

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI

**MİLLİLEŞTİRME ÖNCESİNDE BİR KURUM OLARAK
İETT**

DOKTORA TEZİ

MURAT ARISAL

İstanbul, 2020

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI

**MİLLİLEŞTİRME ÖNCESİNDE BİR KURUM OLARAK
İETT**

DOKTORA TEZİ

MURAT ARISAL

DANIŞMAN: PROF. DR. AHMET TABAKOĞLU

İstanbul, 2020

GENEL BİLGİLER

Ad-Soyad : Murat ARISAL
Anabilim Dalı : İktisat
Programı : İktisat Tarihi
Tez Danışmanı : Prof. Dr. Ahmet Tabakoğlu
Tez Türü ve Tarihi : Doktora - 2020
Anahtar Kelimeler : Osmanlı İmparatorluğu, İstanbul, Ulaşım, Modernleşme, Tramvay, Tünel

ÖZET

MİLLİLEŞTİRME ÖNCESİNDE BİR KURUM OLARAK İETT

İstanbul'un modernleşmesinde raylı sistem yatırımlarının etkisini 8.000'nin üzerinde kurum belgesi, imtiyaz sözleşmeleri ve şartnameleri çerçevesinde değerlendirmek bu çalışmanın konusudur. 1869 yılında verilen Tramvay İmtiyazı 1881, 1907, 1911, 1912 ve 1926 yıllarında yenilenmiştir. Yine 1869 yılında Tünel İmtiyazı da verilmiş 1904 yılında güncellenmiştir. Yapılan sözleşme ve şartnamelerin dönemsel karşılaştırmaları, sözleşme ve şartname tekniği açısından gelişiminin izlenmesi, modernleşme sürecinin altyapısı hazırlanırken teknik kapasitenin seyri hakkında fikir vermektedir.

Bir Osmanlı şirketi olan Tramvay Şirketi, yatırımlarını rasyonel parametrelere göre yönlendiren ve işletme performansını günümüzde de geçerli olan işletme göstergeleri ile ölçen ve değerlendiren, Avrupa'da faaliyet gösteren diğer işletme otoriteleriyle bilgi akışı sağlayan ve kıyaslama yapan modern bir işletmedir. 41 Yıl süren atlı tramvay dönemi ve ardından tramvayların elektrikleştirilmesi süreci işletme verileri, şehirdeki hareketliliğin (mobilitenin) evrimini ortaya koymaktadır. Kurum belgelerindeki verilerin bir veri havuzuna aktarılması sonucunda oluşturulan veri serileri, işletmenin seyrini gösterdiği gibi döneme ait insan davranışları ve şehrin gelişimi hakkında fikir vermektedir.

Atlı tramvayla birlikte başlayan karayolu ile toplu taşıma hizmeti, şehir içi hareketliliği artırdığı gibi imar faaliyetlerini de yönlendirmiştir. Elektrikli Tramvayla birlikte toplu taşımada artan hız ve konfor, şehrin eski semtlerinden ziyade yeni yerleşim bölgelerinin gelişmesini ve İstanbul'un kuzeye doğru büyümesini hızlandırmıştır.

GENERAL KNOWLEDGE

Name and Surname : Murat ARISAL
Field : Department of Economics
Programme : History of Economics
Supervisor : Prof. Dr. Ahmet Tabakoğlu
Degree Awarded and Date : Doctorate - 2020
Keywords : Ottoman Empire, İstanbul, Transportation, Modernization, Tramway, Tunnel

ABSTRACT

IETT AS A PRE-NATIONALISATION INSTITUTION

The subject of this study is to evaluate the impact of rail system investments in the modernization of İstanbul within the framework of more than 8,000 institutional documents, concession agreements and specifications. The Tram Concession, given in 1869, was renewed in 1881, 1907, 1911, 1912 and 1926. Tunnel Concession was also given in 1869 and it was updated in 1904. Periodic comparisons of contracts and specifications, monitoring the development in terms of contract and specification technique, give an idea about the course of technical capacity while preparing the infrastructure of the modernization process.

Tramway Company which is an Ottoman company is a modern business that directs its investments according to rational parameters and evaluates the business performance with current business indicators, provides information flow with other business authorities operating in Europe and makes bench marking. The 41-year period of horse tram and the operation data related the process of electrification of the trams reveals the evolution of mobility in the city. The data series created as a result of transferring the data in the institution documents to a data pool, gives an idea about the human behavior of the period and the development of the city as it shows the course of the business.

The public transportation service, which started with the horse tram, not only increased the urban mobility but also directed the reconstruction activities. Increasing speed and comfort in public transportation along with the Electric Tramway accelerated the development of new residential areas rather than the old districts of the city and the northward growth of İstanbul.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No
ÖZET	I
ABSTRACT.....	II
İÇİNDEKİLER	III
TABLolar LİSTESİ	IX
GRAFİKLER LİSTESİ.....	XI
RESİMLER LİSTESİ.....	XII
HARİTALAR LİSTESİ	XIII
KISALTMALAR	XIV
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	8
TRAMVAY ÖNCESİ DÖNEM VE ULAŞIM	8
1.1. Kavramsal Olarak Ulaşım	8
1.2. Arazi Kullanımı Ulaşım Etkileşimi.....	10
1.3. İstanbul’da Arazi Kullanımı Ulaşım İlişkisi	14
1.4. Tramvay İmtiyazı Öncesi İstanbul	30
1.4.1. İdari Yapı	30
1.4.2. Nüfus.....	36
1.4.3. Ulaşım Faaliyetleri.....	40
1.4.3.1. Deniz Ulaşımı	40
1.4.3.2. Kara Ulaşımı.....	43
İKİNCİ BÖLÜM.....	49
İSTANBUL KARA ULAŞIMINDA ATLI TRAMVAY DÖNEMİ	49
2.1. Tramvay İmtiyazı Çalışmaları	49
2.2. 1869 Tramvay İmtiyazı	51
2.2.1. Dersaadet’te Tramvay Tesis ve İnşasına Dair 1869 Tarihli Mukavelenamenin Değerlendirilmesi	51
2.2.2. Dersaadet’te Tramvay Tesis ve İnşasına Dair 1869 Tarihli Şartnamenin Değerlendirilmesi	53

2.2.3. İstanbul Tramvay Şirketi 1870 Tarihli Nizamname-i Esasisinin Değerlendirilmesi	57
2.2.4. 1869 Sözleşmesinin Yapım ve İşletme Süreci.....	59
2.2.5. Omnibüs İşletmesi	62
2.2.5.1. Üsküdar’da Omnibüs İşletmesi.....	64
2.3. 1881 Tramvay İmtiyazı	65
2.3.1. Dersaadet’te Müceddeden İnşa ve Tesis Olunacak Tramvay Hatlarına Dair 1881 Tarihli Mukavelenamenin Değerlendirilmesi	65
2.3.2. Dersaadet’te Müceddeden İnşa ve Tesis Olunacak Tramvay Hatlarına Dair 1881 Tarihli Şartnamenin Değerlendirilmesi.....	66
2.3.3. Şişli Tramvayı.....	68
2.3.4. Tramvay Şirketi’nin Mali Durumu	70
2.4. 1907 Tramvay İmtiyazı	75
2.4.1. Dersaadet Tramvay Şirketi Müddet-i İmtiyaznamesinin Temdidi ve Bazı Hutut-ı Cedide İnşası Hakkındaki 1907 Tarihli Mukavelenamenin Değerlendirilmesi	76
2.4.2. Yeni Hatların İnşası	78
2.4.3. Atlı Tramvaylara Veda	80
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	81
İSTANBUL KARA ULAŞIMINDA ELEKTRİKLİ TRAMVAY DÖNEMİ.....	81
3.1. Elektrikli Tramvay Sözleşmesi Hazırlık Süreci	81
3.1.1. Tünel Şirketinin Satışı	82
3.1.2. Dersaadet Tramvay Şirketi ile Müzakereler	84
3.2. 1911 Elektrikli Tramvay İmtiyazı.....	85
3.2.1. Dersaadet Tramvay Şirketi Hututunda Kudret-i Elektrikiye İstimaline Dair 1911 Tarihli Mukavlenamenin Değerlendirilmesi	86
3.2.2. Dersaadet Tramvay Şirketi Hututunda Kudret-i Elektrikiye İstimaline Dair 1911 Tarihli Şartnamenin Değerlendirilmesi.....	89
3.2.3. Dersaadet Tramvayları Hututu Cedidesi İmtiyazı Kakkında 8/21 Kanunisani 1326/1911 Tarihli Nameye Müzeyyil Mukavelenamenin Değerlendirilmesi	94
3.3. Elektrikli Tramvay Yapım Süreci	96

