

20. YÜZYIL BAŞLARINDA İSTANBUL'DA OTOMOBİL, KAZALAR VE TRAFİK DÜZENLEMELERİ

THE AUTOMOBILE, ACCIDENTS AND TRAFFIC REGULATION IN ISTANBUL IN THE BEGINNING OF THE 20TH CENTURY

TOLGA AKAY

Öz

Otomobil, 19. yüzyılın son çeyreğinde icat edilen bir dizi teknolojinin sonucu olarak ortaya çıkmış ve 20. yüzyıl dünyasını birçok yönden etkileyerek şekillendirmiştir. Otomobil, dünya ekonomisinin önemli bir parçası olurken bireysel hareketlilik, turizm, nakliyat, askeri yapılanmalar gibi birçok olguyu da kökten değiştirmiştir. Bu bakımdan günümüz dünyasını en çok etkileyen icatların başında gelir.

Osmanlı Devleti'nde ve özelde İstanbul'da otomobil II. Abdülhamid döneminde sokaklarda görülmeye başlamıştır. Fakat pahalı bir araç olması yanında yolların yetersizliği, yedek parçanın ithal edilme zorunluluğu gibi sebeplerden dolayı fazla yaygınlaşmamıştır. Otomobil, sınırlı sayıda devlet kurumlarında olmak üzere yine az sayıda olmak kaydıyla belirli sermaye sahipleri ve yabancılar tarafından satın alınmıştır. İstanbul'da otomobil, hızlı bir şekilde yaygınlaşmamasına rağmen şehrin otomobil trafiğine uygun olmaması nedeniyle birçok kazalar yaşanmış ve bu kazaların önlenmesi için de ilk trafik düzenlemeleri de yine aynı dönemde yapılmıştır. Ehliyet, plaka, yolların düzenlenmesi ve trafik kuralları gibi bugün için hayati öneme sahip mevzular 1910'lu yıllarda yavaş yavaş çözülmeye çalışılmıştır.

Bu çalışma 20. yüzyılın ilk çeyreğinde İstanbul'da meydana gelen, otomobil kaynaklı kazaları ve bu kazaları önlemek yanında yeni bir teknoloji olarak ortaya çıkan otomobillerin güvenli ve düzenli bir şekilde hareketini temin etmek için yapılan düzenlemeleri ele almayı amaçlamaktadır. Çalışmanın temel kaynakları dönemin arşiv belgeleri, kaza istatistiklerinin tutulduğu Polis Mecmuası ve dönemin basınıdır.

Anahtar Kelimeler: İstanbul, Otomobil, Trafik Kazaları, Trafik Düzenlemeleri.

Abstract

The automobile emerged as a result of a series of technologies that were invented in the last quarter of the 19th century and shaped the 20th century world by influencing it from many aspects. Becoming an important part of world economy, it also fundamentally changed personal mobility, tourism, transportation, military constructions, etc. In this sense, it leads the inventions which have influenced today's world the most.

Generally, in the Ottoman Empire and particularly in Istanbul, automobiles began to appear in streets during the reign of Abdul Hamid II. However, it did not become widespread due to such reasons as its being an expensive vehicle, in particular, insufficiency of roads, local unavailability of spare parts, etc. They were bought in limited numbers by government agencies and a few by capital owners and foreigners. Although the automobile did not rapidly become widespread in Istanbul, many car accidents occurred because the city was not suitable for automobile traffic, and the first traffic regulations for preventing such accidents were made in the same period. In the 1910's, slow efforts were made for resolving issues which are presently vital such as driving licenses, license plates, road regulations and traffic rules.

The current study aims to address accidents involving automobiles that took place in Istanbul in the first quarter of the 20th century and the regulations made for both preventing these accidents and also for ensuring safe and orderly operation of automobiles that showed up as a new technology. The main sources of the study include some archival documents of the period, the Police Magazine, and the press of the time.

Key Words: Istanbul, Automobile, Traffic Accidents, Traffic Regulations

Giriş

Tarihsel süreçte bireysel/toplumsal hareketlilik ve ulaşım bakımından atın evcilleştirilmesi, üzeninin icadı, tekerlek ve at arabaları büyük önem taşır. 19. yüzyılda ise Sanayi Devrimi'ne de yol açan yeni bir enerji kaynağının keşfi ve bunun ulaşım araçlarında kullanılması, yalnızca ulaşım ve nakliyatı değil bütün toplumsal/ekonomik/askeri örgütlenmeyi değiştirmiştir. Bunlardan birincisi, kara ulaşımı ile sınırlandırırsak, yeni enerji kaynağı buharın demir raylar üzerinde hareketi mümkün kılan lokomotiflerde kullanılmasıdır. Demiryolu teknolojisi ulusal ve uluslararası yolcu taşımacılığını ve hammadde naklini büyük boyutlarda mümkün kılmıştır. Demiryollarının güzergâhları genellikle kömür gibi enerji kaynakları ile başta tahıl olmak üzere tarım alanlarından geçirilmiştir. Dolayısıyla bireysel hareketlilik açısından demiryollarının etkisi sınırlı olmuştur. Günümüz Türkiye'sinde 45 şehrin demiryoluna doğrudan bağlantısı vardır. Özellikle 1950'li yıllardan sonra dengesiz ulaşım politikasının bir sonucu olarak demiryolları hızla müstesna yerlerini kaybetmiştir. 1950 yılında yurtiçinde seyahat eden yolcuların %68.2'si demiryolunu kullanırken 2015 yılında bu oran %3.9 seviyesine inmiştir. Yük taşımacılığı da 1950'de %42.2 den %1.1'e kadar düşmüştür.¹ Bu durumun nedenlerinden biri de elbette otomobilin yaygınlaşmaya başlamasıdır.

Buhar enerjisinin devrim yarattığı bir diğer ulaşım aracı otomobil olmuştur. Otomobil teknolojisi varlığını buhar enerjisine borçlu olsa da asıl gelişimini içten yanmalı motorlar ve başka bir enerji kaynağı olan petrol ile sağlamıştır. Farklı mühendis ve bilim adamlarının katkısı olmakla birlikte petrolle çalışan ilk motor 1885-86 yıllarında Carl Benz ile Gottlieb Daimler tarafından meydana getirilmiştir. Benz ilk standart üretim arabası Velo'yu 1901'de, birkaç yıl sonra da Mercedes'i üretirken Renault, Peugeot, Citroen, Fiat gibi firmalar arabalarını piyasaya sürmeye başlamışlardı.² Otomotiv sanayisi 20. yüzyıl başlarından günümüze değin sanayileşmiş ülkelerin lokomotif sektörü idi. 1949 yılında Volkswagen savaştan yıkılmış Batı Almanya'nın sanayisini %45'ini oluşturuyordu.³ Günümüzde de oransal farklılıklar olmakla birlikte otomotiv sanayisi, birçok sektörle bağlantılı olup bu bağlantılar yeni teknolojilerin otomobillere uygulanması ile gittikçe artmaktadır.

19. yüzyılda otomobillerin ortaya çıkması teknolojik olarak büyük bir yenilikti fakat bu araçlar asıl 20. yüzyılda dünyayı etkileyecektir. Medeniyet anlayışı büyük oranda endüstriyel bir yaklaşımla şekillenen Batı için otomobil, modernizmin de bir simgesi olacaktır. Otomobil teknolojisi 20. yüzyıl dünyasını, demiryolları akabinde fakat daha büyük oranda şekillendirmiştir. Ulaşım, nakliye, ordu yapıları otomobil ile köklü dönüşümler geçirmiş, ABD ve Batı Avrupa'da otomobilin yaygınlaşması sosyal hayatta ve yaşam tarzlarında önemli değişiklikler meydana getirmiştir. Özellikle ABD'de Henry Ford, Walter Chrysler, Louis Chevrolet, William Durant ve talihsiz bir şekilde genç yaşta İspanyol gribinden hayatını kaybeden Dodge kardeşler arasındaki rekabet Amerikan

¹ TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2015 Yılı Sektör Raporu, s. 11. <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/2015sektorrapor.pdf>, Erişim Tarihi: 01.11.2017.

² Serpil Aygün Cengiz, *Modernizm, Otomobil Kültürü ve Reklam*, Ütopya Yayınları, Ankara 2009, s. 45.

³ Önder Şenayılı, *20. Yüzyılda Otomobil Tasarımı ve Tasarımcıları*, Boyut Kitapları, İstanbul 2005, s. 7.

toplumunu otomobil teknolojisi ile kökten değiştirmiştir. 1927 yılında bu değişimin öncülerinden olan Model T 15 Milyon adet üretilmişti.⁴ Yeni asfalt yollar ülkeyi örümcek ağı gibi örmüş, bireysel hareket özgürlüğü ekonomik, turistik hareketliliği arttırmıştır.

Türkiye'de ise otomobilin büyük bir sosyal değişim yarattığı şüphelidir. Çünkü Türk toplumunda ABD'de olduğu gibi hızlı bir otomobil edinimi olmamıştır. Bu süreç oldukça yavaş ilerlemiştir ve etkileri de devrimsel olmamıştır.

Benzer şekilde Türkiye'de otomobil sektörünün üretim açısından büyük dönüşümlere yol açacak bir öncülüğü olmamıştır. 1928'de Vehbi Koç Ankara ve çevresi için Ford bayiliği almıştı. 1929 yılında Ford Motor Company (FMC), İstanbul'da montaj ünitesi kurarak birkaç yıl içinde günlük 48 kamyon ve otomobil üretimine ulaşmıştı. Ancak 1929 Buhranı ve düşük tüketim hacmi nedeniyle firma üretimi durdurdu. Otomobil sektörünün tekrar üretime geçebilmesi için 1954'ü beklemek gerekecekti. Türkiye'de ilk montaj hattı Türk Willys Overland tarafından askeri jip ve kamyonet montajı için kurulmuştur.⁵ Takip eden yıllarda Tofaş-Fiat, Oyak-Renault, Otosan-Ford imalata geçmiştir. 1966'da Otosan tarafından 53 adet yerli Anadolu üretilmiştir.⁶ 1961'de 29 Ekim'ine yetiştirilen Devrim otomobilini de anmak gerekir.⁷ Türkiye'de otomobil sahipliğinin yaygınlaşması 1960'lardan itibaren başlamakla birlikte son 20-30 yıllık bir süreçte hız kazanmıştır. Otomotiv sektörü de 20. yüzyıl ortalarında kurulan ortaklıklar ve Alman, Japon üreticilerin Türkiye'de üretici roller üstlenmesiyle gelişmeye devam etmektedir. Son yıllarda örneğin 2015-2016 arasında, Türkiye'nin ihracatında %14.9 ile otomobil sektörü birinci sırayı işgal etmektedir.⁸

Her yeni teknoloji çeşitli avantajlar sağlayarak hayatı kolaylaştırmakla birlikte bazı sorunları da beraberinde getirmektedir. Bu çalışmada yeni bir teknoloji olarak otomobilin İstanbul'da kullanılmaya başlanması ile başta trafik kazaları olmak üzere yaşanan trafik problemlerine ve çözüm yollarına odaklanılmıştır. Fakat bu sorunlara değinmeden önce İstanbul'daki otomobil varlığına değinmek gerekir.

