

BELLE TEN

Cilt/Vol.: 88 - Sayı/Issue: 311
Nisan/April 2024

<https://belleten.gov.tr>

Başvuru/Submitted: 20.01.2023
Kabul/Accepted: 05.06.2023

DOI: 10.37879/belleten.2024.231

Araştırma Makalesi/Research Article

At, Araba ve Kaza:
Osmanlı Cephesinden İstanbul'un Trafik Çilesi (1860-1890)

Ahmet Yüksel*

Öz

İstanbul'un trafik problemine maruz kalanlar belki kentin yüz, yüz elli yıl evvelki sürücü ve yayalarını daha şanslı olarak görebilirler. Motor sesinin henüz başkentlinin sakinalarının kulaklarını tırmalamadığı; yayalar dışında ulaşım ve nakil hizmetlerinde temel unsurların hayvanlarla onların çektiği arabalar olduğu yıllarda trafiğin insanlarda bir gerginlik ve panik hâli oluşturmadığı düşünülebilir. Oysa devrin gazetelerinde yayımlanan haberler İstanbul'un trafik probleminin 1850'li yıllardan günümüze ulaşan kötü bir miras olduğuna tanıklık etmeye hazırdırlar. Başkentlinin araç trafiğine elverişli olmayan yol ağı ve imar planı, göç ve ticari canlanma gibi faktörlere bağlı olarak nüfusta ve hâliyle vasıta sayısındaki artış özümsemesi gibi seyri de zor olan o mirası şekillendiren temel unsurlar olmuştur. Bugünden pek farklı olmayarak, bazı sürücülerin trafikle alakalı belirlenen kuralları yok sayan davranış biçimleri de denklemdeki yerlerini alınca devrin gazetelerinde hemen her gün bir kaza haberine rast gelmek sıradan bir gelişme oluvermiştir.

Bu çalışmada, Osmanlı başkentinde öznesi hayvanlar ve onların çektiği arabalar olan trafikte yaşanan kazaların meydana gelme sebepleri ve yol açtıkları zararlar, otoritece

* Prof. Dr., Sivas Cumhuriyet Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü – Prof. Dr., Sivas Cumhuriyet University, Faculty of Letters, Department of History, Sivas/TÜRKİYE, ayuksel@cumhuriyet.edu.tr <https://orcid.org/0000-0001-5353-1989>

Bu makale Creative Commons Atf-GayriTicari 4.0 Uluslararası Lisans (CC BY-NC) ile lisanslanmıştır. / This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC).

kamu düzenini koruma adına kazaları önlemek için çıkarılan yasalar ve alınan diğer tedbirler ile bunları takip ve uygulamakla görevli memurlar ve elbette trafik kurallarını ihlal eden sürücülere uygulanan yaptırım gibi bugüne kadar hiç araştırılmamış olan konular devrin gazetelerine yansıyan örnek olaylar üzerinden aktarılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, İstanbul, Trafik Mevzuatı, Kaza, Ceza.

Horse, Carriage and Crash:

The Traffic Tribulation of Istanbul from The Ottoman Aspect (1860-1890)

Abstract

Those who are exposed to the traffic problem of Istanbul may see the drivers and pedestrians city of a hundred, one hundred and fifty years ago as more fortunate. The sound of the engine had not yet scratched the ears of the inhabitants of the capital; it can be thought that traffic did not create a state of tension and panic for people in the years when animals and cars pulled by them were the main elements in transportation and carriage services other than pedestrians. However, the news published in the newspapers of the period are ready to testify that Istanbul's traffic problem is a bad legacy that has survived since the 1850s. The capital's unsuitable road network and zoning plan, as well as the increase in population and naturally the number of vehicles due to factors such as migration and commercial revival, have been the main factors shaping that heritage, which is difficult to follow. Not much different from today, when the behaviour of some drivers ignoring the rules determined regarding traffic took their place in the equation, it was an ordinary development to come across an accident tidings almost every day in the newspapers of the period.

In this study, the subjects that have never been researched until now are conveyed through the case studies reflected in the newspapers of the period such as the causes of traffic accidents in the Ottoman capital, the subjects of which were animals and their cars, and the damages they caused, the laws enacted to prevent accidents in order to protect public order and other measures taken by the authorities, and the officers responsible for following and implementing them, and of course, those who violated the traffic rules.

Keywords: Ottoman, Istanbul, Traffic Legislation, Accident, Punishment.

Giriş ve Çalışmanın Sınırları

İnsan veya eşyanın bir yerden diğerine aktarılması anlamına gelen ulaşım toplum ve devletler açısından daima önem arz etmiştir.¹ Tekerleğin icadı, at ve eşek gibi hayvanların ehlileştirilmesi ve nihayet arabanın bulunmasıyla başlayan kara ulaşım sektörü 20. yüzyıl başlarına kadar çok büyük bir değişim yaşanmaksızın devam edip gelmiştir. İcat edilen motorlu araçların toplumsal yaşantının bir parçası hâline gelmesiyle yeni bir dönem başlamıştır.² Trafik ise yaya, insan ve hayvan ile motorlu ve motorsuz taşıtların güvenli hareket etmesini düzenleyen kurallar bütünüdür. Bu kurallar, diğer bir deyişle trafik güvenliği can ve mal emniyetinin sağlanması, yaralanma, sakatlanma ve ölümlerin önlenmesi amacıyla hizmet etmektedir.³

Trafik problemi İstanbul⁴ açısından, tam bir tarih vermek imkânsız olmakla birlikte ticari ve onunla ilintili toplumsal hareketliliğin artış gösterdiği 19. yüzyılın ortalarında baş göstermiştir. Bu çalışma hayvanlar ve onların çektiği arabaların karıştığı ve bugüne kadar herhangi bir araştırma kapsamında incelenmemiş kazaları mercek altına almaktadır. Dolayısıyla atlı ve elektrikli tramvay, omnibüs ve otomobil gibi kent içi kara; kayak yahut vapur gibi deniz ulaşım vasıtalarının karıştığı kazalar çalışmanın kapsamı dışında bırakılmıştır. Zaten söz konusu kent içi ulaşım biçimleri ve vasıtalarının kara kısmını ilgilendirir olanlarıyla alakalı hâlihazırda yapılmış bazı çalışmalar bulunmaktadır.⁵

- 1 Mehmet Taştemir, "Klasik Devirde Osmanlı'da Kara Ulaşımı ve Yollar", *Osmanlı'da Ulaşım (Kara-Deniz-Demiryolu)*, ed. Vahdettin Engin vd., İstanbul 2013, s. 13.
- 2 İbrahim Yılmaz, "Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Trafik ve Trafik Kazaları", *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 20/S. 36, 2019, s. 343-344.
- 3 Mehmet Murat Payam, *Avrupa Birliği ve Türkiye'de Trafik Güvenliği Eğitimi*, İKSAD, Adıyaman 2018, s. 27-28.
- 4 Eski idari teşkilatta İstanbul; Dersaadet ile Bilad-ı Selase denilen Üsküdar, Eyüp ve Galata'dan müteşekkil dört üniteye ayrılmıştı. Dersaadet, İstanbul'un sur içinde bulunan üçgen şeklindeki kısmını kapsamaktaydı. (Bk. Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, C 1, Yay. Yön. Cengiz Özdemir, İBB Yay., İstanbul 1995, s. 287). İstanbul'un yerleşim alanlarını ise 15. asrın sonlarından itibaren ve coğrafi şartlara uygun olarak surlar içerisinde kalan ve gerçekte de İstanbul olarak isimlendirilen bölgeyle Galata tarafı, Haliç kısmı, Üsküdar, Kadıköy ve Boğaziçi köyleri oluşturmuştu. Bk. Nejdettin Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıklar*, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara 2002, s. 224.
- 5 Bk. Melek Çolak, "XX. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Trafik ve Tramvay", *Osmanlı Araştırmaları*, XXII, 2003, s. 177-189; Tolga Akay, "20. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Otomobil, Kazalar ve Trafik Düzenlemeleri", *AÜ Tarih Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S. 62, 2018, ss. 549-570; H. Şimşek tarafından yapılan ve daha ziyade Osmanlı dönemindeki okul servisçiliğine yoğunlaşan çalışmada hayvanlar ve onların çektiği arabaların karıştığı trafik kazalarına ilişkin bazı örnekler

Tanzimat'tan önceki süreçte Osmanlı başkentinde ciddi bir trafik problemi olmadığından çok fazla trafik kazası yaşanmamış, o münasebetle kazalara sebebiyet verenlerin yargılama ve cezalandırılmasına ilişkin hukuki kurallar oluşturma mecburiyeti de hissedilmemişti. Osmanlı Arşivi'nde etraflıca yapılan taramalara rağmen konu özelinde çok fazla bir belgeye ulaşılamamış olmasının bahsedilen durumdan kaynaklanmış olduğu düşünülmektedir. Arşiv vesikalarının azlığına karşın çalışma için kullanılan diğer birinci elden kaynak grubunu oluşturan *Basiret*, *Cerîde-i Askeriye*, *Cerîde-i Havâdis*, *İbret*, *Takvîm-i Vekâyi*, *Terakki*, *Tercümân-ı Ahvâl*, *Tercümân-ı Hakikat* ve *Vekayi-i Zâbıyye* gibi devrin resmî ve özel gazetelerinde trafik kazalarıyla alakalı hayli zengin sayılabilecek bir malzeme mevcuttur. Gazetelere yansıyan kaza haberlerinin çok defa yazarların bizzat tanıklıklarına dayanıyor olması ise onları ayrıca önemli kılmaktadır. Bu kapsamda özellikle Basiretçi Ali Efendi tarafından sebep ve sonuçlarıyla birlikte kayıt altına alınan kazalara ilişkin bilgiler çalışmanın şekillenmesinde son derece mühim rol oynamıştır. Resmî gazeteler arasında ise Zaptiye Müşiriye-ti'nin yayın organı olarak 27 Mayıs 1869 tarihinde faaliyete geçen ve haftada iki kez yayımlanan *Vekayi-i Zâbıyye* gazetesi'nin⁶ özellikle devrin trafikle alakalı oluşturulup uygulanmaya başlanan hukuk mevzuatını yaşanan örnek kazalar üzerinden aksettirmek suretiyle çalışmaya ayrı bir zenginlik katmış olduğunu vurgulamak gerekiyor.

1. Başkent'in Seyri Zor Trafikçi

Osmanlı başkentinde kent içi ulaşım en eski devirlerden itibaren deniz ve kara yoluyla sağlanmıştı. Bizans döneminde kentin başlıca ulaşım aracı kayıklardı. İnsan ve eşya taşıyan kayıklar fetihten sonra fonksiyonel ihtiyaçlara göre şekillendi. Fetihden ilk buharlı geminin boğazın sularında yüzeceği 1850'lerin başına kadar, yani 400 yıl boyunca Avrupa ile Asya arasındaki deniz ulaşımı kayıklardan başka kürekli veya yelkenli gemilerle sağlanmıştı.⁷ İstanbul'da kent içi ulaşımın

yer verilmiştir. Bk. Hüseyin Şimşek, "Osmanlı Dönemi Eğitim Sorunları: Yol Güvenliği (Trafik) ve Okul Servisçiliğine Dair Tarihsel Bir İnceleme", *Kuramsal Eğitim Bilim*, C 3/S. 1, 2010, s. 135-147. Söz konusu örnekler, ağırlıklı olarak tramvay ve otomobil kazalarına yoğunlaşan bir başka çalışmada da kullanılmıştır. Bk. İbrahim Yılmaz, "Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Trafik ve Trafik Kazaları", *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 20/S. 36, 2019, s. 341-368.

6 Gazete hakkında bk. Halit Demirel, *Vakayi-i Zâbıyye Gazetesi (1869-1874)*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2004; Sedat Bingöl, "Vakâ-yi Zâbıyye Gazetesi ve İstanbul Mahkemeleri", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, S. 11, 2017, s. 6-7.

7 Şimşek, agm., s. 137. İstanbul'da denizyolu taşımacılığının ayrıntıları için bk. Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, drl. Salih Özbaran, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yay., İzmir 1984, s. 84 vd.; Ertuğ, age., s. 212, 224-227; Nejdett Ertuğ, "Klasik

kara kısmını ilgilendirir olanıysa büyük ölçüde yaya olarak gerçekleşmişti.⁸ Öyle ki İstanbul halkı 16. asır sonlarına kadar değil araba, ata dahi binmemişti. Ev ile iş arasındaki yol genellikle yürünerek kat edilmişti.⁹ Esnaftan sadece İstanbul'un uzak semtlerinde oturanlar dükkânlarına katır, midilli ve merkep gibi hayvanlarla ulaşım sağlardı. Araba yaygınlaşmadan evvel devlet büyükleri de yaz kış demeden memuriyet yerlerine at üzerinde gidip geldiler, çok mecbur kalmadıkça arabayı tercih etmediler.¹⁰ Öyle ki padişahlar bile beş ila iki yıl arasında değişen seferler süresince at üzerinde yol almışlardı.¹¹ Sadece Fatih ile Kanuni yaşlı ve hasta olarak çıktıkları son seferlerinde arabaya bindiler.¹² Ayrıca İstanbul'un dar sokakları, %95'inin tek araba ile tıkanması, hatta yarısından çoğuna arabanın sığmayışı bu nakil vasıtasını başkent'in günlük ihtiyacı olmaktan çıkarmıştı.¹³

Osmanlıların bir binek aracı olarak arabaya karşı takındıkları tavır 16. yüzyıl sonlarına kadar devam etmiştir. Bununla birlikte araba bir yük taşıma vasıtası olarak fetihten itibaren başkent'in gündelik yaşamının bir parçası olmuştu. Arabalarla konaklara, saray, çarşı ve pazarlara ait her türden ağır yük taşınmıştı.¹⁴ İstanbul'da kullanılan hayvan koşulu ilk araba iki öküzün çektiği koçu idi.¹⁵ Koçular özellikle şehrin uzakta bulunan mesire alanlarına giderken kadınlarla küçük çocukların bindiği vasıtalar olarak tercih edilmişti. Koçular kalkınca yerlerini adi yük öküz arabaları aldı. Ancak asıl ulaşım araçları at/beygir (bargir) arabalarıydı.¹⁶

Dönem Osmanlı İstanbul'unda Deniz Ulaşımı", *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, C 6, İstanbul 2015, s. 414-435.