3.3.1. Proje Çalışmaları	96
3.3.2. Şişli Deposu ve Bakım Atölyesi	100
3.3.3. Karaköy Köprüsü (Yeni Köprü)	103
3.3.4. Elektrikli Tramvay Saha Çalışmaları.....	111
3.4. Elektrikli Tramvay Umur-ı Zabıta Nizamnamesinin Değerlendirilmesi	
.....	117
3.4.1. Şirketin Uyması Gereken Kurallar	117
3.4.2. Şirket Çalışanlarının Uyması Gereken Kurallar	119
3.4.3. Yolcuların Uyması Gereken Kurallar	121
3.4.4. Yolcu Dışı Ahalinin Uyması Gereken Kurallar.....	122
3.4.5. Zabıta Memurlarının Uyması Gereken Kurallar.....	123
3.5. Elektrikli Tramvayların İşletme Süreci	123
3.5.1. Elektrikli Tramvayda İşletme Senaryoları.....	125
3.6. İstimlak Meselesi	126
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	143
CUMHURİYET DÖNEMİ TRAMVAYLARI	143
4.1. Tramvay Şirketiyle 1926 Yılında Yapılan Sözleşmenin Değerlendirilmesi	
.....	143
4.2. Fatih-Edirnekapı Projesi	146
4.3. Anadolu Yakası Tramvayları.....	149
4.3.1. Üsküdar-Kısıklı-Alemdağı Tramvay Projesi.....	149
4.3.2. Üsküdar-Haydarpaşa Tramvay Projesi	152
4.3.3 Kadıköy Tramvay Projeleri	152
BEŞİNCİ BÖLÜM.....	154
TRAMVAY ŞİRKETİ İŞLETME PERFORMANSI.....	154
5.1. Sefer	154
5.1.1. Sefer Sayılarının Artırılması.....	157
5.1.2. Topkapı Hatları Özelinde Yaşanan Yoğunluk.....	162
5.1.3. 1926 ve 1927 Yıllarında İşletme Genelinde Sefer Sayıları	165
5.1.4. Araç Tahsisleri.....	166
5.1.4.1. Öğrencilere Araç Tahsisi	166
5.1.4.2. Yabancılar Araç Tahsisi.....	168

5.1.4.3. Tören, Müsamere, Tiyatro ve Sinema İçin Özel Sefer Uygulaması...	168
5.2. Araç.....	168
5.3. Yol	177
5.4. Durak.....	179
5.5. Ücret	184
5.6. Yolcu	188
5.6.1. Yolcuların Talep ve Şikâyetleri	188
5.6.2. Dersaadet Tramvay Amelesi Grevinin Yolcu Üzerindeki Etkileri.....	190
5.6.3. Kadınların Yolculuğu	191
5.6.4. Nezaketsiz Davranışlar, Suç ve Olaylar	194
5.6.5. Paso ve İndirimli Bilet Talepleri, Yaşanan Suistimaller	198
5.6.6. Para Üstü Ödenememesinden Dolayı Şikâyetler	201
5.6.7. Köprü Geçiş Ücretleri Hakkında Şikâyetler	202
5.6.8. İzdihamın Önlenmesi Talepleri	203
5.6.9. Sefer Aksaması Yönündeki Şikâyetler	205
5.6.10. Araçların Bakım Onarım ve Temizliği	206
5.6.11. Bulaşıcı Hastalık Tedbirleri	207
5.6.12. Tramvay Duraklarının Temizliği ve Aydınlatılması	209
5.6.13. Eşya ve Evcil Hayvan Taşınması	209
5.6.14. Kayıp Eşyaların Bulunması Talepleri.....	209
5.6.15. Tazminat Talepleri.....	210
5.7. Kaza	211
5.7.1. Kazaların Sebepleri.....	211
5.7.2. Kazaları Önleme Çalışmaları.....	220
5.7.3. Kaza ile İlgili Talep, Şikâyet ve Davaların İncelenmesi	226
5.8. Tramvay İşçilerinin Grevi	232
5.9. Elektrikli Tramvayın İşletme Yıllarında Yapılan Proje Çalışması.....	238
5.9.1. Hatların Uzatılması Projesi.....	238
5.9.2. Yedikule ve Topkapı Hatları Sinyalizasyon Çalışması	240
5.10. Tramvay Şirketi İşletme Göstergeleri	244
5.10.1. Tramvay Şirketi Yolcu Sayısı.....	244
5.10.2. Tramvay Şirketi Çalışan Sayısı	255

5.10.3. Tramvay Şirketi'nin Gelir-Gider Dengesi	257
5.10.4. Tramvay İşletmesi Araç Km Değerleri.....	261
5.10.5. Tramvay İşletmesi Hat Bazlı İşletme Göstergeleri.....	263
ALTINCI BÖLÜM	280
TÜNEL İŞLETMESİ.....	280
6.1. Tünel İmtiyazı Hakkında Ferman-ı Ali.....	280
6.2. Tünel Şirketi Mukavelenamesinin Değerlendirilmesi.....	280
6.3. Tünel Şirketinin Şartnamesinin Değerlendirilmesi.....	280
6.4. Tünel Şirketinin Mukavele Senedinin Değerlendirilmesi.....	286
6.5. Tünel'in Yapım ve İşletme Süreci.....	286
6.6. Tünel Şirketi İmtiyazının Yetmiş Beş Sene Müddetle Temdidine Dair Mukavelenamenin Değerlendirilmesi	303
6.7. Tünel'in İstanbul'un Sosyal ve Ekonomik Yaşamına Etkileri.....	305
6.8. Tünel ve Tramvay Şirketi'nin Millileştirilmesi	308
SONUÇ	316
EKLER	331
EK I: Dersaadet'te Tramvay Tesis ve İnşasına Dair Mukavelename	331
EK II: Dersaadet'te Tramvay Tesis ve İnşasına Dair Şartname	333
EK III: İstanbul Tramvay Şirketi Nizamname-i Esasisi	342
EK IV: Dersaadet'te Müceddeden İnşa Ve Tesis Olunacak Tramvay Hatlarına Dair Mukavelename	354
EK V: Dersaadet'te Müceddeden İnşa ve Tesis Olunacak Tramvay Hatlarına Dair Şartname	358
EK VI: Dersaadet Tramvay Şirketi Müddet-i İmtiyaznamesinin Temdidi ve Bazı Hutut-ı Cedide İnşası Hakkında Mukavelename	364
EK VII: Dersaadet Tramvay Şirketi Hututunda Kudret-i Elektrikiye İstimaline Dair Mukavlename	369
EK VIII: Dersaadet Tramvay Şirketi Hututunda Kudret-i Elektrikiye İstimaline Dair Şartname	384
EK IX: Dersaadet Tramvayları Hututu Cedidesi İmtiyazı Kakkında 8/21 Kanunisani 1326/1911 Tarihli Nameye Müzeyyil Mukavelename	394
EK X: Tünel İmtiyazı Hakkında Ferman-ı Ali.....	401

EK XI: Tünel Şirketinin Mukavelenamesi	402
EK XII: Tünel Şirketinin Şartnamesi	403
EK XIII: Tünel Şirketinin Mukavele Senedi.....	413
EK XIV: Tünel Şirketi İmtiyazının Yetmişbeş Sene Müddetle Temdidi Hakkında Ferman-ı Ali	414
EK XV: Tünel Şirketi İmtiyazının Yetmiş Beş Sene Müddetle Temdidine Dair Mukavelename	417
EK XVI: Aksaray-Topkapı Sinyalizasyon Projesi	422
EK XVII: Aksaray-Yedikule Sinyalizasyon Projesi.....	423
EK XVIII: 1911 Tarihli Sözleşmenin 9. Maddesinde Yapılan Değişiklik Talimatnamesi.....	424
EK XIX: 1926 Yılı Kanun-i Evvel Ayı Toplam İşletme Göstergeleri.....	426
EK XX: 1918 Yılı İstanbul Geneli Tramvay Hatları	427
EK XXI: Beyazıt-Taksim Metro Projesi Plan ve Profilleri.....	428
EK XXII: Galata-Pera Tünel Projesi	433
KAYNAKLAR	434

TABLolar LİSTESİ

Sayfa No.

