Fransa, resmi otomobillere kimlerin binebileceğini belirlemenin yanında nazırlardan aylık 500 frank otomobil masrafı almaya da karar vermiştir. Zengin Fransa böyle yapınca fakir Türkiye'nin resmi otomobili hem mali ziyanları, hem de ahlaki zararları itibariyle büsbütün ilga etmesi gerekmez mi?

Otomobil afetinden memleketi maddi ve manevi olarak kurtarmak ve devlet büyüklerimizi milletin çektiği ıstıraplardan haberdar edebilmek için otomobilleri ortadan kaldırmaktan başka çare yoktur sanıyoruz[744].

744 İkdam gazetesi, nr. 2874, 18 Ekim 1919.

OKUMA PARÇASI

Musahabe ve Mülahaza, Otomobiller

Muharriri: Midhat Cemal

İnsanlar, bir örtünün altında uzaktan görülen her yüzde bir zekâ karinesi ve asalet bulurlar. Herhalde bir devlet adamı, bir otomobilin koynunda uçarken küçümsenmenin ve tenkidin üstünde duran semavî bir haldedir. Bir de meşrutiyet nazırından herkes mucize bekler. Bu nedenle inkılap nazırı, yirmi dört saatlik işleri bir saatte görmeli; saat birle iki arasında hem Meclis-i Mebusan'da münakaşa etmeli, hem Nezaret sandalyesinde kaşını çatmalı, hem bir ayan tabutunun arkasında gözü olmalı, hem Beyoğlu'nun bir kulübünde yemek yemeli. Yemek, matem, kibir ve münakaşa, bu birbirine zıt olan dört hal bir saatte başlayacak ve bitecektir. Sonra inkılap nazırı, Nezaret makamına o derece hızla gitmeli ki görenler; "Bütün bu acele, çöküşün önüne geçmek içindir!" desinler. Araba ile Sadabad'a gezintiye gidilir, yaya gitmek yemek hazmı için yapılan gezintiyi andırır. Sonra meşrutiyet nazırlığının bütün külfetlerine mukabil tek bir nimet vardır: Otomobil!... Nâzırlığın külfetleri de olur muymuş demeyiniz; meşrutiyet nazırlığı, saadetlerin en dayanılmazıdır. Maaş, ayın ilk haftasında biter ve bu maaşla, ailenin erzakından önce yardım olarak konser ve tiyatro biletleri alınacaktır. Çünkü meşrutiyet nazırı, müracaat edenlerin arzu ettikleri tarzda vatanperver olmaya mecburdur. Sonra meşrutiyet nazırına bir taraftan Fındıklı sahilinde yüz otuz tane öfkeli ve laubali adam, hiddetle burnundan nefes alarak, istediği suali sormak hakkına ve diğer taraftan bir alay yazar da meşrutiyet nazırının ahlakından şüphe etmek salahiyetine sahiptir. Zavallı nâzır, ne vaziyet alacağını bilmez. Elini uzatsa beş parmağına beş soru edatı takılır, başını kımıldatsa boynuna bir bir nazar halkası dolanır. Aksırsa, ağzının püskürttüğü rutubet tanelerinden, acaba gazete muharririnin sigarasındaki ateşe zerre miktarı taarruz kondu mu diye düşünür. Öksürse, "acaba mebusun uykusunu ihlal ettim mi?" der. Aleyhinde hiçbir gazete hiçbir şey yazmasa; bir muharrir çıkar, isminin önüne o kadar maharetle bir şaşırma işareti koyar ki, bu işaret (!) otuz kırk senelik haysiyetinin mezar taşı olup kalır. İşte bütün bu külfetlere ve afetlere mukabil tek bir nimet vardır: Otomobil.

Evet, bir nimet diyorum. Otomobil seyranının ruha hoş gelen öyle leziz bir saadeti vardır. İki tarafınızda bütün insanlar titrek ve rengârenk birer gölge sütunudur. Bir ubudiyet buhurdanından uzanan duman sütunları!... Sokaklardaki her bir hareket ve her bir manzara sizin o parıldayan

bakışlarınız etrafında dönmeye, uçmaya mahkûm bir pervanedir. Dağlar, taşlar, binalar, secde edip yerlere kapanarak yahut ibadet kıyamı ile şaha kalkarak ve birbirlerinin üzerine düşerek önünüzden kaçarlar. Kısa bir selamınızla sokakların izdihamında girdaplar ve dalgalar teşkil ederek uçarsınız. Bir uzvunuz kımıldamayarak, elbisenizin ütüsü örselenmeyerek uçar, durmaksızın uçarsınız. Kaldırımların üzerinde mesafeyle güreşiyormuş gibi çırpınan insanlar size biraz gülünç ve biraz sefil görünür ve binaların içinde ve sokaklarda maişetini kazanmak için didinen, yorulan bu hayata mağlup insanların nazarınızda tek bir eksikleri vardır; bütün diğer pehlivanlar gibi baştan ayağa çıplak, tamamen üryan ve sefil olmayışları!.. Yüzlerce, binlerce göz size ayrı ayrı bakarken insanların hiçbirini görmez, seçmez; parlak bakışınızın bir zerresini bir avuç para gibi binlerle çehreye bir anda serpiştirir, geçer, gidersiniz. Binlerce insanın üzülen kalbi ve yorulan dimağı, nazarınızda bir yığın fes ve bir yığın cekettir. Herkes fesinizin rengini ve şeklini, bıyığınızın boy ve genişliğini ezberlerken; siz, güzergâhınızdaki binlerce ulu hilkat nüshasını bir yaradılış hatası gibi manasız bulur ve bakmaz, leziz bir unutuş ve hodgam bir gaflet içinde uçarsınız. Meclis-i Mebusan'da icraatınızı eleştirirken gözünüze kocaman görünen redingotlu bir mebus, otomobilinizin bir su sütunu gibi bir hamlede içtiği uzun bir mesafenin sonunda siyah bir makara tiresi gibi ipince titrer ve otomobiliniz o gölgenin şeklini parçalayan bir şimşek gibi yanından geçerken redingotlu milletvekili kaldırımların üstünde hareket eden bir çuka parçasıdır. Nihayet otomobilinizden fırlayan bir ıslak lekeyi gazetesinde sizinle eğlenen bir muharririn göğsüne, vatan toprağından yapılma bir maarif madalyası gibi takarak mağrur ve hoşnut uçarsınız. Oh, otomobillere dokunmayalım![745].

745 Tasvir-i Efkâr gazetesi, nr. 3036, 11 Haziran 1920.

OKUMA PARÇASI

İstanbul'da İlk Otomobil Kulübü İçin İşgal Yıllarında Müracaat Yapıldı
İşgal altındaki İstanbul'da 1919'da türlü sıkıntılar çekiliyor ve İtilaf devletlerine ait otomobiller birçok kazaya sebep oluyorken otomobil tarihi açısında bir ilk yaşandı. Zira bu tarihte şehirde ilk defa bir otomobil kulübü açıldı.

Otomobil kulübü, 1919 Ekim'inde Beyoğlu'nda Alyon Sokağı'nda 3 numaralı Arslanyan Efendi'nin sahip olduğu hanede açılmıştı. Kulüp açılmadan önce bir nizamname hazırlandı. Yapılan ön incelemelerde nizamnamenin Cemiyetler Kanunu'na aykırı bir maddesinin olmadığı görüldü. Konu, Emniyet Genel Müdürlüğü'ne havale edildi. Zira açılmasına izin verilmeden önce inzibat açısından bir problem olup olmadığının Emniyet tarafından tetkik edilmesi gerekiyordu. Şayet Emniyet'ten de olumlu cevap verilirse konu Şehremaneti'ne havale edilecekti. Çünkü bu tür kulüplerin açılması için Şehremaneti'nin Belediye Vergi Kanunu'na göre bir mahzur olup olmadığını bildirmesi lazımdı. Bundan sonra belediye tarafından bir ruhsatname veriliyordu[746]. Fakat 1919'da otomobil kulübü kurmak için yapılan bu müracaatın akıbetine dair dönemin kaynaklarında şimdilik bir bilgiye rastlanmamaktadır.

Mahalle Arasında Benzin Deposu Olur Mu?
Otomobilin ve benzinle çalışan diğer vasıtaların İstanbul'da artık hayatın vazgeçilmez bir parçası gelmesi beraberinde şehir içinde benzin depolarının yapılmasını da zarûrî kılmıştı. Buna mukabil bu depoların mahalle aralarında yapılmasına izin verilip verilmemesi gerektiği zaman zaman hararetlenin bir tartışma konusu haline geldi. Bu dönemlerden biri de 1920 yılı idi.

Tartışma, Şehremini Cemil Paşa'nın kardeşi, Kadıköy Belediyesi Müdürü Nebil Bey'in Firuz Ağa Mahallesi'nde bulunan fakat Cihangir'i neredeyse tamamen küle çeviren büyük yangında harabeye dönen bir hamamın yerine

746 BOA, DH. HMŞ, 4-1-4-88-1-1, 11 Teşrinievvel 1335/11 Ekim 1919.

benzin ve ispirto deposu yapmak istemesi üzerine alevlendi. Deponun inşa edilmeye başlaması üzerine Firuz Ağa Mahallesi sakinleri ayaklandılar ve Sadaret'e bir dilekçe sundular. İlgili dilekçe şöyleydi: "*Büyük Cihangir yangınında yanan Firuz Ağa Mahallesi'nin caddesindeki hamamında sahibi Şehremini Cemil Paşa hazretlerinin kardeşi Kadıköy Belediyesi Müdürü Nebil Bey tarafından benzin ve ispirto deposu kurulacağının ifadesinden anlaşılması üzerine müsaade edilmemesine dair mazbata düzenlenerek Emniyet Genel Müdürlüğü'ne takdim edilmişti. Müdüriyet tarafından durum dikkate alınarak derhal Polis Müdüriyeti ile Şehremaneti'ne bildirilmesi üzerine polis müdürü tarafından gereken tahkikat icra edilerek; yanmış olan hamamın bulunduğu yerin Firuz Ağa Mahallesi'nin Beyoğlu Caddesi'nde bulunması ve bitişiğinde fırın olmakla birlikte civarında ev, dükkan ve Himaye-i Etfal Mektebi ve biraz ötesinde İtalya Hastanesi ve karşısında taş apartmanlar bulunması nedeniyle mahzurlu olduğu anlaşılmış ve yasaklanması gerektiği Emniyet Genel Müdürlüğü'ne ve oradan da Dahiliye Nezareti'ne bildirilmişti. Ancak Şehremaneti tarafından tayin edilen fen heyetinin verdiği raporda, söz konusu mahalde depo yapılmasında mahzur olmadığı gösterilmiş ve bunun üzerine adı geçen hamamın aylık iki yüz elli lira mukabilinde benzin tüccarından birine kiraya verildiği haber alınmıştır. Büyük Cihangir yangınında bin beş yüzden fazla evin yanmasından dolayı bütün ahali sokak ortasında kaldığı şu sırada her biri dörder yüz kilo alan dört-beş yüz varil benzin ve ispirtonun mahalle arasında bulundurulması maazallah bir yangın meydana gelmesi halinde yalnız mahallemizi değil civarımızdaki Beyoğlu mahallelerini de büyük tehlikeye atacağı aşikâr iken Şehremaneti fen heyetinin uygun bir rapor vermesi anlaşılamamıştır. Çünkü harp esnasında Haydarpaşa'da zuhur eden infilak ile Meclis-i Mebusan önünde ve son defa Sarayburnu'ndaki dehşetli yangınların tahribatı meydandadır. Mesele patlayıcı maddelere dair olması hasebiyle böyle herkesin hayat ve hukukuna ait bulunan son derece mühim bir bahsin yalnızca Şehremaneti fen heyetinin takdir ve onayına bırakılması, nezdinizde dahi uygun görülmeyeceğinden bir kere de patlayıcı maddelere dair fennî ihtisası bulunan İmalat-ı Harbiyye Dairesi fen heyeti tarafından tetkik edilerek umumun hayat ve hukukunun şahsî menfaatlere karşı muhafazası hususunun gereken mercilere emir ve havalesine müsaade buyurulması hakkında emir yüce zatınızındır*"[747].

747 BOA, BEO, 4616-346172-2-1, 8 Şubat 1336/8 Şubat 1920.

Firuz Ağa Mahallesi sakinlerinin şikayetleri Osmanlı resmî makamlarını da harekete geçirdi. Harbiye Nezareti; Petrol, ispirto ve benzin gibi yanıcı ve patlayıcı maddelerin şehir içinde ve meskenler arasında bol miktarda bulundurulması her halde zararlı olacağı, bu yüzden Firuz Ağa Mahallesi'nde mahallelinin de belirttiği gibi mahzurlar bulunması nedeniyle böyle depo kurulmasının fennî olarak uygun görülemediği yönünde görüş bildirdi[748]. Sadrazamlık da bu görüşü Dahiliye Nezareti'ne haber verdi[749].

Tartışmaya İtilaf Devletleri Polis Encümeni Başkanı General Füller ile İtalya Fevkalaade Komiserliği de müdahil oldu. Bunlar da Firuz Ağa Mahallesi'nde incelemelerde bulundular ve benzin deposu yapılmak istenen yerin İtalya Hastanesi'ne 200, diğer binalara ise 20 metreden daha fazla yakın olduğu gerekçesiyle Şehremaneti tarafından verilen ruhsatın iptal edilmesini istediler[750]. Firuz Ağa Mahallesi sakinlerinin şikayeti ile başlayan tartışma, mahalle arasında benzin ve isporto deposunun açılmaması kararıyla neticelendi.

Mahalle arasında benzin deposu inşa edilmesi, 1922'de de tartışmalara sebep oldu. Amerikan şirketi Standart Oil, Kuruçeşme'de ve Beykoz'daki Serviburnu'nda depolar açtı. Serviburnu'ndaki depoda daha sonra büyük bir yangın çıktı ve yangın mahalleye de zarar verdi. Bu yangından sonra Kuruçeşme Mahallesi sakinleri kendi mahallelerinde bir depo açılmasına karşı çıktı ve kendilerini büyük bir tehlikenin beklediği gerekçesiyle Osmanlı resmi makamlarına deponun kapatılması yönünde müracaatta bulundular.

Kuruçeşme sakinlerinin şikayeti üzerine başlatılan inceleme neticesinde şirkete burada depo açma iznini dönemin Şehremini Salim Paşa'nın verdiği, bu yüzden paşa hakkında soruşturma başlatıldığı tespit edildi. Bu tespitlerden sonra Kuruçeşme ve Selimiye'de bulunan depoların kapatılıp kapatılmaması hakkında karar vermek üzere Dahiliye, Harbiye ve Mâliye Nezaretleri ile Şehremaneti hukuk müşavirlerinden oluşan bir komisyon kurulması kararlaştırıldı[751]. Nihayet komisyonun incelemeleri sonunda; konu, son kez 28 Eylül

748 BOA, BEO, 4616-346172-3-1, 14 Şubat 1336/14 Şubat 1920.
749 BOA, BEO, 4616-346172-1-1, 18 Şubat 1336/18 Şubat 1920.
750 BOA, BEO, 4616-346172-4-1, 24 Mart 1336/24 Mart 1920.
751 BOA, MV, 223-127-1-1, 10 Nisan 1338/10 Nisan 1922.



Sultan Vahdeddin otomobili ile Fatih'te (İBB Atatürk Kitaplığı Albümü, Krt, nr. 10341)

1922'de, Şûrâ-yı Devlet tarafından ele alındı ve hem Kuruçeşme'de hem de Harem'de Standart Oil Şirketi'ne gaz deposu olarak kullanılmak üzere izin verilmiş olmasına rağmen bunun kanunlara aykırı olduğu, bu yüzden de ruhsatların iptal edilmesi gerektiği kararlaştırıldı[752]. Böylece Kuruçeşme sakinlerinin şikayetleri sayesinde muhtemel bir felaketin de önü alındı.

Yeni Bir Şirket Kuruldu

İstanbul işgal altında iken ulaşımı kolaylaştırmak adına yeni bir şirket kurulmuştu. Şirketin adı, Oto-taksimetre ve Kamyon Otomobil Anonim Şirket-i Osmaniyesi (Osmanlı Otomobil Anonim Şirketi) idi. Şirketin kuruluşu için ilk olarak 1919 Kasım'ında müracaat yapıldı ve konu Şûrâ-yı Devlet'te ele alındı. Merkezi İstanbul'da olacak şirketin kuruluş sermayesi, 400 bin

752 BOA, ŞD, 2848-38-3, 4, 5, 6, 28 Eylül 1338/28 Eylül 1922; ŞD, 2848-38-9, 8, 10, 2 Teşrinievvel 1338/2 Ekim 1922; ŞD, 2848-38-12, 21 Teşrinievvel 1338/21 Ekim 1922; BEO, 4722-354139-1-1, 21 Teşrinievvel 1338/21 Ekim 1922; BEO, 4722-354139-1-2, 21 Teşrinievvel 1338/21 Ekim 1922; HR. İM, 13-23-1-1, 7 Teşrinisani 1338/7 Kasım 1922.

Osmanlı lirasıydı. 50 seneliğine kurulan şirket bir nizamname de hazırladı[753]. Ancak ilerleyen günlerde şirketin sermayesinin 200 bin Osmanlı lirası olacağı bildirildi[754]. Dahası ilerleyen aylarda ortaklardan bazıları geri çekildiler[755].

Şirket için 1919 Kasım'ında müracaat edilmesine rağmen gerek şirketin kendi içindeki değişiklikler, gerekse de Osmanlı idaresine sunulan nizamnamedeki bazı maddelere ilgili kurumların tashih ve ikmallerde bulunmaları yazışmaların uzamasına sebep oldu[756]. Nihayet 6 Temmuz 1920'de Sultan Vahdeddin'in iradesiyle, oto-taksimetre ve kamyon-otomobil vasıtasıyla İstanbul ve civarında yolcu ve eşya nakliyatı yapmak, bu konuda lazım olan garaj ve tamirat için imalathane vesaireyi tesis etmek, Osmanlı topraklarının diğer yerlerinde de aynı teşebbüslerde bulunmak ve genellikle her çeşit otomobil işleriyle iştigal etmek üzere Oto-taksimetre ve Kamyon, Otomobil Anonim Osmanlı Şirketi resmen kuruldu[757].

Hapishane İçin Özel Otomobil İmal Edildi

İstanbul, İtilaf devletleri tarafından işgal edildikten sonra hapishanedeki mahkûmlar konusunda da birtakım sıkıntılar başgösterdi. Bir taraftan özellikle gayrimüslim suçlular, başta İngiltere ve Fransa olmak üzere İtilaf güçleri tarafından serbest bırakılırken; diğer taraftan da Müslüman ahali neredeyse mahkeme dahi edilmeden hapishanelere kapatılmaya başlanmıştı[758]. Haliyle hapishanelere suçlu taşıyan otomobillere daha fazla ihtiyaç duyuluyordu.

