T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ŞEHİR ÇALIŞMALARI ANABİLİM DALI

# MODERN ULAŞIM ARAÇLARI ÖNCESİNDE ŞEHİR İÇİ ULAŞIMI: XIX. YÜZYIL İSTANBUL ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

OĞUZ ERTÜRK

İstanbul, 2021

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ŞEHİR ÇALIŞMALARI ANABİLİM DALI

# MODERN ULAŞIM ARAÇLARI ÖNCESİNDE ŞEHİR İÇİ ULAŞIMI: XIX. YÜZYIL İSTANBUL ÖRNEĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

OĞUZ ERTÜRK

DANIŞMAN: DOÇ. DR. YUNUS UĞUR

İstanbul, 2021

Bu tez tarafımızca okunmuş olup kapsam ve nitelik açısından, Şehir Çalışmaları alanında Yüksek Lisans Derecesini alabilmek için yeterli olduğuna karar verilmiştir.

Tez Jürisi Üyeleri:

Bu tezin Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü tarafından konulan tüm standartlara uygun şekilde yazıldığı teyit edilmiştir.

Tarih Mühür/İmza

## AKADEMİK DÜRÜSTLÜK BEYANI

Bu çalışmada yer alan tüm bilgilerin akademik kurallara ve etik ilkelere uygun olarak toplanıp sunulduğunu, söz konusu kurallar ve ilkelerin zorunlu kıldığı çerçevede, çalışmada özgün olmayan tüm bilgi ve belgelere, alıntılama standartlarına uygun olarak referans verilmiş olduğunu beyan ederim.

Adı Soyadı: Oğuz ERTÜRK

İmza:

# ÖZ

## MODERN ULAŞIM ARAÇLARI ÖNCESİNDE ŞEHİR İÇİ ULAŞIMI: XIX. YÜZYIL İSTANBUL ÖRNEĞİ

ERTÜRK, Oğuz

Şehir Çalışmaları Yüksek Lisans Programı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Yunus UĞUR

Ekim 2021

Klasik dönemden XIX. yüzyıl başlarına kadar Osmanlı İstanbul'unda ulaşım ve karada yaya, denizde ise kayıklarla sağlanmaktadır. Yerleşim bölgeleri ise Suriçi, Eyüp, Galata ve Üsküdar'da yoğunlaşmıştır.

Bu çalışma yolcu taşımasına odaklanmaktadır. XIX. yüzyıl başlarına kadar yaya olarak sağlanan şehir içi kara ulaşımı 1825 yılı itibariyle araba kullanımının yaygınlaşmasıyla hareketlilik kazanmıştır. Kayıklar ise 1828'de vapurların şehir içi deniz ulaşımında kullanılması, 1836'da Unkapanı Köprüsü ile 1845'te Galata Köprüsü'nün inşa edilmesine kadar Suriçi ve Galata arasında ve 1850'de Şirket-i Hayriye'nin düzenli vapur seferlerini başlatmasına kadar Boğaziçi'nde kullanılan tek taşıtlardır. Yüzyıl sonlarına gelindiğinde ise eski konumlarını kaybetmiştir.

XIX. yüzyıl İstanbul'da ulaşımın geliştiği, nüfusun bariz bir şekilde arttığı ve yerleşim bölgelerinin genişlediği bir dönemdir. Araştırmamızda yapılan hesaplamalar ve sayımlar üzerinden nüfus artışı, haritalar üzerinden şehrin yerleşim bölgelerindeki gelişim, arşiv belgeleri ve literatür üzerinden ise modern ulaşım araçları öncesindeki şehir içi insan ulaşımı incelenmiştir. Araba ve toplu ulaşım olarak atlı tramvay ve atlı omnibüslerin kullanılması yol bakım ve onarım çalışmalarına sebebiyet vermiş ve artan nüfus ile ulaşımda yaşanan gelişmeler şehrin büyümesine yol açmıştır. XIX. yüzyılda ulaşımda kullanılan at arabaları, atlı tramvaylar, atlı omnibüsler, kayıklar ve bu taşıtların işletim biçim ve süreçleri araştırmamızın konusudur.



**Anahtar Kelimeler:** Şehir Ulaşımı, Kara Ulaşımı, Deniz Ulaşımı, Osmanlı İmparatorluğu, İstanbul, XIX. yüzyıl, Tramvay, Omnibüs

## ABSTRACT

## URBAN TRANSPORTATION BEFORE MODERN TRANSPORTATION VEHICLES: THE EXAMPLE OF XIX. CENTURY ISTANBUL

ERTÜRK, Oğuz

Master Of Arts in Urban Studies Program

Thesis Advisor: Assoc. Prof. Yunus UĞUR

October 2021

From the classical period to the beginning of the 19th century, transportation in Ottoman Istanbul was provided by foot on land and by boat at sea. Settlements were concentrated in the Walled City (Suriçi), Eyüp, Galata, and Üsküdar.

This study focuses on the passenger transportation in Istanbul. Urban land transportation, which was mostly on foot until the beginning of the 19th century, gained mobility with the widespread use of cars as of 1825. Caiques were extensively used on the Golden Horn (Haliç) until the use of ferries in urban sea transportation in 1828, the construction of the Unkapanı Bridge in 1836, and the Galata Bridge in 1845. Caiques were actively used even on the Bosphorus until the foundation of Şirket-i Hayriye which started regular ferry services in 1850. The caiques seems to be the only vehicles preferred in urban sea transportation until the developments aforementioned, but they lost their essentiality by the end of 19th century.

The 19th century is a period in which transportation developed, population increased significantly, and settlement areas expanded in Istanbul. In this thesis, population growth through calculations and censuses, expansion of residential areas of the city through maps and urban transportation before modern transportation vehicles through literature were examined. The use of horse-drawn trams and horse-drawn omnibuses as car and public transportation required road maintenance and repair works, and the increasing population and developments in transportation caused the expansion of the city. Horse carriages, horse-drawn trams, horse-drawn omnibuses, caiques and the way these vehicles were operated in the 19th century as well as the problems stemming from that operation are also the subject of this thesis.



**Keywords:** Urban Transportation, Land Transportation, Sea Transportation, Ottoman Empire, Istanbul, 19th Century, Tramway, Omnibus

## TEŞEKKÜR VE İTHAF

Öncelikle tez danışmanım, derslerini ve çalışmalarını hayranlıkta takip ettiğim kıymetli hocam Doç. Dr. Yunus Uğur'a bütün katkıları, emeği ve sabrı için sonsuz teşekkürlerimi arz ederim. Onun anlayışlı ve çözüm odaklı yaklaşımları olmasaydı üniversitemizin kapatılma ve pandemi sürecinde yaşadığımız zor dönemler sebebiyle şu an bu satırları yazamıyor olacaktım.

Yüksek lisans döneminde dersleri ve tecrübelerinden istifade ettiğim, yeni araştırma alanları keşfetmeme vesile olan ve feyz aldığım merhum Mehmet Genç, Prof. Dr. Uğur Tanyeli, Doç. Dr. İmre Özbek Eren, Doç. Dr. Alim Arlı, Doç. Dr. Eda Yücesoy, Doç. Dr. Mehmet Fatih Aysan'a bütün katkıları ve bir hocadan öte meslektaş ve arkadaş gibi olan ilgilerinden dolayı minnettarım.

Derslerinin yanı sıra sohbetleri, yaklaşımları, edebi, ilgisi, saygısı ve saygınlığından çok şeyler öğrendiğim ve acı kaybıyla hüzne boğulduğum Mehmet Genç hocama; bütün eğitim hayatımda destek, katkı, dostluk ve arkadaşlarını eksik etmeyen değerli dostlarım Aykut Kalem, Gülnar Başak Kalem, Ahmet Tekin, Erkan Oruçoğlu ve Bihter Bayraktar'a sonsuz minnettarlıklarımı ve teşekkürlerimi arz ederim.

Eğitim hayatım boyunca teşvik, destek ve katkılarından dolayı başta annem ve babam olmak üzere aileme; seminerlerinden çok şeyler öğrendiğim, kütüphane kullanımı ve çalışma imkânı bulduğum Bilim ve Sanat Vakfı ve kütüphanesine, Şehir Üniversitesi Kütüphanesine, İSAM Kütüphanesine ve ANAMED Kütüphanesine her zaman minnettar kalacak ve sonsuz şükran duyacağım.

Son olarak bu satırları yazarken dahi göz yaşlarıma sebep olan, ülkemizde güzel şeyler olacağına dair umutlarımızı yeşertme vesilesi olmuş, hayatımızın en önemli ve en güzel dönüm noktalarından biri, yukarıda ismini zikrettiğim ve ismini zikredemeyeceğim,

hocadan öte birer arkadaş olan akademik kadro, idareci, emekçilere sahip olmuş olan ve her köşesinden unutulmaz anılarımız olan güzel üniversitemiz İstanbul Şehir Üniversitesi'ni sevgi, hasret, minnet, öfke ve acıyla yad ediyorum.

Bütün bu duygu ve düşüncelerle çalışmamı İstanbul Şehir Üniversitesi ailesine ithaf ederim.

# İÇİNDEKİLER

**GÖRSELLER LİSTESİ** ..... xi

**HARİTALAR LİSTESİ** ..... xii

**TABLOLAR LİSTESİ** ..... xiii

**GRAFİK LİSTESİ** ..... xiv

**1. GİRİŞ** ..... 1

**1.1. Konu ve Araştırma Soruları** ..... 2
**1.2. Kullanılan Kaynaklar** ..... 3
**1.3. Çalışmanın Yöntemi ve Bölümler** ..... 12
**2. MODERN ULAŞIM ARAÇLARI ÖNCESİ İSTANBUL** ..... 13

**2.1. Nüfus** ..... 13
**2.2. Yerleşim Bölgeleri** ..... 16
**2.3. İklim** ..... 25
**3. MODERN ULAŞIM ARAÇLARI ÖNCESİNDE İSTANBUL'DA ŞEHİR İÇİ KARA ULAŞIMI** ..... 28

**3.1. Şehir İçi Kara Ulaşımda Atlar** ..... 29
**3.2 Şehir İçi Kara Ulaşımında Arabalar** ..... 31
**3.3. Arabacılar ve Arabacıların Uyması Gereken Kurallar** ..... 40
**3.4. At ve Araba Yasaklarına Dair Değerlendirme** ..... 41
**3.5. Şehir İçi Kara Ulaşımında Toplu Taşıma Araçları** ..... 43
**3.5.1. Atlı Tramvaylar** ..... 43
**3.5.2. Atlı Omnibüsler** ..... 50
**3.6. Yol Yapım ve Düzenleme Çalışmaları** ..... 56
**4. MODERN ULAŞIM ARAÇLARI ÖNCESİNDE İSTANBUL'DA ŞEHİR İÇİ DENİZ ULAŞIMI** ..... 58

**4.1. İstanbul Şehir İçi Deniz Ulaşımında Kayıklar** ..... 58
**4.2. Esnaf Teşkilatı Olarak Kayıkçılar** ..... 63
**4.2.1. Kayıkların Seyir Hatları** ..... 67
**4.2.2. Kayık Sayıları ve Ücret Tarifeleri** ..... 69
**4.2.3. Buharlı Gemiler İstanbul'da** ..... 71

**5. HALİÇ ÜZERİNDEKİ KÖPRÜLER** ..... 73

**6. SONUÇ** ..... 77

**KAYNAKÇA** ..... 79

**Birincil Kaynaklar** ..... 79

**Osmanlı Arşivleri** ..... 79

**Kadı Sicilleri** ..... 79

**Yazma Eserler** ..... 80

**Gazete ve Dergiler** ..... 80

**İkincil Kaynaklar** ..... 80

## GÖRSELLER LİSTESİ

Görsel 3.1 – Kanuni Sultan Süleyman'ın cansız bedenini taşıyan koçu arabası 33

Görsel 3.2 – XIX. yüzyıl İstanbul'unda kullanılan araba türleri 34

Görsel 3.3- Hamidiye Camii önünde II. Abdülhamid'in bir cuma selâmlığı 36

Görsel 3.4- Kadın sultanlara mahsus XVIII. yüzyıla ait koçu arabası 37

Görsel 3.5- 31 Mart Vakası isyancılarını hastaneye taşıyan atlı tramvay 44

Görsel:3.6- Beşiktaş-Karaköy arası sefer yapan atlı tramvay 45

Görsel 3.7- Azapkapı – Karaköy 20 paralık tramvay bileti ve bilet tarifesi 50

Görsel 3.8- XVII. yüzyıl Paris'inde toplu ulaşım yapan atlı omnibüs 52

Görsel 3.9 –Kadıköy – Erenköy arasında işletilmesi planlanan omnibüsler 1906 53

Görsel 3.10 –Kadıköy – Erenköy arasında işletilmesi planlanan omnibüsler 1906 54

Görsel 3.11 – Kadıköy – Erenköy arası omnibüs güzergahları 1906 54

Görsel 4.1- Sultan Abdülmecid dönemine ait 13 çifteli saltanat kayığı 60

Görsel 4.2- Sadrazam Said Halim Paşa'ya ait 3 çifteli piyade kayığı 63

Görsel 4.3- Üç çifteli pereme 63

Görsel 4.4- Eminönü civarında kayıkçılar 66

Görsel 4.5- Boğaziçi'nde kayık kazası 72

Görsel 5.1- Hayrâtiye Köprüsü 74

Görsel 5.2- Galata Köprüsü'nün ilk fotoğraflarından biri 75

Görsel 5.3 - XIX. yüzyıl sonlarında, 1875'te tamamlanan Galata Köprüsü 76

## HARİTALAR LİSTESİ

Harita 2.1- Piri Reis XVI. yüzyıl İstanbul 17

Harita 2.2 – Matrakçı Nasuh XVI. yüzyıl İstanbul 18

Harita 2.3- Seyyid Lokman XVI. yüzyıl İstanbul 19

Harita 2.4 – 1786 İstanbul Haritası 20

Harita 2.5 – 1821 İstanbul Haritası 21

Harita 2.6 - 1881 İstanbul Haritası 23

Harita 2.7 – XIX. yüzyılda yıllara göre mahallelerin dağılımı 24

Harita 2.8 - Köppen iklim sınıflandırmasına göre İstanbul'un mikro iklimleri 27

Harita 3.1 - 1864, 1869, 1881 ve 1907 nizamnamelerinde öngörülen tramvay hatları 47

# TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 2.1: İstanbul'un Genel Nüfus Verileri 13

Tablo 2.2 – XIX. Yüzyılda Osmanlı Nüfusu 14

Tablo 2.3: Charles White'ın 1842 yılı boyunca ölçtüğü hava sıcaklıkları 26

## GRAFİK LİSTESİ

Grafik 2.1 – XV – XX. Yüzyıl İstanbul Mahalle Sayıları 15

# 1. GİRİŞ

Gündelik hayatımızın vazgeçilmez bir parçası olan ulaşım, şehirlerin mekânsal ve zamansal olarak da ayrılmaz bir katmanı olarak önemini korumuş, sosyal ve kültürel hayattan ekonomiye birçok alanı şekillendirmiştir. Kelime anlamı itibariyle "İki yer arasındaki taşıma ve geliş gidiş; bağlantı"[1] anlamına gelen ulaşımın en temel amacı, bu ulaştırma eylemini zaman, ekonomi ve konfor açısından en verimli şekilde yapmaktır. Bu üç temel amaç, tarihten günümüze ulaşımın gelişmesindeki en önemli faktördür. Bu arayış içerisinde tekerleğin icadı, başlangıçta ilkel deniz ve kara taşımacılığı ve nihayet modern ulaşım araçlarının hayata girmesi gibi dönüm noktaları, insanoğlunun ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimi ile paralellik göstermiştir. Ulaşım sistemleri ve ağlarının gelişmişliği şehirleşme ve ekonomik refah göstergesi olarak kabul edilmiştir.

Ulaşım ile ilişkilenen faktörleri incelediğimizde her ne kadar ulaşımın etkilendiği ve ulaşımı etkileyen faktörler olarak iki başlığa ayırmak mümkünse de iki etki arasından geçişkenlik ve karşılıklı etkiden söz etmek mümkündür. Örneğin bir şehrin bir bölgesinden yerleşim yoğunlaşıyorsa bu yoğunluğu ulaşım imkanlarının kolaylığı etkilerken buralarda olan yoğun yerleşim de ulaşım imkanlarının gelişmesinde etkin rol oynamakta, özetle şehrin o bölgesini ulaşım, ulaşımı ise oradaki yoğunluk ve hareketlilik tetiklemektedir.

Ulaşımın sahip olduğu bu değer, ulaşım tarihini de önemli kılmış, özellikle şehir tarihi ve şehir çalışmalarının ayrılmaz bir katmanı haline getirmiştir. Bir şehrin belirli bir dönemdeki gelişmişliğini, sosyal, kültürel ve ekonomik durumunu değerlendirmek, o şehrin şehir içi ve çevresindeki ağları belirlemek için şehrin ulaşımı üzerinde çalışmak kaçınılmaz olmuştur. Ulaşım tarihi çalışmaları, aynı nitelikteki şehirler ve aynı

[1] **Ötüken Türkçe Sözlük**, "Ulaşım", (25 Mayıs 2021) http://www.otukensozluk.com/ulasim

dönemler arasında karşılaştırılmalı olarak değerlendirildiğinde benzerlikler, ayrılıklar, karşılıklı etkileşim ve gelişmişlik açılarından bağlantılar kurma ve anlamlandırma imkânı sunmaktadır.

Ulaşım tarihi serüvenini kabaca iki büyük döneme ayırmak mümkündür. İlk dönem yaya, insan ve hayvan gücüyle ilkel taşımacılık ve ulaşımın gözlemlendiği ve Sanayi Devrimine kadar süren klasik dönemdir. Bu dönemde ulaşım, yüzyıllar boyunca üretim ve hareketlilik ihtiyacına göre artış ve şekillenme gösterse de ulaşım sistem ve yöntemlerinde büyük farklar gözlemlenmemiştir. Asıl büyük dönüşüm ise XVIII. yüzyıl ortalarında yaşanan Sanayi devrimi ile insan gücünün yerini makine gücüne bırakmasıyla gerçekleşmiş ve ulaşımda modern dönem başlamıştır. Makine gücüyle artan üretim faaliyetlerinin meydana getirdiği hareketlilik ve ulaşım ihtiyacı, ulaşım sistemlerini de geliştirmiş yöntem ve sistem bakımından dönüştürmüştür. Bu dönüşümün etkileri şehirlere yansımış, yerleşim bölgelerini genişletmiş, bayındırlık faaliyetlerini sistematik hale sokmuş, büyük şehirlere olan göçü hızlandırmış, toplu taşıma araçlarına ihtiyacı artırmış, modern ulaşım araçlarını ulaşım ağına ekleyerek hareketlilik ve etkileşimi artırmış ve nihayet ulaşımı hayatın merkezine konumlandırmıştır.

### 1.1. Konu ve Araştırma Soruları

Ulaşım tarihinin ve Osmanlı İmparatorluğunun başkenti olan İstanbul'un siyasi, sosyal, kültürel, stratejik ve coğrafi önemi İstanbul ulaşım tarihi üzerinde çalışmamıza sebep olmuştur. Araştırma konumuzu daraltmak üzere bu çalışmada sadece şehir içi yolcu taşımasına; araştırma çerçevemizi daraltmak üzere de XIX. yüzyılın ikinci yarısı itibariyle kullanılmaya başlanılan modern ulaşım araçları öncesindeki döneme odaklanılmıştır. İstanbul şehir içi ulaşımına dair yapılan çalışmalarda özellikle bu döneme çok az yer verilmiş olması bu tarih aralığını seçmemizde etkili olmuştur.

Araştırma boyunca XIX. yüzyılda modern ulaşım araçlarının kullanılmaya başlanmasına kadar İstanbul'da şehir içi yolcu taşımacılığının nasıl ve neyle sağlandığı ve bu ulaşımın şehri nasıl etkilediği sorularına cevap aranacaktır.

### 1.2. Kullanılan Kaynaklar

Şehir çalışmalarının bir parçası olan ulaşım tarihinde kullanılan birincil kaynaklar, tarih çalışmaları ile benzerlik göstermektedir. Osmanlı Arşivlerinde yaptığımız taramada padişahın kullanımı için getirtilen atlara, ata binme yasaklarına ve at binmesine özel izin verilenlere dair kayıtlara *Mühimme Defterleri, Sadâret Mektubî Kalemi, Mühimme Kalemi Belgeleri* ve *Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Evrak'*ında rastlanmıştır.[2] *Cevdet Nafia* ve *Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Evrak'*ında harem kadınların sayfiyeye giderken at arabası kullanmalarına ve arabacıların uyması gereken kuralları sıralayan talimatname incelenmiştir.[3] Atlı tramvayların işletilmesi için imtiyaz verilen şirketin 53 maddelik nizamnamesi *Hariciye Nezareti İdare* kayıtlarında, tramvayın işletileceği yolların düzenlenmesi ve bu işten doğan sorumluluğa dair kayıtlar ise *İrade Meclis-i Mahsus* kayıtlarında, tramvaylar için at getirtilmesine dair kayıtlar *Dahiliye Nezâreti Mektubî Kalemi* kayıtlarında, Kadıköy'de işletilmesi planlanan atlı omnibüslerin ve ulaşım ağına ait proje çizimleri ise *Şuray-ı Devlet* kayıtlarında bulunmuş, ikincil kaynaklardan elde ettiğimiz bilgilerle birlikte değerlendirilmiştir.[4] Kayıkçıların yolculardan fazla ücret almasına dair kayıtlar *Mühimme Defterleri, Dahiliye Nezâreti Hukuk Müşavirliği Belgeleri* ve *Mektubî Kalemi Nezâret ve Devâir Kataloğu*'nda bulunmaktadır, bu ikazlara bir çok yerde denk gelinmiş olması belirlenen narh

[2] BOA, A.DVNS.MHM.d.5 - 1342.; BOA, A.DVNS.MHM.d.7 - 215, 216, 836, 910, 920.; BOA, A.MKT.MHM., 323 – 66.; BOA, TSMA.E., 857 – 47.
[3] BOA, C.NF., 16 – 756.; BOA, TS.MA.E., 442 – 37.
[4] BOA, HR.İD. 1207 – 11.; BOA, İ.MMS., 38 – 1592.; BOA, İ.MMS., 30 – 1265.; BOA, DH.MKT., 1427 – 36 – 1; BOA, ŞD. 827 – 30.

ücretlerine uyulmadığını göstermektedir.[5] XIX. yüzyılda vapurların kayıklarla birlikte işletilmesiyle denizde oluşan yoğunluğu düzenleme dair talimatname ise *İrâde - Meclis-i Vâlâ* kayıtları arasındadır.[6]

*Kadı Sicilleri*'nde arabacı ve kayıkçı esnafı hakkındaki şikayetlerle birlikte, kayıkçıların başkethüdaları hakkında topluca şikayetçi olduklarına dair mahkeme kayıtlarına rastlanmış, kayıkçılar hakkındaki bu şikayetlerin çokluğunun sebepleri aranmıştır.[7]

Piri Reis'in *Kitab-ı Bahriye*, Matrakçı Nasuh'un *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irâkeyn Sultan Süleyman Han* ve Seyyid Lokman'ın *Hünermane* isimli eserinde İstanbul'un XVI. yüzyıldaki yerleşim bölgelerini ve şehrin sınırlarını gösteren minyatürler, yerleşimin XIX. yüzyıl haritaları ile kıyaslandığında büyük bir değişime uğramadığını göstermesi açısından kıymetli bir bulgudur.[8] Seyyid Lokmân'ın *Hünernâme* isimli eserinde Kanuni Sultan Süleyman'ın at arabasında taşınan cansız bedenini gösteren minyatürde, döneme ait saltanat arabalarının niteliklerini göstermektedir.[9]

Charles White'ın XIX. yüzyıl İstanbul'unda müşahede ettiği olayları kaleme aldığı *Three Years in Constantinople; Or, Domestic Manners of the Turks in 1844* isimli hatıratında dönemin iklim durumu, kayık ve kayıkçılara dair verdiği niteliksel ve rakamsal bilgiler, diğer kaynaklarla karşılaştırılmıştır.[10] Edmondo de Amicis'in 1874 yılında İstanbul'da şahit olduğu arabacı ve kayıkçılar hakkında anlattığı detaylar

[5] BOA, A.DVNS.MHM.d.5 - 69.; BOA, A.DVNS.MHM.d.6 - 464, 516.; BOA, DH.HMŞ. 9 – 14.; BOA, A. MKT.NZD, 147 – 19.
[6] BOA, İ.MVL., 291 – 11672.
[7] Üsküdar Mahkemesi 403 Numaralı Sicil (H. 1154-1155 / M. 1740-1742) c.70, s. 239 h.no: 419.; İstanbul Mahkemesi 25 Numaralı Sicil (H. 1179-1180 / M. 1765-1767) c. 76, s. 215, h.no: 198.; Galata Mahkemesi 580 Numaralı Sicil (H. 1221-1222 / M. 1806-1808) c.84, s.306, h.no:468.
[8] Piri Reis Ahmed b. Ali Karamani, **Kitab-ı Bahriye**, İ.B.B. Atatürk Kitaplığı Sayısal Arşiv ve e-Kaynaklar, yer nr:1093H.; Matrakçı Nasuh, **Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irâkeyn Sultan Süleyman Han**, İÜ Ktp., TY, nr. 5964, vr. 8b/9a; Seyyid Lokmân, **Hünernâme**, TSMK, Hazine, nr. 1524
[9] age.
[10] Charles White, **Three Years in Constantinople; Or, Domestic Manners of the Turks in 1844**, c.1, (Londra: Henry Colburn, 1845), s. 39, 41, 51, 299.

incelenmiş, bu anlatıların ikincil kaynak verileriyle uyuştuğu görülmüştür.[11] Jean Thévenot'un *1655-1656'da Türkiye* isimli seyahatnamesinde kayıkla İstanbul içinde yaptığı yolculukların sürelerine dair verdiği bilgiler kayık ulaşımının neden daha çok tercih edildiğinin sağlaması niteliğindedir.[12]

Basiretçi Ali Efendi'nin Basiret Gazetesi'nde İstanbul'un yol durumu ve arabacılara dair gözlemlerini yazdığı yazılar, yapılan ıslahatlara dair İstanbul'un bitmeyen yol ve ulaşım sorununa ışık tutmaktadır.[13] Çeşitli tarihlerdeki gazetelerde arabacılara dair çıkan yazılar da araştırmamızda birincil kaynak olarak kullanılmıştır. Bu gazetelerin bir kısmı her ne kadar XX. yüzyıla ait olsa da yazarların XIX. yüzyıl müşahedelerini içermesi açısından önemlidir.[14] Son olarak ise farklı tarihlere ait İstanbul haritaları, şehrin yerleşim bölgesi ve yollarını göstermesi açısından önem arz ettiği için araştırmamızda kullanılmıştır.