1. İstanbul Sokaklarında Otomobil

20. yüzyılın hemen başlarından itibaren otomobil ve kamyonlar İstanbul kent yaşamının bir parçası haline gelmeye başlamıştır. Bununla birlikte 4 teker üzerinde buhar enerjisiyle veya içten yanmalı motorlarla çalışan farklı araç varyasyonları Osmanlı yönetimi açısından yabancı değildi. Henüz 1861 yılında "Endless Railway" olarak bilinen paletli ve buharla çalışan bir tür araç için mucidi Boydell'in şirketi tarafından bir işletme imtiyazı başvurusu yapılmıştı. Demiryollarına alternatif olarak, her türlü yol şartlarında ve tarımsal faaliyetlerde kullanılabilen araç Osmanlı yönetimi tarafından

⁴ Fabrice Alizon, Steven B. Shooter, Timothy W. Simpson, "Henry Ford and The Model T: Lessons For Product Platforming and Mass Customization", *Design Studies*, S. 30 (2009), s. 590

⁵ Kudret Emiroğlu, *Gündelik Hayatımızın Tarihi (5. Basım)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2012, s. 485.

⁶ Serpil Aygül Cengiz, *a.g.e.*, s. 46.

⁷ Kudret Emiroğlu, *a.g.e.*, s. 485.

⁸ Otomotiv Sanayii Dış Ticaret Raporu, Otomotiv Sanayi Derneği, Ocak 2016, s. 9. <http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/2016-01 OSD Dis Ticaret Raporu-103.pdf>, Erişim Tarihi: 01.11.2017.

özellikle nakliye konusunda faydalı olarak nitelendirilmiştir. Buna karşın ilgili icada, yolları bozacağı endişesi ve aşırı gürültülü çalışması nedeniyle imtiyaz verilmemiştir.⁹ Zira Boydell'in icadında demir tekerlek ve garip bir ray sistemi kullanılıyordu.¹⁰

1861'deki girişimden sonra Osmanlı toplumunun otomobilin icadı ve gelişimi hakkındaki bilgi kaynaklarından en önemlisi basın olmuştur. Otomobil ve faydaları Osmanlı basınında görece yoğun olarak işlenen konulardan biriydi. 1895 yılında Paris'te yapılan araba yarışına değinen Servet-i Fünûn'daki bir yazıda henüz "otomobil" tabiri kullanılmıyordu, "bargirsiz arabalar" olarak tarif edilen petrolle çalışan arabaların 10 kilometrede 1 litre petrol kullanıldığı belirtilmiş; buharla, petrolle ve elektrikle çalışan arabalar hakkında bilgiler verilmiştir. O yıllarda petrolle çalışan arabaların, diğer enerji kaynaklarını kullanan araçlara karşı hem sürat hem de mesafe konusunda büyük üstünlük sağlayacakları öngörülmüştü.¹¹

1908 yılında Servet-i Fünûn'da otomobilin özellikle nakliyat ve yolcu taşımacılığındaki üstünlükleri vurgulanmakta, otomobil teknolojisinin şehir içi taşımacılığında gelecekte rakipsiz olacağı ifade edilmekte, Londra, Berlin, Paris gibi başkentlerdeki yaygınlığına dikkat çekilmekteydi.¹² Bir bakıma İstanbul'da otomobilin kullanılmasının yaratacağı rahatlığa vurgu yapılırken aynı zamanda altyapının bozukluğu eleştiriliyordu.

Lastik tekerlekli ve içten yanmalı, bugünkü otomobillerin temelini oluşturan araçların ise İstanbul'a II. Abdülhamid döneminde, 1890'lı yıllarda geldiği düşünülmektedir.¹³ Fakat otomobilin yaygınlaşması uzun zaman alacaktır. Bunun başlıca sebebi elbette sermaye yetersizliğiydi. Otomobil pahalı bir araçtı ve İstanbul'da buna sahip olma şansını elde edebilecek insan sayısı da azdı. Aynı yorum devlet için de yapılabilir fakat tek gerekçe bu da değildi. Lastik, yedek parça ve petrol de ithal edilmek mecburiyetindeydi.

Otomobilin İstanbul'da kullanılmaya başlanması ve kısmen de olsa artmasında devletin belirli ölçüde bir rolü olmuştur. Bu, devlet kurumlarına otomobil alınması ile gerçekleşmiştir. Makam veya hizmet araçlarının İstanbul'da ve taşrada¹⁴ yaygınlaşması

⁹ BOA, A.MKT.MVL, 132/77, 19.03.1278.

¹⁰ Bkz. Ek 1.

¹¹ "Bargirsiz Arabalar", *Servet-i Fünûn*, C. 10, S. 249, (7 Kânunuevvel 1311), s. 234. 1904'te ise aynı gazetede otomobillerin ortaya çıkışı, Avrupa'daki yarışlar, arabaların teknik özelliklerini içeren kısa olduğu kadar ilginç bir makale mevcuttur. Makalede otomobillerin yüksek fiyatları sebebiyle hali hazırda bir süs ve sefahat aracı olmaktan öteye gidemediği belirtilmektedir. Gazeteye göre, otomobil üreten ülkeler-başta Fransa olmak üzere- uçak teknolojiye ile uğraşmak yerine otomobillerin fiyatını düşürebilecek teknolojilere yoğunlaşmalıdır. 1900'lü yılların başında otomobil teknolojisinde en önde gelen devlet Fransa idi. 1897 yılında Fransa'nın otomobil ihracatı 1.749.350 Frank iken 1902 yılında bu meblağ 30.000.000 Frank'ı geçmiştir. "Otomobil", *Servet-i Fünûn*, C. 28, S. 711, (25 Teşrin-i Sani 1320), s. 140-143.

¹² "Otomobillerin Envar", *Servet-i Fünûn*, C. 36, S. 912, (6 Teşrin-i Sani 1324), s. 25-26.

¹³ Otomobillerin Osmanlı Devleti'ne ilk gelişleriyle ilgili görüşler için Bkz. Süleyman Âşık, *Türk Otomobil Tarihinde Bir İlk: Devrim Arabası*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi SBE, İzmir 2013, s. 31-38.

¹⁴ Taşrada devlete ait makam veya hizmet araç sayısını gösteren tarihsiz bir belgede bazı vilayetlerden cevap alınamasa da Edirne (5), Aydın (3), Hüdavendigar (1), Ankara (2), Konya (2), Sivas (1), Elazığ (1), Beyrut (1), Çanakkale (1) adet olmak üzere toplam 17 adet otomobil ve kamyon sayısı verilmiştir. Araçların büyük

1910'lu yıllardan sonra başlamıştır. 1910 yılında Mahmut Şevket Paşa üzerinde ufak kuleler ve mitralyöz bulunan dört otomobil getirtmişti.¹⁵ 1921 yılı Ocak ayında İstanbul'da devlet kurumlarına ait otomobil sayısı 25 adetten ibaretti. 2 adet otomobile sahip kurumlar Sadrazamlık, Maliye, Harbiye ve Bahriye nezaretleri ile Polis Müdürlüğü'ydü; Hariciye, Nafia, Adliye, Ticaret ve Ziraat, Maarif, Sıhhiye nezaretleriyle Meşihat, Şûra-yı Devlet, Erkân-ı Harbiye, Merkez Kumandanlığı, Jandarma ve Üsküdar'a ait 1'er otomobil mevcuttu,¹⁶ 2 otomobil ise ihtiyat otomobili olarak bulunduruluyordu. Kurumlara ait otomobil sayısı az gibi görünmekle birlikte masrafları çoktu. 1920'nin son 8 ayında bu araçların yalnızca Ahırkapı tamirhanesindeki¹⁷ bakım ve onarım masrafı 2.032.006 kuruşa tekabül ediyordu.¹⁸ Otomobillerin bakım masraflarının zaman zaman otomobil fiyatlarından fazla olmasının nedeni elbette yedek parçalarının ithal edilmesi idi. 1919 Eylül ayında İstanbul Emniyet Müdürlüğü 3. Şube'de kullanılmak üzere Harbiye Nezareti'nden satın alınması planlanan ikinci el sıhhiye otomobillerinin adet fiyatı 2.500 Lira olarak belirlenmişti. Tespit edilen meblağın yüksekliği nedeniyle satın alma işinden vazgeçilerek, kiralama yöntemi uygun bulunmuştur.¹⁹ Bir başka örnekte ise Ekim 1919'da Sadrazam Seryaveri Kaymakam Kemal Bey'e alınan Mercedes marka makam otomobili için tekerlek ve diğer teffuatıyla birlikte 2.000 Lira ödenmiştir.²⁰

İstanbul'daki toplam otomobil sayısı esasında büyük bir trafik sorunu yaratacak kadar çok değildi. Vedat Eldem, 1914 yılında İstanbul'da 110, İzmir'de 22, Suriye'de 25 ve diğer vilayetlerde 30 olmak üzere Osmanlı topraklarında toplam 187 adet otomobil ve kamyon olduğunu ileri sürmektedir.²¹ İstanbul için 110 adet otomobil makul görünmektedir. Zira Kasım 1924'te Almanya Sefareti'nin sualine Hariciye Nezareti tarafından verilen cevapta İstanbul'da Şehremanetine kayıtlı 849 otomobil ve 189 adet kamyon olduğu anlaşılmaktadır.²² Bununla birlikte savaş döneminde müttefiklere, mütareke yıllarında ise işgal güçlerine ait otomobil ve kamyonlar mevcuttu. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin son dönemlerine ait otomobil sayısı tam olarak bilinmese de 1924 yılındaki sayılara yakın bir miktar olması muhtemeldir. 1914 yılında İstanbul'da 110

bölümü valilikler ile polis merkezlerine aitti. Otomobillerin bir kısmı devlet imkânlarıyla bir kısmı da halkın yardımlarıyla satın alınmıştı. BOA, DH.EUM.LVZ, 68/43, 29.12.1341.