Tablo 1. İstanbul Nüfusu (1794-1935).....	36
Tablo 2. Beyoğlu Nüfusu (1848-1935).....	38
Tablo 3. 1917 Tarihinde Nüfus Müdürlüğünün Kayıtlarına Göre İlçelere Göre Nüfus Dağılımı	38
Tablo 4. İstanbul'un Diğer Bölgelere Oranla Gelir Düzeyi.....	39
Tablo 5. 1869 Sözleşmesine Göre Yapılan Tramvay Projeleri.....	61
Tablo 6. 1869 Sözleşmesine Göre Yapılan Tramvay Projelerinin Maliyeti	62
Tablo 7. Tramvay Şirketi'nin Hasılat Cetveli (1879-1880).....	71
Tablo 8. Tramvay Şirketi'nin 1883-1884-1896-1897 Yılları Brüt Gelir Cetveli.	72
Tablo 9. 1-15 Ağustos 1928 Tarihleri Arası Tramvay Yolcularına Satılan Köprü Biletleri Sayısı.....	110
Tablo 10. Elektrikli Tramvayların Hizmete Giriş Yılları	114
Tablo 11. 1911 Sözleşmesi Öncesi Yapılan İstimlak İşine Ait Masraf Cetveli.....	128
Tablo 12. Mülk Sahipleri Listesi	129
Tablo 13. Dersaadet Tramvay Şirketi'nin Bank-ı Osmani'ye olan 31/12/1914 Tarihli İstimlak Hesabı Bakiyesi	138
Tablo 14. Fatih-Edirnekapı Geçici Tramvay Projesi Maliyet Tablosu.....	147
Tablo 15. Fatih-Edirnekapı Lastik Tekerlekli Araçlarla Ulaşım Projesi Maliyeti Tablosu.....	147
Tablo 16. 1926 Yılı İstanbul Tramvay Şirketi Kış Dönemi Tarifesi	155
Tablo 17. Araç Başına Düşen Günlük Taşınan Yolcu Sayısı	157
Tablo 18. Topkapı Hattında 25 Kasım 1926 Tarihinde Uygulamaya Başlanan Kış Tarifesi	163
Tablo 19. 1926-1927 Yıllarına Ait Tramvay Şirketi Araç Sayıları	165
Tablo 20. 1919-1938 Yılları Arasında Tramvay Aracı Sayısı (Veri Havuzu).....	169
Tablo 21. 1928 Yılı Tramvay Şirketi Taşıt Envanteri	172
Tablo 22. Elektrikli Tramvay Aracı Yolcu Kapasitesi	173
Tablo 23. 1917 Yılı İtibariyle Döşeli Tramvay Şebekesi	177
Tablo 24. 1924 Yılı İtibariyle İşletmede Olan Tramvay Hatları.....	178
Tablo 25. 1915 Yılında Yapımı İstenen Durakların Listesi.....	180
Tablo 26. Cumhuriyet Döneminde Tramvay Şirketi Tarafından Uygulanan Ücret Tarifeleri	185
Tablo 27. 1921- 1936 Arasında Tramvay Şirketi Kaza İstatistiği (Veri Havuzu)	221
Tablo 28. Otomobil Zarar Bedeli Örneği.....	231
Tablo 29. 1920-1936 Yılları Arasında Tramvay Şirketinin Personel Sayısı	236
Tablo 30. Aksaray-Yedikule Hattı Sinyalizasyon Maliyet Tablosu	242
Tablo 31. 1873-1938 Yılları Arasında Tramvay Şirketi'nin Yolcu Sayıları (Veri Havuzu).....	244
Tablo 32. İstanbul Şehir içi Ulaşım Modlarının Toplu Taşıma Payları.....	249

Tablo 33. İstanbul Şehir içi Ana Ulaşım Modlarının Toplu Taşıım Payları	251
Tablo 34. İstanbul Şehir içi Toplu Taşıım Modlarındaki Artış Oranları	252
Tablo 35. 1920 Yılı Dersaadet Tramvay Yolcularının Bölgesel Dağılımı	253
Tablo 36. 1873- 1936 Yılları Arasında Tramvay Şirketi Çalışanları (Veri Havuzu)	255
Tablo 37. 1925 Yılı Aralık Ayına Ait Tramvay Şirketi Çalışanları.....	257
Tablo 38. 1873-1938 Yılları Arasında Tramvay Şirketi Gelir-Gider Durumu (Veri Havuzu).....	257
Tablo 39. 1919-1938 Yılları Arasında Tramvay Şirketi Araç-Km Değerleri (Veri Havuzu).....	261
Tablo 40. 1919 Yılı Mayıs Ayı Hatların Toplam Araç-Km Değerleri	264
Tablo 41. 1926 Yılı Teşrin-i Sani Ayı Hatların Toplam İşletme Göstergeleri.....	265
Tablo 42. 1926 Yılı Kanun-i Evvel Ayı Toplam İşletme Göstergeleri.....	266
Tablo 43. 1927 Yılı Nisan Ayı Toplam İşletme Göstergeleri.....	267
Tablo 44. 1927 Yılı Mayıs Ayı Toplam İşletme Göstergeleri	268
Tablo 45. 1927 Yılı Temmuz Ayı Toplam İşletme Göstergeleri	269
Tablo 46. 1927 Yılı Teşrin-i Sani Ayı Toplam İşletme Göstergeleri	270
Tablo 47. 1926 Yılı Teşrin-i Sani Hatların Birim İşletme Göstergeleri	272
Tablo 48. 1926 Yılı Kanun-i Evvel Ayı Birim İşletme Göstergeleri.....	273
Tablo 49. 1927 Yılı Nisan Ayı Birim İşletme Göstergeleri	274
Tablo 50. 1927 Yılı Mayıs Ayı Birim İşletme Göstergeleri	275
Tablo 51. 1927 Yılı Temmuz Ayı Birim İşletme Göstergeleri	276
Tablo 52. 1927 Yılı Teşrin-i Sani Ayı Birim İşletme Göstergeleri	277
Tablo 53. Beyoğlu-Galata Demiryolu Maliyet Tablosu	297

GRAFİKLER LİSTESİ

Sayfa No.

Grafik 1. 1896 ve 1897 Yıllarının Ortalama Gelir Payının Hatlara Göre Karşılaştırılması	74
Grafik 2. 1920 Yılı Dersaadet Tramvay Yolculuklarının Bölgesel Yüzdesi	254



RESİMLER LİSTESİ

Sayfa No.

Resim 1.Köprünün Birleşim Yerlerinin Yenilenmesi Olağanüstü Bakım Çalışmaları	106
Resim 2.Şişli Depo Sahasındaki Atölye Şefi'nin Aks Kırılması Hakkındaki Tutanağı	108
Harita 2. 1918 Yılı Beyoğlu ve Boğaz Bölgesi Tramvay Hatları	116
Resim 3. S7 Karot Numunesi, 380-390 km Arası Duvardaki Örnek Yeri ve Alınan Örnek.....	291
Resim 4. Karot Numunesinde Ana Kaya–Harç	292
Resim 5. Tuğla Örneği Mikroskop Görüntüsü	293
Resim 6. Harç Örneği Mikroskop Görüntüsü	293
Resim 7.Harç-Ana Kaya Katran Kısım Mikroskop Görüntüsü	294
Resim 8. Harç-Ana Kaya Karot Örneği Mikroskop Görüntüsü	295

HARİTALAR LİSTESİ

Harita 1.1918 Yılı İstanbul Tarafı Tramvay Hatları	115
Harita 2. 1918 Yılı Beyoğlu ve Boğaz Bölgesi Tramvay Hatları	116



KISALTMALAR

Cie. G.m.b.H.	: Gesellschaft mit Beschränkter Haftung
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İETT	: İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri
SOFİNA	: Societe Finenciere de Tranport et de l'Entreprise Industrielles
S.T.C.	: Societe des Tramways de Constantinople
Şirket	: İstanbul Tramvay Şirketi
MAN	: Maschinen Ausbourg Noremürg
YEBİM	: Ankara Üniversitesi Yerbilimleri Uygulama ve Araştırma Merkezi
TBM	: Tünel Açma Makinesi (Tunnel Boring Machine)
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
Km	: Kilometre
m	: Metre
C.	: Cilt
s.	: Sayfa
ss.	: Sayfa Sayısı

GİRİŞ

Osmanlı devlet yapısı ve buna bağlı olarak toplumsal düzeni, 18. yüzyılın sonlarına doğru geleneksel temellerini oluşturan kanun-ı kadimden yeni bir düzene doğru evrilmeye başlamıştır. Sorunların çözümünün geleneğe bağlılıkta değil, gelişme düşüncesinde ve batılı modellerin örnek alınmasında aranması yeni bir anlayış doğurmuştur.¹ Karşı karşıya kalınan meselelerde, altın çağ olarak tanımlanan geçmişte yaşanan model döneme dönme fikrinden vaz geçilmiş, köklü dönüşümlerin yapılması yoluna gidilmiştir. Güçlü bir ordu kurulması için vergi gelirlerinin artırılması ve yönetim mekanizmasının daha etkin kılınması için reformlar yapılmıştır.² Batılılaşma ve yenileşme kıvılcımlarıyla oluşan nizam-ı cedid hareketi kapitalizmi referans alan bir modelin örnek alınarak uygulamaya konulduğu yeni bir dönemi başlatmıştır.³ 19. yüzyılın başları itibariyle toplumsal düzenin o güne kadar alışık olunmayan farklı gelişmelere gebe olduğu görülmektedir. Tanzimat Fermanı'nın ilanı ile beraber Avrupa'daki kurumsal yapıların devletin öncülüğünde ülkeye uyarlanması sürecine girilmiş ve her alanda batılı modeller örnek alınmaya başlanmıştır.