Literatürü incelediğimizde ise modern ulaşım araçları öncesinde XIX. yüzyıl İstanbul şehir içi ulaşımını kara ve deniz ulaşımı ile ele alan bir monografiye rastlanmamıştır. XIX. yüzyıl İstanbul'unu da kapsayan çalışmalar içerisinde ulaşım veya ulaşım araçları ile ilgili bölümler; ulaşım, ulaşım araçları veya ulaşımı etkileyen faktörler üzerine yapılan müstakil çalışmalar ve ansiklopediler içerisindeki ilgili bölüm ve maddeler; buhar veya elektrik gücüyle çalışan tramvay ve vapur işletmelerine dair yapılan çalışmalarda bu araçların işletime açılmadan önceki durumu özetleyen kısa bölümler araştırmamızda ikincil kaynak olarak kullanılmış, elde edilen bilgi ve veriler birincil ve diğer ikincil kaynaklar ile çapraz olarak değerlendirilmiştir.

[11] Edmondo de Amicis, **İstanbul**, çev. Beyhun Akyavaş, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1993), s.34, 57, 80.
[12] Jean Thévenot, **1655-1656'da Türkiye**, çev. Nuray Yıldız (İstanbul: Tercüman 1001 Temel Eser, 1978), s.58.
[13] Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Şehir Mektupları**, yay. haz. Nuri Sağlam, (İstanbul: Kitabevi Yayınları, 2001), s. 82, 466, 490, 504
[14] **Akşam Gazetesi**, 7 Şubat 1940, s.8; **Tan Gazetesi**, 16 Şubat 1941, s.3; **Son Posta Gazetesi**, 3 Şubat 1945, s.6.;

*Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi* isimli eserde Ali Akyıldız'ın ulaşım ile ilgili bölüme yazdığı giriş yazısında İstanbul'un coğrafi ve merkezi konumuna vurgu yaparak ulaşımın gelişme süreçlerine dair bir özet sunmakta, Sanayi Devrimi öncesi durumu ve sonrasında gerçekleşen dönüşümü XX. yüzyıl başlarına kadar özetleyerek genel bir çerçeve çizmektedir.[15] Akyıldız'ın *Osmanlıda Ulaşımın Modernleşmesi* isimli eserinde karayolu ulaşımına dair bölüm açılmamış vapur ve trenlerde yaşanan gelişme sürecine odaklanılmıştır.[16] *Büyük İstanbul Tarihi*'nde Vahdettin Engin, *İstanbul'da* "Kara Ulaşımı" başlığı altında XIX. yüzyıl öncesi ulaşımı ve İstanbul'un fiziki durumunu değerlendirip XIX. yüzyılda gündelik hayatın parçası haline gelen at arabaları, atlı tramvaylar ve atlı omnibüsler hakkında kullanım ve kuruluş süreçleri, işletilen hatlar, ücretlendirmeler ve yolların durumuna ilişkin detaylı bilgi aktarmaktadır.[17] Engin'in editörlüğü yaptığı *Osmanlı'da Ulaşım Kara - Deniz – Demiryolu* isimli kitaptaki üç farklı makalesi bu bilgiler ile örtüşmektedir.[18] Engin'in İstanbul şehir içi kara ulaşımına dair yaptığı bu çalışmalar alanın en kapsamlı ve geniş çalışmalardır. Bu bilgiler araştırmamızın da kara ulaşımına dair zeminini oluşturmuş, çapraz okuma ve birincil kaynaklar üzerinden yaptığımız sağlamalarla değerlendirilmiştir. Engin çalışmasında ulaşımın etkilendiği ve etkilediği nüfus ve iskân gibi konulara değinmemiş, çalışmasında ulaşım araçları çerçevesinde bilgi aktarmıştır. Engin'in ilk omnibüslerin XIX. yüzyılda Nantes'te kullanıldığına dair aktardığı bilgi, Marc Gaillard, Winfried Reinhard, Henry Charles Moore ve Jean Robert'ın ilk şehir içi toplu taşıma işletmesi olan Compagnie des Carrosses à Cinq Sols hakkında verdikleri

[15] Ali Akyıldız, "Giriş: Ulaşım", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c.6, (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2016), s.379-383.
[16] Ali Akyıldız, **Osmanlıda Ulaşımın Modernleşmesi**, (İstanbul: Timaş Yayınevi, 2019)
[17] Vahdettin Engin, "İstanbul'da Kara Ulaşımı", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c.6, (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2016), s. 392-405.
[18] Vahdettin Engin, "İstanbul'da Şehiriçi Toplu Taşımacılığın Bir Unsuru Olarak Omnibüsler", **Osmanlı'da Ulaşım Kara - Deniz – Demiryolu**, ed. Vahdettin Engin vd., (İstanbul: Çamlıca, 2012), s. 67-86; age.,"İstanbul'da Şehiriçi Kara Ulaşımı:At Arabalarından Otomobile", s.87-106.; age., "İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları", s. 343-366.

bilgiler ile örtüşmemekte olduğundan bu durum tarafımızca değerlendirilmiştir.[19] Zeynep Çelik, *XIX. yüzyılda Osmanlı Başkenti* isimli çalışmasındaki ulaşım başlığının giriş yazısında modern ulaşım araçlarının Osmanlı başkentinde sebep olduğu dönüşümü ve bu dönüşüm için yabancılara verilen imtiyazları kısaca değerlendirmekte daha sonra ayrı başlıklar altında Haliç Köprüleri, atlı tramvaylar ve ulaşımın gelişmesi ile değişen şehir dokusu hakkında bilgi vermektedir.[20] İlhan Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları* isimli eserinde, İstanbul şehir içi ulaşımının gelişim sürecini 12 dönemde değerlendirmiştir ancak araştırmamızı kapsayan yıllara dair olan "İstanbul'un Kent İçi Ulaşım Sisteminin 1927 Yılına Kadar Olan Gelişimi" başlıklı bölümde kara ulaşımına dair bilgi oldukça kısıtlıdır, eserde daha çok Cumhuriyet dönemine odaklanılmıştır.[21]

Murat Arısal "Millileştirme Öncesinde Bir Kurum Olarak İETT" başlıklı doktora tezinde 1869 yılında verilen tramvay işletme imtiyazı itibariyle atlı ve elektrikli tramvay ve tünel metrosunu ayrıntılı olarak incelemiş, bu araçlar öncesindeki şehir içi ulaşımına da kısaca yer vermiştir. Araştırmanın odağında elektrikli tramvay ve tünel metrosu olduğundan, bu iki modern ulaşım aracı öncesindeki döneme daha az yer verilmiş, özellikle kayıkçılar hakkında ayrıntılı bilgi yer almamaktadır.[22]

Reşad Ekrem Koçu'nun *İstanbul Ansiklopedisi'*nde yer alan "Araba, Arabacı" maddesinde, XIX. yüzyılda kullanılan ve hayvan gücüyle hareket ettiren arabaların tür ve niteliklerine ve arabacılara dair geniş bilgi ve ayrıntıya yer vermiştir. Koçu'nun bu

[19] Marc Gaillard, **Du Madeleine-Bastille à Météor Histoire des Transports Parisiens**, (Martelle, 1991), s.8; Winfried Reinhard, **Geschichte des Kölner Verkehrs**, (Köln: Springer, 2017), s. 176; Henry Charles Moore, **Omnibuses and Cabs Their Origin and History**, (London: Chapman & Hall, 1902), s.6; Jean Robert, **Les Tramways Parisiens**, (Neuilly-sur-Seine:1992), s.29.
[20] Zeynep Çelik, **XIX. yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul**, çev. Selim Deringil (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998), s.41-68, 72-79.
[21] İlhan Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları**, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009), s. 23-24, 26-27.
[22] Murat Arısal, "Millileştirme Öncesinde Bir Kurum Olarak İETT", **(Yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, 2020)**

çalışması görsel açıdan da zengindir, çalışmada tür ve kullanım amaçlarına göre değişen arabaların çizimleri bulunmaktadır.[23] Ayrıca Koçu'nun *Haşmetli Yosmalar Osmanlı Tarihinde Yasaklar* ve *Tarihimizde Garip Vakalar* isimli eserlerinde at ve arabaya binme ve sokağa çıkma yasaklarına dair verdiği örnekler araştırmamızda kullanılmıştır.[24] *Z Dergisi*'nde yayınlanan Alican Küçükcan'ın "At Binme Yasaklarından Atlı Tramvaya" başlıklı yazısı padişahların kullandığı atlara, at binme yasaklarına ve atlı tramvayların işleyişine dair kısa değerlendirme ve anekdotlar içermektedir.[25] Aynı dergi içerisinde yer alan Mustafa Noyan'a ait "Tarih Boyunca İstanbul Faytonları" ait araştırma ise at araba ve arabacılarına dairdir.[26] Ahmet Refik Altınay'in arşiv evraklarında İstanbul'a dair bulgularını topladığı evraklardan oluşan kitap serisini taradığımızda *Hicrî On Birinci Asırda İstanbul Hayatı 1000 – 1100* isimli eserinde gayrimüslimlerin at binme yasağına dair bir evrak tespit edilmiş ve Altınay tarafından değerlendirmeksizin aktarılan bu evrak çalışmamız çerçevesinde değerlendirilmiştir.[27]

Osman Nuri Ergin'in *Mecelle-i Umur-i Belediyye* isimli çalışmasında atlı tramvay ve omnibüs işletmelerinin imtiyaz, nizamname ve şartname belgeleri yer almaktadır ancak eserde bunlara dair kapsamlı yorum veya izah yapılmamış sadece sıralı olarak belgelere yer verilmiştir.[28]

*Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*'nin Mehmet İpşirli tarafından yazılan "Araba" maddesinde padişahlar ve harem kadınlarının bindiği arabalar vakalarıyla

[23] Reşad Ekrem Koçu, "Araba, Arabacı", **İstanbul Ansiklopedisi**, c.2, (İstanbul: 1959), s.902-918.
[24] Koçu, **Haşmetli Yosmalar Osmanlı Tarihinde Yasaklar**, (İstanbul: Doğan Kitap, 2017), s.149-151; **Tarihimizde Garip Vakalar**, (İstanbul: Doğan Kitap, 2018), s.19-20.
[25] Alican Küçükcan, "At Binme Yasaklarından Atlı Tramvaya", **Z Dergisi**, At, 2018/3, s.256-259.
[26] Mustafa Noyan, "Tarih Boyunca İstanbul Faytonları", **Z Dergisi**, At, 2018/3, s. 416-420.
[27] Ahmet Refik Altınay, **Hicrî On Birinci Asırda İstanbul Hayatı 1000 - 1100**, (İstanbul: İstanbul Devlet Matbaası, 1931), s.52.
[28] Osman Nuri Ergin, **Mecelle-i Umur-i Belediyye**, (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1995).

birlikte aktarılmış ve XIX. yüzyılda binek olarak kullanılmaya başlanılan arabalara dair bilgi verilmiştir.[29] Çelik Gülersoy'un *Tramvay İstanbul'da* ve *Eski İstanbul Arabaları* isimli kitapları ve *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi'*ndeki "Arabalar" başlığında verdiği bilgilerde arabalar ve atlı tramvaylara ait detaylı tarifler yer almaktadır. Gülersoy'un yayınladığı tramvay biletleri, tramvayların mesafelerine göre değişen ücret tarifelerini tespit etmemizi sağlamıştır.[30] Yine *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi'*ndeki "Tramvay" başlığında R. Sertaç Kayserilioğlu'nun tramvaydaki üç görevliden biri olan vardacılar hakkında verdiği bilgi değerlendirilmiş ve daha geniş izah edilmiştir.[31]

Basiretçi Ali Efendi'nin ve Edmondo de Amicis'in XIX. yüzyıl İstanbul'unun fiziki yapısına dair verdiği bilgiler, Yerasimos,[32] Engin, Çelik, ve Tekeli'nin bahsettiğimiz çalışmaları ile birlikte aktarılmış ardından şehir içi ve sahillerde yaşanan imar, düzenleme ve değişim süreci özetlenerek değerlendirilmiştir.

İstanbul şehir içi deniz ulaşımına dair olan çalışmalarda daha çok 1850'de Şirket-i Hayriye'nin kurulmasının ardından işletilen vapur seferlerine odaklanıldığı görülmüştür. Nejdet Ertuğ *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi* isimli eserde yayınladığı "Klasik Dönem Osmanlı İstanbul'unda Deniz Ulaşımı" başlıklı maddede ve *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar* isimli kitabında XIX. yüzyıla kadar şehir içi deniz ulaşımında hâkim konumda olan kayıklar hakkında

[29] Mehmet İpşirli, "Araba", **TDV İslâm Ansiklopedisi**, c.3, (İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 1991), s.242-245.
[30] Çelik Gülersoy, **Tramvay İstanbul'da**, (İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayını, 1989), s. 13-42.; **Eski İstanbul Arabaları**, (İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayını, 1981); "Arabalar", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, c.1, (İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, 1993), s.289-290.;
[31] R. Sertaç Kayserilioğlu, "Tramvay", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, c.7, (İstanbul: Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı, 1994), s.299-300.
[32] Stefan Yerasimos, "Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine", **Tanzimat Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu**, ed. Halil İnalcık ve Mehmet Seyitdanlıoğlu, (İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2015), s.507.

kapsamlı bilgi vermiştir.[33] Yine aynı ansiklopedide Ali Akyıldız, modern deniz taşımacılığı sürecine geçişle ilgili bilgi vermekte ve Şirket-i Hayriye'nin kuruluş meselesine dair yanlış tarihlendirmeye dikkat çekmektedir. Akyıldız'ın "Karaköy (Galata) Köprüsü'nü Kim Yaptırdı?" isimli sempozyum bildirisi ise köprünün banisi üzerine bilinen yanlışa dikkat çekmektedir.[34] Kayıklar hakkında başlıca başvuru kaynaklarından bir diğeri ise Cengiz Orhonlu'nun "Osmanlı Türkleri Devrinde İstanbul'da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği" isimli makalesidir, Orhonlu bu çalışmasında kayıkların, kayıkçıların niteliği hakkında bilgi vermekte ve ücretleri ve sayıları gibi ayrıntılara değinmektedir.[35] Sedat Murat ve Levent Şahin'in *Dünden Bugüne İstanbul*'da "Ulaşım" başlıklı çalışmaları içerisinde şehir içi deniz ulaşımın evreleri özetlenmiştir.[36] Mehmet Mazak, "1802 Tarihli Üsküdar İskelesi ve Üsküdar Kayıkçılarının Demografik Yapısı" başlıklı sempozyum sunumunda Üsküdar kayıkçılarına ve iskelelerine dair ayrıntıya yer vermiştir, Mazak'ın *Boğaziçi ve Kayık Kültürü* isimli kitabı da aynı niteliktedir.[37] M. Sinan Genim, "İstanbul'da Kayık" isimli sempozyum sunumunda ise kayıkları özelliklerine göre tasnif etmiş, yabancı seyahatnamelerinin gözlemlerini aktarmış ve saltanat kayığına benzer kayık kullanımında verilen cezalara değinmiştir.[38] Ahmet Refik Altınay'ın yayınladığı arşiv

[33] Nejdet Ertuğ, "Klasik Dönem Osmanlı İstanbul'unda Deniz Ulaşımı", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c.6, (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2016), s. 414-435.; **Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar**, (Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 2001)
[34] Ali Akyıldız, "Osmanlı İstanbul'unda Deniz Ulaşımı (Modern Dönem)", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c.6, (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2015), s. 436-479; "Karaköy (Galata) Köprüsü'nü Kim Yaptırdı?", **Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu IV**, İstanbul, 20-22 Mayıs 2016 (İstanbul: İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2016), s. 987-906,
[35] Cengiz Orhonlu, "Osmanlı Türkleri Devrinde İstanbul'da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği", **Tarih Dergisi** 16/21, s.109-134
[36] Sedat Murat ve Levent Şahin, **Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım**, (İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2010), s.493.
[37] Mehmet Mazak, "1802 Tarihli Üsküdar İskelesi ve Üsküdar Kayıkçılarının Demografik Yapısı", **Üsküdar Sempozyumu II**, İstanbul, 12-13 Mart 2004, (İstanbul: Üsküdar Belediye Başkanlığı Üsküdar Araştırmaları Merkezi, 2005), s.63-68.
[38] M. Sinan Genim, "İstanbul'da Kayık", **Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu III**, İstanbul, 25-26 Mayıs 2015, (İstanbul: İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2015), s.521-535.

belgelerinde saltanat kayıkları ve gayrimüslimlerin kullandığı kayıklara dair sınırlandırmanın ayrıntılarına rastlanmıştır.[39] *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi'nde* Çelik Gülersoy'un "Kayıklar" ve Uğur Göktaş'ın "Kayıkçılık" başlıklarında verdiği bilgiler birlikte değerlendirilmiştir.[40] Murat Koraltürk,[41] ve Zeynep Çelik'in[42] çalışmalarında modern ulaşım aracı olarak değerlendirdiğimiz buharlı gemiler öncesinde kayıkçılığa ilgili kısaca bilgi verilmiş ancak ayrıntılı bilgi yer almamaktadır. Cahit Kayra ve Erol Üyepazarcı'nın 1815 tarihli bostancı siciline dayanarak yaptıkları çalışmada XIX. yüzyılda kullanılan iskelelerin tam listesini yayınlamışlardır.[43] Kadir Yıldırım, "Osmanlı Çalışma Hayatında İşçi Örgütlenmesi ve İşçi Hareketlerinin Gelişimi (1870-1922)" başlıklı doktora tezinden kayıkçı isyanlarına dair kısımlar değerlendirilmiştir.[44]

Yaklaşım olarak ulaşımın klasik döneminde İstanbul'da hareketliliği kısıtlayan at ve araba kullanımı ile ilgili sınırlandırmalar, Michel Foucault'nun veba modeli kapsamında değerlendirilmiş, Işık Tamdoğan ve Noemi Levy Aksu'nun İstanbul'un asayiş tarihine dair çalışmalarındaki yaklaşım ve verilerle birlikte ele alınmıştır.[45] Ayrıca Tamdoğan çalışmasında arabacı ve kayıkçı esnafına potansiyel suçlu olarak yaklaşılmasının sebeplerini irdelemiştir.

---

[39] Altınay, **Hicrî Onikinci Asırda İstanbul Hayatı 1100-1200**, s.171-172, 182-183.
[40] Uğur Göktaş, "Kayıkçılık", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, c.4, (Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı, 1994), s.501-502.; Çelik Gülersoy, "Kayıklar", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, c.4, (Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı, 1994), s.503-504.
[41] Murat Koraltürk, **Kayıklardan Vapurlara İstanbul'da Deniz Ulaşımı**, (İstanbul: Jotun Kültür Yayınları, 2008), s. 25-28.
[42] Çelik, age. s.50-51.
[43] Cahit Kayra ve Erol Üyepazarcı, **İkinci Mahmud'un İstanbul'u, Bostancıbaşı Sicilleri**, (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 1992), s.93-156.
[44] Kadir Yıldırım, "Osmanlı Çalışma Hayatında İşçi Örgütlenmesi ve İşçi Hareketlerinin Gelişimi (1870-1922)", **(Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2011)**, s. 274-275.;
[45] Michel Foucault, **Discipline and Punish: The Birth of the Prison**, (New York: Vintage, 1995), s.195-209.; Işık Tamdoğan, "Atı Alan Üsküdar'ı Geçti ya da XVIII. yüzyılda Üsküdar'da Şiddet ve Hareketlilik İlişkisi", **Osmanlı'da Asayiş, Suç ve Ceza**, ed. Noemi Levy ve Alexandre Toumarkine, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları), s.92.; Noemi Levy Aksu, **Osmanlı İstanbulu'nda Asayiş 1879 – 1909**, (İstanbul: İletişim Yayınları, 2017), s. 90-91, 141.

### 1.3. Çalışmanın Yöntemi ve Bölümler

Araştırmamız giriş, dört bölüm ve sonuç kısmından oluşmaktadır. Giriş bölümünde ulaşıma, ulaşım tarihine ve önemine yer verilmiştir. Bu çerçevede ulaşımın mekanla olan karşılıklı etkileşimi ve ulaşımın bir bölgedeki sosyal, kültürel ve ekonomik durumuna işaret eden bir gösterge olduğu izah edilmiştir. Devamında araştırma konusu, tercih edilme sebepleri ile açıklanmış ve araştırma soruları belirtilmiştir. Son olarak ise araştırmamızda kullandığımız kaynaklar birincil ve ikincil kaynaklar ayrı ayrı ve konu bazlı olarak anlatılmıştır. Girişten sonra ilk bölümde modern ulaşım araçları öncesinde İstanbul nüfusu ve yerleşim bölgeleri ele alınmış, bunların ulaşım ile etkileşimi incelenmiştir. İkinci bölümde, klasik dönemde ulaşımda durağan seyreden durum, değişim öncesinde ulaşım sistemleri ve değişim süreçleri izah edilmiş ve XIX. yüzyılda şehir içi ulaşım vasıtası olarak kullanılan araçlar ayrı başlıklarda değerlendirilerek şehir içi kara ulaşımı ele alınmıştır. Üçüncü bölümde şehir içi deniz ulaşımı ve XIX. yüzyıl başlarına kadar denizde hakimiyetini sürdüren kayıklar incelenmiştir. Dördüncü bölümde ise kara ve deniz ulaşımını doğrudan etkileyen ve her ikisiyle de etkileşimi olan Haliç üzerine yapılan köprülerin inşa ve sonrasında yaşanan süreçleri anlatılmıştır. Sonuç bölümü ise araştırmamızın neticesi olarak elde ettiğimiz bulgular ve araştırma sorularının cevaplarının özetinden oluşmaktadır.

# 2. MODERN ULAŞIM ARAÇLARI ÖNCESİ İSTANBUL

Doğu Roma ve Osmanlı imparatorluklarına başkentlik yapan ve konum itibariyle Rumeli ve Anadolu'nun kesiştiği yerde bulunan İstanbul, tarih boyunca merkezi ve hareketli yapısını korumuştur. Şehrin yüzyıllar boyunca bir odak merkezi olmasıyla var olan dikey derinliği, konumu ve stratejik önemiyle de var olan yatay derinliği, şehir içi ulaşım tarihine de önem kazandırmıştır. Bu bölümde İstanbul nüfusu, yerleşim yerleri ve iklimini değerlendirecek bunların ulaşımın geliştiği yıllardaki değişim ve etkilerini inceleyeceğiz.

## 2.1. Nüfus

XIX. yüzyılda başlayan nüfus sayımlarına kadar İstanbul'un nüfusu tahmin ve hesaplamalara dayanarak tespit edilmeye çalışılmıştır.[47] Buna göre fetihten önce nüfusun 40-50 bin civarında olduğu ve fetihten sonra uygulanan şenlendirme isimli göç ve iskân politikasıyla artırıldığı daha sonra ise farklı dinamiklerle yaşanan göçlerle artışın sürdüğü görülmektedir.[48]

**Tablo 2.1** İstanbul'un Genel Nüfus Verileri

| Yıllar | Nüfus |
|---|---|
| 1430-1440 | 40.000-50.000 |
| 1477 | 60.000-70.000 |
| 1500 | 100.000-120.000 |
| 1590-1600 | 250.000-260.000 |
| 1690-1700 | 370.000-400.000 |
| 1792 | 440.000-500.000 |

**Kaynak:** Yunus Koç, "Osmanlı Dönemi İstanbul Nüfus Tarihi", **Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi**, c.8, sy.16, 2010, s. 171-199[49]

[47] Yunus Koç, "Osmanlı Dönemi İstanbul Nüfus Tarihi", **Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi**, c.8, sy.16, 2010, s.171-199

[48] Nedim İpek, "Fetihten Cumhuriyete İstanbul'a Yönelik Göçler", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c.3, (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2015), s. 520-523.

[49] Verilen rakam aralıkları çeşitli tahmin ve hesaplara dayanarak verilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Koç, age.

XIX. yüzyıl başlarında ise yüzyıl içerisinde yaşanacak olan büyük değişime dair bir işaret belirmemiştir. İleride değineceğimiz üzere XIX. yüzyılda demografi, yerleşim yerleri ve ulaşım imkân ve vasıtalarında geçmişle arasında büyük farklar gözlemlenmemektedir. XIX. yüzyılda başlayan sayımlar nüfusun aynı yüzyıl içerisinde iki katına çıktığını göstermektedir:

**Tablo 2.2** XIX. yüzyılda Osmanlı Nüfusu

| Yıllar | Nüfus |
|---|---|
| 1829 | 359.000 |
| 1864-75 | 490.000-796.000 |
| 1877 | 606.000-722.098 |
| 1884 | 895.000 |
| 1896-97 | 1.116.946 |
| 1901 | 1.159.000 |

**Kaynak:** Kemal H. Karpat, **Osmanlı Nüfusu (1830-1914)**, çev. Bahar Tırnakçı, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003), s.141

XIX. yüzyılından yarısından itibaren artan nüfus üzerindeki en büyük etki Kırım Harbi (1853-1856) ve 93 Harbi (1877-1878) sonrasında Kafkaslar ve Balkanlar'dan gelen göçmenler olduğu ifade edilmiştir. Göçmenler ekonomik hareket ve faaliyetleri artırmış ve şehri yeni teşebbüslere açık hale getirmişti. Bu durum ise müteşebbisler tarafından değerlendirilmiş ve böylelikle oluşan yeni iş sahaları da şehre olan iç göçü de artırmıştı.[50]

Nüfus artışındaki diğer bir sebep ise modern tıptan yararlanan, tüm halka yönelik hizmet vermeyi amaçlayan ve salgın hastalıklarla olan mücadeleyi de kapsayan sağlık hizmetlerindeki gelişmelerdir. 1840 yılında başlatılan karantina uygulaması, 1870 yılı

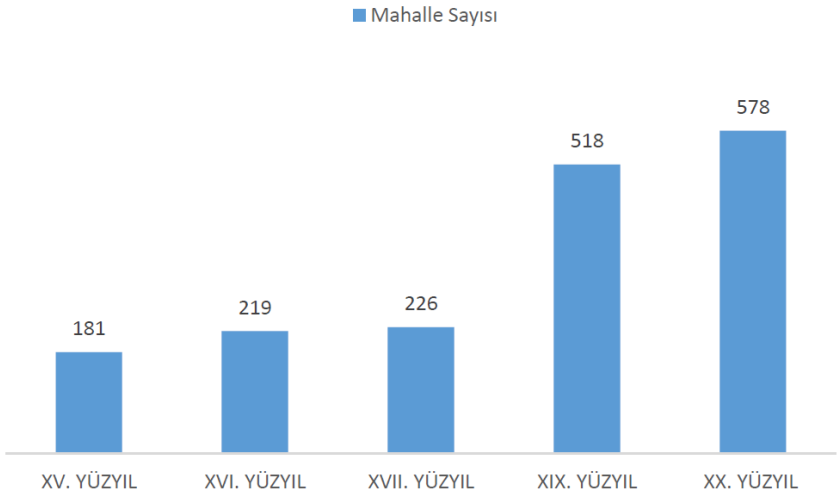
[50] Stanford J. Shaw ve Ezel Kural Shaw, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye II**, çev. Mehmet Harmancı, (İstanbul: E Yayınları, 2010), s.294.; Kemal H. Karpat, **Osmanlı Nüfusu (1830-1914)**, çev. Bahar Tırnakçı, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003), s.141.

itibariyle Avrupa'dan aşı ve serum temininin başlaması, 1888'de aşı evi ve 1893'te bakteriyolojihânenin kurulması bu alandaki gelişmelere örnek olarak gösterilebilir.[51]

XIX. yüzyıl sonuna kadar şehrin nüfusunun ekseriyetini gayrimüslimler oluştururken bu yüzyılda Müslüman nüfusu çoğunluğu elde etmiştir. 1885'te Müslüman nüfus %54'ün üzerine çıkarak XX. yüzyıl başında %70 oranına ulaşmıştır. Demografik değişikliğin başlıca sebebi yine yukarıda bahsettiğimiz harpler sonrasında şehre Kafkaslar ve Balkanlardan gelen göçler ve kırsaldaki nüfusu şehre cezbeden yeni iş sahalarıydı. Gayrimüslim varlığı sayıca artsa da ilk defa oransal olarak azınlık konumuna düşmüştü.[52]

Büşranur Bekman'ın yüksek lisans tezinde yüzyıllara göre mahalle sayılarını gösteren grafik, mahalle sayılarındaki dolayısıyla nüfus artışını ortaya koymaktadır:[53]

**Grafik 2.1** XV. – XX. Yüzyıl İstanbul Mahalle Sayıları




**Kaynak:** Büşranur Bekman, "XIX. Yüzyılın Dönüşen İstanbul'unda Mahalleler, Kollar ve Belediyeler: Bir Envanter ve Haritalama Çalışması", **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2020)**, s.106

[51] İlhan Tekeli, "İstanbul'un Modernleşme Öyküsü", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c.1, (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2015), s. 186;
[52] Kemal H. Karpat, "İstanbul Nüfusu: XVIII. Yüzyılın Sonundan XX. Yüzyılın Başına", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c.3, (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2015), s.491-492.
[53] Büşranur Bekman, "XIX. Yüzyılın Dönüşen İstanbul'unda Mahalleler, Kollar ve Belediyeler: Bir Envanter ve Haritalama Çalışması", **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2020)**, s.106

Artan nüfus şehrin sınırlarını ve tek merkezli yapısını değiştirmiş, bu durum ise ulaşım vasıtalarına ihtiyacı doğurmuş ve şehir içi ulaşım nüfusla paralel oranda gelişme göstermiştir.