- 8 Çelik Gülersoy, *Tramvay İstanbul'da*, İstanbul Kitaplığı, İstanbul 1989, s. 10; İlhan Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları*, (İlhan Tekeli Toplu Eserleri-9), Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 2010, s. 22.
- 9 Reşat Ekrem Koçu, "Araba, Arabacı; Saray, Konak, Kira ve Yük Arabaları ve Arabacıları", *İstanbul Ansiklopedisi*, C II, 1959, s. 902; Ertan Ünal, "İstanbul Tarihinde Taşıt: Arabalar", *Hayat Tarih Mecmuası*, C 2/S. 8, İstanbul 1968, s. 20.
- 10 Abdülaziz Bey, *Osmanlı Âdet, Merasim ve Tabirleri-Toplum Hayatı*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 1995, s. 232, 237, 239; İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Osmanlı İmparatorluğunda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler", *Çağın Yakalayan Osmanlı!*, Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, IRCICA Yay., İstanbul 1995, s. 419.
- 11 Koçu, agm., s. 902.
- 12 Ertan Ünal, "İstanbul Tarihinde Taşıt 2: Tarihe Geçen Arabalar", *Hayat Tarih Mecmuası*, C 2/S. 9, İstanbul 1968, s. 20; Tekeli-İlkin, agm., s. 412.
- 13 Koçu, agm., s. 902.
- 14 Koçu, agm., s. 913; İpşirli, agm., s. 242-243.
- 15 Şayan Ulusan Şahin, "Türk Kültüründe At Arabası (At Arabalarının Dili)", *Bilgi*, S. 32, 2005, s. 170.
- 16 Koçu, agm., s. 911-912; Çelik Gülersoy, "Arabalar", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C 1,

Arabanın İstanbul sokaklarında yaygınlaşma süreci tarihsel bir perspektiften değerlendirilecek olursa az evvel ifade edildiği üzere kent içi kullanımı 16. yüzyılda oldukça sınırlıydı. Sonraki yüzyılda araba sayısında hatırı sayılır bir artış yaşandı. Bir yıllık kesinti devresine¹⁷ rağmen 17. yüzyılda öncelik saray ve paşa konaklarında, yani toplumun üst kesiminde olmak üzere araba kullanımı yaygınlaştı. Bu gelişme 18. yüzyılda daha bir belirginlik kazandı. Sadece kentler arasında değil, kent içi yolculuklarda da araba yoğunlukla tercih edilir oldu.¹⁸

Osmanlı toplumu ile araba arasındaki mesafeli duruş 19. yüzyılın başlarından itibaren aşılmaya başlandı. Arabanın daha farklı fonksiyonlarda, toplumun tüm kesimlerince ve ülkenin hemen bütün yörelerinde kullanılmaya başlanması bu yüzyıla ait bir gelişmeydi. İstanbul'da at yerine arabaya binen ilk hükümdar II. Mahmud olmuştu. Devlet ricaliyle toplumun ileri gelenlerinin İstanbul sokaklarında özel binek arabalarıyla dolaşmaları ve kira binek arabalarının yaygınlaşması da onun devrinde başlamıştı.¹⁹

19. yüzyılın ortalarına doğru birçok Avrupa başkentinde atlı yolcu arabalarının ray üzerinde hareket ettirilmesiyle işleyen ilk atlı tramvayların ardından buhar ve elektrik gücü gibi yeni teknolojik imkânlar sayesinde kent içi ulaşım konusunda çok daha önemli ve hızlı gelişmeler yaşanmaktaydı.²⁰ 1844 yılı itibarıyla 400 bin civarı bir nüfusa sahip olduğu tahmin edilen²¹ Osmanlı başkenti ise söz konusu

İstanbul 1993, s. 289-290.

- 17 Sultan İbrahim İstanbul'da çıktığı gezintiler sırasında şehrin dar sokaklarında karşılaştığı arabaların yol açtığı zaman kaybı ve sıkıntıyı görünce 1647 yılında bir iradeyle cinsi ve şekli ne olursa olsun şehir içinde araba kullanımını yasaklamıştı. Bk. Ünal, "İstanbul Tarihinde Taşıt: Arabalar", s. 25.
- 18 Mehmet İpşirli, "Araba", *DİA*, C 3, İstanbul 1991, s. 244; Ünal, "İstanbul Tarihinde Taşıt: Arabalar", s. 20-21; Tekeli-İlkin, agm., s.409, 412-414, 417-419; Vahdettin Engin, "İstanbul'da Şehir içi Kara Ulaşımı: At Arabalarından Otomobile", *Osmanlı'da Ulaşım (Kara-Deniz-Demiryolu)*, ed. Vahdettin Engin vd., İstanbul 2013, s. 88-89.
- 19 Koçu, agm., s. 905.
- 20 Feza Günergün, "Osmanlı Devleti'nde Buharlı Tramvay İşletme Teşebbüsleri", *Çağım Yakalayan Osmanlı!*, haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, IRCICA Yay., İstanbul 1995, s. 373.
- 21 Stanford J. Shaw, "The Population of Istanbul in the Nineteenth Century", *Tarih Dergisi*, S. 32, İstanbul 1979, s. 407; Kemal H. Karpat, *Osmanlı Nüfusu (1830-1914)-Demografik ve Sosyal Özellikleri*, çev. Bahar Tırnakçı, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 2003, s. 141, 238. Bilindiği üzere 1844 sayımında sadece yetişkin erkek nüfus kayıt altına alınmıştı. Buna göre o yıl itibarıyla İstanbul'un yetişkin erkek nüfusu 200 bin civarındaydı. Dolayısıyla kadın ve çocukları hesaba katmak suretiyle toplam nüfus için söz konusu sayımın iki katı bir tahminde bulunmak mümkündür. Bk. Ertuğ, *age.*, s. 229.

gelişmeden henüz hissedar değildi. Kara ulaşımı hiçbir tarifeye bağlanmamış [ve halen sınırlılıkları bulunan] öküz veya atların çektiği arabalarla sağlanmaktaydı.²² Oysa imparatorluğun iç ve dış ticari ilişkileri alabildiğine arttığından ulaşım ve iletişimin eskiye kıyasla daha süratli ve sağlıklı bir biçimde sağlanması kaçınılmaz bir hâl almıştı. Üstelik hızlı şehirleşme yolcu sayısında hatırı sayılır bir artışa yol açmıştı. Sözün özü yaşanan ekonomik ve sosyal değişim Osmanlı başkentinde bir yerden ötekisine daha kolay, rahat ve hızlı bir şekilde gidebilmeyi mecbur kılmış; yeni bir çekim gücüne, atlı tramvaya duyulan şiddetli ihtiyaç 1860'lı yılların sonunda karşılanmıştı.²³ Tramvay ve diğer vasıtalarla sağlanan ulaşım bu çalışmanın sınırlarını aştığından ayrıntıya girmekten özellikle kaçınılmıştır. Yukarıda dikkat çekilen gelişmeler, özellikle toplumun iç ve dış ticari ilişkilerinin artışı paralelinde kişisel seyahatler ve yük taşımacılığı da artmıştır. Şehirlerarasında yahut şehir içinde yük ve binek hayvanları ile yapılan ulaşımın yerini araba ulaşımının alması bahsedilen gelişmenin bir neticesidir. Deniz ve demiryolu ile sağlanan ulaşımın bittiği noktalarda devreye araba ile taşımacılık girmiş²⁴, arabacılık 19. asrın ikinci yarısından itibaren özellikle büyük işletmeciler sayesinde uzmanlaşmış bir alan olarak sektördeki yerini almıştı.²⁵

Sultan Abdülmecid devrinde (1839-1861) araba kullanımıyla alakalı tüm kısıtlamalar kalkınca başkent sokaklarında cirit atan arabalar birdenbire yaygınlaşmıştı. Hatta araba merakı romanlara, devrin zenginleri arasında hararetle alışverişlere konu olacak derecede bir salgına dönüşmüştü.²⁶ Nihayet Tanzimat'ın ikili sistemi araba konusunda da kendisini gösterdi. Eskiye bağlı kalanlarla alafranga modasını benimseyenlerin bindikleri arabalar birbirinden farklıydı.²⁷ Bir tarafta koçu, kâtip odası, talika gibi kökeninde batıdan gelen teknolojiler bulunmakla birlikte Osmanlı şartlarında yeniden üretilmiş arabalar vardı. Diğer tarafta ise bir kısmı doğudan

22 R. Sertaç Kayserilioğlu, *Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay*, C I, İ.E.T.T. Tarihi Dizileri 1, (2. baskı) İstanbul 2013, s. 19.

23 Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu, *İstanbul'da Şehir İçi İnsan Nakli Meselesi ve İstanbul'da Tramvay İşçilerinin İhtimâ Durumu*, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yay., İstanbul 1949, s. 141 vd.; Gülersoy, *Tramvay İstanbul'da*, s. 10; Günergun, agm., s. 373.

24 Ekmeleddin İhsanoğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Teknoloji Çağını Yakalama Gayretleri", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, IRCICA Yay., İstanbul 1995, s. XIV.

25 Tekeli-İlkin, agm., s. 424.

26 Koçu, agm., s. 905-906; Ünal, "İstanbul Tarihinde Taşıt: Arabalar", s. 23; Haluk Y. Şehsuvaroğlu, *Asırlar Boyunca İstanbul*, Cumhuriyet Gazetesi Yay., İstanbul (?), s. 22-23.

27 İpşirli, agm., s. 244.

ithal edilen, bir kısmı İstanbul'da yapılan fayton, kupa, landau ve paşarol gibi batı modelleri vardı. Zaman batı modelleri lehine bir gelişme gösterince yüzyılın sonunda koçu ve kâtip odası gibi araba tipleri ortadan kalktı.²⁸

Sultan Abdülaziz döneminde (1861-1876) ayrıca kiralık faytonlar toplum hayatına girmiş²⁹, Abdülhamid döneminde (1876-1909) ise İstanbul herhangi bir Avrupa kenti gibi her köşesinde kiralanabilecek binek arabası bulunan bir kent olmuştu.³⁰ Şehirlerde otomobil ve otobüslerin yaygınlaştığı 1960'lı yıllara kadar da iki atla çekilen ve dört kişinin oturabildiği faytonlar kira arabaları olarak İstanbul'un başlıca nakil vasıtası olmuşlardı. Elektrikli tramvaydan önce işleyen atlı tramvayın ihtiyacı karşılayamaması nedeniyle hem kira arabaları daha çoktu hem de herkes arabaya binemeyeceğinden kira beygirleri, sürücü beygirleri vardı.³¹ Görüldüğü üzere imparatorluğun sonuna kadar Osmanlılarda ulaşım konvansiyonel anlamda insan ve hayvan gücüne dayalı olarak sağlanmış; ulaşım ağı tüm eksikliklerine rağmen 19. yüzyıl ortalarına kadar kendi iç dinamiklerinden beslenmiştir.³²

2. Osmanlı'da Trafığe İlişkin Düzenlemeler yahut Mevzuat

Her devletin doğasında bulunduğu üzere Osmanlı İmparatorluğu'nda da halkın can, mal, yaşama ve seyahat etme hakkı kutsal görülmekteydi. İmparatorluk tarihi boyunca insanın bizzat kendisine değer verilmişti. Osmanlılarda devletin ruhu-na hâkim olan zihniyet dünyasında insan, zaman ve çevre gibi öğeler son derece önemli olarak kabul edilmiş, değerler hiyerarşisinin en üst sıralarında yer almışlardı.³³ Bunun yanında disiplinli bir hayat felsefesi de imparatorluk yönetiminin temelinde mevcuttu. Birçok konu ve müessese gibi İstanbul içindeki ulaşım ile ilgili olarak oluşan gelenek ve belirlenen kaideler dikkat çekilen devlet felsefesinin ayrılmaz birer parçası olmuşlardı. Hangi rütbe ve statüde olursa olsun devlet ricali ile halkın şehir içi ulaşımında kullanılan binek hayvanları, araba yahut kayıklardan³⁴ ne

28 Tekeli-İlkin, agm., s. 420; Engin, agm., s. 89.

29 İpşirli, agm., s. 245; Şahin, agm., s. 170.

30 Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları*, s. 22-23.

31 Koçu, agm., s. 906; İpşirli, agm., s. 245. Sürücü beygirleri 1900'lü yılların başına kadar İstanbul'un meydan ve sokaklarında sıklıkla görülürdü. *Önde bir beygir, beygirin sırtında müşteri ve arkasında elinde sopasıyla koşan beygir sürücüsü yıllarca İstanbul sokaklarının eksilmez bir parçası olmuştu*. Bk. Ünal, "İstanbul Tarihinde Taşıt 2: Tarihe Geçen Arabalar", s. 27.

32 Şimşek, agm., s. 136.

33 Taştemiş, agm., s. 30.

34 Mesela kayıkların çiftte sayısı, şekli ve tefrişi kişilerin sosyal mevkilerine göre farklılıklar arz etmekteydi. Daha fazla bilgi için bk. Ertuğ, *age.*, s. 235-246.

şekilde yararlanacakları en ince ayrıntısına kadar bir nizama bağlanmıştır.³⁵ Ancak bir önceki bahiste dikkat çekildiği üzere İstanbul'da at ve araba trafiği Tanzimat'a gelinceye kadar bir yoğunluk arz etmediği için devleti yönetenler açısından önceleri bu sahada çok geniş kapsamlı yasal düzenlemeler oluşturma lüzumu hissedilmemiştir. Sadece devletin yönetim, ticari hayat yahut askerî operasyonlar açısından son derece önemseydiği ulaşım ve iletişim hizmetlerinin sağlıklı bir biçimde yerine getirilmesini engelleyecek eylem ve eksikliklerin giderilmesiyle kifayet edilmiştir.

