

Osmanlı Dönemi Eğitim Sorunları: Yol Güvenliği (Trafik) ve Okul Servisçiliğine Dair Tarihsel Bir İnceleme

Hüseyin Şimşek
Harran Üniversitesi Eğitim Fakültesi
husimsek@hotmail.com

Özet

Osmanlı Dönemi eğitim sorunlarına ilişkin özel araştırmalar oldukça sınırlıdır. Osmanlı Döneminde eğitim konusunu inceleyen birçok değerli eğitim tarihi araştırması, genel olarak eğitim sistemi, öğretim kademeleri, eğitim kurumları ve öğretmen yetiştirme gibi gelen konular üzerine yoğunlaşmıştır. Ancak Osmanlı dönemindeki eğitimin daha iyi anlaşılabilmesi için, görünüşte küçük fakat kendi başına önemli diğer konuların da araştırılmasına ihtiyaç vardır. Bu inceleme, kısıtlılığı ve sınırlılıklarıyla birlikte, Osmanlı Dönemi eğitim sisteminde yaşanmış küçük bazı sorunların gün yüzüne çıkarılması amacına yöneliktir. Araştırmanın temel amacı, Osmanlı döneminde öğrencilerin okula gidip gelirken yaşadıkları *yol güvenliği* (trafik) sorunu ve bu sorunu aşmak için başlatılan *okul servisçiliği* uygulamasına ışık tutmaktır. Araştırma, dönemin özgün kaynaklarının taramasıyla yapılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Osmanlı İmparatorluğu, eğitim sorunları, yol güvenliği, okul servisçiliği.

Educational Problems in The Ottoman Empire: A Historical Case Study About Road Security (Traffic) and School Services

Abstract

Specific researches on the educational problems in the Ottoman Empire period are limited. Many significant researches on the educational history of Ottoman Empire have generally focused on issues like educational system, educational grades, educational institutes and teacher training. However, to be able to understand better the educational history of the Ottoman Empire, it is necessary to examine other issues seemingly less significant but nevertheless important on its own right. The main purpose of the study is to highlight the problems of road security that the students have faced on the school way and the school services launched to overcome these problems during the Ottoman Empire period. The study has been conducted by referring to the original sources of the period.

Key Words: Ottoman Empire, educational problems, road security, 19th century.

Giriş

İster düzenli ister düzensiz olsun hiçbir eğitim sistemi sorunsuz değildir. Çeşitli nedenlere bağlı olarak, eğitim sorunları görece daha az ya da daha çok olabilir. Geçmişte olduğu gibi bugün de eğitim sistemlerinin baş etmek zorunda oldukları çeşitli sorunlar bulunmaktadır. Ancak bugünkü eğitim sorunlarının önemli bir bölümü, geçmişte de yaşanmış sorunların bir devamı niteliğindedir. Bu nedenle geçmişe ait eğitim sorunlarının bilinmesi bugünkü eğitim sorunlarının çözümü için önemli bir destek sağlayabilir.

Bu araştırma 19. yüzyılda Osmanlı Döneminde yaşanan eğitim sorunlarına ışık tutmak amacıyla hazırlanmıştır. Bu dönemde yaşanmış ancak eğitim tarihi araştırmalarında yer verilmeyen *yol güvenliği* (trafik) sorunu ve bu sorunu aşmak için başlatılan *okul servisçiliğine* ilişkin tarihi bilgiler araştırmanın özünü oluşturmaktadır.

Türk eğitim sisteminin bugün karşı karşıya olduğu çok sayıda sorunu bulunmaktadır. Sorunların bir kısmı köklü ve yapısal, bir kısmı ise kısmi, geçici ya da konjonktürel niteliktedir. Bu sorunlara ilişkin çeşitli araştırmalar yapılmakta; elde edilen bilgiler ışığında sorunun kaynağı, niteliği ve çözümüne ilişkin önerilerde bulunmaktadır. Tıpkı bugün

olduğu gibi geçmişte de birçok eğitim sorunu yaşanmıştır. Özellikle yakın geçmişte bakıldığında, dönemin anlayış ve özelliklerinden kaynaklanan birçok eğitim sorununun yaşandığı görülmektedir. Bu sorunlardan birisi de öğrencilerin okula ulaşmaları sorunudur.

Ulaşım sorunu bugün de eğitimin önemli sorunlarından birisi olmaya devam etmektedir. Ulaşım ağlarının giderek çeşitlenmesi ve ulaşım vasıtalarının modernleşmesine rağmen, öğrencilerin buldukları yerden uzaklardaki okullara gitmek zorunda kalmaları, okul ulaşımını bir sorun haline getirmektedir. Bu sorun özellikle büyük kentlerde birçok aile için aşılması güç bir soruna dönüşebilmektedir.

Bugün bile önemli bir sorun olan ulaşım konusu, acaba Osmanlı döneminde nasıldı? İşte bu sorunun yanıtını bulmak üzere hazırlanan bu makale, Osmanlı Döneminde; özellikle 19. yüzyılda okul ulaşımı hakkında aydınlatıcı bilgiler vermeyi amaçlamaktadır. Bu çalışmada öncelikle genel olarak Osmanlı Dönemindeki ulaşım hizmetleri ve özel olarak da öğrencilerin okula ulaşmaları konusundaki uygulamalara yer verilmiştir.

19. Yüzyılda İstanbul'da Ulaşım

Osmanlı dönemi kent yaşamı hakkındaki yetersiz bilgiler nedeniyle, genel olarak kentlerde ulaşım konusunda fazlaca sorun yaşanmadığı düşünülmektedir. Oysa bu doğru bir yargı değildir. İster geleneksel olsun, ister modern olsun kentlerin büyüklüğü ve coğrafi konumları ulaşım sorunlarını beraberinde getirmektedir. Osmanlı Devletinde ulaşım konvansiyonel anlamda insan ve hayvan gücüne dayalı olarak sağlanmıştır. 18. yüzyıldan itibaren farklı ulaşım araçları kullanılmaya başlanmıştır.

Bu makalenin konusu olan İstanbul, coğrafi yapısı nedeniyle çeşitli ulaşım araçlarının kullanılmasını gerekli kılıyordu. Gerek engebeli arazi yapısı ve gerekse şehri ikiye bölen denizi hem kara hem deniz ulaşımını zorunlu kılmaktaydı. İstanbul'da 16. yüzyılın ortalarına doğru yapılan bir sayımda, beşyüz bin civarında olan nüfusun büyük bölümünün Boğaziçi köylerinde yaşadığı tespit edilmişti. Bu nedenle ulaşım İstanbul kent hayatında önemli bir sorun oluşturuyordu. Ancak Osmanlı Devleti'nde İstanbul'daki toplumsal ihtiyaçlar vakıf yoluyla karşılandığından devlet bünyesinde kentsel sorunlara ve ulaşımına eğilmek üzere bir örgütlemeye gerek duyulmamıştır. 19 yy.' a kadar hizmetlerin bir bütün olarak mekânla ilişkisi ve arazi kullanımının düzenlenmesi vakıflar yoluyla gerçekleştirilmiştir. 19.yy. boyunca, Anadolu yakasında gelişme, Batı yakasına göre daha az olmuştur. Bu yüzyıl sonlarındaki demiryolu, gar, liman tesislerinin katkısıyla gelişimin hızlandığı görülmektedir.

Osmanlı ulaşım ağı tüm eksikliklerine rağmen 19. yüzyıl ortalarına kadar kendi iç dinamiklerinden beslenmiştir. Bir sonraki dönem ise ulaşım tercihleri, kapitalist merkezlerin ihtiyaçları çerçevesinde oluşturulan ekonomi politikalarının üzerinden şekillenmiştir.