### 2.2. Yerleşim Bölgeleri

Etrafı denizlerle çevrili olan İstanbul'da XIX. yüzyıla gelindiğinde klasik dönemde de olduğu gibi yerleşim alanlarının sahil şeritlerinde yoğunlaştığı görülmektedir. XVI. yüzyıl İstanbul minyatürleri ile XIX. yüzyıl haritalarındaki İstanbul karşılaştırıldığında bu benzerlik açıkça gözlemlenmektedir. Piri Reis'in *Kitab-ı Bahriye* isimli eserinde yer alan İstanbul minyatürde en yoğun yerleşim yerinin Nefs-i İstanbul yani Suriçi olduğu görülmektedir. Minyatürde diğer yerleşim yerleri ise Eyüp Sultan Cami etrafında Eyüp sahilinde, Galata Kulesi'nden Haliç sahiline doğru yayılarak Galata'da ve Üsküdar sahilindedir. Minyatürde Kadıköy sahilinde çizilen seyrek yerleşim alanı dikkat çekmektedir oysaki diğer XVI. yüzyıl minyatürlerinde Kadıköy'de böyle bir yerleşime verilmemiş XIX. yüzyıl başlarına ait haritalarda ise Kadıköy'de yerleşimin son derece seyrek olduğu görülmektedir. Dönemin en yaygın kullanılan şehir içi ulaşım araçları kayıklar minyatür üzerinde farklı çifte sayılarıyla çizilmiştir.[54]

[54] Piri Reis, age.

**Harita 2.1** Piri Reis XVI. yüzyıl İstanbul

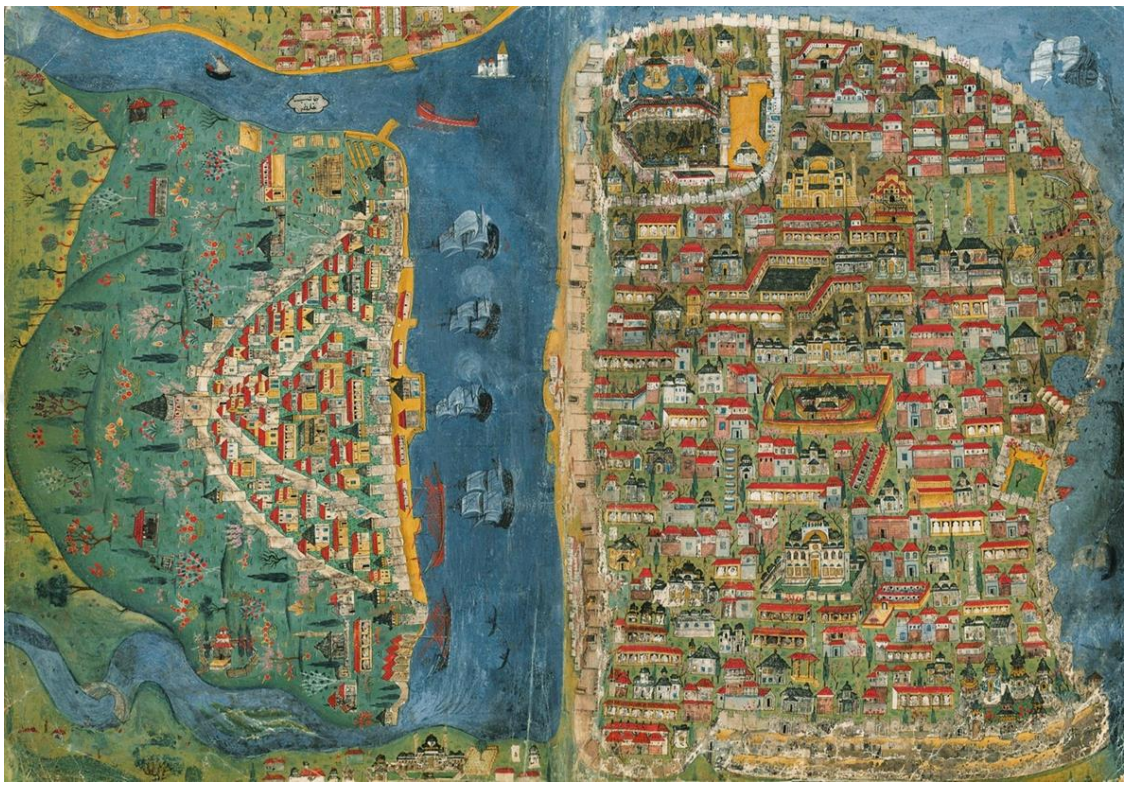


**Kaynak:** Piri Reis Ahmed b. Ali Karamani, **Kitab-ı Bahriye**, İ.B.B. Atatürk Kitaplığı Sayısal Arşiv ve e-Kaynaklar, yer nr: 1093H

Matrakçı Nasuh'un *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irâkeyn Sultan Süleyman Han* isimli eserindeki İstanbul minyatüründe Suriçi ve Galata bölgesindeki yerleşim alanları Piri Reis'in minyatürüyle benzer özelliklerdedir ancak Matrakçı Nasuh Eyüp ve

Üsküdar'daki yerleşimi daha seyrek olarak göstermiş Kadıköy'e ise minyatürde yer vermemiştir. Deniz üzerine çizilen kayıklar bu minyatürde de dikkat çekmektedir.[55]

**Harita 2.2** Matrakçı Nasuh XVI. yüzyıl İstanbul

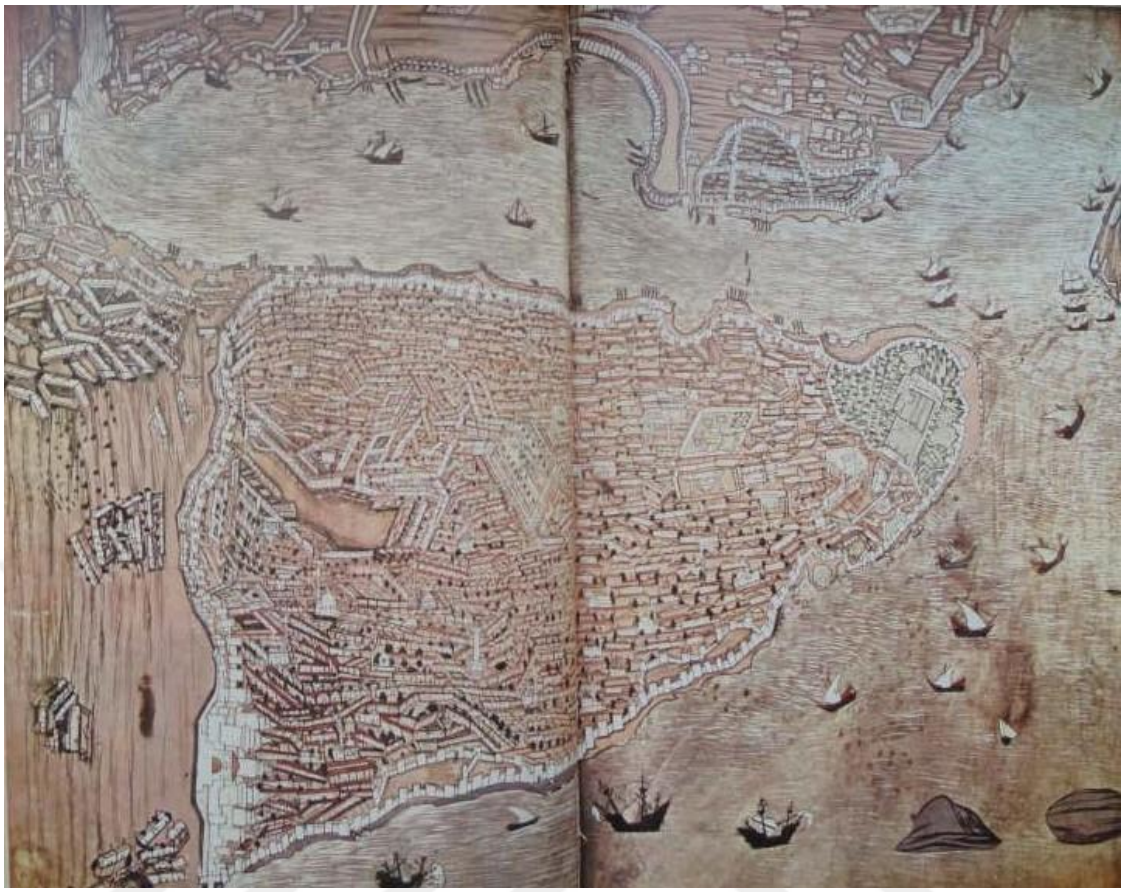


**Kaynak:** Matrakçı Nasuh, **Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irâkeyn Sultan Süleyman Han**, İÜ Ktp., TY, yer nr: 5964, vr. 8b/9a

Seyyid Lokman'ın *Hünermane*'sinde yer alan minyatürde ise Suriçi'ndeki yoğun yerleşim ile Eyüp ve Galata bölgesindeki yerleşim görülmektedir ancak minyatürde Anadolu tarafı çizilmemiştir. Dönemin en yaygın kullanılan taşıtları olan kayıklar bu minyatür üzerinde de görülmektedir.[56]

[55] Matrakçı Nasuh, age.
[56] Seyyid Lokmân, age.

**Harita 2.3** Seyyid Lokmân XVI. yüzyıl İstanbul



**Kaynak: Hünernâme**, TSMK, Hazine, nr. 1524

XVI. yüzyıl minyatürleri göstermektedir ki yerleşim alanları Suriçi yani bugün tarihi yarımada olarak bilinen Fatih ilçesinde yoğunlaşmış olmakla birlikte Bilâd-ı selâse[57] yani Galata, Eyüp ve Üsküdar bölgesindedir. Yerleşimin şehir merkezi olan İstanbul ile Bilâd-ı selâse'de yoğunlaşmasının başlıca sebebi bu üç yerleşim yerinin şehir merkezini karadan veya denizden çevreliyor olmasıdır. Deniz yolu ulaşımının kara ulaşımına kıyasen şehir içi yerleşim noktaları arasında daha kolay ve hızlı ulaşım imkânı sunuyor olması ve bütün bu yerleşim yerleri arasında deniz ulaşımı imkanının olması da tercih sebeplerindendir.

[57] Mehmet İpşirli, "Bilâd-ı Selâse", **TDV İslâm Ansiklopedisi**, c.6, (İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 1992), s.151-152.

1786[59] ve 1821[60] tarihli haritalarda Suriçi, Galata, Eyüp ve Üsküdar'a yeni yerleşim alanları olarak Pera, Kasımpaşa ve Boğaziçi'nin iki tarafında Rumeli ve Anadolu kavaklarına dek uzanan köylerin eklendiği görülmektedir. Boğaziçi sahilindeki bu seyrek yerleşim bölgeleri 17. yüzyıl itibariyle hanedan mensupları, devlet görevlileri ve üst ekonomik gelir grubunun sayfiyeleridir.[61]

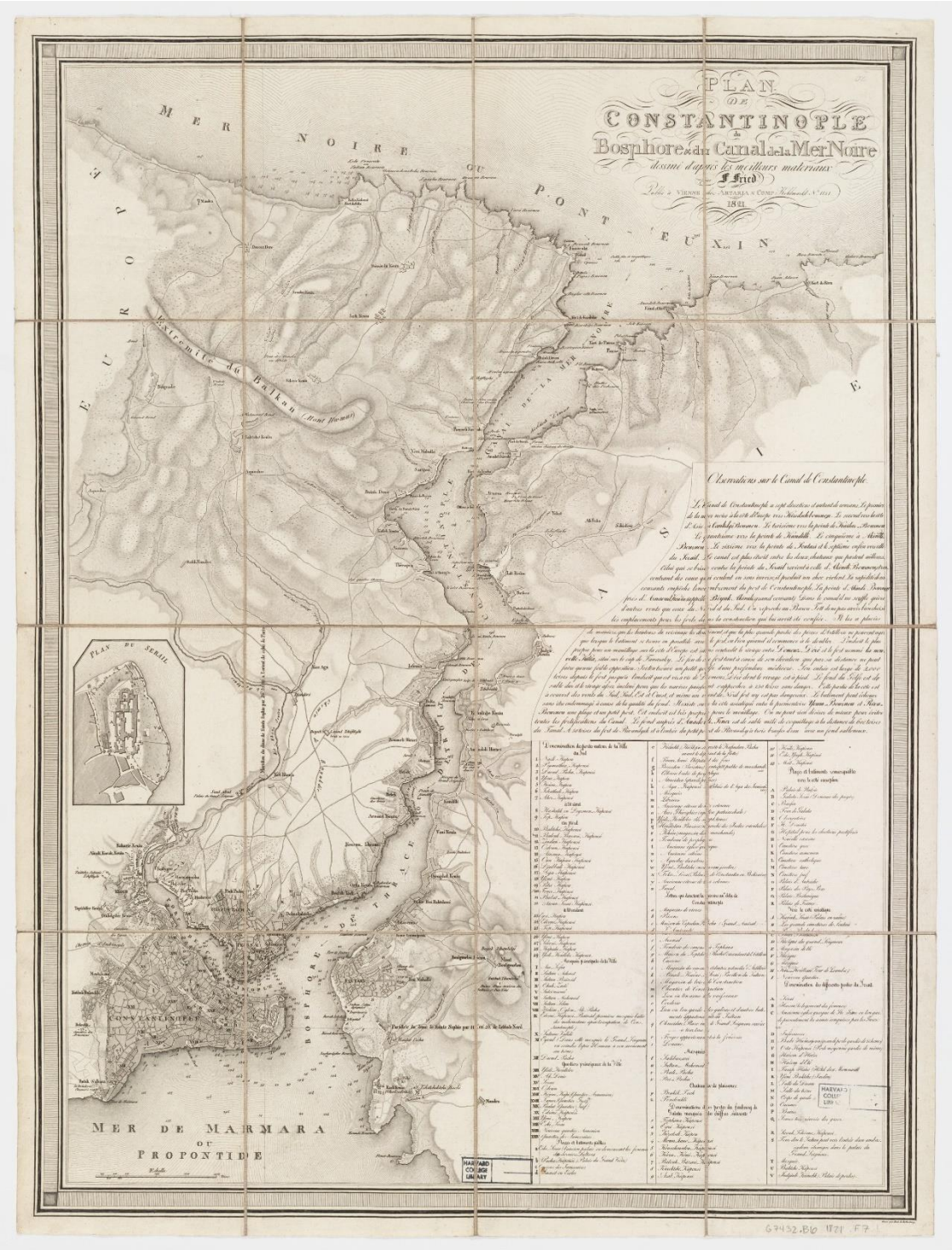
**Harita 2.4** 1786 İstanbul Haritası




**Kaynak:** F. Kauffer-J. B. Le Chevalier, İstanbul'un ilk bilimsel ölçekli haritası, çizim 1786, baskı yılı 1800

[59] Ayşe Yetişkin Kubilay, "Batı Kaynaklı Haritalardaki İstanbul", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c.1, (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2015), s.533.
[60] F. Fried Wien, **Plan de Constantinople, du Bosphore & du Canal de la Mer Noire** (1821), Harvard Üniversitesi, Harvard Harita Koleksiyonu, https://www.oldmapsonline.org/map/harvard/10821880
[61] Nilgün Kiper, "Osmanlı İstanbul'unda Kentsel Mekânın Değişim Süreci", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c.1, (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2015), s.430

**Harita 2.5** 1821 İstanbul Haritası




**Kaynak:** Harvard Üniversitesi, Harvard Harita Koleksiyonu
www.oldmapsonline.org/map/harvard/10821880

1882 tarihli haritada ise yerleşim kuzeyde Pangaltı ve Teşvikiye, doğuda İcadiye ve Selamsız, güneyde Adalar ve batıda Aynalıkavak bölgelerine doğru ilerlemiştir. Harita

üzerinde 1871 tarihinde kullanılmaya başlanılan atlı tramvay hatları lacivert olarak, banliyö tren hatları ise lacivert beyaz olarak çizilmiştir. Sahil hatları boyunca yer alan kayık iskelelerinin isimleri ile yazılmıştır. Haritada Boğaziçi bölgesi Rumeli tarafında Ortaköy, Anadolu tarafında ise Beylerbeyi'ne kadar alındığı için Boğaziçi'nin kuzey hattına doğru gelişen yerleşim bölgeleri gözükmemektedir.[62] 1912 haritalarında Boğaziçi köylerindeki sayfiye bölgelerinde kalıcı yerleşimin başladığı izlenebilir. Buradaki kalıcı yerleşimin başlamasında 1850 yılında düzenli seferlere başlayan Şirket-i Hayriye vapurlarının büyük etkisi olmuştur.[63] Hanedanın önce II. Mahmud döneminde Beşiktaş tarafındaki sayfiye sarayına, Abdülmecid döneminde ise dönemin ihtiyaçlarına uygun olarak inşa edilen Dolmabahçe Sarayına taşınması, devlet erkanını da teşvik etmiş sahil şeridindeki iskânı artırmıştır.[64] Bab-ı Ali'nin ise Suriçi bölgesinde kalarak genişlemesi arada bir tür denge sağlamıştır. Şehrin çarşı ve pazarlardan ibaret ekonomik alanı, ticarethanelerin yoğunlaştığı Beyoğlu bölgesindeki dükkanlara yönelmiştir.[65] Her ne kadar bölgenin nüfusu Suriçi'nden daha az olsa da[66] Beyoğlu bölgesi hareketliliğin daha çok yaşandığı bir hal almıştı. Bu ise ulaşım ve idari dönüşümde bölgeye öncelik verilmesine sebep olmuştu.

[62] C. Stolpe, **Plan von Constantinopel mit den Vorstädten, dem Hafen, und einem Theile des Bosporus**, Lorentz & Keil, 1881, Harvard Üniversitesi, Harvard Harita Koleksiyonu, www.oldmapsonline.org/map/harvard/9652037
[63] Kiper, age., s.431
[64] Metin Sözen, "Dolmabahçe Sarayı" **TDV İslâm Ansiklopedisi**, c.9, (İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 1994), s.504.
[65] Karpat, age. s.493.
[66] age. s.500-505.

**Harita 2.6** 1881 İstanbul Haritası

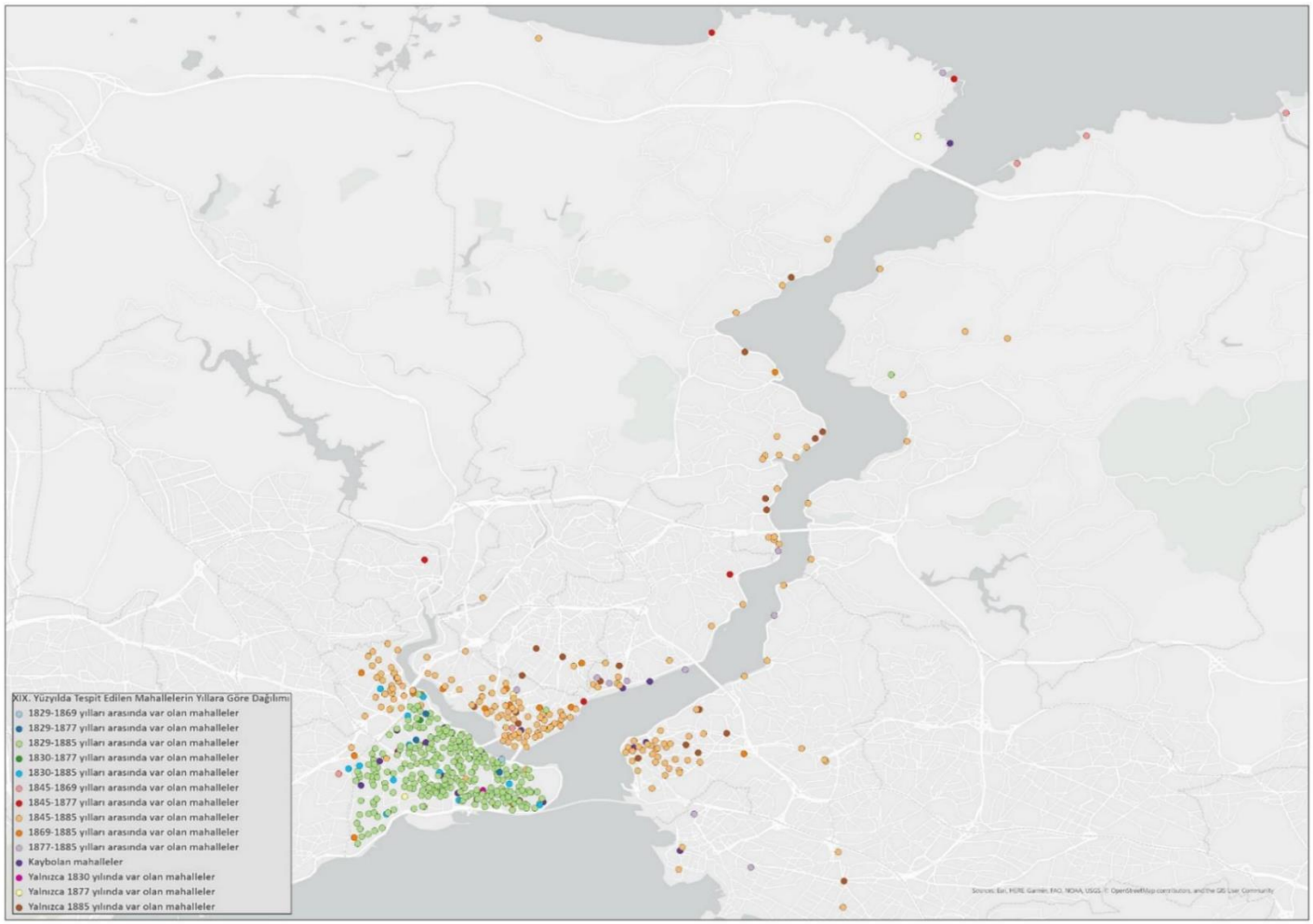



**Kaynak:** Harvard Üniversitesi, Harvard Harita Koleksiyonu, www.oldmapsonline.org/map/harvard/9652037

Klasik döneme ait minyatürler, XVIII ve XIX. yüzyılın başlarına ait haritalar İstanbul'da yerleşim bölgesinin uzun yıllar benzer bölgelerde yoğunlaştığını göstermektedir. Bu uzun dönemde ulaşımda da durağanlık yaşanırken XIX. yüzyılın sonlarında şehrin yerleşim bölgelerinin genişlemesi ile ileride inceleyeceğimiz ulaşımdaki gelişmeler arasında paralellik gözlenmektedir. Bekman'ın yüksek lisans tezinde işaretlediği yıllara göre tasnif edilmiş XIX. yüzyıl İstanbul mahalle haritası da yerleşim alanının yüzyıl içerisinde genişlediğini ve yeni mahalleler oluşturulduğunu göstermektedir.[67]

[67] Bekman, agt., s.245

**Harita 2.7** XIX. yüzyılda yıllara göre mahallelerin dağılımı




**Kaynak:** Büşranur Bekman, XIX. Yüzyılın Dönüşen İstanbul'unda Mahalleler, Kollar ve Belediyeler: Bir Envanter ve Haritalama Çalışması, **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2020)**, s.245

1825 itibariyle araba kullanımının yaygınlaşması, 1871'de atlı tramvaylar ve banliyö hattının, 1872'de atlı omnibüslerin ve 1874'te tünel metrosunun karada kullanılmaya başlamasıyla şehrin iç kesimlerine doğru ulaşım imkânı sağlanmıştır. 1828'de ilk vapurların 1850'de ise Şirket-i Hayriye'nin yolcu taşımaya başlaması ile ise önceleri geçici veya günübirlik olan bölgelerde kalıcı yerleşim başlamıştır. Yeni yerleşim bölgeleri, ulaşım ihtiyacını; ulaşım ağları ise yeni yerleşimi karşılıklı olarak artırmıştır.

### 2.3. İklim

Yerleşimin uzun yıllar Suriçi ve etrafını karadan veya denizden çevreleyen Eyüp, Galata ve Üsküdar'da sınırlı kalması ve gelişme sürecinde de Pera ve Boğaziçi kıyılarına doğru ilerlemesindeki bir etkinin şehrin bütün bu bölgelerinde hâkim olan, yaz ve kış mevsimlerinin hafif atlatıldığı, ortalama sıcaklığın 10°C'nin üzerinde olduğu, yazın kurak dönemlerin yaşanmadığı ılıman dönencealtı iklimi[68] olduğunu düşünebiliriz. 1842 senesinde İstanbul'da bulunan Charles White bu dönemde şahit olduğu sıcaklık derecelerini her ay sabah ve akşam olmak üzere ölçüm yaparak kayda almıştır.[69]

[68] Ilıman dönencealtı iklimi: "Köppen iklim sınıflandırması tanımına göre özellikle kışın hava sıcaklığına göre geniş bir yelpazede incelenirken daha modern olan Trewartha iklim sınıflandırmasına göre 8 ya da daha fazla ay 10 °C üstünde olan ve ılıman geçen bir kışa sahip olan iklim türüdür."
https://tr.wikipedia.org/wiki/Il%C4%B1man_d%C3%B6nencealt%C4%B1_iklimi
[69] White, age., s.298-299.