Hapishanelerde mahkûm naklinde kullanılan otomobillerin tamir edilmesi ihtiyacı işgal yıllarında daha da arttı. Daha da önemlisi mahkûm sayısı arttığından bunların güvenli bir şekilde nakli de zorlaştı. Bunun üzerine Hapishane Müdürlüğü, mahkûmların nakli için özel bir otomobil tasarlanmasını istedi.

753 BOA, ŞD, 1269-7-2, 3 Teşrinisani 1335/3 Kasım 1919.

754 BOA, ŞD, 1269-7-4, 27 Teşrinisani 1335/27 Kasım 1919.

755 BOA, ŞD, 1269-7-8, 2 Şubat 1335/2 Şubat 1920.

756 BOA, İ. DUİT, 124-16-3-1, 2 Şubat 1920/2 Şubat 1920; ŞD, 1269-7-12, 20 Şubat 1335/20 Şubat 1920; ŞD, 1269-7-14, 21 Mart 1335/21 Mart 1920; ŞD, 1269-7-16, 1 Nisan 1336/1 Nisan 1920; ŞD, 1269-7-28, 1 Mayıs 1336/1 Mayıs 1920.

757 BOA, İ. DUİT, 124-16-1-1; MV, 252-5-1-1, 5 Temmuz 1336/5 Temmuz 1920. Şirketin kurulma sürecinin ayrıntıları için bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları,* s. 56-57. Şirketin nizamnamesi için bk. İ. DUİT, 124-16-4-2, 3,… 10.

758 Şeyma Şahin, *İşgal Döneminde İstanbul*, s. 36-37.

Konu ile ilgili İstanbul Valiliği'ne gönderilen dilekçede buna neden ihtiyaç duyulduğu şöyle izah ediliyordu; "*Beyoğlu Adliyesi'ne ve mesafesi uzak olan sulh mahkemelerine zamanında sevk ve teslimleri gereken tutukluların nakliye vasıtalarının yokluğu, jandarma mevcudunun da yeterli miktarda bulunmaması ve yaya olarak sevkleri esnasında kalabalık mahallerde bir takım firar hadiselerinin meydana gelmesi nedeniyle birçok mahzuru olduğu görülmektedir. Bu durum haliyle memurları boş yere uğraştırmaktadır. Söz konusu mahzurların ortadan kaldırılması için tamire muhtaç ve ekteki keşif varakasına göre tamirinin yirmi bin kuruşa mal olduğu anlaşılan otomobilin bir an önce tamir ve ıslahı için söz konusu meblağın ödenmesinin Vilayet İdare Meclisi tarafından karara bağlanmasına müsaade edilmesi arz olunur*"[759].

Hapishane Müdürlüğü, mahkûmların naklinde kullanılmak üzere özel tasarlanacak olan otomobil için Beyoğlu Pera Palas karşısında Küçük Kabristan Sokağı'nda 8 numaralı dükkanda otomobil tamirci ustalarından Hafız İbrahim ile 200 liraya prensipte anlaştı[760]. Konu, İstanbul Vilayet Meclisi'nde görüşüldü ve Hapishane Müdürlüğü'nden mevcut otomobil ile bunun şoförü hakkında daha ayrıntılı bilgi talep edildi[761]. Bunun üzerine Müdürlük, ellerindeki otomobilin kullanılmayacak kadar harap vaziyette olduğunu, şoförü ise hademe olarak istihdam ettiklerini bildirdi[762]. Vilayet Meclisi, otomobilin tamir edilip edilemeyeceğini ve tamir edilirse bunun ne kadar malolacağının da incelenmesini istedi[763]. Valiliğin talebi sonrasında Harp Aletleri Genel Müdürlüğü, hapishane otomobilinin istenilen yeni şekilde tamir edilmesi için 300 lira gerektiğini rapor etti[764].

Hapishane otomobili, Tophane Fabrikası'nın verdiği rapor incelenecek olursa, adeta yeni baştan imal edilecekti. Zira motoru sökülecek temizlenip, tamir edilecek; frenler yeniden yapılacak, 1 adet karpit fener borusu ile deposu tamir edilecek; 1 adet otomatik hava pompası ilave edilecek; kapı kilitleri tamir edilecek; arka kapıya 4 adet köşebent yapılacak; şoför mahalline iki adet yan perdesi yapılacak; 1 tane iskemle konacak; döşeme tahtaları tamamen

759 BOA, DH. MB. HPS, 82-6-2-1, 29 Kanunısani 1336/29 Ocak 1920.
760 BOA, DH. MB. HPS, 82-6-3-1, 29 Kanunısani 1336/29 Ocak 1920.
761 BOA, DH. MB. HPS, 82-6-2-2, 2 Şubat 1336/2 Şubat 1920.
762 BOA, DH. MB. HPS, 82-6-4-1, 16 Şubat 1336/16 Şubat 1920.
763 BOA, DH. MB. HPS, 82-6-4-2, 26 Şubat 1336/26 Şubat 1920.
764 BOA, DH. MB. HPS, 82-6-5-1, 28 Şubat 1336/28 Şubat 1920; DH. MB. HPS, 82-6-5-2, 13 Mart 1336/13 Mart 1920.

değiştirilecek; 1 adet sürmeli idare bölmesi ilave edilecek; otomobilin içi beyaz dışı ise siyah olacaktı[765]. Fakat Hapishane Genel Müdürlüğü bu tamiratı yetersiz buldu. Çünkü mahkûm nakli için kullanılacak bu otomobilin daha başka özelliklerinin de bulunması gerekliydi. Bu yüzden Müdürlük, nasıl bir otomobil istediğine dair hazırlattığı bir çizimi de gönderdi[766].

Hapishane Genel Müdürlüğü'nün talebi üzerine otomobil planı yeniden gözden geçirildi ve istenen aracın 36 bin kuruşa imal edilebileceği rapor edildi[767]. Raporlar yazılmasına rağmen 1920 Haziran'ına gelindiğinde bile hiçbir hareketlilik yoktu[768]. Nihayet 1920 Temmuz'unda yaşanan bir firar hadisesi mahkûm otomobilini tekrar gündeme getirdi.

Jandarma refakatinde Beyoğlu Adliyesi'ne sevk edilen İranlı Ali, sokakta iken askerlerin elinden kaçmayı başardı ve İran Sefarethanesi'ne sığındı. Bu hadise, mahkûm naklinde aylardır imal edilmesi istenen otomobilin ne kadar gerekli olduğunu bir kez daha gösterdi[769]. Bu arada Tophane İmâlât-ı Harbiye Fabrikası da otomobilin tamirinin bittiğini haber verdi. Fakat hapishane inzibat memuru gardiyan ve otomobil uzmanı fabrikaya giderek otomobili incelediklerinde büyük bir hayal kırıklığı yaşadılar. Uzman ve gardiyanın yazdıkları raporda şunlar kaydediliyordu: "*Görülen lüzum üzerine tamir ve gereken mahallerinin yenilenmesi için Tophane İmalat-ı Harbiye Fabrikası'na verilen tutuklulara mahsus otomobilin tamiri bittiğine ve teslim edilmesi gerektiğine dair verilen malumat üzerine keşif için fabrikaya gidilmiş ve otomobil eski halinde bulunmuştur. Eskileri yerine koyulmak üzere dört bujiden iki tane yeni takılmış, tamire muhtaç fenerlerde yenileme olmadığı gibi bir tanesinin de camı kırıktır. Çamurluklar düzeltilmemiş, direksiyon yanındaki hava pompası bozuk olup, boya istenen şekilde değildir. Arkadaki jandarmaya mahsus hücre şeklindeki mahal ayrılmamış, jeneratörün tamiri yapılmamış ve boruları takılmamış olduğunu beyan eden zabıt varakasıdır*"[770].

765 BOA, DH. MB. HPS, 82-6-7.

766 BOA, DH. MB. HPS, 82-6-1, 23 Mart 1336/23 Mart 1920.

767 BOA, DH. MB. HPS, 82-20-1-1, 29 Mart 1336/29 Mart 1920; DH. MB. HPS, 82-20-3-1, 27 Mart 1336/27 Mart 1920.

768 BOA, DH. MB. HPS, 82-20-2-1, 3 Haziran 1336/3 Haziran 1920.

769 BOA, DH. MB. HPS, 82-20-5-1, 3 Temmuz 1336/3 Temmuz 1920; DH. MB. HPS, 82-20-6-1, 17 Temmuz 1336/17 Temmuz 1920; DH. MB. HPS, 82-20-7-1, 18 Temmuz 1336/18 Temmuz 1920; DH. MB. HPS, 82-20-4-1, 20 Temmuz 1336/20 Temmuz 1920.

770 BOA, DH. MB. HPS, 82-20-8-1.

Firar vakasından sonra hapishane otomobilin tamir edilmesi işlemi hızlandırıldı ve nihayet 1920 Eylül'ünde teslim edildi. Fakat sonuç hiç de istenildiği gibi değildi. Zira mukavelenamede bazı açıklamaların eksik bırakılması yüzünden otomobilin birçok yeri tamir edilmemiş, mesela tavanına hiç dokunulmamıştı. Ayrıca sözleşmede belirtilenin aksine iç ve dış boyası da hiç istenildiği gibi güzel değildi. Bunlara ilave olarak otomobilin şoför mahallinin önündeki cam istenen kalitede takılmamıştı. Bütün bu eksiklikleri nedeniyle otomobil Hapishane Müdürlüğü tarafından teslim alınmayıp İmalat-ı Harbiye Fabrikası'nda bırakıldı[771].

Hapishanelere mahsus otomobil, 1920 Ekim'inde de gündemde kaldı. İstanbul Valiliği'nin mahkûmların kelepçeli olarak sokaklardan Jandarma Nezaretinde götürülmesinin güzel bir manzara arz etmemesinden rahatsızlığını dile getiren bir yazısı buna vesile oldu. İlgili yazıda şunlar kaydediliyordu; *"Gerek Tevkifhane-i Umûmî'den gerekse Beyoğlu Hapishanesi'nden mahkemelere veya Beyoğlu'ndan İstanbul'a, İstanbul'dan Beyoğlu'na nakilleri her gün zaruret hasıl olan tutukluların şehir içinde dosta düşmana karşı yaya olarak, elleri kelepçeli ve süngülü jandarmaların muhafazası altında sevk edilmekte ve sevk esnasında umûmî caddelerdeki izdihamdan istifade ile ya firar veya ecnebi sefarethane ve müesseselerine iltica etmekte ve bu yüzden bazı üzücü hadiseler meydana gelmektedir"*[772]. Valiliğin yazısı üzerine resmi daireler arasında yazı trafiğinin artmasına rağmen[773], bunlar da bir netice vermedi. Harbiye Nezareti, kendilerinde bu işe yarar bir otomobilin bulunmadığı cevabını verdi. Alış-Satış Komisyonu ise Ahırkapı Otomobil Tamirhanesi ile Şemsipaşa ve Taksim'de komisyona ait otomobillerin bedellerinin ödenmesi halinde Hapishane Müdürlüğü'ne araç verebileceklerini bildirdi[774]. Dahiliye Nezareti, gelen cevaplar üzerine Ahırkapı Tamirhanesi'nden Adler markalı büyük ve küçük iki makinenin satın alınması için aracılık edilmesini talep etti[775]. Yazışmalar devam ederken, 1920 Ekim'inde, Hapishane-i Umûmî'nin elindeki otomobil de kullanılamaz hale geldi. Lastikleri

771 BOA, DH. MB. HPS. M, 44-20-2-1, 18 Eylül 1336/18 Eylül 1920; DH. MB. HPS. M, 44-20-3-1, 20 Eylül 1336/20 Eylül 1920.

772 BOA, DH. MB. HPS, 99-35-10-1, 11 Teşrinievvel 1336/11 Ekim 1920.

773 BOA, DH. MB. HPS, 99-35-11-1, 11 Teşrinievvel 1336/11 Ekim 1920.

774 BOA, DH. MB. HPS, 99-35-12-1; DH. MB. HPS, 99-35-1-1, 11 Teşrinievvel 1336/11 Ekim 1920; DH. MB. HPS, 99-35-3-1, 30 Teşrinisani 1336/30 Kasım 1920; DH. MB. HPS, 99-35-3-2, 6 Kanunuevvel 1336/6 Aralık 1920; DH. MB. HPS, 99-35-2-1, 8 Kanunuevvel 1336/8 Aralık 1920.

775 BOA, DH. MB. HPS, 99-35-2-1, 8 Teşrinisani 1336/8 Aralık 1920.

tamamen harap olan otomobil kullanılamadığı için de mahkûmlar mahkemelere sevk edilemedi[776].

Hapishane için özel bir otomobil imal edilmesi meselesi, 1921 yılında da yazışmalara konu oldu. Mesele şimdi daha da müşkil bir vaziyet arz ediyordu. Zira otomobilin temin edileceği Otomobil Tamirhanesi, Harbiye Nezareti'nden alınarak Mâliye Nezareti'ne devredilmişti. Bu gelişme, işletmede birçok sıkıntının yaşanmasına sebep olmuştu[777].

Tüm bu sıkıntılara rağmen mahkûmların naklinde kullanılmak üzere Benz Fabrikası'nın İstanbul'daki temsilcisi Katırcıoğlu Hanı 41 numarada bulunan Papazyan Haçadoryan, Hapishaneler Genel Müdürlüğü'ne hitaben mahkûmların taşınması için kullanılacak otomobilin ayrıntılı şekilde tarif edildiği bir dilekçe gönderdi[778].

Benz Fabrikası'nın teklifinin tartışıldığı günlerde mahkûmlardan Rizeli Laz Süleyman'ın jandarmanın elinden kaçmaya teşebbüs etmesi, konuyu daha da hararetlendirdi. Hapishaneler Genel Müdürlüğü; "*bir senedir ki tutuklunun nakli için otomobil tedariki hakkında idaremiz tarafından gerçekleşen teşebbüs Mâliye Nezareti tarafından geçiştirilmiştir*" diyerek isyan etti[779]. Resmî daireler arasında mahkumların nakli için özel otomobillerin gerektiğine dair uzayıp giden yazışmalar ilerleyen aylarda da sürdü[780].

OKUMA PARÇASI

Otomobil Yarışları Yasaklandı

1920 Haziran'ında Üsküdar ve İstanbul'un diğer bölgelerinde otomobil yarışları ile meyhanelerin yasaklanması yönünde Polis Genel Müdürlüğü tarafından karar alındı. Bu kararın alınmasında otomobil yarışlarının bir

776 BOA, DH. MB. HPS, 83-24-1-1, 21 Teşrinievvel 1336/21 Ekim 1920.

777 BOA, DH. MB. HPS, 99-35-4-1, 9 Kanunısani 1337/9 Ocak 1921.

778 BOA, DH. MB. HPS, 99-35-17-1.

779 BOA, DH. MB. HPS, 99-35-22-1, 24 Teşrinievvel 1337/24 Ekim 1921; DH. MB. HPS, 99-35-20-1, 24 Teşrinievvel 1337/24 Ekim 1921; DH. MB. HPS, 99-35-23-1, 25 Teşrinievvel 1337/25 Ekim 1921.

780 BOA, DH. MB. HPS, 99-35-21-1, 8 Teşrinisani 1337/8 Kasım 1921; DH. MB. HPS, 99-35-19-1, 24 Kanunuevvel 1337/24 Aralık 1921; DH. MB. HPS, 99-35-24-1, 29 Kanunuevvel 1337/29 Aralık 1921; DH. MB. HPS, 99-35-25-1, 29 Kanunuevvel 1337/29 Aralık 1921.

kumar olarak kullanılması ana etkendi. Tasfir-i Efkar Gazetesi bu yasağı okuyucularına şöyle haber verdi; "*Haber aldığımıza göre Polis Genel Müdürlüğü Üsküdar ve İstanbul taraflarında bundan sonra otomobil yarışları denilen oyunun oynatılmaması ve meyhanelerin artırılmamasını bütün merkezlere tamim etmiştir. Bu hallere cesaret edenler, şiddetle cezalandırılacaktır*"[781]. Aynı gazetenin 18 Haziran 1920 tarihli (nr. 3043) ve "Otomobil Yarışları Oyunu" başlıklı haberinde şunlar kaydediliyordu; "*Haber aldığımıza göre Polis Genel Müdürü Esad Bey, şehrimiz ahalisinin paralarını çeken ve tombalanın diğer bir türü olan otomobil yarışlarını da yasaklamak arzusundadır. Bu konuda yakında kesin bir karar verilecektir*".

Polis Genel Müdürlüğü'nün otomobil yarışlarını yasaklamasına rağmen sonraki günlerde de bu tür yarışlar devam etti. Bu durum dönemin gazetelerinden birinde şöyle haber yapıldı; "*Tombalanın Benzeri: Otomobil yarışı oyunlarının İstanbul ve Üsküdar taraflarında yasaklandığı halde hâlâ devam ettiği, Polis Genel Müdürlüğü tarafından dikkate alınarak daha önce verilen emrin tekrar sert bir şekilde hatırlatıldığı haber alınmıştır. Halkımızı zarar veren bu tür oyunların men edilmesini zabıtamızın gayretinden bekleriz*"[782].

Otomobil Tamirhanesi Mâliye Nezareti'ne Devredildi

Daha 1919'da Nakliye ve Otomobil Kıtaatı'nda istihdam edilecek şoförlerin Ahırkapı'daki tamirhane çalışanları ile birleştirilmesi düşünülmüş, fakat şoförlerin kullanacakları otomobiller farklı özelliklerde olacakları için buna göre eğitilmesi ve otomobille ilgili farklı birimlerin birleştirilmesinin sakıncalı olacağı yönünde görüşler bildirilmişti[783]. Bu itirazlara rağmen tamirhane, Nakliye ve Otomobil Umûru Müfettişliği'ne devredildi. Bunun üzerine Otomobil Taburu da Ahırkapı'daki tamirhaneye bağlanarak buraya taşındı[784].

781 Nr. 3036, 21 Haziran 1920.

782 Tasfir-i efkar gazetesi, nr. 3054, 29 Haziran 1920.

783 Bununla ilgili yazışmalar için bk. ATASE, nr. 1/1/136/44, 2 Haziran 1335/2 Haziran 1919; nr. 1/1/139/27-1, 21 Mayıs 1335/21 Mayıs 1919; nr. 1/1/139/27-2, 26 Mayıs 1335/26 Mayıs 1919; nr. 1/1/139/33; nr. 1/1/139/33-1; nr. 1/1/139/33-2; nr. 1/1/139/33-3; nr. 1/1/139/33-4; 1/1/135/61; nr. 1-2/222/30; nr. 1-2/222/32; nr. 1-3/48/15;

784 Nakledilme süreci ve nakil işlemleri için bk. ATASE, nr. 1-46/59-3, 22 Mart 1335/22 Mart 1919. Otomobil Taburu daha sonra talim ve terbiye yönünden Nakliye ve Otomobil Müfettişliği'ne, idare, iaşe ve diğer masraflar cihetiyle 25. Kolordu'ya

Ayrıca Çubuklu, Haydarpaşa ve Üsküdar Çamlıca kolunda bulunan otomobillerin Ahırkapı Tamirhanesi'ne nakledilmeleri yönünde karar alındı[785]. Yine bu minvalde Avusturyalılar tarafından terk edilmiş olan Taksim Kışlası dâhilinde bulunan büyük ve küçük barakaların yıkılarak otomobil garajı inşa edilmek üzere Ahırkapı'ya nakli kararlaştırıldı[786].