Kent içi ulaşım konusunda 19. yüzyılda önemli adımlar atılmış, ulaşım araçları çeşitlenmiştir. Kent içi ulaşım bazı kentsel tasarım projelerinde de gündeme gelmiştir. Tanzimat Fermanı'nın ilanından (1938) II. Meşrutiyet'in ilanına (1908) kadar geçen yetmiş yıl içinde, İstanbul'a yönelik üç iddialı ve geniş kapsamlı kent tasarım projesi hazırlanmıştır. Ortak amacı ulaşım ağını modernleştirmek olan her üç tasarım da yabancı mimar ve mühendisler tarafından ihale edilmiştir. Helmut von Moltke'nin eseri olan 1839 tarihli ilk plan, Abdülmecid zamanında gündeme gelmişti. F. Arnodin ve Joseph Antonie Bouvard tarafından önerilen diğer iki proje ise II. Abdülhamid dönemine aittir. Ancak dönemin başka birçok projesi gibi, bunlar da gerçekleştirilemeyen iddialı tasarımlardır. Her iki plan da imparatorluğun geçişteki gücünü ön plana çıkarmayı ve bu gücü simgesel olarak başkentteki yeniden inşa projelerinde ifade etmeyi amaçlıyordu.¹

¹ http://www.istanbul.net.tr/istanbul_istanbul_yazilari_detay.asp?id=21; Erişim 12.09.2009

Von Moltke'nin planı oldukça ayrıntılıydı. Planda ana arterlerin 15,20 metre genişliğinde olması, yolların her iki yanına üçer metrelik kaldırımlar yapılması ve taşıt trafiği için en az 9 metrelik yollar yapılması öngörülüyordu. Yine Von Moltke'nin projesine göre ahşap rıhtımların yerine 15,20 metre genişliğinde taş rıhtımlar yapılacaktı. Diğer ana arterler gibi, bunların da iki tarafında ağaçlandırılmış üçer metre genişliğinde kaldırımlar bulunacaktı. Sokak planında düzenlilik bu planın getirdiği önemli kavramlardan biriydi. Sokak hattı, binaların sınırlarını kesin olarak belirleyecek, sokağa taşmalara izin verilmeyecekti. Yeni güzergâhların tayininde engel oluşturabilecek çeşme veya diğer kamu binaları uygun yerlere taşınacaktı. Von Moltke'nin tasarımları günümüzde bile kent plancılarını uğraştırmaya devam eden kentin fiziksel sorunlarının bir kısmına çözümler bulmaya yönelikti. Von Moltke İstanbul'un kent örüntüsünün giderek ağırlaşan sorunlarına pratik çözümler öneriyordu.

Bu dönemde hazırlanan bir diğer entegre ulaşım projesi, *Compagnie Internationale du Chemin de Fer de Bosphore*, adlı bir şirket tarafından hazırlanan projedir. Bu proje kentin periferisinde bir çevre yolu yaparak, Asya ile Avrupa yakalarını iki köprüyle birbirlerine bağlamayı öngörmekteydi. Proje, yapılacak yeni yollar ve bu yollar üzerinde inşa edilmesi düşünülen köprüleri gösteren bir harita içermekteydi. Avrupa ile Asya arasında demiryolu bağlantısı sağlamayı amaçlayan projede ayrıca yaya ve araç trafiğinin düzenlenmesi için de ayrıntılı tasarımlar bulunmaktaydı. Bu proje, yeni bir demiryolu projesinin sınırını aşarak, kentsel ve hatta bölgesel bir tasarım özelliği taşıyordu.

19. Yüzyılda İstanbul'da Kullanılan Ulaşım Araçları

İstanbul'da kent içi ulaşımında başlıca iki farklı ulaşım biçimi vardı. Birincisi deniz ulaşımı, diğeri kara ulaşımı idi. Bizans döneminde kentin başlıca ulaşım aracı olan kayıklar, İstanbul'un fethinden sonra çeşitlenmiş; insan ve eşya taşıyan bu araçlar fonksiyonel ihtiyaçlara göre şekillenmiştir. İlk buharlı geminin gelişine (1850'lerin başına) kadar 400 yıl boyunca, Avrupa ile Asya arasında deniz ulaşımı, kürekli ya da yelkenli gemiler ve kayıklarla sağlanmıştır. Ayrıca, Osmanlı Donanması ve ticaret gemileri de İstanbul'da bulunduğu İstanbul sularında bir tekne kalabalığı vardı.²

Kayıklar

Deniz ulaşımında kullanılan kayıklar o kadar çeşitlidir ki, tespitlere göre tam 28 çeşit kayık bulunmaktadır. Örneğin Bizans döneminden itibaren kentin başlıca ulaşım aracı *Pereme* kayığıdır ve bugünün dolmuşları gibi kullanılmıştır. Saray mensupları sedef, kaplumbağa kabuğu ve abanoz kaplı köşklerin bulunduğu *Saltanat* kayıkları ile yolculuk yapmaktadırlar. Saray mensubu hanımefendiler ise "*Kırlangıç*" ve "*Hanım İğnesi*" kayıkları ile gezintiye çıkarlardı. *Ateş* kayıkları yangın tulumalarını, *At* kayıkları yük hayvanlarını taşırdı. Öyle ki, sıcak havalarda yiyeceklerin bozulmasını engellemek üzere dağlardan toplanan kar ve buz taşımak için özel tasarlanmış kayıklar bile vardı. Boğaziçi'nde düzenlenen mehtap âlemlerinde, diğer kayıkların ortasında durarak değişik fasıllar icra eden müzisyenleri taşıyan '*Saz Kayıkları*', deniz yüzeyinin temizliğinde kullanılan '*Dolap Kayıkları*' vardı. Bir diğer tür halkın kullandığı '*Pazar*' kayıklarıydı. Bunlar eşya, yük ve yolcu taşımaya mahsustu. Bir başka kayık çeşidi de ince uzun bir iğneye benzeyen '*Futalar*' idi. Orta halli ve zengin kişilerin hususi kayığı olan '*Piyadeler*', zaman zaman kiralık olarak da kullanılırdı. Boğaz köyleriyle şehir arasında yük taşımada kullanılan '*Mavnalar*' bir diğer kayık çeşidiydi.³ Teknolojinin gelişmesine bağlı olarak 19. yüzyıldan itibaren daha hızlı ve güvenli deniz ulaşım araçları kullanılmaya başlanmıştır. Tanzimat dönemiyle birlikte Osmanlı

² And, 2003.

³ Mazak, 2008.

ekonomisinde yaşanan hareketlilik, İstanbul'un boğaza doğru genişlemesine sebep olmuş; Boğazın iki yakasının rağbet görmesini fırsat bilen biri İngiliz, öteki Rus iki şirket, kapitülasyonların kendilerine verdiği haklardan yararlanarak, 1837'de bu sularda iki vapur çalıştırmaya başlamışlardı.⁴

Bu vapurların çalışmasına engel olunamayacağı anlaşılınca, devrin deniz ulaşımından sorumlu olan Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi, **Hümapervaz** adlı bir vapurla boğazda yolcu taşımacılığına girişmişti. Hazine-i Hassa vapurlarının düzenli seferler yapmaya başlamasıyla, kayıklarla saatler süren yolculuk yarı yarıya kısalmıştır. Özellikle yaz aylarında mesirelere, ayazmalara, çayırlara sefa yapmaya gitmek isteyen halk, kayıklar yerine artık vapurları tercih etmeye başlamıştır. Halkın vapurlara gösterdiği ilgi karşısında Devlet eliyle 1851 yılında denizde yolcu taşıma amaçlı bir şirket kurulmuştur. Şirket-i Hayriye adındaki bu işletme, Avrupa'dan satın aldığı vapurlarla boğazın iki yakası arasında yolcu taşımacılığı yapmaya başlamıştır.⁵