Sürücü ve yolcular açısından şehir içi trafiğiyle alakalı ilk yasal çalışmaların tam olarak ne zaman yapıldığı tespit edilememekle birlikte konuya ilişkin en eski düzenlemelerden bazılarının Kanuni devrinde (1520-1566) tesadüf edilmiştir. *Yol Tathîri İçin Edirne'den Avlonya'ya Varınca Hüküm* adıyla 1537 yılında yayımlanan yasal düzenlemede yaya ve araç trafiğinin zahmetsizce seyretmesiyle alakalı bir ibare vardır. Daha çok şehirlerarası ulaşım sahasında olmakla birlikte, ilgili idarecilere arabaların her nereden olursa olsun sıkıntısızca geçip gidebilmeleri için şayet gerekirse [ağaçları dahi] kesmek suretiyle yolların genişletilmesi emrediliyor; konuya gereken hassasiyetin gösterilmesi sayesinde yaya, atlı yahut arabalar açısından herhangi bir sıkıntının doğmayacağına dikkat çekiliyordu. Bundan iki yıl sonrasına (1539) ve çevre temizliğine dair Edirne çöplük subaşısına verilmek üzere hazırlanan ilk nizamnamede (yasakname) şehir içi trafiğiyle, daha doğrusu günümüzün önemli problemlerinden otoparkla alakalı bir hüküm vardı. Buna göre arabacılar öküzlerini halkın evleri önüne ve avluları dibine değil, eskiden nereye konuyorlarsa götürüp oraya bağlayacaklardı.³⁶ Trafikte kargaşa ve kazanın önemli sebeplerinden birisini oluşturan söz konusu problem benzer tedbirlere rağmen ne Osmanlı ne de Cumhuriyet döneminde çözülebilmiştir. Nitekim paylaşılan yasal düzenlemenin üzerinden üç asrı aşkın bir süre geçtikten sonra Basiretçi Ali Efendi "...Unkapanı Caddesi'nin sağ ve sol taraflarına mezbelelik görüntüsü verecek şekilde birçok öküz arabasının bırakılmakta..."³⁷ olduğunu gazetesinde sitemle dile getirmekteydi.

19. asrın ortalarına kadar yoğun bir trafik olmadığından imparatorluğun karar alıcıları açısından doğrudan doğruya trafik ve onun öğeleriyle alakalı bir yasal düzenlemeye gitme ihtiyacı hissedilmemiştir. Birçok araştırmacı açısından başlangıç

35 Kâzım Arısan, "Eski İstanbul'da Şehir İçi Ulaşımı", *Çağın Yakalayan Osmanlı!*, haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, IRCICA Yay., İstanbul 1995, s. 1.

36 Ahmet Akgündüz, *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri*, C 6, FEY Vakfı Yay., İstanbul 1993, s. 542.

37 Basiretçi Ali Efendi, *İstanbul Şehir Mektupları*, haz. Nuri Sağlam, Erdem Kültür Kit., İstanbul 2017, s. 236.

olarak kabul edilmesine karşın 1826 senesinde yayımlanan *İhtisap Ağahı Nizamnamesi*'nde bizzat kent içinde uyulması gereken trafik kurallarıyla alakalı herhangi bir ibare yoktur.³⁸ Bununla sadece yolcu taşımacılığına bir düzen getirilmek istenmiş; arabacı esnafının uymakla yükümlü oldukları hususlar ve giyecekleri elbisele rin şekli belirlenmişti.³⁹

Nihayet artan ticari ilişkiler paralelinde yoğunlaşan at ve araba kullanımı Tanzimat'ın hukuk düzenlemelerinde trafik kurallarıyla ilgili maddelere yer verilmesini de kaçınılmaz kılmıştı. Mesela 1840 ve 1851⁴⁰ tarihli seleflerinde herhangi bir ibareye yer verilmemişken, at ve araba kullanımının 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren arttığını kanıtlamak istercesine 1858 Ceza Kanunnamesi'nde trafiğin en çok ihlal edilen hız kuralı mevcuttu. Kanunun 256. maddesinde ifade edildiği üzere “kalabalık yerlerde at koşturanlar 6 beşlikten⁴¹ 10 beşliğe kadar para cezasına çarptırılacaklardı.” Ayrıca aşağıda paylaşılacak örneklerden takip edileceği üzere pratikte aynı kanunun 254. maddesi kapsamında cezai işlem tesis edilmişti. Sokak ve yolların düzeni ve temizliğiyle alakalı olup sürücülerle ilgili herhangi bir ibare bulunmayan söz konusu maddenin son kısmında yer alan “gerek mülki nizama gerekse belediye idaresince yayımlanan nizamla ra uygun hareket etmeyenler bir beyaz beşlikten beş beyaz beşliğe kadar para cezasına çarptırılırlar”⁴² hükmünden hareketle trafik kurallarını ihlal edenler hakkında işlem yapılmıştı.

Herhangi bir şahsın yaralanması ile neticelenen trafik kazalarına sebebiyet veren sürücülere ise 1858 Ceza Kanunnamesinin 183. maddesi kapsamında ceza kesilmiştir. İlgili maddede ifade edildiği üzere “bir kimse bir şahsı hata eseri olarak yaralar ve darp eder yahut kasıt olmaksızın yaralanmasına sebebiyet verirse cerrahlık masrafları; şahsın bir uzvunun kesilmesi ve iş göremez duruma gelmesine yol açarsa şer'i diyeti alınır ve eğer bahse konu darp veya yaralama dikkatsizlikten ve nizama uymamaktan kaynaklanmışsa [suçlu] bir haftadan iki aya kadar hapis dahi edilirdi.”⁴³

38 Bk. Ergin, *age.*, s. 335, 337.

39 İpşirli, *agm.*, s. 244.

40 İlgili ceza kanunları için bk. Ahmed Lutfi, *Mirât-ı Adâlet yahut Tarihçe-i Adliye-i Devlet-i Aliyye*, Nişan Berberyan Matbaası, İstanbul 1304, s. 127-176.

41 II. Mahmud zamanında çıkarılan ayarı çok düşük gümüş sikkelere verilen addır. Bk. İbrahim Artuk, “Beşlik”, *DİA*, C 6, İstanbul 1992, s. 7.

42 Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA) Sadaret Mukavelenamerler (A. DVN. MKL) 74/31; s. 32-33.

43 BOA, A. DVN. MKL, 74/31; s. 24.

Sonraki hukuki düzenlemelerde trafik vasıtalarının kullanımıyla alakalı hususların daha kapsamlı olarak ele alındığı, denetiminse polis teşkilatının kurulacağı 1880'li yılların başına kadar Şehremaneti ile Zaptiye Müşiriyeti'ne verildiği görülmektedir. Nitekim 1861 senesinde *Tercümân-ı Ahvâl* gazetesinde tefrika hâlinde yayımlanan *İrade-i Aliyye İle Zabitaca Engellenmesi Gereken Hususlar Hakkında Zabit Memurları İle Merkezlerdeki Bütün Zaptiyelere Verilecek Talimat*'ın *Yük Taşıyan Baygir Hamallarının Ve Merkezçilerin Hareket Suretlerine Dairdir* başlıklı kısmında yer alan 27. madde ile “sürücülerin yüklü veya yüksüz giderken kamçı, sopa ve sair şeylerle hamal hayvanları ve merkeplere vurmamaları ve hız yapmamaları”⁴⁴ gerektiği hükme bağlanmıştır. 6 Şubat 1871 tarihli *Devâir-i Belediyeye Çavuşlarının Vezâifine Dair Talimattır* isimli yasal düzenlemenin 16. maddesiyle de şu hususlar tespit edilmiştir: Yük hayvanları (ve merkepleri) gerek yüklü gerek yüksüz olduklarında başıboş bırakılmayacak, mutlaka birbirlerine bağlı olacaktır. Boş oldukları hâlde hayvanların üzerine binilmesi veya koşturulmaları yasaktı. Buna kalkışan beygircilere engel olunacaktı. Aynı şekilde sürücüler müşterileri bırakıp dönüş yoluna geçtiklerinde kira beygirlerine binmeyecek, hayvanları yedeklerine alarak yürüteceklerdi.⁴⁵ Aktarılan düzenlemeler *Devâir-i Belediyeye Müfettiş ve Başçavuş ve Çavuşlarına Mahsus Talimatname*'nin 5. maddesinde hem daha ayrıntılı hem de -bu çalışmanın kapsamına giren- kazaları engelleyebilmek vurgusuyla şu şekilde ele alınmıştır: “Yük hayvanları yüklü veya yüksüz olsun asla başları boş olarak gezdirilmeyecek, mutlaka birbirlerine bağlı olacaklar; sokak ve caddelerde gidiş geliş engel olmayacak ve herhangi bir kaza yaşanmasına meydan vermeyecek şekilde sürüleceklerdir. Sahipleri hayvanların üzerine binmeyecek; kira beygir ve arabalarını koşturmayacaklardır.”⁴⁶

Arabacılar imparatorluğun sonlarına doğru *İstanbul Umum Binek ve Yük Arabacıları Cemiyeti* (1911) adı altında şirketleşmişti. Şirketin dâhili talimatnamesinin ilk maddesinde cemiyetin “arabacılık meslek ve ticaretinin terakki ve tekmine hizmet etmek” gayesiyle kurulmuş olduğu vurgulanmıştı. Bu araştırma özelinde, trafik kazalarını önleme amaçlı bir otokontrol mekanizmasının devreye sokulabilmesine yönelik maddeler de ilgili talimatnameye iliştilmişti. Mesela 30. maddede “nakliye vasıtalarının ülkenin umumi hizmeti ve halkın selameti için olduğu” ifade edildikten sonra “nizama aykırı şekilde kırık ve çürük arabalar, zayıf ve huysuz hayvanlar ile eski koşum [takımları] kullananların, ayrıca *Hamallar Talimatnamesinde* yazılı

44 *Tercümân-ı Ahvâl*, nr. 57, 25 Temmuz 1861.

45 *Düstür*, I. Tertip, C 2, s. 541.

46 Ergin, *age.*, s. 1810.

miktardan fazla yük yükleyen arabacıların bağlı oldukları daire kanalıyla arabacılık sanatını yapmaktan men edileceklerine” dikkat çekilmişti. Talimatnamenin şu son iki maddesi ise doğrudan doğruya trafik kazalarını engellemek içindi: “Ticaretini icra ederken araba üzerinde içkili hâlde görülen arabacı, onun bu durumunu fark eden aza ve yiğitbaşı tarafından polis merkezine teslim edilecektir (md. 41). Bir arabacı (...) arabasını gayet süratle sürerse İdare Heyeti kanalıyla yolsuz olacaktır” (md. 42).⁴⁷

Osmanlı bürokrasisinin trafiğe ilişkin gözlem, tespit ve tecrübeleri arttıkça sürücülerin uymaları gereken kuralların kapsamı da genişletilmişti. Mesela 6 Ocak 1913 tarihli *Vezâif-i Zabitâ-i Belediyeyi Mübeyyin Talimât* isimli yasal düzenlemenin *Yük Hayvanatı Hakkında* başlıklı bölümünde “sarhoş olarak araba sürmek, hayvanların gemleri takılmamış veyahut dizginleri elde olmadığı halde arabayı hareket ettirmek, ayakta araba kullanmak yasaklanacaktır” şeklindeki kısıtlamalara yer verilmişti. Aynı kanunun devamında “araba ve hayvanları süratle koşturmanın men edileceği; [sürücülerin] kalabalık yerlerde, sokak köşelerinde veya yolların birleştiği mahallerde süratlerini azaltacağı”⁴⁸ da vurgulanmıştı.

3. Gazeteler: Mevzuatı Hatırlatmak

Bugünden pek farklı olmayarak, başkent insanların gündelik yaşamlarını zorlaştıran trafik kurallarına uymamanın, bilhassa hız yapmanın ve sonucunda meydana gelen kazaların önüne geçebilmek ve trafikle alakalı toplumsal bir farkındalık oluşturabilmek için devrin resmî ve özel gazeteleri yaşanan örnek olumsuz vakalardan hareketle konulan kuralları hatırlatıcı, onların tavizsiz uygulanmalarının gerekliliğini, ayrıca yenilerine duyulan şiddetli ihtiyacı vurgulayıcı ifadeleri sütunlarında bazen ironiyle, ama daha çok öfkeyle işlemişlerdi. 1857 yılı başında *Takvîm-i Vekâyi* gazetesinde yer alan bir haberde ifade edildiği üzere seyisler, arabacı takımı ve özellikle kira beygircileri ile beygir ve merkep hamalları sokaklarda [hızla alakalı] kuralları dikkate almadıklarından çocuk ve görme engelliler gibi acizleri tedirgin ediyorlardı. Hatta onların dikkatsizliğinden dolayı bazen korkulan durumlar yaşanmaktaydı. Oysa trafik ziyadesiyle dikkat edilmesi gereken *umur-ı belediye*ye ait hususlardandı. Bu münasebetle kurallara uymalarının tüm beygirci, arabacı ve hamal takımından olanlara kuvvetlice tembih edilmesi Zaptiye ve Şehremaneti’ne

47 BOA, Hariciye İstişare Odası (HR. HMS. İŞO), 82/3, s. 11-12, 15.

48 Ergin, *age.*, s. 1823, 1826.

bildirilmiş, herkesin malumu olması için de gazetede ilan edilmişti.⁴⁹

Başkent trafiğinin sorumluluğunun teslim edildiği kurumlardan Zaptiye'nin resmî yayın organı olan *Vekâyi-i Zabtîyye* gazetesi de benzer haber ve uyarıları "Hilâf-ı Tembih-i Bargir" başlığı altında okurlarıyla sık sık paylaşmıştı. Gazetenin 1 Temmuz 1869 tarihinde yayımlanan 11. sayısında zabıta tarafından yasaklanmış olmasına karşın bir süredir yine sokaklarda, özellikle kalabalık yerlerde arabalarla binek ve yük beygirlerinin süratle kullanılmasından dolayı bazı sakatlık ve ölümlerin meydana geldiğine, hükûmetinse bunu engelleme noktasında kararlı olduğunu, vurgusu hayli yüksek şu ifadelerle dikkat çekilmişti:

"Trafik kurallarını hiçe saymaya cesaret edenler kanunen cezalandırılmalarına karşın bundan gereken dersi çıkarmayıp bildiklerini okumaya devam etmektedirler. Oysa devletin güttüğü memnuniyet gayesini sağlayacak yol halkın, özellikle de çocukların korkmamasını temin etmekten geçmektedir. Kendi cinsinden olanları korku ve tehlike altında bırakmamaya hizmet etmek herkes için bir insanî ödevdir. Bu münasebetle sokaklarda, bilhassa kalabalık yerlerde binek ve yük beygirlerinin koşturularak sürüldüğü görülürse koşturan, süren veya sürdüren her kimse hükûmetin tembihlerine muhalif harekette bulunmuş olduğundan hakkında hemen kanuni ceza uygulanacağı herkesçe bilinsin diye resmen ilan olunur."⁵⁰

Yukarıda aktarılan yazı yahut ilan sekiz gün sonra devletin resmî gazetesi *Takvîm-i Vekâyi* satırlarını da süslemişti.⁵¹ Ayrıca özel gazeteler okurlarından kendilerine ulaştığını ifade ettikleri mektuplardan hareketle yürürlüğe giren kanunların uygulanması sayesinde trafikle alakalı problemlerin çözüleceğine dikkat çekmişlerdi. 1876 yılı başında *Basiret*'te yayımlanan o tarz bir mektupta okur tarafından ifade edildiği üzere başkent sokak ve caddelerinin kalabalık yerlerinde hayvan koşturmanın öteden beri yasak ve bunun gazeteler kanalıyla defalarca ilan edilmiş olmasına karşın o günlerde bazılarının caddelerde hayvan koşturmakta oldukları görülmekteydi. Bu ise pek çok sakatlık yaşanmasına sebep oluyordu. Okur, bundan sonra hız yasağına aykırı hareket edenlerin zabıta memurlarınca yakalanıp Ceza Kanunu'nun 256. maddesi kapsamında cezalandırılacağına ilişkin olarak *Basiret* gazetesinde yayımlanan resmî bir ilan görmüştü. Ona göre

49 *Takvîm-i Vekâyi*, nr. 548, 31 Ocak 1857.