¹⁵ Kudret Emiroğlu, *a.g.e.*, s. 484.

¹⁶ 1920 Haziran'ında nezaretlere birden fazla otomobil alınamayacağına dair Meclis-i Mahsusa-ı Vükela'da bir karar alınmıştır. BOA, BEO, 4651/348806, 23.12.1338. Damat Ferid Paşa'nın Harbiye Nezareti Vekâleti'nde bulunduğu esnada Seryaverlik makamına iki adet otomobil alınmıştı. Bunların masrafı Harbiye Nezareti bütçesinin yetersizliği sebebiyle şikâyet konusu olmuştur. Bkz. BOA, BEO, 4664/349791, 10.03.1339.

¹⁷ Ahırkapı tamirhanesi, kamuya ait araç ve otomobillerin tamiri için kurulmuştur ve özellikle I. Dünya Savaşı esnasında önemli hizmetlerde bulunmuştur. BOA, BEO, 4672/350344, 14.05.1340.

¹⁸ BOA, BEO, 4672/350344, 14.05.1340.

¹⁹ BOA, DH.EUM.MH, 198/31, 23.01.1338.

²⁰ BOA, BEO, 4593/344404, 01.01.1338.

²¹ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK, Ankara 1994, s. 96.

²² BOA, HR.İM, 122/46, 04.11.1924.

motorlu araç olduğunu doğru kabul edilirse, Cumhuriyet dönemine geçişte de bu sayının 1000'in üzerine çıkmadığı görülmektedir.²³

Otomobillerin İstanbul'da yavaş yavaş artmasıyla bazı sorunlar da açığa çıkmıştır. Kentin yapısı dört tekerlek üzerinde giden bu yeni icat için müsait değildi. Yollar genellikle dar ve bakımsızdı, trafik denilen kavramın akışını sağlayacak kanuni altyapı mevcut değildi. Araçları kullanacak kişilerin yani şoförlerin becerileri bir sorundu ve ayrı bir sorun da insanların, görece hızlı yeni bir araca alışkanlıklarının içgüdüsel boyutta gelişmemiş olmasıydı. Tüm bu eksikliklerin en önemli sonucu ise trafik kazalarıdır.

2. Otomobil Kazaları

19. yüzyılda motor teknolojisini geliştiren ve bunu dört tekerlek üzerinde uygulayarak otomobillerin gelişiminde pay sahibi birçok mühendis, herhalde geliştirdikleri aracın günümüzde insan ölümlerinin sebepleri arasında ilk on'da olacağını düşünmemişlerdir.²⁴ Bu durum otomobil teknolojisinin ve altyapının gelişmesine, modern sinyalizasyon ve güvenlik tedbirlerine karşın dünyamızın bir gerçeği olarak devam etmektedir.

İstanbul, otomobilleşmenin merkezi durumundaydı fakat şehir otomobil trafiğine göre tasarlanmamıştı. İstanbul'un nüfusu I. Dünya Savaşı'ndan sonra artış göstermiş ve şehrin en ana caddeleri dahi yaya trafiğini kaldıramayacak bir hale gelmiştir. Tramvay, otomobil, kamyon ve araba kazaları da aynı şekilde artmıştır. Sokakların kalabalığı, otomobil ve diğer araçların sıkışık vaziyetleri, şoförlerin trafik kurallarına riayetsizliği, şehrin coğrafi yapısı İstanbul yollarını tehlikeli bir hale sokmuştur.²⁵ Tehlikeyi arttıran etkenlerin biri de yaya kaldırımlarının ya hiç olmaması ya da oldukça bakımsız oluşuydu. Öyle ki bazı yollarda yaya kaldırımları ile yol bütünleşmiş, adeta yolun bir parçası haline gelmişti.²⁶

İhsan Birinci'ye göre İstanbul'da ilk trafik kazası 1912 yılı Ocak ayının bir gecesi meydana gelmiştir. İtalyan Sefareti'ne mensup bir İtalyan hızla kullandığı otomobiliyle bir Arnavut'a çarparak kaçmıştır.²⁷ İtalyan fail polisten kurtulamasa da, ilk kazadan beri bir kaçma geleneğinin oluştuğu görülmektedir. Fakat 1912'den önce kazalar

²³ Otomobillerin yaygınlaşmaya başlamasının toplumsal olarak da bir karşılığı vardı. Araba Sevdası romanında Bihruz Bey özelinde Batılılaşmaya Lando tipi atlı araba simgeselliği üzerinden eleştirinin bir benzeri, otomobiller için de geçerliydi. İstanbul sokaklarında üstü açık otomobillerde, Avrupalı erkeklerle gezen Müslüman kadınlar henüz 1910'lu yıllarda İstanbul halkının en azından bir kısmı için hayret verici görüntülerdi. Tabii olarak bu görüntülerde eleştirilen otomobil değil, bu yeni araç üzerinden Batılılaşma ve ahlaki erozyondur. Örn. Bkz. "Direkterarası'nda: Hanımların Otomobille Gece Piyasaları", *Sebilürreşad*, C. 5, S. 106, (11 Şubat 1327) s. 26-28.

²⁴ Dünya Sağlık Örgütü raporlarına 2015 yılında göre özellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde trafik kazalarından kaynaklanan ölüm oranları genel ölüm oranları sıralamasında ilk 10'da yer almaktadır. Bkz. <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs310/en/index1.html> Erişim tarihi; 13.10.2017. 2012 yılındaki başka bir rapora göre 15-29 yaş aralığındaki ölüm sebepleri arasında trafik kazaları 1. sırada yer almaktadır. *Global Status Report On Road of Safety 2015*, World Health Organization, s. 1.

²⁵ Melek Çolak, "XX. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Trafik ve Atlı Tramvay", *Osmanlı Araştırmaları*, XXII, (2003), s. 182.

²⁶ Ebru Boyar, Kate Fleet, *Osmanlı İstanbul'unun Toplumsal Tarihi*, (Çev. Serpil Çağlayan), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2014, s. 299.

²⁷ Aktaran: Melek Çolak, a.g.m., s. 181.

gerçekleşmeye başlamıştı. Henüz 1908 ilkbaharında özellikle Şişli, Kâğıthane ve Üsküdar gibi aynı zamanda mesire yerleri olarak da kullanılan bölgelerde bazı kazaların meydana gelmesi üzerine, kentte kaç adet otomobil olduğunun tespitine girilmiştir.²⁸

1910 Aralık Ayında Beyoğlu'nda bir kadının ölümüyle sonuçlanan otomobil kazası gerçekleşmişti.²⁹ 1916 Mayıs'ında Buenos Aires'te ikâmet eden bir fotoğrafçı olduğu anlaşılan Osmanlı vatandaşı bir kadın, yine otomobil kazasının kurbanı olmuştur.³⁰

Kasım 1916 tarihinde Polis Müdür-i Umumisi'nden Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen bir yazıda son iki ay zarfında meydana gelen on trafik kazasının müsebbibi olarak askeri araçlar gösterilmiştir. Bu on kazada üç kişi hayatını kaybetmiş, iki kişi ise ağır şekilde yaralanmıştır. Diğer kazazedelerin durumu ise hafif olarak nitelendirilmiştir. "hayata müteallik" olması sebebiyle Polis Müdürlüğü, Merkez Kumandanlığı'ndan şehir içinde aşırı hız yapan askeri araç şoförlerinin uyarılmasını istenmiştir. Zira polis kuvvetleri, bir kısmı müttefik ordularına ait bir kısmı da Osmanlı ordusuna ait otomobillerin kontrolü noktasında yetkisizdi.³¹ Ortaya çıkan önemli sorunlardan bir tanesi de Osmanlı müttefiki orduların araçlarının karıştığı trafik kazalarıydı. Örnek olarak 16 Temmuz 1915 günü yaşanan bir trafik kazası verilebilir. Kazaya karışan otomobil Alman ordusundan bir görevli tarafından kullanılıyordu. Kazada yaralanan henüz 7 ve 15 yaşlarındaki iki kız çocuğu, Fransız vatandaşı Nikolet Jovelin isimli bir kadının çocuklarıydı. Yapılan araştırma sonucunda Alman şoförün, bir Alman binbaşısının makam şoförü olduğu ortaya çıkmıştır.³²

Kazalarla ilgili belgeler az olmamakla birlikte istatistiklere bakmak daha genel bir fikir verecektir. Kazalarla ilgili istatistikler ise Polis Mecmuası'ndan takip edebilir. İlgili mecmuada İstanbul'da meydana gelen asayiş olayları özellikle 1915 yılından itibaren düzenli olarak kayıt altına alınmaya başlanmıştır. Bu kayıtlar polis karakolları tarafından tutuluyordu dolayısıyla mahkemede sonuçlanmış suçlardan ziyade asayiş olaylarının istatistiğidir. Tabii olarak burada istatistik memurunun tuttuğu kayıt ile yetinmek durumundayız ayrıca her kazanın istatistiklere geçtiğini söylemek de gerçekçi değildir. Bu durum tüm istatistiki verilerin geçerliliğiyle ilgili genel bir sorun olarak

²⁸ BOA, ZB, 371/42, 01.03.1324.

²⁹ BOA, DH.EUM.THR, 58/37, 14.01.1329.

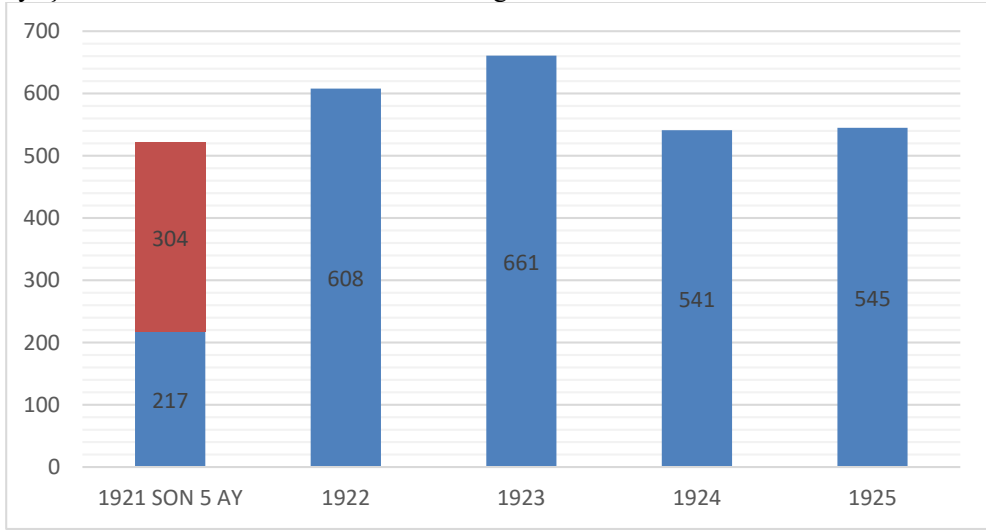
³⁰ BOA, DH.EUM.4.Şb, 8/12, 15.01.1335.