At Arabaları

İstanbul'da kullanılan bir diğer ulaşım aracı arabalardır. İstanbul'da kullanılan hayvan koşulu ilk araba, iki öküzün çektiği *koçu* idi (Şahin, 2005;7). Ancak asıl ulaşım araçları at arabalarıydı. At arabaları da kayıklar gibi özelliklerine göre çeşitli adlar almaktaydı. Lale Devri'nde çok süslü arabalar yapılmaya başlanmış; görsel açıdan daha güzel, renkleri ve süslemeleri daha zengin bir araba tipi olan *katipodası* toplum hayatına girmiştir. 19.yüzyılın son çeyreğinde Avrupa'dan ithal arabalar kullanılmaya başlanmıştır. İthal edilen arabalar, iki yanı açık, üstü arkadan körüklü iki kişilik *fayton*lardır. Yine bu yıllarda dört kişilik olan, karşılıklı iki kanepeli ve ön ile arkadan iki körüklü, üstü kapanan *landon*lar ve her yanı ahşap yapım ola, kapalı, yan pencereleri camlı, *kupalar* toplum hayatına girmiştir. Ayrıca, *koçuya* göre daha kısa boylu ve daha alçak, perdeli bir araba tipi olan *talikalar*, burjuva sınıfının Viyana'dan, Paris'ten ithal ederek kullandıkları, karoserli *kabriyole*ler trafiğe çıkmaya başlamıştır.⁶

Araba kullanımının artması üzerine II. Mahmud döneminde (1826) bir İhtisap Ağalığı Nizamnamesi yayınlanmış; bu Nizamname ile yolcu taşımacılığına bir düzen getirilmek istenmiştir. Avrupa'dan gelen ve 1825'e kadar sadece hükümdarlar tarafından kullanılmasına izin verilen faytonları bu tarihten sonra saray ileri gelenlerinin ve devlet erkânının da kullanmasına izin verilmiştir. II.Mahmut arabaya binmeyi adet haline getiren ilk Osmanlı Padişahı olmuştur.⁷ Sultan Abdülaziz döneminde kiralık faytonlar toplum hayatına girmiştir. İki atla çekilen, üstü körüklü ve dört kişinin oturabildiği binek arabası olan faytonlar, şehirlerde otomobil ve belediye otobüslerinin yaygınlaştığı 1960'lı yıllara kadar kullanılmıştır.⁸

Demiryolu

Osmanlı Döneminde ulaşım konusundaki bir diğer atılım, demiryolu taşımacılığının başlatılmasıdır. 19. Yüzyılın ikinci yarısında Avrupa devletlerinin yatırımları sonucu demir yolları yapılmaya başlanmıştır. Önceleri şehirler arası yolculuk için tasarlanan demir yolu daha sonra şehir içi ulaşımında da kullanılmıştır. İlk demiryolu, 1856'da bir İngiliz Şirketi

⁴ Ekinci, 2006, s.9

⁵ <http://www.sirketihayriye.com/index.cfm?page=SubPage&kapsam=1&belge=4>: Erişim tarihi: 14 Mart 2009

⁶ Gülersoy 1993: ss. 289-290.

⁷ İpşirli,1991, s. 244.

⁸ Şahin, 2005; İpşirli 1991, s. 245.

tarafından yapılan 130 km'lik İzmir-Aydın hattıdır. Demiryolu ulaşımındaki asıl atılım 19. yüzyılın son çeyreğinde görülür. Örneğin 1881-1897 yılları arasında 823 km yeni yol yapılmış, yine bu dönemde bakımsız yolların birçoğu onarılmıştır. İngilizler tarafından yapılan Aydın-İzmir demiryolundan sonra Devletin kendi imkanlarıyla 1871'de Bursa-Mudanya ve Haydarpaşa-İzmit hatları devreye sokulmuştur. II. Abdülhamid döneminde ulaşım konusunda önemli gelişmeler kaydedilmiş; İzmir-Aydın yolu Uşak ve Afyon'a kadar uzatılmıştır. 1886'da Mersin-Adana demir yolu, 1892'de İzmit-Ankara demiryolu, 1896'da Konya-Eskişehir demiryolu hizmete açılmıştır. 20. Yüzyılın başında Osmanlı Devletinin en büyük yatırımlarından biri olan Hicaz Demiryolu devreye sokulmuştur. Rumeli'de ise Avrupayla ulaşımı kolaylaştıracak İstanbul-Viyana hattı kurulmuştur.⁹

Osmanlı başkentine ulaşan ilk demiryolu 1873'te Boğaz'ın Asya yakasında tamamlandı. Haydarpaşa ile İzmit, yaklaşık 100 km'lik bir demiryoluyla birbirine bağlanırken, Avrupa yakasında İstanbul-Edirne hattı 1875'te tamamlandı. II. Abdülhamid döneminde, özellikle 1880'lerden sonra, yabancı imtiyaz sahipleri ve şirketlerin devreye sokulmasıyla, demiryolu inşaatında adeta bir patlama yaşanmıştır. Bu dönemde büyük projeler hazırlanmış; bugün bile gerçekleştirilmemiş entegre ulaşım projeleri çizilmiştir.

Tramvay

İstanbul'da 19. yüzyılın ilk çeyreğine kadar ulaşım yaya olarak veya at ve at arabaları ile gerçekleşmiştir. Osmanlı Devleti, 30 Ağustos 1869 tarihinde İstanbul içinde insan ve eşya nakli için demiryolu inşaatı ile demiryolu üzerinde hayvan çekerli araba işletilmesi hakkını 40 yıl süre ile Dersaadet Tramvay Şirketi'ne vermiştir. 1870 yılında başlanan çalışmalar ile Azapkapısı-Galata-Beşiktaş-Ortaköy hattı Temmuz 1872'de, Eminönü-Divanyolu-Beyazıt-Aksaray hattı Aralık 1872'de, Aksaray-Samatya-Yedikule hattı 1873'de, Aksaray-Topkapı hattı ise 1874 yılında tamamlanarak hizmete girmiştir.¹⁰ İstanbul'da Şubat 1914'te elektrikli tramvay devri başlamıştır.¹¹

Osmanlı Döneminde Okul Ulaşımı

Osmanlı dönemi okul ulaşımı genel olarak yaya ulaşımı şeklindedir. Kentlerin küçük oluşu ve okulların çoğunlukla kent merkezlerinde bulunuşu okullara ulaşım konusunda fazlaca sorun oluşturmamıştır. Ancak dönemin haber kaynakları incelediğinde, İstanbul gibi büyük kentlerde öğrencilerin okula gidiş gelişlerinde bazı sorunlar yaşadıkları görülmektedir. Örneğin İstanbul'da ulaşım vasıtalarının hızlı ve kontrolsüz biçimde kullanımından kaynaklanan bazı trafik sorunları yaşanmıştır. Öte yandan İstanbul'un doğal coğrafi yapısının bir gereği olarak, kenti ikiye bölen boğaz nedeniyle her iki yakada oturanların karşıdan karşıya geçişlerde zaman zaman sorunlar yaşadıkları bilinmektedir. Bu durum eğitim amacıyla karşıdan karşıya geçmekte olan öğrencilerin yaşam güvenliğini tehdit etmektedir. Gazetelerde, karşıdan karşıya geçişler esnasında gerek mevsim ve iklim koşullarına ve gerekse dikkatsizliğe bağlı olarak bazı kazaların yaşandığı haber konusu yapılmış, hatta bazı gazete ve dergilerde bu kazalar mağdurların ağzından çarpıcı bir dille aktarılmıştır.

Gazete ve dergilerde yer alan haberlerde öğrencilerin okula gidiş gelişlerinde karşılaştıkları zorluklara değinilmiştir. Öğrencilerin okul ulaşımında karşılaştıkları bu sorun *yol güvenliği* sorunu olarak da nitelendirilebilir. Yol güvenliği sorununu aşmak için 19.

⁹ <http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/21.pdf>; Erişim tarihi: 03.08.2009.

¹⁰ Kayserilioğlu, 2001.

¹¹ Ocaklı, 2006;1.

yüzyılın ikinci yarısında *okul servisi* uygulaması başlatılmıştır. Okul servislerinin yetersiz olduğu durumlarda ise bazı okulların şube açma yolunu tercih ettikleri görülmektedir. Aşağıda 19. yüzyılda okul ulaşımı konusunda yaşanan sorunlar ve okul servisçiliğine ilişkin dönemin kaynaklarından elde edilen bilgilere yer verilmiştir.