50 *Vekâyi-i Zabtîyye*, nr. 11, 1 Temmuz 1869.

51 *Takvîm-i Vekâyi*, nr. 1111, 9 Temmuz 1869.

zabıta memurları yasağın uygulanmasına fevkalade itina gösterirse gazetelerde yazılmakta olan sakatlığın önünün alınacağına hiç şüphe yoktu.⁵²

Trafik problemiyle alakalı dikkat çekici okur mektuplarından birisi de imparatorluğun ilk çocuk dergisi *MümeYYiz*'de yayımlanmıştı. Derginin 15. sayısında paylaşılan mektup Ahmet Şakir adındaki bir rüştiye talebesine aitti. Ahmet Şakir öğrencilerin okula gidiş gelişleri esnasında trafikten kaynaklı yaşadıkları sorunları arkadaşları adına sitemle dile getirdikten sonra sürücülerin konulan yasaklara uymama hâllerine bir son verilmemesini üstü kapalı olarak şu şekilde eleştiriyordu:

“... Biz Sultan Beyazıt Rüştiyesine devam ediyoruz. Fakat gidip gelmekte ne kadar geçitlerimiz var biliyor musunuz? O birtakım Kürt ve Acem sürücüler katar katar beygir ve merkeplerle moloz taşıyorlar. Yüklerini boşaltıp dönüş yoluna girdiklerinde özellikle Beyazıt'ta kağıtçıların önünden geçerken hayvanları naralar eşliğinde ve sanki yangına yetişecekmişçesine alabildiğine koşturuyorlar. İşte biz sabah akşam onların arasından okula gidip geliyoruz. Sürücülerini kimse engellemiyor! İştitiğimize göre katar katar hayvanları bu şekilde koşturmak yasakmış. Bunlar ne için men edilmiyor?”⁵³

İmparatorluğun karar alıcıları yahut o kararların halkla buluşturulmasında önemli bir öge konumundaki gazeteler ne kadar hatırlatma veya uyarıda bulunursa bulunsun kurallara tam olarak uyulduğunu söylemek imkânsızdır. Öyle bir söylem yahut tespit ise zaten bu araştırmanın varlık sebebine aykırı olacaktır. Gerek aşağıda aktarılacak gazeteler gerekse imparatorluğun sonuna değin gazetelerde yer alan benzer uyarılar dikkat çekilen gelişmeye tanıklık etmeye hazırdırlar. Mesele resmî gazeteler kanalıyla kamuoyunun dikkatine sunulan yukarıdaki uyarılar aradan üç buçuk sene geçtikten sonra bu kez başkent trafiğinden sorumlu diğer kurum olan Altıncı Daire vasıtasıyla *İbret* gazetesinde ve değışenin sadece zaman olduğunu vurgulamak istercesine “bundan evvel defalarca ilan edilmiş olmasına karşın” açıklamasıyla yayımlatılacaktı.⁵⁴

4. Kaza ve Ceza

Hükümetçe belirlenen trafik kurallarına uymayanlar için yukarıda aktarılan mevzuat kapsamında cezai işlem uygulanmıştı. Hayvanları birbirine bağlayıp katar etmeyenler, ulaşım ve nakil vasıtalarını süratle kullananlar ile belirlenen diğer trafik

52 Basiretçi, *age.*, s. 453.

53 Şimşek, *agm.*, s. 142.

54 *İbret*, nr. 101, 25 Ocak 1873.

kurallarını ihlal edenler Ceza Kanunu'nun içerikleri yukarıda paylaşılan- 254 ve 256. maddeleri kapsamında para cezasına çarptırılmışlardı. Bu kapsamda haklarında işlem yapılan sürücülere ilişkin derlenen bilgiler aşağıdaki tabloda gösterildiği gibidir.

Tablo 1: Hız Yapan Sürücülere Kesilen Cezalar

Sürücü	Ceza Miktarı (Beşlik)	Kaynak
Tophane İskelesi Beygir Hamalı Hasan	1	Vekayi-i Zabtiyye
İranlı Merkepçi Musaf	1	
Beşiktaş'ta Beygir Sürücüsü İranlı Hüseyin	1	
Tophane'de Beygirci Dimitri	1	
İranlı Beygirci Hüseyin	2	
Sürücü Hüseyin, İranlı Recep, Mustafa ve İbrahim	2'şer	
Beygirci İmam Ali ve Halil	3'er	
Tophane İskelesi Beygir Hamalı Mehmed	4	
Beygir Sürücüsü Erzurumlu Ali	5	
İranlı Ahmed	5	
Tophane'de Beygirci Mustafa	6	
Manol	6	
Beygirci Abdullah	8	

Trafikte işlenen suçun aynı olmasına karşın sürücüler için kesilen para cezalarında ki farklılığın sebebiyle alakalı olarak kaynaklara yansıyan herhangi bir bilgi yoktur. Sürücünün ekonomik durumu, yapmış olduğu sürat ve bunun doğurduğu sonuçlarla aynı suçu tekrarlama hali farklılığı doğuran etkenler olmalıdır. Sonuncu seçenek yukarıdaki tabloda en ağır para cezasına çarptırılmış olan Beygirci Abdullah örneği sayesinde bir ihtimal olmaktan uzaklaşmaktadır. Çünkü kendisinin bindiği hayvanı nizamı aykırı olarak Taksim Caddesi'nde çok defa süratle koşturduğu anlaşıldığından Ceza Kanunu'nun 256. maddesi kapsamında sekiz beşlik para cezasına çarptırıldığı ifade edilmişti.⁵⁵ Tablodan takip edileceği üzere ve şayet aynı kişilerse benzer bir durum İranlı Hüseyin için de geçerlidir. Kendisinin hızla alakalı ilk ihlalinde bir beşlik ödemesine hükmedilmişken bu ceza bir sonrakinde ikiye katlanmıştı.

⁵⁵ *Vekayi-i Zabtiyye*, nr. 26, 23 Ağustos 1869.

Yürütülen tahkikat sonunda nizama riayetsizlikten değil de sadece bir dikkatsizlik ve hata eseri olarak yaya veya yolcuların yaralanmasıyla neticelenen kazalara sebebiyet verdikleri tespit edilen sürücüler hakkında ise Ceza Kanunu'nun 183. maddesi uyarınca işlem yapılmıştı. Bu kapsamda hatalı sürücüler yaraladıkları şahsın tedavi masraflarını karşılamakla mükellef tutulmuşlardı. Yaşanan örnek vakalar, barındırdıkları tekrar eden ifadelerden arî olarak aktarılabilmek adına aşağıdaki tabloda gösterilmişlerdir.

Tablo 2: Yaralanmayla Neticelenen Kazalara Yol Açan Sürücülerden Tahsil Edilmesine Karar Verilen Cerrahlık Masrafları

Sürücü	Vasıta	Yaralanan	Tedavi Süresi (Gün)	Cerrahlık Masrafı (Kuruş)
Arabacı Vasil	Araba	Dikran	7	70 ⁵⁶
Ramiz	Beygir	Yahudi Yako Efendi	10	100
		Yahudi Suzi Hatun	40	1000 ⁵⁷
Kosti	Beygir	Bahçıvan Feyzullah	5	40 ⁵⁸
Seyis Ali	<i>Hayvan</i>	Tulumbacı Cafer	10	100 ⁵⁹
Arabacı Mustafa	Araba	Muhzır Mehmed Efendi'nin oğlu Said	5	50 ⁶⁰
Said Ağa	Beygir	Keseci Mardiros	---	150 ⁶¹

Yaptıkları hız nedeniyle yol açtıkları kazaların dikkatsizlik ve nizama riayetsizlikten kaynaklandığı tahkikatla sabit olan sürücüler hakkında da Ceza Kanunu'nun 183. maddesi kapsamında işlem yapılmış, ancak bu tarz sürücüler yaraladıkları şahısların tedavi masraflarını karşılamaktan başka ilgili kanun maddesi uyarınca bir haftadan iki aya kadar da hapis cezasına çarptırılmışlardı. Bu tarz kazalara sebebiyet verip hapis cezası alan sürücülere ilişkin tespit edilebilen bilgiler aşağıdaki tabloda gösterildiği gibidir.

56 *Vekayi-i Zabtîyye*, nr. 18, 26 Temmuz 1869.

57 *Vekayi-i Zabtîyye*, nr. 21, 5 Ağustos 1869.

58 *Vekayi-i Zabtîyye*, nr. 32, 14 Eylül 1869.

59 *Vekayi-i Zabtîyye*, nr. 35, 24 Eylül 1869.

60 *Vekayi-i Zabtîyye*, nr. 43, 18 Ekim 1869.

61 *Vekayi-i Zabtîyye*, nr. 28, 30 Ağustos 1869.

Tablo 3: Hapis Cezasına Çarptırılan Sürücüler

Olay Yeri	Kazazede			Sürücü		
	İsmi	Tedavi Süresi (Gün)	Cerrahlık Masrafı (Kuruş)	İsmi	Vasıtası	Hapis Cezası
Kasımpaşa	Mağazacı Nişan'ın üç yaşındaki kızı	3	50	Beygirci Erzurumlu Hasan	Beygir	1 Hafta ⁶²
Beşiktaş	Rençber taifesinden Derviş	8	50	Beygir Sürücüsü Karahisarlı Süleyman	Beygir	1 Hafta ⁶³
Pangaltı Caddesi	İvaz Arakel	6	50	Arabacı Yuvan	Araba	1 Hafta ⁶⁴
----	Mehmed Ağa	7	50	Merkep Sürücüsü Mustafa	Merkep	1 Hafta ⁶⁵
----	Balıkçı Artin	18	200	İranlı Mehmed	Merkep	10 gün ⁶⁶
----	Necip adlı çocuk	8	120	Beygir Sürücüsü Hüseyin	Beygir	10 gün ⁶⁷
---	Devatçı esnafından Hüseyin	---	250	Zaptiye Çavuşu Bekir	Beygir	2 ay ⁶⁸

Kazaya karışan sürücüler, şahıslar yahut kamuyu uğrattıkları diğer zararları da karşılamakla mükellef tutulmuşlardı. Nitekim yukarıda yer alan ikinci tablonun son satırında paylaşılan Said Ağa çarpıp yaraladığı Mardiros'un tedavi masraflarına ilaveten kaza esnasında yırtılmış elbisesinin 40 kuruş değer biçilen bedelini de karşılamak

62 *Vekayi-i Zabtıyye*, nr. 21, 5 Ağustos 1869.

63 *Vekayi-i Zabtıyye*, nr. 46, 9 Kasım 1869.

64 *Vekayi-i Zabtıyye*, nr. 46, 9 Kasım 1869.

65 *Vekayi-i Zabtıyye*, nr. 45, 4 Kasım 1869.

66 *Vekayi-i Zabtıyye*, nr. 16, 19 Temmuz 1869.

67 *Vekayi-i Zabtıyye*, nr. 18, 26 Temmuz 1869.