³¹ BOA, DH.EUM.KLU, 12/11, 22.01.1335.

³² Binbaşısıya göre kazada herhangi bir kusur yoktu ve tesadüf eseri idi. Kazanın meydana gelişi ise şu şekilde olmuştur: Alman şoförün kullandığı araba Cadde-i Kebir'den geçerken ara sokaktan süratle bir otomobil çıkmıştır. Alman şoför bir kazaya mahal vermemek için frenlere aşırı derecede yüklenmiş ve bunun sonucunda kaldırma sürüklenerek çocuklara çarpmıştır. BOA, HR.SYS, 2142/17, 08.05.1919. Osmanlı makamları bu olayla ilgili soruşturma yürütmekle birlikte herhangi bir ceza uygulamamışlardır. Fakat savaşın ardından 1919 yılında, Fransızlar tazminat talebi ile Osmanlı yönetiminin kapısını çalacaklardır. Osmanlı yönetimi kazaya sebep olan kişinin bir Alman askeri olduğunu ifade ederek, kendilerini ilgilendiren bir mesele olmadığını belirtmişlerdir. BOA, HR.SYS, 2142/20, 19.07.1919. Benzer başka bir örnekte de Avusturya – Macaristan otomobil tamirhanesinde görevli bir onbaşı Ağustos 1917'de bir kazaya karışmış ve Beşiktaş'ta, mühendis Emanuel Jirardi'nin oğlu Bernard isimli bir kişinin ölümüne sebep olmuştur. Onbaşı görevli olduğu ordu mahkemesine çıkartılarak mahkemesi icra edilmiştir. Fakat konuyla ilgili Osmanlı makamlarına "ahval-i hazırda" nedeniyle herhangi bir bilgi verilmemiştir. BOA, HR.SYS, 2142/09, 11.01.1919.

görülmektedir. Günümüzde dahi istatistiklere %100 güven duymak mümkün değildir. Dolayısıyla Polis Mecmuası'ndaki verilerin de tamamen gerçeği yansıtmamakla birlikte az sayıdaki veriden biri olduğu söylenebilir.

Polis Mecmuası istatistiklerinde otomobil kazaları bazen “otomobil vesair kazaları” bazen de “otomobil ve buna mümasil vesait-i nakliye ile mecruiyete sebebiyet ve vefat” şeklinde geçmektedir.³³ Bu tabirden otomobil kazalarının suç mahiyeti alması için yaralanma veya vefat ile sonuçlanmış olması gerekir. Kamu malına zarar/iki veya daha fazla aracın karıştığı fakat herhangi bir yaralanma veya ölümle sonuçlanmayan kazaların bu sınıflandırmaya girmediği düşünülebilir. Ayrıca “vesair” ve “buna mümasil” tabirlerinden, otomobil dışındaki araçlardan kaynaklanan kazaların da bu istatistiklere dâhil edildiği anlaşılmaktadır. Bu nedenle aşağıdaki grafikte gösterilen kazaların tamamının otomobil kaynaklı olmadığı söylenebilir. Fakat hangi araçların kaza yaptığının ayrıştırılması ve oranlanması da mümkün değildir.



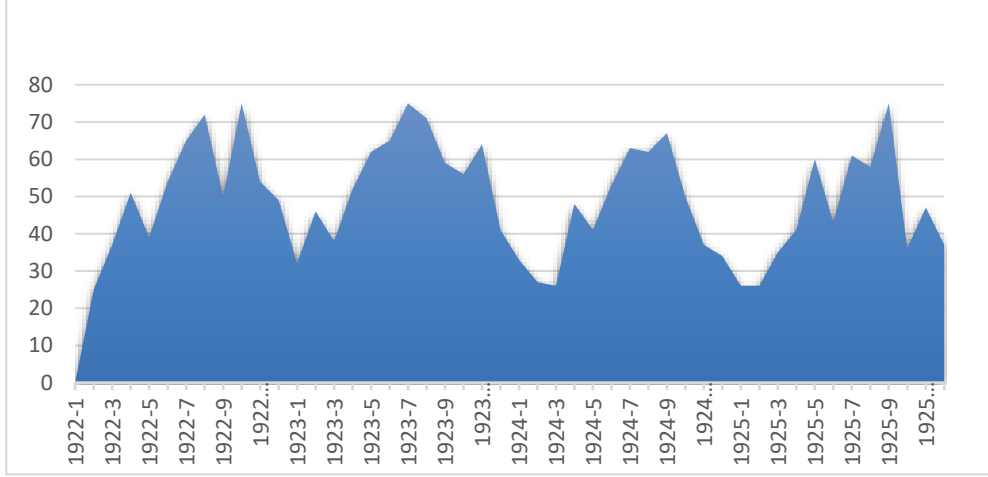
Grafik 1. 1921-1925 Yılları Arasında İstanbul'da Trafik Kazaları³⁴

İstanbul'un işgal yıllarında otomobil kazalarının 1923 yılına kadar yıllık yaklaşık %10 düzeyinde arttığı görülmektedir. 1922-1923 yıllarında, şehir trafiğinde belirgin bir keşmekeşin olduğu ortadadır. 1924'te yaralanmalı ve ölümlü kazaların %18 oranında azalmış olması elbette trafikte belirgin bir düzelmenin ve otomobil sayısının azalmış

³³ Polis Mecmuası'nın otomobil kazaları ile ilgili istatistikleri 1921 yılının Ağustos ayından itibaren başlamaktadır. Bu tarihten önce ilgili istatistikte “adem-i dikkat ve kanuna riayetsizlik” ve daha sonra “adem-i dikkat” halini alan bir suç türü görülmektedir. Fakat adem-i dikkat suçunun kapsamının daha geniş olması, bu suç türü içerisinde otomobil kazalarının payının ne kadar olduğunun da bilinmemesi sonucu çıkmaktadır.

³⁴ Grafik Polis Mecmuası'nın 1921 (Numro: 143, 1 Teşrin-i Sani 1337), 1925 (Numro: 195, 18 Şubat 1344) yılları arasındaki 53 sayısından oluşturulmuştur. Grafikteki yeşil alan 1921 yılının diğer 7 ayının, 5 ayın ortalamasından hesap edilmiş tahmini toplamıdır.

olduğunu gösterir. Fakat 1927 yılına ait bir bireysel sigorta poliçesinde otomobil şoförleri, 1'den 12'ye kadar artan bir risk sıralamasında 10. sırada yer alıyorlardı.³⁵ Dolayısıyla İstanbul'da otomobil kullanmanın 1927 yılında da "tehlikeli" olarak görüldüğü sonucuna varılabilir.



Grafik 2. 1922-1925 Yılları Arasında İstanbul'da Trafik Kazaları (Aylık)

Yukarıdaki grafikte dört yıllık süreçte, otomobil kazalarının aylara göre dağılımı görülmektedir. Grafikte çok net bir şekilde kazaların mevsime göre değişkenlik gösterdiği göze çarpmaktadır. Yaz aylarında trafiğin daha yoğun oluşu, araba seyahatlerinin daha fazla yapılması ile açıklanabilir. Dönemin araç teknolojisi gereği, arabaların çoğunlukla üstü açık olması veya yağmur ve kardan etkilenme düzeyinin fazla oluşu, kış aylarında trafiğe çıkan araç sayısında düşüşlere neden olmuş olabilir. Fakat yine de birincil sebep, yaz aylarında otomobil kullanımının ve kat edilen mesafelerin uzaması ile ilgili olmalıdır. Zira günümüzde de otomobillerin hava koşullarından etkilenme oranı azalmış olsa bile, kaza oranları yaz aylarında artmaktadır. Örneğin 2013 yılına ait Türkiye genel istatistiği ile 1923 yılı arasında büyük benzerlik vardır.³⁶ Bu nedenle kazaların, iklim şartlarının olumsuzluğundan ziyade araç kullanımının yaz aylarında artış göstermesiyle ilgili olduğu söylenebilir. Gerekçeler ne olursa olsun mevcut otomobil sayısı ile meydana gelen kazalar arasında ciddi bir orantısızlık mevcuttur ki bu da bazı düzenlemeleri zorunlu kılmıştır.

3. İstanbul Şehir İçi Trafikini Düzenlemeye Yönelik Alınan Tedbirler

Günümüzde hemen hemen bütün kentler, fiziki oluşum ve gelişimlerinde insana değil otomobile öncelik vermektedir. Kentlerde yeni iskân/imar sahaları tespit edilirken

³⁵ *Şahsi Sigorta*, Zelliç Biraderler Matbaası, İstanbul 1928, s. 12 ve 30.

³⁶ Bkz. Trafik Kaza İstatistikleri 2013, TÜİK Matbaası, Ankara 2014.

önce otomobillerin hareketini sağlayacak yollar çizilmekte; apartmanlar, parklar, okullar, kamu kurumları, dini yapılar otomobil yollarının etrafına konumlanmaktadır.