Yöntem

Bu araştırmanın amacı, 19. Yüzyılda yaşanan eğitim sorunlarına ışık tutmaktır. Bu dönemde yaşanmış ancak eğitim tarihi araştırmalarında yer verilmeyen yol güvenliği (trafik) sorununa ilişkin tarihi bilgiler ortaya koymak ve bu sorunu aşmak için başlatılan okul servisçiliği konusunu aydınlatmak araştırmanın diğer amacıdır.

Bu araştırmada, 19. Yüzyılda yaşanmış bazı eğitim sorunlarına ilişkin tarihsel bilgiler verilmesi amaçlanmıştır. Bir tarih araştırması olması nedeniyle tarama modeline dayalı olarak, doküman incelemesi yoluyla gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın temel kaynakları konuya ilişkin resmi belgeler, bu dönemle ilgili yapılmış diğer araştırmalar, Türk Eğitim tarihine ilişkin kitaplar ve özel okulların kuruluş tarihine ışık tutacak süreli yayınlardan oluşmaktadır.

Araştırma üç bölümden oluşmaktadır. Araştırmanın giriş kısmını da oluşturan birinci bölümde 19. yüzyılda Osmanlı Devletinde ulaşımın konusu kısaca özetlenmiştir. İkinci bölümde ise Osmanlı Devletinde öğrencilerin okula gidiş gelişlerinde yaşadıkları yol güvenliği (trafik) sorunları ele alınmıştır. Araştırmanın üçüncü bölümünde ise yol güvenliği nedeniyle başlatılan okul servisçiliği üzerinde durulmuştur. Bu araştırmanın bulgularının, Türk eğitim sisteminde geçmişte yaşanmış sorunları gün yüzüne çıkarması ve gelecekte yaşanması muhtemel eğitim sorunları için katkı sağlaması umulmaktadır.

19. Yüzyılda Öğrenciler İçin Yol Güvenliği (Trafik) Sorunu

Osmanlı kentlerinde ulaşımdan kaynaklanan yol güvenliği (trafik) sorununa ilişkin dönemin gazetelerinde bazı haberler yayımlanmıştır. 1869 tarihli bir gazetede yer alan bir haber bu durumu çarpıcı biçimde ortaya koymaktadır. Gazete haberi şöyledir. “*Köprü üzerinde¹² ve İstanbul’un ekseri mümtaz mahallerinde İspirliğe¹³ hevesi olupta, bindikleri arabaların terbiyelerini ellerine alan ve barika-i belâ gibi geçüp önüne rast gelen ahaliyi çiğnemekte bulunan bir takım şık beylerimiz tuttukları tarzın men-i için bundan evvel gazeteler hükümetten bin kere istirham etmiş idi. Görenin belası olarak başımıza bir de böyle işsiz güçsüzlerin çıkmasına doğrusu tahammül olunamıyor. Zira insanın hayatı her şeye müreccettir.*”¹⁴

Haberde yer alan bilgiler, İstanbul sokaklarında bazı (at) arabacılarının insanların can güvenliğini dikkate almadan yol aldıklarına işaret etmektedir. Bu durumun gazete haberlerine yansması ise olayın ciddiyetini ve kısmen de yaygınlığını göstermektedir.

Nitekim aynı gazetenin başka bir sayısında, ispirlerin dikkatsizliği nedeniyle meydana gelen bir trafik kazası haberine yer verilmiştir. Buna göre Beşiktaş ilçesindeki Tarlabası semtinde bir ispir, çok süratli bir şekilde hayvanını koşturması nedeniyle evine bir sepet çilekle iki adet mum götürmekte olan bir adamı çiğnemiş ve adam ağır şekilde yaralanmıştır.¹⁵

İstanbul’daki trafik sorunu Devletin resmi gazetesinde de haber konusu olmuş, kurallara uymayanların cezalandırılacakları uyarısı yapılmıştır. Takvim-i Vekâyide yer alan bir haberde İstanbul sokaklarında yaşanan trafik sorununa işaret edilmiştir. Haber şöyledir:

¹² 1845 yılında, Sultan [Abdülmeccid](#) zamanında annesi [Bezm-i Alem Valide Sultan](#) tarafından yaptırılan Galata Köprüsü kastedilmektedir.

¹³ İspir: Osmanlı döneminde insan ve yük taşımak amacıyla kullanılan at veya araba uşağı.

¹⁴ Terakki Gazetesi, 1 Cemaziyelevvel 1290, Sayı 1, s. 1

¹⁵ Terakki Gazetesi, 1 Cemaziyelevvel, 1290, Sayı 1, s. 1

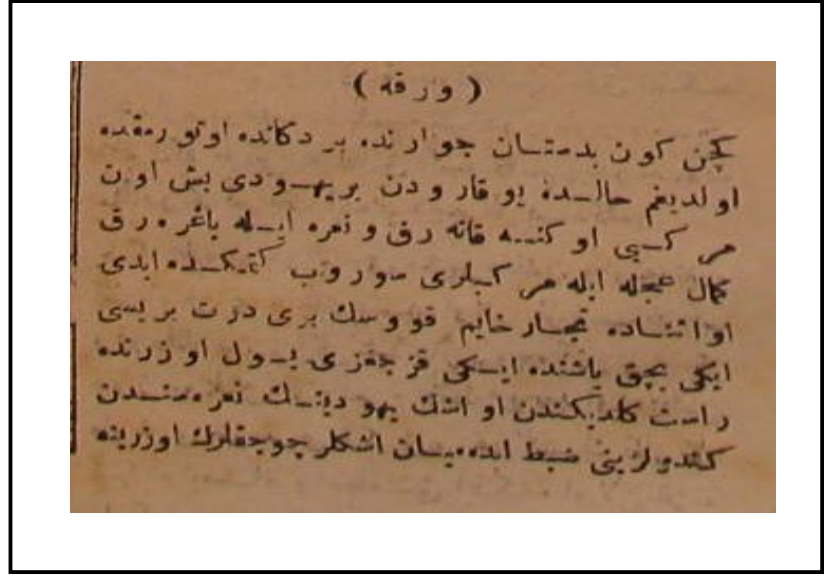
“Sokaklarda at ve arabaları koşturmak memnu idugi bundan ikdam defaatle ilan olunmuş iken, iş bu tenbihi tamamıyla icra olunamayarak bazı kazalar vuku görülmekte idiğünden, bundan böyle at ve araba koşturanlar daire memurları tarafından tevkif olunarak nizama mücazat olunacağı cümlelerin malumu olmak üzere tekrar ihtara ibtidar olundu.”¹⁶

Haberden anlaşıldığına göre, İstanbul'daki at

arabacılarının sokaklarda çok hızlı yol almaları nedeniyle bazı kazalar meydana gelmektedir. Bundan dolayı arabaların hızlı kullanılması yasaklanmış ve bu durum resmi gazetede birkaç defa duyurulmuştur. Bu defa yasak olmasına rağmen başkalarının hayatını tehlikeye sokacak biçimde hızlı ve kontrolsüz araba kullananların tutuklanarak cezalandırılacakları bildirilmektedir.