68 *Vekayi-i Zabtıyye*, nr. 46, 9 Kasım 1869.

mecburiyetinde kalmıştı.⁶⁹ İstanbul'un biraz uzağında, Üsküp'te 1880 yılında yaşanan konuyla alakalı bir diğer örnek hadisede ise Niş muhacirlerinden Esrcımcı Şerif hayvanlarını koşturduğu arabasını kontrol edemediğinden Hükümet Konağı'nın Pazar kapısındaki feneri kırmıştı. Üsküp Belediye İdaresi, öyle feci surette hayvan koşturmanın öteden beri yasaklandığının herkese ilan edilmiş olduğu açıklamasıyla Esrcımcı Şerif'e Ceza Kanunu'nun 254. maddesi doğrultusunda hem bir adet beşlik para cezası ödetmiş hem de kırdığı fenerin camını yaptırtmıştı.⁷⁰

1869 yılında Kasımpaşa'da trafikle alakalı olarak yaşanan ilginç hadise ise hız kuralına uymayanları cezalandırma noktasında devletin kararlılığına işaret etmesi bakımından kayda değerdir. Şöyle ki beygir hamalı İsmail'in süratli bir biçimde sürmekte olduğu hayvanlarına vurmak için elinde bulunan asma çubuğu yolda yürümekte olan Yorgi isimli şahsın yüzüne çarpmıştı. Hafif şekilde yaralanan Yorgi davacı olmaktan vazgeçse de İsmail ceza almaktan kurtulamamıştı. Kendisinin dikkatsizliği ve nizamı riayetsizliği tespit edildiğinden Ceza Kanunu'nun 183. maddesine uygun olarak bir hafta hapsine hükmedilmişti.⁷¹

5. Trafik Kazalarının Sebepleri

Osmanlı başkentinde hayvanlar ve onların çektiği arabaların karıştığı kazaları doğuran sebepler bugünkünden pek farklı değildir. Genel itibarıyla sürücü, vasıta ve yol durumundan kaynaklanan kusurlar kazaların temel sebepleri olarak sıralanabilir. Ayrıca devrin gazetelerinde yayımlanan bazı haberlerden hareketle yayaların dikkatsizliği ile trafikten sorumlu memurların kayıtsızlığının kazaların yaşanmasına sebebiyet veren veya onları artıran unsurlar arasında yer aldıkları görülmüştür. Söz konusu tüm sebepler gazetelere yansıyan örnek vakalar üzerinden aşağıda aktarılmıştır.

a. Sürücü Hataları

O dönem başkentinin taksicileri şeklinde değerlendirilmeye müsait olan arabacılarla kira beygircilerinin dikkatsizlik, trafik kurallarına uymamak, özellikle de hız yapmak gibi davranışları Osmanlı başkentinde trafik ve yaya güvenliğini tehlikeye sokan sebeplerin başında geliyordu. Sürücüleri birer trafik canavarına dönüştüren o faktörler devrin tüm resmî ve özel gazetelerinde sert bir dille tenkit edilmişti. Başkent in trafik problemi ile gazetelerin takındığı söz konusu tavır Reşat Ekrem Koçu tarafından

69 *Vekayi-i Zabtıyye*, nr. 28, 30 Ağustos 1869.

70 BOA, Yabancı Arşivler Makedonya Arşivi (YB.) 74/146; 12 Mayıs 1880.

71 *Vekayi-i Zabtıyye*, nr. 41, 14 Ekim 1869.

çok özenle seçilmiş ifadelerle resmedilmişti. Onun deyimiyle *gündelik gazetelerin zabıta sütununda kalabalık ve dar sokaklarda arabaların hızlı sürülmesi yüzünden yaşanmış kazalar sık sık okunur; gazeteler arabacıların edepsizlik ve küllhaniliklerinden daima şikâyet eder, Şehremaneti de Büyükşehirin araba ve arabacıları derdine bir türlü çare bulamazdı.*⁷² Reşat Ekrem'in söz konusu tespitini şekillendiren gazete haberlerinden birisinin altında Basiretçi Ali Efendi'nin imzası vardı. Onun ifadesiyle “bazı seyisler bindikleri hayvanları hızlıca koşturup herhangi bir kaza yaşandığında “*Ne olmuş!*” gibi birtakım garip çıkışlarda bulunarak kabahati üzerlerinden atmak eğilimindeydiler.” O eğilimin bir uzantısı olarak da sürücülerle seyisler, sokaklarda hayvanları alabildiğine hızlı sürüp herkesin üstünü başını çamurlara gark etmekten⁷³ geri durmamaktaydılar. Hatta *İbret* gazetesinde dikkat çekildiği üzere İstanbul arabacıları bazen kazalara davetiye çıkarırcasına birbirleriyle yarışa tutuşmaktan dahi çekinmezlerdi.⁷⁴

Araştırma kapsamında derlenen bilgiler incelendiğinde vasıtaların süratli bir şekilde kullanılmaları trafik kazalarının en büyük sebebi olarak dikkati çekmektedir. Ahmed Rasim'in *Malumat'a* yazdığı şehir mektuplarının birinde ifade ettiği gibi “İstanbul arabacıları arasında hız yapmanın adeta bir moda, bir çeşit marifet ve kabadayılık alameti sayılması o devre şahitlik edenlerin ortak kanaatidir.”⁷⁵ Nitekim devrin gözlem gücü yüksek kalemlerinden Basiretçi Ali, 1876 senesinde bu duruma şu ifadelerle tanıklık etmekteydi:

“At koşturmak bu günlerde pek bir moda olmuştur. Seyis veya uşak, sürücü her kim olursa olsun hayvana bindi mi mutlaka koşturmak lazımmış gibi dörtnele gidiyor. Memleketimizde ise öyle hayvan veya arabaya mahsus ayrı caddeler yoktur. Kör var, topal var, ihtiyar var, kadın var, çoluk çocuk var. Buna karşın öyle alabildiğine hayvan koşturulmasından dolayı yaşanan kazaların çokluğu meydanda. Maalesef yine mâni yok! Teessüf olunur...”⁷⁶

Basiretçi, yukarıdaki yazısını tamamlayıcı mahiyette kaleme aldığı bir başka yazısında başkent sokaklarının darlığına ve nüfusun yoğunluğuna rağmen hız yapmaya devam eden sürücüler için çok ağır olan şu ifadeleri kullanmıştı:

72 Koçu, agm., s. 916.

73 Basiretçi, *age.*, s. 216-217, 450.

74 Fatih Demir, *İbret Gazetesi Işığında İstanbul'da Sosyal ve Gündelik Hayat*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2015, s. 94.

75 Koçu, agm., s. 916.

76 Basiretçi, *age.*, s. 484.

“Koşturulan hayvanlarda kör, sakat, ihtiyar kadın yahut çocukları fark edecek idrak elbette olamaz, ancak onların sürücülerıyla hayvanlar arasında da bir fark asla yoktur. Mesela bir sürücü hepsi başıboş olduğu halde on tane merkebi kapıp koyuveriyor; hayvanlarsa insana çarpıyor yahut duvar yıkıyor.”⁷⁷

Sürücülerin kural tanımazlığı ve vurdumduymazlığı gazetelerde çok defa yaşanan örnek vakalar üzerinden işlenmişti. 1872 yılı sonunda *İbret* gazetesinde yayımlanan bir haberde ifade edildiği üzere pazar günü havanın güzel olmasını fırsat bilip Taksim’de gezintiye çıkan kalabalık arasında bir *mösyö* bindiği hayvanı süratle sürdüğü ve önüne geleni gözetmediği gibi hayvanını durdurmaya bile tenezzül etmediğinden vatandaşlardan birisine çarpmıştı. Daha kötüsü ise yaraladığı kazazedenin çektiği acıyı ve çevredekilerin şaşkın bakışlarını umursamadan yoluna devam etmişti.⁷⁸ Bundan iki yıl sonra *Terakki* gazetesi daha sitemkâr bir yazıyla benzer bir kaza haberini okurlarına şu şekilde aktarıyordu:

“Evvelki pazar günü akşamüzeri Beşiktaş’ta Tarlabası’nda bir *ispir* (at veya araba uşağı) talim için bindiği hayvanı süratlice koşturmaktayken bir sepet çilek ve iki tane mum ile evine gitmekte olan bir biçareyi çiğnemiş ve fena halde zedelemişti. Köprü üzerinde ve İstanbul’un çoğu mümtaz yerinde ispirliğe heves ederek bindikleri arabaların terbiyelerini ellerine alan ve yıldırım gibi geçip önüne geleni çiğnemekte bulunan bir takım *şık beylerimizin* tuttıkları tarzın engellenmesini gazeteler hükûmetten bin kere istirham etmiştir. **Görenin belası** olarak başımıza bir de böyle işsiz güçsüzlerin çıkmasına doğrusu tahammül edemiyoruz. Zira insanın hayatı her şeyin üzerindedir.”⁷⁹

Basiret gazetesinde yer alan bir haberde işlendiği üzere “cuma günü Şehzadebaşı’nda son derece hızlı olarak sürülen araba çarptığı bir adamın üzerinden geçmişti. Biçarenin vefat edip etmediği bilinmiyorsa da ümitsiz olduğu görülmüştü. At ve arabaların alabildiğine koşturulmasından doğan sakatlık meydana geldiği ve defalarca tecrübe edildiği hâlde halkın bildiğini okumaya devam etmesi, arabacıların, özellikle de kira beygirlerine binenlerin hayvanları alabildiğine sürmeleri çok acayıptir. *Bilmem ki cana bu kadar cömertlik olur mu.*”⁸⁰

77 Basiretçi, *age.*, s. 493-494.

78 *İbret*, nr. 74, 18 Aralık 1872.

79 *Terakki* (Havadis ve Maarife Dair Yevmi Gazete), nr. 1, 15 Haziran 1874.

80 Basiretçi, *age.*, s. 504. (*Basiret*, nr. 1884, Ağustos 1876).

İçerisinde yine hız kavramını barındırmakla birlikte Osmanlı başkentinde at ve araba kazalarına sebebiyet veren öğeler arasında çocuk sürücülerle acemiler de yer almaktaydı. 1844 yılında *Ceride-i Havâdis*'te yayımlanan bir haberde dikkat çekildiği üzere bayramlarda binip koşturmak için çocuk kısmına beygir verilmesi zabitan tarafından kira beygircilerine sıkı sıkıya tembih edilmekteydi. Ancak onlar içine düştükleri tamahkârlık belasıyla çoluk çocuğa beygir vermeyi sürdürmekteydiler. Çocuklar da tam olarak kullanmayı bilmedikleri hayvanları meydan olan yerlerde koşturmakta, öyle olunca da ara sıra kazalar yaşandığı işitilmekteydi.⁸¹ Kasım 1875'te, yani aradan 30 küsur sene geçmesine ve birçok acı tecrübe yaşanmasına rağmen Basiretçi Ali Efendi çocukların daima, özellikle de bayram günlerinde kira hayvanlarına binmekle kalmayıp onları bir aşağı bir yukarı, ama alabildiğine süratle koşturduklarına bizzat tanıklık ettiğini yazıyordu. Bu tanıklığın devamı ise çocuk sürücülerin gelip geçenlere çektiikleri türlü meşakkatten ibaretti. Çocuk sürücüler koşturdukları beygir ve arabaların önüne çoluk çocuk her ne çıkarsa zedeleyip geçmekteydiler.⁸² *Tercümân-ı Hakikat* gazetesinin 11 Ocak 1890 tarihli baskında paylaşılan bir okur mektubu ise konu özelinde yine değişenin sadece zaman olduğunu haber veriyordu. Okurun ifadesiyle sürücüler beygirlerini özellikle cuma günleri küçük çocuklara saatle kiralyorlar, çocuklar da doğal olarak hayvanın mizacını bilmediklerinden, bilseler bile onu layıkıyla kullanamadıklarından kazalar göz göre göre geliyordu.⁸³ Mesela Basiretçi, biri kendi midillisine, diğeri ise kiracı midillisine binmiş iki çocuğun, hayvanları Sultan Beyazıt Meydanı'nda alabildiğine koşturmaktayken önlerine çıkan iki çocuğu çok fena şekilde zedelediklerini ve derhâl yakalanıp zabıtaya teslim edildiklerini üzümlere işitmişti.⁸⁴

Çocuk sürücüler sadece yayalar açısından değil bizzat kendileri için de tehlike oluşturmaktaydılar. Bununla ilgili hüüzün veren haberlerden ilki *Ceride-i Havâdis*'te yayımlanmıştı. 1844 yılında, bayramın ikinci gününde Galata'da, Hendekiçi'nde at koştururken çarpışıp yere yığılan çocuklardan birisi yaralanırken diğeri ölmüştü. Ayrıca ölen çocuğun atı da kendisiyle aynı kaderi paylaşırken diğeri at topal kalmıştı.⁸⁵ 1869 senesinde Beyoğlu Mutasarrıflığından Zaptiye Müşiriyeti'ne intikal eden bilgi benzer bir olayın Büyükdere'de yaşandığını haber veriyordu. 15 ya-

81 *Ceride-i Havâdis*, nr. 199, 20 Ekim 1844.

82 Basiretçi, *age.*, s. 436-437, 450.

83 *Tercümân-ı Hakikat*, nr. 3478, 11 Ocak 1890.

84 Basiretçi, *age.*, s. 441.

85 *Ceride-i Havâdis*, nr. 199, 20 Ekim 1844.

şındaki Ali'nin bindiği beygir birden ürküntüye kapılarak süratlenince yere düşen çocuk ölmüştü.⁸⁶ Son olarak *Tercümân-ı Hakikat* gazetesinin 11 Ocak 1890 tarihli baskısında Beşiktaş'ta önceki yıl bir çocuğun bindiği huysuz hayvandan düştükten 13 gün sonra öldüğünün herkesçe bilinmekte olduğuna dikkat çekilmişti.⁸⁷

Basiretçi Ali Efendi çocuklar gibi genç seyislerin de hızlı ve dikkatsiz şekilde kullandıkları atlarla trafik kazalarına davetiye çıkarmaktan geri durmadıklarına ilişkin gözlemlerini 1873 senesinde okurlarıyla şu şekilde paylaşmıştı:

“Herifler, efendilerini kapıya bırakıp da hayvanı ahıra götürülecekleri vakit üzerlerine binip dizgin ediyorlar; caddedir geçen olur, çoluk çocuk, erkek kadın tesadüf eder çiğnenir yahut dardır; birisi tesadüf eder savuşamaz hayvan çiğner demiyor, alabildiğine süratle gidiyorlar. Bazen adam da çiğnetiyorlar. Caddelerde o şekilde at koşturan genç Bulgar seyislerin bu hareketlerine efendilerinin elbette rızası yoktur. Biz bundan sonra gördüklerimizi yazarsak gücenmesinler. Güceneceklerse de ricamız seyislerine İstanbul sokaklarının manasız şekilde at koşturmak için değil, umumun geliş gidişine mahsus olduğunu tembihlemeleridir. Halkı rahatsız etmenin manası yoktur!”⁸⁸

Çocuk, genç fark etmeksizin bazen sürücülüğe heves eden acemiler de yaşanan kazaların öznesi olmaktan kurtulamamışlardı. *İbret* gazetesi bu durumu 5. sayısında şöyle gayet sitemkâr bir surette işlemişti:

“Dizginini kendi kullanmak merakına müptela beylerden birisi önceki cuma günü arabasının beygirlerini zapt edemediğinden hayvanlar arabayı Karaca Ahmed'e doğru almış yürütmüşlerdi. Araba ancak Nuh Kuyusu civarında devrilmek suretiyle durabilmiş, sürücü beyefendinin tekerlere çarpan ağzı ve dizi fena halde zedelenmişti. İştirildiğine göre diğerine de hayli zararı dokunmuştu. Bu beyler en evvel seyislik öğrenip sonra dizgin kullanmaya başlarsa bazen kendilerinin, ama çok defa halkın başını belaya uğratmış olacaktıdır.”⁸⁹

Osmanlı başkentinin trafik düzenini tehdit eden sürücülerle alakalı öğelerden bir diğeri yine günümüzden pek farklı olmayarak alkollü araç kullanımıydı. Basiretçi, bu gelişmeye de şaşkın gözlerle tanıklık etmişti. 1874 yılının hemen başında önün-

86 *Vekayi-i Zabtîyye*, nr. 15, 15 Temmuz 1869.