1920 Temmuz'una gelindiğinde ise İstanbul otomobil tarihi için dikkat çekici bir gelişme yaşandı. Zira Harbiye Nezareti'ne bağlı olan Ahırkapı'daki Otomobil Tamirhanesi'nin Mâliye Nezareti'ne bağlanması teklif edildi ve bu teklif yüzünden nazırlıklar arasında ciddi bir gerilim yaşandı.

1920'ye gelindiğinde tamirhanenin Harbiye Nezareti'nden alınarak Mâliye Nezareti'nin kontrolüne verilmesi gündeme gelmişti[787]. Harbiye Nezareti, bu devir işlemine olumsuz bakıyordu. Bu minvalde Sadaret'e gönderilen 11 Temmuz 1920 tarihli bir yazıda itiraz gerekçeleri şöyle izah ediliyordu; *"Şu anda otomobiller için ayrılan masraflar çok yüksek meblağları bulduğu ve hazine bu masrafları karşılamayacağı için otomobil tamirhanesinin Mâliyeye devir ve teslimi düşünülmektedir. Ancak kuruluşundan beri gelişmesi için büyük yardımlar sarf edilen ve aslında epey yol alınmış olan söz konusu müesseseye askeriyenin şimdi ve gelecekte ihtiyacı olduğunu zatınıza arz etmeye gerek bile yoktur. Ayrıca tamirhanede çalışan işçiler, askerî fabrikalarda yetiştirilmiş zanaatkârlardandır. Ayrıca söz konusu müessese, zabitler ve uzman memurlar tarafından idare edilmek suretiyle takdire şayan bir düzen ve mükemmeliyet göstermektedir. Bu müessesenin Mâliyeye devri, asker olan çalışanlarının görevden alınarak yerlerine dışarıdan fazla ücretlerle başka kimselerin tedarikine ve bu durum ise hazinenin tasarruf yerine bilakis zararına sebep olacaktır. Dolayısıyla hazineyi masraftan ve bir sanat mektebi olan bu müesseseyi vakıf olmayan ellere vermekten kurtarmak için askeriyenin idaresinde kalmasının daha uygun olduğu düşüncesiyle verdiğim bu dilekçem uygun görülür ise gereğinin yapılması hakkında gereken mercilere tebliğ ve bu acizleri tarafına da malumat verilmesini arz ederim"*[788].

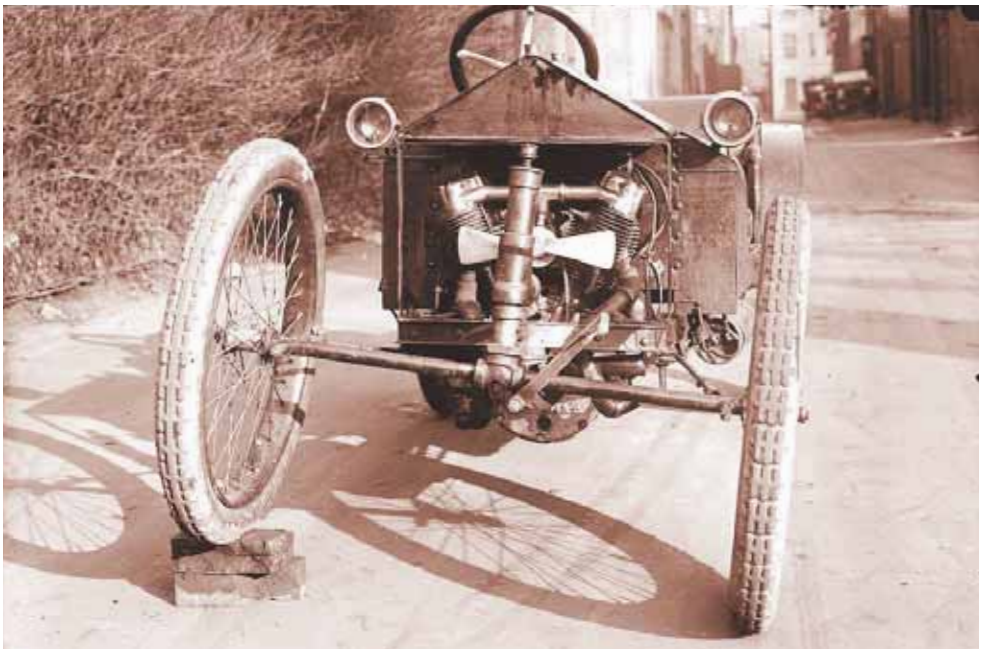
bağlandı (ATASE, nr. 1-46/7/2, 20 Nisan 1335/20 Nisan 1919). İaşe Nezareti emrindeki şoförler de Otomobil Taburu'na bağlandı, ama işgal yüzünden bunların maaşlarının ödenmesinde sıkıntılar yaşandı (ATASE, nr. 1-46/7/88, 13 Kanunuevvel 1335/13 Aralık 1919).

785 ATASE, nr. 1-46/2/65, 27 Mart 1335/27 Mart 1919.

786 ATASE, nr. 1-46/2/64, 27 Mart 1335/27 Mart 1919.

787 ATASE, nr. 1-3/9/18-3, 13 Haziran 1336/13 Haziran 1336.

788 BOA, BEO, 4643-348167-3.



İlk otomobillerden birinin motoru (Amerika-1910'lar) (Library Of Congress- Digital ID:npcc 27832 // hdl.loc.gov/loc.pnp/npcc.27832)

Harbiye Nezareti'nin itirazı, Meclis-i Vükelâ'da görüşüldü. Görüşme neticesinde; şimdiye kadar mevcut ve müstahdem olanlar bundan sonra da istihdam edilmek üzere, tamirhanenin idaresinin şimdiki haliyle Mâliye Nezareti'ne devredilmesi uygun görüldü[789]. Bu karar, 18 Temmuz 1920'de hem Harbiye hem de Mâliye Nezaretlerine bildirildi[790].

Harbiye Nezareti, Meclis-i Vükelâ'nın kararına rağmen tamirhanenin kendi idaresinde kalması için sonraki aylarda da bazı girişimlerde bulundu. Nitekim 24 Ağustos 1920'de Sadaret'e şöyle bir yazı gönderildi; "*Çalışanları ile beraber Mâliye Nezareti'ne bağlanmasına karar verilen Ahırkapı Otomobil Tamirhanesi, halen askeriyede gerek kullanılan ve gerek tamire muhtaç olarak metruk bir halde kalan çok sayıda yük ve binek otomobilinin yegâne tamir müessesesidir. Müstakbel ordunun şekil ve vaziyeti henüz tamamen açık olmadığı gibi Nezaretimize düşen harekât vesaireye dair görevlerin daha epeyce bir süre devam edeceği malumunuzdur. Bu*

789 BOA, MV, 219-152-1-1, 18 Temmuz 1920. Ayrıca bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları*, s. 69.

790 BOA, BEO, 4643-348167-1, 18 Temmuz 1920.

durumda gerek hâlâ kullanılan ve gerek müstakbel aksam için kalacak veya fazla olup elden çıkarılması gereken otomobillerin azamî gayret ile devamlı tamir ettirilmesi ve bu işin de Nezaretimiz tarafından yerine getirilmesine müsaade buyurulması ehemmiyetle arz ve istirham olunur"[791]. Nezaretin ısrarına mukabil Meclis-i Vükelâ, 13 Eylül 1920'deki oturumda; otomobillerin gereken bütün tamiratının Tamirhane tarafından yapılmasına, fakat Tamirhane'nin Mâliye Nezareti'ne devredilmesine dair karar aldı[792]. Bu süre zarfında Otomobil Tamirhanesi'nde otomobilini tamir ettirmek isteyen resmi daireler, Harbiye Nezareti'ne müracaat etmeye devam ediyordu[793]. Tamirhane, 1920 Ekim'ine gelindiğinde hâlâ Mâliye Nezareti'ne devredilememişti[794].

Tamirhane'nin devir işlemleri, 1921'de de devam etti. 26 Aralık 1920 tarihli bir yazı[795] ile Tamirhane'nin Mâliye Nezareti'ne devir işlemlerinin başlatılması istendi. Fakat bu istek, hemen halledilebilecek gibi değildi. Zira öncelikle çoğu askeri personel olan çalışanların hakları ile ilgili yeni düzenlemeler yapılması gerekiyordu. Ayrıca Tamirhane'de hâlihazırda onlarca otomobil tamir edilmek üzere beklemekteydi. Harbiye Nezareti'nin Tamirhane'nin devredilmemesi yönündeki ısrarları da gecikmede etkiliydi[796].

1921'de tamirhane ile ilgili yeni gelişmeler oldu. Zira Mâliye Nezareti'ne devredilmesiyle ilgili tartışmalar devam ederken Ankara'dan İstanbul'a gönderilen 22 Mayıs 1921 tarihli şifreli bir telgrafta tamirhanendeki malzemeler ve buradaki ustalar ile diğer lüzumlu kişilerin peyderpey Ankara'ya gönderilmesi istendi[797]. Kanûnen Mâliye'ye devredilen Tamirhane'nin devir işlemleri ağır da olsa 1921'de tamamlandı.

791 BOA, BEO, 4652-348879-2-1.

792 BOA, MV, 220-89-1-1; BEO, 4652-348879-1-1.

793 BOA, DH. EUM. MH, 210-75-3, 22 Ağustos 1336/22 Ağustos 1920; DH. EUM. MH, 210-67-3, 4 Eylül 1336/4 Eylül 1920; DH. EUM. MH, 210-75-1, 4 Eylül 1336/4 Eylül 1920; DH. EUM. MH, 210-67-1, 22 Eylül 1336/22 Eylül 1920.

794 BOA, DH. KMS, 60-1-8-4, 27 Teşrinievvel 1336/27 Ekim 1920.

795 BOA, BEO, 4672-350344-2-1, 26 Kanunuevvel 1337/26 Aralık 1920.

796 Otomobil Tamirhanesi'nin Mâliye Nezareti'ne devri ile ilgili 1921 yılında yapılan yazışmalar için bk. BOA, BEO, 4672-350344-3-1, 2 Kanunısani 1337/2 Ocak 1921; BEO, 4672-350344-4-1, 10 Kanunısani 1337/10 Ocak 1921; BEO, 4672-350344-6-1, 10 Kanunısani 1337/10 Ocak 1921; BEO, 4672-350344-7-1.

797 ATASE, nr. 1-4283/43-1/73.

OKUMA PARÇASI

Sadrazam Damad Ferid Paşa'nın Otomobili Agâh Efendi'yi Ezdi!
1920'de İstanbul'da birçok trafik kazası oldu ve bunların birkısmı da ölümle neticelendi. Ölümle neticelenen kazalardan birine de Sadrazam Damad Ferid Paşa'nın otomobili sebep olmuştu.

Dördüncü defa olmak üzere 5 Nisan 1920'de sadrazam tayin edilen Ferid Paşa, Sadaret'e gelmesinden kısa bir süre sonra otomobiliyle feci bir kazaya karıştı. Jandarma Alayı Kumandanlığı'nın Dahiliye Nezareti'ne sunduğu rapora göre kaza şöyle cereyan etti; *"Bu ayın yirmi dördüncü günü öğleden önce saat bir buçuk sıralarında Sadrıazam [Ferid Paşa] hazretlerinin bindiği otomobilin Rumelihisarı'nda Durmuş Dede Deresi'ne geçtiği esnada kaza ile hisarda Hacı Kemaleddin Mahallesi'nde ikamet eden Âgâh Efendi'ye çarpmıştır. Çarpma neticesinde sol tarafından yaralanan ve tedavi için Hamidiye Etfal Hastanesi'ne sevk edilmiş olan Âgâh Efendi'nin aldığı yaranın tesiriyle vefat ettiği Beyoğlu Taburu Kumandanlığı'nın haberine atfen İstanbul Jandarma Alay Kumandanlığı'ndan bildirilmiştir".*

Veba İle Mücadele Heyeti Zor Durumda Kaldı

1920'de Osmanlı resmi makamlarının elinde bulunan birçok otomobil, satılmak üzere alındı. Otomobilleri alınmayan birçok devlet dairesi ise bunların ihtiyaçlarını giderme hususunda ciddi sıkıntılar yaşadılar. Bu yüzden birtakım tasarruf tedbirleri hayata geçirildi. Bununla ilgili olarak hazırlanan bir yazıda tasarrufun nasıl yapılacağına dair şunlara dikkat edilmesi isteniyordu[798]:

"1- Daha önce bir kilometre mesafe için ne kadar benzin sarfettiği tespit edilerek bu şekilde benzin verilmesi.

2- Taksimetre aletinin koyulması.

798 BOA, BEO, 4638-347847-4-2, 8 Mayıs 1336/8 Mayıs 1920. Ayrıca bk. BEO, 4638-347847-4-1, 9 Mayıs 1336/9 Mayıs 1920; BEO, 4638-347847-3-1, 26 Mayıs 1336/26 Mayıs 1920; BEO, 4638-347847-1-1, 24 Haziran 1336/24 Haziran 1920; BEO, 4638-347847-1-2, 24 Haziran 1336/24 Haziran 1920.

3- Otomobil kullanılan mahalleri ve taksimetre aletinin göstereceği rakamları kayıt için biri şoförde diğeri de levazım idarelerinde olarak iki defter bulundurulması.

4- Her sabah taksimetre aletinin gösterdiği rakam ile bir gün önce sefer yapılan mahallerin kilometresinin Harbiye Nezareti tarafından tanzim edilmiş olan İstanbul şehrinin muhtelif mevkilerine ait mesafe cetveliyle karşılaştırılarak sarfedilen benzinin incelenmesi.

5- Yağlar ile karpitin makinenin çark devrine ve seferine göre verilmesi.

6- İç ve dış lastiklerin fabrika sıra numaralarının kaydedilip sık sık kontrol edilerek değiştirilmelerine meydan verilmemesi".

Bu tedbirlere rağmen devlet dairelerinin otomobil ihtiyacı her geçen gün daha da arttı. Kendisine otomobil tahsis edilmeyen makamlar ise daha da zor duruma düştü. Durumu müşkil bir vaziyet arz eden kurumlardan biri de Veba İle Mücadele Heyeti idi.

Tasarruf tedbirleri gereği ellerindeki biri üstü açık, diğeri kapalı Benz marka iki otomobile el konulan heyet, 1920'nin ilerleyen aylarında İstanbul'da veba hastalığının giderek artması yüzünden zor günler yaşamaya başladı. Zira hastalığın olduğu mahalle hızlıca müdahale edilememesi bir yana, hastalar da hastanelere gerekli sağlıklı şartlarda nakledilemiyordu. Şikayetlerin artması üzerine Sıhhiye Nezareti, Veba İle Mücadele Heyeti'ne otomobillerin iade edilmesini talep etti[799]. Bu talep, daha sonra Mâliye Nezareti'ne iletildi. Çünkü heyetten alınan otomobiller, satılmak üzere Mâliye Nezaret'ine devredilmişti[800].

Veba salgınının İstanbul'da giderek artması üzerine Veba İle Mücadele Heyeti'nin talebine sıcak bakılmaya başlandı. Fakat Mâliye Nezareti alınan otomobillerin iade edilemeyeceğinde ve zaten alınmadan önce de şahsi amaçlar için kullanıldığında ısrar ediyordu. Bunun üzerine devreye Bahriye Nezareti girerek heyete bir otomobil tahsis etti. Bu esnada Meclis-i Vükelâ konuyu ele aldı ve Mâliye Nezareti'nin inadına rağmen heyetin alınan iki otomobilinin iade edilmesine karar verdi[801].

799 BOA, DH. İ. UM, 19-14-1-38-2-1, 28 Teşrinievvel 1336/28 Ekim 1920.

800 BOA, DH. İ. UM, 19-14-1-38-1-1, 1 Teşrinisani 1336/1 Kasım 1920; DH. İ. UM, 19-14-1-38-4-1

801 BOA, MV, 220-190-1-1, 7 Teşrinisani 1336/7 Kasım 1920; BEO, 4662-349606-1-1, 7 Teşrinisani 1336/7 Kasım 1920. Ayrıca bk. BEO, 4662-349606-4-1, 24 Teşrinisani 1336/24 Ekim 1920.

OKUMA PARÇASI

Kadıköy-Kuşdili Çayırı'nda Park Sorunu!

Kadıköy'ün Kuşdili Çayırı, padişaha mahsus bir araziydi. Anadolu yakasının en güzel mesire yerlerinden biri olan bu çayır, yanından Kurbağalı Dere'nin geçmesiyle başka bir güzellik kazanıyordu. Haliyle bu güzelliği görmek isteyenlerin sayısı günden güne artıyordu. Ziyaretçilerin önemli bir kısmı, Kuşdili Çayırı'na otomobilleriyle veya at arabalarıyla geliyorlardı. Bu nedenle 1920'ye gelindiğinde burada ciddi bir park sonunu yaşanmaya başladı. Araç sayısının artması üzerine çayırın etrafına, otomobiliyle gelenlerin zarar vermemesi için, demir sütunlar dikilmişti. Ayrıca Mahmud Paşa Türbesi tarafına da bir hendek kazdırılmıştı. Fakat ziyaretçiler bu sütunları kaldırmakla kalmadılar, hendeğin üzerine otomobillerin ve at arabalarının daha rahat geçmesi için tahta bir köprü bile yaptılar. Böylece çayır ortasından bir yol yapılmış oldu. Ziyaretçilerin işlerini Kadıköy Belediyesi de kolaylaştırdı. Zira demir sütunları bizzat belediye yetkilileri kaldırmıştı.

Kuşdili Çayırı'ndaki gelişmeleri haber alan Hazîne-i Hâssa-i Şahâne Genel Müdürlüğü yetkilileri, Dahiliye Nezareti'ne müracaat ederek bunların önlenmesini talep etti. Dahiliye Nezareti de bu durumu İstanbul Şehremaneti'ne haber verdi. Şehreminliği, Kadıköy Belediyesi'ne çayırdan daha önce kaldırılan demir sütunların tekrar yerlerine konulmasını ve Kurbağalı Dere üzerine yapılan ahşap köprünün de yıkılmasını bildirdi[802]. Böylece mesele bir nebze olsun halledilmiş oldu.

Otomobille İlgili İlk Cemiyet Kuruldu: Otomobil Şoförler ve İşçileri Cemiyeti

İşgal yılları, İstanbul için otomobil tarihi adına da oldukça farklı bir devirdir. Zira bir taraftan işgal güçleri vesilesiyle daha önce hiç görülmemiş yeni otomobillerle tanışılırken, diğer taraftan da Osmanlı vatandaşları otomobil konusunda ciddi sıkıntılar yaşıyordu. Bunların yanında bu dönemde bazı ilklere de imza atıldı. Bunlardan biri de otomobil ile ilgili ilk cemiyetin kurulmasına teşebbüs edilmesiydi.