Arabacıların dikkatsiz ve hızlı araba kullanmaları yalnızca İstanbul'da değil Selanik'te de şikâyet konusu olmuştur. Selanik'te yayınlanan *Rumeli* gazetesinde şöyle bir haber yer almaktadır: “Geçen gün bedesten civarında bir dükkanda oturmakta olduğum halde yukarıdan bir Yahudi beş on merkebi önüne katarak ve neüzü billah bağıarak kemal-i acele ile merkepleri sürüp gitmekte idi. O esnada tüccar biri dört birisi iki buçuk yaşında iki kız çocuğu yol üzerinde rast geldiğinden o eşek Yahudinin tarizinden kendilerini zapt edemeyen eşekler çocukların üzerine yürümesiyle ezüp telef edeceklerini anladığımdan ben de yürüyüp eğerçi kızcağızları eşekler arasından alabildim ise de biraz zedelendim. Eşekçi Yahudilerin eşekleri şehir içinde önlerine katıp zuhurat postası gibi alabildiklerine sürmelerinin hiç manası olmadığı ve böyle muhataralar melhuz bulunduğu halde bunlar terbiye görmediklerinden huylarını bırakmayacaklardır. Belediye dairesi şu eşekçi Yahudileri bir yola getiri ümidiyle iş bu varakamı gönderdim...”¹⁷

Herkesin karşılaşılabileceği bu genel trafik sorunları dışında, öğrencilerin okula gidiş gelişlerinde yaşadıkları sorunlar da süreli yayınlara yansımıştır. Bu konuya ilişkin önemli bir bilgi, ilk çocuk dergisi *Mümeyyiz*'de yer almaktadır. Derginin 15. Sayısında “Bir Mektup” başlıklı bir öğrenci mektubunda yol güvenliğinin öğrenciler için de büyük bir sorun olduğu anlatılmaktadır. Mektubun sahibi olan Ahmet Şakir adındaki rüştiye talebesi, derginin önceki sayılarından birinde yayınlanan bir yazıda çocukları incitici sözlere yer verildiğini belirterek, yazıda ileri sürülen görüşlere itiraz eder. Mektuptaki bilgilerden anlaşıldığına göre, söz konusu yazıda Ramazan ayının gelmesiyle birlikte, çocukların arabaların arkasından tutunarak koştukları ve birbirlerini arabaların önüne attıkları yazılmıştır. Bu nedenle Dergide çocuklar hakkında bazı olumsuz nitelemelerde bulunulmuştur. Yazıda ayrıca, çocukların bayramlarda eğlence yerlerindeki kira barkirlerine binerek hayatlarını tehlikeye attıkları dile getirilmiştir. Ahmet Şakir bu yazıya cevaben gönderdiği mektupta, çocuklara haksızlık yapıldığını ve bu



¹⁶ Takvim-i Vekayi, 26 Zilkade 1289, No: 1550, s. 4.

¹⁷ Rumeli, “Varaka”, 13 Cemaziyelahir 1291, No:74, s.1.

kötü nitelendirmelerin yanlış olduğunu, eleştirel bir üslupla dile getirmiştir: “*Barkircilerden bizim de şikâyetimiz var. Bir adam barkire binmek için barkircilerin olduğu mahalle doğrusa orada ne kadar hayvan var ise başından tutan o müşterinin üzerine hücum eder. Bu nedir? Niçin oluyor? Hele Bahçekapısı gibi mevkilerde ne kadar fena oluyor? Acaba bunların bir nizam tahtına alınmasında şehrin emanetçe bilemediğimiz bir mahsuru mu vardır?*”¹⁸ diyerek, çocukların arabacılarından şikâyetini dile getirir.

Çocuğun dile getirdiği önemli bir başka şikâyet ise okula gidip gelirken karşılaştığı yol sorunu ile ilgilidir. Ahmet Şakir mektubun devamında şikâyetini şöyle aktarır: “*Bir şikâyetimiz daha var. Biz Sultan Beyazıt Rüştiyesine devam ediyoruz. Fakat gidip gelmekte ne kadar geçitlerimiz (dar sokak veya kavşak) var biliyor musunuz? O bir takım kürt ve acem sürücüler, katar katar barkir ve merkepler ile moloz taşıyorlar. Hayvanları boş avdet ederken, onların bir ev dükkânın Beyazıt’ta kâğıtçıların önünden neüzü billah yangına tulumba gider gibi nara atarak hayvanları hay hay ederler. Onlar ala bildiklerine giderler. İşte biz akşam sabah bunların aralarından gidip geliyoruz. Bunları kimse men etmiyor. İşittiğimize göre böyle alabildiğine katar katar hayvanları koşturmak memnu imiş acaba bunlar ne için men edilmiyor?*”¹⁹

Gerek yukarıdaki bilgiler ve gerekse öğrenci mektubundan da anlaşılacağı üzere, Osmanlı döneminde İstanbul gibi bazı büyük kentlerde öğrenciler okul gidiş gelişlerinde o günün koşullarında trafik sorunuyla karşılaşmaktadırlar. Bu soruna ilişkin başka örnekler de bulunmaktadır. Yine bu dönemde yol güvenliği sorununa ilişkin olarak özgün çözümler de üretilmiştir. Bu çözümlerden birisi okul servisçiliği uygulamasıdır. Aşağıda okul servisçiliğinin tarihçesine ilişkin bazı önemli bilgiler yer almaktadır.

19. Yüzyılda Okul Servisçiliği

Osmanlı Devleti döneminde kentlerin büyük ve dağınık olmaması ve eğitim kurumlarının toplumun yoğun olarak yaşadığı bölgeye en yakın yerde bulunması, öğrencilerin okula gidiş gelişlerinde uzun süre sorun olmamıştır. Eğitim tarihine ilişkin araştırmalarda da Osmanlı döneminde okul ulaşımında servis uygulamasına ilişkin fazlaca bilgi yoktur. Ancak, Tanzimat Dönemi’yle birlikte, bazı büyük kentlerde, üst kademe okullarının ve bazı ihtisas okullarının açılması, uzak yerlerde ikamet eden öğrencilerin bu okullara ulaşımında zorluklar yaşanmasına neden olmuştur. Öte yandan ulaşım ve yük taşıma aracı olarak kullanılan at arabalarının kent sokaklarında hızlı kullanılması bazı öğrencilerin okullarına gidiş gelişlerini zorlaştırmıştır. Dönemin süreli yayınları dikkatlice incelendiğinde, İstanbul ve Selanik gibi bazı büyük kentlerde gerek uzaklık ve gerekse yol güvenliği nedeniyle bazı öğrencilerin okula gidiş gelişlerinde sorun yaşadıklarına ilişkin çeşitli haberlerin yer aldığı görülmektedir.

Yine bu süreli yayınlarda, yol güvenliği ya da trafik sorunu diyebileceğimiz bu sorunun aşılması için özgün çözümler üretildiğine dair bilgiler verilmiştir. İşte bu çözümlerden bir tanesi *okul servislerinin* ihdas edilmesidir. Ulaşım sorunu ve buna bağlı olarak düşünülen servis uygulamasının gazetelere yansması, bazı görgü tanıkları ve sorunu bizzat yaşayan öğrencilerin gönderdikleri mektuplar sayesinde mümkün olabilmiştir. Bazı öğrenciler dönemin süreli yayınlarına gönderdikleri mektuplarda şikâyetlerini dile getirmişlerdir. Okul servisçiliğine ilişkin bazı örnekler aşağıda verilmiştir.

Ancak şunu hemen belirtmek gerekir ki, Osmanlı dönemindeki okul servisçiliği uygulaması, yaygın bir uygulama değildir. Bu uygulama, daha çok bazı büyük kentlerde, üst

¹⁸ Mümeyyiz, “Bir Mektup”, Sayı.15,s.2

¹⁹ Mümeyyiz, “Bir Mektup”, Sayı.15,s.2

düzyer Devlet okullarına (Darulmuallimat vb) ve özel okullara giden öğrencilerin ulaşımı için başlatılmıştır.