87 *Tercümân-ı Hakikat*, nr. 3478, 11 Ocak 1890.

88 Basiretçi, *age.*, s. 137-138.

89 *İbret*, nr. 5, 19 Haziran 1872.

den, içerisinde üç dört sarhoşun bulunduğu bir araba geçip Edirne Kapısı'na doğru gitmişti. Sarhoşların attığı nara herkesi sokağa düşürürken kimsenin onlara engel olmayışı Basiretçi'yi sınırlendirmişti.⁹⁰ Kendisi, sarhoş sürücülerin yaya güvenliği açısından savurduğu tehdidi de bizzat müşahede etmişti: Bir akşamüzeri Hamidiye Türbesi önünden geçerken ihtiyar bir kadınla yanındaki kız çocuğu Bulgar seyislerden birisinin sarhoş vaziyette bindiği ve sokak ortasında alabildiğine koşturduğu hayvan tarafından çiğnenmekten son anda kurtulmuşlardı. Buna rağmen seyis herhangi bir pişmanlık duymadan yoluna aynı vaziyette devam edip gitmişti.⁹¹

b. Vasıta Kusurları

Kiralanan hayvanların sakat veya hasta; arabalarınsa çürük ve bakımsız oluşları kazalara yol açan unsurların başında geliyordu. Müşterilerin çok defa kiraladıkları atın sakatlığına aldırış etmeksizin kaldırımlardan yıldırım gibi geçip gittiklerini Basiretçi Ali Efendi çok defa dikkatli gözlerle takip etmişti.⁹² Hasta ve sakat hayvan kullanımdan kaynaklanan trafik problemleri *Tercümân-ı Hakikat* gazetesinde sıklıkla işlenmişti. Onlardan birisi 25 Ağustos 1888 tarihli sayıda "Yük Arabacılarının Gaddarlığı" başlığı ve Ş. Y imzası ile aktarılmıştı. Yazarın ifadesiyle, yük arabacılarının insafsızlığı matbuat âleminde özel bir kısım oluşturacak dereceye ulaşmış, hatta o dereceyi geçmişti. Çünkü onlar arabalarına çok defa *beli çukuk, topal ve sakat* hayvanlar koşmaktaydılar. Yazarın kanaati hayvanların zayıflığı için "kadid", yani yürüyen ceset tabirini kullanmaktan daha münasip bir şey olamayacağı yönündeydi.⁹³ Gazete ayrıca konuyla ilgili olarak kendilerine ulaşan okur mektuplarından hareketle de mesele üzerinde hassasiyetle durmuştu. Mesela okurlardan birisinden kira arabalarının pek çoğunun çürük, hayvanların zayıf, ayrıca sürücülerinin acemi olduğundan dem vuran bir mektup alınmıştı. Bu mektup gazetenin yazarlarından Mehmed Cevdet'i konu hakkında bir haber yapmaya itmişti. 3 Ocak 1890 tarihli sayıda yer alan o haberde dikkat çekildiği üzere bahse konu arabaların büyük kısmı pek güzel, temiz ve hayvanları sağladı. Ayrıca sürücülerini de ustaydı. Bununla birlikte bazı arabalar bir o kadar köhneydi. Bunların döşemeleri murdar, hayvanları zayıf, sürücülerini ise acemiydi. Halkın sağlığı ve tehlikeden korunması için arabaların o durumunun "bertaraf edilmesi şarttı."⁹⁴

90 Basiretçi, *age.*, s. 231.

91 Basiretçi, *age.*, s. 217.

92 Basiretçi, *age.*, s. 404.

93 *Tercümân-ı Hakikat*, nr. 3054, 25 Ağustos 1888.

94 *Tercümân-ı Hakikat*, nr. 3471, 3 Ocak 1890.

Tercümân-ı Hakikat gazetesi kira hayvanlarının çoğunun hasta ve sakat olduğuna, onlara gündüz bilmeden geceleriye görmeden binen müşterilerin düşüp sakatlandığına ilişkin haberler yapmaya devam etmiştir. O tarz mağduriyetlere maruz kalan okurlarsa yaşadıklarını gazete idaresiyle paylaşmaktan geri durmamıştır. Mesela gazetede dikkat çekilen türden bir olayın kahramanı olmaktan kurtulamayan Mehmed Asaf isimli okurdan alınan mektup gazetenin 3478^{inci} sayısında aynen yayımlanmıştı. Okurun ifadesi olmak üzere kendisi bir akşamüzeri bazı şeyler almak için semti olan Sultan Ahmed'den karşıya geçmişti. Alışverişini tamamlamış, ancak hem yorgun hem de vaktin geç oluşundan dolayı Sultan Ahmed'e arabayla dönmeye karar vermiştir. Karşısına çıkan bir arabacıya kendisini karşıya kaç kuruşa götürüleceğini sorunca sekiz kuruş cevabını almıştır. Ancak fiyatı yüksek bulduğundan arabadan vazgeçip, üç kuruşa kiralayacağı bir hayvanla gitmenin daha kârlı olacağına kanaat getirmiş, hemen o civarda bulunduğu bir kira beygirine atlayıp onu sahibinin kontrolünde sürmeye başlamıştır. Millet Bahçesi önüne kadar hayvan birkaç kez sendelemiş, ancak Mehmed Asaf son derece ihtiyatlı bir biçimde hayvanın başını toplayıp yoluna devam etmiştir. Ancak Dikili Taşlar hizasına varınca hayvan birdenbire dizleri üzerine yüz üstü kapanmış, Mehmed Asaf da ayaklarını çar çabuk üzengilerden çıkartıp kendisini kurtarmış, o sayede yüzünün gözünün paramparça olmasını engellemiştir. Hayvanın neden o şekilde kapandığını sorunca sahibinden “zaten her vakit öyle kapanır, tabiatıdır” cevabını almıştır. Mehmed Asaf yaşadığı bu hadiseyi aktardıktan ve “paramla kendimi sakat edecektim” vurgusundan sonra bu tarz hayvanların çalıştırılmaması için gereken tedbirlerin alınmasını gazete vasıtasıyla ilgili memurlardan rica ve istirham etmişti.⁹⁵

Osmanlı başkentinde vasıtalarından kaynaklı trafik kazalarının önemli bir sebebi de hayvanlarla çekilen arabalarda fren sisteminin olmayışındır. Bu duruma bir son verip kazaları önlemek için 1892 senesinde İstanbul Belediye Meclisi kira arabalarına fren konulması yönünde bir çalışma yapmıştı. Ancak sektör mensupları, yani arabacılar bunu olumlu karşılamadığından uygulanabilmesi pek mümkün olmamıştı.⁹⁶

c. Yolsuzluk ve Nüfus Artışı

Sürücü hataları yahut vasıta kusurlarının yanında yayaların can güvenliği ile trafiğin sağlıklı seyrini gözetir bir yol ağından mahrumiyet de Osmanlı başkentinde

⁹⁵ *Tercümân-ı Hakikat*, nr. 3478, 11 Ocak 1890.

⁹⁶ Yılmaz, agm., s. 352.

kazalara davetiye çıkarmaktaydı. Bizans devrinde şehirde büyük meydanlarla 6-7 metreden aşağı olmayan yollar vardı. Osmanlı zamanında bu yollar uzunca bir süre muhafaza edildi. Klasik çağdaki nüfusun yoğunluğu, alışkanlıkları, yaşayış biçimi ile nakil vasıtalarının tür ve şekilleri daha geniş yollar gerektirmemişti. Yan sokakların alabildiğine dar olması ise yük arabalarının ana yolları kullanmaları nedeniyle sorun oluşturmamıştı. Ancak artan göç hareketlerine paralel olarak sürekli yükselen nüfus yol düzenini alt üst etti. Yolların genişliği 2,5 metreye kadar düştü.⁹⁷ Nüfus artışına paralel olarak gelişen ekonomik ilişkilerle birlikte araba sayısında muazzam bir artış görüldü. Basiretçi Ali Efendi bu gelişmeyi endişeyle takip ediyordu: “Köprübaşı âdeta bir araba pazarı rengini aldı; erkek, kadın, çoluk çocuk güç geçiyor, maazallah hayvanlar da teper.”⁹⁸

Arabaların yol açtığı trafik yoğunluğu ve onunla ilintili tehdit 1873 yılında *İbret* gazetesinde *şikâyet edilecek hallerin birisi* olarak şu şekilde dile getirilmiştir:

“Başkent yollarının pek çoğunun Beyoğlu Caddesi gibi gayet dar ve halkın rahatça geçişi için yetersiz olduğu aşikârdır. Bu gibi yollar üzerinde bilhassa cuma, pazar ve diğer tatil günlerinde arabaların birbiri üzerine yığılmasına bir çare bulunmalıdır. Çünkü iki araba karşılaştığında yayalara dükkanlara kaçmaktan veya bazı defalar görüldüğü üzere arabaların üzengilerine çıkmaktan başka çare kalmıyor. Hele de araba kadınlar arabasıya genç ve şık yayalar mutlaka arabanın üzengisine çıkmayı tercih ediyorlar. Hatta arabalar biraz daha sıkıştırırsa yayalar canlarını kurtarmak için araba içine atlamak durumunda kalacaklar.”⁹⁹

Hüseyin imzasıyla *Tercümân-ı Hakikat* gazetesinde yayımlanan bir haberde aynı sıkıntıya yakın bir bölge üzerinden dikkat çekilmişti. Yazarın ifadesiyle Galata Sarayı ile Tünel Meydanı arasındaki cadde dar olduğundan bir araba geçerken yayalar durmazsa yola devam edebilmeleri mümkün değildi.¹⁰⁰ Durum gerçekten devrin gazetelerinde aktarıldığı gibidir; İstanbul'da nüfus ve ticaret arttıkça bakımsız yahut hiç olmayan yaya kaldırımları nedeniyle trafiğin büründüğü tehlikeli görüntü büsbütün artmıştır. İstanbul'un bozuk yol ve kaldırımlarının hayvan yahut araba ile gezilmek şöyle dursun yaya olarak dahi geçilemez bir durumda olduğunu, bu-

97 İpşirli, agm., s. 243; Engin, agm., s. 87-88, 92.

98 Basiretçi, *age.*, s. 184.

99 *İbret*, nr. 114, 12 Mart 1873.

100 *Tercümân-ı Hakikat*, nr. 1329, 20 Kasım 1882.

nunsa yaya güvenliğine savurduğu tehdidi Basiretçi Ali Efendi her fırsatta ve yüksek sesle dile getirmekten geri durmamıştı.¹⁰¹ Yolların arz ettiği tehlikeye devrin diğer gazeteleri de mercek tutmuştu. Mesela *Terakki* gazetesinde yayımlanan bir haberde ifade edildiği üzere Köprübaşı'ndan Şehremaneti'ne kadar uzanan yollar adeta balıksırtıydı. Bundan dolayı beygirlerin ayakları kayıyor ve her gün birkaç kaza yaşanıyordu. Gazete idaresi, tramvay şirketi tarafından yolların yeni tarzda yaptırılacağını işitmiş ve “inşallah gerçektir” şeklinde bir temennide bulunmuştu. Çünkü sadece hayvanların değil insanların da sık sık o yollarda düştüğünü görmekteydiler.¹⁰²

Yolsuzluğun ve artan araba sayısının neden olduğu trafik problemini hafifletecek yol yapımı konusu Tanzimat'ı müteakiben hükûmetin gündemine alınmıştı.¹⁰³ Fakat yaya hareketlerine göre biçimlenmiş sokakların arabaların işlemesine elverişli hâle getirilmesi kolay olmadı.¹⁰⁴ Çünkü arabanın kent içi ulaştırmanın temel aracı hâline gelebilmesi için kent içi yolların genişletilmesi ve yol ağının geometrik standartlarının geliştirilmesi gerekiyordu. 19. yüzyılda yol sistemlerinin araba ulaştırmasına uygun hâle getirilmesi yönündeki ilk teşebbüs 1839 yılında İstanbul için yayımlanan ilmühaber olmuştu.¹⁰⁵ Buna göre kent içi yollar 20, 15 ve 12 zira genişlikte 4 kademeye ayrıldı. Yol kenarlarına yapılacak binaların yükseklikleri belirlendi. Şehir içinde çıkmaz sokak yapılmaması ve yolların geometrik esaslara uygun olması kararlaştırıldı. Takip eden yıllarda çıkarılan nizamnamelerle benzer çalışmalar sürdürülmekle birlikte beklenen başarı bir türlü sağlanamadı.¹⁰⁶ Çünkü arabanın yaygınlaşmaya başlamasını müteakip açılan yollar başkentin bütününe kapsar bir plan dâhilinde yürütülmemiş, sıklıkla yaşanan büyük yangınların ardından girişilen bölgesel düzenlemelerden ibaret kalmıştı.¹⁰⁷ İstanbul'daki yol sistemini geliştirmeye dönük daha etkili ve kapsayıcı düzenlemeler için 1864 senesini beklemek gerekmişti. O yıl yaşanan ve 2.910 binanın yanmasıyla neticelenen Hocaapaşa yangınının ardından İslahat-ı Turuk adıyla bir komisyon kuruldu. 1848

101 Basiretçi, *age.*, s. 236, 321, 442-443.

102 *Terakki*, nr. 3, 17 Haziran 1874.