802 BOA, DH. UMVM, 86-14-1-1, 27 Kanunuevvel 1336/27 Aralık 1920; DH. UMVM, 86-14-2-1, 3 Kanunısani 1337/3 Ocak 1921; DH. UMVM, 86-14-3-1, 3 Temmuz 1337/3 Temmuz 1921; DH. UMVM, 86-14-4-1, 9 Temmuz 1337/9 Temuz 1921.

Aslında böyle bir cemiyetin kurulması için daha Talat Paşa'nın sadaret yıllarında teşebbüste bulunulmuştu. Bunda İstanbul'da hem otomobillerin artması hem de otomobilciliğin artık uzmanlaşmaya gitmesinin büyük etkisi vardı. Konuyla ilgili olarak başlangıçta şoförler kendi aralarında bir yardım sandığı kurmayı düşündüler. Daha sonra ise devrin namlı şoförlerinden Kart Ahmed ve Hamal İbrahim Efendilerin öncülüğünde bir cemiyet kurulmak istendi. Fakat bunun için gerekli para temin edilemedi. Bunun üzerine devrin hükümetine müracaat edilerek yardım talep edildi. Talat Paşa, şoförlerin talebine sıcak bakmaktaydı. Bu nedenle İttihat ve Terakki'nin Mis Sokağı'ndaki merkezinde istedikleri zaman toplanmaları için şoförlere tahsis etti. Mis Sokağı'ndaki bina zamanla İstanbul şoförlerinin önemli toplanma mekânlarından biri haline geldi. Ancak zamanla bunun resmi bir boyut kazanması gerektiği görüldü. Bu nedenle önce kendi aralarında Tophane ustalarından Süleyman Efendi başkan olarak seçildi. Böylece gayrıresmî de olsa bir cemiyet kuruldu ve devrin şoförlerinin büyük bir kısmı buraya üye yapıldı. Cemiyetin başlardaki kurulma amacı; şoförler arasındaki bağları güçlendirmek, muhtaç olanlara yardım etmek, işe göre kredi desteğinde bulunmak ve en önemlisi de şoförlerin her birinin mal sahibi olmaları için onları desteklemekti. Zamanla cemiyetin destekleri sayesinde şoförlerin önemli bir kısmı mal sahibi oldular, fakat I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte cemiyetin çalışmaları da büyük bir sekteye uğradı. Zira seferberlik dolayısıyla cemiyetin üyelerinin büyük bir kısmı askere alındı ve harbin ilerleyen yıllarında cemiyet neredeyse hiçbir faaliyette bulunamadı[803].

İstanbul'un işgal edilmesinden sonra ise gayrıresmi olarak faaliyet gösteren cemiyetin resmiyet kazanması için tekrar harekete geçildi. Otomobil Şoförleri ve İşçileri Cemiyeti adında bir cemiyet kurulmak istendi. Bunun için Dahiliye Nezareti'ne müracaat edildi. Nezaret de bunun Esnaf Talimatnamesi'ne uygun olup olmadığının incelenmesi için İstanbul Şehremaneti'ne havale etti[804]. Şehremaneti, bu cemiyetin kurulmasının talimatnameye uygun olacağını bildirdi. Cemiyet ile ilgili asıl tartışma, bunun bir esnaf grubu sayılıp sayılamayacağı hususunda yaşandı[805].

803 "Şoför Cemiyeti Nasıl Teşekkül Etti ve Ne Haldedir?", Milliyet gazetesi, nr. 323, 5 Ocak 1927.

804 BOA, DH. HMŞ, 4-1-4-144-1-1, 18 Teşrinievvel 1336/18 Ekim 1920.

805 BOA, DH. HMŞ, 4-1-4-147-1-1, 2 Teşrinisani 1336/2 Kasım 1920.

Cemiyet kurulduktan sonra şoförlük mesleğinin onur ve haysiyetini korumayı kendisine en önemli amaç olarak belirledi. Bu minvalde Cemiyet'in Vakit gazetesine verdiği şu ilan oldukça manidardır: *"Otomobil Sahiplerinin Dikkatine! Otomobil Şoförleri ve İşçi Esnafı Cemiyeti'nden: Sanatına hakkıyla vakıf olmayan, tecrübesiz ve hüviyeti bilinmeyen bazı kimseler kendisini otomobil sahiplerine şoför olarak takdim ederek eline teslim edilen yüksek kıymetteki otomobilleri ehliyetsizlikleri yüzünden harap etmek suretiyle otomobil sahiplerine zarar vermekte ve iffet ve istikametle çalışmak isteyen esnafımızı lekelemektedir. Durumun önemini farkeden cemiyetimiz, bundan sonra arzu eden kimselere güvenilir ve hüviyeti malum, ehliyet ve liyakati cemiyet tarafından tasdik edilmiş sanatkâr şoförlerimizi tavsiye etmeye karar vermiştir. Gerek yazılı ve gerek sözlü müracaat edecek kimseler, Tepebaşı Bahçesi karşısındaki cemiyet merkezine Perşembe günleri hariç her gün saat 11'den 7'ye kadar müracaat edebilirler"*[806].

Cemiyet, nizamnamesi incelendikten sonra, 1920 Aralık'ında resmen açıldı[807]. Söz konusu Cemiyet'in Cumhuriyet devrinde de devam ettiği görülmektedir. Bu minvalde 7 Mayıs 1926 tarihli (nr. 84) Milliyet Gazetesinin haberine göre; Cemiyetin başkanlığına Beyoğlu Halk Fırkası mutemedi Kamil Bey, başkan yardımcılığına Mehmed Namık Bey seçilmişti. Yine bu habere göre Cemiyet, her Çarşamba akşamı saat 7'de toplanacak ve günlük meseleler ele alınacaktı.

OKUMA PARÇASI

Şoför Cemiyeti Nasıl Kuruldu ve Ne Haldedir?

Mütarekeden sonra sönük haldeki cemiyeti ihyaya karar veren müesseseler tekrar toplanarak faaliyete geçtiler ve o esnada meydana gelen şu hadise, cemiyetin faaliyetini artırmasına vesile oldu: *"Cemiyet resmen kurulmak için çaba harcarken İstanbul'da otomobil çalıştırmanın verimli bir ticaret olacağını zanneden bir müessese, yirmi tane tek tip taksi otomobilini, hariçten getirdiği Türk olmayan şoförlerle, piyasada işletmeye başlamıştı. Mütarekenin o kötü günlerinde istikbalin kararmaya başladığını gören şoförler buna mani olmak istediler.*

Hürriyet-i Abidiye Tepesi'nde otomobilleriyle birlikte bütün şoför ve otomobilcilerin katılımıyla ve o zamanki cemiyyetin ikinci başkanı Senihi Bey'in kötü vaziyetin teh-

806 Vakit gazetesi, Nr. 1679, 17 Ağustos 1922.

807 Zafer Toprak, "1909 Cemiyetler Kanunu", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, I (1985), s. 205-208.

likesine rağmen fedakârca teşebbüsüyle bir gösteri düzenlediler. Bu gösteride hiç bir yabancı şirketin taksi işletmemesine ve işlettiği takdirde men edilmesi için her türlü fedakârlıktan çekinmeyeceklerine dair yeminle bir karar aldılar. Bu kararlarını o müesseseye de bildirerek yirmi dört saat zarfında piyasadaki yabancı taksi otomobillerini garaja çektirmeyi başardılar.

İşte bu büyük darbe ve bunun muzaffer neticesinden manevi kuvvetleri artan şoförler ve cemiyet yönetim kurulu, karşılarındaki geniş saha dâhilinde faaliyetlerini artırarak samimiyet ve yardımlaşma teşkilatını genişlettiler. Dava vekili ve doktor gibi ehemmiyetli kişiler temin edilerek cemiyete bir canlılık kazandırıldı. Bugün cemiyetin ismi, Otomobil Şoför ve İşçileri Esnafı Cemiyeti'dir. Cumhuriyet Hükumetimizin pek kıymetli desteğine nail olup merkezi Beyoğlu Halk Fırkası binasındadır. Cemiyete mevcut şoförlerin yüzde sekseni dâhildir. 1.400 kadar üyesi vardır. Ayda elli kuruş aidat verilir. Üyelerine müracaat tarihinde kasasındaki nakit mevcudu nisbetinde kredi açar. Cemiyete kayıtlı şoförlerin bir milyon lirayı aşan kıymette kendi malları olan otomobilleri vardır.

Bugüne kadar doğal olarak birkaç yönetim kurulu değiştiren bu cemiyetin faaliyetini bugünkü ihtiyaçlar karşısında zayıf görmekteyiz. Üyelerinin maneviyatını yükseltecek ve kazalara engel olacak tedbirlerin alınması ile mesleğin iyileşmesi için ayrıca çalışmasını temenni etmek hakkımızdır. Bu temennimize herhalde bütün şoförlerin de iştirak edeceğinden eminiz. Cemiyetin kitle halinde yapacağı faydalı faaliyetlere şoförler de fert olarak cemiyetlerinin mukadderatına tâbi olmak ve aidatlarını düzenli ödemek suretiyle yardım etmelidirler. Ancak bu surette sanatlarının kendilerine bahşettiği şerefi elde edebilirler"[808].

OKUMA PARÇASI

Nutuk Okununca İstanbul Otomobilciler Cemiyeti Başkanı Atatürk'e Tebrik Telgrafı Çekti

Mustafa Kemal Atatürk, 15-20 Ekim 1927 tarihleri arasında Cumhuriyet Halk Fırkası'nın ikinci büyük kongresinde toplam 36 saat 31 dakikada Nutuk'u okudu. Bunun üzerine İstanbul Otomobilciler Cemiyeti Başkanı İbrahim, şöyle bir telgraf çekti: *"Türk inkılap tarihini Büyük Gazi'nin mübarek ağzından*

808 Milliyet gazetesi, nr. 323, 5 Ocak 1927.

dinlemek saadetini de idrak eyledik. En mükemmel şekl-i idare olan cumhuriyeti sayenizde kazandığımız için bütün kalbimle teşekkür ederek ve bu yolda ömrümüzün sonuna kadar sizden ayrılmayacağımız maruzdur"[809].

Artan Trafik Kazaları ve Yeni Düzenlemeler

İstanbul'un İtilaf Devletleri tarafından işgal edilmesinden sonra her geçen yıl trafik kazalarında artış oldu. Bunda şoförlerin dikkatsizliği ve biraz da otomobilleri hızlı kullanmaları temel sebepti. Bu minvalde 1921 yılı içinde de birçok otomobil kazası meydana geldi ve bunların önemli bir kısmı ya ağır yaralanmalarla ya da ölümlerle neticelendi[810]. Bu yüzden özellikle hız konusunda yeni düzenlemelere gidildi.

Düzenlemelere gidilmesinde Beyoğlu Mutasarrıflığı'nın İstanbul Valiliği'ne gönderdiği 30 Haziran 1921 tarihli şu yazının ayrı bir önemi vardır; *"Şehrimizde otomobillerin meydana getirdiği zayiat ve telefatın adedi büyük bir yekûna ulaşmakta ve şimdiye kadar hükümet tarafından bu konuda şiddetli tedbirler alınmasına ve süratlerine de bir sınır tayin edilmesine rağmen bazı şoförlerin en işlek caddelerde ve özellikle Beyoğlu Caddesi'nde son sürat kullandıkları otomobiller yüzünden her gün birkaç üzücü olay meydana gelmektedir. Bu duruma bir çare olmak üzere alakalı dairelerde gerekli teşebbüslerde bulunmanın yanında ecnebi inzibat kuvvetlerinin dikkatlerinin çekilmesi de gerektiği önemle arzolunur"*[811]. İstanbul Valiliği, Beyoğlu Mutasarrıflığı'ndan gelen bu yazıyı Dahiliye Nezareti'ne bildirdi[812]. Nâzırlık da 12 Temmuz'da İstanbul Polis Genel Müdürlüğü'ne gerekli çalışmaları başlatması yönünde talimat verdi[813].

809 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015404, yer nr. 1/304 (78-2), 22 Teşrinievvel 1927/22 Ekim 1927.

810 1921 yılında meydana gelen otomobil kazalarına bazı misaller için bk. Tevhid-i Efkâr gazetesi, nr. 3077, 23 Temmuz 1921; nr. 3078, 24 Temmuz 1921; nr. 3079, 25 Temmuz 1921; nr. 3082, 29 Temmuz 1921; nr. 3084, 3 Ağustos 1921; nr. 3106, 28 Ağustos 1921-2. Arşiv belgeleri için bk. BOA, DH. EUM. AYŞ, 53-74-1, Mayıs 1337/Mayıs 1921.

811 BOA, DH. İ. UM, 19-17-1-42-3-1, 30 Haziran 1337/30 Haziran 1921.

812 BOA, DH. İ. UM, 19-17-1-42-2-1, 7 Temmuz 1337/7 Temmuz 1921.

813 BOA, DH. İ. UM, 19-17-1-42-1-1, 12 Temmuz 1337/12 Temmuz 1921.



Amerika'da 1910'larda otomobil yoğunluğu (Library Of Congress- Digital ID: det 4a27910 //hdl.loc.gov/loc.pnp/det.4a27910)

Bu arada İstanbul Şehremaneti, Sadaret'e müracaat ederek hız sınırını aşanlara verilecek cezayı tayin eden kanun maddesinin yeterli olmadığı ve bunun değiştirilmesi gerektiği yönünde müracaat etti[814]. Şehremaneti'nin müracaatı üzerine otomobillerin sebep olduğu trafik kazalarını azaltmak adına İstanbul'daki İtilaf Devletleri Zabıta Heyeti Başkanı Miralay Ballar adına gazetelere şöyle bir ilan verildi; "*Otomobiller Süratli Gitmeyecek: Motorla hareket eden arabaların çoğu zaman tehlikeli süratle hareket ettikleri görülmektedir. Bu nedenle müsaade edilen azamî süratler aşağıdaki gibidir: Şehir içinde saatte 12 mil; Şehir dışında saatte 15 mil. Zabıtalara süratin belirlenen miktarı aşılmaması konusunda kesin emir verilmiştir. Şoförler verilen emir üzerine arabalarını durdurmadıkları takdirde şiddetle takip edileceklerdir*"[815]. Bu ilan sonraki günlerde de neşredildi[816]. Buna mukabil hız sınırlaması da trafik kazalarının azalmasını sağlamadı.

814 BOA, DH. UMVM, 112-61-1-1, 31 Temmuz 1337/31 Temmuz 1921. Ayrıca bk. DH. UMVM, 112-61-3-1, 13 Ağustos 1337/13 Ağustos 1921. Şehremanetinin müracaatı Şura-yı devlet tarafından 4 Eylül 1921'de görüşüldü ve görüşmeye dair Sadarete bilgi verildi (BOA, DH. UMVM, 112-61-2-1, 4 Eylül 1337/4 Eylül 1921).

815 Tevhid-i Efkâr gazetesi, nr. 3109, 31 Ağustos 1921.

816 Tevhid-i Efkâr gazetesi, nr. 3110, 1 Eylül 1921; nr. 3111, 2 Eylül 1921.

Tevhid-i Efkar Gazetesinin, Polis Müdüriyeti'nin yayınladığı bir istatistiğe istinaden verdiği bir habere göre yedi ayda İstanbul'da meydana gelen otomobil kazaları şöyleydi: *"Eminönü'nde 30, Beyazıt'ta 14, Ayasofya'da 9, Galata'da 34, Beyoğlu'nda 28, Taksim'de 19, Pangaltı'da 32, Beşiktaş'ta 32, Arnavudköyü'nde 13, Kadıköyü'nde 12"*. Müdüriyet kazaları azaltmak için İstanbul'un kalabalık mahallerinde polis memurları görevlendirdi. Yine aynı gazetenin haberine göre bu son tedbir, trafik kazalarının yarı yarıya azalmasını sağladı[817].

1921'deotomobil ile ilgili bir diğer düzenleme de duraklara dairdi. Konu ilk önce İstanbul'da neşredilen sabah gazetelerinden birinde şu şekilde haber yapıldı: İstanbul Şehremaneti, Dahiliye Nezareti'ne gönderdiği bir tezkirede; araba ve otomobiller için duraklar tesis edilerek müşterilerin bu mahaller dışında arabalara binmesinin yasaklanmasını ve bu düzenlemenin hilafına hareket edenlerin nakdi olarak cezalandırılmasını talep etmiştir. Bu habere rağmen Tevhid-i Efkâr gazetesi haberin doğruluğunu tetkik etmiş ve Şehremaneti'nden böyle bir talepte bulunulmadığını tespit etmiştir. Tevhid-i Efkâr'ın araştırmalarına göre; Dahiliye Nezareti, Şehremaneti'ne bir tezkire göndererek daha önce tesis edilmiş olan duraklar haricinde otomobillerin durmalarının yasaklandığını bildirmiştir. Ayrıca Nezaret, durakların otomobil ve arabaları içine alamayacak kadar küçük olduklarına dair arabacılar ile otomobilcilerin şikayetlerine de temas etmiştir[818].

Bu düzenlemelerin yapıldığı sırada Asker Malulleri Yardımlaşma Heyeti Otomobil Müessesi[819], Üsküdar ile Kadıköy arasında düzenli olarak otobüs işletmeye başladı. Bunun için gazetelere ilan vererek başlangıçta beş şoför ile biletçilik yapabilecek beş çocuğa ihtiyaçları olduğunu bildirdi. Bu görevler için müracaat etmek isteyenlerin heyetin merkezinin bulunduğu Vezneciler'e

817 Tevhid-i Efkâr gazetesi, nr. 3175, 5 Kasım 1921.

818 Tevhid-i Efkâr gazetesi, nr. 3148, 9 Ekim 1921.

819 "Vatan uğrunda canlarını ortaya koyarak harp meydanlarında iki göz, iki kol, iki bacak gibi en kıymetli azalarını feda etmiş ve başkalarının yardımı olmadıkça yaşamaya gücü olmayan malul gazilerin sefalette bırakılmayarak mümkün mertebe rahat etmeleri" için kurulan heyet, Harbiye Nezareti'ne bağlı olarak faaliyet yürütmekteydi. Heyet, Şura-yı Devlet kararıyla vergilerden Mâliye Nezareti tarafından da malul gazilere yardım pazarı ve film fabrikası temettu vergisinden muaf tutulmuştur. Kadıköy ile Üsküdar arasında otobüs işletmeye başlayınca da Şehremaneti tarafından belediye vergilerinden muaf tutulmayı talep etmiştir (bk. BOA, DH. UMVM, 110-70-1-1, 26 Teşrinisani 1337/26 Kasım 1921; DH. UMVM, 110-70-2-1, Kanunuevvel 1337/Aralık 1921; DH. UMVM, 110-70-3-2; ŞD, 56-25-5, 17 Kanunuevvel 133/17 Aralık 1921; DH. UMVM, 110-70-4-1, 10 Mayıs 1338/10 Mayıs 1922; DH. UMVM, 110-70-5-1, 13 Mayıs 1338/13 Mayıs 1922; BEO, 4711-353305-1-1, 13 Mayıs 1338/13 Mayıs 1922; ŞD, 56-25-7), buna mukabil Şura-yı Devlet, 6 Mayıs 1922'de bu talebi reddetti (ŞD, 56-25-3; BEO, 4711-353305-1-2; BEO, 4711-353305-2-1, 10 Mayıs 1338/10 Mayıs 1922; DH. UMVM, 110-70-6-1, 5 Haziran 1338/5 Haziran 1922).

gelmesi duyuruldu[820]. Heyete ait otobüsler, 1921 Aralık'ında Kadıköy İskelesi merkez olmak üzere dört hat üzerinden seferlerine başladılar[821].