Osmanlı Döneminde okul servisçiliği ilk defa dört kız öğrencinin talebi üzerine 1872 yılında başlatılmıştır. Türk eğitim tarihi açısından önemli olan bu uygulama, Maarif Nezaretinin 1 Teşrin-i Evvel 1289 (M. 1872) tarihli Tezkire yazısında yer almıştır. Adı geçen Tezkire yazısında, Darulmuallimatta okuyan dört kız öğrencinin evlerinin okula uzak olması nedeniyle her gün çok uzak bir yolu yürüyerek gidip gelmek zorunda kaldıklarından şikâyetçi oldukları ve bu nedenle öğrencileri evden okula ve okuldan eve götürüp getirmek amacıyla bir okul servisinin kiralandığı belirtilmektedir. Adı geçen Tezkirede öğrencilerin talepleri şöyle anlatılır: *“Altay Rüşdiyesinden şehadetname alup bu defa Darulmuallimata kaydolmuş olan Lütfiye ve Fatıma ve Seher ve Şadiye hanımların semtleri Karagümrükte olmak münasibiyle, sabah ve akşam mâşiyen oradan mekteb-i mezbura gelüp gidemeyeceklerinden, ücret-i mekteb-i mezbureden kendülere tahsis olunacak şehri altmışar kuruş mahsub edildikten sonra, noksan kalacak mikdarı dahi taraflarından tesviye olunmak üzere bir araba istikra olunmasını ifade etmişler idi.”*²⁰

Doğrudan Maarif Nezaretine (Eğitim Bakanlığına) yapılan bu başvuru üzerine, öğrencilerin bu talebinin olumlu karşılandığı ve bir servis arabasının kiralandığı Tezkire'nin devamında şöyle anlatılır: *“... Binaenaleyh mezburelerin eyyam-ı tatilden başka her gün Birinci Sinan Mahallesinde vaki elliyeedi numara ile murakkam Esirler Kethüdası Hanesi'nden alınup mektebe ve mektepten oraya getirüp götürmek şartıyla, şehri üç yüz altmış kuruşa arabacı esnafından Hasan Ağa izhar-ı muvâfakat ederek, melfuf melhur senedi vermiş olduğundan, mezburelerin şehri altmış kuruş maaşları olan cem'an ikiyüz kırk kuruş aylık çıktıkda kendülere verilmeyüp, bunun üzerine mekteb-i mezbur yekun-i maaş fazlasından yirmi kuruş daha zamm edilerek, cem'an ikiyüz altmış kuruşun Nezaret-i Celileleri Veznesinden ve üst tarafı olan yüz kuruşun dahi mekteb-i mezbur müdürü marifetiyle mezburelerden müştereken bit'tahsil vezney-i merkumeye tesviye edilüp, ay başında salif'üzzikr üç yüz altmış kuruşun canib-i vezneden merkum arabacıya itası tensip kılınmış olduğundan, suret-i mezbure rey-i Âli Nezaretpenahileri dahi tevafuk eylediği halde, olveçhile icray-ı iktizasının canib-i muhasebeye ve müdürü mumaileyhe emr-ü işar buyurulması babında.”*²¹

Dört kız öğrencisinden gelen bir talep üzerine, olumlu bir yaklaşım gösteren Darulmuallimat idaresinin böyle bir uygulama başlatmış olması, iki nedenden kaynaklanmış olabilir. Birinci neden okul idaresinin zaten öğrenci bulmakta sıkıntı çekmesinden ötürü öğrencilerini kaybetmek istememesidir. Bilindiği gibi uygulamanın başlatıldığı Tanzimat yıllarında öğretmen ihtiyacı had safhadadır. Hele hele kadın öğretmen bulmak neredeyse

²⁰ Berker, (1945), s. 101; Tezkire No: 1862, Tarih 1 Teşrin-i Evvel 1289 (1872).

²¹ Tezkire No: 1862, Tarih 1 Teşrin-i Evvel 1289 (1872). Tezkire'nin bugünkü dilde özeti şöyledir. Dârulmuallimâtta burslu okuyan dört kız öğrenci, evlerinin okula uzaklığı nedeniyle yürüyerek okula gidip gelmelerinin çok zor olduğunu gerekçe göstererek, her ay kendilerine verilmekte olan altmışar kuruşluk bursun kiralanacak bir servis aracına verilmesi ve şayet bu para servis ücretini karşılamaya yetmezse kalan kısmın kendilerince ödenmesine ilişkin bir talebi okul idaresine iletirler. Okul idaresi, öğrencilerin bu talebini uygun bulur ve dört öğrenciye tahsis edilen aylık altmışar kuruşluk bursun toplamı olan ikiyüzkırk kuruşu tutulacak servis aracına ödenmek üzere alıkoyar. Ancak okul müdürlüğü öğrencilerin burslarına yirmi kuruş daha ilave ederek dört öğrenciye servis parası olarak aylık toplam ikiyüzaltmış kuruş tahsis eder. Yine Tezkire'den anlaşıldığı üzere okul idaresi, arabacı esnaflarından Hasan Ağa adlı bir arabacıyla, dört öğrencinin, tatil günleri dışında, her gün, evlerinden okula ve okuldan evlerine taşınması konusunda, aylık üçyüzaltmış kuruş karşılığında bir sözleşme yapar. Dört öğrencinin taşınması için yapılan sözleşmeden doğan aylık yüz kuruşluk fark okul müdürlüğü tarafından bu öğrencilerin her birinden yirmibeşer kuruş olmak üzere toplanarak, aybaşında servis sahibine verilir.

imkânsızdır. 1870 yılında kadın öğretmen yetiştirmek amacıyla Ayasofya’da açılan bu okul, zaman zaman öğrenci bulmakta sıkıntı çekmiştir. Bu nedenle okulun müdürünün, dört öğrencisini kaybetmemek için okul servisi uygulamasını başlatması, günün koşulları açısından oldukça gerçekçi ve takdire şayan bir durumdur.

Servis uygulamasının başlatılmasının ikinci neden ise, öğrencilerinin eğitsel amaca dönük makul bir talebi karşısında okul idaresinin gösterdiği duyarlılıktır. Bu da, okul yönetimlerinin öğrencilerin yalnızca okul içi süreçlere ilişkin sorun ve beklentilerine değil, aynı zamanda okul dışı ihtiyaç ve beklentilerine de duyarlı davranmaları gerektiğini göstermesi bakımından önemlidir.

Nedeni ne olursa olsun başlatılan bu uygulama, Türk eğitim tarihi açısından bir ilk olma ve daha sonraki uygulamalar için de örnek oluşturma özelliğine sahiptir. Nitekim bu uygulama, daha sonraki yıllarda, başka okullar tarafından da sürdürülmüş ve birçok öğrenci okullarına ulaşım konusunda karşılaştıkları güçlükleri bu sayede aşmışlardır.

İlk defa Tanzimat döneminde ve bir devlet okulunda başlatılan okul servisçiliği uygulaması, Mutlakiyet döneminde bazı özel okullar tarafından da uygulanmıştır. Bilindiği gibi özel okullar, 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra açılmaya başlanmış ve dönemin sonuna doğru hızla çoğalmıştır. Bu okullar, üst düzey memurlar, tüccarlar ve varlıklı ailelerden oluşan geniş bir aristokrat kesime hitap etmektedir. Bu durumun farkında olan özel okullar, kendilerini cazip hale getirmek ve öğrenci çekebilmek için çeşitli reklam ve tanıtımlar yapma ihtiyacı duymuşlardır. Bu tanıtımlarda, okulun eğitim açısından ne derece iyi ve etkili olduğunu gösteren bilgiler yanında uzak bölgelerde oturan öğrencilerin okula rahatça ulaşabilmeleri için okul servisi imkânı sunduklarına ilişkin bilgilere de yer verilmiştir.

Tercüman-ı Hakikat gazetesinde yer alan haberde İstanbul Sultanahmet’te bulunan *Bürhân-ı Terakki* adındaki bir özel okulun uzak semtlerden gelen öğrencileri için okul servisi tuttuğu bilgisi yer almaktadır. Haber aynen şöyledir: “... *Ezcümlle uzak mahallerde bulunan talebenin teshil-i devamı için masarîf-i zayide ihtiyar ederek, bir araba iştiara, velhasıl talebenin kemal-i huzur ve asayişle gelip gitmesini sarf-i nazar-ı itina etmeleri, şu mektebi tesisten maksatları menafi-i zatiye olmayıp, mahzâ sevk-i himâyetle ibraz-ı himmetten ibaret olduğuna bürhân ve hidemât-ı vâkiaları erbâb-ı vicdân nazarında her veçhile şâyân-ı istihsândır*”²²

