

OSMANLIDA
ULAŞIMIN
MODERNLEŞMESİ



ALİ
AKYILDIZ

OSMANLI'DA ULAŞIMIN MODERNLEŞMESİ

Ali Akyıldız

TİMAŞ YAYINLARI | 4801
Tarih-İnceleme Araştırma | 105

EDITÖR
Zeynep Berktaş

KAPAK TASARIMI
Yasin Çetin

İÇ TASARIM
Nur Kayaalp

1. BASKI
Aralık 2019, İstanbul

ISBN

ISBN: 978-605-08-3190-0



9 786050 831900

TİMAŞ YAYINLARI
Cağaloğlu, Alemdar Mahallesi,
Alayköşkü Caddesi, No: 5, Fatih/İstanbul
Telefon: (0212) 511 24 24

timas.com.tr
timas@timas.com.tr
f t i timasyayingrubu

Kültür Bakanlığı Yayıncılık
Sertifika No: 45587

BASKI VE CILT
Sistem Matbaacılık
Yılanlı Ayazma Sok. No: 8
Davutpaşa-Topkapı/İstanbul
Telefon: (0212) 482 11 01
Matbaa Sertifika No: 16086

YAYIN HAKLARI
© Eserin her hakkı anlaşmalı olarak
Timaş Basım Ticaret ve Sanayi Anonim Şirketi'ne aittir.
İzinsiz yayımlanamaz. Kaynak gösterilerek alıntı yapılabilir.

ALİ AKYILDIZ

1 Aralık 1963 tarihinde Rize’de doğdu. 1985’te Marmara Üniversitesi Atatürk Eğitim Fakültesi Tarih Bölümü’nden mezun oldu. 1987’de *İzmir-Aydın Demiryolu* konulu teziyle yüksek lisansı, 21 Temmuz 1992’de de *Osmanlı Merkez Bürokrasisinde Reform (1836-1856)* başlıklı teziyle doktorayı tamamladı. Başbakanlık Osmanlı Arşivi’nde iki yıl Uzman Yardımcısı olarak çalıştıktan sonra, 1 Şubat 1989’da Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü’nde Yakınçağ Tarihi Araştırma Görevlisi; 12 Ekim 1995’te Doçent; 28 Mart 2001’de ise Profesör oldu. Aynı zamanda 1997’den beri Türkiye Diyanet Vakfı’nın çıkardığı *İslâm Ansiklopedisi*’nin Türk Tarihi ve Medeniyeti Heyeti’nde müellif-redaktör olarak görev yapmaktadır. Ocak 2014’te Marmara Üniversitesi’nden emekli oldu. Hâlen İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Başkanı olarak görevini sürdürmekte olup aynı zamanda Türkiye Bilimler Akademisi (TÜBA) asli üyesidir.

1995’te İngiltere ve İskoçya’da araştırma ve incelemeler yaptı. Temmuz-Ağustos 2000 tarihlerinde *London School of Economics and Political Sciences* ve *School of Oriental and African Studies*’de misafir öğretim üyesi olarak bulundu. Eylül 2001’de *Islamic Area Studies* projesi kapsamında Tokyo Üniversitesi’nde bir hafta süreyle dersler verdi.

1995’te *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform* isimli kitabıyla Türk Tarih Kurumu Teşvik Ödülü’nü aldı. 2002’de, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, Avrupa Bankacılar Birliği [EABH] ve Tarih Vakfı’nın ortaklaşa düzenlediği Bankacılık ve Finans Tarihi Yarışması’nda *Para Pul Oldu: Osmanlı’da Kâğıt Para, Maliye ve Toplum* isimli eseriyile kitap dalında birinci oldu. 2010’da ilk defa düzenlenen ve akademik çalışmaların tamamına verilen Uluslararası Halil İnalçık Tarih Ödülü’ne ve 2011’de Elginkan Vakfı tarafından düzenlenen ve yine akademik çalışmaların bütününe verilen Türk Kültürü Araştırma Ödülü’ne layık görüldü. Aynı sene Marmara Üniversitesi 129. Yıl Sosyal Bilimler Atıf Ödülü’nü ve 2015’te de Türk Kültürüne Hizmet Vakfı’nın beş yılda bir verdiği Türk Kültürüne Hizmet Şükran Ödülü’nü kazandı. 2001 Aydın Doğan Tarih Ödülü; 2004, 2006 ve 2008 yıllarında düzenlenen Uluslararası Bankacılık ve Finans Tarihi Yarışması ile Türk Tarih Kurumu’nun 2011 yılında 80. kuruluş yılı münasebetiyle düzenlediği Türk Tarih Kurumu Bilim ve Teşvik Ödülleri jürilerinde yer aldı.