103 İhsanoğlu, *agm.*, s. XIV.

104 Ali Akif Göksel, *İstanbul'un Yolları ve Şehir Yollarının İnşası*, Belediye Matbaası, İstanbul 1955, s. 5-6.

105 İlhan Tekeli, “Türkiye’de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri”, *Türkiye’de İmar Planlaması*, drl. Tamer Gök, ODTÜ Yay., Ankara 1980, s. 53-54.

106 Engin, *agm.*, s. 90.

107 Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçeri Ulaşım Tarihi Yazıları*, s. 34.

tarifli Ebniye Nizamnamesi yerine Turuk ve Ebniye Nizamnamesi yayımlandı.¹⁰⁸ Yapılan çalışmalar sayesinde başta İstanbul olmak üzere birçok Osmanlı kenti sadece yaya ve hayvan trafiğine müsait yerler olmaktan çıkıp araba ile dolaşan kentler olmaya doğru evrildi.¹⁰⁹

d. Dikkatsiz Yayalar, Coşkun Kalabalıklar

Trafik kazaları bazen de sürücüler gibi yayaların dikkatsizlik yahut dalgınlıklarından kaynaklanmıştı. *İbret* gazetesi meydana gelen bir tramvay kazasından yola çıkarak yayaların dikkat çekilen hâllerini 15 Haziran 1872 tarihinde yayımlanan ikinci sayısında oldukça sert ve bir o kadar da ironi dolu şu ifadeler eşliğinde okurlarıyla paylaşmıştı:

“Tramvayın bir adamı çiğnemiş olduğu haberi üzerine kahvehane ukalasının feryadı ayyuka çıkıyor. Pek güzel! Biz de biliriz ki dünyadaki medeniyet vasıtalarından hiç birisi bir adamın kanına asla bedel olamaz. Lakin zannımızca tramvay da zehir gibi sırf öldürmek için yapılmış bir şey değildir. İnsanda hiç gaflet yok mudur? Her vakit “Tramvay gelecek, tramvay gelecek!” diye zikrederek gezilmez. İnsan sokakta uyuyarak hiç yürümez; biraz sağına soluna, önüne veya bir gürültü işitirse ardına bakar değil mi? Tatalım ki bakmadık. Boru sesini de mi işitemeyiz? Tramvay hareket hâlinde olduğunu bildirmek için daha ne yapsın? Top mu atсын? Nasıl oluyor da tramvay yapıldı yapılabildi İstanbul’da bir köpek yavrusu çiğnenmemişken otuz kırk kadar adam çiğnendi?”

Bir çift beygir ile bir eski araba tedarik edebilen beylerimizin köprüden geçişlerine bakılsın. Onlarla değil tramvay arabaları ve şirket vapurları, belki yeni icat topların güllesi bile yarışmaktan aciz kalır. Önlerinden değil insan, kurlangç bile kaçıp kurtulamaz! Gariptir ki onlar da ayda otuz köpek çiğniyor, ama bin yılda bir adam çiğnemiyorlar?”¹¹⁰

Dikkatsizlik gibi yayaların trafik bilincinden mahrum oluşları ile sürücülerin kendilerini bıraktıkları güç durumlar karşısındaki kayıtsız hâlleri “Biraz da Eğlenelim (Türklerin Laubâliyâne Muamelâti)” başlığı altında yapılan haberle *İbret* gazetesi yazarlarının hisşına uğrayan hususlardandı. Özellikle hız yapan sürücüler nedeniyle üstü başı çamurlar içinde kalan kadınların “kör olası hayvan!”

108 Tekeli, “Türkiye’de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri”, s. 57.

109 Tekeli-İlkin, agm., s. 431.

110 *İbret*, nr. 2, 15 Haziran 1872.

diyerek kabahati beygirdede aramaları yahut hızlı sürülen hayvanın darbesiyle çamura yuvarlanan herifin sürücüye “*bu yol umum içindir, senin umumu taciz etmeye hakkın yoktur!*” şeklinde bir serzenişte bulunamaması¹¹¹ gazetede eleştirilmiştir.

Devrin gazetelerinde çıkan haberlerden anlaşıldığı üzere bir izdiham oluşturmaya müsait kalabalıklar da trafik ve felaket bağlamında tellallık vazifesini üstlenmişti. Özellikle yaz mevsimi geldiğinde seyir yerlerine doğru başlayan hareketlilik ile özel günler için düzenlenen şenliklerin (şehrayin) doğurduğu kalabalık başkentin trafik güvenliğini alt üst etmekteydi. Yaşanan acı tecrübeler, yenilerini edinmemek için merkezî hükûmeti devrin resmî gazeteleri kanalıyla bazı uyarılarda bulunmaya itmişti. Mesela imparatorluk ordusunun ilk resmî gazetesi olan *Cerîde-i Askeriye*'nin 15 Nisan 1865 tarihinde yayımlanan 65. sayısında “yaz mevsimi geldiğinden seyir yerlerine rağbet olacağı için bazı tembih ve ihtarda bulunmak kaçınılmaz olmuştur” açıklamasıyla sürücülere uymaları gereken trafik kuralları hatırlatılıyordu. Buna göre kalabalık yerlerde at koşturmak ve halkı tedirgin edecek diğer hareketlerde bulunmak yasaktı. O tarz eylemlere kalkışanlar mutlaka hak ettikleri cezaya çarptırılacaklardı.¹¹² Uyarıların sıklık ve çokluğuna rağmen kalabalıklardan kaynaklı trafik kazalarının önünü alabilmek de mümkün olmamıştı. Konu özelinde *İbret* gazetesinde paylaşılan bir haberde aktarıldığı üzere 1872 yazında tertip edilen şenlik münasebetiyle hareket eden vapurlar ve kayıklardan başka Kalafat yerinde toplanan arabalı arabasız seyirciler *igne atılsa yere düşmezdi* denilecek türden bir kalabalık oluşturmuştu. Seyircilerin çokluğu *sokakları, her birinin içinden kelle akar bir nehir mecrasına* dönüştürmüştü. Bu kalabalık sebebiyle Çamlıca'da şiddetli şekilde çarpışan arabalardan birisi devrilmişti. Devrilen arabanın oku diğer arabanın beygirinin karnına saplanınca hayvan ölmüştü. Tek teselli ise insanca herhangi bir sakatlığın yaşanmamış olmasıydı.¹¹³

e. Memur Kayıtsızlığı

Trafikten sorumlu kurum ve memurların konulan kuralların takibini çok iyi, hatta hiç yapmamaları kazaların sebepleriyle ilgili olarak gazetelerin üzerinde durduğu bir diğer husus olmuştu. 1872 senesinde *İbret* gazetesinde hız ve umursamazlıktan kaynaklı ve yaralanmayla neticelenen bir kaza haberi aktarıldıktan sonra “kazaya yol açan *bu gibi bargir sürenlerin* Daire [Şehremaneti] memuru tarafından men olunacağı düşünülürken aksine hoş görülüp görmezden gelinmesinin hemcinsini çiğnedikten sonra ne du-

111 *İbret*, nr. 1, 8 Şubat 1872.

112 *Cerîde-i Askeriye*, nr. 65, 15 Nisan 1865.

113 *İbret*, nr. 11, 27 Haziran 1872.

rumda olduğuna bakmaya tenezzül etmeyen *medeni mösyönün* tuttuğu meslekten daha acayip olduğu ortadadır”¹¹⁴ şeklinde bir eleştiriye yer verilmişti. Bundan neredeyse tam bir yıl sonra Basiretçi Ali Efendi, şu ifadeler eşliğinde Şehremaneti memurlarını trafik-ile ilgili olarak kendilerine yüklenen vazifeyi yerine getirmeye davet ediyordu:

“Beygir hamallarının, yüklü bulunan hayvanları birbiri arkasına bağlayıp en önde olanını elleriyle çekip götürmeleri gerekirken beş on yüklü hayvan yan yana sokağa salıverilmektedir. Öyle olunca da hayvanlar önlerine çıkan herkesi *duvar deliğine sokarcasına* ezmektedir. Hele odun beygirleri gelirken insan sığınacak yer arıyor. Boş hayvanları arkalarından veya birini tutup çekmek suretiyle önlerinden alabildiğine koşturuyorlar. Bu durumun yol açacağı mahzurları saymaya lüzum yok, yaşanmadan evvel meydan vermek gerekiyor. Şehremaneti memurları bundan sonra bu hususlara dikkat ederlerse vazifelerini yerine getirmiş olurlar.”¹¹⁵

Bahsedilen tarzdaki trafik kazalarına sürekli olarak tanıklık etmek mecburiyetinde kalan Basiretçi Ali Efendi bir başka yazısında da Şehremaneti memurlarına görevlerini hatırlatmak mecburiyetinde kalmıştı. Onun deyimiyle kira beygir ve arabaları gerek boş gerekse müşteri almış olsunlar çoğu vakit doludizgin koşturulmakta, yolda aciz bir ihtiyara rastlanır veyahut bir çocuk çiğnenir diye düşünülmemektedir. Kendisi, *geçen gün* hızla giden arabanın bir ihtiyarı ezip geçmesine ramak kala onun imdadına yetişen diğer bir zat tarafından kurtarıldığına tanıklık ettiğini belirttikten sonra böylesi durumlara meydan verilmemesinin Daire memurlarının sorumluluğunda olduğuna dikkat çekmişti.¹¹⁶

İbret gazetesinin 1872 yılı içerisinde yayımlanan 18. sayısında *La Turquie* gazetesinden yapılan alıntıda hareketle oluşturulan haberde “yakın zamanda Belediye Reisi tarafından sokakların düzeniyle alakalı olarak ilan edilen hükümlerin maiyet memurlarınca uygulanmadığına” vurgu yapıldıktan sonra “o nedenle eskiden olduğu gibi sokaklarımızda süratle koşan atlar ve arabaların altında ezilmek korkusundan hala kurtulamadık” şeklinde bir yakınma söz konusu olmuştu.¹¹⁷

114 *İbret*, nr. 74, 18 Aralık 1872.

115 Basiretçi, *age.*, s. 216-217.

116 Basiretçi, *age.*, s. 404.

117 *İbret*, nr. 18, 26 Şubat 1287/9 Mart 1872.

6. Gazeteler: Trafik Üzerine Düşünmek ve Üretmek

Dönemin gazetecileri yaşanan kazaları ve hatalı sürücülere verilen cezaları, ayrıca trafikle ilgili yasal düzenlemeleri sık sık okurlarıyla paylaşıp trafikle alakalı toplumsal bir farkındalık oluşturabilmek yönünde mesleklerinin kendilerine yüklemiş olduğu misyon doğrultusunda hareket ettikleri gibi artan kazalara çare olabilecek kimi tedbirler düşünmekten ve uygulanabilmeleri ümidiyle onları gazetelerinin sütunlarına taşımaktan da geri durmamışlardı. İstanbul'daki ulaşım problemini en çok işleyen gazeteci durumundaki Basiretçi Ali Efendi trafikle alakalı tedbir üretmek konusunda da meslektaşlarından bir adım öndeydi. Kendisi 1876 yılı başında kaleme aldığı bir yazısında ifade ettiği üzere yakın zamanda hükûmetçe beygir koşturmanın yasaklandığına, aksine hareket edenlerin cezalandırılacağına ilişkin olarak gazetelerde yayımlanan ilanlar görmüştü. Ancak sürücülerin bildiklerinden şaşmayıp süratle gitmelerinden dolayı bazı kazaların yaşanmakta olduğunu görüp işitmekteydi. Mesela bir ay önce Bâbiâli Caddesi'nde süratle giden arabanın çarptığı bir zabıt beygirlerin altında kalmıştı. Civardakiler yetişip adamcağızı kurtarmış, arabacı da Bab-ı Zaptiye'ye gönderilmişti. Bir önceki çarşamba günüyse saat 11:30 sularında Hasanpaşa Karakolu Caddesi'nde süratle giden araba bir Ermeni'yi feci şekilde çiğnedikten sonra olay yerinden savuşup gitmişti. Bu gibi olayların sıklıkla yaşanmasının nedeni arabacıların o günlerde sürat yapmayı medeniyetin bir alameti olarak algılamalarındandı. Basiretçi Ali Efendi birkaç yıl evvel olduğu gibi sürücülerin önlerine bir ihtiyar veya sakat kimse çıktığında seslenmeleri sayesinde bu tarz vukuatın artık kesinlikle işitilmeyeceği kanaatindeydi. Bu hususun arabacılara şiddetle tembihlenmesini Zaptiye Nezaretinden rica ediyordu.¹¹⁸ Bundan yaklaşık bir ay sonrasına ait olan diğer bir yazısında ise kazaların önünün alınabilmesi için tıpkı yollarda olduğu gibi caddelerde de kira ve yük beygirlerinin koşturulmasının yasaklanmasını ve uymayanların cezalandırılmasını Zaptiye Nezaretinden temenni etmişti.¹¹⁹ Caddeler üzerinde karşılaştığı kazalar onu tedbirlerin ayrıntısını düşünmeye de itmmişti. Mesela yakın bir zamanda Sirkeci Caddesi'nde son sürat giden arabanın çarptığı adamın fena hâlde yıkılışını, sürücününse umursamadan gidişini görmüştü. Gördüklerinin etkisiyle içinde biriken öfke gazetesinin sütunlarından şu şekilde taşımıştı:

“Arabaların çiğnediği it köpeğin haddi hesabı yoktur. Onlar ne ise ne bari arabacılar insanları olsun gözetmeler! Maksada iki dakika evvel yetişmek

¹¹⁸ Basiretçi, *age.*, s. 466.