İstanbul'daki ilk trafik düzenlemesi düşüncesi bisikletler için gündeme gelmiştir. İstanbul Şehremaneti'nin 20 Şubat 1895 tarihli kararında “velespidlerin” (velocipede=bisiklet) artması ve bunların insanlara çarpmaları nedeniyle bir sınırlandırma gündeme gelmiştir. Buna göre bisikletle dolaşanlar Taksim'den Şişli'ye giden yol üzerinde gidebilecekler, Taksim'den Beyoğlu tarafına geçemeyeceklerdi. Bir nevi zorunlu bisiklet yolu olarak değerlendirilebilecek bu girişim daha sonra gereksiz bulunmuştur. Zira bisiklet kullanan kişiler yüzünden henüz bir mahzur görülmemiştir. Dar sokaklara girdiklerinde ise bir kazaya sebebiyet vermemeleri için belediye çavuşları tarafından uyarılmaktaydılar. Bu nedenlerle zorunlu bisiklet yolu fikri uygulamaya konulmamıştır.³⁷

Otomobillerle ilgili düzenlemeler 1900'lerin hemen ilk yıllarından itibaren İstanbul'da vaka vaka bazı tedbirler alınması şeklinde olmuştur. İstanbul'daki seyr ü seferlerle ilgili ilk düzenleme ise kökten bir çözüm getirmiştir. Zira İstanbul'a otomobil ile girmek yasaklanmıştır. 1905-1908-1909 yılları arasında ara ara geçici sürelerle konulan bu yasağın iki nedeni vardı. Birincisi hukuki altyapısı henüz oluşturulmayan otomobil kullanımı ile ilgili işletme imtiyazlarının önüne geçmekti. İkincisi ise doğrudan trafik ile ilgiliydi; İstanbul sokakları otomobil seyr ü seferi için uygun değildi. Uygunluk kavramının içeriğinde yer alan ana unsurlar; yolların ve kaldırımların yetersizliği, otomobillerin hız sınırının tespiti, şoförlerin otomobil kullanabileceklerine dair bir belgeye sahip olmaları, otomobiller nedeniyle yollarda oluşabilecek hasardan alınacak vergi, ahalinin güvenliğinin temini ve nizam muhalifinde hareket edecek şoförlerin cezalandırılmasındaki belirsizlikti. Geçici olarak İstanbul dâhilinde hususi otomobil kullanılması ise Şehremanetince verilecek ruhsat ile mümkün olabilecekti.³⁸ Fakat şehir dışında hususi otomobil kullanmak yasaklanmamıştır.³⁹ Dolayısıyla İstanbul'da bu dönemde otomobil kullanımının yasaklanması öncelikle başkentin fiziki durumunun otomobil kullanımına uygun olmaması ve otomobil kullanımına dair elde herhangi bir düzenleme olmamasından kaynaklanıyordu. Benzer yasaklamalar aynı gerekçelerle Avrupa kentlerinde de görülmüştür. Otomobil kaynaklı kazaların çokluğu nedeniyle bazı kentlerde otomobil kullanımı yasaklanmıştır. Servet-i Fünûn'a göre bu kazaların meydana gelmesindeki sebep, otomobillerin spor ve eğlence aracı olarak görülmesiydi.⁴⁰

Yasaklamadan bahsederken değinilmesi gereken konulardan biri de II. Abdülhamid döneminde otomobil ithaline konulmuş yasaktır. Bu yasak, 15 Eylül 1320 (28 Eylül 1904) tarihli ve 391 numaralı tezkere ile konulmuştur ve gümrüklere gelen otomobillerin geldikleri mahallere iadesini içermektedir.⁴¹ Emre rağmen gümrüklerde bu yasaklamanın tam olarak dikkate alındığı söylenemez. Bunun yanında 1905 yılında

³⁷ BOA, DH.MKT, 345/83, 22.08.1312.

³⁸ BOA, DH.MKT, 2754/5, 08.02.1327.

³⁹ Ekim 1907'de İspanya vatandaşı iki kişinin otomobille Doğu Rumeli yoluyla İstanbul'a olan yolculuk taleplerine, otomobilleriyle İstanbul sınırlarına kadar gelebilecekleri şeklinde şartlı bir izin verilmiştir. BOA, BEO, 3143/235684, 03.08.1325.

⁴⁰ “Otomobiller”, *Servet-i Fünûn*, C. 33 S. 230, (20 Eylül 1323), s. 407.

⁴¹ BOA, BEO, 3000/224926, 09.01.1325.

İstanbul'da yabancılara ait otomobiller seyr ü sefer edebiliyorlardı.⁴² Bu sebeple ilgili ithal ve seyr ü sefer yasaklarının düzenli ve sürekli uygulanmadığı fikri ağırlık kazanmaktadır.

Kazalar kısmında bahsedilen 1910 Aralık ayında meydana gelen ve bir kadının hayatına mal olan kaza sonucunda Emniyet-i Umumiye Müdürlüğü, Beyoğlu Polis Müdürlüğü'ne İstanbul sokaklarının darlığı göz önünde bulundurularak otomobil sahiplerine aşırı hız yapmamaları konusunda bir uyarı yapmasını istemiştir.⁴³ Aynı yıl Dâhiliye Nezareti, Şehremanetine, İstanbul'daki otomobil sayısının artması ve sokakların "tarumar" hali nedeniyle kazaların meydana gelmesinin kaçınılmaz olduğunu bildirmiştir. Şoförlerin "erbab-ı maharetten" seçilmesi öneriliyordu. Daha önemlisi otomobillerin kent içinde güvenli bir şekilde hareketlerinin temini için Avrupa ülkelerinde uygulanan kuralların neler olduğunun araştırılması isteniyordu.⁴⁴ Başka bir örnekte ise 21 Aralık 1910'da Beyoğlu Polis Müdürü, Emniyet-i Umumi Müdürlüğü'ne, Mısırlı Prens Aziz Paşa'ya ait kırmızı otomobilin şoförünün acemiliği nedeniyle bir kazaya karışmasının an meselesi olduğunu, şoförünün değiştirilmesini içeren bir mektubun Paşa'ya yazılmasını talep etmiştir.⁴⁵

Yukarıdaki örnekler belirli bir amaç için seçilmiştir. İstanbul trafiği ile ilgili düzenlemelerin gerekçelerine ait örneklerdir. Bu gerekçeleri oluşturan temeller otomobillerin hızı, sokakların darlığı yani yolların yetersizliği ve otomobilleri kontrol eden insanların, kelimenin fiil hali olarak "ehliyetsizliği" idi.

3.1. Ehliyet

Yukarıda bahsedildiği üzere İstanbul'da meydana gelen trafik kazalarının bir sorumlusu olarak da şoförler görülmektedir. Ülkeye yeni yeni giren bir teknolojiyi kullanmakta maharetli çok insanın bulunması pek beklenebilecek bir durum değildi. 1914 Şubat'ında Şehremaneti ve Polis Müdür-i Umumisi tarafından Şûra-yı Devlet'e gönderilen bir yazıda, son günlerde İstanbul'da meydana gelen trafik kazalarının artış gösterdiği vurgulanmakta ve kazaların başlıca sebebi olarak otomobillerin ehil olmayan şoförler tarafından idare edildiği gösterilmektedir. Bunun önüne geçilmek için şoförlerin bir imtihana tabi tutulacağı ve "ehliyeti tahakkuk" ettikleri durumda bir şahadetname verileceği belirtilmiştir. Şehremaneti tarafından verilecek belgeler için resmi kurumlara ait otomobillerin şoförleri de sınava tabi tutulacaktı.⁴⁶

Şoförlere bir yeterlilik belgesi verilmesi işinin düzenli bir şekilde yapıldığını söylemek zordur. Çünkü 1914 yılında başlayan şoförlere belge verilmesi işi 1921 yılında tekrar gündeme gelmiştir. Şehremaneti 1921 yılında sivil ve askeri tüm şoförlere ruhsatname alma zorunluluğu getirmiştir. Bu tarihten sonra ruhsatnamesiz olarak araç kullananların polis marifetiyle cezalandırılacakları ve yine bu tarihten sonra ruhsatnamesi olanların da trafik kurallarına aykırı davranışları durumunda ruhsatnamelerine el

⁴² BOA, BEO, 2701/202537, 10.09.1323.

⁴³ BOA, DH.EUM.THR, 58/37, 14.01.1329.

⁴⁴ BOA, DH.MUL, 70/10, 19.02.1328.

⁴⁵ BOA, DH.EUM.THR, 57/26, 23.12.1328.

⁴⁶ BOA, ŞD, 851/12, 27.03.1332.

konulacağı ilan edilmiştir. Ruhsatnameler ise imtihansız bir şekilde dağıtılacak, ruhsatname bedeli, belge başı 6 lira olacaktı. Yalnızca İngiltere işgal memurları müstahdeminde bulunan şoförlere 244 adet ruhsatname belgesi ücretsiz olarak dağıtılmıştır. Ruhsatname konusunda bazı tartışmalar yaşanmış, fakat tartışmalar şoförlere imtihan yapılmamasından değil 6 liralık ücretten kaynaklanmıştır. Kurumlar, resmi daire şoförlerinin bu ücretten muaf tutulması gerektiğini Şehremaneti'ne bildirmelerine karşın, Şehremaneti, kendi kurumundaki şoförlerden de aynı ücretin alındığını; bu ücretin bir nevi vergi değil ruhsatname masrafı olduğunu ifade etmiştir.⁴⁷ Dolayısıyla ilk ehliyet sahiplerinin herhangi bir sınava tâbi tutulmadığı anlaşılmaktadır.

3.2. Plaka Uygulaması

Otomobillerde plaka kullanılması günümüzde hayati öneme sahiptir ve yalnız trafik ile ilgili bir konu da değildir. Güvenlik, vergi vb konularda plaka oldukça işlevsel bir rol oynamaktadır. İstanbul'da otomobil sayısının artmasına paralel olarak, otomobillerin numaralandırılması da gündeme gelmiş ve kazalarla bağlantılı olarak ele alınmıştır. Otomobillere numara verilmesi yine Şehremaneti eliyle uygulanmaya başlanmıştır. Şehremaneti'nden nezaretlere yazılan 14 Haziran 1914 tarihli bir yazıda, 28 Haziran'a kadar resmi ve hususi tüm otomobil ve kamyonlara numara verilmesi öngörülmüştür. 28 Haziran'dan sonra numarasız olarak trafiğe çıkan araçlar, trafikten men edilebilecekti.⁴⁸ Şehremanetine göre, dünyanın hiçbir yerinde numarasız otomobil ve kamyon bulunmamaktaydı ve medeni ülkelerin tamamında kanun kabul edilmiş bir ahvaldi. Bu uygulama kazaların da önüne geçebilecek caydırıcı bir yöntem olarak görülmüyordu. Plaka takılması yönteminden hedeflenen, aşırı hız (sür'at-i fevkalade) yapan araçların bir kaza durumunda kolluk kuvvetlerinden kaçmalarının önüne geçmekti. Kaza anında araç tevkif edilemese bile numarası sayesinde daha sonra şoförü yakalanabilecekti.