1921'de yapılan bir diğer düzenleme de Nezaretler tarafından kullanılan otomobillerle ilgiliydi. Daha önce bu otomobillere numara verilmesi kararlaştırılmış olmasına rağmen 1921'e kadar bu hususta büyük bir takipsizliğin olduğu görüldü. Özellikle hızlı giden resmi otomobillere ceza vereceği zaman İtilaf Devletleri Zabıta Kumandanlığı zorluklar yaşıyordu. Bu nedenle Nezaretlere birer yazı gönderilerek kendileri hizmetinde bulunan otomobillere numara takılması istendi[822].

1921'de bir önceki sene kabul edilen bir düzenlemenin daha sıkı takip edilmesi de kararlaştırıldı. Bu düzenleme, 23 Kasım 1920'de İtilaf Devletleri Zabıta Komisyonu Riyâseti tarafından yayınlanmış ve İstanbul ile civarında motorlu araba kullanan sivil ve askerin tamamının Şehremaneti'nden imtihan edilerek başarılı bulunanlara ruhsatname verilmesiyle ilgiliydi. 1921 yılı itibariyle uygulama başlatıldı. Ruhsatname altı lira karşılığında verilecekti. 1 Ocak 1921'den ruhsatname almayı hak kazananlara belgelerinin dağıtılmasına, 15 Ocak'tan itibaren de ruhsatnamesi bulunmayanlara ceza verilmeye başlandı. Ayrıca yine bu tarihten itibaren polisin emrine karşı gelenlerin ruhsatnamelerine el konulması uygulaması da hayata geçirildi. Bu düzenlemeler, Şehremaneti tarafından gazetelere de bildirilerek halka duyurulması sağlandı. 12 Şubat 1921'e gelindiğinde toplam 144 kişiye ruhsatname verilmişti[823].

1921'de İstanbul'da, işgalci İtilaf devletlerinin baskıları ve talepleri sonucu yeni bir nizamname hazırlandı. Bundan yaklaşık bir sene sonra da Ankara'daki Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti, Türkiye dâhilinde otomobil ve kamyon işletecekler hakkında bir nizamname hazırladı. Ankara'nın hazırladığı nizamname, 14 maddeden oluşuyordu. Nizamnamede, başta Türkiye Büyük Millet Meclisi başkanı Mustafa Kemal olmak üzere toplamda 12 kişinin

820 Tevhid-i Efkâr gazetesi, nr. 3195, 26 Kasım 1921.
821 Tevhid-i Efkâr gazetesi, nr. 3210, 11 Aralık 1921.
822 BOA, DH. UMVM, 88-49-4-2, 21 Mart 1337/21 Mart 1921; DH. UMVM, 88-49-2-1, 24 Mart 1337/24 Mart 1921; DH. UMVM, 88-49-3-1, 29 Mart 1337/29 Mart 1921.
823 BOA, BEO, 4678-350833-2-1, 12 Şubat 1337/12 Şubat 1921; BEO, 4678-350833-3-1, 3 Mart 1337/3 Mart 1921; BEO, 4678-350833-4-1, 2 Nisan 1337/2 Nisan 1921; BEO, 4678-350833-3-2, 3 Nisan 1337/3 Nisan 1921; BEO, 4678-350833-1-1, 4 Nisan 1337/4 Nisan 1921

imzası vardı[824]. Ankara, aynı zamanda "Nakliye Vasıtaları Teçhizatı İkmal ve Araba Tedarikine İlişkin Tamim" de yayınladı[825].

Düzenlemeler yapılırken İstanbul'da yeni bir otomobil şirketi daha kuruldu. 28 Haziran 1921'de Şark Otomobil ve Tesisat-ı Mekanikiyye Osmanlı Anonim Şirketi'nin kurulması için müracaat edildi. Ayrıca şirket hazırladığı nizamnameyi de Ticaret ve Nafia Nezareti'ne sundu. Merkezi İstanbul'da olacak şirket, her türlü otomobil, otobüs ve diğer ziraat alet-edevatını satacak ve mekanik aletleri imal edecekti. 25 seneliğine kurulan şirketin sermayesi de 300 bin Osmanlı lirasıydı[826]. Şirketin kurulmasına, 13 Ekim 1921'de izin verildi[827]. Böylece Osmanlı başkenti yeni bir otomobil şirketi daha kazanmıştı.

Otomobil ile ilgili düzenlemeler 1922 yılında da devam etti. Bu minvalde özellikle daha önce hayata geçirilen hız sınırlamasına dair düzenlemeler sıkı takibe alındı ve konu ile ilgili gazetelere, "Şoförlere İlan" başlığıyla İttifak Devletleri Zabıta Komisyonu Başkanı Miralay Ballar adına, *"1-Otomobillerini fazla süratle kullanan şoförler aleyhinde her gün birçok* şikayet *yapılmaktadır. Nizamnameye aykırı hareket edenlere, ellerindeki müsaade belgesinin geri alınmasına varıncaya kadar şiddetli cezalar verileceği alakadarlara son defa olarak ihtar olunur. 2-Ayrıca geceleri otomobilin arkasındaki numarayı kırmızı ışığın yerine beyaz bir fenerin aydınlatması gerektiği hatırlatılır*" yönünde ilanlar verildi[828].

OKUMA PARÇASI

Naime Sultan Yalısı'nın Kapısına Otomobil Çarptı

1 Nisan 1922'de II. Abdülhamid'in kızı ve Gazi Osman Paşa oğlu Kemaleddin Paşa'nın eşi Naime Sultan'ın Ortaköy'deki yalısı önünde bir otomobil kazası oldu. 2 Nisan 1922 tarihli Vakit Gazetesinin (nr. 1548) haberine göre olay şöyle cereyan etti: *"Geçen gün Ortaköy Caddesi üzerinde Naime Sultan hazretlerinin ikametgâhının önünde feci bir otomobil kazası meydana gelmiştir. Hadiseye sebebiyet veren, otomobilin şoförü Metçitof'tur. Son derece dikkatsiz bir*

824 ATASE, nr. 1-4336/171/1.

825 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS Sıra nr. 01002609, Yer nr. 1/33 (9-1), 23 Mayıs 1338/23 Mayıs 1922.

826 BOA, ŞD, 1275-3-1, 28 Haziran 1337/28 Haziran 1921; ŞD, 1275-3-3, 6 Temmuz 1337/6 Temmuz 1921.

827 BOA, ŞD, 1275-3-4. Ayrıca bk. Mustafa Yeni, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Motorlu Kara Taşıtları*, s. 57-58.

828 Vakit gazetesi, nr. 1680, 18 Ağustos 1922.

hızla caddeyi kateden otomobil, süratin fazlalığı yüzünden caddenin kavis yapan o kısımda birden bire karşısına çıkan 1998 numaralı tramvaydan kaçamamış ve müthiş bir çarpışma meydana gelmiştir. Çarpışmanın şiddetinden otomobil tamamen harap olmuş, tramvayın ise ön kısmı parçalanmıştır. Çarpışma neticesinde yan tarafa fırlayan otomobil, Naime Sultan'ın ikametgâhının kapısını devirmiştir. Şoför başından vahim şekilde yaralanmıştır".

İlk Taksici Gaspları

İstanbul ulaşım ve otomobil tarihinin, her ne kadar kötü yönlerinden olsa da, bir veçhesi de taksici gasplarıdır. Osmanlı başkentinde bu tür gasplara, 1922'den itibaren rastlanmaya başladı. Bu manada 1922'de, kayıtlara geçtiğine göre, iki gasp hadisesi yaşanmıştı.

İstanbul'da gasbedildiğini iddia eden ilk kişi, Rus mültecilerden Islavo idi. Islavo, 5 Ocak 1922'de gasbedildiği iddiasıyla polise müracaat etti. Islavo'nun iddiasına göre hadise şöyle cereyan etmişti; *"5 Ocak 1922 Cuma gecesi İtalya vatandaşlarından Aleksandr Marti Efendi'nin sahibi olduğu Miço adlı 956 numaralı Amerikan üretimi siyah renkli otomobilin şoförü Rus mültecilerinden Islavo, Hasköy'den saat sekiz civarında Okmeydanı tarafına doğru otomobil boş olduğu halde giderken Darülaceze ile Telsis-telefon arasındaki yol üzerinde asker elbiseli, başları siyah kalpaklı ve ellerindeki mavzerleri jandarmaya benzeyen iki şahıs tarafından durduruldu. İki kişi, Şoför Islavo'yı iyice dövdü ve yanında bulunan 15 lirayı da zorla aldı. Takip edilmemek için de otomobilin karbüratörlerini kestiler".*

Islavo'nun iddialarına rağmen yapılan incelemede çok farklı bilgilere ulaşıldı. İstanbul Valiliği'nin Dahiliye Nezareti'ne verdiği malumata göre, Islavo'nun anlattıkları tamamen uydurmaydı. İddiaların tam aksine bu hadiseyi Islavo kendisi kurgulamıştı. Zira maddi sıkıntı çekmekteydi. Valiliğin yaptığı araştırmaya göre Islavo, parasızlıktan dolayı otomobile ait bir adet battaniyeyi Darulaceze Karakolu efradından Ordulu Mehmed oğlu Halis'e bir lira karşılığında satmıştı. Bu yüzden ilk taksici gaspı haberi bir kurmacadan ibaretti[829].

829 BOA, DH. EUM. AYŞ, 58-87-1, 11 Kanunısani 1338/11 Ocak 1922.

İlk hadise kurmaca olmasına rağmen 1922 Mart'ında gerçek bir gasp olayı yaşandı. İstanbul Polis Genel Müdürlüğü'nün Dahiliye Nezareti'ne sunduğu rapora göre hadise şu şekilde cereyan etti; Kadıköy'de Cevizlik'te ikamet eden şoför Sami'nin kullandığı 7/35 numaralı otomobile üç kişi, beş teneke benzin yüklemiş ve Erenköy tarafına doğru gitmek üzere yola çıkmışlardır. Üç kişinin kendisini gasbedeceğini anlayan şoför, feryat etmeye başlamış. Bunun üzerine adamlar, beş teneke benzin ile yanlarındaki bir adet tabancayı dahi almadan firar etmişler. Yapılan araştırmalar sonucunda Sami'yi gasbetmek isteyenlerin de daha önce şoför olan, fakat işledikleri başka suçlar yüzünden firar eden Murat ile kardeşi Selahaddin olduğu tespit edilmiş ve bunlar polis tarafından yakalanmıştır. Üçüncü kişinin yakalanması için de çalışmalar başlatılmıştır[830]. Böylece İstanbul'daki ilk taksici gaspı, şoförün uyanıklığı sayesinde zararsız atlatılmıştır.

OKUMA PARÇASI

İstanbul'da Amerikalı Bir Taksici

20. yüzyılın başlarında Osmanlı vatandaşlarından Amerika'ya gidenlerle ilgili önemli çalışmalar yapıldı. Fakat Osmanlı topraklarında çalışmak için gelen Amerikalılar şimdiye kadar dikkat çekmedi. Aşağıda İstanbul'a gelerek burada taksicilik yapan bir Amerikalı'nın serüvenini okuyacaksınız.

Arthur Gill adlı Amerika vatandaşı İstanbul'a gelmiş ve burada Büyükçekmece ile Kalikratya arasında kendi taksisi ile taksicilik yapmaya başlamıştır. Taksicilikte fazla bir sıkıntı yaşamadan işini yapan Gill, 1921 Kasım'ında bazı problemlerle karşılaşmaya başladı. Bu durumu kendisi Dahiliye Nezareti'ne yazdığı 12 Kasım 1921 tarihli arzuhalinde şöyle anlatır: *"Bu kulunuz otomobillerimle Küçükçekmece ile Kalikratya arasında taksi hizmetini yerine getirirken Büyükçekmece Belediye Dairesi tarafından her otomobilden aylık iki yüz elli kuruş vergi talep ediliyor. Böyle bir vergi bilmediğinden ve Amerikalı olup plaka vergisinden başka vergiye tabi olmadığımdan herhalde yanlışlıkla olan bu muamelenin düzeltilmesi için gereken emrin verilmesini istirham ederim efendim"*[831].

830 BOA, DH. EUM. AYŞ, 59-116-1, 21 Mart 1338/21 Mart 1922.
831 BOA, DH. UMVM, 110-68-1-1.

Gill'in kendisinden fazla vergi talep edildiğine dair arzuhalinden sonra Dahiliye Nezareti harekete geçerek Çatalca Mutasarrıflığı'ndan Amerika vatandaşı gibi Büyükçekmece Kalikratya arasında taksi işletenlerin Makriköy Belediyesi'nde kayıtlı olup olmadıklarının, bunların Büyükçekmece'de garajlarının bulunup bulunmadığının ve diğer bilgilerin tespit edilmesini istedi[832].

Çatalca Mutasarrıflığı konuyla ilgili bir araştırma yaptı ve elde ettiği bilgileri Dahiliye Nezareti'ne sundu. Buna göre; Kalikratya, Büyükçekmece ve Küçükçekmece istasyonları arasında seyrusefer eden ve Trasivelos Efendi adına kayıtlı otomobiller bulunmaktaydı. Bunlar Makriköy Belediyesi'ne kayıtlıydı. Buna mukabil bu otomobiller Büyükçekmece ile Küçükçekmece arasında daima sefer ettiklerinden ve Kalikratya köyünde garajları da bulunduğundan Makriköy Belediyesi tarafından bunlardan vergi talep edilmekteydi[833]. Çatalca Mutasarrıflığı'nın verdiği yukarıdaki bilgilere rağmen İstanbul Valiliği tarafından 1922 Şubat'ında çok daha farklı iddialar ileri sürüldü. Zira Vilayet; Kalikratya, Büyükçekmece ve Küçükçekmece arasında otomobil işletilmesine vilayet tarafından ruhsat verildiğine dair bir kayda rastlanmadığını bildirdi[834]. Osmanlı resmi makamları arasındaki yazışmalar sayesinde İstanbul'da Amerika vatandaşı birinin taksicilik yaptığı anlaşılmaktadır. Ancak Gill'in müracaatının nasıl neticelendiğine dair ise şimdilik bir bilgimiz yok.

Paris İle İstanbul Arasında İki Amerikalı

Daha önce de birçok defa Avrupa'nın muhtelif şehirlerinden İstanbul'a kadar uzanan otomobil yarışları tertip edilmişti. Bunlar yukarıda ilgili bölümlerde ayrıntılı bir şekilde ele alındı. 1922'de Paris ile İstanbul arasındaki yolu otomobiliyle katedenler iki Amerikalıydı. Bu seyahatin bütün ayrıntıları Vakit gazetesinde haber yapıldı. Aşağıda bu haberi naklediyoruz:

832 BOA, DH. UMVM, 110-68-2-1, 16 Teşrinisani 1337/16 Kasım 1921.

833 BOA, DH. UMVM, 110-68-3-1, 22 Kanunuevvel 1337/22 Aralık 1921.

834 BOA, DH. UMVM, 110-68-4-1, 1 Şubat 1338/1 Şubat 1922.

"Otomobilli Seyyahlar

Paris'ten otomobil ile İstanbul'a gelen iki Amerikalı Seyyahın Beyanatı:

Avrupa'yı bir baştan bir başa otomobil ile katetmenin imkansız olduğu fikrinde olanlar varsa derhal fikirlerini değiştirmelidirler. Çünkü bunun mümkün olduğunu iki Amerikalı ispat etmiştir. Mister Hardi Lado ve Binbaşı Paval, yılmaz ve yorulmaz iki Amerikalıdır. Paris'ten İstanbul'a otomobil ile gelmek mümkün olmadığının bir gün söylendiğini işitmişler ve hemen herkesin imkansız zannettiği şeyin mümkün olduğunu ispat etmeye kalkışmışlar. Seyahatin başarıyla neticelenmesinden sonra matbaamızı ziyaret eden Binbaşı Paval, bir muharririmize demiştir ki: Az kaldı Şıpka Geçidi'nde Avrupa'yı otomobil ile katetmenin imkansız olduğunu kabul edecektik. Bu geçit, yalnız keçilerin geçmesine mahsus bir geçit olsa gerek. Bu dağların üzerinden otomobil bizi geçirmedi, biz otomobili taşıdık. Nasıl taşıdığımız da bir harikadır.

Binbaşı Paval, Bulgaristan'ın diğer kısımlarındaki yollardan şikayetçi değildir. Bilakis Balkan devletleri arasında en iyi yolları olan Amerikalı'ya göre, Bulgaristan'dır. Romanya'nın yolları da iyi değildir. Trakya'ya gelince Yunanlıların bu havalide yaptıkları tahribatı binbaşı anlatmakla bitiremiyordu. Amerikalı dedi ki: Yunanlılar Trakya'da bir karış yol tamir etmemişlerdir. Bütün köprüleri yıkılmışlar. Trakya yollarının Türk idaresindeyken iyi oldukları şundan anlaşılıyor ki İstanbul'a yaklaşarak tekrar Türk toprağına girilince yollar yine işlemeye başlıyor. Halbuki Türk hududu ile Bulgar hududu arasındaki mesafede yol denilebilecek hiçbir şey yoktur. Avrupa'nın en mümbit bir kısmı olan Trakya, Yunanlıların elinde bir vahşet şehrine dönüşüyor. Bulgaristan'dan Trakya'ya girerken Yunanlılar bizi vuruyorlardı. Tam hudutta bir asker ansızın önümüze geçti ve "durunuz" dedi. Süratle gitmekte olan bir otomobili derhal durdurmak kolay olmadığından Yunanlı kaçmak istediğimize ihtimal vererek üzerimize nişan aldı. Ateş etmek üzere iken durabildik."