ESERLERİ: *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, İstanbul 1993; *Osmanlı Finans Sisteminde Dönüm Noktası: Kâğıt Para ve Sosyo-Ekonomik Etkileri*, İstanbul 1996; *Mümin ve Müsrif Bir Padişah Kızı: Refia Sultan*, İstanbul 1998; *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, (Türkçe-İngilizce), İstanbul 2001; *Para Pul Oldu*, İstanbul 2003; *Osmanlı Bürokrasisi ve Modernleşme*, İstanbul 2004; *Anka’nın Sonbaharı: Osmanlı’da İktisadi Modernleşme ve Uluslararası Sermaye*, İstanbul 2005; *Haliç’te Seyrüsefer: Haliç Vapurları Şirketi*, İstanbul 2007; *Sürgün Sefir: Sadullah Paşa*, İstanbul 2011; *Namık Kemal’den Mektup Var*, İstanbul 2013 (A. Özcan’la birlikte); *Osmanlı Arap Coğrafyası ve Avrupa Emperyalizmi*, (Z. Kurşun’la birlikte) İstanbul 2015; *Mümin ve Müsrif Bir Padişah Kızı: Refia Sultan*, İstanbul 2015 (Genişletilmiş Baskı); *Haremin Padişahı: Valide Sultan, Haremde Hayat ve Teşkilat*, İstanbul 2017 (Orta ve Büyük Boy); *İlk Türk Akademisi Encümen-i Dâniş*, Ankara 2018; *Yapay Tarihin Esirleri*, İstanbul 2018; *Osmanlı Merkez Bürokrasisi*, İstanbul 2018 (Gözden Geçirilmiş Yeni Baskı), *Saray, Harem ve Mahrem*, İstanbul 2019.

*İlk göz ağrım,
Sevgili Âmil Alper'ime...,*

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	11
GİRİŞ	
İSTANBUL'DA ULAŞIM VE HABERLEŞME.....	13
BİRİNCİ BÖLÜM	
19. YÜZYILDA İSTANBUL'DA DENİZ ULAŞIMI	27
İstanbul'un Çevreyle Denizyolu Bağlantısı:	
İdare-i Mahsusa.....	36
Osmanlı Limanlarına Çalışan Diğer Şirketler	42
Şirket-i Hayriye'nin Kuruluşu ve Faaliyetleri	48
Yabancı Şirketlerin İstanbul Şehir İçi Yolcu Taşımacılığında Çıkarılması.....	59
Şirket-i Hayriye'nin Mıgırdıç Kalfa'ya İhalesi ..	65
İmtiyazın Uzatılması.....	68
Şirket Vapurları.....	75
Şirketin Taşımacılık Faaliyetleri	84
Savaş ve Şirket-i Hayriye	94
Haliç'te Taşımacılık ve Haliç Vapurları Şirketi	102
Vapurların Durumu.....	105
Mahmud Celâleddin Paşa'nın Tutuklanması.....	107
Haliç'in Donması.....	109
Haliç Vapurları Şirketi'nin Kuruluşu	112
Şirket İctüzüğü'nün Değiştirilmesi.....	115

Birinci Dünya Savaşı Yılları	118
Şirketin Taşdığı Yolcu Miktarı ve Gelir-Gider Hesapları.....	121
Değerlendirme	126

İKİNCİ BÖLÜM

KARAKÖY (GALATA) KÖPRÜSÜ'NÜ

KİM YAPTIRDI?.....	133
---------------------------	------------

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİ'NDE DEMİRYOLLARI.....147

Osmanlı Afrikasında İlk Demiryolu: İskenderiye-Kahire Hattı	152
Osmanlı Asyasında İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı	155
Osmanlı Avrupasında İlk Demiryolu: Köstence-Çernovada (Boğazköy) Hattı	159
Ruşçuk-Varna Demiryolu.....	162
İzmir-Kasaba (Turgutlu) Demiryolu ve Uzantıları.....	167
Mersin-Tarsus-Adana Demiryolu	172
Devlet Eliyle Demiryolu İnşası Haydarpaşa-İzmit Demiryolu	174
Bursa-Mudanya Demiryolu.....	176
Hicaz Demiryolu	179
Rumeli Demiryolları.....	182
Selânik-Manastır Demiryolu.....	188
Selânik-İstanbul İltisak Hattı.....	194
Bağdat Demiryolu	195
Suriye Demiryolları Yafa-Kudüs Demiryolu.....	206
Akka-Şam Demiryolu.....	207