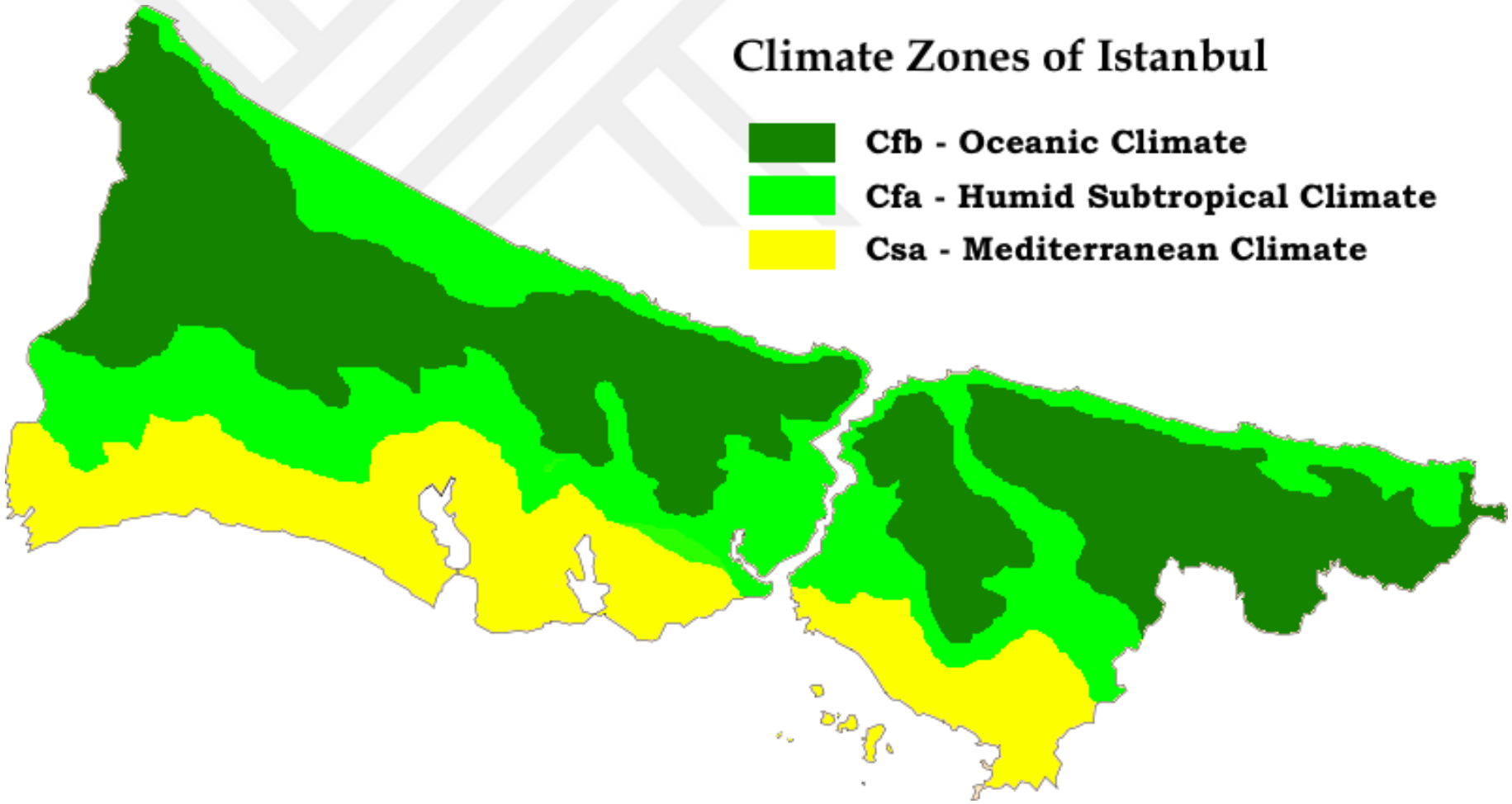
**Tablo 2.3** Charles White'ın 1842 yılı boyunca ölçtüğü hava sıcaklıkları[70]

| 1842 HAVA SICAKLIĞI | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Gündüz saat 8 ölçümü | | Akşam saat 10 ölçümü | |
| | En Yüksek | En Düşük | En Yüksek | En Düşük |
| Ocak | 12,2°C | -0,5°C | 11,1°C | 0°C |
| Şubat | 11,6°C | 3,3°C | 13,3°C | 4,4°C |
| Mart | 16,6°C | -3,3°C | 10,5°C | -2,2°C |
| Nisan | 20°C | 5,5°C | 16,6°C | 5,5°C |
| Mayıs | 23,3°C | 7,7°C | 22,7°C | 5,5°C |
| Haziran | 28,8°C | 16,1°C | 24,4°C | 10,5°C |
| Temmuz | 31,1°C | 21,1°C | 25°C | 11,1°C |
| Ağustos | 30,5°C | 20°C | 25,5°C | 12,2°C |
| Eylül | 33,3°C | 24,4°C | 24,4°C | 15°C |
| Ekim | 26,1°C | 17,7°C | 17,2°C | 7,7°C |
| Kasım | 20°C | 10,5°C | 12,2°C | 3,8°C |
| Aralık | 13,3°C | -0,5°C | 8,8°C | -1,1°C |

Buna göre yazın en yüksek sıcaklığı Temmuz, Ağustos ve Eylül aylarında gündüz 84-92°F (31 ile 33°C), kışın en düşük sıcaklığı ise Kasım, Aralık, Ocak, Şubat ve Mart aylarında 26-40°F (-3 ile 4°C) olarak kaydetmiştir ve bölgedeki ortalama iklimin ılıman olduğunu ifade etmiştir. White'ın ölçümlerini tam olarak şehrin neresinde yaptığı bilinmemektedir ancak İstanbul veya Galata tarafında yaptığı tahmin edilmektedir. Bu bilgiler, ılıman dönencealtı iklimi özellikleriyle örtüşmektedir. Bununla birlikte 1893 Şubat'ında Haliç'in donmasına kadar varacak sert bir kış yaşandığı kayıtlara geçmiştir.[72]

[70] Charles White tarafından fahrenhayt olarak yapılan ölçümler selsiyusa dönüştürülmüştür.
[72] Akyıldız, "Osmanlı İstanbul'unda Deniz Ulaşımı (Modern Dönem)", age., s. 469-470.

**Harita 2.8** Köppen iklim sınıflandırmasına göre İstanbul'un mikro iklimleri




**Kaynak:** Wikipedia, (https://en.wikipedia.org/wiki/Istanbul#/media/File:Istanbul_K%C3%B6ppen_Map.png)

## 3. MODERN ULAŞIM ARAÇLARI ÖNCESİNDE İSTANBUL'DA ŞEHİR İÇİ KARA ULAŞIMI

Bu bölümde 1871'de banliyö trenlerinin, 1874'te buharlı makineler tarafından hareket ettiren Tünel metrosunun, 1914'te ise elektrikli tramvayların eklenmesi öncesindeki İstanbul şehir içi kara ulaşımının durumunu değerlendireceğiz.[73] XIX. yüzyıl İstanbul'u ile klasik dönem İstanbul'u arasındaki benzerlik, yerleşim yerlerinin yoğunlaştığı bölgelerle sınırlı değildir. İki dönem arasındaki bir diğer benzerlik ulaşım imkanları ve araçları arasında gözlemlenmektedir. Modern ulaşım araçlarının kullanılmaya başlanmasına kadar olan ve yüzyılları kapsayan dönemde ulaşım karada ağırlıklı olarak yaya,[74] denizde ise kayıklarla[75] sağlanmıştır. Osmanlı İstanbul'u şehir içi kara ulaşımının gelişme süreçlerini üç dönemde incelemek mümkündür.

Birinci dönem, klasik dönemden XIX. yüzyılın başlarına kadar olan, ulaşım sistemlerinde klasik dönem ile arasında büyük farklar gözlemlenmeyen ve uzun yıllar durağan seyreden uzun dönemdir. Bu dönemin en belirgin özellikleri, deniz ulaşımının daha hızlı olması sebebiyle daha yaygın olarak tercih edilmesi, karada yaya ulaşımının yaygın olması, at ve araba kullanımının padişah ve belirli zümrelere mahsus olması ve yolların arabalı ulaşıma elverişli olmayan dar ve bozuk yapıda olmasıdır.[76]

İkinci dönem, XIX. yüzyılın ilk yarısını kapsayan gelişme ve değişim sürecidir. Bu dönemde Osmanlı'nın modernleşme süreci ile paralel olarak ulaşımda da gelişmelerin gözlemlendiği, araba kullanımın sivilleşerek yaygınlaştığı ve hayvan gücüyle işletilen toplu ulaşım araçlarının ortaya çıktığı dönemdir.

[73] Engin, "İstanbul'da Kara Ulaşımı", age., s. 403, 408,
[74] age., 392
[75] Ertuğ, "Klasik Dönem Osmanlı İstanbul'unda Deniz Ulaşımı", age., s.420.
[76] Engin, age., s.392.

Üçüncü dönem ise XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ulaşım sistemlerine buharlı metro, banliyö hatları ve XX. yüzyılın başında elektrikli tramvay ve motorlu araçların ulaşıma eklenmesiyle başlayan ve büyük dönüşümün gözlemlendiği dönemdir.

XIX. yüzyıl başında şehir içi kara ulaşımında hâkim unsur yaya ulaşımı olmuştur. Bunun ise bir tercih değil, at ve araba kullanımının sadece belirli zümrelere serbest bırakılmış olması, yolların darlığı ve araba kullanımına elverişsiz olması gibi sebeplerden kaynaklanan bir tür mecburiyet olduğu düşünülebilir. Aynı zamanda barınma ve iş mekanlarının yakın hatta aynı bina içerisinde olması da ulaşımı bir zaruret olmaktan çıkaran faktörler arasındadır. Zaten klasik dönemde 6-7 metre genişliğinde açılan yolların, nüfus ve yerleşim alanlarının yoğunlaşmasıyla 2,5 metreye kadar daralması ancak yaya veya atlı ulaşıma elverişlidir.[77]

### 3.1. Şehir İçi Kara Ulaşımda Atlar

Osmanlı döneminde atlar ulaşım, haberleşme ve taşımacılıkta ana vasıta olarak kullanılmakla birlikte İstanbul şehir içi kara ulaşımında ata binmeyle ilgili sınırlandırmalar var olagelmiştir. İstanbul dışında bu yasaklar sadece gayrimüslimleri kapsarken başkent İstanbul'da ise XIX. yüzyıla kadar padişah ve üst düzey devlet görevlileri hariç at binme yasağı uygulanmıştır.[78]

Gayrimüslimler için olan at binme yasağının ilk olarak Hz. Ömer'in hilafeti sırasında uygulandığı ve Emevîler döneminde de sürdürüldüğü bilinmektedir.[79] Osmanlı devletinde bu yasağın uygulanması, gayrimüslimlerin isyan etme ihtimaline karşı silah

[77] age.
[78] Koçu, **Haşmetli Yosmalar Osmanlı Tarihinde Yasaklar**, s.151.; Küçükcan, "At Binme Yasaklarından Atlı Tramvaya", s.257.; Koçu, "Araba, Arabacı", İstanbul Ansiklopedisi, s. 173.; Engin, age.; İpşirli, "Araba", age., s.244.
[79] Ahmet Özel, "Gayri Müslim", **TDV İslâm Ansiklopedisi**, c.13, (İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 1996), s.425-426.

taşıma yasağıyla birlikte uygulanmıştır.[80] Yasağın bir diğer sebebi ise gayrimüslimlerin daha üstün ve gösterişli gözükmelerine karşı tedbir almaktır ki bu tedbiri sadece kanuna değil İslam fıkhına dayandırdıkları da görülmektedir.[81]

Ata binme yasağının başkent İstanbul'da padişah ve belirli zümreler hariç tutularak genişletilmesinin başlıca sebebi atın ve ata binmenin bir zenginlik ve statü göstergesi[82] olmasıdır. Payitaht olan İstanbul'da bu ayrıcalığın sadece padişah ve yakın çevresine tanınması bu çerçevede şaşırtıcı değildir. Yasağın bir diğer sebebinin ise hareketliliği kontrol etmek ve asayişi sağlamak olduğu düşünülmektedir ki bu durum ayrı bir başlık altında ileride değerlendirilecektir.

İstanbul'da ata binme kısıtlamasına dair verilen kararlar ve ihlale dair evraklar, kısıtlamanın zaman zaman ihlal edildiğini ancak yasakların sıkı tutulduğunu göstermektedir.[83] Kaleme aldığı hilye türündeki eseriyle meşhur, hüsnü hattı ve marifetiyle Divan-ı Hümayun muhasebeciliği yapan ve Edirnekapı'da ikamet eden Hâkânî Mehmed Bey'in ilerleyen yaşı gerekçesiyle kendisine saraya gidip gelirken hayvan kullanma izni verilmesini rica etmesi üzerine buna müsaade edilmemiştir. Bunun yerine kendisine saray yakınlarında bir ev verilerek sorununun giderilmiş olması at kullanım yasağının kolayca esnetilmediğine bir örnek olarak yorumlanmıştır.[84] Hâkânî Mehmed Bey'in ilerleyen yaşı, maharetleri ile sevilen biri olması ve at ile de olsa ulaşımın bozuk yollar sebebiyle zorlayıcı olması düşünüldüğünde kendisine

[80] M. Macit Kenanoğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Dinlerarası İlişkiler (14-XX. yüzyıllar)", **Milel ve Nihal**, 6 (2), 2009, s.161.
[81] Altınay, **Hicrî On Birinci Asırda İstanbul Hayatı (1000 - 1100)**, s.52.
[82] Yusuf Halaçoğlu, "At", **TDV İslâm Ansiklopedisi**, c.4, (İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 1991), s.28.
[83] BOA, A.DVNS.MHM.d., 5, h.no:1342.; BOA, A.DVNS.MHM.d., 7, h.no: 215, 216, 836, 910,920.; Altınay, age., s.218.
[84] Mustafa İsmet Uzun, "Hâkânî Mehmed Bey", **TDV İslâm Ansiklopedisi**, c.15, (İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 1997), s.166-168.; Koçu, **Tarihimizde Garip Vakalar**, s.20.; İskender Pala, "Hakanî, Mehmed Beg", **Türk Edebiyatı İsimler Sözlüğü**, http://teis.yesevi.edu.tr/madde-detay/hakani-mehmed-beg, (16.07.2021).

kullanım izni vermek yerine saray civarında ev tahsis edilmesi bir lütuf olarak da yorumlanabilir. Bu örneğin yanı sıra at binmesine özel izinle müsaade edilenler de olmuştur. II. Mustafa'nın doktorlarından Yahudi olduğu belirtilen Harun'un at binmesine, İstanbul kadısına yazılan özel izinle müsaade edilmesi bunlardan biridir.[85] Gelin alayı veya gelin çıkarma olarak bilinen törenlerde, gelinlerin ata binmelerine göz yumulmuş ve yasak bu gibi durumlarda da esnetilmiştir.[86]

### 3.2 Şehir İçi Kara Ulaşımında Arabalar

Arabalar modern ulaşım araçları öncesine dek yaygın olarak kullanılan, hayvan gücüyle çekilen, farklı şekil ve süslemeleri olan taşıtlardan ibarettir. Osmanlı İstanbul'unda araba kullanımı için at kullanımında olduğu gibi benzer kısıtlamalar söz konusudur. 1825 yılına kadar padişah, sadrazam, şeyhülislam ve kazaskerler dışındaki kişilerin araba kullanımları özel izne bağlanmış olduğundan diğer devlet ricalinden izni olanlar at ile, at kullanmaları da kısıtlanmış olan halk ise yayan? olarak şehir içi ulaşımlarını sağlamaktaydı. Zaten şehrin sokak ve caddelerinin en büyüğü, bir arabanın geçişi esnasında bile tamamen tıkanacak nitelikteydi. [87]

Şehir içinde arabaya binmeye izni olan seçkin zümre arasında arabaya binmek rehavet, kolaylık ve düşkünlük olarak algılanmakta olup arabalar uzun yıllar tercih edilmeyen bir vasıta olarak kalmıştır. Bir diğer sebep ise XVI. yüzyılın sonunda saray kadınlarının nadiren de olsa araba kullanmaya başlamasıyla bunun bir kadın işi olarak algılanmasıdır. [88]

[85] BOA, A.DVNS.MHM.d., 108, h.no: 835
[86] Küçükcan, age.
[87] Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları**, s. 33.; Koçu, "Araba, Arabacı", **İstanbul Ansiklopedisi**, s. 173; İpşirli, age.
[88] İpşirli, age., s.244, Engin, age.

Uzun yıllar boyunca padişah ve üst düzey devlet görevlilerinin arabaya binmeyi tercih etmeyip ancak zaruri durumlarda kullandıklarına dair örnekler bulunmaktadır. Bunun başlıca örneği, Kanuni Sultan Süleyman'ın son seferi olan Sigetvar'e gidişinde yaşlılık ve hastalık dolayısıyla ancak at üzerinde İstanbul dışına çıktıktan sonra kullanmış olduğu at arabasıdır. Nitekim Sultan Süleyman bu seferde hayatını kaybetmiş ve at arabasıyla çıktığı seferden cansız bedeni yine at arabasında dönmüştür. Kanuni Sultan Süleyman'ın cansız bedeninin başkent İstanbul'a getirildiği anı çizen Seyyid Lokmân'a ait minyatürde[89] padişahı taşıyan kırmızı çuhalı, dört tekerlekli ve iki at koşulmuş olarak gösterilen araba dışında başka araba görülmemekte, seferden dönen devlet görevlileri ve askerlerin at üzerinde veya yaya olarak bulundukları görülmektedir.[90]

[89] Seyyid Lokmân, age.
[90] İpşirli, age., s.243

**Görsel 3.1** Kanuni Sultan Süleyman'ın cansız bedenini taşıyan koçu arabası



**Kaynak:** Seyyid Lokmân, "Hünernâme", TSMK, Hazine, nr. 1524, vr. 276b

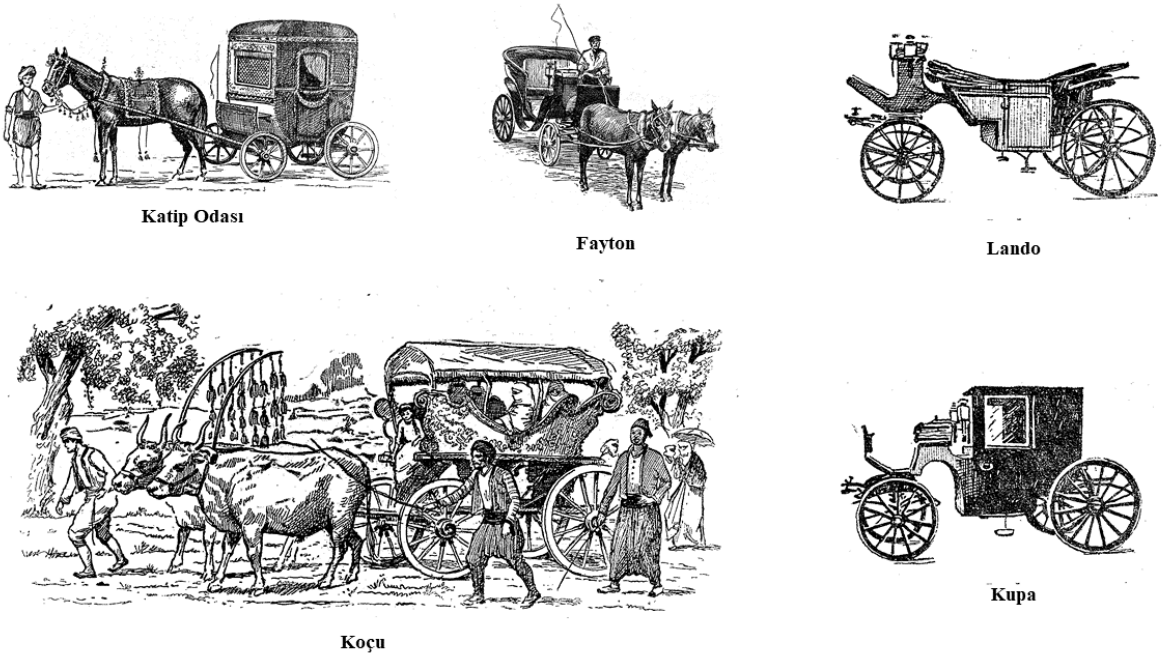
Arabaların şehir içi ulaşımında kullanılması ilk olarak XVIII. yüzyılda seçkin zümrelere has olmak kaydıyla şehrin çevresinde bulunan sayfiye alanlarına çıkılan gezilerle başlamıştır. Lale Devri, alafranga tarz binek arabaların yapıldığı ve kullanılmaya başlandığı bir dönem olmuştur. Tanzimat dönemine kadar süren yasaklar ise Sultan II. Mahmud döneminde esnetilmiştir; hatta II. Mahmud aynı zamanda düzenli olarak at arabası kullanan ilk padişahtır.[91]

Yasakların esnetilmesi ve yolların daha elverişli hale getirilmesiyle şehir içi kara ulaşımında araba kullanımı yaygın hale gelmiştir. Bu dönemde kullanılan arabaları saltanat arabaları, harem arabaları, binek arabaları ve kira arabaları olarak dört ana başlıkta inceleyebiliriz.

[91] İpşirli, age.; Engin, age.; Koçu, "Arabalar", age.

İstanbul'un ilk araba tipi, iki öküzün çektiği koçu arabalarıdır. Bu arabalar dört büyük tekerlekli, üzeri örtülü bazen de önüne at koşulan arabalardır. Saraylıların kullandığı koçular, süsleme ve motifleri ile dikkat çeken ve önlerine daha çok at koşulan arabalardı. Koçuları, iki at koşulu, zarif, süslemeli ve ahşaptan bir oda biçiminde olan kâtip odası arabaları takip etmiştir. XIX. yüzyılda ise Avrupa tipi, iki yanı açık, üstü arkadan körüklü ve iki kişinin binebildiği küçük yapıda olan faytonlar; üstü açık ancak körükle kapanabilen tipte olan landolar; kapalı, pencereli ve dik yapıda olan iki kişilik kupalar; ahşap, kapalı, cam pencereli, kutu biçiminde dik, önüne bazen de eşek koşulan ve iki kişilik olan talikalar; yazlık semtlerde görülen örgü sepet arabalar yollarda yerini almıştı. Özetle üstü açık arabalara lando, üstü kapalı olanlara kupa, körüklü ve üstü açık olanlara ise fayton denilmiştir.[92]

**Görsel 3.2** XIX. yüzyıl İstanbul'unda kullanılan araba türleri




**Kaynak:** Reşad Ekrem Koçu, "Araba, Arabacı", İstanbul Ansiklopedisi, C.II, (İstanbul: 1959), s.906-908

[92] Gülersoy, "Arabalar", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, s.289-290; Noyan, age., s.418-419.

Saltanat arabaları, bütün arabalar içerisinde zarafeti, süslemeleri, döşeme ve perdeleri ile en gösterişli olan, en iyilerinden seçilmiş, cins ve genelde çifte dört at ile hareket ettirilen padişaha mahsus arabalardı. Klasik dönemde arabaların tercih edilmemesi sebebiyle araba kullandıkları bilinen padişahlar Fatih Sultan Mehmed ve Kanuni Sultan Süleyman'dır. Her ikisi de son seferlerine çıktıklarındaki yaşlılık ve rahatsızlıklarından dolayı bir zaruret olarak arabayı tercih etmek zorunda kalmışlardır. Fatih Sultan Mehmed, saltanat kayığı ile Üsküdar'a geçtikten sonra, Kanuni Sultan Süleyman ise Davutpaşa'ya kadar at sırtında geldikten sonra şehir dışında kendileri için hazırlanan arabalara binerek sefere devam etmişler ve her ikisi de çıktıkları bu seferlerde vefat etmişlerdir. Sultan II. Bayezid'ın ancak tahttan feragat ettikten sonra, Sultan III. Mustafa ve Sultan I. Abdülhamid'in ise ancak şehir dışında ve bir iki defadan ibaret olmak üzere arabaya bindikleri nakledilmiştir.[93]

Düzenli olarak araba kullanan ilk padişah olan II. Mahmud, hastalığı ağırlaştığında Çamlıca'daki kız kardeşinin köşküne çekilmiş ve burada vefat etmiştir. Vefatı yeniçerilik hareketinin tekrar canlanma endişesiyle iki gün boyunca saklanmış ve cenazesi Üsküdar iskelesine öküz arabasıyla indirilmiştir.[94] Padişahın cenazesinin öküz arabasında taşınması, belki de aynı kaygıyla dikkat çekmemek için tercih edilmiş olabilir.

Sultan Abdülmecid, her ne kadar cuma selamlığına at üzerinde çıksa da babası II. Mahmud'u takip ederek 1844'te yaptığı Mekteb-i Tıbbiye ziyaretine ve 1856'da İngiltere elçiliğinde verilen davete araba kullanarak gitmiştir. Sultan Abdülaziz başlatılan bu geleneği sürdürmüş ve Avrupa seyahatinde müşahede ettiği saltanat arabaları serisi toplama çabası içerisine girmiştir. Bu dönemlerde padişahın kullanımı

[93] İpşirli, age., s.244.
[94] Kemal Beydilli, "Mahmud II", **TDV İslâm Ansiklopedisi**, c.27, (İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 2003), s.356.; Koçu, "Araba, Arabacı", **İstanbul Ansiklopedisi**, s.905

için farklı bölgelerden en iyi ve cins atlar seçilerek başkente getirtilmiştir.[95] Sultan II. Abdülhamid ise ağrıyan dişinin yüzüne verdiği şişkinliği saklamak için 3 Aralık 1876'daki cuma selamlığına at ile çıkmış ve bu durum bu tarihten sonra gelenek haline gelmiştir.[96]

**Görsel 3.3** Hamidiye Camii önünde II. Abdülhamid'in bir cuma selâmlığı



**Kaynak:** Mehmet İpşirli, "Cuma Selâmlığı", **TDV İslam Ansiklopedisi**, c.8, (İstanbul: Türk DİyanetVakfı Yayınları, 1993), s.91

Harem arabaları kadınların kullanımına mahsus, daha izole ve zarif yapıda olan arabalardır. XVI. yüzyıla kadar saray kadınlarının İstanbul'da arabayla dolaştıklarına rastlanılmadığı nakledilmiştir.[97] Bunun sebebi, Harem'in Beyazıt civarında bulunan Eski Saray'da yer alması olabilir ancak 1541 yılında haremin Topkapı Sarayı'na taşınmasıyla kadınların Eski Saray ve Topkapı Sarayı arasındaki hareketliliğinin başladığı düşünülmektedir. Nitekim tahta çıkan padişah, Eski Saray'da bulunan annesi

[95] BOA, A.MKT.MHM., 323 – 66.; BOA, TSMA.E., 857 - 47
[96] İpşirli, age., s.245.; Ziya Şakir, "Saltanat ve Saray Arabaları", 26 Nisan 1946, **Büyük Doğu Dergisi**, s.14.
[97] İpşirli, age., s.243.

başta olmak üzere haremine mensup kadınların yanına naklini istemesi üzerine valide sultan olan annesi ve beraberindekiler arabalarla Topkapı Sarayı'na nakledilirlerdi.[98] Saray kadınlarından Safiye Sultan (ö.1619), Kösem Sultan (ö.1651), Turhan Sultan (ö.1683), Gülnûş Emetullah Sultan (ö.1715) ve Mihrişah Sultan'ın (ö.1805) araba kullandıkları bilinmekle birlikte saray kadınları için asıl araba kullanımı XVIII. yüzyıl itibariyle başlamıştır. Nitekim 1723 tarihli emirde harem-i hümayun için üç yeni araba yapılması emredilmiş ve arabalar ayrıntılı olarak tarif edilmiş ve masrafları kaydedilmiştir.[99] 1727 tarihli bir fermanda ise, öküz arabalarının şehirler arası ulaşımda kullanılması, harem kadınlarının ise Alibeyköy ve Kağıthane'de sayfiye yerlerine at arabaları ile gitmeleri emredilmiştir.[100]

**Görsel 3.4** Kadın sultanlara mahsus XVIII. yüzyıla ait koçu arabası



**Kaynak:** Topkapı Sarayı Müzesi, Has Ahur, nr. 36/1073

[98] age., s.244.
[99] age.
[100] BOA, C.NF., 16 – 756.