Okul servisçiliği konusundaki bir başka örnek Selanik’te yaşanmıştır. Sıkça tanıtım yapan ve güçlü bir eğitim kadrosuna sahip olan özel okullardan birisi Selanik’te 1872 yıllarında kurulan Feyziye Mektebidir. Öğrencilerine sağladığı iyi ortam ve başarılı eğitim uygulamalarıyla takdir toplayan bu okul, çoğunlukla zengin aile çocuklarının devam ettiği bir eğitim kurumudur. Ancak Selanik zenginleri bir süre sonra Selanik kentinin doğusunda Ege Denizi kıyısında sayfiye yeri olan bir bölgede yalılar yaptırarak buraya yerleşmeye başlar. Bu gelişme hızlanır ve nüfus yoğunluğu giderek artan bu bölge bir süre sonra Yalılar semti olarak anılmaya başlar. Yalılar semti aynı zamanda Feyziye Mektebi gibi bazı özel okulların öğrenci kaynağı haline gelir. Aileler kendi imkânlarıyla çocuklarını kent merkezindeki okullara göndermeye çalışsalar da bazı güçlükler yaşanmakta ve bazı öğrenciler sırf uzaklık ve ulaşım nedeniyle bu okullara gidememe durumuyla karşı karşıya kalmaktadırlar. İşte bu sorun karşısında bir çare olarak, tıpkı İstanbul’daki *Dârulmuallimât* ve *Bürhan-ı Terakki*’de olduğu gibi okul servisçiliği uygulaması başlatılır. Bu sayede, hem okulun önemli bir gelir kaynağı olan zengin aile çocukları kaybedilmemiş olur, hem de öğrenciler okula gidiş gelişlerinde yaşadıkları bu sorundan kurtulmuş olurlar. Feyziye Mektebi’nin tanıtımının yapıldığı Çocuk Bahçesi dergisinde yer alan bir haberde bu uygulama şöyle duyurulmuştur:²³ “*Mekteb-i Feyziye’nin Yalılarda bulunan talebeyi getirip götürmek üzere isticar edilmiş arabaları da vardır.*”²⁴

Uzak bölgelerde oturan öğrencileri okula getirip götürmek amacıyla başlatılan servis uygulaması, daha sonra bu okulda başlatılan örnek bir uygulama için de öğrencilere büyük kolaylık sağlamıştır. Bu örnek uygulama okulda *akşam müzakereleri* adıyla bir uygulama başlatılmıştır. Akşam müzakerelerinin asıl amacı, yatılı kısımdaki öğrencilerin akşam saatlerini verimli geçirmeleri ve ödevlerini yapmalarını sağlamaktır. Ancak okul yönetimi eğitsel amaçlı bu uygulamadan gündüzlü öğrencilerin de yararlanmasını istemektedir. Fakat akşam müzakerelerinin karanlık saatlerde olması nedeniyle, gündüzlü öğrencilerin bu müzakerelere katılımı

²² Tercüman-ı Hakikat, 29 Ağustos 1304/1888.

²³ Çocuk Bahçesi, “Mekteplere Dair”, Sayı 3, s. 16.

²⁴ Çocuk Bahçesi, “Mekteplere Dair”, Sayı.3, s. 16.

zor olmaktadır. Okul yönetimi bu sorunu çözmek ve isteyen gündüzlü öğrencilerin akşam müzakerelerine katılmalarını kolaylaştırmak amacıyla, servis uygulaması başlatmıştır. Buna göre akşam müzakerelerine katılmak isteyen öğrenciler, belirli bir ücret karşılığında tutulan servisler aracılığıyla okula getirilip götürülecektir. Servis uygulaması o kadar elverişlidir ki bu sırada öğrenciler hademeler tarafından evlerinden alınmakta ve müzakereler bitiminde tekrar hademeler tarafından evlerine bırakılmaktadırlar.

Üç saat süren bu müzakerelere ayrıca okulun öğrencisi olmayanlar da belirli bir ücret karşılığında katılabilmektedirler. Bu uygulama, servisle ilgili bölümü bir tarafa bırakılırsa, bugünkü *etüd merkezleri ve dershanecilik* uygulamasının da başlangıcı sayılır. Bu yönüyle de konu ayrıca araştırmaya değerdir.

Servis Sorununa Karşı Şube Açma Girişimleri

Okul servisçiliği uygulaması, 19. yüzyılda karşılaşılan bir eğitim sorunu için düşünülmüş uygun bir çözüm olmakla birlikte, bu uygulamayı sürdüren özel okullar, bir süre sonra taşınması gereken öğrenci sayısı artınca şube açma yoluna gitmişlerdir. Aşağıda özel okulların şube açmasına ilişkin bazı bilgiler verilmiştir.

İstanbul'da Abdi Kamil Efendi tarafından açılan *Şemsülmaarif Mektebi*'ne aristokrat aileler tarafından yoğun ilgi gösterilmesi üzerine, hem bu talebe cevap vermek, hem de yaz aylarında sayfiye bölgelerine taşınan çocukları okula ulaşım zorluğundan kurtarmak ve eğitimden mahrum kalmalarını önlemek amacıyla, Göztepe'de yeni bir şube açmıştır (Ergin,1977,s.952). İstanbul'daki özel okullar arasında şube açma yolunu seçen bir diğer okul, Saraçhane'de bulunan *Rehber-i Marifet Mektebi*'dir. Bu okul, İstanbul içindeki ikinci şubesini Kasımpaşa'da açmıştır (Ergin,1977,s.1018). Şube açan bir diğer özel okul *Numune-i Terakki Mektebi*'dir. Ancak bu okulun şube açma gerekçesi servis güçlüklerinden değil, İstanbul dışında önemli bir merkez olan Edirne'deki zengin öğrencileri bünyesine katma isteğidir.

Özel okulların şube açma girişimlerinden biri de Selanik'te yaşanmıştır. Önceleri üst düzey memurlar, tüccarlar ve varlıklı ailelerin oturduğu Yalılar semtinden servisle öğrenci taşıma uygulaması başlatan Feyziye Mektebi, bir süre sonra öğrenci sayısı çoğalınca buraya bir şube açma kararı almıştır. Bu kararın alınmasında servis uygulamasına sıcak bakmayan ailelerin çocuklarını da bünyesine katma düşüncesi etkili olmuştur. Konuya ilişkin ayrıntılı bir haber Çocuk Bahçesi dergisinde yayınlanmıştır. Buna göre açılacak yeni şube son derece modern ve Avrupa tarzında bir programa sahip olacaktır: "... *Mektep programları Avrupa mektebi-iptidaiyelerine mıkyaş olacak nazariyyat ile amelîyyat tamamen tevfiğ ve telif edilecek, çocuklara öğretilecek şeylerin hepsinin numuneleri gösterilecek terbiye-i zihniye ile terbiye-i bedeniye mezducen ilerleyecektir.*"²⁵

Haberde yeni açılacak okulun Yalıların tam merkezinde olmasının servis zorunluluğunu da ortadan kaldıracığı belirtilmektedir. Dergideki bu haberden öğrendiğimize göre, okulun Yalılarda açmayı planladığı şubesi için önceleri uygun bir arsa bulunamamış; bu nedenle şubenin açılması için kurulan komisyon bu kararını bir süre ertelemek zorunda kalmıştır. Ancak daha sonra Selanik eşrafından tüccar Mahmud Karakaş' Yalılar Caddesinde bulunan köşkünü Feyziye Mektebinin Yalılar şubesi için bağışlamış; bunun karşılığında okuldan her hangi bir kira ya da ücret talep etmemiştir.²⁶

Haberin devamında, Türk Eğitim Tarihi açısından yine bir ilk örnek uygulamanın başlatıldığı yer almaktadır. Buna göre Yalılar şubesinde açılan okul bünyesinde modern anlamda iki ana sınıfı (*Salle d'asile*)²⁷ ve üç iptidai sınıf (ilkokul düzeyinde) bulunmaktadır. Eski Fransızca'da ana sınıfı karşılığı kullanılan *Salle d'asile* günümüzdeki okul öncesi eğitim uygulaması için de bir ilk örnektir. Haberın devamında bu okulun programlarının Feyziye Mektebi programlarının aynısı olacağı, öğretmenleri de bu okuldan temin edileceği belirtilmiştir. Ayrıca bu okulda öğrencilere her gün bir saat jimnastik (spor) yaptırılmaktadır.²⁸

Yukarıda özet olarak verilen haberde yeni açılacak okulda iki ana sınıfının (*Salle d'asile*) açılacağı duyurulması ve daha henüz okul yapılmadan kayıt yaptırılmasının istenmesi ilginçtir. Çocuk Bahçesi dergisinin 31. Sayısında yer alan bilgilerden anlaşıldığı üzere Feyziye Mektebi'nin Yalılar Şubesi, 2 Eylül 1905 tarihinde açılmıştır. Okulun açılışına Selanik'teki üst düzey devlet erkânı da katılmıştır. Bunlar arasında

²⁵ Çocuk Bahçesi, "Mekteplere Dair", Sayı 9, s. 10.