¹¹⁹ Basiretçi, *age.*, s. 475.

için eşref-i mahlûk olan insan, her şeyden daha aziz olan hayatından nasıl yoksun bırakılır, bilemem!... Bu vazife ise Şehremaneti'nindir. Böyle süratle giden arabalardan ceza-yı nakdi alabilir. Eğer arabanın hızından dolayı bir kaza yaşanırsa o zaman iş cinayet rengini alır. İcap eden, mahkemeye gönderilir, o da başka..."¹²⁰

Görüldüğü üzere Basiretçi Ali Efendi hız yapanlardan para cezası alınmasını teklif ediyordu. Oysa 1858 Ceza Kanunu ile zaten o tarz sürücülerin çarptırılacakları para cezaları belirlenmişti. Basiretçi de çok defa gazetesinde paylaştığından bu hususu gözden kaçırmış olamaz. O, burada bir önceki yazısını tamamlayacak şekilde caddelerde hız yapanlardan da para cezası alınması gerektiğini ifade etmek istemiş olmalıdır. Kendisi mevcut tedbirlerin yetersizliğine vurgu yapan bir başka yazı daha kaleme almıştı. Onun deyimiyle kazaya sebebiyet veren sürücüler cezalandırılıyordu. Ancak "ne fayda ki diğeri zarar görüyordu." Bunun önlenmesi için hangi tedbir gerekiyorsa onun süratle alınıp uygulanmasını mahsus merciinden "rica ediyordu".¹²¹

Tercümân-ı Hakikat yazarlarından Hüseyin ise başkent caddelerinin darlığına rağmen birbirleriyle yarış edercesine iki arabayı yan yana koşturan sürücülerin çarpıp yüzüstü yere düşürdükleri yolcuları "arabanın önünden niye savuşmuyorsun!" diyerek azarladıklarına 1882 yılı içerisinde teessüfle tanıklık ettikten sonra Daire tarafından o tarz arabacılara daha şiddetli cezalar verilmesini istirham etmişti.¹²² Gazete yazarlarından Mehmed Cevdet ise 1890 yılında araç muayenesi gibi günümüz uygulamalarından birisinin gerekliliğine dikkat çekmişti. Yazarın ifadesiyle yaya ve müşterileri tehlikeden korumak adına köhne, döşemeleri pis ve hayvanları zayıf olan arabalarla ilgili o güne kadar henüz bir adım atıldığı görülmemişti. Bu nedenle kendisi, kamu sağlığını muhafaza adına kira arabalarının muayene ettirilmesini Şehremaneti'nden rica etmeyi bir vazife bilmişti.¹²³

Başkent İstanbul'un trafiğini düzeltmek için fikir üreten gazetelerden bir diğeri *La Turquie* olmuştu. Gazetenin 3 Mart 1866 tarihli sayısında ifade edildiği üzere Galata'da, özellikle Yüksek Kaldırım Sokağı'nın altında çok sayıda sürücü toplanmaktaydı. Bunlar bazen 10 kadar atla birden park yapmakta ve hâliyle sokakları tıkmaktaydılar. Yayalardan çekinmeden atları tırs yapmaları ve kadınları korkutmak

120 Basiretçi, *age.*, s. 490.

121 Basiretçi, *age.*, s. 450.

122 *Tercümân-ı Hakikat*, nr. 1329, 20 Kasım 1882.

123 *Tercümân-ı Hakikat*, nr. 3471, 3 Ocak 1890, s. 3-4.

in için kahkaha atmaları şikâyet konusu oluyordu. Son günlerde yaşandığı belirtilen bir olayda kiralık atlardan birisi tekme attığı diğer atın bacağına kırmıştı. Gazete bu olumsuz tabloyu aktardıktan sonra yetkililere, atlarını kiralayanların Yüksek Kaldırım kadar işlek bir başka kavşakta durmalarını ve çağrılıncaya kadar orada beklemelerini sağlamak gerektiğini tavsiye etmişti.¹²⁴ *La Turquie* gazetesi İstanbul trafiğini düzenlemeye dönük tekliflerini bazen Avrupai örnekler üzerinden üretmişti. Bununla ilgili olarak 1866 senesinde yapılan haberde Pera Sokağı'nın neredeyse her gün sürücü, araba ve yaya kalabalığıyla işgal ediliyor olmasına karşın sokağın çok dar olması nedeniyle yük dolu atların geçişiyle dolaşımın birçok yerde kesildiğine dikkat çekilmişti. Pera'da durum böyleyken Paris'te ve Avrupa'nın çoğu başkentinde inşaat durumu dışında iki tekerlekli yük arabalarına işlek sokaklardan geçme izni verilmediği vurgulanmıştı.¹²⁵

Sonuç

Trafik, İstanbul için yakın zamanların getirdiği bir problem değildir. 19. yüzyılın ortalarına doğru Osmanlı başkentinde artış gösteren nüfus ile gelişen ticari ilişkiler henüz hayvanlar ve onlar vasıtasıyla hareket ettirilen arabalardan oluşan trafiği dahi işlemez bir hale getirmiştir. Hâl böyleyken sürücülerin hız sınırı başta olmak üzere trafik kurallarını ihlal eden davranışları, acemi ve ehliyetsiz olmaları; ulaşım ve taşıma hizmetlerinde kullanılan hayvanların sakatlık ve yetersizlikleri, aynı şekilde arabaların köhneliği ve bakımsızlığı, yayaların bilinçsizlik ve dikkatsizliği, ilgili memurların görevleriyle alakalı vurdumduymazlığı ve nihayet başkent yollarının araba trafiğine elverişsiz durumu İstanbul'da hemen her gün trafik kazaları yaşanmasına yol açmıştır. Devrin canlı tankları olan gazetelerle diğer kaynakların ortak kanaati olmak üzere kazalara sebebiyet veren söz konusu öğeler arasında en ön plana çıkıyorsa vasıtaların hızlı biçimde kullanımı olmuştur. Kullanılan vasıtalara bakınca yaşanan kazaların çok ciddi hasarlara yol açmamış olabileceği düşünülebilir. Oysa kazalar çalışma içerisinde tanklık edildiği üzere sadece yolcular yahut yayaların değil sürücülerle bindikleri hayvanların da ciddi şekilde yaralanmalarına, hatta bazen ölmelerine yol açmıştır. Devlet, halkın bu gibi vahim neticelerle karşılaşmaması için trafikle alakalı birtakım düzenlemeler yapmış, özellikle hız yapanlar ile yaralanma veya ölümle neticelenen kazalara karşın sürücüler para ve hapis cezasına çarptırılmıştır. Ancak uygulanan cezalar

124 Dilara Oruç, *La Turquie Gazetesi'nde İstanbul (1866)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2017, s. 88.

125 Oruç, *agt.*, s. 54.

caydırıcılıktan uzak olunca yaşanan kazalar ve acı neticeleri devrin gazetelerinin sütunlarını işgal etmeyi sürdürmüştür. Bu aşamada gazeteciler devreye girmiş; meydana gelen örnek olaylar üzerinden trafik kazalarına sebebiyet veren sürücü, vasıta yahut yayaları oldukça sert bir üslupla eleştirmekle kalmamış, benzerlerinin yaşanmaması adına daha ağır trafik cezalarıyla çağın gereklerine uygun yeni kurallar belirlenmesi gerektiğini kendilerine has üsluplarıyla devletin karar alıcılarının dikkatine sunmaktan geri durmamışlardır. Ancak hangi tedbir veya cezaya müracaat edilirse edilsin trafiğin İstanbul için bir problem oluşturduğu andan günümüze uzanan süreçte özellikle sürücü hata ve ihlallerinden kaynaklı kazaların önünü alabilmek maalesef mümkün olamamıştır.

KAYNAKLAR

Arşiv Kaynakları

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

BOA, Hariciye İstişare Odası (HR. HMS. İŞO): 82/3.

BOA, Yabancı Arşivler Makedonya Arşivi (YB. 021): 74/146.

BOA, Sadaret Mukavelenamer (A. DVN. MKL): 74/31.

Sürelî Yayınlar

Basiret

Cerîde-i Askeriye

Cerîde-i Havâdis

İbret

Takvîm-i Vekâyi

Terakki

Tercümân-ı Ahvâl

Tercümân-ı Hakikat

Vekayi-i Zâbiyye

Resmî Kaynaklar

Düstur I. Tertip, C 2.

Araştırma ve İnceleme Eserler

Abdülaziz Bey, *Osmanlı Âdet, Merasim ve Tabirleri-Toplum Hayatı*, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 1995.

Ahmed Lutfi, *Mirât-ı Adâlet yahut Tarihçe-i Adliye-i Devlet-i Aliyye*, Nişan Berberyan Matbaası, İstanbul 1304.

Akay, Tolga, “20. Yüzyıl Başlarında İstanbul’da Otomobil, Kazalar ve Trafik Düzenlemeleri”, *AÜ Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S. 62, 2018, s. 549-570.

Akgündüz, Ahmet, *Osmanlı Kanunâmeleri ve Hukukî Tahlilleri*, C 6, FEY Vakfı Yay., İstanbul 1993.

Arısan, Kâzım, “Eski İstanbul’da Şehir İçi Ulaşımı”, *Çağın Yakalayan Osmanlı!*, haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, IRCICA Yay., İstanbul 1995, s. 1-12.

Artuk, İbrahim, “Beşlik”, *DİA*, C 6, İstanbul 1992, s. 7.

Basiretçi Ali Efendi, *İstanbul Şehir Mektupları*, haz. Nuri Sağlam, Erdem Kültür Kit., İstanbul 2017.

Bingöl, Sedat, "Vakâ-yi Zaptiyye Gazetesi ve İstanbul Mahkemeleri", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, S. 11, 2017, s. 1-30.

Çolak, Melek, "XX. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Trafik ve Tramvay", *Osmanlı Araştırmaları*, XXII, 2003, s. 177-189.

Demir, Fatih, *İbret Gazetesi Işığında İstanbul'da Sosyal ve Gündelik Hayat*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2015.

Demirel, Halit, *Vakayi-i Zaptiyye Gazetesi (1869-1874)*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisan Tezi, Ankara 2004.

Engin, Vahdettin, "İstanbul'da Şehiriçi Kara Ulaşımı: At Arabalarından Otomobile", *Osmanlı'da Ulaşım (Kara-Deniz-Demiryolu)*, ed. Vahdettin Engin vd., İstanbul 2013, s. 87-100.

Ergin, Osman Nuri, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyeye*, C 1, Yay. Yön. Cengiz Özdemir, İBB Yay., İstanbul 1995.

Ertuğ, Nejdî, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıklar*, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara 2002.

Ertuğ, Nejdî, "Klasik Dönem Osmanlı İstanbul'unda Deniz Ulaşımı", *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, C 6, İstanbul 2015, s. 414-435.

Fındıkoğlu, Ziyaeddin Fahri, *İstanbul'da Şehir İçi İnsan Nakli Meselesi ve İstanbul'da Tramvay İşçilerinin İhtimâî Durumu*, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Yay., İstanbul 1949.

Göksel, Ali Akif, *İstanbul'un Yolları ve Şehir Yollarının İnşası*, Belediye Matbaası, İstanbul 1955.

Gülersoy, Çelik, "Arabalar", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, C 1, İstanbul 1993, s. 289-290.

Gülersoy, Çelik, *Tramvay İstanbul'da*, İstanbul Kitaplığı, İstanbul 1989.

Günergun, Feza, "Osmanlı Devleti'nde Buharlı Tramvay İşletme Teşebbüsleri", *Çağmı Yakalayan Osmanlı!*, Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, IRCICA Yay., İstanbul 1995, s. 373-393.

İhsanoğlu, Ekmeleddin, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Teknoloji Çağmı Yakalama Gayretleri", *Çağmı Yakalayan Osmanlı!*, haz. Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, IRCICA Yay., İstanbul 1995, s. VII-XVI.

İpşirli, Mehmet, "Araba", *DİA*, C 3, İstanbul 1991, s. 242-245.

Karpat, Kemal H., *Osmanlı Nüfusu (1830-1914)-Demografik ve Sosyal Özellikleri*, Çev. Bahar Tırnakçı, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 2003.

Kayserilioğlu, R. Sertaç, *Dersaadet'ten İstanbul'a Tramway*, C I, İ.E.T.T. Tarihi Dizileri 1, (2. Baskı) İstanbul 2013.

Koçu, Reşat Ekrem, "Araba, Arabacı; Saray, Konak, Kira ve Yük Arabaları ve Arabacıları", *İstanbul Ansiklopedisi*, C II, 1959, s. 902-918.

Orhonlu, Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, drl. Salih Özbaran, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yay., İzmir 1984.

Oruç, Dilara, *La Turquie Gazetesi'nde İstanbul (1866)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2017.

Payam, Mehmet Murat, *Avrupa Birliği ve Türkiye'de Trafik Güvenliği Eğitimi*, İKSAD, Adıyaman 2018.

Shaw, Stanford J., "The Population of Istanbul in the Nineteenth Century", *Tarih Dergisi*, S. 32, İstanbul 1979, s. 403-414.

Şahin, Şayan Ulusan, "Türk Kültüründe At Arabası (At Arabalarının Dili)", *Bilgi*, S. 32, 2005, ss. 165-178.

Şehsuvaroğlu, Haluk Y., *Asırlar Boyunca İstanbul*, Cumhuriyet Gazetesi Yay., İstanbul (?).

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

Taştemir, Mehmet, "Klasik Devirde Osmanlı'da Kara Ulaşımı ve Yollar", *Osmanlı'da Ulaşım (Kara-Deniz-Demiryolu)*, Ed. Vahdettin Engin vd., İstanbul 2013, s. 13-31.

Tekeli, İlhan, "Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri", *Türkiye'de İmar Planlaması*, drl. Tamer Gök, ODTÜ Yay., Ankara 1980, s. 26-147.

Tekeli, İlhan, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçeri Ulaşım Tarihi Yazıları*, (İlhan Tekeli Toplu Eserleri-9), Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul 2010.

Ünal, Ertan, "İstanbul Tarihinde Taşıt: Arabalar", *Hayat Tarih Mecmuası*, C 2/S. 8, İstanbul 1968, s. 20-27.

Ünal, Ertan, "İstanbul Tarihinde Taşıt 2: Tarihe Geçen Arabalar", *Hayat Tarih Mecmuası*, C 2/S. 9, İstanbul 1968, s. 20-28.

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