XIX. yüzyılda arabaların her alanda yaygınlaşmasıyla saray kadınlarının şehir içinde veya mesire yerlerine gidiş gelişlerde araba kullanımı artmış hatta buna engel olmak için saray arabaları birbirine zincirlenerek tedbir alınmıştır. Saray kadınları arabaya bindiğinde arabacının yanına veya arabanın önüne sürülen atlara harem ağaları eşlik etmiştir.[101]

Binek arabaları, araba kullanımına dair yasakların gevşetilmesi ve araba kullanımın yaygınlaşmasıyla devlet ricali, elçi ve zenginlerin kullandığı şahsi binek araçlarıdır. Araba, at, arabacı, seyis ve bakım masrafları birlikte düşünüldüğünde bu arabalara sahip olmak dönemin zenginlerine mahsus olup dönemin en lüks harcamalarından sayılabilir. Bu en üst tabakanın kullandığı arabalar ve önlerine koşulan atlar da saray arabaları gibi gösterişli ve bakımlıydı. Bu arabalar genelde fayton, kupa ve lando biçimde olan arabalardı.[102] Divan şairlerinden Mustafa Âtıf Efendi[103] divanında, yanında görev yaptığı Defterdar İzzet Ali Paşa'nın[104] kırmızı çuhalı arabasını mercandan bir köşke benzeterek şöyle bahsetmiştir:

Zehî gerdûne kim aksitse hüsni çeşmi insâne
Temaşaâdan dönerler dideler mir'âti hayrâne
Müretteb seb'ayi seyyare veş zerrin toplarle
Müşabih heyeti matbuası gerdûni devrâne
Nedem ki olsa rengin çûhai rurhle pûşide
Bakılsa dikkat ile benzemez mi kasrı mercâne
Yine rif'at süvar sahibi İzzet ile Âtıf
Çekildikçe dü esbi devletle sahni meydâne[105]

[101] Mehmet İpşirli, "Harem", **TDV İslâm Ansiklopedisi**, c.16, (İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 1997), s.138.; İpşirli, "Araba", age., s.244.; Koçu, age. s.906.
[102] Refik Halid Karay, "Üç Nesil - Üç Hayat, Yarım Asırlık İçtimai Değişikleri Üçer Sahnede Yanyana Gösteren Ufak Tablolar Serisi, 3 - Gezintiler", 16 Şubat 1941,**Tan Gazetesi**, s.3.; Koçu, age., s.906-910.
[103] İsmail Hakkı Aksoyak, "Âtıf, Mustafa Âtıf Efendi", **Türk Edebiyatı İsimler Sözlüğü**, http://teis.yesevi.edu.tr/madde-detay/atif-mustafa-atif-efendi (27.08.2021).
[104] Nurettin Albayrak "İzzet Ali Paşa", **TDV İslâm Ansiklopedisi**, c.23, (İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 2001), s.556-557.
[105] Koçu, age., s.904.

Kira arabaları ise iki sınıftır. İlki yine zengin zümrenin kullandığı ve orta yerde yolcu almaksızın şahsi kullanımlar için özel olarak tutulan arabalardı. Bu arabalar binek arabalarından farksız, piyasada sayıca az bulanan ve yüksek ücret alınan arabalardı. Bu arabalar, kira arabaları oldukları halde belediye dairelerinin verdiği numaralar bulunmayıp binek arabaları görünümünde oldukları için *numarasızlar* olarak da anılırdı. İkinci sınıf ise şehrin farklı yerlerinden yolcu alan, taksi ve dolmuş gibi çalışan, binek arabalarından çıkma olan daha eski ve bakımsız arabalardı. Bu arabaların fenerlerinde bağlı oldukları belediye dairesinin numaraları yazılı olur ve belirlenen ücret tarifesine göre ücretlendirme yapılırdı. Kira arabaları, yolcu bekledikleri semtlerden alacakları yolcuların ekonomik durumuna göre değişiklik gösterir zengin semtlerinde yolcu bekleyenler daha bakımlı ve bu yüzden tarife dışında ücret talep edilen arabalardır. Bunlardan *temiz paklar* veya *gündüzcüler* diye de bahsedilmiştir. Bu arabalar genellikle Beyoğlu, İstanbul tarafında ise Nuriosmaniye ve Şehzadebaşı civarında çalışan arabalardır. Daha alt ekonomik gelir grubuna hitap eden arabalar ise *harcı alemler* ve *geceye mahsuslardır*. Bu iki sınıfın arabaları daha bakımsız, atları ise daha çelimsiz ve bitkindir. En sık rastlanan arabalar olan harcı alemler genellikle Galata, Eminönü, Ayasofya, Beyazıt, Aksaray ve Fatih'te yolcu beklemektedir. Gece arabaları ise hava kararınca ortaya çıkan ve köprü başlarında yolcu bekleyen arabalardır. Fayton, kupa, lando, paraşol ve tente biçimindeki kira arabalarına at koşulur, daha alt seviyede olanların ve kadınların kullandığı koçu ve yük arabalarının ise öküzler ile çekildiği bilinmektedir.[106]

[106] Sermet Muhtar Alus, "Eski Günlerde İstanbul'un Kira Arabaları", 7 Şubat 1940, **Akşam Gazetesi**, s.8; Koçu, age., s.906-907.; İpşirli, "Arabalar", age., s.245

### 3.3. Arabacılar ve Arabacıların Uyması Gereken Kurallar

Sultan II. Mahmud devrinde araba kullanımının yaygınlaşması ile kira arabaları da İstanbul sokaklarında görünür olmuştur. 2 Eylül 1826'da İhtisab Ağası Mustafa Ağa zamanında yazılan İhtisab Talimatnamesinde arabacı ve kira arabacıları için bazı düzenlemeler getirilmiştir. Buna göre arabacıların kayıt ve kefalet sistemi ile belirlenen kişilerden oluşması, giydikleri bol cübbeler yerine dar cübbeler giyerek başlarına yeşil kalpak takmaları, sakalsız veya kısa sakallı olmamaları, arabalarına kadın yolcu aldıklarında arabanın yanı yerine önünde veya arkasında bulunmaları, namus ve edepleriyle hareket etmeleri, bu kuralları ihlal etmeleri halinde cezalandırılmaları emredilmiştir.[107]

İhtisab talimatnamesiyle birlikte bir esnaf grubu olarak tanınan arabacıların alacakları ücret de belirlenmiştir ancak uymadıklarına dair bilgilere sıklıkla rastlamak mümkündür. Basiretçi Ali Efendi 26 Ocak 1872 tarihli yazısında arabacıların tarifeye riayet etmeyip fazla ücret istediklerini şöyle anlatmaktadır:

> …geçen gün Köprübaşı'nda mezkûr kira arabalarından birisine dört kişi olduğumuz hâlde binip Aksaray'a kadar on kuruşa götüreceklerini arabacılar söylediler. Biz ise Yüksekkaldırım'a gideceğimizden Aksaray'a kadar kaç kuruşa gidecekleri sual olunması üzerine, yirmi beş kuruştan aşağı gitmeyecekleri cevabını verdiler. Artık biz hayret ve istiğrap ederek, o arabalar ile ne Aksaray'a gittik ne de bindik.[108]

Gazeteci Sermed Muhtar Alus ise aynı dönemleri anlattığı bir yazısında kira arabalarının belediye tarafından belirlenen tarifesini detaylı olarak yazmış ancak bu tarifeye uyulmadığını da şöyle anlatmıştır:

> Bir aralık belediye, sözüm ona yabana bir tarife ortaya çıkarmıştı. 20 dakika sürecek yola 5-7,5; saatle tutulacaksa saati 15; güneş battıktan gece yarısına kadar 20; ondan sonra 25 kuruş. Sabahtan akşama kadar toptan ücret, köprü müruriyesi hariç olmak üzere, 4 mecidiye. Tek atlılar üç kişiden, çift atlılar dört kişiden fazla adam almıyacak.

[107] BOA, TS.MA.E., 442 – 37.
[108] Basiretçi Ali Efendi, age., s.82.

> Bu levhalar bütün arabalara asılmış, yabancı dilde neşredilen seyyah rehberlerine de aynen konmuşken tatbik eden kim?[109]

Arabacıların kullandıkları arabalar ve atlarla tam bir uyum içerisinde olduğu, buna göre seçkin zümrelere iş yapan, kıymetli at ve arabalar kullanan arabacıların daha bakımlı ve kibar olduğu; kira arabacılarının ise ayak takımından oluşup, kaba ve pejmürde halleri aktarılmıştır.[110] Buna göre arabacıların 1826'daki İhtisab Talimatnamesinde emredilen tek tip kıyafet ve kurallara uymadıkları anlaşılmaktadır. Arabacılar, hız yaparak yol açıkları kazalar[111] ve karıştıkları şiddet olaylarıyla da sıkça şikâyet konusu olmuşlardır.[112] Daha ileri tarihli olarak bir not olarak ifade edilebilir ki 31 Mart isyancılarının isyan sebeplerinden biri ise Gedikpaşa tarafında bir kadın ve erkeğin beraber at arabasına bindiğini ileri sürmeleriydi, bu durum üzerine kadınların arabaya binmesi yasaklandı.[113]

### 3.4. At ve Araba Yasaklarına Dair Değerlendirme

Osmanlı İstanbul'unda uzun yıllar süren at ve araba kullanımının belirli zümrelere ait ve izne tabi olması yapılan araştırmalarda yolların dar ve yetersiz olmasına ve hiyerarşik düzene bağlandığından bahsetmiştik. Ulaşımı dolayısıyla hareketliliği kısıtlayan bu iki uygulamanın bir diğer halkası da zaman zaman uygulanan hava karardığında sokağa çıkma yasağıdır.[114] Uzun yıllar boyunca havanın kararmasının ardından aydınlatma sisteminin henüz sağlanmamış olması ve geceleri kolluk görevlilerin azlığı sebebiyle denetimlerini tam manasıyla sağlayamamaları geceleri asayişin bozulma ihtimali ile ilişkilendiriliyor, daha sıkı denetim ve gözetim yapılmasına sebep oluyordu. Nitekim

[109] Sermed Muhtar Alus, "Geçmiş Zaman Olur ki: Öküz Arabasından Otomobile", 3 Şubat 1945, **Son Posta Gazetesi**, s.6.
[110] Koçu, age.
[111] Basiretçi Ali Efendi, age., s.466, 490, 504.; Koçu, age., s.916.
[112] Üsküdar Mahkemesi 403 Numaralı Sicil (H. 1154-1155 / M. 1740-1742) c.70, s. 239 h.no: 419; Tamdoğan, age., s.92.
[113] Noyan, age., s.418.
[114] Koçu, **Haşmetli Yosmalar Osmanlı Tarihinde Yasaklar**, s.129.

halkın geceleri de uyanık olup hareketliliğin sürdüğü Ramazan aylarında camiler ile şenlik yerleri ve Paskalya'da sabaha kadar açık bulunan kiliselere yönelik hareketliliğin endişe yaratması denetimleri sıkılaştırmıştır.[115] Bir sosyalleşme mekanı olarak mesire yerlerinin gözden ve sosyal denetimden uzak yapısı da gidip gelinmesi ve orada vakit geçirilmesi kamu düzeni açısından riskli ve hoş görülmeyen bir iş olarak düşünülüp[116] bu çerçevede kadınların mesire yerlerine gitmeleri yasaklanmıştır.[117]

Hareketliliğin, gözden ve denetimden uzak mekanların bahsettiğimiz sebeplerle tehlikeli, kamu düzenini tehdit eden ve asayiş bozabilecek olan hareketler olarak görülmesi Foucault'nun bulaşıcı hastalıklar üzerinden yaptığı iktidar modellerini akla getirmektedir. Bunlardan bir tanesi de veba modelidir. Foucault, veba bulaşma korkusu üzerinden izah ettiği modelde sadece riskli alanları değil olası riskli alanları da kontrol etme eğiliminde olan disipliner bir iktidar biçiminden bahsetmektedir. Bu iktidar biçiminde disipline edilen halka hareketlilik veba varmışçasına kısıtlanmış ve ihlalleri veba olma riski gibi hayati risk olarak kabul edilmiştir.[118]

Osmanlı İstanbul'undaki at ve arabaya binme yasaklarının halkı sadece yayan ulaşıma mecbur etmesiyle birlikte yaya olarak erişmesi mümkün olan alanın çok daha dar olmasını sağlayarak hareketliliği azaltması; mesire gibi hareketlilik, sosyalleşme ve gözden uzak mekanların potansiyel risk mekânı sayılması ve kadınların mesire alanlarına gitme yasakları bu düşüncemizi pekiştirmektedir.

[115] Levy Aksu, age., s.90-91, 141.
[116] age., s.84;
[117] Koçu, age, s.143 -144
[118] Michel Foucault, **Discipline and Punish: The Birth of the Prison**, (New York: Vintage, 1995), s.195-209

### 3.5. Şehir İçi Kara Ulaşımında Toplu Taşıma Araçları

Arabaların İstanbul sokaklarında görünür hale gelmesi, sayfiye alanlarının oluşması, ev ile iş arasındaki mesafenin açılması ve nihayet hareketliliğin artmasıyla bir yerden bir yere kara yolu üzerinden ulaşımın kolaylaştırılması ihtiyacını doğurmuştur. Dönem için lüks sayabileceğimiz binek arabaları, halkın orta ve alt kesimleri için erişimi zor araçlardır. Halkın bu ulaşım ağ ve araçlarına olan ihtiyacı, şehrin sokaklarında toplu taşıma araçlarının yerlerini almasına yol açmıştır. Bu toplu taşıma araçlarının ortak özellikleri, ray veya yol üzerinde işletilseler de hayvan gücüyle çekilmeleri ve belirlenmiş durak ve ücretlerinin olmasıdır.

#### 3.5.1. Atlı Tramvaylar

İstanbul şehir içi kara ulaşımında önemli gelişme atlı tramvayların ilk toplu taşıma aracı olarak kullanılmaya başlanması ile gerçekleşmiştir. XIX. yüzyılın ikinci yarısının başlarında Amerika ve Avrupa'da ortaya çıkan atlı tramvayların İstanbul'a gelmesi çok uzun sürmemiştir. Bu tramvaylar tek vagonlu, önüne at koşulan ve raylar üzerinde hareket eden öncül toplu taşıma örneklerinin başında gelmektedir. (Bkz. Görsel 2.2) 1860'lı yılların başında İngilizler İstanbul'da atlı tramvay imtiyazı almak üzere başvuruda bulunmuşlardır. Nihayet 1869 yılında Konstantin Karapano Efendi'ye bu iş için imtiyaz verilmiştir.[119] Bir sene sonra Karapano Efendi İstanbul Tramvay Şirketi'ni kurmuş ve aynı yıl şubat ayında İstanbul Tramvay Şirketi'nin 53 maddelik nizamnamesi Fransızca ve Türkçe olmak üzere yayınlanmıştır.[120]

Sözleşmeye göre kadınların ya ayrı vagonlarda ya da perdelerle ayrılmış ayrı bölümlerde taşınması, yolcuların beraberinde yaklaşık 10 kiloya kadar yükü ücretsiz

[119] Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları**, s.26.
[120] BOA, HR.İD. 1207 – 11.

taşıyabilmesi, durakların 20 kişilik olarak düzenlenmesi ve her durağa saat konulması, duraklar dışında da güzergâh üstünde istenilen yerde yolcu indirilip bindirilmesi, geceleri araçların içlerinin aydınlatılması için ön ve arka taraflarına fener konması, taşımanın güneşin doğuşundan gece yarısına kadar devam ettirilmesi, çalışma tarifelerinin gazete ve duraklarda yayınlanması ve yabancı dillere tercüme edilmesi kararlaştırılmıştır.[121]

**Görsel 3.5** 31 Mart Vakası isyancılarını hastaneye taşıyan atlı tramvay




**Kaynak:** İBB Atatürk Kitaplığı

[121] Gülersoy, **Tramvay İstanbul'da**, s.13-16.

**Görsel 3.6** Beşiktaş-Karaköy arası sefer yapan atlı tramvay




**Kaynak:** Rahmi Koç Müzesi

Karapano, aldığı imtiyaz ile dört hat açmayı taahhüt etmişti. Bunlar sırasıyla Azapkapı - Ortaköy, Eminönü - Aksaray, Aksaray - Topkapı ve Aksaray – Yedikule hatlarıydı. (bkz. Harita 2.4) Sözleşmeye göre yol çalışmaları devlete, hattın işletime açılmasına dair

masraflar ise şirkete aitti. Tramvay hattının işletilmesi için genişletilecek yollar belirlenmişti.[122] Projenin raylar arasındaki mesafe, evler ile raylar arasındaki mesafe, geçiş güzergahında diğer araçlara ayrılacak mesafe gibi teknik detayları da belirlenerek sorumluluk şirkete bırakılmıştır.[123] 1871-1873 yılları arasında bu dört hat da işletmeye açıldı. İhtişamlı ve devlet görevlilerinin de katıldığı açılış törenlerinin ardından kullanıma açılan hatlar yoğun ilgi ile karşılandı. Tramvayların vagonları Viyana'dan getirtilmişti, atların ise Macar atı olması kararlaştırılmış yolun zorluk derecesine göre bir vagona 2 veya 4 at koşulması belirlenmiş ancak şirket tarafından tasarruf için iki vagonun birbirine bağlanması, tramvaylara çift at yerine tek at koşulması yolculuk süresini uzattığından şikayetler baş göstermiştir.[124] 1887 yılında Dersaadet tramvayları için Yanya'dan hayvan getirtilmesine izin verilmiştir.[125] Bu ikmalin, tramvayların rağbet görmesiyle yaygınlaşması veya kullanılan atların zamanla zayıf düşmesi sonucu yapılmış olması muhtemeldir.

[122] BOA, İ.MMS., 38 – 1592.
[123] BOA, İ.MMS., 30 – 1265.
[124] Engin, age., s.403
[125] BOA, DH.MKT., 1427 – 36 – 1.

**Harita 3.1** 1864, 1869, 1881 ve 1907 nizamnamelerinde öngörülen tramvay hatları




**Kaynak:** Zeynep Çelik, XIX. yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul, s.78

Atlı tramvayların Avrupa yakasında kullanıma açılması ve rağbet görmesi Anadolu yakasında da taleplerin oluşmasına sebep olmuştur. Üsküdar sakinleri, Üsküdar iskelesinden Çamlıca'ya kadar çalışacak bir tramvay hattı için Şuray-ı Devlet'e dilekçede bulunur. Belgenin alt kısmında yer alan 30'u aşkın mühür ve imza bölge halkının örgütlü bir şekilde başvuruda bulunduğunu göstermektedir.[126] Engin belgeyi şöyle sadeleştirmiştir:

> Padişahımız Efendimiz sayesinde inşa ettirilmekte olan tramvay arabaları münasebetiyle İstanbul halkı geliş gidişlerinde envai rahatlık ve kolaylığa kavuşmuş bulundukları hâlde Üsküdar'ın Müslim ve gayrimüslim halkı henüz bu nimete nail olamamıştır. Bir taraf ahalisinin rahata kavuşup da diğer tarafın bu nimetten mahrumiyetine kimsenin gönlü razı olmasa gerektir. Bu bakımdan, lütfen ve

[126] BOA, ŞD., 678 – 24.

> merhameten, Üsküdar İskelesi'nden Çamlıca'ya kadar bir tramvay hattının inşası için gereğinin yapılmasını istemekteyiz.[127]

Tramvay hatları için imtiyazı bulunan şirket ise henüz Avrupa yakasındaki yeni hatlarla meşguldür ve Üsküdar sakinlerinin bu arzuhali karşılanmaz. 1873'te atlı tramvayların günlük 17 bin yolcu taşıdığı bilinmektedir, bu rakam yıllar geçtikçe artmak yerine 1881'de günlük taşıma rakamı 10 binlere düşmüştür.[128] Bu düşüşün yukarıda bahsettiğimiz hatlarda yaşanan aksaklıklar ve şikayetler sebebiyle yaşandığı ihtimal dahilindedir. Buna rağmen aynı yıl verilen imtiyazla Galata – Şişli, Eminönü – Eyüp ve Galata – Şişli hattından ayrılarak Kurtuluş'a ulaşacak olan yeni hatlar planlanır ancak Galata – Şişli hattı dışındakiler hayata geçirilememiştir.[129] Şirket mevcut hatları iyileştirmeye çabalarken devletin tramvay ağını genişletme ve yeni bölgelere erişme talebi, taraflar arasında anlaşmazlık sebebi olmuştur.

Galata – Pera bölgesinin nüfusu 1882 yılında dahi Suriçi'nden daha az olmasına rağmen[130] tramvay işletmelerinde Pera bölgesine öncelik verilmesi bir tesadüf değildir. İmparatorluk başkenti İstanbul'un Avrupa'ya dönük yüzü olan Pera şık dükkanları, bankaları, eğlence mekanları ve geniş caddesiyle ülkenin ve şehrin vitrini ve ekonomik yaşamın merkezi konumundadır. Nitekim şehrin hatta imparatorluğun en seçkin kesimi de burada ikamet etmektedir. 1872 yılının Temmuz ayında hizmete açılan ilk tramvay hattının Azapkapı – Ortaköy hattı olması, Pera bölgesinde kullanılan vagon ve atlara daha çok özen gösterilip sur içinde ise daha köhne ve zayıflamış atların tercih edilmesi gibi sebepler de bu duruma işaret etmektedir.[131]

---

[127] Engin, age., s.404.
[128] Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları,** age., s.27.
[129] Çelik, age., s.77.
[130] Karpat, "İstanbul Nüfusu: XVIII. Yüzyılın Sonundan XX. Yüzyılın Başına", age., s.500-505
[131] Çelik, age.

Bir Avrupa şehri görüntüsü veren bu bölgede tramvaylar tamamlayıcı bir unsur olmuştur ancak yenilik ve yerel doku arasında ahengi yakalayamamış olan yerler için aynı şey geçerli değildir. Nitekim 1874'te İstanbul'da bulunmuş olan İtalyan yazar Edmondo De Amicis bu durumdan şöyle söz etmektedir:

> …sakin mi sakin başka bir Türk sokağında, birden bir boru sesi duyar ve dörtnala koşan atlar görürsünüz, dönüp bakarsınız, o ne? Gözlerinize inanamazsınız. Bu, farkına varmadığınız rayların üstünde giden büyük bir atlı tramvaydır, Türklerle ve Frenklerle dolu, üniformalı sürücüsü ve tarife ilânlarıyla Viyana ve Paris'dekilere benzeyen bir tramvay. Böyle bir şeyi böyle bir sokakta görmenin yaptığı tesir kelimelerle anlatılamaz, şaka veya yanlışlık gibi gelir, gülmeye başlarsınız ve o zamana kadar hiç görmemişiniz gibi şaşkın şaşkın bakakalırsınız. Tramvay geçip gidince, Avrupa'nın canlı bir tasvirinin geçtiğini sanırsınız ve bir tiyatrodaki dekor değişmesi gibi kendinizi yeniden Asya'da bulursunuz.[132]

Tramvaylarda vatmanın yanı sıra biletçi ve vardacılar çalışmaktadır. Vardacıların görevi, tramvayların geçiş esnasında önlerinden yürüyerek "varda!" diye bağırarak yol açmaktır.[133] Varda kelimesi ise İtalyanca bak anlamına gelen *guarda* ifadesinden uyarlanmıştır.[134]

Çelik Gülersoy'un yayınladığı ve üzerinde tarih belirtilmemiş olan bilet tarifesine göre, tramvaylardaki yolculuk ücreti en kısa hat olan Azapkapı – Karaköy arasında birinci mevki 30 para, ikinci mevki ise 20 paradır. Ücretler mesafeye göre artmakta olup bu ücret birinci mevkide 190 paraya, ikinci mevkide ise 130 paraya kadar çıkmaktadır.[135]

[132] Amicis, age., s.34.
[133] R. Sertaç Kayserilioğlu, "Tramvay", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, c.7, (İstanbul: Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı, 1994), s.299.
[134] Gülersoy, age., s.23.
[135] age., s.27.

**Görsel 3.7** Azapkapı – Karaköy 20 paralık tramvay bileti ve bilet tarifesi




**Kaynak:** Çelik Gülersoy, Tramvay İstanbul'da, s.27

Bütün bu gelişmelere rağmen tramvayların işletilmesinde kullanılan atların zayıflaması, seferlerin yavaşlaması, yolların düzenlemelere rağmen yetersiz kalması, araçların toz çıkarması ve ekonominin bozulmasıyla şikayetler artmış ve yeni arayışlara alan açmıştır. Bu noktada ise XX. yüzyılın başı itibariyle modern ulaşım araçları arasında sayabileceğimiz elektrikli tramvaylar gündeme gelmiştir.