Osmanlı Devleti'nin varlığını sürdürebilmek için yoğun çabaları ve köklü değişimler içeren mücadelesi yüzyıl boyunca hız kesmeden devam etmiştir. Esasen 19. yüzyıl, önceki asırlara göre dünyanın da hızla değişip dönüştüğü bir dönem olmuş, yüzyıllar boyunca geleneksel yapısını muhafaza etmiş Osmanlı'nın kadim başkentini, bu baş döndürücü değişim sürecine ayak uydurma çabalarına itmiştir. İmparatorluğun başkenti fiziksel, ticari ve sosyal dokusunun değişmesine paralel olarak yeni kurum ve projeleriyle dönemine kendini adapte etme sürecine girmiştir. Bu bağlamda yüzyılın ilk çeyreğinde başlayan ve ortalarına doğru birçok Avrupa başkentinde yaygınlaşan yeni ulaşım modeli, son çeyreğe girilirken İstanbul'da da uygulanmıştır. Batılılaşma sürecinde önemli bir teknoloji transferi yapılarak toplum hayatı yepyeni kavramlarla tanışmış, fırsat

¹ Ahmet Tabakoğlu, **Osmanlı Mali Tarihi**, 1. Basım, İstanbul: Dergâh Yayınları, 2016, s. 817.

² Şevket Pamuk, **Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2014, s. 88.

³ Ahmet Tabakoğlu, **İslam İktisadına Giriş**, 3. Basım, İstanbul: Dergâh Yayınları, 2013, s. 182.

ve tehditlerle karşı karşıya kalmıştır. Semtler arası daha hızlı ve görece konforlu ulaşım imkânı yeni yerleşim taleplerine ve alternatif yaşam alanlarına kapı aralamıştır.

1869 yılında verilen tramvay imtiyazının sözleşme ve şartnamelerini daha sonraki dönemlerde imzalanan 1881, 1907, 1911, 1912 ve 1926 sözleşme ve şartnameleri takip etmiştir. Aynı şekilde 1869 yılında tanınan Tünel imtiyazının ardından imzalanan tünel sözleşme ve şartnamelerini, 1904 yılında yapılan imtiyaz süresini uzatan sözleşme izlemiştir. Yarım yüzyıla yayılan sözleşme ve şartnamelerin birbirlerine ve günümüz şartlarına göre teknik karşılaştırması yapılarak gelişim süreci irdelenmiştir. Ağırlıklı olarak Osmanlı arşiv belgeleri ve dönemin gazetelerinin kaynak olarak kullanıldığı eserler taranıp Şirket'in mali tabloları incelenerek, işletme göstergeleri değerlendirilmiştir.

Çalışmada ilk imtiyaz tarihi olan 1869 yılında başlayan ve Tünel-Tramvay Şirketinin 1938 sonunda millileştirilmesine kadar devam eden yapım ve işletim süreci ele alınmıştır. İncelenen dönemin uzun tutulması, yapım ve işletme süreçlerinin birlikte ve yeterli göstergelerle inceleme ihtiyacından kaynaklanmıştır. İmzalanan sekiz sözleşme ve dört şartname, dönemleri itibarıyla farklılıklar göstermiş, bazı ilklere sahne olmuş ve birbirleriyle kıyaslandığında üstün yanları-zayıf noktaları ile belirginleşmiştir.

Sözleşmeler incelenirken bütün tünel ve tramvay imtiyaz sözleşmelerinin bir yapı-işlet-devret projesi olduğu tespit edilmiştir. Devletin bu işlem karşılığında imtiyaz sahiplerine her hangi bir yolculuk garantisi vermediği ve bilet fiyatlarında limit taahhüdü altına girmediği gözlenmiştir. Yapım konusu bütün sorumluluklarıyla imtiyaz sahibine bırakılmış, istimlak konusu değişkenlik göstermiştir. Devletin veya şirketin istimlak yükünü tek başına yükledikleri sözleşmeler yapıldığı gibi yapılacak istimlak harcamalarının idareyle şirket arasında paylaşıldığı sözleşmeler de imzalanmıştır. İşletme konusunda imtiyaz sahibinin sorumlulukları tespit edilmiş ve imtiyaz süresinin sonunda işletmeyi iyi durumda idareye teslimi karara bağlanmıştır.

Arazi kullanımı ile ulaşım talepleri doğrusal bir ilişki fonksiyonu ile birbirlerine bağlıdır. Arazi kullanımı-ulaşım sistemi ilişkisi, karşılıklı etkileşim halinde “sınırsız

çeşitlilikteki bileşenler bütünü” olarak karşımıza çıkmaktadır.⁴ Ulaşım yatırımlarının, ekonomik kalkınma üzerinde belirleyici ve yönlendirici bir etkisi bulunmaktadır. Ekonomik kalkınmanın şehir ölçeğinde doğurduğu hareketlilik şehrin yapısını yeniden şekillendirme potansiyeline sahiptir. Ulaşım ağının gelişimine paralel olarak, kullanılan mekânda yayılım ve arazi kullanım kapasitesinin artması söz konusudur. Geleneksel şehir merkezi çekim gücünü yeni merkezlere bırakırken, şehrin dağılımına bağlı alt merkezler de oluşmaktadır. Ulaşım sistemlerinin erişim hızı ve konforu, merkezden uzak yeni konut alanlarına doğru şehrin büyümesine olanak tanımaktadır. Ekonomik kalkınmanın beslediği sosyal tabakalar, yeni yaşam alanlarında farklı alışkanlıkları ve hayat tarzları ile toplumsal dönüşüme ve değişime ön ayak olmaktadır.

1860’lı yılların sonu itibariyle başlayan ulaşımın modernleşmesi süreci şehir içerisindeki hareketliliği ne ölçüde etkilemiş, ulaşım sistemi-arazi kullanım sistemi çerçevesinde şehrin gelişmesine ve büyümesine nasıl etki etmiş, insanların alışkanlıklarını ne yönde değiştirmiştir? Yabancı sermaye ile kurulan bir Osmanlı şirketi olan Tramvay Şirketi müşteri memnuniyetini ne kadar önemsemiş, ahaliden gelen şikâyetler ne derece dikkate almıştır? İdare yüklenici ilişkileri hangi düzlemde ilerlemiştir? Tramvay ve Tünel şirketlerinin yönetim tarzları, yatırım kararlarını alırken öncelikleri ve dikkate aldıkları parametreler, projeleri hayata geçirirken sözleşmede öngörülen sürelerle uyup uymadıkları çalışmada cevabı aranan diğer başlıklardır. Elektrikli tramvayın hizmete girmesiyle beraber Haliç’in iki yakasının demir ağlarla birleşmesinin ardından İstanbul Tramvay işletmesinin yolcu sayısı ne kadar artmıştır? Daha hızlı ve konforlu bir ulaşım sistemi şehir içi toplam hareketliliği ne kadar artırmış ve şehrin hangi bölgelere doğru büyümesine katkı sağlamıştır? Tramvay Şirketinin işletme performansının gösterge değerleri olan yolcu sayıları ve gelir-gider dengesi nasıl bir seyir izlemiştir? Ulaşım sistemlerinin beş ana bileşeni olan yol, araç, yolcu, ücret ve durak konuları atlı tramvay ve elektrikli tramvay dönemlerinde nasıl farklılıklar göstermiştir? İlk kurulan tramvay güzergâhları günümüz ulaşım aksları ile hangi düzlemde kesişmektedir? Yer altından şehir içi ulaşım servisi vermek üzere, dünyada inşa

⁴ Azime Tezer, **Kentsel Ulaşım Planlamasında (KUP) Arazi Kullanım-Ulaşım Etkileşiminin Modellenmesi: İstanbul Üzerine Bir Değerlendirme**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, 1997, İTÜ), s. 8.

edilen en eski sistemlerden biri olarak kurulan Tünel işletmesinin, Galata-Pera bölgesi ve şehir ölçeğindeki etkileri neler olmuştur?