Plaka uygulamasının⁴⁹ faydasının görüldüğü birkaç örnek vermek gerekirse: 1920 Mart'ında hız sınırını aştığı için işgal kuvvetleri zabıta kumandanlığı tarafından cezalandırılması istenen 33 numaralı otomobili kullanan şoför daha sonra, araç numarası ile tespit edilmiştir. Şoförün Dâhiliye Nezareti'nde çalışan bir memur olduğu anlaşılmıştır.⁵⁰ Araç plakasından şoförün tespit edildiği bir diğer örnek işgal kuvvetlerinin karıştığı bir kaza ile ilgiliydi. Kaza yapan araç numarası 147842 idi. Mart 1920 tarihinde Makriköy'den Bağlarbaşı şosesinden geçerken Büyük Halkalı köyünden 14 yaşında Hüseyin adlı bir çocuğun ölümüne neden olmuştu. Numarası sayesinde otomobilin 241. Fransız Alayı'na mensup bir araç olduğu tespit edilmiştir.⁵¹

⁴⁷ BOA, BEO, 4678/350833, 25.07.1339.

⁴⁸ BOA, DH.İD, 161/41, 22.08.1332.

⁴⁹ Tarihsiz bir belgede plaka uygulamasının zorunluluğu teyit ediliyordu fakat daha önemlisi itfaiye araçları ile ilgili ibaredir. Bir düzenleme müsveddesine benzeyen belgede, hususi ve umumi otomobillere, yangın esnasında itfaiye araçlarına yol verme zorunluluğu dile getirilmiştir. BOA, DH.EUM.KLU, 16/92, 29.12.1339.

⁵⁰ BOA, DH.EUM.AYŞ, 36/41, 08.07.1338.

⁵¹ BOA, DH.EUM.EYŞ, 35/14, 23.06.1338.

3.3. Şehir İçi Yollar

Otomobil, otobüs, kamyon gibi motorlu araçlardan önce İstanbul kent içi ulaşım ve nakliye işleri, at ve öküz tarafından çekilen koçu,⁵² kupa,⁵³ seyir arabası, kâtip odası, Rumeli tipi talika, sırık arabası, manda arabası, hafif yük arabaları⁵⁴ ve faytonlarla yapılırken, 1869'dan itibaren ray üzerinde hareket eden atlı tramvaylar ile yapılmaya başlamıştır.⁵⁵ 1910 yılında İstanbul'da atlar tarafından çekilen tramvay hatları 23.5 kilometre uzunluğundaydı. 1914 yılından itibaren ise atlı tramvaylar yerlerini yavaş yavaş elektrikli tramvaylara bırakmışlardır.⁵⁶

Tanzimat döneminden itibaren, başta İstanbul olmak üzere Osmanlı kentlerinin Avrupa kentlerine benzetilmesi amacıyla kamu binaları yapılmaya başlanmış; bulvarlar, geniş caddeler, parklar vb. yapılar Osmanlı yöneticileri açısından Batı dünyasına öykünmenin fiziki manada nüvesi olarak kabul edilmiştir. Yol meselesinin bir de diğer tarafı vardı, Osmanlı yol coğrafyası Tanzimat'a kadar ihmal edilmiş, sadece İstanbul'un veya vilayet merkezlerinin değil tüm taşra ulaşım ağının yenilenmesine ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu amaçla "14 Eylül 1858 tarihinde "Memalik-i Mahrûse-i Şahane Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizamname" ve 14 Ağustos 1869 tarihinde "Turuk ve Meabir Hakkında Nizamname" gibi yasalar ortaya çıkarılmıştır.⁵⁷ Nizamnamelerde temel manada Osmanlı yolları önem derecelerine göre sıralanarak, yapılacak yolların genişliği, kaldırımlar, bu yolların imarı ve bakım şartları vs. tespit edilmiştir. Karayolları 1879 yılında turuk-ı umumi ve turuk-ı hususi olarak iki sınıfa ayrılmıştır. Yapılan planlamayla Osmanlı'nın Asya topraklarında 26 yol (1609 km), Avrupa tarafında 21 yol (2967 km) inşa edilmesi öngörülmüştür.⁵⁸ Fakat zamanla birçok ara yollar da turuk-ı umumi kapsamına alınarak Nafia Nezareti'nin imarına bırakılmıştır.

Kent planlaması ve İstanbul yolları ile ilgili olarak da 1848'den 1882'ye kadar yollar, sokaklar ve binaları kapsayan başlıca altı nizamname çıkarılmıştır.⁵⁹ Özellikle Kırım Savaşı'ndan sonra kurulan 6. Belediye Dairesi başta olmak üzere İstanbul'un planlaması belediyelere ve Şehremaneti'ne bırakıldı. Fakat bu çalışmalar büyük oranda kentin ana caddeleri, saray çevreleri ve tramvay yolları ile sınırlı kalmıştır.⁶⁰ Özellikle yangınlardan daha çok etkilenen Bilâd-ı Selase'nin Suriçi yakasında kent dokusunda belirgin değişimler olmuştur. Yangından etkilenen mahalleler eski labirent görünümünden kurtularak, yollarla dik şekilde kesilen, ızgara planlara dönüştü. Fakat

⁵² Koçu: At veya öküzle çekilen süslü, ahşap bir nevi vagon tarzı arabalar,

⁵³ Kupa: Avrupa'dan ithal 19. Yüzyıl atlı arabaları, çoğunlukla siyah renkte, üç pencere, iki fenerli şehir içi arabası. 19. yüzyıl sonlarında yaygınlık kazanmıştır.

⁵⁴ Kazım Arısan, "Eski İstanbul'da Şehir İçi Ulaşım", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, İrcica, İstanbul 1995, s. 6-7.

⁵⁵ Melek Çolak, a.g.m., s. 177-180.

⁵⁶ Feza Günergun, "Osmanlı Devleti'nde Buharlı Tramvay İşletme Teşebbüsleri", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, İrcica, İstanbul 1995, s. 378.

⁵⁷ Musa Çadircı, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *AÜDTCF Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, XV/26 (1990-1991), Ankara 1991 s. 154-155.

⁵⁸ Musa Çadircı, a.g.m., s. 160.

⁵⁹ Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul* (Çev. Selim Deringil), (2. Baskı), Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2016, s. 65.

⁶⁰ Zeynep Çelik, a.g.e., s. 97.

buralar kentin geri kalanıyla bütünleşmemişti.⁶¹ 19. yüzyıl boyunca devam eden bu süreçte yeni yollar yapılıyordu. Fakat bu yollar henüz otomobiller sokaklarda görünmeden önce yapılmıştır. Dolayısıyla otomobil ulaşımı için planlanmamışlardır. Yine de bu çalışmalar çıkmaz sokakların, labirenti andıran klasik Osmanlı mahallelerinin yavaş yavaş ortadan kalkarak birer “güzergâh” olmalarına neden oldu.⁶²

Otomobilin kent yaşamının bir parçası haline gelmesi görece uzun bir süreçte olacaktır. Fakat atlı tramvaylar, tren hatları gibi 19. yüzyıl modern ulaşım sistemlerinin İstanbul’da kullanılması, yolların kısmen genişlemesi sayesinde otomobiller için bir ön hazırlık olmuştur. Örnek olarak Galata Köprüsü’nün yenilenmesi gösterilebilir. 1875 yılında yeni köprünün genişliği 14,5 metreyi bulmuştu. Bu köprü 1912 yılında, 1992’ye kadar hizmet verecek yenisiyle değiştirildi. 1912 yılında yenilenen Galata Köprüsü, eskilerine nazaran düz bir satha sahipti, otomobil ve atlı araba hareketine çok daha uygundu.⁶³

Trafik kazalarının oluşumunda çevre koşulları yani yollar ve kaldırımlar oldukça önemlidir. İstanbul’un yolları yukarıda kısmen açıklanmaya çalışıldığı gibi çok yönlü bir konu olmakla birlikte savaş döneminde daha da bozulmuştur. Özellikle süratli seyreden demir tekerlekli askeri kamyonların yollarda önemli derecede tahribat yarattığı, Şehremaneti tarafından sıklıkla dile getiriliyordu. 1918 yılında Şehremaneti, bozulan yolların bedelini Harbiye Nezareti’nden talep etmiştir. Özellikle Yeniköprü’nün parke ve beton kısımları, kamyonlar nedeniyle kırılmış ve çukurlar oluşmuştu. Tamir için öngörülen bedel 50’şer kiloluk 2.100 çuval çimentonun karşılığıydı dolayısıyla hasarın oldukça büyük boyutlara ulaştığı söylenebilir.⁶⁴ Bu bakımdan İstanbul’un yolları otomobil ve kamyonların düzenli seyr ü seferi için bir problem teşkil ettiği gibi bu araçlar yolları da tahrip eden unsurlardı.

1919 yılında İstanbul belediye başkanı Cemil Bey (Topuzlu), kazaların önlenmesine yönelik bir dizi tedbiri daha hayata geçirmiştir. Cemil Bey’e göre İstanbul’daki nüfus artışı özellikle mütarekeden sonra, şehrin altyapısının kaldıramayacağı noktaya ulaşmıştı. Yollar, kaldırımlar hatta büyük caddeler bu hareketliliğe uygun ve yeterli değildi. En azından hareketliliği azaltmak için alınan tedbirlerden biri kazaların en fazla gerçekleştiği Galata bölgesinde trafiğin düzenlenmesi olmuştur. Bu doğrultuda Rıhtım, Mumhane ve Tramvay caddelerinden ikisi otomobil, kamyon ve binek arabalarına ayrılmış birisi ise yük arabalarına tahsis edilmiştir.⁶⁵

Otomobiller ve genel olarak tüm hareketli unsurlar bakımından yollarda tehlike yaratan bir diğer faktör de yol çalışmalarıdır. Dâhiliye Nezareti’nden Şehremaneti’ne gönderilen bir uyarı yazısında, gündüzleri yollardaki kaldırım ve yol tamirlerinde açılan çukurların sebep olduğu kazalar vurgulanmaktaydı. Otomobiller yanında atlı arabalar ve yayalar için de tehlike yaratan bu çukurların üzerlerinin örtülmesi, geceleri

⁶¹ Zeynep Çelik, a.g.e., s. 105.

⁶² Zeynep Çelik, a.g.e., s. 107.

⁶³ Wolfgang Müller-Wiener, Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı (2. Baskı), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003, 178-185. Ayrıca Bkz. İbrahim Özen, “Galata Köprüleri ve Yeni Galata Köprüsü”, İTÜ Dergisi/D Mühendislik, C. 10, S. 4, s. 35-46.

⁶⁴ BOA, DH.UMVM, 105/15, 05.10.1335.

⁶⁵ BOA, DH.KMS, 57/41, 14.06.1338.