Amerikalı seyyahlar Paris'ten Nisan'ın birinci günü hareket etmişler ve Nansi, Şitrazburg, Baden, Stutgart, Normburg, Prag, Viyana, Budapeşte, Bükreş, Ruscuk, Edirne ve Tekfurdağı yoluyla üç haftada İstanbul'a ulaşmışlar. Binbaşı Paval seyahati anlattı, dedi ki: Kuzey Avrupa'nın yolları iyidir. Fakat oralarda da çok kar olduğundan epeyce müşkilata maruz kaldık. Otomobilimiz "Rolz Roys" markalı bir İngiliz otomobiliydi. Zannederim ki bu mesafe ya "Rols Roys" gibi gayet kuvvetli bir motoru olan ağır veya

"Ford" gibi hafif bir otomobil ile katedilebilir. Bunlar haricindeki diğer otomobiller ile geçmek imkansızdır. Otomobilimiz pek ağır olduğundan Kuzey Avrupa'da sürekli kara gömülürdü. Genellikle pek kuvvetli olan motoru otomobili kardan çıkarmayı sağladı. Fakat bazen ancak öküz ve mandalar yardımı ile çıkarılabilirdi.

Güney Doğu Avrupa'ya gelince kar kalmadı, fakat yollar da fenalaştı. Yollar fenalaşınca da çamur başladı. Velhasıl bütün yol müşkilat içinde geçti. Fakat bu müşkilatın en büyüğü Silivri'ye yakın Poyraz Burnu adındaki küçük bir köyün yanında oldu. Poyraz köyünü geçtikten biraz sonra otomobil kuma battı ve yarıya kadar gömüldü. Ben gittim köyün bütün hayvanlarını ve ahalisini topladım. Otomobili elli ayak uzunluğunda bir zincir ile bağladık, hayvanları koştuk ve hep köylü de zincire asıldılar. Saatlerce uğraştıktan sonra nihayet otomobili kum deryasından kurtarabildik."

Amerikalı, Türk olan köy ahalisine hizmetlerinden dolayı para verdiğini ve onların da kabul etmediklerini söyledikten sonra dedi ki: Emin olunuz ki bu Amerika'da mümkün olmaz. Açlık ve sefalet içinde oldukları halde bu Türk köylülerinin gösterdikleri büyüklük ilelebet hatıramda kalacaktır.

Paris ile İstanbul arasında katedilen mesafe iki bin beş yüz mil olup seyahat esnasında iki yüz elli galon, bir galon iki buçuk okkadır, benzin sarfedilmiştir"[835].

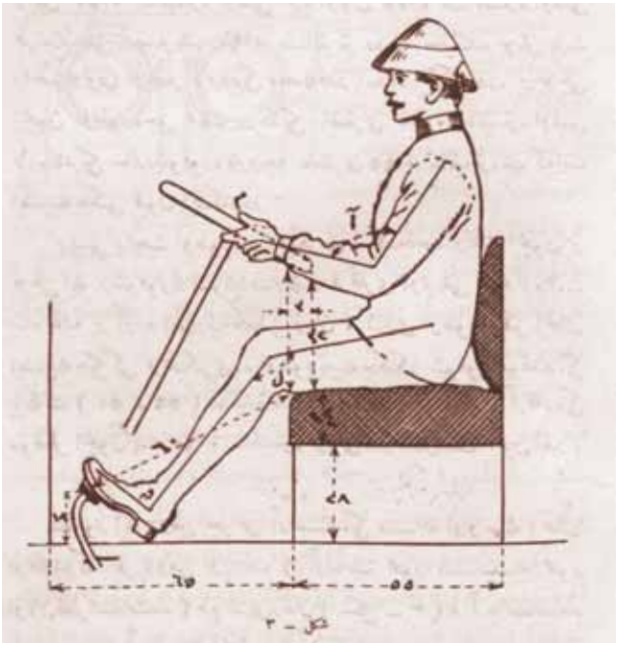
İstanbul'un İlk "Şoför Mektebi" Açıldı

Yukarıda Kadıköy-Üsküdar arasında ilk otobüs seferlerini başlatan kurum olarak Malulin-i Askeriye'ye Muavenet Heyeti'nden bahsetmiştik. Bu heyet, İstanbul otomobil tarihi adına başka ilklere de imza attı. Bunlardan biri de şehirde ilk defa bir "Şoför Mektebi" açarak haftanın belli saatlerinde ders vermeye başlamasıydı.

Heyet, "Şoför Mektebi"ni açtıktan sonra bunu halka duyurmak adına gazetelere ilanlar verdi ve nasıl bir program takip edeceklerini açıkladı. Buna göre; Şoför Mektebi'nin altıncı sınıfındaki hocaların Nezaretinde, 15 Mayıs 1922 Pazartesi günü heyetin Vezneciler'deki şubesinde dersler başlayacaktır. Uygulamalı olarak verilecek olan derslerin saati, devam edenlerin günlük işlerine

835 Vakit gazetesi, nr. 1570, 24 Nisan 1922.

mani olmayacak şekilde ayarlanacaktır. Kayıtlar 15 Mayıs'a kadar devam edecektir[836].



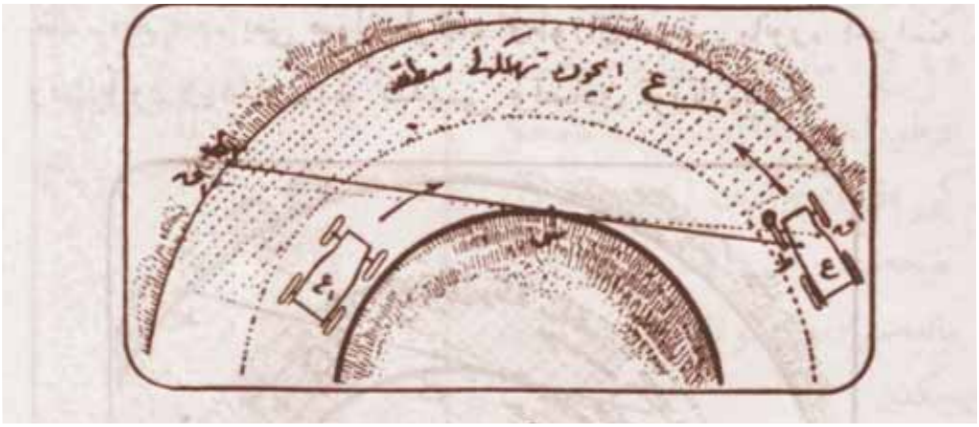
İyi bir şoförün nasıl oturması gerektiği (1917) (Bir Otomobili Hüsn-i Sûretle İdare Etme Sanatı, Dersaâdet 1333, s.17)

Malûlîn-i Askeriye'ye Muavenet Heyeti, 19 Aralık 1922 tarihinde yine Vakit gazetesine (nr. 1803) şöyle bir ilan verdi: *"Uygulamalı ve Teminatlı, Kanun-ı Evvel'in Yirmisinde Açılır Şoför Mektebi. Eğitim tamamen uygulamalıdır. 1- Millet ve vatan uğurunda kıymetli uzuvlarını kaybeden kahraman malul gazilerimize yardım etmek ve üç ayda deniz, tayyare, ziraat ve özellikle otomobil motorları hakkında mükemmel malumata sahip olmak ve muhtelif marka otomobil kullanmak isteyenler, bir defa Vezneciler'de Malûl Gaziler Şoför Mektebi'ne müracaat etsinler. 2- Eğitimi bizzat görmek isteyenler, bir hafta derslere ücretsiz devam edebilirler. 3- Arzu edenlere hususî ders ve tatbikat yaptırılır. Eğitim ücreti aylık on liraya indirilmiştir. 4- Zabitler ve memurlara ayrıca indirim yapılır".*

"Şoför Mektebi" açılması hususunda Malûlîn-i Askeriye'ye Muavenet Heyeti'nin öncü girişimleri sonraki aylarda da devam etti[837]. Bu arada Taksim Pangaltı Caddesi'ndeki Amerikan Garajı'nda da resmi ruhsatlı olarak şoförlük dersleri verilmeye başlandı. Bu bağlamda gazeteye verilen bir ilanda ders programına dair şu bilgiler yer alıyordu:

836 Vakit gazetesi, nr. 1587, 11 Mayıs 1922.

837 Mesela 7 Ekim 1923 tarihli (nr. 9523) İkdam gazetesinde şöyle bir ilan yayınlandı: "Malul Gaziler Şoför Mektebi. Bu defa onuncu ders dönemi yeniden düzenlenmiş ve tamamen uzman bir talim heyeti idaresinde 7 Ekim 1923 Pazartesi günü derslere başlanacaktır. Anadolu'dan gelecek talebeye özel kolaylık olmak üzere kayıt işlemleri 15 Ekim 1923 tarihine kadar uzatılmıştır. Program üç ayda tamamlanacaktır. Eğitim ücreti aylık on liradır. Kayıt için Vezneciler'de bulunan Askeriye Malullerine Muavenet Heyeti muhasebesine müracaat edilmelidir".



Şoförlerin virajlarda ne yapmaları gerektiği (1917) (Bir Otomobili Hüsn-i Sûretle İdare Etme Sanatı, Dersaâdet 1333, s.28)

"Ders Şoför Mektebi Talim.

Beşinci devre-i tedrisiye derslerine Ağustos'un 11'inci günü başlanıyor. (Telefon: Beyoğlu 2763)

Mezun zabitandan Çarkçı Kıdemli Yüzbaşı Muallim Mehmed Ali Bey ve Ziraat Nezareti Ziraî Aletler Uzmanı Muallim Mehmed Faik Bey tarafından; gaz motor, otomobil, traktör, ziraî aletler ve lokomobil dersleri verilir.

Eğitim Türkçedir. Üç buçuk ay devam eder. Dersler yalnız Cuma ve Pazar sabahı 10'dan 12'ye kadardır. Fakat gündüz gelemeyenlere, Cumartesi ve Salı akşamları 5'den 7'ye kadar ders vardır.

Ziraat aleti dersleri ücretsiz ve tercihe bağlıdır. Cuma günleri öğleden sonra talebeden arzu edenler dahil olur. Mektebimiz müdavimlerine karada ve denizde kullanılan her çeşit gaz motoru hakkında gerekli malumat verilir. Otomobillerin her türü ile ziraat traktörleri mükemmel öğretilir. Otomobillerle ücretsiz talimler yaptırılır.

Son sistem ziraî aletlerin en küçüğünden en büyüğüne kadar tamamı için verilen malumat arasında pulluklar, tırmıklar, tohum, çayır, orak, harman makineleri vesairenin hizmetleri layıkıyla izah edilir ve bu makinelerin kullanımları tarif edilir"[838].

838 Vakit gazetesi, nr. 1669, 4 Ağustos 1922.

İstanbul'da İyi Benzin Nerede Bulunur?

Aşağıda metnini vereceğimiz, ilan bir reklam olmasına mukabil, 1922 yılı itibariyle İstanbul'da nerelerde benzin satıldığını göstermesi açısından önemi haizdir. "Pratik Spirit Motor" adına verilen ilana göre Osmanlı başkentinde bu marka benzinin bulunduğu yerler şunlardı: "Beyoğlu: Ermenak Garajı'nda Kilise Sokağı'nda; Enternasyonal Garajı'nda Büyük Parmakkapı'da; Pera Garajı'nda Yeşil Sokak'da; Amberto Garajı'nda Tarlabaşı Sokağı 103 numarada[839]; Alucya Garajı'nda Yeni Çarşı'da[840]. Taksim: Mahrûkât Kooferatifi'nde Taksim Caddesi'nde; Fransız Garajı'nda Taksim'de; Rusyan Amerikan Garajı'nda Taksim'de; London Garaj Taksim'de[841]. Pangaltı: Büyük Garaj'da Surb Agob'da; Amerikan Garajı'nda Surb Agob'da; Fiat Garajı'nda Surb Agob'da. Şişli: Oto Berliye Garajı'nda, Şişli'de tramvay deposu civarında; Francesko Rumi Garajı'nda, Kağıdhâne Sokağı'nda; Teoryant Garajı'nda, Şişli'de[842]; Yusuf Ziya Garajı'nda, Hani Sokağı'nda 52 numarada[843]. Feriköyü: Minrova Garajı'nda Bilezikçi Sokağı'nda 15 numarada; Orient Garajı'nda Saksı Sokağı'nda; Dumas Birâderler Numara 26 Mezarlık Sokağı[844]; Tatavla: Garaj Konfiyanis, Tatavla Caddesi'nde[845]. Harbiye: Garaj Lakonomi, Hacı Şahban Sokağı'nda[846]. Şişhane: Anadolu Garajı'nda İskenderci Sokağı'nda; Biriskoe Garajı'nda Kabristan Sokağı'nda 189 numarada[847]. Ortaköy: İsporting Garaj,

839 Vakit gazetesindeki 18 Mart 1923 ve 21 Nisan 1923 tarihli ilanlarda ise bu isme yer verilmez.

840 1 Ekim 1923'te İkdam gazetesinde yayınlanan ilanda Beyoğlu'ndaki temsilciliklerin ismi şöyle verilir: "Kilise sokağında Rotomolo Garaşı; Büyükparmakkapı'da Beyne'l-milel Garaj; Yeşil Sokak'da Beyoğlu Garajı; Yeniçarşı Sokağı'nda İsviçre Garajı".

841 18 Mart 1923 tarihli Vakit gazetesinde yer verilen ilanda ise Taksim'de şu temsilciliklerin ismi verilir: "Mahrûkât Kooperatifi'nde Taksim Caddesi'nde; H. Habit, Taksim Caddesi'nde; London Garaj, Taksim Cadesi'nde". Aynı gazetenin 21 Nisan 1923 tarihli ilanında da bu isimler yazar. 1 Ekim 1923'te İkdam gazetesinde yayınlanan ilanda ise isimler şöyledir: "Büyükparmakkapı'da Muzaffer Garajı; Taksim Bulvarı'nda H. Habib; Taksim'de Londra Garajı".

842 Vakit gazetesinin 21 Nisan 1923 tarihli ilanında bu garajın adresi, "Hani Sokağı'nda 52 numarada" olarak verilir.

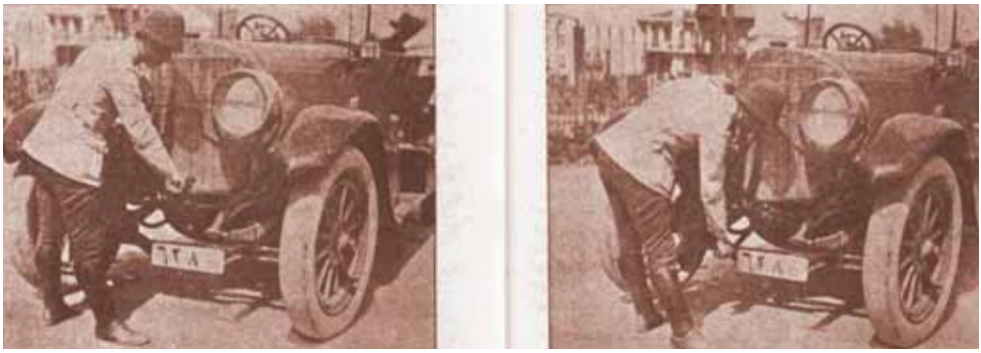
843 18 Mart 1923 tarihli Vakit gazetesinde yer verilen ilanda ise Şişli'deki temsilcikler şunlardır: "Oto Birilye Garajı'nda, Şişli'de Tramvay deposu civârında; Françesko Rumi Garajı'nda Kağıdhâne Sokağı'nda; Teoriyant Garajı'nda, Hani Sokağı'nda 52 numarada; Oriyant Garajı'nda, Saksı Sokağı'nda; Dumas Biraderler numara 26 Mezarlık Sokağı'nda". Aynı isimler 21 Nisan 1923 tarihli ilanda da kaydedilir.

844 1 Ekim 1923'te İkdam gazetesinde yayınlanan ilanda ise yalnızca iki temsilciliğin ismi kaydedilir: "Saksı Sokağı'nda Şark Garajı; Mezarlık Sokağı'nda 26 numarada, Duma Brâderler".

845 1 Ekim 1923'te İkdam gazetesinde yayınlanan ilanda ise Tatavla'daki temsilcilik "Büyük Cadde'de İ'timâd Garajı"dır.

846 1 Ekim 1923'te İkdam gazetesinde yayınlanan ilanda ise bu temsilciliğin değiştiği görülür. Yeni temsilcilik "Mağpak Sokağı'nda İktisad Garajı"dır.

847 18 Mart 1923 ve 21 Nisan 1923 tarihli Vakit gazetesinde ise bu listeye "Diyana Garajı, Şişhane Karakolu'nda" da ilave edilmiştir. 1 Ekim 1923'te İkdam gazetesinde yayınlanan ilanda ise liste şu şekildedir: "İskenderci Sokağı'nda Anadolu Garajı; Kabristan Sokağı'nda 189 numarada Brisko Garajı; Şişhâne Karakolu'nda Diyana Garajı; Kabristan Sokağı'nda H. A. Ayvazyan Garajı; Priştina Pazarı'nda A. Ohannesyan Garajı; Priştina Pazarı'nda Aristidi Corciyadis".



1917'de Otomobili çalıştırırken yapılan yanlış (sol) ve doğru (sağ) hareketler (Bir Otomobili Hüsn-i Sûretle İdare Etme Sanatı, Dersaâdet 1333, s.36-37)

Ortaköy'de[848]. Beşiktaş: Yeni Garaj'da, Akaretler Sokağı'nda; Küçük Garaş'da, Samur Aziziye Sokağı'nda; İbrahim Osman Bey Garajı, Akaretler Caddesi'nde; Ahmed Mehmed Garajı, Akaretler Ceddesi'nde; Mehmed Emin Garajı, Akaretler Caddesi'nde; Kemal Bey Garajı, Akaretler Caddesi'nde. Galata: British Enginerig Kumpanyası'nda ve Voyvoda Yeniyol'da; İtalo Garajı'nda Voyvoda'da[849]. Perşembe Pazarı: Fermeneciler'de 109 numaralı mağazada; Karamustafa Sokağı'nda 16 numarada; Fermeneciler'de 151 numarada. Tophane: Boğazkesen Garajı'nda Salıpazarı Sokağı'nda[850]. Nişantaşı: Delpiyano Garajı'nda Ahmed Bey Sokağı'nda; İspilandid Garajı'nda Ahmed Bey Sokağı'nda; Astar Garajı'nda Ahmed Bey Sokağı'nda[851]. İstanbul[852]: Hilâl-i Ahmer Garajı'nda, Sirkeci'de; Garaj Enternasyonal, Çarşıkapı'da[853].

848 1 Ekim 1923'te İkdam gazetesinde yayınlanan ilanda ise Ortaköy'deki temsilcilikler şöyle verilir: "Ortaköy'de İsporting Garaj; Ortaköy Caddesi'nde Bosna Hersek Garajı".

849 18 Mart 1923 tarihli Vakit gazetesindeki ilanda Galata'daki temsilcilikler şöyle kaydedilir: "Galata Kulesi Garajı Kule Meydanı Perşembepazarı'nda; Fermeneciler'de 119 numaralı mağazada; Karamustafa Sokağı'nda 16 numarada; Fermeneciler'de 151 numarada; A. Ohannesyan; Ar. Corciyadis". 1 Ekim 1923'te İkdam gazetesinde yayınlanan ilanda ise liste şu şekildedir: "Fermeneciler'de 119 numarada T. Sakalopolos Magkarus; Fermenecilerde 151 numarada Kristos Kristides; Fermenecilerde N. Doğancis ve ortakları; Yağkapanı'nda B. Kostantin".