Bütün bu sorulara aranan cevaplar çalışmanın seyrini ve şeklini belirlemiştir. Çalışmada kurum belgelerine öncelik verilmiş, yaklaşık sekiz bine yakın belgenin tasnifi yapılmıştır. Oluşturulan klasörlerdeki sayısal veriler tablolara aktarılmış, karşılaştırmalar yapılarak ampirik değerler üzerinden sonuçlar çıkarılmıştır. 1865 yılından itibaren, Osmanlı Devleti'nin modern anlamda resmi istatistikleri tutulmaya başlanmış ve bununla ilgili bürokratik bir organ kurulmuştur.⁵ Tramvay şirketi kayıtlarında ağırlıklı olarak istatistiki verilere elektrikli tramvay döneminde rastlanmıştır. Zira tramvay şartnamelerinde işletmeye ait istatistiki verilerin ilk olarak 1911⁶ yılında istendiği bilinmektedir. Şehremaneti bünyesinde istatistik bürosu kurulduğu da yazışmalardan anlaşılmaktadır. Bu çerçevede 1911 sonrası kurum belgelerinde işletme faaliyetlerini yansıtan çok sayıda veriyle karşılaşılmaktadır. Ancak atlı tramvay dönemini elektrikli tramvay dönemiyle karşılaştırmak için 1911 öncesi verilere de ihtiyaç olduğu ortadadır. Literatür okumaları esnasında ve kurum belgeleri incelenirken sayısal bilgilerin toplandığı veri havuzu⁷ ismi verilen bir dosya oluşturulmaya başlanmış, elde edilen bütün veriler bahsedilen bu dosyaya özenle kaydedilmiştir. Kurum verileri üzerindeki hâkimiyet arttıkça veri havuzu dosyasının ciddi bir hacme ulaştığı görülmüştür. Böylelikle 1871 Temmuz'unda başlayıp millileştirme hamlesinin gerçekleştirildiği 1938 yılının sonuna

⁵ Mehmet Genç, **Devlet ve Ekonomi**, 8. Basım, İstanbul: Ötüken Yayınları, 2012, ss. 24-25.

⁶ Osman Nuri Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, C. V, İstanbul: İBB Kültür İşler Daire Başkanlığı, 1995, s. 2457.

⁷ Societe des Tramways de Constantinople (S.T.C.), **İstatistik veriler tablosu**, Şehremaneti İstatistik Bürosu; **İETT arşivi**, 7103-03869-004, 7103-03869-023, 7103-03869-038, 7103-03869-042, 7103-03869-046, 7103-03869-059, 7103-03869-060, 7103-03869-101, 7103-03869-103, 7103-03869-104, 7103-03869-105, 7103-03869-097, 7103-03869-100, 7103-03869-028, 7103-03869-015, 7103-03869-0327 no'lu belgeler; **1181 ve 1884 Şirket Genel Kurul Raporları**; Prof. Dr. Haydar Kazgan, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şirketleşme**, İstanbul: Creative Yayıncılık, s. 90; Prof. Dr. Vahdettin Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, 1. Basım, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011, s.110; İbrahim Murat Bozkurt, **İstanbul Kentiçi Kara Toplu Ulaşım Hizmetlerinin Başlaması ve Gelişimi (1850-1900)**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004), s.190; Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 1970, s. 171; **İ.E.T.T. Dergisi**, 1956-1958, Sayı 2, ss. 25-26; Naci Ayrıl, **İstanbul Belediye Mecmuası**, Aralık 1938-Ocak 1939, Sayı 172-173, ss. 21-27; Ali İhsan Öztürk, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İmtiyaz Usulü İle Yürütülen İstanbul Belediye Hizmetleri** (Yap-işlet-devret uygulaması), İBB Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul, 2010, s. 139; Osman Nuri Ergin, İstanbul'da Vesait-i Nakliye Şirket ve İdareleri Tarifeleri ve Taşıdıkları Yolcu Adedi, **Şehremaneti Mecmuası**, Haziran 1341, Sayı 10. s. 289.

kadar devam eden 67 yıllık tramvay işletmesinin 52 yılına ait istatistiki veriler bir araya getirilmiştir. Elde edilen toplam veri, çalışmada incelenen işletme sürecinin %78'ine tekabül etmektedir. İşletme yıllarının bazı dönemlerinde aylık istatistiki değerlere dahi ulaşılmıştır. Titizlikle hazırlanan geniş veri havuzu, bir ulaşım yatırımı olan tramvayın arazi kullanımıyla olan ilişkisinin incelenmesi açısından bulunmaz bir analiz imkânı sunmuştur.

Veri havuzunda toplanan yolculuk sayılarındaki dönemsel artışlar incelenerek, batılı bir modelin örnek alınmasıyla gerçekleştirilen teknoloji transferinin İstanbul'un şehir içi hareketliliğine etkisi ortaya konulmuştur. Tramvay yatırımlarının şehrin hangi bölgelerini ne ölçüde etkilediği ve şehrin büyümesine ne kadar katkı sağladığı veri havuzundan elde edilen rakamların ışığında açıklığa kavuşturulmuştur. Sağlanan ulaşım alt yapı hizmeti ile arazi kullanımı arasındaki ilişkiyi aydınlatması bakımından yolcu sayılarının bölgesel dağılımına başvurulmuştur. Yolcuların kurumla yaptıkları yazışmalardan hareketle, şirketin yolcu memnuniyeti konusunda izlediği politika analiz edilmiştir.

İlk bölümde ulaşım terminolojisi kavramsal olarak incelenmiş, arazi kullanımı ile ilişkisi teorik olarak ele alınmıştır. Ulaşım sistemi-arazi kullanım ilişkisi dünya örnekleriyle açıklanarak, İstanbul özelinde tramvay yatırımlarının şehrin gelişmesi ve büyümesi üzerindeki etkileri değerlendirilmiştir. Tramvay imtiyazı öncesi İstanbul'un idari yapısı, nüfus verileri, yolların genel durumu ve şehir içi ulaşım konusu Tramvay Öncesi Dönem ve Ulaşım başlığı altında incelenmiştir.

İstanbul Kara Ulaşımında Atlı Tramvay Dönemi başlığı altında ikinci bölümde; 1869 öncesi gelen imtiyaz talepleri, Karapano Efendi'yle yapılan sözleşme ve şartnamelerin günümüz sözleşme ve şartnameleriyle karşılaştırılması, şirket nizamnamesi, omnibüs işletmesi etraflıca değerlendirilmiştir. 1869 imtiyazı kapsamında yapılan ve işletilen dört hattın maliyeti ve işletme verileri tablolar halinde ortaya konulmuştur. Atlı tramvay döneminde imzalanan 1881 ve 1907 sözleşmeleri ve şartnamesi, birbirleriyle ve günümüzle mukayese edilerek değerlendirilmiş, yeni açılan Şişli-Tünel hattının yapım ve işletme süreçleri ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde, İstanbul Kara Ulaşımında Elektrikli Tramvay Dönemi üzerinde durulmuştur. 1911 ve 1912 sözleşme ve şartnamesi karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiştir. Elektrikli tramvay projesi belirlenen süreden %22 daha erken bitirilmiştir. Tramvay Şirketi üstlendiği projeleri hızla hayata geçirmek için bütün imkânlarını seferber etmiş, Osmanlı bürokrasisi de kontrol ve onay mekanizmasını etkin ve hızlı bir şekilde çalıştırmıştır. Yeni sistemin en büyük sorunu olan istimlak meselesi ele alınmış, Şirket'in istimlak işleri için sağladığı fon ve sözleşme yükümlülükleri çerçevesinde idareye karşılıksız verdiği tutar netleştirilmiştir. İstimlak sürecinin zorlu işleyiş mekanizmaları ve finansman yöntemleri açıklanmıştır. 1914 yılı Ocak ayında Haliç'in iki yakasını ilk defa demiryolu ile bağlayan Karaköy köprüsünün yapım süreci ve daha sonra karşılaşılan işletme problemleri ele alınmıştır. Şişli Tramvay Deposu yapım süreçleri incelenmiş, Şirket'in Şişli depo ve atölyelerini yaparken Barcelona raylı sistem otoritesiyle temasa geçtiği, projelerini Barcelona'ya gönderip değerlendirme ve mukayese yapılmasını istediği ve makul önerilere göre proje revizyonları yaptığı tespit edilmiştir.