Beyrut-Şam-Müzeyrib Demiryolu.....	210
Değerlendirme.....	212
SONUÇ VEYA DEĞERLENDİRME.....	217
EKLER.....	221
KAYNAKÇA.....	245
İNDEKS.....	255

ÖNSÖZ

Bu kitap, giriş metniyle birlikte ikisi daha önce yayımlanmış, biri de ilk defa burada yayımlanacak olan toplam üç makale ve eklerinden oluşmaktadır. Daha önce yayımlanmış olan makaleler üslûp, ifade ve yer yer de içerik yönünden yeniden gözden geçirildi; özellikle ilk bölümü oluşturan deniz ulaşımının Şirket-i Hayriye kısmına yeni veriler ışığında ciddi ilâveler yapıldı. Ekler kısmında yer verilen “Şirket-i Hayriye’nin Kuruluşu Meselesi” ve “Müslüman Hanımlara Uygulanan Vapura Binme Yasağı” başlıklı değerlendirme yazıları ve ekleri de daha önce çerçeve yazı olarak yayımlanmıştı. Üçüncü bölümü oluşturan ve ilk defa bu kitapta yayımlanan “Osmanlı Devleti’nde Demiryolları” isimli makale, birinci el kaynaklardan ziyade birincil kaynaklara istinaden yazılmış olan güncel literatürün ortaya çıkardığı verileri değerlendiren konuyu toparlayıcı bir yazıdır.

Girişte Osmanlı devletinde ulaşım ve haberleşme sisteminin modernleşme serüveninin genel bir analizi; birinci bölümde modernleşme dönemi deniz ulaşımının en önemli aktörleri olan ve İstanbul’un taşra limanlarıyla irtibatını sağlayan İdare-i Mahsusa, İstanbul’da şehir içi deniz ula-

şımı denilince ilk akla gelen Şirket-i Hayriye ve Haliç Vapuruları İdaresi; ikinci bölümde, mevcut literatürde Sultan Abdülmecid'in annesi Bezmiâlem Valide Sultan'ın yaptırdığı ifade edilen Karaköy (Galata) Köprüsü'nün bânisi sorunu ve üçüncü bölümde ise kara ulaşımı ile eşya ve emtia naklinde devrim yaratan modern bir araç olan demiryollarının Osmanlı Devleti'ne girişi ve gelişim süreci ele alınıp incelenmekte; ekler kısmında da bu konularla ilgili önemli belgelere yer verilmektedir.

Kitabın birinci bölümünü oluşturan Osmanlı Devleti'nde deniz taşımacılığının modernleşmesine dair makale ile editör girişinin yeniden basılmasına izin veren *Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi* isimli kitap projesinin Proje Yönetmeni Mehmet Âkif Aydın ile editörü Coşkun Yılmaz'a, kitapla ilgili bazı belgelerin temininde yardımcı olan genç meslektaşlarım Kübra Fettahoğlu, Cengiz Yolcu, Mehmet Y. Akbulut, Sinan Kaya ve Hasan Ali Çakmak'a, eserin geciktirilmeksizin en güzel bir şekilde elinize ulaşması için gayret gösteren Timaş Yayınları'na ve yayınevinin editörü Zeynep Süslü Berktaş'a teşekkür ederim. Her zaman olduğu gibi nihai teşekkür, bu işin ağır yükünü benimle beraber üstlenen aileme; annem, eşim Semra, kızım Zeynep Aybike, oğlum Âmil Alper ve ailemizin yeni üyesi Melis Eylem'e...