850 18 Mart 1923 tarihli Vakit gazetesindeki ilanda Perşembe Pazarı ve Tophane temsilciliklerinin ismi yer almaz.

851 18 Mart 1923 tarihli Vakit gazetesindeki ilanda ise bu isim yerine, "Garaj Benz, Ahmed Bey Sokağı'nda" kaydedilmiştir. Fakat 21 Nisan 1923 tarihli ilanda Astar Garajı tekrar yazılmıştır. Ekim 1923'te İkdam gazetesinde yayınlanan ilanda ise Benz Garajı yazılırken Astar Garajı yazılmamıştır.

852 18 Mart 1923 tarihli Vakit ile 1 Ekim 1923 tarihli İkdam gazetesinde yayınlanan ilanda İstanbul Fatih'te Fehmi Bey'in de ismi yazılmıştır.

853 Vakit gazetesi, nr. 1692, 30 Ağustos 1922. 1 Ekim 1923'te İkdam Gazetesi'nde yayınlanan ilanda ise Fındıklı'da da temsilciliklerin açıldığı görülür ("Tramvay Caddesi'nde Fındıklı Garajı, Eski Salıpazarı'nda Kol V. Kondros").


شكل — ۱۷ . مستور بر صيرتك ذروه‌سى . بويله بر صيرتدن تپه‌يه دوغرو قطع مسافه
ايدلديكى اثناده شوفور بردولش‌ده اولديغى قدر سرعتى تنقيص ايتملىدر . زيرا تپه‌لك آرقه‌طارفنده
نه‌كبى برمانعه‌يه تصادف ايديله‌جكى معلوم دكلدر . برچوق شوفورلرمز مع‌الاسف بوكبى ابتدائى
تدبيرلرك اجراسنه چالشمازلر .

1917'de şoförün rampa çıkarken yapması gerekenlerin tarifi (Bir Otomobili Hüsn-i Sûretle İdare Etme Sanatı, Dersaâdet 1333, s.132)

İstanbul Şoförleri İstiklâl Mücadelesinde

Anadolu'da başlatılan istiklâl mücadelesine İstanbul'dan da büyük destek verildi. Bu mücadelenin otomobillerle ilgili boyutu ayrı bir önem arz eder[854]. Zira İstiklâl mücadelesine destek verenlerin birkısmı da İstanbul'daki şoförlerdi[855]. Hatta Müdafaa-i Millîye Vekili Fevzi Paşa'nın otomobili ile bunun şoförü Subhi ve şoför muavini Hulusi Efendi, İstanbul'dan gönderilmişti[856]. Bu şoförlerin Anadolu'ya gönderilmelerinde Hilâl-i Ahmer'in hizmetleri ise büyüktü. Zira bu kurum, şoförlerle irtibata geçerek bunların Millî Mücadele'ye destek vermeleri için ikna edilmesinde ve organizasyonlarında önemli vazifeler yerine getirmişti[857].

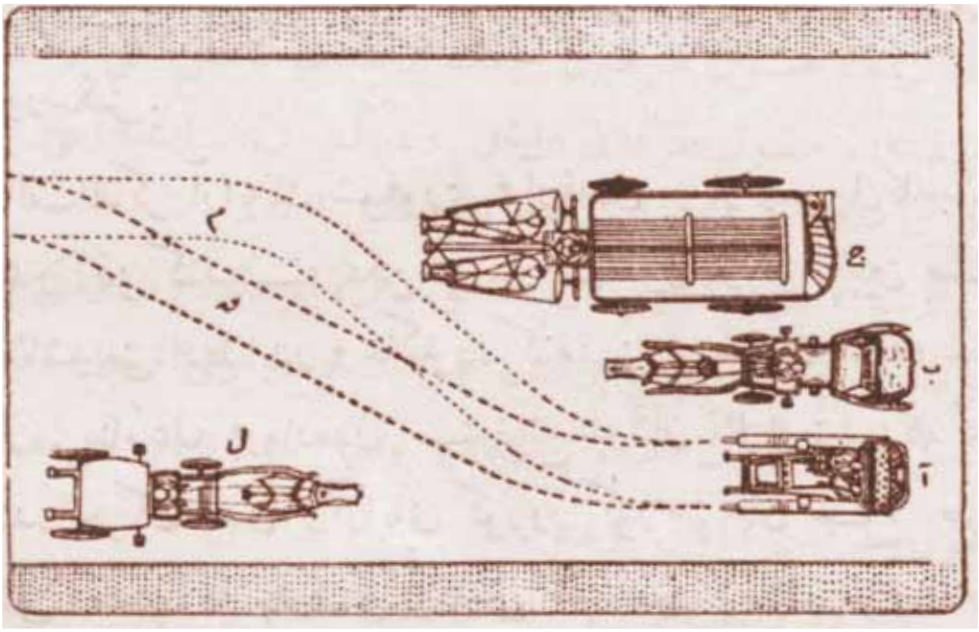
İstanbul'dan gönderilen şoförlerin Anadolu'da zaman zaman sıkıntılar yaşadıkları da belgelerden anlaşılmaktadır. Nitekim Hilâl-i Ahmer vasıtasıyla gönderilen şoförlerden bazılarının kaleme aldıkları bir dilekçede *"Daha önce Hilâl-i Ahmer'in İstanbul'daki genel merkezinin daveti üzerine toplanarak Anadolu'ya gönderildikleri"* ifade edilmekte, devamında ise görevlerini iyi bir şekilde yerine

854 Milli Mücadele'de askeriye ile çeşitli müesseselerde bulunan binek ve yük otomobillerinin listesi ile bu vasıtaların son durumları ve kilometre başına ne kadar yaktıkları hakkında bk. ATASE, nr. 1-4297/26/24.

855 Bazı misaller için bk. ATASE, nr. 1/34/39, 9 Mayıs 1335/9 Mayıs 1919.

856 ATASE, nr. 1-4283/21/25, 16 Eylül 1337/16 Eylül 1921.

857 Hilâl-i Ahmer vasıtasıyla daha çok Üsküdar ağırlıklı olmak üzere İstanbul'dan Çanakkale'ye gönderilen şoförlerin listesi için bk. Türk Kızılayı Arşivi, nr. 1290/87, 7 Eylül 1339/7 Eylül 1923.



1917'de otomobilin at arabalarını sollama adabını işleyen bir çizim (Bir Otomobili Hüsn-i Sûretle İdare Etme Sanatı, Dersaâdet 1333, s.189)

getirmiş olmalarına rağmen kendilerine taahhüt edilen maaşlarının ödenmediği kaydedilmektedir. Yine aynı dilekçede maaşları verilmediği için İstanbul'daki ailelerinin de zor duruma düştükleri yazılmaktadır[858].

Anadolu'ya giden şoförler yalnızca maddi sıkıntılar çekmediler. Bunun yanında kimileri şoför Nuri gibi annesini kaybetti[859], kimileri ise ailelerinden zor durumda olduklarına dair mektuplar alarak izin istemek üzere resmi makamlara müracaat etti[860]. Kimileri ise amansız hastalıklara yakalandı[861]. Kimi-

858 Türk Kızılayı Arşivi, nr. 221/272.1, 22 Mart 1339/22 Mart 1923; nr. 221/272.2, 15 Teşrinisani 1339/15 Kasım 1923; nr. 221/272.3, 5 Teşrinisani 1339/5 Kasım 1923; nr. 221/272.4, 2 Teşrinisani 1339/2 Kasım 1923; nr. 221/272.5, 10 Teşrinisani 1339/10 Kasım 1923; nr. 221/272.6, 15 Teşrinisani 1339/15 Kasım 1923; nr. 221/272, 8 Mayıs 1339/8 Mayıs 1923; nr. 221/274, 28 Mayıs 1339/28 Mayıs 1923; nr. 221/270, 30 Haziran 1339/30 Haziran 1923. Benzeri bir durum için bk. Türk Kızılayı Arşivi, nr. 1353/67, 7 Haziran 1340/7 Haziran 1924.

859 Türk Kızılayı Arşivi, nr. 221/218.1, 1 Teşrinisani 1337/15 Kasım 1921.

860 Bu minvalde bir şoförün ailesinden gelen ve zor durumda olduklarını bildiren mektup için bk. Türk Kızılayı Arşivi, nr. 222/32.1, 28 Temmuz 1339/28 Temmuz 1923. Mektup üzerine Şoför Abdürrahim, kendisine izin verilmesi için resmi makamlara müracaat etti (Türk Kızılayı Arşivi, nr. 222/32, 11 Ağustos 1339/11 Ağustos 1923).

861 Bu minvalde Şoför Mustafa'nın dilekçesi güzel bir misaldir. Hastalığa yakalanan Mustafa, tam olarak iyileşemediğinden istirahat etmek için sekiz senedir göremediği kızkardeşini görmek üzere Afyonkarahisar'a gitmesine izin verilmesine dair bir dilekçe kaleme almıştır (Türk Kızılayı Arşivi, nr. 222/25, 22 Kanunusani 1338/22 Ocak 1922.



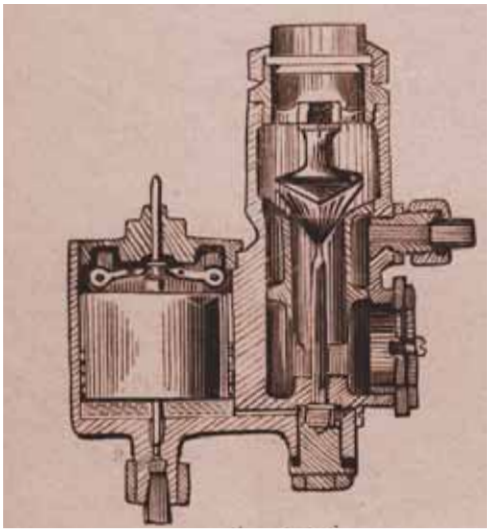
1922'de İstanbul'da bazı mahallerdeki şubelerin de sayıldığı benzinlik reklamı (Vakit Gazetesi, nr.1703, 10 Eylül 1922, s.4)

lerinin izleri tamamen kayboldu ve kendilerinden haber alınamadı[862]. Bazıları ise esir düştü ve hayatını başka ülkelerde kaybetti[863].

Aslında Şoför İsmail Oğlu Sadık'ın Ankara Hilâl-i Ahmer Murahhaslığı'na hitaben kaleme aldığı şu dilekçesi şoförlerin savaş yıllarındaki hizmetlerine dair çok şey anlatıyor: "*Bu kulları, [1]330 senesinde Şişli'de otomobil taburundan şoför olarak Ankara İaşe Otomobil Kolu'na gönderildim. 1332 senesinde Ankara Beşinci Kolordu Kumandanlığı binek otomobiline verildim. 1333 senesinde hastalanarak hava değişimi için İstanbul'a gönderilmişsem de Kafkasya'nın işgali ve görülen lüzum üzerine Kars'ta Dokuzuncu Ordu Kumandanlığı binek otomobilinde görevlendirildim. Burada görev yapmakta iken mütarekenin ardından Ordu Kumandanı Yakup Şevki Paşa ve Erkan-ı Harbiye Reisi Hüsnü Bey İstanbul'a çağırdıkları için İstanbul'a gittim. 1336 senesinde İstanbul'dan firar ederek Anavatanı Müdafaa-yı Milliye Otomobil Koluna ilhak ile vatanî görevim devam etmekte iken vekiller heyeti tarafından görülen lüzum üzerine Mâliye Vekâleti'ne mahsus binek otomobiline şoför verildim.*

862 En son Halep'te otomobil işlerinde istihdam edildiğine dair haber alınan ve sonra izi kaybedilen İstanbullu Şoför Remzi ile ilgili yazışmalar için bk. Türk Kızılayı Arşivi, nr. 281/42; nr. 281/97; nr. 281/95. İstanbullu Şoför Ali ile ilgili yazışmalara dair bk. Türk Kızılayı Arşivi, nr. 559/146; nr. 570/455. Kendisinden haber alınamayan İstanbullu bazı şoförlerle ilgili bk. Türk Kızılayı Arşivi, nr. 667/163; nr. 683/229.

863 İngilizlere esir düşen Şoför Halit ile ilgili annesinin mektubu ve buna verilen cevaplar için bk. Türk Kızılayı Arşivi, nr. 1042/41-41.



Benzin fıskiye cihazı (Fen Alemi, nr.5,9 Teşrinisani 1913,S.67)

Şimdi ise otomobilin lastikleri olmadığından birkaç aydan beri vazife görememekteyim. Bu acizleri Ankara'da bulunduğum müddetçe vazifem icabı gerek şehir içinde ve gerekse uzun seferler zamanında en kısa ve en uygun yolları epeyce bildiğimden ve haddim olmayarak sekiz senelik gayretim gereği pek muhterem ve fedakâr "Hilâl-i Ahmer" otomobillerinde şoför olarak, mümkün olamazsa şimdilik yedek şoför ve kılavuzluk gibi vazifelerde istihdam edilerek daha sonra açık yer olunca otomobil teslim ettiğinizde dikkat ve itina ile görev yapacağımı, bu nedenle bendelerinin şoför olarak kabul buyurulmasını arz ve istirham ederim"[864].

İstanbul şoförleri yalnızca Hilâl-i Ahmer vasıtasıyla değil, şehirde kurulan Otomobil Şoförler ve İşçiler Cemiyeti aracılığıyla da Milli Mücadele'de önemli hizmetler ifa ettiler. Bu minvalde 9 Kasım 1923 tarihli bir belgede şunlar kaydedilir: *"İstanbul'un işgal altında bulunduğu seneler zarfında MM teşkilatının en fedakâr bir uzvu olarak çalışıp düşmanların teşkilatları muvacehesinde her türlü tehlikeyi göze aldırarak ordumuzun ihtiyacı olan askerî mühimmat ve teçhizatı geceleri sabahlara kadar işgal altında vapurlara nakletmiş olan (binlerce azası bulunan) Şoförler Cemiyeti… Karanlık günlerimizde milli istiklalimize iştirak eden ve ikmal işlerinde ordumuza fedakarca hizmet veren bu cemiyet…*"[865].

Millî Mücadele'ye İstanbul'dan destek yalnızca şoförler tarafından verilmedi. Osmanlı başkentinden Anadolu'da verilen mücadeleye otomobil veya otomobil parçaları gönderilerek de destek verildi[866]. Bu manada bir belgedeki şu ifadeler

864 Türk Kızılayı Arşivi, nr. 590/204, 8 Teşrinievvel 1337/8 Ekim 1921. Yine bu minvalde İstanbullu bir şoförün Milli Mücadele'deki hizmetleri için bk. Türk Kızılayı Arşivi, nr. 590/395.

865 ATASE, nr. 1898/5-2/91, 9 Teşrinisani 1339/9 Kasım 1923.

866 Bu minvalde İstanbul'daki devlete ait otomobil garajlarından Anadolu'ya sevkedilen ve kaçırılan otomobiller veya otomobil parçaları için bk. ATASE, nr. 7895/19/1, 5 Teşrinievvel 1337/5 Ekim 1921. Ayrıca bk. ATASE, nr. 1-7898/46/29-3. Fevzi Paşa'nın

kayda değerdir: "*Ekteki otomobil malzemesinin İstanbul depolarından temin ve bulunamadığı takdirde Harbiye Dairesi hesabına Hariciye'den satın alınması Erkân-ı Harbiye-i Umûmîye Başkanlığı adına Ankara'ya gönderilmesi rica olunur*"[867]. Yine bu bağlamda başka bir belgedeki şu bilgiler de önemlidir: "*Erkân-ı Harbiye-i Umûmîye Reisi Fevzi Paşa hazretlerinin binmesi için tahsis edilmek üzere bir adet binek otomobili satın alınmak üzere Üsteğmen Şerafeddin İstanbul'a gönderilmiştir. Otomobilin Şerafeddin'e teslim edilerek gönderilmesi rica olunur…*"[868]. Yine bu minvalde Kazım Karabekir'in Benz marka otomobilinin tamir edilmesi için de İstanbul'dan malzeme gönderilmişti[869].

Mustafa Kemal Paşa'nın otomobilin bozulan parçaları da İstanbul'dan temin edilmişti. Mesela Riyâset Özelkalem Müdürü Hayati tarafından Dr. Adnan Bey'e hitaben yazılan bir yazı, Mustafa Kemal Paşa'nın kullandığı otomobilin kırılan lak dişlilerinin İstanbul'dan temin edildiğini gösterir. İlgili yazı şöyledir: "*Mustafa Kemal Paşa hazretlerinin binmesi için tahsis edilen Stoch-baker markalı şoförüyle beraber altı kişilik otomobilin yağ, devir-daim tulumbası, lak dişlileri kırıldığından İstanbul'da Gran Garaj'da mevcut bulunduğu haber verilen dişlilerin satın alınarak güvenilir bir vasıta ile Ankara'ya gönderilmesi ve isimlerinin taktim edilmek üzere bildirilmesi hususunun gerekli görülenlere emir buyurulması rica olunur. Arz-ı ubudiyyet ederim efendim*"[870].

İstanbul'daki Pera Garaje adlı işletmenin sahiplerinden Mahmud Cemil, Ankara hükümetine müracaat ederek ordunun ağırlıklarını taşıma işine

---

otomobili için gerekli lastiklerin İstanbul'dan gönderilmesi hakkında bk. ATASE, nr. 1-9336/163/3, 1 Nisan 1338/1 Mart 1922.