### 3.5.2. Atlı Omnibüsler

Atlı tramvayların yanı sıra İstanbul sokaklarında görülen bir diğer toplu ulaşım aracı ise omnibüslerdi. Bunlar kapalı veya açık vagonları olan, tekerlekli, önlerine at koşulan ve günümüzdeki dolmuşlar gibi çalışan vasıtalardı. (bkz. Görsel 2.3 – 2.4)

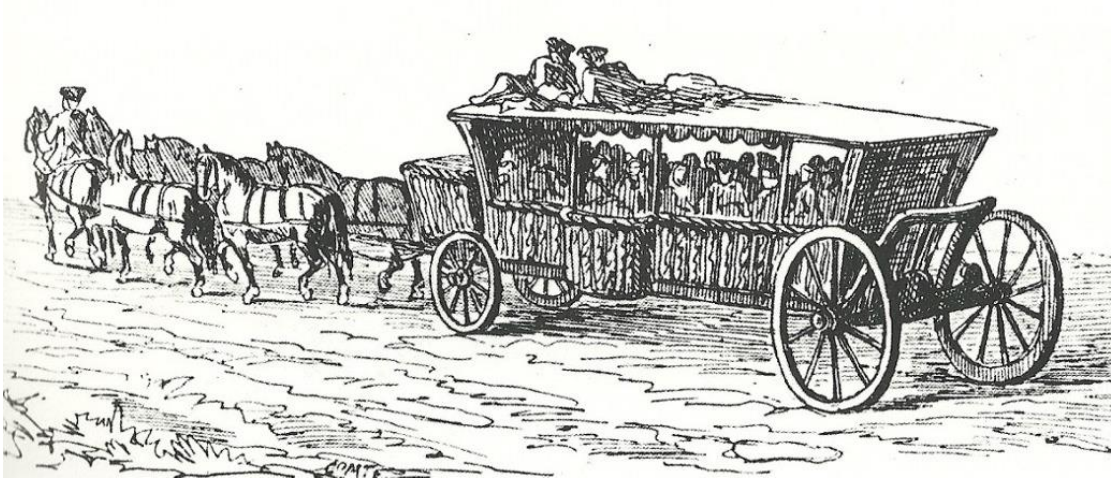
Atlı omnibüsler ilk olarak XVII. yüzyılın ikinci yarısında Paris'te ortaya çıkmış ve bu araçlar dünyanın şehir içi kara ulaşımında kullanılan ilk toplu taşıma araçları olmuştur. 19 Ocak 1662 tarihinde Blaise Pascal'ın önerisi Kral XIV. Louis tarafından kabul

edilerek ilk omnibüs şirketi olan *Compagnie des Carrosses à Cinq Sols* kurulur.[136] Şirket uyguladığı beş sol (cinq sols) olan sabit bilet tarifesi sebebiyle böyle isimlendirilmiştir. Birkaç ay sonra altı ve sekiz kişilik yedi vagon ile düzenli seferleri, sabit ücret tarifesi ve rotasıyla işletilmeye başlatılan şirket toplamda beş hattı işletmeye sokmuş ve bu girişim halk tarafından ilgiyle karşılanmıştır.[137]

Şirketin kurulmasının ardından burjuvazinin araçlara olan rağbeti, alt sınıfların kullanımına engel olacak derece yoğun olmuş ve alt sınıflar araçları ancak burjuvazinin hevesi geçip binek araçlarına dönmesiyle kullanabilmişlerdir.[138] Yapılan araştırmalarda, şirketin kurulmasının ardından parlamentonun burjuvazinin lehine kısıtlamalar getirdiği de aktarılmıştır. Kullanım kısıtlı olması, zamanla artan bilet fiyatları, araba ve atların yıpranmasıyla yolculuk sürelerinin uzaması gibi sebepler omnibüslere başlarda olan rağbeti kaybettirmiş ve zenginlerin binek arabalarıyla yoksulların ise yayan olarak dolaştığı eski düzene döndürmüştür. Zaten ev ve iş yeri arasındaki mesafenin henüz açılmamış olması da bu dönem için şehir içi ulaşım araçlarını bir zaruret haline getirmemiştir. Böylelikle şirketin tam kesin olmamakla birlikte tahminen 1677-1680 yılında iflas ettiği anlaşılmaktadır.[139] Dönemini aşan bu toplu taşıma araçları göstermektedir ki daha XVII. yüzyılda Paris'in sokakları araçlı ulaşıma elverişli yapıdadır. Dört ay Paris'te bulunan İngiliz Doğa Bilimci ve Fizikçi Martin Lister (ö.1712) bu duruma Londra'daki atlı omnibüs ve sokakları kıyas ederek dikkat çekmektedir.[140]

[136] Gaillard, age., s.8.
[137] Reinhard, age., s.176.
[138] Moore, age., s.6.
[139] Robert, age., s.29.
[140] Gaillard, age., s.10.

**Görsel 3.8** XVII. yüzyıl Paris'inde toplu ulaşım yapan atlı omnibüs



**Kaynak:** Winfried Reinhardt, **Geschichte des Kölner Verkehrs**, s. 176

İlk denemenin yaklaşık on beş sene sonra başarısızlıkla sonuçlanmasının ardından Fransa'da omnibüsler tekrar 1827[141] ve 1828[142] yılından itibaren düzenli olarak kullanılacaktır. Vahdettin Engin ve Mustafa Noyan her ne kadar omnibüslerin ilk defa 1825 yılında Nantes'te kullanıldığını nakletse de[143] ilk atlı omnibüs işletmesi 1662 yılında kurulan Compagnie des Carrosses à Cinq Sols'dur. Engin ve Noyan'ın 1825 olarak işaret ettiği omnibüsler ise 1823'te kullanılmaya başlanan ve 1828'den itibaren düzenli seferlere başlayan Nantes'teki omnibüsler olabilir ki bu dönemde omnibüsler Avrupa'nın farklı şehirlerinde de kullanılmıştır.

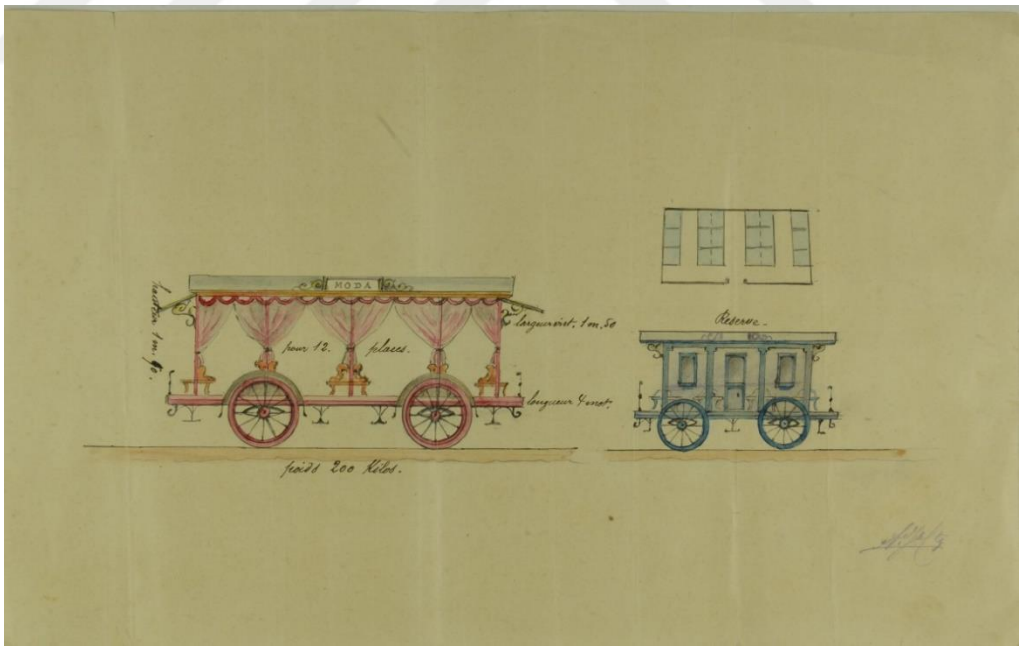
1869 senesinde İstanbul Tramvay Şirketine bu defa imtiyaz şeklinde olmayıp sözleşme ile omnibüs çalıştırma izni de verilmiştir. Omnibüs güzergahları tek başına bir hat olarak düzenlenmeyip tramvaylara ulaşmak amacıyla bir tamamlayıcı cüz olarak planlanmıştır. İstanbul Tramvay Şirketi de buna uygun olarak tramvayları işletmeye aldıkça omnibüsler de şehrin sokaklarında görünür olmuştur. Başlangıçta Perşembepazarı – Tepebaşı – Galatasaray – Harbiye – Pangaltı hattı devreye sokulmuş buna daha sonra Eminönü - Eyüp ve Beyazıt – Edirnekapı hatları eklenmiştir. Anadolu yakasında

[141] Reinhard, age., s.220.
[142] age., s.12.
[143] Engin, age., s.398; Noyan, age., s.420.

yaşayan halkın yoğun talep ve örgütlenmesinin bir neticesi olarak 1873 yılında verilen imtiyaz ile beş omnibüs hattının kurulması planlandı. Engin'in aktardığı bilgilere göre bu hatlar şunlardı:

> İşletilmesi düşünülen birinci hat, Büyük İskele'den Eskihamam Caddesi'yle Doğancılar, İhsaniye ve Çamlıca'yı dolaşarak Karacaahmet'e; ikincisi, Büyük İskele'den Çarşı yolu ve Ahmediye'den yine Karacaahmet'e; üçüncüsü, Büyük İskele'den Bülbülderesi yoluyla İcadiye, Bağlarbaşı, Tophanelioğlu'ndan Kısıklı'ya; dördüncüsü, Büyük İskele'den Beylerbeyi'ne ve oradan Tophanelioğlu'na; beşincisi, Büyük İskele'den Selamsız'a ulaşacaktı. Ayrıca, birinci ve ikinci hatlar merkez alınmak suretiyle Karacaahmet'ten Haydarpaşa ve Kadıköy'e ve yine Karacaahmet'ten Nuhkapısı yoluyla Bağlarbaşı ve Koşuyolu'ndan Haydarpaşa'ya ve üçüncü yol üzerinde bulunan İcadiye'den sağ tarafa saparak Selamsız, Yenimahalle ve Çinili yoluyla Eskivalide'den ve Bağlarbaşı ve Koşuyolu'ndan Haydarpaşa ve Karacaahmet'e ve bu yollardan çarşı boyundaki çeşme ve Atpazarı'ndan Çavuşderesi nihayetine gidecek ve Çinili yokuşu düzeltildiği takdirde Çavuşderesi'nden Yenimahalle'ye kadar uzanacak hatlar yapılacaktı. Kısıklı yolu da Alemdağ'a kadar gideceği gibi, Erenköy demiryolu istasyonundan Kozyatağı yoluyla Kayışdağı'na kadar işleyecekti.[144]

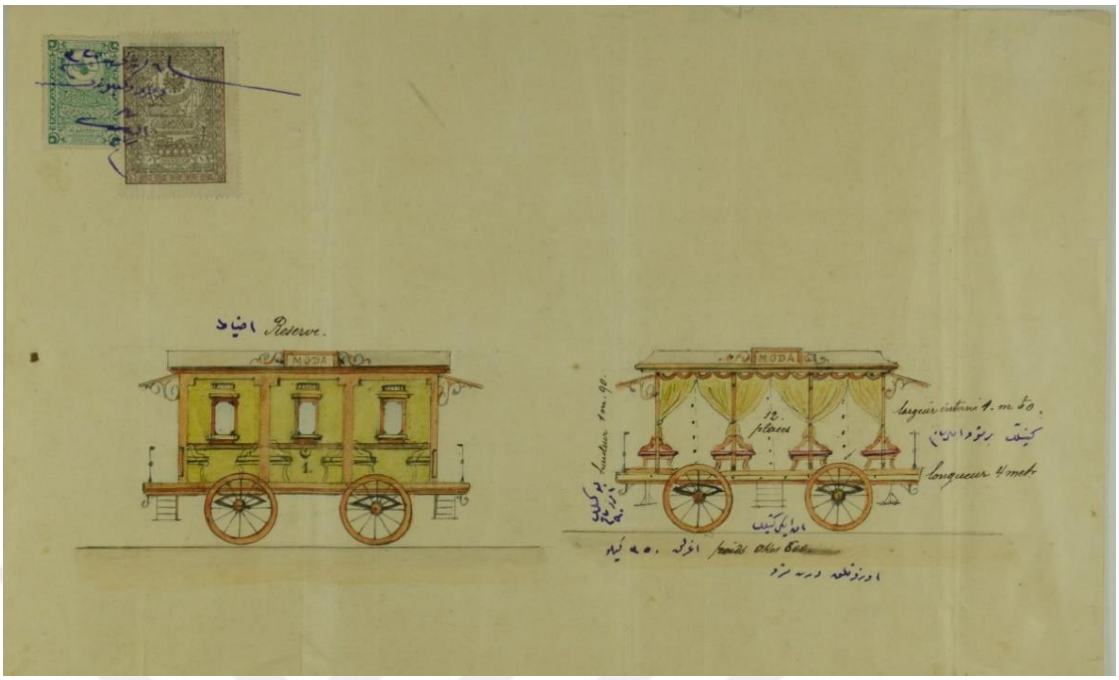
**Görsel 3.9** Kadıköy – Erenköy arasında işletilmesi planlanan omnibüsler 1906




**Kaynak:** BOA, ŞD. 827 – 30

[144] Engin, age., s.400.

**Görsel 3.10** Kadıköy – Erenköy arasında işletilmesi planlanan omnibüsler 1906




**Kaynak:** BOA, ŞD. 827 – 30

**Görsel 3.11** Kadıköy – Erenköy arası işletilmesi planlanan omnibüs güzergahları 1906




**Kaynak:** BOA, ŞD. 827 – 30

Atlı tramvaylarda olduğu gibi omnibüslerden doğan şikâyet ve sorunlar da benzer niteliktedir. İşletmecilerin şikâyeti yolların yetersiz, bakımsız ve dar olmasıyken devletin rahatsızlığı ise omnibüslerin yolları bozduğu şeklindeydi. Halkın şikayetleri ise ortaktı, dar yollarda omnibüslere yol vermek için çıkartılan şamata, at ve araçların sebep olduğu toz, atların zayıflaması ve yetersiz kalmasıyla yolculuk sürelerinin uzaması ve ek olarak arabacı esnafının çalışma sahasına girilmesinden duydukları rahatsızlık bunların başında geliyordu. Bütün bu şikayetler neticesinde 1874 tarihinde omnibüslerin durdurulması, 1876 tarihinde ise çalışma izinlerinin iptal edilmesi sonuçlarını doğurmuştur.[145]

[145] age.

### 3.6. Yol Yapım ve Düzenleme Çalışmaları

Artan araba kullanımı ve toplu taşıma araçlarının şehir içi ulaşımında kullanılması, yolların yapılandırılmasına ve yangınlar sonrası oluşan alanlarda yeniden imar yapılırken arabalara uygun olarak düzenlenmesine sebebiyet vermiştir. Bu doğrultuda ilk karar III. Selim döneminde 1839'da çıkartılmıştır. Buna göre şehir içerisindeki yollar dört kademeli olacak şekilde belirli düzenlerde yapılacak, evlerin yükseklikleri sınırlandırılacak ve çıkmaz sokak yapılmayacaktır. En geniş cadde olan Divanyolu bile ancak 6 metreyken kararda asgari yol genişliğinin 7,60 metre olarak saptanmış olması, bu kararların kısa vadede uygulanamayacak olmasının açık bir göstergesidir.[154] Cadde ve yol mesafelerinin ilk teşebbüslerde bu kadar geniş tutulması, uzun yıllardır dert yanılan dar sokakların verdiği bir hassasiyet olabilir. Nitekim 1874'te İstanbul'da bulunan Edmondo de Amicis, atlı tramvaylara yol vermek için vagonların geçişi esnasında kendilerini dükkanlara atmak zorunda kaldıklarını aktarmaktadır.[155]

Yayaların kullanımında olan şehir sokakları araba ve toplu ulaşım araçlarının da kullanımına açılında önceleri yayaların yürümesi için yolun tamamına döşenen taş yolları ifade eden kaldırım kavramı da yeni anlam kazanarak günümüzdeki anlamı olan yayaların yürümesi için ayrılan yaya yolu olarak kullanılmaya başlanmıştır.[156]

1848, 1849 ve 1863 yıllarında çıkartılan Ebniye Nizammaneleri bu tarihlerden sonra çıkan yangın bölgelerinin yeniden imarında uygulandı ki bunların en bilineni 1865'teki Hocapaşa yangınıdır. Yangın sonrasında sokak ve caddeler arabalara da uygun olacak şekilde düzenlenmiş, bu düzenlemeler için gerekli istimlak yapılarak mesafeler ihtiyaca göre 4 ile 17 metre olarak belirlenip düzenlemede Divanyolu'nun mesafesi 19 metreye

[154] Yerasimos, age., s.507.; Engin, age., s.393-394.
[155] Amicis, age., s.57.
[156] Engin, age., s.394

çıkartılmıştır. Yangın sonrası kurulan Islahat-ı Turuk Komisyonu Ayasofya ve Beyazıt Meydanını düzenlemiş, Unkapanı Caddesi, Azapkapı-Karaköy Caddesi ve Beyazıt-Aksaray tramvay yolunun açılmasını sağlamıştır. 1865 senesinde Altıncı Daire tarafından yıkılan Galata Surları ile Şişhane, Azapkapı ve Karaköy üçgeninde yeni caddeler oluşturulmuştur. Bunlar Haliç üzerine inşa edilen iki köprü ile düşünüldüğünde İstanbul ve Galata bölgesi araçlar için daha elverişli hale getirilmiştir. Bu düzenlemeleri 1895 yılında tamamlanan Galata rıhtımı ve 1900 yılında tamamlanan Eminönü – Sirkeci rıhtımı izlemiştir. Böylelikle İstanbul'un sahilleri de temizlenmiş, deniz ve kara ulaşımına daha uygun hale getirilmiştir.[157]

Araba kullanımı ve hareketliliğin artmasıyla bütün bu düzenlemelerin de yetersiz kaldığı görülmektedir. Yolların yetersiz, çamurlu ve tozlu halleri matbuatın konusu olmaya başlamıştır. Basiret Gazetesinde durum şöyle aktarılmaktadır:

> Malûmdur ki bir zamandan beri çamurlardan İstanbul sokaklarında gezilmek güçleşti. Bunun bir çaresine bakılmasını rica ederiz. Bir de gönül her şeyde müsavatı sevdiğinden, turuk hususunda da asarının müşahedesini arzu ediyor. Şehremânet-i celîlesinin bazı mahallerin tesviyesine himmeti gayr-ı münkerr ise de Unkapanı Caddesi'yle Zeyrek Yokuşu'nun alt ve hele üst kaldırımlarının ıslahına baktığı yoktur. Zikrolunan yokuş muhtâc-ı tesviye olduğu gibi, kaldırımları dahi yayan değil hayvan ile bile güç hâl ile geçilemez bir hâle gelmiştir. Buraları ise memerr mahaller olup, tesviye ve ıslahına en evvel bakılması lâzım olduğundan, bu bapta emânet-i müşarünileyhânın nazarıdikkatini celp eder ve bir de cadde-i mezkûrenin sağ ve sol taraflarında vaki olup mezbele heyetine girmiş birtakım öküz arabalarına makarr ittihaz edilmiş olan vesair yerlerde dahi pek çok emsali bulunan pek çok arsaların da tahta perdeler ile örttürülüp, içlerine müzahrefat atılması esbabının istihsalini ve yıkılmak üzere bulunduğunu evvelce çend defa yazdığımız Âşirefendi Hanı Sokağı'ndaki duvarın nısfı yıkılıp yolu ihata etmiş ve diğer yarısı dahi inmek üzere bulunmuştur. Bir sakatlık zuhurundan evvel bunun aşağı alınmasını rica ederiz.[158]

[157] İlhan Tekeli, "XIX. yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü", **Tanzimat Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu**, ed. Halil İnalcık ve Mehmet Seyitdanlıoğlu, (İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2015), s.533-534.; Çelik, age., s.41-65.; Engin, age., s.393-394.
[158] Basiretçi Ali Efendi, age., s.237.

# 4. MODERN ULAŞIM ARAÇLARI ÖNCESİNDE İSTANBUL'DA ŞEHİR İÇİ DENİZ ULAŞIMI

Deniz ulaşımı tarih boyunca kara ulaşımı ile hep var olmuş, konum itibariyle elverişli olan şehirlerde bazen kara ulaşımdan daha yaygın olarak kullanılarak önemini korumuştur. Etrafı denizlerle çevrili olan Osmanlı İstanbul'unda ise modern ulaşım araçlarının kullanılmaya başlanmasına kadar kara ulaşımının deniz ulaşımına kıyasen daha zor, emniyetsiz ve yavaş olması deniz ulaşımını vazgeçilmez hale getirmiştir.

İstanbul şehir içi deniz ulaşımını gelişme süreçlerine göre değerlendirdiğimizde iki dönemde incelemek mümkündür. İlk dönem, klasik dönemden 1828'de ilk buharlı geminin kullanılmaya başlanılmasına kadar olan ve denizde kayıkların hâkim olduğu dönemdir. İkinci dönem ise 1828'den itibaren buharlı gemilerin, 1836'dan itibaren Haliç köprülerinin kullanılmaya başlanmasıyla ve özellikle 1850'de Şirket-i Hayriye'nin kurulup düzenli vapur seferlerine başlamasıyla kayıkların varlığını koruduğu ancak ikinci plana düştüğü dönemdir.[159]

## 4.1. İstanbul Şehir İçi Deniz Ulaşımında Kayıklar

XIX. yüzyılın ortasında yaygın olarak kullanılmaya başlanılan buharlı gemilerin deniz ulaşım ağına eklenmesine kadar İstanbul şehir içi ulaşımında yaya olarak ulaşıma kıyasen daha kolay ve hızlı olması sebebiyle kayıklarla ulaşım hakimdir. Şehrin genişlemesi ile boğazın her iki tarafına yayılan yerleşim yerleri arasında akraba ziyareti, ticaret ve resmi dairelerde yapılması gereken işler için şehir merkezine gidiş gelişlerde en işlevsel ulaşım aracı kayıklar olmuştur.[160] Kayıklar İstanbul şehir içi ulaşımında kullanılan ilk araçlı ulaşım ve toplu taşıma vasıtalarıdır.

[159] Murat ve Şahin, age., s.493.
[160] Mazak, age., s.63.

Sözlükte “Deniz, göl ve nehirlerde dolaşmak, yük taşımak için yapılmış, kürek veya yelkenle yol alan küçük tekne”[161] manasında olan kayık kelimesi Eski Türkçe’de “kaygık” veya “kayguk” şeklinde kullanılmıştır.[162]

Osmanlı döneminde kayıkların isimlendirmeleri genellikle türleri ve taşıdığı eşya veya yolcuya göre yapılmıştır. Bu kayıkların en ünlüsü günümüze örnekleri de ulaşan saltanat kayıklarıdır. Bunlar, Eyüp’te düzenlenen kılıç alayı[163] adı verilen tahta çıkma merasimine gidişte veya Cuma selamlığı gibi sebeplerle padişah tarafından kullanılmıştır. Arşiv belgelerinde bu kayıklarla yapılan kısa seferlerden nakl-i hümayun olarak bahsedilir.[164] XIX. yüzyılda İstanbul’da bulunmuş olan ünlü seyyah Helmuth von Moltke’nin de övgüyle tarif ettiği saltanat kayıkları, büyüklüğü, döşemeleri ve süslemeleri ile ihtişam ve gücün sembolüdür.[165]

[161] **Kubbealtı Lugatı**, “Kayık”, (28 Mayıs 2021)
[162] Talip Yıldırım ve Musa Çifci, “Dîvânü Lugâti't-Türk'te Yer Alan Alet-Eşya Adları”, **Turkish Studies-International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic**, 7/2, 2012, s.17
[163] Abdülkadir Özcan, "Kılıç Alayı", **TDV İslâm Ansiklopedisi**, c.25, (İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 2002), s.408-410.
[164] Nilay Özlü, “II. Mahmud Döneminde İstanbul: Kent, İdeoloji ve Mimari”, **Mimarlık ve Yaşam Dergisi** c.6, no:1, 2021, s.216.
[165] Genim, age., s.529.

**Görsel 4.1** Sultan Abdülmecid dönemine ait 13 çifteli saltanat kayığı



**Kaynak:** Deniz Müzesi

Diğerleri ise özetle elçiliklere mahsus elçi kayıkları; devlet görevlilerinin kullandığı bostancı kayığı, sadaret kayığı ve şeyhülislam kayıkları; balıkçılık için kullanılan ve ismini şeklinden alan Kancabaş kayıklar; şahsi kullanım, yük veya toplu yolcu taşıma için kullanılan peremeler, mavnalar, piyade kayıkları ve pazar kayıkları; dar ve ince yapıları sayesinde süratle seyredebilen ve yangınlara müdahale için tulumba ve tulumbacı taşıyan ateş kayıkları; at nakliyatı için kullanılan at kayıkları bunların en yaygın kullanılanlarıdır.[166]

Kayıklar için bir diğer sınıflandırma ise bir kişi tarafından çekilen iki küreği ifade eden çifte sayısına göre yapılmıştır.[167] Buna göre arşiv belgeleri ve literatürde üç çifte, beş çifte veya yedi çifte şeklinde çifte adetleriyle veya on üç çifte kürekli saltanat kayığı şeklinde tariflere sıklıkla rastlanmaktadır.

Şehir içi kara ulaşımında gördüğümüz hiyerarşik düzen, deniz ulaşımında kendisini kullanım yasaklarıyla göstermese de çeşitli sınırlandırmalar burada da söz konusudur.

[166] Genim, age., s.522.; Ertuğ; age., s.421-423.; Mazak; age., s.67.
[167] **Kubbealtı Lugatı**, "Çifte", (28 Temmuz 2021); Ertuğ., age., s.422.