Maltepe, Mart 2019

Ali Akyıldız

Giriş

İstanbul'da Ulaşım ve Haberleşme

Doğal güzellikleri ve şehrin imkânları yönünden belki de dünyada bir benzeri daha olmayan özel ve imtiyazlı bir şehir olan İstanbul, coğrafi olarak Asya ve Avrupa kıtalarını buluşturup birleştirmenin yanı sıra, ünlü İngiliz şairi Rudyard Kipling'in iki farklı dünya olarak tanımladığı Doğu ve Batı'nın kesiştiği ve hatta biraz daha ileri gidilerek ifade edilirse, yüzleştiği bir kültürel kavşaktır. Bu bağlamda, bir yönüyle Doğu'yu, bir yönüyle Batı'yı ve bir yönüyle de her ikisini temsil eder. Yüzyıllardan beri üç büyük imparatorluğa merkez olması, söz konusu coğrafi, doğal ve kültürel avantajlarına ayrı bir tarihî derinlik katar. Şehir, karayolu ve İstanbul Boğazı aracılığıyla Eski Dünya'nın doğu ve batısını, yani, Asya ile Avrupa'yı; deniz vasıtasıyla da kuzey ve güneyini buluşturarak kültürler arasında bir köprü olma vazifesini üstlenir. Kara ve deniz ulaşımı ile haberleşme sistemlerinin merkezinde yer alan İstanbul, bu haliyle âdeta Eski Dünya'nın merkezi konumunda olup şairin ifadesiyle "Mısır-ı sâni", yani, ikinci Kahire'dir. Şehrin bu eşsiz ve mümtaz coğrafi ve stratejik konumu, ona sahip olana büyük bir avantaj sağladığı için

tarih boyunca ve hatta günümüzde emperyal rüyayı gören devletlerin gözleri ve dikkatleri kaçınılmaz olarak İstanbul üzerinde yoğunlaşır.

Bilindiği gibi günümüzden tarihin derinliklerine doğru inildikçe veri ve kaynaklar giderek azaldığı için konunun ayrıntıları kaybolup muğlaklaşmakta veya tersinden ifade ile, tarihin ilk dönemlerinden günümüze doğru yaklaştıkça konuyla ilgili bilgiler artıp ayrıntılar belirginleşmektedir. Mahiyet açısından yapılacak bir tasnifte ulaşım sistemleri, Sanayi Devrimi'ne kadar olan dönemle Sanayi Devrimi sonrası iki ana başlık halinde incelenebilir. Bu bakış açısının üzerine oturtulacağı argüman, 19. yüzyıla kadar devam eden uzun dönemde ulaşım ve haberleşme araç ve sistemlerinin fazla bir değişime uğramaksızın konvansiyonel özelliğini muhafaza etmesi ve ulaşım ve haberleşmeyle ilgili esas dönüşümün Sanayi Devrimi sonrasında meydana gelmesi gerçeğidir.

Sanayi Devrimi, bir yandan okyanuslara dayanıklı ve süratli buharlı gemilerin, yani vapurların inşasıyla birlikte uzak ve ulaşılmaz olan yerleri yakın ederken ve dünyayı hızla küçültürken, bir yandan da haberleşme tekniklerini geliştirerek mesafe ve zaman kavramlarını değiştirip yeniden tanımlanmalarına vesile olur. Ayrıca inşa edilen demiryolları sayesinde kıtaların iç kesimleri de liman şehirleriyle irtibatlandırılır ve değişimden büyük ölçüde bağımsız ve âzâde olan bu bölgelerdeki geleneksel yaşam bu sayede büyük bir dönüşüm geçirir. Yine ulaşım ve haberleşme tekniklerindeki gelişmelerin kıtaların iç kesimlerine ulaşmasıyla birlikte, bir yandan buralarda ihtiyaçları karşılamaya yönelik olarak gerçekleştirilen mevzii ve geleneksel üretim biçimleri boyut değiştirerek ihtiyaç fazlası ürün piyasalara arz edilirken, bir

yandan da Sanayi Devrimi'nin seri ve ucuz fabrika ürünleri kıtaların en iç ve kenarda kalmış köşelerine kadar girerek buralardaki geleneksel sınai üretim tesisleri olan tezgâhların ortadan kalkmasına veya Sanayi Devrimi'nin bu meydan okumasına karşı kısmen kendilerini revize edip dönüşmelerine yol açar. Ancak bu dönüşümlerin birdenbire vuku bulmadığına ve hayli geniş bir sürece yayıldığına da dikkat çekmemiz gerekir.

Osmanlı ulaşım sisteminin modernleşmesi, imparatorluğun başkenti İstanbul merkezli olarak daha açık bir ifadeyle, İstanbul'un kara veya denizden çevresiyle bağlantısını kurmak bağlamında gerçekleştirilir. Uzun kıyılara sahip olan İstanbul'un klasik dönemdeki nüfus yerleşimi büyük ölçüde deniz kenarlarında yoğunlaşır. Bu yüzden, denizyolu, tarihinin her döneminde İstanbul'un şehir içi ulaşım sisteminin merkezinde yer alır. Öte yandan, şehir, hem bütün Karadeniz kıyılarıyla hem de Akdeniz dünyası ve Avrupa ile denizden bağlantı kurmaya müsait imtiyazlı bir merkezî konuma sahiptir.