ışıklandırılması ve uyarı levhalarının konulması istenmiştir. Hemen her gün olan bu kazaların birinde bir süvari polisi çukura düşmüştü. Polis çeşitli yerlerinden yaralanırken atı ise ölmüştür.⁶⁶

Asıl amacı vergi ihdas etmek olsa da trafik ile ilgili düzenlemelerden sayılabilecek bir diğer uygulama İstanbul'un ana ulaşım damarlarında uygulanan geçiş ücretleridir. Bunların başında da elbette Galata Köprüsü gelir. Köprü yenilendiğinde girişlere ücret tahsil kabinleri yerleştirilmiştir. Ücretli geçiş resmi araçları da kapsayacak şekilde düzenlenmiştir. Öyle ki 1916 yılının Dâhiliye Nazırı Talat Bey, "pek münasip" bulunduğu bu uygulama için aylık 150 kuruşluk bir paso ücreti ödemiştir.⁶⁷

3.4. Yasal Düzenlemeler

Trafik dediğimiz kavram esasında, fiziki harekete uyarlanan somut kurallardan oluşur. Günümüzde ortalama bir otomobil sürücüsünden, trafik kurallarını bilmesi ve bunlara uyması beklenir. Kurallara uyuma konusu günümüzde de bir problemdir. Fakat 20. yüzyıl başlarında, otomobil kullanımı yeni yeni başlamışken insanların hangi kurallara riayet edeceği elbette bir sorundu.

1914'te Şehremaneti'nde "araba, otomobil gibi vesait-i nakliyenin suret-i idaresi ve sevki" hakkında bazı nizâmat ve talimatnameler hazırlandı. Bunlar hazırlanırken Avrupa'nın belirli kentlerindeki uygulamalar tetkik edilerek Emniyet Müdürlüğü ile birlikte gerçekleştirilmeye çalışıldı.⁶⁸ Fakat bunlar müsvedde seviyesinde kalmıştır.

5 Nisan 1918'de ise "Dersaadet ve Havalisi Mıntıkasında Muteber Otomobil Nizamnamesi" adıyla bir çalışma yapılmıştır.⁶⁹ Nizamnamenin özetle temas ettiği kurallar şunlardır;

Her şoför bir vesikaya sahip olacak, otomobillerin özel işaretleri bulunacak, işaretler savaş dönemi olması sebebiyle müttefik kuvvetlerin otomobillerini de içerecekti.⁷⁰

Hız sınırları ise şöyledir; içi boş (hava lastikli) lastik tekerlekli otomobiller saatte 25 km hızla hareket edebilecek,⁷¹ tazyik edilmiş (dolgu) lastikli ve demir tekerlekli kamyon ve otomobiller saatte 12 km hızla gidebileceklerdi.⁷² Bu hız sınırlarının aşılması yasaklanmıştı.

Otomobillerin hareket esasları ise şöyledir; otomobiller yolun sağından gidecektir. Bir cadde veya sokak tarafına döneceklerinde ise şoför veya muavini, kolunu dönülecek istikamete doğru işaret edecektir. Geceleri her otomobil, ön kısmında bir ışık bulunduracaktır. Askeri otomobillerin şoförlerinin hareket esnasında sigara içmeleri yasaktı.

⁶⁶ BOA, DH.UMVM, 105/12, 28.02.1336.

⁶⁷ BOA, DH.KMS, 38/36, 05.07.1334.

⁶⁸ BOA, DH.EUM.MTK, 64/32, 27.01.1333.

⁶⁹ BOA, DH.EUM.6.Şb, 52/100, 12.10.1336.

⁷⁰ Bkz Ek 2.

⁷¹ Pek seri hareket eden bir konak arabasından biraz fazla. İlgili Talimatname.

⁷² Süratle giden bir piyadenin yürüyüşünden az fazla bir süratle. İlgili Talimatname.

Sivil otomobillerin teftişı polis ve merkez kumandanlığı tarafından yapılacaktır. Askeri otomobiller ile müttefik kumandanlıklarına ait otomobillerin teftişı her devletin kendi askeri memurlarına aittir.

Yukarıda özetlenen 5 Nisan 1918 tarihli nizamname ana hatlarıyla, bütün otomobil ve motosikletleri kapsamakla birlikte savaşın da birkaç ay sonra bitmesi nedeniyle yürürlüğe girdiği ya da ne derecede uygulandığı soru işaretidir.

1920’li yıllardan itibaren İstanbul’da otomobil trafiğini düzenleyen birkaç talimatname görülmektedir. 20 Kanun-i Sani 1339 (20 Ocak 1923) tarihli ve Şehremaneti’nce yayınlanan “İstanbul Sokaklarında Mürur ve Uburun Tanzimine Dair Talimat” bunlardan bir tanesidir.

İlgili talimatnamenin 1. maddesinde otomobillerin yolun sağ tarafını kullanacağı yazıyordu. 4. maddede dar ve kalabalık yollarda otomobillerin saatte en fazla 20 km hızla gidecekleri belirtilmiştir.⁷³

İstanbul’da trafik düzenlemeleriyle ilgili 1925 yılında bir talimatname daha yayınlanmıştır. “Otomobillerin seyr ü seferi hakkında talimatname”, gerçek manada yalnızca otomobilleri kapsamaktaydı.⁷⁴ Talimatname 6 fasıldan oluşmaktaydı ve özetle şöyledir: Otomobil satın alacaklar, alacakları otomobillerin ceza ve vergisinden sorumludurlar (Madde 3). Otomobil satan garajlar, ellerindeki otomobillerin markasını, motor gücünü ve motor numarasını Şehremaneti’ne bildirmek zorundadır (Madde 4). Otomobil sahipleri ehliyetsiz şoför istihdam edemezler (Madde 7). Her otomobilin bir tasarruf defteri vardır, araba satın alanlar bu defteri üzerlerine geçireceklerdir (Madde 9). Otomobillerin ön ve arkalarında numarasız olarak (plaka) seyr ü seferleri yasaktır (Madde 10). Otomobillerin arka numara levhasına, geceleri 20 metreden görünecek şekilde lamba takılması zorunludur. Her otomobilin ön tarafında iki beyaz ve arkasında bir kırmızı ziya-nisar eden (ışık saçan) feneri bulunması ve geceleri bunların yanması lazımdır. Otomobil farlarının şehrin kalabalık mahallerinde ve karşıdan başka bir vasıta gelirken yakılması yasaktır. Göz kamaştırmayan farlar bu yasaklama dışındadır (Madde 13-14). Her otomobilin iki çalışır freni olmalıdır (Madde 15). Motorlarda meskutu (susturucu) bulunacak, motorların huruç borusundan (egzoz) pis kokulu duman çıkmayacaktır (Madde 16). Her otomobilde korna bulunacaktır fakat keskin sesli olmayacaktır (Madde 17). Arabalarda çamurluk olmalıdır, piyasaya çalışan arabaların karoseri ve döşemeleri temiz olmalı, bir de stepnesi bulunmalıdır (Madde 18-19).

Otomobillerin teknik özelliklerinden ve işaretlerinden bahseden ilk iki fasıldan sonra 3. fasıl otomobillerin trafikteki hareketleri ile ilgili olup günümüzde de uygulamada olan geçiş önceliği vb. bilgileri içermektedir. Buna göre; otomobiller yolun sağında bulunacaktır (Madde 20). Otomobiller tabur halindeki askere, itfaiyeye ve cenazeye, durarak yol verecek, su birikintilerinden hızlıca geçip insanların üzerine su ve çamur sıçratmayacaklardır (Madde 24). ‘Sollama’ yaparken veya önünde yayalar varken korna çalmak mecburidir. Fakat gereksiz yere korna çalmak, huzuru ihlal etmek yasaktır

⁷³ *Mecelle-i Umur-ı Belediye* (2. Tab), Bahriye Matbaası, İstanbul 1339-1341, s. 393-397.

⁷⁴ “Otomobillerin Seyr ü Sefer Hakkında Talimatname”, *İstanbul Şehremaneti Mecmuası*, 2. Sene, S. 16, (30 Teşrin-i Sani 1341), s. 184-187.

(Madde 27). Takip mesafesi en az hızın yarısı kadar metre olmalıdır. Örneğin 25 km hızla giden bir otomobil 12.5 metre mesafe bırakmalıdır (Madde 28).

4. fasıl sürat konusuna ayrılmıştır. Buna göre şehir dâhilinde otomobillerin azami sürati saatte 36 km'yi geçemez. Bu sınırlama geniş caddelerde, seyrek yollarda geçerlidir. Kalabalık ve kaza ihtimali bulunan yollarda hız düşürülecektir ve 36 km sınırının bu durumlarda hükmü yoktur. Kalabalık yollarda hız yapanlar, kaza yapmasalar dahi cezalandırılırlar. Köprülerde ise hız sınırı 12 km'dir. (Madde 30).

5. fasıl şoförler hakkındadır; şoförler en az 18 yaşında olmalı ve Şehremaneti'nden imtihan neticesinde başarılı olmaları halinde ehliyet alabilirler. Ehliyeti olmayanların otomobil kullanması kesinlikle yasaktır (Madde 31). Şoförler hangi sınıf araçlar için ehliyet almışlarsa ancak o tür araçları kullanabilirler (Madde 33). Sarhoş vaziyette araç kullanamazlardı (Madde 34).

6. fasıl cezalarla ilgilidir. Bu fasla göre, talimat hükümlerine aykırı davrananlar, umur-ı belediyeyle alakalı cezalar uyarınca cezalandırılırlar. Şoförlerin muhalif hareketlerinin devamında ehliyetlerine geçici olarak el konulur. Her vukuat şoförlere ait ehliyet varakasıyla emanetteki sicil defterlerine kaydedilir (Madde 35-36).

Sonuç

20. yüzyılın ilk çeyreğinde artan otomobil sayısına paralel olarak otomobil kazası kavramı da hayatımıza girmiştir. İstanbul örneği, günümüzde olduğu gibi otomobil sayısının en fazla olduğu kent olması bakımından, trafik düzenlemelerinin de ilk defa yapılmaya çalışıldığı şehir olmuştur.

Otomobil kazalarının nedenlerine bakıldığında, belgelere yansıdığı ölçüde dönemin teknolojisi göz önünde bulundurulmak şartıyla aşırı sürat, yolların kötülüğü ve kaldırımların yetersizliği ya da genel olarak kent altyapısının otomobil trafiğine göre düzenlenmemiş olması göze çarpmaktadır. Ayrıca sinyalizasyon teknolojilerinin olmaması, ehliyet konusunun bireysel maharet olarak görülmesi yani eğitim eksikliği ve yayaların otomobile olan yabancılığı kazaların meydana gelmesinde etkili olmuştur. Bu sebeplere hız merakını da eklemek gerekir. Esasında İstanbul'da özellikle I. Dünya Savaşı'ndan sonra artan nüfus ve altyapı eksikliği göz önünde bulundurulduğunda kaza sayısının yüksekliği çok da şaşırtıcı bir durum değildir.