Gayrimüslimlerin at kullanmasının yasak olduğu gibi üç çifte veya daha çoğuna sahip kayık kullanmalarının da yasak olduğuna ilişkin kayıtlara rastlanmıştır.[168] Bir diğer sınırlandırma ise saltanat kayıkları üzerindendir. Nitekim saltanat kayıklarından daha büyük, daha çok çifteli ve ihtişamlı kayık yaptırmak ve kullanmak yasaklanmış ve bu sınırlandırmayı ihlal edenler cezalandırılmıştır. XVIII. yüzyıl başlarında İstanbul'da Fransız elçisi olarak görev yapan Marquis Charles de Ferriol d'Argental, bu sınırı aştığı için görev süresi boyunca bir daha kayık kullanamamıştır.[169] Ahmet Refik Altınay'ın yayınladığı 1751 tarihli bir belgede ise kayıkların yaldızlanması padişah ve devlet görevlilerine mahsusken, bazı kayıkların yaldızlanması ve bazı devlet görevlilerinin ise bu yaldızlamada aşırıya kaçtığı belirtilip bu durumun düzeltilmesi için şöyle emredilmiştir:

> …bahusus yaldızlı kayık matekaddemden beru ricali devleti aliyyeme muayyen olub kusur iskele piyade kayıkları yaldızsız olmak mu'tad iken kayıkçılardan bazıları fuzulâne haraket ve bi edebane reftare cesaret ile kayıklarmın enderun ve birunun ifrat yaldız ile tezyin eyledikleri muayene ve müşahede olundığı ecilden men'ü ref'i ve ricali devleti aliyyeme mahsus olan kayıkların dahi yaldızlan ifrat üzre olmıyub mu'tada tatbik olması babında fermanı hümayunum olmağm siz ki mumaileyhimasız şerefbahşı sudur olan fermanı hümayunu mevhibet makrunum mucibince fimabaad ricali devleti aliyyeme mahsus ve muayyen olan kayıklardan maada iskele kayıkları don yağile tılâ olunmıyub ve enderun ve birunu mugayiri kadim yaldız ile tezyin olunmamak ve yaldızlı olanlanın yaldızlan izale ve imha kılınmak ve bundan böyle müceddeden inşa olunan iskele kayıkları yaldızlanmamak ve ricali devleti aliyyeme mahsus olan kayıkların yaldızları dahi ifrat üzre olmıyub mutada tatbik olunmak üzre kayık inşa idenlere ve nakkaşlarına gereği gibi tenbih ve tefhim olundukdan sonra aleddevam bu hususun temşiyeti emrinde dikkat ve ihtimam olunub hilâfı emri hümayun harakete tesaddi eyleyenleri ahiz ve cezayı mayeliykları tertib olunmak içün huzura irsal ve ihzara mübaderet ve hilafından gayetülgaye tehaşi ve mücanebet eylemeniz babında fermanı âlişan yazılmışdır fi evaili şaban 1164.[170]

Kayık kullanımındaki bir diğer hiyerarşi ise ekonomik duruma göre şekillenmiştir. Genel itibariyle her kesime kayık kullanım imkânı sunulmakla birlikte kullanılan kayıkların tip ve özellikleri sosyal düzen içerisindeki konum ve ekonomik duruma göre

[168] Altınay, **Hicrî Onikinci Asırda İstanbul Hayatı 1100-1200**, s.182-183.
[169] Genim, age., s.529.
[170] Altınay, age., s.171.

değişkenlik gösterir. Kayıklardaki çifte sayısı, ekonomik düzey ve sosyal konumun en açık göstergelerindendir ki bu durum protokol düzeni şeklinde düzenlenmiş olup Bostancıbaşı tarafından takip edilmiştir. Buna göre 30 ile 32 metre uzunluğu, 2,5 metre genişliği, 2,5 metre yüksekliği, en az 10 çifteye sahip olmaları ve yaldızlı bezemeleriyle saltanat kayıkları başı çekmektedir. Saltanat kayıklarını devlet görevlileri, elçi ve varlıklı ailelerin şahsi kullanımında olan piyade isimli kayıklar izlemektedir. Bu kayıklar saltanat kayıklarından küçük olmakla beraber, hafif malzemeden üretildiği için hızlı seyreden kayıklardır. Sadrazam, şeyhülislam ve müşhir rütbesindeki paşalar 10 çifte, Rumeli ve Anadolu kazaskerleri ve İstanbul, Galata ve Üsküdar kadıları, hekimbaşı ve ferik rütbesi ve altındaki paşalar 8 çifte, sancakbeyi ve altındaki rütbelerde bulunanlar ise 3 çifte kürekli kayık kullanabilirlerdi.[171] White'ın aktardığı bilgilere göre elçilerin kullandığı kayıklarda 10 çifte kullanımına kadar izin verilmesi her ne kadar "eski usul üzere" kaydıyla nakledilse de[172] Cengiz Orhonlu, elçi kayıklarının XIX. yüzyıl başlarına kadar iki çifteli olduğunu aktarmaktadır.[173] Buna göre White'ın verdiği çifte sayısı elçilerin artan nüfuzlarına işaret etmektedir.[174] Şahsi kullanım için kayık sahibi olamayanların kullandığı kayıklar ise toplu yolcu taşımada kullanılan geniş, ağır gövdeli, güçlü dümene sahip ve dalgalara karşı koyabilecek biçimde yapılmış olan pazar kayıklarıdır. Küçük olmakla beraber güçlü yapısıyla daha çok eşya nakliyatı için kullanılan peremelerdir.[175]

[171] White, age., s.39.
[172] age., s.41.
[173] Orhonlu, age., s.129.
[174] Çelik, age. s.69
[175] Gülersoy, "Kayıklar", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, s.503.

**Görsel 4.2** Sadrazam Said Halim Paşa'ya ait 3 çifteli piyade kayığı



**Kaynak:** Deniz Müzesi

**Görsel 4.3** Üç çifteli pereme



**Kaynak:** Deniz Müzesi

## 4.2. Esnaf Teşkilatı Olarak Kayıkçılar

İstanbul'un başkent olmasından itibaren XIX. yüzyılın ikinci yarısına kadar kayıkların şehir içi deniz ulaşımında başat rolde olmaları, diğer esnaf grupları gibi teşkilatlandırılmalarına, narh adı verilen ücret sınırlandırmasına tabi olmalarına ve belirli kural ve yasaklar çerçevesinde çalışmalarına sebebiyet vermiştir.

Kayıkçıların kendi aralarındaki hiyerarşik düzen yukarıdan aşağıya sırasıyla, kayıkçı esnafının en yetkili amiri olan başkethüda; iskelelerin düzen ve işleyişinden sorumlu olan, yetkili merciler ile kayıkçılar arasından köprü vazifesi gören ve kefilsiz çalışan

kayıkçıları önleyen iskele kethüdaları; kethüda olmayan iskelelerde görev yapan kethüda vekilleri; yine kethüda olmayan yerlerde kethüdaya ait görevleri de yapan, uzun yıllar tecrübe ve emek sahibi kayıkçılar arasından seçilen ihtiyarlar; yanlarına aldıkları çırakları yetiştiren ehil kayıkçılardan oluşan ustalar; kayıkçılar ve kayıkçı olmak üzere yetiştirilen şakirtlerdir. Ayrıca bu hiyerarşi içerisinde en altta olup kendine ait kayığı olmaksızın ihtiyaç halinde başkasının kayığında iş yapan aylakçılar mevcuttur. Bu esnaf örgütünün en önemli işlevi iskele ve kayıkların düzenini sağlamak, kayık ihtiyacını gözeterek ihtiyaç halinde yenilerini temin etmek, mesleğin devamlılığı için çırak veya kayıkçı alımında gerekli şartları gözeterek kefil olmak, kayık ve kayıkçı sayılarını gözetmek, kayıkçıların şikâyet ve isteklerini çözüme kavuşturmak ve kuralları işletmekti.[176] Bu düzen içerisinde en altta bulunan kayıkçıların, en üstte bulunan başkethüdaları hakkında şikayetlerde bulunduklarına rastlamak mümkündür. İncelediğimiz kayıtlarda, başkethüdalarından şikayetçi olan 30 Balat kayıkçısının toplu olarak mahkemeye giderek arz ettikleri görülmektedir.[177]

Süslü ve gösterişli kıyafetler giydikleri aktarılan kayıkçıların kol gücü gerektiren işleri gereği vücutlarının sağlam ve yapılı olduğu bilinmektedir. Kayıkçılar, usta çırak yöntemi ile öğrendikleri meslekleri sayesinde rüzgârı ve akıntıyı hesaplayabilen, kolayca devrilebilen kayıklarını bazen oldukça kalabalık olan iskelelere bile maharetleri ile sorunsuz olarak yanaştırabilen bir sınıftı. Bu sebeplerden dolayı olsa gerek ki kayıkçılar genelde maharetli, vakarlı, özgüvenli ve sükûnet sahibi kimselerden olmuş ve bu durum yabancı seyyahlar tarafından sıkça dile getirilmiştir.[178] Kayıkçıların tamamının erkeklerden oluştuğu bilinmektedir ancak Altuntaş'ın yüksek lisans tezinde

[176] Ertuğ, age., s.424-426.; Göktaş, age., s.501.
[177] İstanbul Mahkemesi 25 Numaralı Sicil (H. 1179-1180 / M. 1765-1767) c. 76, s. 215, h.no: 198.
[178] Özhan Kapıcı, "XIX. yüzyıl Rus Oryantalizminde Şarklı Bir Müsteşrik: Konstantin M. Bazili'nin İstanbul İzlenimleri", **Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu VI**, İstanbul 11-13 Mayıs 2018, (İstanbul: İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2019), s. 364; Mazak, age., s.64; Ertuğ, age., s.430-431.; Gülersoy, age., s.504.

incelediği tereke kayıtlarında iki kadının mesleğinin kayıkçı olarak kaydedildiğine rastlanmıştır.[179] Bu durum bazı kadınların kayık sahibi veya vâkıfı olduğu için mesleklerinin böyle işlenmiş olduğu ihtimalini düşündürmektedir zira incelediğimiz birincil ve ikincil kaynaklarda kadınların kayıkçılık yaptığına yönelik bir kayda rastlanmamıştır. 1874'te İstanbul'da bulunan Edmondo de Amicis Galata'ya yaptığı kayık yolculuğunu ve o esnada şahit olduklarını şöyle anlatmaktadır:

> Güneşin batışına doğru Altınboynuz'a iniyor, iki çifte bir kayığa biniyoruz ve daha Galata! kelimesini ağzımıza almadan küçük kayık sahilden uzaklaşıyor. Kayık hakikaten suları yaran en hoş vasıtadır. Gondoldan daha uzun, fakat daha dar ve daha incedir; oymalı, boyalı, yaldızlıdır; ne dümeni vardır ne de oturma yeri, sadece başla omuzlar dışarıda kalacak şekilde bir minderin veya bir halının üzerine oturulur. Kayığın iki ucu her istikamete gidebilecek surette birbirinin aynıdır, en ufak bir harekette sallanır, sahilden yaydan fırlamış ok gibi uzaklaşır, suyun yüzünde kırlangıç gibi uçar, her tarafta dolaşır ve renklerini suya aksettirerek kovalanan bir yunus balığı gibi kayıp gider. Kürekçilerimiz kırmızı fesli, mavi mintanlı, beyaz bol şalvarlı, bacakları ve kolları çıplak, iki genç yakışıklı Türk; yirmi yaşında, kara yağız, temiz, neşeli, gözüpek, her kürekte kayığı bir boy ileri götüren iki pehlivandı.[180]

[179] Zeynep Altuntaş, "19. YY'ın İlk Yarısında Kadın Terekelerine Göre Osmanlı İktisadi ve İçtimai Hayatı", **(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2004)** s. 39.
[180] Amicis, age., s.80.

**Görsel 4.4** Eminönü civarında kayıkçılar




**Kaynak:** İBB Atatürk Kitaplığı

Kayıkçılar ile ilgili düzenlemeler esnaf örgütlenmesi ve hiyerarşik sınırlandırmalardan ibaret değildir. Bunların yanı sıra yolcu taşımayla ilgili bazı kural ve kaidelere riayet etmeleri zorunlu kılınmış, ihlaller cezalandırılmış ve sıklıkla uyarılar yapılmıştır. Bu kurallar kayıklara belirlenmiş kapasitesinden fazla yolcu kabul edilmemesi, mahremiyeti gözeterek kadın ve erkek yolcuları ayrı ayrı taşımaları, taşımacılık yapılırken diğer kayıkçılarla belirlenmiş olan nöbet sırasının gözetilmesi, her kayığın kayıtlı olduğu iskelede çalışması, belirlenen narh yani ücret sınırlamasından fazla ücret alınmaması, kullanılan kayıklarda belirlenen özellikler dışına çıkılmaması, ehliyet ve liyakat esaslarının gözetilmesi ve yolcu güvenliği için ancak kefilleme yapılan kayıkçılar dışındakilerin kayıkçılık yapmaması, devrilme riskini arttırması sebebiyle yelken kullanılmaması ve padişah sarayları önünden geçerken şemsiye açma ve tütün içme gibi eylemlerin yapılmaması şeklinde özetlenebilir.[181] Arşiv belgelerinde bu

[181] Akyıldız, "Osmanlı İstanbul'unda Deniz Ulaşımı (Modern Dönem)", age., s.438.; Mazak, age., s.64.; Ertuğ, age., s.429-430.

kuralların ihlal edildiğini belirten ve kuralları yineleyen kayıtların varlığı, kayıkçıların özellikle ücret, yolcu kapasitesi, kayıtlı olduğu iskele dışından yolcu alma ve yelken kullanma gibi ihlallerde bulunduklarını göstermektedir.[182]

Kayıkçıların ulaşımı kolay ve hızlı hale getirmesi ve seyyahların övgülerine mazhar olmuş maharetlerinin yanı sıra yenilenen talimatnameler ve padişaha yapılan şikayetler, yaşanan ve ısrarcı olunan sorunlara işaret etmektedir. 1848 senesinde vefat eden Nakşibendi şeyhi Murad Nakşibendî bu sorunlardan deniz üzerindeki kayık yoğunluğu, acemi kayıkçıların can ve mal kaybına sebep olması, fırtınalı günlerde kayıkların çalışmaması, vapurlarla birlikte kayık kazalarının artması, kötü havalarda yolcu taşıyan kayıkçıların yolculara kaba davranması ve fazla ücret istemesi şeklinde bahsetmektedir.[183] Kayıkçılar birçok şiddet olayına karışmakla birlikte ve bunlar arasında en yaygın olanları müşterileri ile girdikleri kavgalardır.[184]

### 4.2.1. Kayıkların Seyir Hatları

Şehir içi deniz ulaşımında hâkim rolü olan kayıkçıların seyir hatları özetle Haliç ve Boğaziçi'nde bulunan iskeleler arasında olmuştur. Merkez iskele Eminönü iskelesidir.[185] Başlıca ana iskeleler ise Eyüp, Defterdar, Fener, Hasköy, Aynalıkavak, Kasımpaşa, Azapkapı, Galata, Karaköy, Tophane, Beşiktaş, Yenikapı, Cibalikapısı,

[182] BOA, A.DVNS.MHM.d.5, h.no:169; BOA, A.DVNS.MHM.d.6, h.no:464, 516; BOA, DH.HMŞ. 9 – 14; BOA, A. MKT.NZD, 147 – 19.
[183] Ali Akyıldız, "Karaköy (Galata) Köprüsü'nü Kim Yaptırdı?",age., s.905-906, "İskelelerün iki cânibde kesreti sebebiyle rûy-ı deryâda kayığun kesreti olup kayıkcılarun ekserîsi dahi acemî olmağla biribirine çatup zevrak-ı şikest olmak ve kayık devrilmek ve gayetle derîn mahall oldığından ba'zı çıkmayup boğulmak ve yine gün doğrısı rûzgârında kemâl-i te'sîri sebebiyle furtuna ziyâde olup karşu tarafa geçilmesi muhâl gibi olmak ve sefinelerün miyân-ı bahrde kesreti olmak hasebiyle nâgehân geminün verâsından bir kayık zâhir olup âhar kayığun üzerine çıkmak ve devirmek ve böyle nâ-hemvâr hevâlarda ve eyyâm-ı hatîrede kayıkcılar ehl-i mürûra imtinân itmek ve ziyâde akça istemek ve sinîn-i kesîre, düvel-i sâ'ire tüccârlarınun sefîneleri, Galata cânibinde beş kat deryâda saff olup kalmak ve bâd-ı hevâdan bir mesken olmağla vilâyetlerine gitmemek, bâ-husûs Mora keferesi tâ'ifesi o gemiler sebebiyle orada envâ'-ı fesâdı irtikâb itmek ve Rûmî köleler ve cârîyeler, sâhiblerinün mâllarını alup ve irtidâdı kabûl idüp o sefîneler ile firâr itmek ve bunların emsâli mahâzîr-i kesîre ve envâ'-ı mazarrat der-kâr idi.".
[184] Galata Mahkemesi 580 Numaralı Sicil (H. 1221-1222 / M. 1806-1808) c.84, s.306, h.no:468.; Tamdoğan, age., s.89-92.
[185] Çelik, age. s.50.

Bahçekapı, Ahırkapı, Çatladıkapı, Kumkapı, Langa, Samatya, Üsküdar ve Kadıköy iskeleleridir.[186] Bunlar arasında en yoğun olan hat Eminönü – Galata hattıdır.[187] Cahit Kayra ve Erol Üyepazarcı'nın 1815 tarihli bostancı siciline dayanarak yaptıkları çalışmaya göre XIX. yüzyılda kullanılan iskeleler şöyledir:

> İstanbul Ağası İskelesi, Bursa ve Mudanya Kayıkları İskelesi, Ortaköy ve Beşiktaş İskelesi, Tophane ve Balıkpazarı iskeleleri, Karaköy İskelesi, Hasköy İskelesi, Duhan Gümrüğü Önü İskelesi, Hasır İskelesi, Çardak İskelesi, Yemiş İskelesi, Tulumba İskelesi, Ayazmakapı İskelesi, Tekfurdağı İskelesi, Kapanıdakik İskelesi, Balıkhane İskelesi, Tüfenkhane İskelesi, Cibali İskelesi, Ayakapı İskelesi, Bab-ı Cedid İskelesi, Aralık İskelesi, Fener İskelesi, Balat İskelesi, Hasköy İskelesi, Taşçılar İskelesi, Arslan İskelesi, Ayvansaray İskelesi, Çamur İskelesi, Defterdar İskelesi, Balçık İskelesi, Eyüb Ensari İskelesi, Yalı Hamamı İskelesi, Sütlüce İskelesi, Humbaracıyân Kışlası ve İskele, Halıcıoğlu İskelesi, Buzhane İskelesi, Pîrî Paşa İskelesi, Hamam İskelesi, Salhane İskelesi, Aralık İskelesi, Tersane Kethüdası Dairesi ve İskelesi, Kasımpaşa İskelesi, Meyyit İskelesi, Azapkapı İskelesi, Funda İskelesi, Kürkçükapı İskelesi, Atik Yağkapanı İskelesi, Galata Balıkpazarı İskelesi, Karaköykapısı İskelesi, Kurşunlumahzen İskelesi, Mumhane İskelesi, Eğrikapı İskelesi, Kireçkapısı İskelesi, Debbağhane İskelesi, Sirkeci İskelesi, Tophane İskelesi, Tophane Kebir İskelesi, Çavuşbaşı İskelesi, Aralık İskelesi, Yusufağa Mescidi, Aralık İskelesi, Salıpazarı İskelesi, Aralık İskelesi, Hamallar İskelesi, Fındıklı İskelesi, Aralık İskelesi, Karaabalı İskelesi, Dolmabahçe İskelesi, Hayrettin Paşa Medresesi ve Camii ve İskele, Beşiktaş İskelesi, Haraccıbaşı İskelesi, Aralık İskelesi, Kılıçalipaşa İskelesi, Yahyaefendi Deresi ve İskelesi, Aralık İskelesi, Ortaköy İskelesi, Koyun İskelesi, Kuruçeşme İskelesi, Aralık İskelesi, Kuyumcubaşı İskelesi, Arnavutkaryesi İskelesi, Aralık İskelesi, Sultan III. Ahmet Camii ve Çeşmesi ve İskelesi, Rumelihisarı Camii Önü İskelesi, Hisar Mektebi, Hamam ve İskele, Mekkîzade Sebili, Çeşme ve İskele, Çerkezbeyzade Rahmi Bey Kayıkhanesi, Baltalimanı Keresteci Dükkânı Önü İskelesi, Mirgûnoğlu İskelesi, İstinye Çarşı İskelesi, Yeniköy Pazar Kayığı İskelesi, Çarşı İskelesi, Ekmekçi İskelesi, Yeniköy İskelesi, Diğer Ekmekçi İskelesi, Aralık İskelesi, İskele ve Kereste Meydanı, Aralık İskelesi, Simitçi İskelesi, Aralık İskelesi, Köybaşı İskelesi, Tarabya Mescidi Köprübaşı İskelesi, Yukarımahalle İskelesi, Sarıyer Hamam İskelesi, Pazar Kayığı Limanı, Sarıyer İskelesi, Rumelikavağı İskelesi, Anadolukavağı Çarşı ve Kahve

[186] Ertuğ, age., s.417.
[187] Orhonlu, age., s.110.

İskelesi, Hünkâr İskelesi, Yalı Karyesi İskelesi, Beykoz Mahkemesi ve Kireç Kayığı Limanı, Beykoz İskelesi, İncirkaryesi İskelesi, Çakalburnu Aralık İskele, Vakıf Aralık İskele, Salhane-i Ganem ve İskelesi, Kanlıca İskelesi ve Pazar Kayığı Limanı, Aralık İskelesi, Diğer Aralık İskele, Bahariye Körfezi ve İskelesi, Çınarlı Çeşmesi ve İskele, Hamam İskelesi, Kefeli İskelesi, Kandilli İskelesi, Çengelkaryesi İskelesi, Havuz İskelesi, Sultan Abdülhamit Camii civarında iskele, Aralık İskelesi, Kuzguncuk İskelesi, Öküz Limanı, Üsküdar Büyük İskelesi, Balaban İskelesi, Ayazma İskelesi, Salacak İskelesi, Haydarpaşa İskelesi.[188]

Kayıkların seyir süreleri çeşitli kayıtlara göre Sarayburnu'ndan Yedikule'ye yaya olarak yaklaşık iki saate yakın sürerken 3 çifte kayıkla bu sürenin yarı yarıya azaldığı görülmektedir. Boğaz'ın sonu gibi uzun mesafeli seyirler 3-4 saat sürerken, Galata – Balıkpazarı arası seyrin 10 dakika sürdüğü aktarılmıştır.[189]

### 4.2.2. Kayık Sayıları ve Ücret Tarifeleri

Orhonlu ve Ertuğ'un araştırmalarına göre XVII. yüzyılın sonlarında kayıkçı sayısı 1200, kayık sayısı 1400 civarındadır; XIX. yüzyılın başında ise kayıkçı sayısı 6500, kayık sayısı ise 4000 civarına yükselmiştir.[190] Charles White'in 1844 yılında yaptığı kayıtta kayıkçı sayısı 24000, kayık sayısı ise 19000 olarak verilmiştir.[191] Bu rakamlar her ne kadar tartışmalı olsa da, XIX. yüzyılda hareketliliğin artmasıyla ulaşım araçlarına olan rağbet dolayısıyla kayık ve kayıkçı sayının arttığının bir göstergesidir.[192]

Kayık seferlerinin ücretlendirmeleri ile ilgili tespit edilen ilk kayıt 1578 tarihli olsa da öncesinde de benzer bir narh uygulamasının varlığından söz edilmektedir.[193] Ücretlendirme yapılırken göz önünde bulundurulan hususlar mesafe, çifte sayısı, hava

[188] Kayra ve Üyepazarcı, age., s. 93-156.
[189] Thévenot, age., s.58.; Ertuğ age., s.421.
[190] Orhonlu, age., s.126; Ertuğ, age., s.432-434.
[191] White, age., s.51.
[192] Ertuğ, age.
[193] Orhonlu, age., s.119

durumu ve akıntı yönü olmuştur.[194] Ahmet Refik Altınay, İstinye gibi uzak mesafeler söz konusu olduğunda ücretin artmasıyla birlikte kayıkçının günlük yemek masrafının da ücrete eklendiğini XVI. yüzyıl Divan-ı Hümâyun'da kayıtlarından "İstinye'ye altı kürek yirmi beş akçeye. Seyre giden kimesneler yemek vireler, altı kürek otuz akçeye. Yemek virmezler ise kırk akçeyedir" şeklinde aktarmıştır.[195] Yine Altınay, Yemiş İskelesi Kâğıthane'ye olan ücretin iyi havalarda 10 akçe, zorlu havalarda ise 15 akçe; Balıkpazan'ndan Beşiktaş'a tek çifteli dolmuştan yarım akçe, üç çifteli olanından ise dört akçe ücret alındığını kaydetmiştir.[196] 1681 tarihli kayıtlara göre Üsküdar'dan Eminönü'ne gidiş 6 akçe, Eminönü'nden Üsküdar'a gidiş ise akıntının tersine olduğu için 8 akçedir.[197] XIX. yüzyıl başlarında ise Boğaz'ın sonuna kadar gidiş 30 para, 1844 yılında ise Kağıthane 5 kuruş, Kadıköy ve Ortaköy ise 3,5 kuruş, Üsküdar ise 3 kuruş ile ücretlendiriliyordu.[198] Aynı yüzyılda büyükçe bir ekmeğin (1,283 kg.) fiyatının 1 ile 2 kuruş arasında olduğunu[199] düşünürsek kayık taşımacılığının yoksul kesimler tarafından da erişilebilir olduğu anlaşılmaktadır.

[194] Ahmet Refik Altınay, **Eski İstanbul**, (İstanbul: İletişim Yayınları, 1998), s.27, 60; Ertuğ, age., s.435.; Orhonlu, age., s.120.
[195] Altınay, age., s.27.
[196] age., s.60.
[197] Ertuğ, age.
[198] Orhonlu, age., s.120.
[199] Şevket Pamuk, "Kuruş", **TDV İslâm Ansiklopedisi**, c.26, (İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 2002), s.459

### 4.2.3. Buharlı Gemiler İstanbul'da

1828 yılında ilk buharlı geminin Boğaziçi'nde kullanılmaya başlanmasıyla kayıkçılar şehir içi deniz taşımacılığındaki tekellerini yitirmişti. Vapurla yolcu taşımacılığı yabancı şirketler tarafından başlatıldı. Yerli ilk yolcu vapuru ise 1844 yılında *Eser-i Hayr* isimli vapur olmuştur. Eser-i Hayr, her akşam Bahçekapı, Arnavutköy, Rumelihisarı, Yeniköy, Tarabya ve Sarıyer iskelelerine sefer yaparak orada geceleyip ertesi sabah aynı iskeleler üzerinden geri gelmekteydi. Bu vapurların seferlerinin sınırlı olması hatta Anadolu yakasında sefer düzenlenmemesi ve kadınların vapura binmelerinin yasak olması[200] sebebiyle, kayıkçı esnafı vapurlardan olumsuz olarak etkilenmemişti. Vapurların her iki yakada da yaygın olarak kullanılması ise ancak 1850 yılında Şirket-i Hayriye'nin kurulmasıyla oldu. Şirket-i Hayriye'nin kuruluşu her ne kadar literatürde sıklıkla yanlış olarak 1851 olarak geçiyor olsa da Ali Akyıldız'ın çalışmaları göstermektedir ki Şirket-i Hayriye'nin kuruluşu tartışmaya yer vermeyecek şekilde 30 Eylül 1850 tarihidir.[201] Düzenli vapur seferleri de beklenenin[202] aksine kayıkların varlığını ortadan kaldırmadı. Hatta yaz aylarında sayfiye olarak kullanılan boğaz hattındaki yerleşim bölgelerinde kalıcı yerleşmenin başlamasıyla artan hareketlilik kayıklara olan ihtiyacın büyümesine sebep oldu. [203]

Şehir içi deniz ulaşımında birinci sırayı vapurların alması ve Haliç üzerine inşa edilen köprüler her ne kadar kayıkların varlığına engel olmasa da kayıkçıları geçim endişesine sevk etmiştir. Kayıkçıların bu endişeleri vapurları taşlama, önlerini ve halatlarını kesme,

[200] Ali Akyıldız, "Müslüman Hanımlara Uygulanan Vapura Binme Yasağı", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**, c.6, (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2015), s.457-461.
[201] Ali Akyıldız, "Şirket-i Hayriyye Üzerine Bazı Değerlendirmeler", **Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu IV**, İstanbul 20-22 Mayıs 2016, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2016), s.355-360
[202] Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları,** age., s.23
[203] Akyıldız, "Osmanlı İstanbul'unda Deniz Ulaşımı (Modern Dönem)", age., s.443-444

eşya ve yolcu indirmelerine engel olma ve 1863'te inşa edilen Haliç köprüsünü harap etmeleri gibi eylemlere yol açmıştır.[204]

Vapurların yaygınlaşması, Haliç köprülerinin inşası ve bir taraftan da kayıkçı sayılarının artması, Haliç ve Boğaz hattındaki hareketlilik ve trafiği arttırmış bu ise yeni düzenlemeleri gündeme getirmiştir. 1853 tarihli "Haliç'te işleyen bütün vapurlarla piyade vesairenin seyr ve hareketlerinin kaide-i bahriyeye tevfikan usul ve nizama raptı hususunda kaleme alınan talimatname*"* ile uyulması gereken eski kurallar tekrarlanarak bunlara vapur ve kayıkların seyir bölgeleri gibi yeni kurallar da eklenmişti.[205]

**Görsel 5.1** Boğaziçi'nde kayık kazası



**Kaynak:** Antoine Ignace Melling

XIX. yüzyılın sonlarında kayıklara olan ilgi ve itibar azalmış, kayıklar yerlerini sandallara bırakmıştır. Bu dönemde kayıklar, karaya yanaşmayan vapurlar ile iskeleler arasında kullanılmaya devam edilmiştir.[206]

[204] Yıldırım, agt., s.274-275.; Akyıldız, age.; Çelik, age., s.72-74.
[205] BOA, İ.MVL., 291 – 11672.
[206] Göktaş, age., s.501.