İstanbul'da kullanılan deniz ulaşım araçları teknolojik yeniliklere paralel olarak evrilerek gelişir. Bu anlamda şehrin kuruluşundan 19. yüzyıla kadar olan gelişme ve değişimin son derece yavaş seyrettiği söylenebilir. Şehir kurulduğundan beri İstanbul'da yolcu ve eşya nakli, zamanına ve şekline göre, pereme, piyade, mavna, at kayığı, pazar kayığı, dolmacı kayığı, ateş kayığı, yağlı kayak gibi değişik isimlerle tanımlanan zarif veya kaba, irili veya ufaklı farklı türde kayak, gemi ve mavnalar aracılığıyla yapılırdı. Kayıkçı esnafı, diğer esnaflar gibi kendi kethüda ve yiğitbaşlarının idaresinde ve gedik usulüyle belirlenen kurallar doğrultusunda faaliyetlerini yürütürdü.



Boğaziçi'nde yolcu ve eşya naklinde kullanılan Pazar Kayığı (*Boğaziçi, Şirket-i Hayriye, s. 70*).

İskelelerdeki kayık ve kayıkçı sayısı tarihî sürece ve şartlara göre zaman zaman farklılaşsa da bu değişim mevcut düzeni sarsacak boyutlarda değildi. Kayıkçı esnafı, ekmeklerinin bölüşülmesi anlamına geldiği için yeni kişilerin aralarına katılmalarına sıcak bakmazdı. Osmanlı döneminde mevcut olan bu sistem büyük bir değişikliğe uğramaksızın ana hatlarıyla 19. yüzyılın ortalarına kadar varlığını sürdürür.

1828'den itibaren yeni ve modern bir ulaşım aracı olarak buhar gücüyle çalışan gemilerin, yani vapurların devreye girmesi, İstanbul'un deniz taşımacılığında âdeta bir devrim yaratır ve ağırlıklı olarak kayık ve mavnalarla sürdürülen geleneksel taşımacılık sistemi yavaş yavaş ömrünü tamamlar. 1844 yılının başlarından itibaren İstanbul'da bir yandan devlet işletmesi olarak vapurla yolcu ve eşya nakli başlatılırken, bir yandan da 1850 sonbaharında yeni bir iktisadî örgütlenme biçimi olan anonim şirket uygulaması devreye girer ve daha

sonra İstanbul'un deniz ulaşımının en önemli aktörlerinden biri olacak olan Şirket-i Hayriye, Mustafa Reşid Paşa, Fuad Paşa ve Ahmed Cevdet Paşa gibi devlet adamlarının öncülüğünde kurulur. Bu girişimi, yine İstanbul'un deniz ulaşımında önemli bir yeri olan Haliç vapurları işletmesi takip eder.

Bu bağlamda zikredilmesi gereken bir konu da İstanbul ile imparatorluğun diğer kıyı şehirleri arasında denizden bağlantıyı sağlayan ve tarih içerisinde sırasıyla Hazine-i Hassa Vapurları, Fevaid-i Osmaniye, İdare-i Aziziye, İdare-i Mahsusa ve Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi gibi değişik isimler altında faaliyet gösteren devlet işletmesinin yanı sıra, yine, İstanbul ile diğer Osmanlı, hatta Avrupa limanlarını birbirine bağlayan Fransızlara ait Messagerie Maritime ile Avusturyalılara ait Lloyd gibi bazı yabancı vapur şirketlerinin varlığı ve faaliyetleridir.

Şirket-i Hayriye kurulmadan önce ve kurulduğu esnada yabancıların hiçbir hukuka dayanmaksızın Boğaziçi'nde vapurla yolcu taşıdığı ve hükümetin hükümlerine aykırı gördüğü bu faaliyetleri engellemek amacıyla yaptığı girişimler neticesinde bunların faaliyetlerinin yasaklandığı da yine yabancılar bağlamında vurgulanması gereken bir husustur. Ayrıca II. Meşrutiyet döneminde İstanbul ile çevresindeki bazı limanlar arasında yolcu ve eşya taşımak amacıyla bir kaç yerli anonim vapur şirketinin kurulduğuna da işaret etmek gerekir. Netice itibarıyla hem bu şirketler hem Şirket-i Hayriye ile Haliç Vapurları Şirketi hem de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, bütün birikimleriyle birlikte Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal eder. Cumhuriyet döneminde, kamuya yönelik hizmet veren Şirket-i Hayriye ve Haliç Vapurları

Şirketi satın alınarak devletleştirilir ve değişik isimler altında faaliyetlerini sürdürerek günümüze kadar ulaşır.