Dördüncü bölümde, Cumhuriyet Dönemi Tramvayları çalışılmış, 1926 yılında Şirket ile yapılan ek sözleşme değerlendirilmiştir. 1929 Haziran ayında açılışı yapılan Fatih-Edirnekapı hattının yatırım kararının dayandığı fizibilite raporu analiz edilmiş ve Şirket'in yapım ve işletme kararlarını rasyonel parametreleri esas alarak verdiği müşahade edilmiştir. Anadolu yakasındaki tramvay hatlarının yapım ve işletme süreçleri incelenerek, raylı sistem ağının ulaştığı kapasite itibariyle Anadolu yakasında gelinen nokta değerlendirilmiştir.

Tramvay Şirketi'nin İşletme Performansı beşinci bölümde ayrıntılı olarak incelenmiştir. Sefer tarifeleri, sefer sayılarının artırılması talepleri, bazı hatlar özelinde yaşanan yoğunluklar ve tahsisler ele alınmıştır. Veri havuzundan elde edilen veriler ışığında yıllara göre araç sayıları, sefer gerçekleştirme oranları, yolcu sayıları, Şirket'in gelir-gider durumu ayrıntılı olarak analiz edilmiştir. Ulaşımın ana bileşenleri olan yol, durak, ücret, yolcu ve araç konu başlıklarının üzerinde detaylı bir şekilde durulmuştur. Yolcudan gelen şikâyetlere Tramvay Şirketi'nin yaklaşımı üzerinden, yolcu memnuniyeti konusunda değerlendirmeler yapılmıştır. Tramvay işletmesi sürecinde yaşanan kazalar ve

kaza istatistikleri çıkarılmıştır. Tramvay işçilerinin grevi ve grevin çalışanlara ve işverene etkisi irdelenmiştir. Tramvay işletmesine ait göstergeler veriler çerçevesinde yolcu, mali durum, çalışan ve araç bakımından incelenmiş, hat bazlı işletme performansları detaylı olarak analiz edilmiştir.

Son bölümde ise Tünel İşletmesi başlığı altında, 1869 yılında yapılan tünel sözleşme ve şartnamelerinin tramvayla karşılaştırılması yapılmış ve söz konusu sözleşme ve şartnamenin dönemine göre teknik anlamda çok ileri düzeyde olduğu tespit edilmiştir. Tünel'in yapım ve işletme süreçleri ortaya konularak, yolculuk sayıları incelenmiş ve Galata ile Pera arasında sefer yapan Tünel işletmesinin sosyal hayata ve şehrin kuzeye doğru büyümesine katkısı araştırılmıştır. Son olarak ise millileştirmeye giden süreç incelenerek, Tünel ve Tramvay Şirketinin imtiyazlarının satın alınması aşamaları üzerinde durulmuş ve Şirket'in Belediye teşkilatı altında bir kamu işletmesine dönüşmesi ele alınmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

TRAMVAY ÖNCESİ DÖNEM VE ULAŞIM

Ulaşım kavramının teorik çerçevesinin anlaşılması çalışmanın temelini teşkil eden ulaşım sistemi-arazi kullanım ilişkisinin doğru zeminde değerlendirilmesine katkı sağlamaktadır. Dünya örnekleri incelenerek ulaşım yatırımlarının mekânın kullanımına etkisi anlaşılmaya çalışılmış ve İstanbul’da 1869 yılından itibaren başlayan şehir içi raylı sistem yatırımlarının etkileri incelenmiştir. Karada başlayan toplu taşımaya faaliyetleri öncesi şehrin idari yapısı, nüfusu ve alt yapı kapasitesi incelenerek ulaşım yatırımlarının yapıldığı dönem şartları değerlendirilmiştir.

1.1. Kavramsal Olarak Ulaşım

Ulaşım genel olarak, “insanların, malların ve hizmetlerin iki nokta arasında bir yerden diğer bir yere taşınmasında yer ve zaman faydası sağlayan bir unsur” şeklinde tanımlanır.⁸ Toplu taşıma ise, insanların ulaşım taleplerini karşılamak üzere zaman ve mekân içinde toplu olarak yer değiştirmelerini sağlayan bileşenleri ve bunların aralarındaki ilişkileri içeren sistemin adıdır. Bir kamu hizmeti olan toplu taşıma sistemi ile şehir içinde ekonomik kullanım alanları yaratılmaktadır.⁹

Toplumların sosyal ve ekonomik gelişmelerinde ulaşım altyapıları önemli bir yere sahiptir. Ulaşım sistemleri ile şehrin gelişimi arasında erişilebilirlik kavramı çerçevesinde yakın ve karşılıklı bir ilişki vardır. Şehrin sakinlerinin kullanım fonksiyonlarına (ev, işyeri, sosyal mekânlar) erişebilme kabiliyetleri önemli ölçüde ulaşım alt yapısına bağlıdır. Şehrin biçimlenmesi de kullanılan ulaşım hizmetleri ve ulaşım teknolojilerinin değişiminden etkilenmektedir. Ulaşım sistemlerinin erişilebilirlik üzerinden biçimlendirdiği kentsel alanların mekânsal ve ekonomik gelişimi şehrin dönüşümüne etki

⁸ Tuba Erdoğan, **Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi**, İğüsed, C.3, Sayı 1, 2016, <http://dx.doi.org/10.17336/igusbd.05060> (23 Ekim 2020), s. 189.

⁹ Esin Özlem Aktuğlu Aktan, **Kent Biçimi-Ulaşım Etkileşimine İlişkin (Tarihsel ve Güncel) Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2006, YTÜ), s. 81.

etmektedir. Bu etkiler ulaşım koridorlarında olduğu gibi bu koridorların kesişim noktalarında daha belirgin bir şekilde ortaya çıkmaktadır.¹⁰

Erişilebilirlik, bir ulaşım sisteminin eylem merkezlerine erişim fonksiyonunu kolay kılmasıdır. Ulaşım aksı çevresindeki yapılaşmanın yoğunluğu erişilebilen yaşam mekânlarının, işletmelerin veya hizmet veren merkezlerin sayısının fazlalığı erişilebilirlik göstergeleri olarak değerlendirilebilir.¹¹ Arazi kullanımında da en önemli unsurlardan birisi erişilebilirlik konusudur. Şehir içi ulaşım vasıtaları ile hızlı, konforlu ve ekonomik erişilebilirliği olan arazinin kullanım fonksiyonları ve kullanıcı trafiği artmaktadır. Arazi kullanım aktivitelerinde kümeleşme ve ulaşım bağlantı düzeyinin niteliğinin fazlalığı yüksek erişilebilirlik olarak tanımlanmaktadır. Aktiviteler birbirinden uzak ve ulaşım bağlantı düzeyi yetersiz ise bu durum düşük erişilebilirlik olarak nitelendirilir.¹²

Şehir içi hareketlilik (mobilité) ise eylem merkezleri arasında büyük yolcu kütlelerinin hızlı, güvenli ve ekonomik ulaşımının sağlanmasıdır. Seyahat hızı en önemli ölçüttür.¹³ Şehir içi hareketlilik o şehrin ekonomik ve sosyal kapasitesini göstermesi açısından önemlidir. Ulaşım sistemleri ise, altyapı yatırımlarından ve bu altyapıyı kullanacak araçlardan oluşmaktadır.¹⁴ Ulaşım altyapılarına yapılan yatırımlar sonucunda ulaşım ağının genişlemesi veya mevcut altyapıların iyileştirilmesi ile mekânın erişilebilirliği artmaktadır. Erişilebilirlikte meydana gelen değişim ulaşım talebinde artışa neden olmaktadır. Şehir içi hareketliliğin artması anlamına gelen ulaşım talebindeki artış ise, arazi kullanımında ve ulaşım alt yapısında uzun dönemde döngüsel değişiklikler meydana getirmektedir.¹⁵ Arazi kullanımının kendi dinamikleri ile artması yeni ulaşım talepleri doğuracağı gibi, şehir planlaması kapsamında yapılacak yeni ulaşım alt yapı

¹⁰ Hayri Ulvi, Büşra Hilal Kutlu, Furkan Akdemir, **Gelişmekte Olan Ülkelerde Raylı Sistem Yatırım Kararlarını Etkileyen Ölçütlerin Belirlenmesi: AB Ve Türkiye Üzerinde Bir Araştırma**, <http://dergipark.gov.tr/demiryolu>, 2019(9):61-78 (23 Ekim 2020), s. 62.