Trafik kazalarının önlenmesi ve genel manada trafikle ilgili düzenlemeler 1910'lu yıllarda görülmeye başlanmıştır. Düzenlemeler ve yeni kurallar oluşturma sürecinin sonunda günümüzde otomobiller ve trafikle ilgili temel unsurlar olan ehliyet, plaka vb. yeniliklerin oluşturulmaya çalışıldığı görülmektedir.

Kaynaklar**Başbakanlık Osmanlı Arşiv Belgeleri**

Sadâret Mektûbi Kalemi Meclis-i Vâlâ Evrakı (A.MKT.MVL,)

132/77, 19.03.1278.

Bâb-ı Âli Evrak Odası Evrakı (BEO)

2701/202537, 10.09.1323 - 3000/224926, 09.01.1325 - 3143/235684, 03.08.1325 - 4593/344404, 01.01.1338 - 4651/348806, 23.12.1338 - 4664/349791, 10.03.1339 - 4672/350344, 14.05.1340 - 4678/350833, 25.07.1339.

Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye 4. Şube (DH.EUM.4.Şb)

8/12, 15.01.1335.

Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye 6. Şube (DH.EUM.6.Şb)

52/100, 12.10.1336.

Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Asayiş Kalemi Evrakı (BOA, DH.EUM.AYŞ)

36/41, 08.07.1338.

Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye (DH.EUM.EYŞ)

35/14, 23.06.1338.

Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Kalemi Umumi (DH.EUM.KLU)

12/11, 22.01.1335 - 16/92, 29.12.1339.

Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Levazım Kalemi (DH.EUM.LVZ)

68/43, 29.12.1341.

Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Muhasebe Kalemi Evrakı (DH.EUM.MH)

198/31, 23.01.1338.

Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Muhaberat ve Tensikat Müdüriyeti Evrakı (DH.EUM.MTK)

64/32, 27.01.1333.

Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Tahrirat Kalemi Evrakı (DH.EUM.THR)

57/26, 23.12.1328 - 58/37, 14.01.1329.

Dâhiliye Nezareti İdare Evrakı (DH.İD)

161/41, 22.08.1332.

Dâhiliye Nezareti Kalem-i Mahsus Evrakı (DH.KMS)

38/36, 05.07.1334 - 57/41, 14.06.1338.

Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH.MKT)

2754/5, 08.02.1327 - 345/83, 22.08.1312.

Dâhiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Evrakı (DH.MUI)

70/10, 19.02.1328.

Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye ve Vilayat Müdürlüğü Evrakı (DH.UMVM)

105/12, 28.02.1336.

Hariciye Nezareti İstanbul Murahhaslığı (HR.İM)

122/46, 04.11.1924.

Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS)

2142/09, 11.01.1919 - 2142/17, 08.05.1919 - 2142/20, 19.07.1919.

Şûra-yı Devlet Evrakı (ŞD)

851/12, 27.03.1332.

Zabtiye Nezareti Evrakı (ZB)

371/42, 01.03.1324.

Gazete ve Dergiler

Polis Mecmuası'nın 1921 (Numro: 143, 1 Teşrin-i Sani 1337), 1925 (Numro: Numro: 195, 18 Şubat 1344) (53 Sayı)

“Bargirsiz Arabalar”, *Servet-i Fünûn*, C. 10, S. 249, (7 Kânunuevvel 1311), s. 234.

“Direklerarası'nda Hanımların Otomobille Gece Piyasaları”, *Sebilürreşad*, C. 5, S. 106, (11 Şubat 1327) s. 26-28.

“Otomobiller”, *Servet-i Fünûn*, C. 33 S. 230, (20 Eylül 1323), s. 407.

“Otomobillerin Envarı”, *Servet-i Fünûn*, C. 36, S. 912, (6 Teşrin-i Sani 1324), s. 25-26.

“Otomobillerin Seyr ü Sefer Hakkında Talimatname”, *İstanbul Şehremaneti Mecmuası*, 2. Sene, S. 16, (30 Teşrin-i Sani 1341), s. 184-187.

“Otomobil”, *Servet-i Fünûn*, C. 28, S. 711, (25 Teşrin-i Sani 1320), s. 140-143.

Telif ve Tetkik Eserler

Alizon ,Fabrice and Steven B. Shooter and Timothy W. Simpson, (2009).“Henry Ford and The Model T: Lessons For Product Platforming and Mass Customization”, *Design Studies*, 30 , 588-605.

Arısan, Kazım. (1995) “Eski İstanbul'da Şehir İçi Ulaşım”. *Çağın Yakalayan Osmanlı*. İstanbul: İrcica. 1-12.

Âşık, Süleyman. (2013) *Türk Otomobil Tarihinde Bir İlk: Devrim Arabası*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İzmir: Ege Üniversitesi SBE.

Boyar, Ebru ve Kate Fleet. (2014) *Osmanlı İstanbul'unun Toplumsal Tarihi*. (Çev. Serpil Çağlayan). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Cengiz, Serpil Aygün. (2009). *Modernizm, Otomobil Kültürü ve Reklam*. Ankara: Ütopya Yayınları.

Çadırcı, Musa. (1991). “Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı”. *AÜDTCF Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*. XV/26 (1990-1991), Ankara. 153-167.

Çelik, Zeynep. (2016). *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul* (Çev. Selim Deringil) (2. Baskı). İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.

Çolak, Melek. (2003). “XX. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Trafik ve Atlı Tramvay”. *Osmanlı Araştırmaları*, XXII, 177-189.

Eldem, Vedat. (1994). *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*. Ankara: TTK.

Emiroğlu, Kudret. (2012). *Gündelik Hayatımızın Tarihi* (5. Basım). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Global Status Report On Road of Safety 2015, World Health Organization.

Günergun, Feza. (1995) “Osmanlı Devleti'nde Buharlı Tramvay İşletme Teşebbüsleri”. *Çağın Yakalayan Osmanlı*, İstanbul: İrcica, 373-393.

<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs310/en/index1.html> Erişim T. 13.10.2017.

Mecelle-i Umur-ı Belediye (2. Tab). (1339-1341), İstanbul: Bahriye Matbaası.

Müller-Wiener, Wolfgang. (2003). *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı* (2. Baskı). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

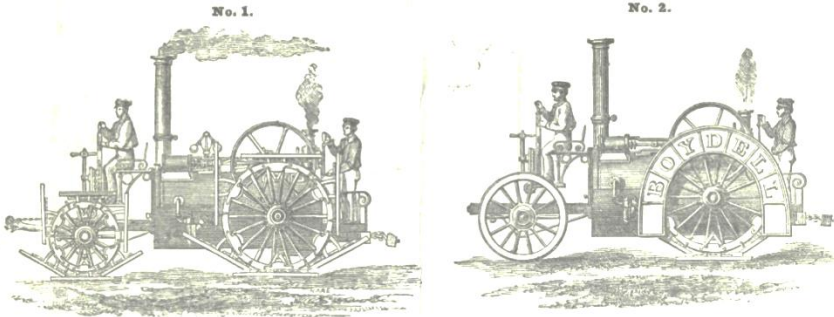
- Otomotiv Sanayii Dış Ticaret Raporu, Otomotiv Sanayi Derneği, Ocak 2016.
http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/2016-01_OSD_Dis_Ticaret_Raporu-103.pdf Erişim Tarihi: 01.11.2017.
- Özen, İbrahim. (2011). “Galata Köprüleri ve Yeni Galata Köprüsü”. *İTÜ Dergisi/D Mühendislik*, C. 10, S. 4, 35-46.
- Şahsi Sigorta, (1928). İstanbul: Zelliç Biraderler Matbaası.
- Şenyapılı, Önder. (2005). *20. Yüzyılda Otomobil Tasarımı ve Tasarımcıları*. İstanbul: Boyut Kitapları.
- TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2015 Yılı Sektör Raporu, <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/2015sektorrapor.pdf> Erişim Tarihi: 01.11.2017.
- Trafik Kaza İstatistikleri 2013. (2014). Ankara: TUİK Matbaası.

Ek 1

A.MKT.MVL 132/77

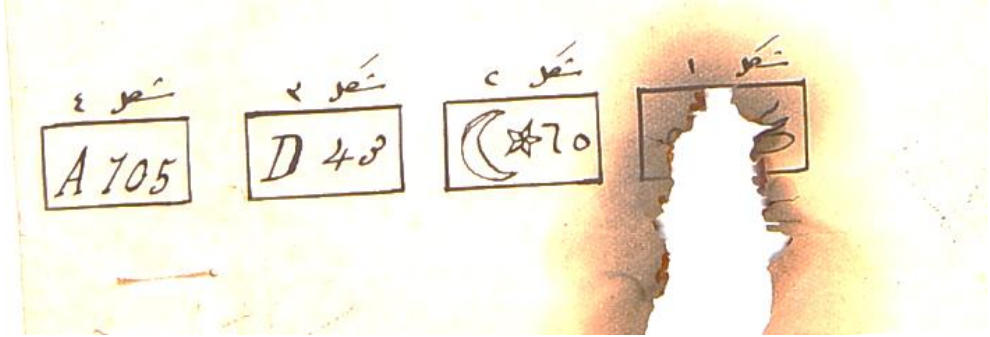
**BOYDELL'S
TRACTION ENGINE & ENDLESS RAILWAY,**

For drawing heavy Loads on all Common Roads, however soft, sandy, or uneven,
and for all Agricultural purposes.



1861 Yılında Boydell Şirketi tarafından Osmanlı topraklarında işletilmek üzere imtiyaz talep edilen araç. BOA, A.MKT.MVL, 132/77, 19.03.1278.

Ek 2



5 Nisan 1918 tarihli, otomobillerin seyr ü seferlerini düzenlemek amacıyla hazırlanan talimatnameye göre otomobillerde bulunacak işaretler. BOA, DH. EUM.6.Şb, 52/100, 12.10.1336.

1 Numaralı Şekil: Osmanlı sivil otomobillerinin arkasına takılacak (Okunamamıştır)

2 Numaralı Şekil: Osmanlı askeri otomobillerin arka ve üzerine konulacak.

3 Numaralı Şekil: Alman askeri otomobillerinin arka ve üzerine konulacak.

4 Numaralı Şekil: Avusturya-Macaristan askeri otomobillerinin arka ve üzerine konulacak.