²⁶ Çocuk Bahçesi, "Mekteplere Dair", Sayı 21, s. 12.

²⁷ Bu tabir eski Fransızca'da anaokulu için kullanılmaktadır. (Bkz. Francçais/Turc, Büyük Sözlük, Milliyet yayınları, 1990).

²⁸ Çocuk Bahçesi, "Mekteplere Dair", Sayı 21, s. 12.

ilin hâkimi, vilayet özel kalemi Necip Bey, Belediye reisi Hulusi Bey, Nafia müdürü Osman Bey, diğer mülki ve askeri yetkililerle birlikte, okulun öğretmenleri bulunmaktadır.²⁹

Öğrencileri servis güçlüklerinden kurtarmak için yeni bir özel okul açma girişimlerinin bir örneği de İstanbul'da yaşanmıştır. Anadolu yakasında oturan bazı zengin aileler, özel okul bulunmadığı için çocuklarını, İstanbul'un Suriçi bölgesi olarak anılan Beyazıt, Sultanahmet, Saraçhane gibi bölgelerindeki özel okullara göndermektedirler. Her gün kayıklarla karşıya geçmek zorunda kalan bu öğrenciler, hem büyük bir zaman kaybı yaşamakta, hem de mevsim koşullarına göre tehlikeli durumlarla karşı karşıya kalmaktadırlar. İşte bu durumu yakından gören bazı girişimciler, bu bölgede bir özel okul açarak varlıklı aile çocuklarını kendi bünyesine çekme yoluna gitmişlerdir. Bu gerekçeyle açılan okullardan birisi Mahmut Hamdi Efendi tarafından 1891 yılında Anadolu yakasında Tophane'de açılan *Şems'ülmekatip* adındaki özel okuldur. Hem Rüşdi hem de İdadi kısımlarını kapsayan bu okul, İstanbul'a gitmek zorunda olan çocukları bu külfetten kurtarmıştır.³⁰

Bu duruma verilebilecek bir başka örnek Üsküdar'da yaşanmıştır. Daruşşafaka mezunlarından Eğinli Faik Bey Üsküdar'da *Ravza-i Terakki* adıyla bir özel okul açmıştır. Bu sayede görece daha fakir olarak bilinen bu bölgede özel okul bulunmadığından çocuklarını özel okula gönderemeyen aileler için bir alternatif sunulmuştur. Nitekim bu okulun, açılmasından kısa süre sonra, önemli bir öğrenci kitlesini bünyesine kattığı görülür. Ayrıca okulun kurucusu Faik Bey, kendisi de kimsesiz öğrencilerin okuduğu Daruşşafaka'da öğrenim görmesinden dolayı, Devletine karşı duyduğu vefa borcu ve minnettarlığı nedeniyle çok sayıda öğrenciye bu okulda parasız öğrenim görme imkânı sunmuştur.³¹

Sonuç

Osmanlı döneminde yaşanmış kimi eğitim sorunları, birçok boyutuyla, bugün de eğitim sistemimizde karşılaşılan sorunların kaynağı niteliğindedir. Bugün olduğu gibi geçmişte de bu sorunların çözümü için öneriler geliştirilmiş, örnek uygulamalar hayata geçirilmiştir. Bu örnek uygulamalar bugün de eğitim sistemimizde kullanılmaktadır. Bunlardan bir tanesi de *okul servisçiliği* uygulamasıdır. Her eğitim öğretim yılı başında çeşitli yönleriyle tartışma konusu olan ve öğrenci velilerinin korkulu rüyası haline gelen *okul servisleri*, ilk defa Darulmuallimatta okuyan dört kız öğrencinin talebi üzerine, okul yönetiminin yaptığı bir protokolle 1872 yılında başlatılmıştır. Okul servisçiliği uygulaması daha sonra özel okulların öğrenci temininde önemli bir avantaj ve reklam konusu olmuştur. Birçok özel okul, uzak bölgelerden öğrenci çekebilmek için okul servisleri kiralamıştır. Böylece ticari bir amaçla kurulan bu okullar, yine ticari bir işletmenin gelişmesine imkân hazırlamışlardır. Servis uygulaması, bugün kentleşmenin doğurduğu ulaşım ve yol güvenliği (trafik) sorununa karşı kullanılan bir çözüm olarak, bütün sektörleri kapsayacak şekilde devasa boyutlara ulaşmıştır. Okul servisçiliği ise zaman zaman sorunlar yaşanmasına karşın, farklı okullarda okumak isteyen öğrenciler için bir alternatif niteliğinde varlığını sürdürmektedir.

Bu araştırma, Türkiye açısından okul servisçiliğinin doğuşu ve gelişmesine ilişkin az da olsa bazı tarihsel bilgileri gün yüzüne çıkarmak amacıyla gerçekleştirilmiştir. Konuya ilişkin daha fazla bilgiye ulaşmak elbette ki mümkündür. Konunun özel ve kapsamlı bir araştırma konusu olmasının da ayrıca yararlı olacağı düşünülmektedir.

Kaynakça

And, M., (2003), "Eski İstanbul'da Kayık ve Gemiler", SkyLife Dergisi, Ağustos 2003.
Berker. A., (1945). **Türkiye'de İlköğretim** (1839-1908). Ankara.

²⁹ Çocuk Bahçesi, "Mekteplere Dair", Sayı 31, s. 16.

³⁰ Ergin,1977,s.1025.

³¹ Ergin,1977,s.1019.



- Çocuk Bahçesi, Sayı. 21.
Çocuk Bahçesi, Sayı. 3.
Çocuk Bahçesi, Sayı. 31.
Çocuk Bahçesi, Sayı. 9.
Ekinci, İ. (2006). “Osmanlı Devletinde Marmara’da Kabotaj Tartışmaları, Afyon Kocatepe Üniversitesi Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi, [Cilt VIII / Sayı: 1 / Haziran 2006](#).
Ergin, O, (1977), Türk Maarif Tarihi, 1977, Eser Matbaası, İstanbul.
Français/Turc, Büyük Sözlük, Milliyet Yayınları, 1990.
Gülersoy, Ç., (1993), “Arabalar”, *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, c.1, İstanbul.
<http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/21.pdf>
<http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/21.pdf>; Erişim tarihi: 03.08.2009.
http://www.istanbul.net.tr/istanbul_istanbul_yazilari_detay.asp?id=21; Erişim 12.09.2009
<http://www.sirketihayriye.com/index.cfm?page=SubPage&kapsam=1&belge=4>: Erişim tarihi:14 Mart 2009
İpşirli, M., (1991), “Araba”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, c.3, İstanbul.
Kayserilioğlu, R. S., (2001), “Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay”, İETT Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul.
Mazak, M., (2008), Eski İstanbul'da Deniz Ulaşımı Kayıklar, İDO 2008, İstanbul.
Mümeyyiz, “Bir Mektup, Sayı.15.
Ocaklı, İ., (2006), “Kentsel Raylı Taşıma Üzerine Bir İnceleme”, SAÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi 10. Cilt, 2. Sayı, ss. 51-59.
Rumeli, 13 Cemaziyelahir 1291, No:74.
Şahin, Ş. U., (2005), Türk Kültüründe At Arabası (At Arabalarının Dili), *Bilig*, Kış/ 2005, Sayı 32: 165-178.
Takvim-i Vekayi, 26 Zilkade 1289, No: 1550.
Terakki Gazetesi, 1 Cemaziyelevvel 1290, Sayı 1.
Tercüman-i Hakikat, 29 Ağustos 1304/1888.
Tezkire No: 1862, Tarih 1 Teşrin-i Evvel 1289 (1872).