¹¹ Aktan, s. 79.

¹² Azime Tezer, **Kentsel Ulaşım Planlamasında (KUP) Arazi Kullanım-Ulaşım Etkileşiminin Modellenmesi: İstanbul Üzerine Bir Değerlendirme**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, 1997, İTÜ), ss. 11-12.

¹³ Aktan, s. 78.

¹⁴ İlhan Tekeli, **Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)** Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2009, s. 21.

¹⁵ Tezer, s. 14.

yatırımları arazide çeşitli fonksiyonlar meydana getirerek, şehrin genişleyip büyümesine zemin hazırlar.

1.2. Arazi Kullanımı Ulaşım Etkileşimi

Arazi kullanımı ile ulaşım talepleri doğrusal bir ilişki fonksiyonu ile birbirlerine bağlıdır.¹⁶ Arazi kullanımı arazi üzerinde doğan sosyal ve ekonomik yasal kullanım haklarını içermektedir. Konut, fabrika, okul gibi çok yönlü kullanım şekilleri söz konusudur. Ulaşım arzı ise arazi kullanımındaki erişim olanaklarını şekillendirir. Yaya olarak, karayolu veya demiryolu taşıtlarıyla erişilebilirlik, yolculuk süresi, maliyet ve servis sıklığı açısından değerlendirilir. Arazi kullanımının niteliği ve ulaşım altyapısının sunduğu erişim olanakları belli düzeylerde trafik doğurmakta ve ulaşım altyapısı üzerinde meydana gelen yaya ve taşıt hareketliliği trafiğin durumunu belirlemektedir. Bütün bu faaliyetlerin cereyan ettiği ortam ise fiziki çevreyi oluşturmaktadır.¹⁷

Şehrin ulaşım akslarının geliştiği bölgelerdeki ulaşım altyapısı, kentsel yapılaşma sürecini hızlandırır.¹⁸ Ulaşım yatırımları ekonomik büyümeyle iç içe geçen bir etkileşim içerisindedir. Sanayileşme ile artan ürünün tüketiciye ulaştırılması, iş gücünün fabrikalara erişimi ve kişi başına düşen gelirin artması sonucu ortaya çıkan taleplerin yarattığı şehir içi dinamizm birbirini tetikleyen süreçlerdir. Erişilebilirliğin artması sonucu oluşan taleplerdeki çeşitlilik, şehir içi hareketliliği hızlandırmakta ve yaşam alanlarının geleneksel yapısından yeni bir forma doğru evrilmesine yol açmaktadır.

Arazi kullanımı-ulaşım etkileşimi; ulaşım türlerinin tamamını içine aldığı gibi kamu ve özel sektörü de kapsamaktadır. Disiplinler arası bir sistem olarak çok yönlü ilişkiler ağını içermektedir. Ulusal, bölgesel ve şehir ölçeğinde sonuçlar doğurma kapasitesi ve çok boyutlu yapısı göz önüne alınarak, sistemin bütün olarak ele alınması gerekmektedir. Kısa vadede arazi kullanımına bağlı aktiviteler sistemi ile ulaşım arzı (ulaşım sistemi) arasında meydana gelen etkileşim talebi (trafiği) doğurur. Uzun vadede oluşan ulaşım talebi her iki sistem üzerinde etkiler meydan getirir. Kısa vadede talebin

¹⁶ Haluk Gerçek, Serap Şengül, **İstanbul'da Yolculuk Hareketlerindeki Son On Yılda Değişimlerin Arazi Kullanımı-Ulaştırma İlişkisi Çerçevesinde Değerlendirilmesi**, 7.Ulaştırma Kongresi, 19-21 Eylül 2007, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, s. 92.

¹⁷ Tezer, ss. 8-9.

¹⁸ Tekeli, **Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)**, s. 21.

doğurduğu trafik, arazi kullanımı ve ulaşım aktiviteleri üzerinde; uzun dönemde meydana getirdiği etkilerle birlikte bütün olarak çevre üzerinde uzun erimli tesirler oluşturur. Çevre üzerinde meydana gelen etkilerin geri dönüşleri sistemin sürdürülebilirliğini belirlemektedir. Bileşenler üzerinde zamanla ortaya çıkan değişim, ilişkilerde sürekli bir döngüye dönüşür. “Arazi kullanımı, yolculuklar, ulaşım gereksinimleri, ulaşım bağlantıları, erişilebilirlik, arazi değeri, arazi kullanımı” sürekli bir döngü olarak çalışır.¹⁹

Arı kovani misali sunulan arz yeni talepleri doğuracağı gibi, talebin yeni alt yapıları zorlaması da mümkündür. Döngüyü tetikleyen unsur arazi kullanımından doğacak ulaşım talebi olabileceği gibi, ulaşım alt yapı yatırımı sonucunda sunulan arz da arazi kullanımını teşvik edip döngüyü başlatabilir. Ulaşım sistemi-arazi kullanım ilişkisinin kurulduğu bölgedeki ekonomik ve mali şartlar, döngünün yönünü belirleyen asıl parametredir. Ekonomik kapasite her dönemde pahalı yatırımlar olan alt yapı yatırımlarının hacmini ve niteliğini belirler. Diğer taraftan ekonomik dinamiklerin zorlayıcı ve dönüştürücü etkisi sosyal çevreyi şekillendirerek yeni talepleri doğurur.

Sanayi devrimi ile Avrupa kentleri toplu taşıma dayalı olarak biçimlenmiştir. 19. yüzyıl ortalarına kadar insanların şehir içi erişim süresi 45 dakikadan daha az, yaya olarak 4 ile 6 km arasında yürüme mesafesindedir. Şehir içi fonksiyonların yoğunluğu oldukça yüksektir. Şehrin ticari faaliyetlerinin yürütüldüğü alanlar merkezi bölgede ve konut alanı boyunca yoğunlaşmıştır. Şehrin merkezde yoğunlaşması şehir içi hareketliliği sınırlandırıcı bir etkiye sahiptir. Atlı arabaların yaygınlaşması kentin çepere doğru yıldız biçiminde gelişimine ön ayak olurken, 1850’lerden itibaren özellikle Avrupa şehirlerinde raylı sistem ağının yaygınlaşması yolcu erişiminin ve dolaşımının sağlandığı istasyon bölgelerinde ışınal yolların²⁰ gelişmesine yol açmıştır.²¹

19. yüzyıl boyunca şehirlerin hızla büyüdüğü, çehresinin değiştiği ve periferlerine doğru genişlediği izlenmektedir. 17. yüzyılda nüfusu 6 bin olan Manchester, 1851 yılında nüfusunu 50 kat artırarak 300 bin insana ev sahipliği yapmaktadır. Sanayileşmenin lokomotif ülkesi İngiltere’deki bu artış kıta Avrupa’sındaki diğer ülkelerin çok üzerinde

¹⁹ Tezel, ss. 9-10.

²⁰ **Işınal Yol:** Merkezden çevreye doğru yıldız şeklinde yayılan yol sisteminin oluşturduğu kent mimarisine denir.

²¹ Aktan, s. 84.

olsa da Avrupa şehirlerinde genel olarak sanayileşme ve ulaşım altyapı yatırımları nüfus artışını beraberinde getirmiştir. Şehirlerin geniş alanlara yayılması eğilimi yaya olarak ulaşımı güçleştirmekte ve şehir içerisinde toplu taşıma ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır. İşçilerin yoğun olarak yaşadıkları konut bölgelerinden, çalıştıkları fabrikaların olduğu sanayi alanlarına ulaşımını sağlayacak toplu taşıma araçları gerekmektedir. Önce arabalarla daha sonra da yollara döşenen rayların üzerinde hareket eden demir tekerlekli araçlarla insanlar şehrin farklı noktalarına taşınmaya başlamışlardır.²²

1890'lar da elektrikli tramvayların hizmete girmesi ile birlikte kent içi ulaşım hızı üç katına çıkmıştır. Ulaşım hızındaki artış şehir içi hareketliliği arttırmış ve şehrin yeni fonksiyonlar kazanarak biçimlenmesine etki etmiştir. Tek merkezli şehir yapılaşmasından çıkılmış, özelleşmiş ticari ve hizmet ağırlıklı merkezlerin oluşması aşamasına geçilmiştir. Şehrin yapılaşma sınırları zorlanmış ulaşım aksı boyunca mekân kullanımı gelişim göstermiştir. İnsanların elektrikli tramvayın hızı ve konforu ile merkeze erişimleri kolaylaştığından şehrin dış çeperleri yeniden şekillenmeye başlamıştır. Şehir merkezi ağırlığını korumaya devam etmekle birlikte bazı faaliyetler merkezin dışına taşmıştır. Şehrin fiziksel yapısına doğrudan etki eden erişilebilirlik süreci sosyal dokuya da tesir etmiştir. Toplumun sosyal tabakaları ulaşım olanaklarına bağlı olarak mekân kullanmaya başlamışlardır. Hareketliliğin daha az olduğu kent merkezinde zengin olmayan halk kitlesi kalırken, zengin sınıf ise farklılaşan alışkanlık ve hayat tarzlarına hitap eden şehrin yeni yapılaşan kenar semtlerine doğru kaymıştır.²³