İstanbul'un etrafiyla karadan ulaşımı, doğal koşullardan dolayı deniz ulaşımına nisbeten daha yavaş ve sorunliydu. İstanbul'un, etrafını çevreleyen surların belli noktalarında mevcut kapılar vasıtasıyla iskelelerle ve çevreyle karayolu bağlantıları vardı. İstanbul, ayrıca, sağ, orta ve sol kol denilen ve güzergâhı belli olan ana yollarla hem Anadolu hem de Rumeli tarafıyla üçer koldan bağlantı kurardı. Osmanlı döneminde genelde şehir içindeki yollar birkaç ana cadde dışında araba trafiğine uygun olmayacak derecede dar veya dikti. Öte yandan Osmanlı devlet adamları da arabaya pek rağbet etmez ve genelde atla seyahati tercih ederlerdi. Halk ise vasıta yokluğundan veya pahalılığından ötürü gideceği yere çoğunlukla yürüyerek giderdi. 18. yüzyılın başlarından itibaren İstanbul'da araba kullanılmaya başlanır ve 19. yüzyılın ortalarından itibaren de Batılı yaşam biçimine paralel olarak giderek yaygınlaşır; zenginler ve saray mensupları bu dönemde arabalarını Avrupa'dan getirtilirdi. Arabaların yaygınlaşması, doğal olarak düzenli ve geniş yolların gerekliliğini gündeme taşır. 19. yüzyılda çıkan büyük İstanbul yangınlarının eski yapı ve mahalleleri yok etmesi, şehrin yollarının çağın gereklerine göre yeniden biçimlendirilmesi ve genişletilmesi imkânını ortaya çıkarır, Divanyolu genişletilir ve Eminönü araba trafiğine uygun duruma getirilir. Yollar bakımlı olmadığı için yağmurlu havalarda çamurlu ve güneşli günlerde de tozlu olurdu.

İstanbullular, 1870'lerin başlarında o güne kadar kullanmadıkları yeni karayolu vasıtalarıyla tanışırlar. Bunlar, atlı tramvaylar, omnibüsler ve banliyö trenleriydi. Nitekim

Konstantin Karapano Efendi'ye verilen imtiyaz üzerine kurulan İstanbul Tramvay Şirketi'nin çalışmaları neticesinde 31 Temmuz 1871'de işletmeye açılan Azapkapı-Beşiktaş hattı ile atlı tramvaylar ve Ağustos 1872'de işletmeye açılan Perşembepazarı-Pangaltı hattıyla da yine atların çektiği omnibüs adı verilen büyük arabalar toplu taşıma amacıyla kullanılmaya başlanır.

Bu ilk hatların ardından şehrin muhtelif yerlerinde atlı tramvay ve omnibüs hatları inşa edilir. Halkın “dolmuş” adını taktığı ve hayli rağbet gösterdiği omnibüslerin sürekli kullanımından dolayı yolların bozulması seyahati giderek zorlaştırır. Yolların bu durumuna, bu yeni ulaşım vasıtalarının hizmete girmesinden dolayı zarar gören arabacı esnafının omnibüslerin kaldırılması talebiyle Şehremaneti'ne başvurması da eklenir. Neticede yolların bozukluğundan birbirini sorumlu tutan Şehremaneti ile Tramvay Şirketi arasındaki anlaşmazlık, 1876'da İstanbul'un Avrupa yakasındaki omnibüslerin çalışma izinlerinin kaldırılmasıyla son bulur. Atlı tramvaylar ise devreye sokulan yeni hatlarla birlikte hizmet ağını genişleterek sürdürür, ancak savaş zamanlarında devletin nakliye vasıtalarına el koyması zaman zaman seferleri aksatır. 1914'te ise İstanbul'un ilk elektrikli tramvaylarının devreye girmesiyle birlikte atlı tramvaylar tarihe karışır da Birinci Dünya Savaşı'ndan dolayı kömürün ve dolayısıyla tramvayların ihtiyacı olan elektriğin temininde sıkıntıların yaşanması, tramvay seferlerinin aksamasına neden olur.