## 5. HALİÇ ÜZERİNDEKİ KÖPRÜLER

Sur içi bölgesini kapsayan İstanbul ile Galata bölgesi arasında ulaşım yüzyıllar boyu deniz üzerinden kayıklarla sağlanmaktaydı. Şehrin artan nüfusu, şehir merkezi olan sur içi bölgesinin yanı sıra Galata ve Pera'nın ekonomik, sosyal ve kültürel bir cazibe merkezi haline gelmesiyle hareketliliğin artması, Tersane-i Âmire'nin Azapkapı'da bulunması, kara ulaşımında yaşanan gelişmeler ve zorlu hava şartlarında kayıkların seyir yapamaması şehrin iki merkezî noktasını bağlamayı zorunlu hale getirmiştir.

Her ne kadar doğrudan bir ulaşım aracı olmasa da Haliç üzerine inşa edilen köprülerin kendileri, inşa edilme sebepleri ve etkileri İstanbul şehir içi kara ve deniz taşımacılığını doğrudan etkilemiştir.

Haliç üzerine yapılan ilk köprünün kesin olmamakla birlikte Doğu Roma İmparatorluğu döneminde inşa edildiği nakledilmiştir. Osmanlı döneminde yapılan ilk köprü ise Sultan II. Mahmud tarafından 1836 yılında açılan, günümüzdeki Unkapanı köprüsü olarak bilinen Atatürk köprüsünün hizasına yani Unkapanı ile Azapkapı arasına ahşap olarak inşa edilen Hayrâtiye Köprüsü'dür. Köprü aynı zamanda Mahmudiye, Azapkapı, Unkapanı ve Kasımpaşa köprüsü olarak da anılmıştır. Haliç üzerindeki bu ilk köprü için buranın seçilme sebebi, ticaret merkezlerinden olan Unkapanı ile Tersane-i Amire'nin bulunduğu Azapkapı'yı birbirine bağlıyor olması, bu hatlar arasındaki yolcu trafiğinin yoğun olması ve kötü hava şartlarında kayık seyirlerinin aksamasıyla iki yakada bulunanların etkilenmeleriydi. Köprü, kayık geçişlerine de izin verecek yükseklikte, yan yana iki arabanın seyredebileceği ve iki kenarından yayaların kullanabileceği genişlikteydi.[207]

[207] Semavi Eyice, "Haliç", **TDV İslâm Ansiklopedisi**, c.15, (İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 1997), s. 264-280; Çelik, age., s.73.

**Görsel 5.2** Hayrâtiye Köprüsü



**Kaynak:** Eugene Flandin

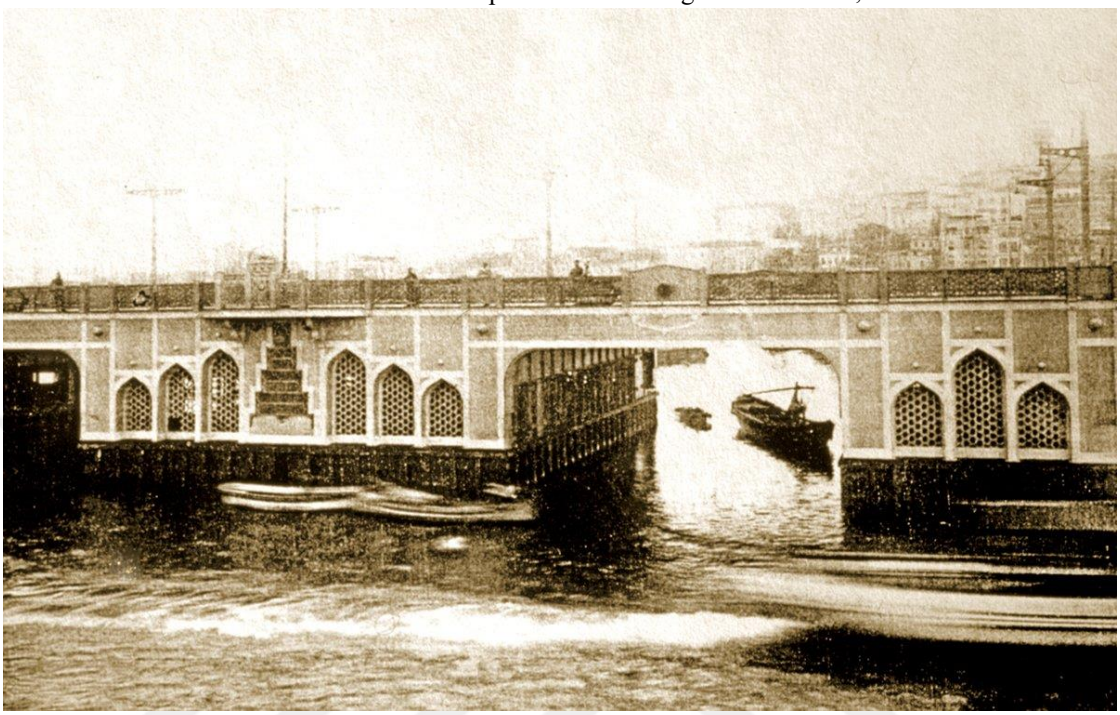
Haliç üzerine yapılan ikinci köprü ise Sultan Abdülmecid tarafından 1845 yılında Eminönü ile Karaköy arasına yaptırılmıştır. Köprünün bânisi literatürde yaygın olarak Bezmiâlem Valide Sultan olarak geçse de[208] Ali Akyıldız'ın araştırmaları köprünün Abdülmecid tarafından yaptırıldığını ortaya koymaktadır. Bu köprü Unkapanı ile Azapkapı arasına yaptırılan ilk köprüye nispet edilerek *Cisr-i Cedid* yani Yeni Köprü, Büyük Köprü, Galata Köprüsü, Karaköy Köprüsü, Yenicami Köprüsü ve Valide Köprüsü olarak anılmıştır.

Galata'nın 1838 itibariyle ticari, sosyal ve kültürel bir cazibe merkezi haline gelmesi, ilk köprünün yapımında olduğu gibi kayıkların kötü hava şartlarında düzgün hizmet verememesi ve iki yakada bulunan esnaf ve halkın talepleri doğrultusunda köprü inşası hükümet gündemine girmiştir. Bu doğrultuda 1844 yılında Sultan Abdülmecid tarafından yayınlanan iradede köprünün ayrıntıları ortaya çıkmış ve bundan bir sene

[208] Çelik, age., s.73; Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları**, s.33.

sonra 21 Kasım 1845 yılında bizzat Sultan Abdülmecid tarafından açılmıştır. Ücretli olması planlanan köprü geçişleri, açılışından itibaren üç gün ücretsiz kullanılmıştır.[209]

**Görsel 5.3** Galata Köprüsü'nün ilk fotoğraflarından biri,



**Kaynak:** Semavi Eyice Fotoğraf Arşivi

İki ahşap köprü de zaman içerisinde yıpranarak defalarca onarıldı veya yeniden inşa edildi. Ahşap olan bu köprüleri yangın ihtimaline karşı korumak için geçişlerde sigara içilmesinin yasaklanması ve geceleri geçişe kapatılması gibi çeşitli önlemler alınmıştır ancak daha kalıcı olan demir yapıyla yeniden inşa edilmeleri gündeme gelerek 1872'de Hayrâtiye Köprüsü, 1878'de ise Galata Köprüsü yeniden inşa edildi.[210]

1863'te Haliç'e özel bir teşebbüs ile üçüncü bir köprü Ayvansaray – Piripaşa arasında ahşap olarak inşa edilmişti ancak bu köprü aynı güzergahta yolcu taşıyan kayıkçı esnafının isyan etmesiyle kullanıma açılmasından on gün sonra kayıkçılar tarafından yakılarak yok edilmiştir.[211]

[209] Akyıldız, "Karaköy (Galata) Köprüsü'nü Kim Yaptırdı?", age., s. 887-888; Eyice, age., Çelik age., s.73.
[210] Çelik, age., s.73-74.
[211] Eyice, age.

**Görsel 5.4** XIX. yüzyıl sonlarında, 1875'te tamamlanan Galata Köprüsü



**Kaynak:** Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, D.C.

Bu köprüler sayesinde ilk defa Haliç üzerinde ulaşıma alternatif getirilmiş, köprüler üzerinden yayan, atlı, arabalı ve toplu ulaşım araçlarıyla geçiş sağlanmıştır ve köprülerin bağladığı merkezler arasında hareketlilik artmıştır.

# 6. SONUÇ

XIX. yüzyıl başlarında İstanbul'da yerleşim bölgeleri ve şehir içi ulaşımda klasik dönem ile arasında bariz farklar görülmemiştir. Yerleşim bölgelerinin Suriçi, Eyüp, Galata ve Üsküdar'ın ötesine geçerek genişlemesi ve nüfusun belirgin şekilde artışı, şehir içi ulaşım ve hareketliliğin artışıyla paralellik göstermektedir. Yüzyıl başlarına kadar şehir içinde ulaşım yaya olarak sağlanmaktadır. Bu durağanlığın sebepleri barınma ve iş mekanlarının bir arada bulunması, at ve araba kullanımının yaygın olmaması ve yolların yetersizliğidir. Karada at arabalarının ve ilk toplu taşıma araçları olan atlı tramvaylar ve atlı omnibüslerle şehir içi hareketlilik artmıştır. Şehrin en işlek iki yakası olan İstanbul ve Galata bölgeleri bu ihtiyaca binaen Haliç üzerine yapılan köprülerle birbirine bağlanmış böylelikle bu iki yaka arasında kara ulaşımı da sağlanmıştır. Zaten yetersiz olan yollara toplu taşıma araçlarıyla birlikte ihtiyaç daha da artmış bu ise düzenleme ve imar faaliyetlerine sebebiyet vermiştir.

Karada binek ve toplu taşıma araçlarının kullanılmaya başlanması, Haliç üzerine inşa edilen köprüler ve 1828 yılında ilk buharlı geminin şehir içi yolcu taşımada kullanılmasına kadar şehir içi ulaşımında hâkim unsur kayıklardır. Kayıkçılar sayı ve esnaf teşkilatlarıyla ciddi bir zümreyi oluşturmuşlardır. Özellikle 1850'de kurulan Şirket-i Hayriye ile denizde toplu taşıma araçlarının yaygınlaşması kayıkları ikinci konuma düşürmüş ve yüzyılın sonunda eski itibarını kaybettirmiştir.

XIX. yüzyıl, başı itibariyle Osmanlı İmparatorluğunun ulaşımda klasik döneminin henüz devam ettiği bir dönemdir. 1825'te araba kullanımının yaygınlaşmasıyla şehir içi hareketlilik klasik döneme göre artış göstermiştir. 1871'de atlı tramvayların ve 1872'de atlı omnibüslerin toplu taşıma araçları olarak kullanılması ise ulaşıma yenilik ve hareketlilik getirmiştir. 1850'de vapur kullanımının yaygınlaşması, 1871 banliyö

trenleri ve 1874'te Tünel metrosunun açılmasıyla aynı yüzyıl içerisinde ulaşımda modern döneme geçiş sağlanmıştır. Özetle XIX. yüzyılda İstanbul ulaşım tarihinin üç dönemini gözlemlemek mümkün olmuştur. Şöyle ki XIX. yüzyıl başlarında İstanbul'da klasik dönem ulaşım sistem ve yöntemlerini gözlemlemek mümkünken bu gözlemler geriye dönük yüzyılları kapsayan bir tablo ortaya koymaktadır. Yüzyılın ortalarında ulaşımdaki değişim ve dönüşüm, sebep olan faktörlerle birlikte izlenmekte ve konumuzun odak noktasını oluşturmuştur ve izah edilmiştir. Ulaşımda modern döneme geçişin başlangıcı da bu yüzyılda yaşanmıştır. Buna göre XIX. yüzyıl İstanbul'unun önceki yüzyıllardaki klasik dönemin, yüzyıl içindeki değişim döneminin ve sonrasındaki modern dönemin bir özeti niteliğinde olduğu görülmüştür.

XIX. yüzyılda başkent İstanbul geri kalmışlık söyleminin aksine, ulaşımda kurumsal yönetime geçişi sağlamış ve dönüşüme ayak uydurmayı başarmıştır. Klasik dönemdeki ulaşım imkanları ve düzenlemelerin getirdiği sınırlı hareketlilik ve sınırlı yerleşim gibi faktörler bu dönüşüm ile ortadan kalkmıştır.

## KAYNAKÇA

### Birincil Kaynaklar


**Osmanlı Arşivleri**

BOA, A.DVNS.MHM.d.5 – 169.

BOA, A.DVNS.MHM.d.5 – 1342.

BOA, A.DVNS.MHM.d.6 – 464.

BOA, A.DVNS.MHM.d.6 – 516.

BOA, A.DVNS.MHM.d.7 – 215.

BOA, A.DVNS.MHM.d.7 – 216.

BOA, A.DVNS.MHM.d.7 – 836.

BOA, A.DVNS.MHM.d.7 – 910.

BOA, A.DVNS.MHM.d.7 – 920.

BOA, A.DVNS.MHM.d.108 – 835.

BOA, A.MKT.MHM., 323 – 66.

BOA, A. MKT.NZD, 147 – 19.

BOA, C.NF., 16 – 756.

BOA, DH.HMŞ. 9 – 14.

BOA, DH.MKT., 1427 – 36 – 1.

BOA, HR.İD. 1207 - 11.

BOA, İ.MMS., 30 - 1265.

BOA, İ.MMS., 38 - 1592.

BOA, İ.MVL., 291 - 11672.

BOA, ŞD., 678 – 24.

BOA, ŞD., 827 - 30.

BOA, TS.MA.E., 442 – 37.

BOA, TS.MA.E., 857 – 47.

**Kadı Sicilleri**

İstanbul Mahkemesi 25 Numaralı Sicil (H. 1179-1180 / M. 1765-1767) cilt: 76, sayfa: 215 Hüküm no: 198.

Galata Mahkemesi 580 Numaralı Sicil (H. 1221-1222 / M. 1806-1808) cilt: 84, sayfa: 306, Hüküm no: 468.

Üsküdar Mahkemesi 403 Numaralı Sicil (H. 1154-1155 / M. 1740-1742) cilt:70, sayfa: 239 Hüküm no: 419.

**Yazma Eserler**

Matrakçı Nasuh, **Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irâkeyn Sultan Süleyman Han**, İÜ Ktp., TY, nr. 5964, vr. 8b/9a.

Piri Reis Ahmed bin Ali Karamani. **Kitab-ı Bahriye**, İ.B.B. Atatürk Kitaplığı Sayısal Arşiv ve e-Kaynaklar, yer nr:1093H.

Seyyid Lokmân, **Hünernâme**, TSMK, Hazine, nr. 1524.

**Gazete ve Dergiler**

Alus, Sermet Muhtar. "Eski Günlerde İstanbul'un Kira Arabaları." **Akşam Gazetesi**. 7 Şubat 1940.

_____. "Geçmiş Zaman Olur ki: Öküz Arabasından Otomobile." **Son Posta Gazetesi**. 3 Şubat 1945.

Karay, Refik Halid. "Üç Nesil - Üç Hayat, Yarım Asırlık İçtimai Değişikleri Üçer Sahnede Yanyana Gösteren Ufak Tablolar Serisi, 3 – Gezintiler." **Tan Gazetesi**. 16 Şubat 1941.

Şakir, Ziya. "Saltanat ve Saray Arabaları." **Büyük Doğu Dergisi**. 26 Nisan 1946.

**İkincil Kaynaklar**

Aksoyak, İsmail Hakkı Aksoyak. "Mustafa Âtıf Efendi." **Türk Edebiyatı İsimler Sözlüğü.** Erişim tarihi, 27.08.2021. http://teis.yesevi.edu.tr/madde-detay/atif-mustafa-atif-efendi.

Akyıldız, Ali. "Giriş: Ulaşım", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**. c.6, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2016.

_____. "Osmanlı İstanbu'unda Deniz Ulaşımı (Modern Dönem)." **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**. c.6, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2015.

_____. "Karaköy (Galata) Köprüsü'nü Kim Yaptırdı?." **Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu IV.** İstanbul, 20-22 Mayıs 2016 (İstanbul: İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2016.

_____. "Müslüman Hanımlara Uygulanan Vapura Binme Yasağı." **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**. c.6, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2015.

_____. "Şirket-i Hayriyye Üzerine Bazı Değerlendirmeler." **Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu IV**. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2016.

Albayrak, Nurettin. "İzzet Ali Paşa." **TDV İslâm Ansiklopedisi**. c.23, İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 2001.

Ali Efendi, Basiretçi. **İstanbul Mektupları**. yay. haz. Nuri Sağlam. İstanbul: Kitabevi Yayınları, 2001.

Altınay, Ahmet Refik. **Eski İstanbul**. İstanbul: İletişim Yayınları, 1998.

_____. **Hicrî On Birinci Asırda İstanbul Hayatı 1000 – 1100**. İstanbul: İstanbul Devlet Matbaası, 1931.

_____. **Hicrî Onikinci Asırda İstanbul Hayatı 1100-1200**. İstanbul: Enderun Kitabevi, 1988.

Altuntaş, Zeynep. "19. YY'ın İlk Yarısında Kadın Terekelerine Göre Osmanlı İktisadi ve İçtimai Hayatı." **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Marmara Üniversitesi, 2004.

Amicis, Edmondo de. **İstanbul**. çev. Beyhun Akyavaş. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1993.

Bekman, Büşranur. "XIX. Yüzyılın Dönüşen İstanbul'unda Mahalleler, Kollar ve Belediyeler: Bir Envanter ve Haritalama Çalışması", **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.** Marmara Üniversitesi, 2020.

Beydilli, Kemal. "Mahmud II", Kemal Beydilli, "Mahmud II", **TDV İslâm Ansiklopedisi**. c.27, İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 2003

Çelik, Zeynep. **XIX. yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul**. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998.

Engin, Vahdettin. "İstanbul'da Kara Ulaşımı", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**. c.6, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2016.

Ertuğ, Nejdet. "Klasik Dönem Osmanlı İstanbul'unda Deniz Ulaşımı", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**. c.6, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2016.

Eyice, Semavi. "Haliç." **TDV İslâm Ansiklopedisi**. c.15, İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 1997.

Foucault, Michel. **Discipline and Punish: The Birth of the Prison.** New York: Vintage, 1995.

Gaillard, Marc. **Du Madeleine-Bastille à Météor Histoire des Transports Parisiens**. Martelle, 1991.

Genim, M. Sinan. "İstanbul'da Kayık." **Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu III**. İstanbul, 25-26 Mayıs 2015, İstanbul: İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2015.

Glazebrook, G.P. deT. *A History of Transportation in Canada – Volume II – National Economy 1867-1936.* Toronto: Carleton, 1964.

Göktaş, Uğur. "Kayıkçılık." **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**. c.4, Ankara: Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı, 1994.

Gülersoy, Çelik. "Arabalar." **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi.** c.1, İstanbul: Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, 1993.

_____. "Kayıklar." **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**. c.4. Ankara: Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı, 1994.

_____. **Tramvay İstanbul'da**. İstanbul: Turing Yayınları, 1989.

Halaçoğlu, Yusuf. "At." **TDV İslâm Ansiklopedisi**, c.4, İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 1991.

İpek, Nedim. "Fetihten Cumhuriyete İstanbul'a Yönelik Göçler", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**. c.3, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2015.

İpşirli, Mehmet. "Araba", **TDV İslâm Ansiklopedisi**. c.3, İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 1991.

_____. "Bilâd-ı Selâse." **TDV İslâm Ansiklopedisi**. c.6, İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 1992.

İpşirli, Mehmet. "Harem." **TDV İslâm Ansiklopedisi**. c.16, İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 1997.

Kapıcı, Özhan. "XIX. yüzyıl Rus Oryantalizminde Şarklı Bir Müsteşrik: Konstantin M. Bazili'nin İstanbul İzlenimleri", **Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu VI.** 11-13 Mayıs 2018. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2019.

Karpat, Kemal H. "İstanbul Nüfusu: XVIII. Yüzyılın Sonundan XX. Yüzyılın Başına", **Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**. c.3, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2015.

_____. **Osmanlı Nüfusu (1830-1914).** çev. Bahar Tırnakçı. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003.

Kayra, Cahit ve Üyepazarcı, Erol. **İkinci Mahmud'un İstanbul'u, Bostancıbaşı Sicilleri**. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 1992.

Kayserilioğlu, R. Sertaç. "Tramvay." **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi.** c.7, İstanbul: Kültür Bakanlığı Tarih Vakfı, 1994.

Kenanoğlu, M. Macit. "Osmanlı İmparatorluğu'nda Dinlerarası İlişkiler (14-XX. yüzyıllar)". **Milel ve Nihal** *6*, (2009): 103-164.

Kiper, Nilgün. “Osmanlı İstanbul’unda Kentsel Mekânın Değişim Süreci”, **Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**. c.1, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2015.

Koç, Yunus. “Osmanlı Dönemi İstanbul Nüfus Tarihi”, **Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi**, c.8, sy.16, 2010. 171-199

Koçu, Reşad Ekrem. **Haşmetli Yosmalar: Osmanlı Tarihinde Yasaklar**. İstanbul: Doğan Kitap, 2017.

_____. “Araba, Arabacı.” **İstanbul Ansiklopedisi.** c.2, İstanbul: 1959.

_____. **Tarihimizde Garip Vakalar**. İstanbul: Doğan Kitap, 2018.

**Kubbealtı Lugatı**, “Kayık”. (28 Mayıs 2021)

_____. “Çifte”. (28 Temmuz 2021)

Kubilay, Ayşe Yetişkin. “Batı Kaynaklı Haritalardaki İstanbul”, **Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**. c.1, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2015.

Küçükcan, Alican. “At Binme Yasaklarından Atlı Tramvaya.” **Z Dergisi** *3*, 2018: 256-259.

Levy Aksu, Noemi. **Osmanlı İstanbulu’nda Asayiş 1879 – 1909**. İstanbul: İletişim Yayınları, 2017.

Mazak, Mehmet. “1802 Tarihli Üsküdar İskelesi ve Üsküdar Kayıkçılarının Demografik Yapısı.” **Üsküdar Sempozyumu II**. İstanbul, 12-13 Mart 2004, (İstanbul: Üsküdar Belediye Başkanlığı Üsküdar Araştırmaları Merkezi, 2005.

Moore, Henry Charles. **Omnibuses and Cabs Their Origin and History**. London: Chapman & Hall, 1902.

Murat, Sedat ve Şahin, Levent. **Dünden Bugüne İstanbul’da Ulaşım**. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2010.

Noyan, Mustafa Noyan. “Târih Boyunca İstanbul Faytonları.” ***Z Dergisi*** 3, 2018: 416-420.

Orhonlu, Cengiz. "Osmanlı Türkleri Devrinde İstanbul'da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği." **Tarih Dergisi** 16, 2011: 109-134.

**Ötüken Türkçe Sözlük**. “Ulaşım. (25 Mayıs 2021)

Özcan, Abdülkadir. "Kılıç Alayı." **TDV İslâm Ansiklopedisi**. c.25, İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 2002.

Özel, Ahmet. “Gayri Müslim.”, **TDV İslâm Ansiklopedisi**. c.13, İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 1996

Özlü, Nilay. “II. Mahmud Döneminde İstanbul: Kent, İdeoloji ve Mimari.” **Mimarlık ve Yaşam Dergisi**. c.6/1, 2021: 199-222.

Pala, İskender. “Hakanî, Mehmed Beg.” **Türk Edebiyatı İsimler Sözlüğü**. Erişim tarihi 16.07.2021. http://teis.yesevi.edu.tr/madde-detay/hakani-mehmed-beg.

Pamuk, Şevket. "Kuruş." **TDV İslâm Ansiklopedisi**, c.26, İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 2002.

Reinhardt, Winfried. **Geschichte des Kölner Verkehrs 3000 Jahre Mobilität im Rheinland**. Köln: Springer, 2017.

Robert, Jean. **Les Tramways Parisiens**. Neuilly-sur-Seine:1992.

Shaw, Stanford J. ve Shaw, Ezel Kural. **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye II**. çev. Mehmet Harmancı. İstanbul: E Yayınları, 2010.

Sözen, Metin. “Dolmabahçe Sarayı” **TDV İslâm Ansiklopedisi**. c.9, İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 1994

Stolpe, C. **Plan von Constantinopel mit den Vorstädten, dem Hafen, und einem Theile des Bosporus**. Lorentz & Keil, 1881, Harvard Üniversitesi, Harvard Harita Koleksiyonu, www.oldmapsonline.org/map/harvard/9652037

Tamdoğan, Işık. “Atı Alan Üsküdar’ı Geçti ya da XVIII. yüzyılda Üsküdar’da Şiddet ve Hareketlilik İlişkisi.” **Osmanlı’da Asayiş, Suç ve Ceza**. ed. Noemi Levy ve Alexandre Toumarkine. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2008.

Tekeli, İlhan. “XIX. yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü.” **Tanzimat: Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu.** ed. Halil İnalcık ve Mehmet Seyitdanlıoğlu. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2015.

_____. **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları**. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009.

_____. “İstanbul’un Modernleşme Öyküsü”, **Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi**. c.1. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2015.

Thévenot, Jean. **1655-1656'da Türkiye**. çev. Nuray Yıldız. İstanbul: Tercüman 1001 Temel Eser, 1978.

Uzun, Mustafa İsmet. “Hâkânî Mehmed Bey.” **TDV İslâm Ansiklopedisi**. c.15, İstanbul: TDV İslâm Araştırmaları Merkezi, 1997.

White, Charles. **Three Years in Constantinople or Domestic Manners of the Turks in 1844.** c.1. Londra: Henry Colburn, 1845.

Wien, F. Fried. **Plan de Constantinople, du Bosphore & du Canal de la Mer Noire** (1821), Harvard Üniversitesi, Harvard Harita Koleksiyonu, https://www.oldmapsonline.org/map/harvard/10821880

Yerasimos, Stefan. "Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine." **Tanzimat: Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu**. ed. Halil İnalcık ve Mehmet Seyitdanlıoğlu, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2015.

Yıldırım, Kadir. "Osmanlı Çalışma Hayatında İşçi Örgütlenmesi ve İşçi Hareketlerinin Gelişimi (1870-1922)", **Yayınlanmamış Doktora Tezi**. İstanbul Üniversitesi, 2011.

Yıldırım, Talip ve Çifci, Musa. "Dîvânü Lugâti't-Türk'te Yer Alan Alet-Eşya Adları." **Turkish Studies - International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic.** 7/2 (2012): 1229-1249.