867 ATASE, nr. 7895/87/7-2, 21 Ağustos 1337/21 Ağustos 1921.

868 ATASE, nr. 1-7898/46/29, 20 Teşrinievvel 1338/20 Ekim 1922.

869 ATASE, nr. 165/25, 3 Mayıs 1339/3 Mayıs 1923.

870 BOA, HR. İM, 13-123-1-1, 25 Kanunuevvel 1338/25 Aralık 1922. Mustafa Kemal'in kullanması için tahsis edilen otomobillerin tamirleri ve muhtelif ihtiyaçları için ayrıca bk. ATASE, nr. 1-4336/167/34, 22 Haziran 1339/22 Haziran 1923; nr. 1-4336/165/24, 22 Teşrinievvel 1339/22 Ekim 1923; Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01000345, yer nr. 1/9 (3-1), 22 Temmuz 1336/22 Temmuz 1920; EBİS nr. 01015885, yer nr. 1/315 (81-1), 13 Temmuz 1338/13 Temmuz 1928; EBİS nr. 01000346, yer nr. 1/9 (3-1), 31 Temmuz 1336/31 Temmuz 1920; EBİS nr. 01000345, yer nr. 1/9 (3-1), 5 Ağustos 1336/5 Ağustos 1920; EBİS nr. 01000351, yer nr. 1/9 (3-1), 10 Ağustos 1336/10 Ağustos 1920; EBİS nr. 01000353, yer nr. 1/9 (3-1), 13 Ağustos 1336/13 Ağustos 1920; EBİS nr. 01000345, yer nr. 1/9 (3-1), 4 Teşrinisani 1336/4 Kasım 1920; EBİS nr. 01002638, yer nr. 1/33 (9-1), 2 Temmuz 1337/2 Temmuz 1921; EBİS nr. 01002649-46; EBİS nr. 01002649-99; EBİS nr. 01002649-100; EBİS nr. 01002649-105; EBİS nr. 01002649-106; EBİS nr. 01002649-107; EBİS nr. 01002649-108; EBİS nr. 01002649-111; EBİS nr. 01002649-126; EBİS nr. 01002649-127; EBİS nr. 01002649- EBİS nr. 01015878, yer nr. 1/315 (81-1), 7 Temmuz 1338/7 Temmuz 1922; EBİS nr. 01002649, yer nr. 1/33 (9-1), 23 Eylül 1338/23 Eylül 1922; EBİS nr. 01002649, yer nr. 1/33 (9-1), 29 Teşrinievvel 1338/29 Ekim 1922; EBİS nr. 01002638, yer nr. 1/33 (9-1), 29 Teşrinievvel 1338/29 Ekim 1922; EBİS nr. 01002649, yer nr. 1/33 (9-1), 18 Teşrinievvel 1338/ 18 Ekim 1922; EBİS nr. 01015878, yer nr. 1/315 (81-1), 1 Kanunusani 1338/1 Ocak 1923. Mustafa Kemal'in otomobiline iki şoför görevlendirilmesi hakkında bk. ATASE, nr. 1-4336/165/5, 5 Teşrinievvel 1339/5 Ekim 1923.

talip olduğuna dair Levazım Müdüriyeti'ne hitaben bir mektup gönderdi. Mektupta şunları kaydediyordu: "*Büyük bir otomobil müessesiyle ortak oldum. Elimizde birçok yük otomobili var. Bugün 30 adet yeni yük otomobili emrinize amadedir*".

"Ordunun nakliyatına ihtiyaç izah gerektirmez. Mesela Bursa ve civarındaki ganimeti başka bir mahalle nakletmek, yakında sulh antlaşmasının imzalanması kesin görüldüğünden inkâr edilemez. Ordunun ağırlıklarını yeni garnizonlara taşımak için nakliye vasıtalarına ihtiyaç olacağını zannettiğimden emre amade olduğumu arz ederim. Fiyat olarak şimdiye kadar kesin bir şey söylemek her ne kadar müşkil ise de, geçenlerde Bursa'dan Karaköy'e cephane taşıyan müteahhitten %12,5 daha ucuz yapabileceğimi şimdiden temin edebilirim. Şayet böyle bir yardım ve hizmete ihtiyaç varsa, lütfen bendenize bilgi vermenizi ve bu minvalde kime müracaat etmek gerektiğini arkadaşlık namına rica ederim… "[871].

Ankara ile yakın temasta olan yalnızca İstanbul'daki şoförler ve cemiyetler değildi. Bunun yanında İstanbul Harbiye Dairesi 8. Nakliye ve Otomobil Şubesi Müdürü Hamdi Akif Bey gibiler de doğrudan Mustafa Kemal ile irtibat halindeydiler[872].

İşgal Güçleri İstanbul'u Terkediyor

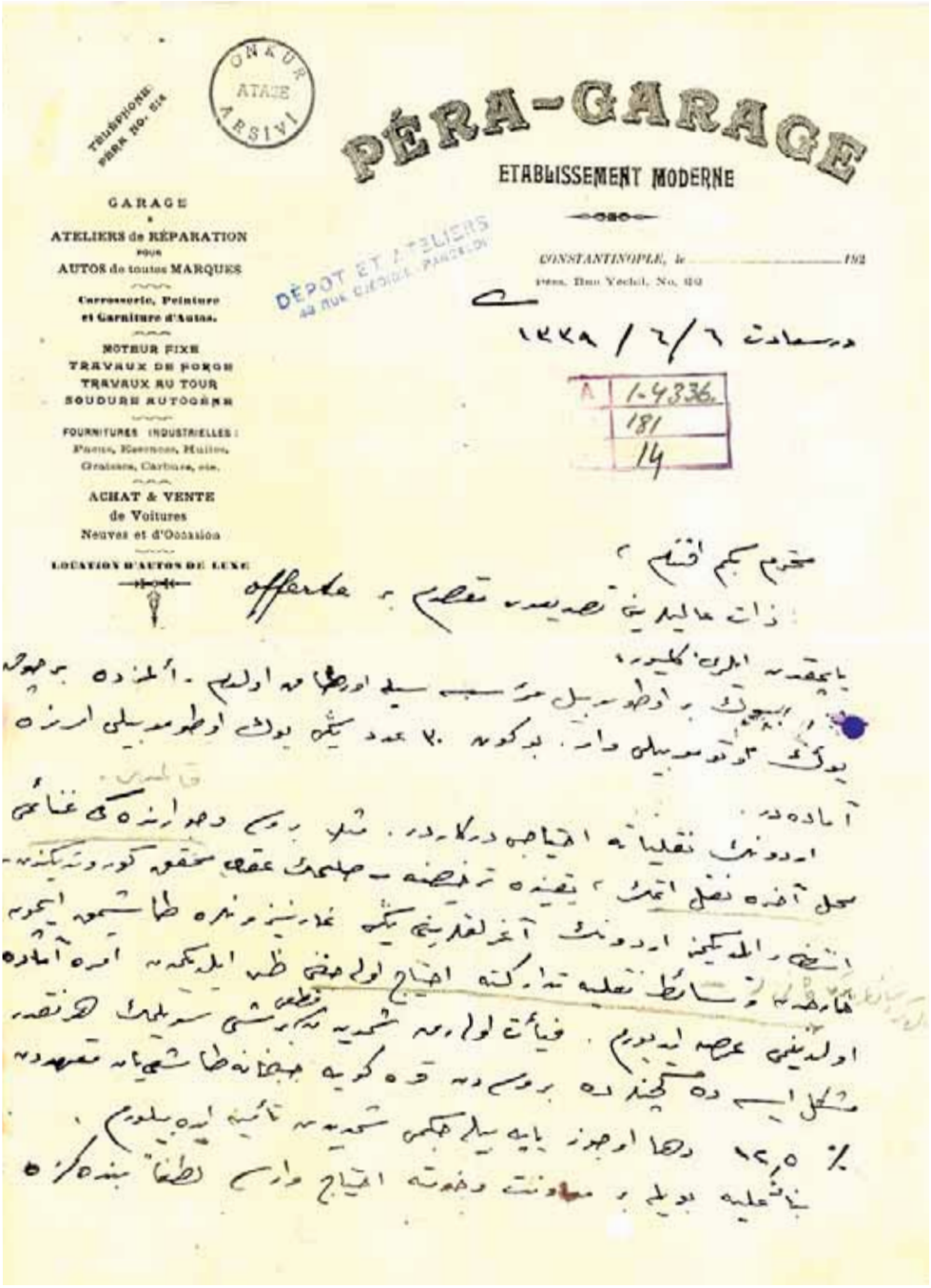
1923'e gelindiğinde İstanbul üzerindeki işgal havası yavaş yavaş azalmaya başlamıştı. Zira Anadolu'daki Türk birliklerinin zaferleri Osmanlı başkentinde de umutların artmasını sağlamış ve işgalin en yakın zamanda nihayet bulacağı ümitleri giderek artmıştı.

İstanbul'da işgal havasının dağılması, aslında daha 1922'de başladı. Bu gelişmede dönüm noktası, İzmir'in işgalden kurtarılmasıydı. 9 Eylül 1922'de Türk ordusunun İzmir'i Yunan işgalinden kesin olarak kurtarması, İstanbul'da büyük bir yankı buldu. Bu minvalde 10 Eylül 1922'de Osmanlı başkentinde büyük bir zafer alayı tertip edildi. Alaya bir otomobil kafilesi de iştirak etti. Vakit gazetesinin haberine göre zafer alayı şöyle icra edildi: *"Geçen akşam İzmir'in geri alınışı münasebetiyle düzenlenen zafer alayı, pek parlak olmuş ve halk sabahlara kadar tezahüratta bulunmuştur.*

Sevgili İzmirimizin kurtuluşu ve Yunanlıların Anadolu'daki hezimetleri üzerine mutluluğa boğulan İstanbul'un zafer şenlikleri devam ediyor. Dünkü nüshamıza da vak-

871 ATASE, nr. 1-4336/181/14, 21 Haziran 1339/21 Haziran 1923.

872 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01003245, yer nr. 1/44 (11-4), 24 Mayıs 1337/24 Mayıs 1921.



Pera Garaje'nin Ankara Hükümeti'ne ordunun ağırlıklarını taşıyabileceğini ifade ettiği metkup (ATASE, nr. 1-4336/181/14, 21 Haziran 1923)

tin müsaadesizliği nedeniyle ancak kısaca kaydedebildiğimiz gibi evvelki gün Darülfünun talebesinin teşebbüsüyle muazzam bir zafer alayı düzenlenmiştir. O gün saat beşe doğru Saraçhanebaşı, Şehzadebaşı, Bayezid Meydanı, Divanyolu ve Sultan Mahmud Türbesi tarafları alayın geçişini izlemeye ve şenliklere katılmaya gelen kadın erkek, çoluk çocuk binlerce halk ile dolmuştu. Saat beş buçukta Fatih Camii avlusunda, civar sokakları doldurup taşan ve bir taraftan tramvay caddesine, diğer taraftan Fatih Parkı'na kadar uzanan bir insan kitlesi arasında alay tertip edilmiştir. Avluda iki tarafını askerî müzeden alınmış yeniçeri elbiselerini giyen iki gencin beklemekte olduğu bir kürsü hazırlanmıştı. Darülfünun Tarih Hocası ve Eski Ertuğrul Milletvekili Şemseddin Bey burada bir nutuk okumuştu…"[873].

İzmir'in kurtuluşundan sonra sıra İstanbul'un da kurtuluşuna geldi. Türk ordusunun İstanbul'a doğru hareketi bu manada önem arz ediyor ve İstanbul basını tarafından da yakından takip ediliyordu. Özellikle İsmet Paşa'nın teftiş amacıyla Gebze'ye kadar gelmesi çok önemli kabul ediliyordu[874].

Başkentte Türk ordusunun zaferleri yakından takip edilirken, diğer taraftan da bu orduya lojistik manada destek verilmeye çalışılıyordu. Özellikle otomobil temininde İstanbul önemli bir vazife ifa ediyordu. Nitekim Birinci Dünya Savaşı'nda Ruslardan ganimet olarak alınan ve top gibi silahları taşımada kullanılan sekiz otomobilin Ankara'ya gönderilmesi yönünde girişimlerde bulunuldu[875]. Bunun yanında işgal güçlerinin el koyduğu otomobiller de tedricen geri alınmaya başladı[876]. Bu bağlamda aslında İstanbul'un savaşla teslim alınmadığı, bu yüzden otomobillere de el konulmasının hukuki olmadığı ifade edildi[877]. Buna mukabil İstanbul İtilaf Devletleri Başkumandanı General Harington, *"bahis konusu olan otomobillerle kamyonların geçerli olan kanunlar ve harp usullerine göre İngiliz ordusu tarafından müsadere edildikleri ve müsaderelerinden sonra İngiliz Hükümeti'nin malı olduğu inceleme neticesinde ortaya çıkmıştır. Bu nedenle talep edilen bu gibi otomobillerin ordunun malı bulundukça hükümetimin kararı olmaksızın iade edemeyeceğimi maalesef arz ederim"* şeklinde karşılık verdi[878].

873 Alayın ayrıntıları için bk. "Evvelki Geceki Zafer Alayı", Vakit gazetesi, nr. 1705, 12 Eylül 1922.

874 Bununla ilgili bir yazı için bk. Vakit gazetesi, nr. 1740, 17 Ekim 1922.

875 BOA, HR. İM, 91-37-1-1, 11 Kanunısani 1338/11 Ocak 1923.

876 BOA, HR. İM, 68-34-3-1, 14 Kanunısani 1338/14 Ocak 1923.

877 BOA, HR. İM, 68-34-1-1, 6 Mart 1339/6 Mart 1923; HR. İM, 68-34-1-2, 7 Mart 1339/7 Mart 1923.

878 BOA, HR. İM, 68-34-2-1, 6 Mart 1339/6 Mart 1923.

İşgal güçleri, İstanbul'a girdiklerinde el koydukları otomobilleri sahiplerine veya varislerine vermekte ellerinden gelen zorluğu çıkartıyorlardı. Mesela mütarekeden sonra Şişli'deki Saksı Sokağı'nda yaşayan Emil'in garajında Attar Rıfat Bey'e ait Ford marka otomobile İngiliz işgal güçleri tarafından zorla el konuldu. 1923'e gelindiğinde İstanbul'un Türk ordusuna teslim edileceği günler yaklaştığından Rıfat Bey, otomobilini geri istedi. Fakat İngiliz askerî yetkilileri işi ellerinden geldiği kadar ağırdan aldılar ve bu yüzden uzayıp giden bir yazışma trafiği yaşandı[879].

OKUMA PARÇASI

Amiral Bristol'ün Şoförü Süreyya Efendi'yi Ezdi!

İstanbul'un işgal güçleri tarafından Türk ordusuna teslim edileceği gün yaklaştıkça şehirde hava giderek gerildi. Bir taraftan Osmanlı vatandaşları el konulan mallarının iadesi için girişimlerde bulunurken, diğer taraftan da mevcut karmaşa yüzünden trafik kazalarında da artış oldu. Bu trafik kazalardan birini Amerika'nın Osmanlı siyasi temsilcisi Amiral Mark Lambert Bristol'ün şoförü yaptı.

Süreyya Efendi, Halıcıoğlu'nda Kireçci Sokağı'nda marangoz Laz Yusuf'un evinde kiracı olarak yaşamakta ve İngilizlere şoförlük yapmaktaydı. İşten eve dönerken Fındıklı'da Amiral Bristol'ün şoförü Başçavuş Havorel'in idaresinde bulunan 2872 numaralı otomobil tarafından çiğnendi. Ağır bir şekilde yaralanarak Gümüşsuyu Hastanesi'ne götürülen Süreyya, hastaneye götürüldükten bir süre sonra vefat etti[880].

Süreyya'nın vefatı dönemin gazetelerinde de haber yapıldı. Mesela İkdam Gazetesi hadiseyi şu şekilde okuyucularına bildirdi: *"Dün saat on iki sıralarında Amiral Bristol'e ait otomobil, Beşiktaş'tan Galata'ya süratle gelmekte iken Fındıklı caddesinde bir kaldırımdan diğerine geçmekte olan tahminen on dokuz yaşlarında Süreyya adında birisine çarpmış ve çaresiz otomobil altında kalıp ezilmiştir. Tedavi için Gümüşsuyu Hastanesi'ne nakledilmekte iken aldığı yaradan dolayı vefat etmiştir"*[881].

879 BOA, HR. İM, 237-3-15, 29 Eylül 1339/29 Eylül 1923; HR. İM, 237-3-17, 19, 30 Eylül 1923.

880 BOA, HR. İM, 53-6-8,2 Eylül 1339/2 Eylül 1923.

881 İkdam gazetesi, nr. 9503, 2 Eylül 1923.

Süreyya Efendi'nin eşi Nadire Hanım, kocasının öldürülmesi üzerine 4 Eylül 1923'te TBMM Hükümeti İstanbul hariciye temsilcine hitaben şöyle bir arzuhal kaleme aldı: "*Kocam şoför Süreyya Efendi, Eylül'ün birinci Cumartesi günü öğleden sonra saat birde Fındıklı'dan Beşiktaş'a gitmekte iken Amerika Bahriye askerlerinden 2787 numaralı Havorel'in kullandığı, şehrimiz Amerika Siyasî Temsilcisi Amiral Bristol'a ait otomobilin altında kalmak suretiyle vefat etti. Bu cariyelerini de birisi memede olmak üzere dört çocuğumla dul bıraktı. Olayın şahitleri; Fındıklı Karakolu'nda 759 numaralı Polis Mustafa Efendi, Fındıklı'da Perizan Hatun Mahallesi'nde kabristan üstü yokuşunda 9 numaralı evde ikamet eden Ali Efendi, Şoför Niyazi, Hilmi ve Necati efendilerdir. Bütün geçim kaynağımız kocamın çalışmasından ibaret olduğu ve nihayet bir amele ailesi olmamız hasebiyle kazanç sahibinin yokluğu ile beraber açlık da baş gösterdiği dikkate alınır ve bir de bunlara kira köşelerinde süründüğümüz ilave buyurulursa vaziyetimizin perişanlığı bütün fecaatiyle göze çarpar. Yalnız salahiyetli bir resmî makam temsilcisi sıfatıyla değil, fakat aynı zamanda bir aile reisi olmanız hasebiyle de yüce zatınızdan gerek kocamın şehadetine sebebiyet veren suçlunun cezalandırılması ve gerek çocuklarımla cariyenize gereken tazminatın alınmasıyla beraber hiç olmazsa felaketimiz derecesinde refahımızın teminine yardım buyurulmasını istirham ederim efendim hazretleri*"[882].

Şoför Süreyya'nın eşi Nadire hanımın başlattığı hukuk mücadelesi, TBMM yetkilileri tarafından da yakından takip edildi. Bu minvalde İstanbul Valiliği işin takipçisi oldu ve Amerika Komiserliği'ne Nadire'ye tazminat ödenmesi yönünde yazıların yazılmasını sağladı[883]. Fakat Amerika Komiserliği, kazaya Süreyya'nın sebep olduğu, bu yüzden de eşine tazminat ödenmeyeceği cevabını verdi. Ayrıca resmiyete dökülmemek şartıyla el altından cüzi bir miktar ödemeyi teklif etti[884]. Komiserliğin teklifini Naciye Hanım kabul etmedi ve mücadelesine devam etti. Dava 1924 ve 1925 yıllarında da sürdü[885].

882 BOA, HR. İM, 53-6-7-1.

883 BOA, HR. İM, 53-6-9-1, 23-25 Eylül 1339/23-25 Eylül 1923.

884 BOA, HR. İM, 53-6-6-1, 16 Teşrinievvel 1339/16 Ekim 1923.

885 BOA, HR. İM, 53-6-12-2, 8 Mart 1340/8 Mart 1924; HR. İM, 53-6-10-1, 2 Temmuz 1340/2 Temmuz 1924; HR. İM, 53-6-11-1, 20 Temmuz 1340/20 Temmuz 1924; HR. İM, 53-6-15-1, 21 Temmuz 1340/21 Temmuz 1924; HR. İM, 53-6-15-2, 21 Temmuz 1340/21 Temmuz 1924; HR. İM, 53-6-16-1, 31 Temmuz 1340/31 Temmuz 1924; HR. İM, 53-6-14-1, 26 ağustos 1340/26 Ağustos 1924; HR. İM, 53-6-17-1, 2, 20 Eylül 1340/20 Eylül 1924; HR. İM, 53-6-18-1, 5 Şubat 1341/5 Şubat 1925.



TURİNG