19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'un karayolu taşımacılığına dahil olan diğer bir aktör de banliyö trenleriydi. Avrupa yakasında Avusturyalı yatırımcı Baron Hirsch ile yapılan anlaşmaya dayanılarak inşa edilen Rumeli Demiryolları'nın

şehir içinde kalan kısmıyla Bağdat Demiryolu'nun başlangıç noktasını oluşturan ve Haydarpaşa'dan başlayan hattın Pendik'e kadar olan bölümü 1870'li yılların ilk yarısından itibaren banliyö treni olarak kullanılır ve şehrin karayolu ulaşımının önemli bir kısmını üstlenir. Yine bu bağlamda değerlendirilebilecek bir raylı ulaşım aracı ve dünyanın en eski metrolarından biri olan Tünel, Fransız Mühendis Henri Gavand'a verilen imtiyaz üzerine 1875'te faaliyete geçer ve İstanbul'un finans merkezi olan Galata'yı Beyoğlu'na bağlar. Bu araçlar kadar yaygın ve kitlesele bir fonksiyonu olmasa da kara ulaşımı konusunda zikredilmesi gereken vasıtalarından biri de o dönemdeki isimlendirmeyle "zâtü'l-hareke", yani kendiliğinden hareket eden anlamına gelen otomobildi. II. Meşrutiyet'in ilânından sonra İstanbul'da yaygınlaşan ve o dönemde özellikle resmî kurumlar tarafından kullanılan otomobilin karayollarına girmesiyle birlikte 1913'te Osmanlı Devleti'nin ilk trafik kuralları oluşturulur.

Haberleşme konusu da çok genel olarak geleneksel ve modern olarak ikiye ayrılabilir. Roma döneminden beri geleneksel haberleşme sisteminde ve özellikle taşrayla olan iletişimde gelişmiş bir yol ağı ile iyi örgütlenmiş bir menzil sistemi olmazsa olmaz unsurlardı. Roma ve Bizans dönemlerinde İstanbul'da yöneticilerin halka duyurulmasını istediği hususlar tellâl ve çığırtkanlar dolaştırılarak, yazılı duyurular belli yerlere asılarak veya özel ulaklar gönderilerek iletilir; ayrıca yüksek tepelere kurulan ateş kuleleriyle hızlı bir biçimde haberleşilirdi. Osmanlı döneminde taşrayla haberleşme gelişmiş bir ulak (posta tatarı) ve menzil sistemi vasıtasıyla sağlanırdı. Yukarıda ifade edilen ve Anadolu ile Rumeli'yi sağ, orta ve sol kol olmak üzere üçer koldan kateden yol ağı, bu

sistemin vazgeçilmez unsuruydu. Padişahın emirleri, “peyk” adı verilen görevliler tarafından şehir içindeki ilgili yerlere iletilir; ayrıca önemli mesajlar Bizans döneminde olduğu gibi tellâl ve münadiler çıkarılarak halka duyurulurdu.

Sanayi Devrimi’nden sonra ve özellikle de 19. yüzyılın ortalarından itibaren demiryolları ve haberleşme imkânları öncesiyle kıyas kabul etmez derecede gelişir. Düzenli bir posta sistemi kurmak ve sadece resmî işler için değil, sivil halka yönelik de posta hizmetleri vermek amacıyla bazı düzenlemeler yapan Sultan II. Mahmud, İstanbul-İzmit posta yolunu hizmete açar. Ancak haberleşme konusundaki esas gelişmeler 1840’ta Postahane-i Âmire Nezaretî’nin kurulmasından sonra olur ve genelde haftada bir İstanbul’dan taşraya posta gönderilirdi. 1871’den itibaren Cuma hariç her gün posta çıkarılmaya başlandığı gibi, demiryolları ve denizyollarının devreye girmesiyle birlikte de posta ve gönderilerin teslim süresi giderek kısalır. İstanbul’da ilk postahane 1840’ta Eminönü’nde kurulur ve zamanla posta hizmetlerinin merkez ve taşra teşkilâtları ile verilen hizmetin kalitesi geliştirilir. 1865’te sadece İstanbul’da şehir içi postalarını taşımak ve dağıtmakla görevli Dersaadet Şehir Postası faaliyete geçirilir.

Bu bağlamda vurgu yapılması gereken bir husus da kapitülasyon ve ticarî antlaşmalarla verilen haklara dayanan Avrupalı devletlerin 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı ülkesinde düzenli posta hizmetleri vermeye başlamalarıydı. 1746’da diplomatik ve 1821’den itibaren de düzenli posta servisi vermeye başlayan Avusturya bu konuda öncü rol oynar ve diğer devletler de İstanbul’da kendi postahanelerini kurar. Para, mektup, eşya gibi her türlü gönderiyi kabul eden bu postahaneler, daha sonra hükümet aleyhtarı yayınların

ülkeye girişinin ve muhaliflerin birbirleriyle haberleşmelerinin vasıtası olduğu, posta gelirlerini düşürdüğü ve devletin hükümranlık haklarını ihlâl ettiği gibi gerekçelerle zaman zaman kapatılmaya teşebbüs edilirse de bu konuda başarılı bir sonuç alınamaz. Bu sorun, devletin bütün rahatsızlıklarına rağmen, ancak Milli Mücadele'nin ardından imzalanan Lozan Antlaşması'yla çözüme kavuşturulabilir ve neticede yabancı postalar ortadan kaldırılır.

Haberleşme alanında çığır açan ve icadından hemen sonra Osmanlı yöneticilerinin ilgi alanına giren telgraf, 1853-56 Kırım Savaşı vesilesiyle Osmanlı ülkesine girer ve savaştan sonra hızla yaygınlaştırılarak ve alt yapısı oluşturularak Avrupa iletişim ağıyla da irtibatlandırılır. Alay Köşkü'nün yakınında İtalyan mimar Fossati'ye bir Telgrafhane-i Âmire binası yaptırılır ve telgrafın yaygınlaşmasına paralel olarak İstanbul'da yeni telgrafhaneler açılır. Telgraf önceleri Fransızca çekilirken, Mustafa Efendi'nin çabaları neticesinde 1856'dan itibaren Türkçe alfabe kullanılmaya başlanır ve böylece halkın telgrafı yaygın bir şekilde kullanımının önü açılır. Bilgiyi çok hızlı ve güvenli bir şekilde yayma ve iletme imkânı olan telgraf, iktisadî olarak dünyayı küçültürken, ülke sınırları içerisinde olan bitenden anında haberdar olmak ve çıkan sorunlara zamanında müdahale etmek isteyen devlet yöneticilerine de idarede büyük avantajlar sağlar; bu bağlamda merkezî bir devlet oluşturmak isteyen II. Abdülhamid döneminde ülkenin en ücra köşelerine kadar yayılarak merkezin taşra üzerinde kontrolü ve hakimiyeti sağlanır.

Telgrafa göre daha doğrudan ve bireysel bir haberleşme aracı olan telefon, icadından beş yıl sonra, 1881'de İstanbul'da kullanılmaya başlanmasına rağmen 1886'da II. Abdülhamid

tarafından yasaklanır, ancak II. Meşrutiyet'in ilânından sonra devlet dairelerinin kullanımı için yaygınlaşır. Şahısların ve halkın telefon kullanabilmesi ise 1911'de Dersaadet Telefon Şirketi'nin kurulmasından ve şirketin gerekli altyapıyı hazırlamasından sonra, 1914'te mümkün olur. İstanbul'un telefon aracılığıyla şehir dışıyla bağlantı kurabilmesi için ise 1 Temmuz 1928 tarihini beklemek gerekir ve İstanbul ile Ankara arasındaki ilk telefon görüşmesi bu tarihte gerçekleştirilir.

Haberleşme alanındaki bu gelişmeler günümüze kadar büyük bir ivmeyle devam edegelmiş ve çağımızı âdeta bir telekomünikasyon, bir iletişim çağı haline getirmiştir. Bu büyük teknolojik değişim, insanlararası iletişimi ziyadesiyle kolaylaştırmanın yanı sıra, iletişim vasıtasıyla kitleye yönelik olarak yapılan manipülasyon, yönlendirme ve yanlış bilgilendirme, daha açık bir ifadeyle bilgi kirliliği gibi sorunlara da neden olarak değerlileri değersiz ve değersizleri de değerli hale getirerek iktidar sahiplerinin kitleleri uyutmalarının da en önemli aracı olur. Bu vasıtaları kullanarak kitle nezdinde kolaylıkla bir manipülatif bakış, veya diğer bir ifadeyle, bir toplumsal körlük yaratabildiklerini gören iktidar sahipleri, artık bireysel ve toplumsal iradeyi memnun etme, yani kitleyi önemseme yerine, bu araçlara sahip olmayı ve böylece kitleyi istedikleri yöne doğru imale etmeyi tercih ettiler.

Netice itibarıyla Sanayi Devrimi sonrasındaki teknolojik atılımlarla başlayıp özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısında ve 21. yüzyılda zirvesine ulaşan haberleşme ve iletişim alanındaki bu ilerlemeler, Sanayi Devrimi öncesinde insanlığın oluşturduğu geleneksel ve mevziî medeniyetlerin üzerinden âdeta bir silindir gibi geçmesinin yanı sıra, arkasındaki güçlü medeniyetin ve iletişimin gücünün de etkisiyle Avrupa'nın