New York ve Chicago gibi Amerikan şehirlerinde arazi değerlerindeki büyük sıçrama 1850 ila 1890 yılları arasında ulusal demiryolu ağının kurulması ile yaşanmıştır. 1910 yılında Chicago şehrinde tramvay, föniküler ve teleferik hatlarının üzerindeki ulaşım aksı çevresindeki yerleşim alanlarındaki nüfus, şehrin geri kalan bölgelerine göre %40 oranında artış göstermiştir.²⁴

Hindistan'ın en uzun işletilen dördüncü raylı sistem ağı olan Bangalore şehrindeki

²² Haydar Kaynar, **Projesiz Modernleşme Cumhuriyet İstanbul'undan Gündelik Fragmanlar**, İstanbul: İstanbul Araştırma Enstitüsü, 2012, ss. 45-46.

²³ Aktan, s. 84.

²⁴ Homer Hoyt, **Changing Patterns of Land Values**, Land Economics a quarterly Jurnal of Planning, Housing and Public Utilities, 1960, c. 36, sayı 2, s. 111.

ulaşım aksında 2012-2016 yılları arasında hedonik fiyat modellemesi²⁵ metoduyla yapılan çalışma, raylı sistem yatırımlarının şehrin gelişimi ve büyümesi üzerindeki etkisini ortaya koymaktadır. Ulaşım alt yapı yatırımları sonucu bahsedilen yıllar arasında sunulan ulaşım kapasitesi, söz konusu koridor üzerindeki yapı stoğunun 160.000 konuttan 314.000 konuta çıktığını göstermektedir.²⁶

Arazi kullanımı-ulaşım sistemi, ‘‘birbirleri arasında davranışları ile ilişki halinde olan sınırsız çeşitlilikteki bileşenler bütünü’’ olarak da ilişkilendirilmektedir.²⁷ Bu çerçevede ulaşım altyapılarındaki gelişme ile ekonomik kalkınma arasında da güçlü ve yönlendirici bir ilişki bulunmaktadır. 1830-1839 yılları arasında Fritz Voigt, ulaşım sisteminin ekonomik kalkınma üzerindeki etkisini, modern büyüme teorileriyle açıklayan bir model geliştirmiştir. Voigt’in modeli günümüzün sanayileşmiş Avrupa ülkelerinin çalışmanın yapıldığı yıllardaki durumlarına dayanmaktadır. Model, üç aşamadan oluşmakta ve hipotetik bir bölgenin ekonomik kalkınmasını, o bölgedeki ulaşım sisteminin kalitesinin bir fonksiyonu olarak değerlendirmektedir. Birinci aşamada ulaşım sistemine sahip olmayan bir bölgeye ikinci aşamada demiryolu, üçüncü aşamada ise karayolu gitmektedir. Modelde ulaşım sistemlerinden sadece demiryolu ve karayolu ele alınmıştır. Model, Almanya’nın Kuzey Bavyera bölgesindeki etkiler incelenerek çalıştırılmıştır. 18. yüzyıl başlarında Kuzey Bavyera bölgesinde kapalı ekonomik şartlar mevcuttur. Yerleşim yerleri arasında ekonomik ilişkiler zayıftır. 14-20 km’yi bulan yerleşim yerleri arasında mesafeler bulunmaktadır. Ulaşım şartlarının kötü olması nedeniyle fiyatlar ve maliyetler bölgeler arasında büyük farklılıklar göstermektedir. Ürünlerin birim maliyetleri üzerindeki ulaşım maliyeti hayli yüksektir. İkinci aşamada, bölgeye 1835 yılında demiryolunun gelmesiyle, ulaşım maliyetleri %77 oranında azalmış, Kuzey Bavyera bölgesinde nüfus artmış, maliyetlerin düşmesi ve satış imkânlarının gelişmesine paralel olarak sanayileşmenin önu açılmıştır. Sanayileşme demiryolu güzergâhı boyunca olduğu için nüfus artışı bu bölgelerde yoğunlaşmıştır.

²⁵ **Hedonik Fiyat Modeli:** Farklı ürünlerin karşılaştırılabilmesini sağlayan, bir malın birim fiyatının sahip olduğu özelliklere göre nasıl değiştirmeni gösteren bir fonksiyondur.

²⁶ Rohit Sharma, Peter Newman, **Does Urban Rail Increase Land Value in Emerging Cities? Value Uplift From Bangalore Metro**, Transportation Research Part A: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856417303178?via%3Dihub> (23 Temmuz 2020), s. 70.

²⁷ Tezer, s. 8.

Demiryolunun geçmediği bölgelerden sanayileşmenin yoğun olduğu bölgelere doğru göç hareketleri gözlenmiştir. Gelir artışı demiryolu hattı üzerinde özellikle de kavşak noktalarında belirgindir. Demiryolunun açılması aynı zamanda bölgesel farklılaşmaları da ortaya çıkarmıştır. Ulaşım sistemleri belli yerlere avantaj sağlarken bazı bölgeleri ise dezavantajlı konuma getirmiştir. Demiryolu üzerindeki avantajlı bölgelerde kişi başı gelir ve talep arttığı için ekonomik büyüme hızlanmıştır. Üçüncü aşamada ise demiryolundan sonra bölgeye karayolunun girmesi, demiryolu bağlantısının bulunmadığı bölgelerdeki ekonomik durgunluğu ve bu durumdan kaynaklanan göçleri sonlandırmıştır. Karayolu ağının gelişmesi demiryolunu tamamlayıcı bir etki olarak gözlenmiş, bölgeler arası gelir farklılığını giderici etkisi olmuştur.²⁸

Ulaşım yatırımlarının ekonomik kalkınma üzerindeki belirleyici ve yönlendirici etkisi Voigt'in modeli ile ispatlanmaktadır. Ekonomik kalkınmanın şehir ölçeğinde doğurduğu hareketlilik şehrin yapısını yeniden şekillendirme potansiyeline sahiptir. Ulaşım ağının gelişimine paralel olarak kullanılan mekânda yayılım ve arazi kullanım kapasitesinin artması söz konusudur. Geleneksel şehir merkezi çekim gücünü yeni merkezlere bırakırken, şehrin dağılımına bağlı alt merkezler de oluşmaktadır. Ulaşım sistemlerinin erişim hızı ve konforu merkezden uzak yeni konut alanlarına doğru şehrin büyümesine olanak tanımaktadır. Ekonomik kalkınmanın beslediği sosyal tabakalar, yeni yaşam alanlarında farklı alışkanlıkları ve hayat tarzlarının ortaya çıkmasına imkân vermektedir.

1.3. İstanbul'da Arazi Kullanımı Ulaşım İlişkisi

19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunun devlet yapısı ve toplum düzeni, asıl belirleyicisinin dış güçler/kapitalist sistemin olduğu köklü ekonomik dönüşüm sürecine girmiştir.²⁹ Sanayi devrimi sonrası Avrupa da yaşanan hızlı ekonomik genişlemenin doğal bir sonucu olarak Avrupa sanayisinin ihtiyaç duyduğu hammadde ve ürettiği mamul malların pazarlanması için cazip durumdaki Osmanlı topraklarına yönelmiştir. 1838

²⁸ Erdoğan, ss. 198-199. (Yazar Fritz Voigt'un geliştirdiği modeli, İsmet Ergün'ün Ankara'da Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınlarında çıkan 1985 tarihli **Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü** çalışmasından almıştır.)

²⁹ Edhem Eldem, Daniel Goffmann ve Bruce Masters, **Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti Halep, İzmir ve İstanbul**, 2. Basım, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2017, s. 236.

sonrası Avrupalı devletlerle imzalanan ticaret anlaşmaları, yabancı tüccarların Osmanlı topraklarında serbest ticaret yapmalarına imkân sağlamıştır.³⁰ Artan uluslararası ticaretin doğurduğu ekonomik yapı, Osmanlı Devleti sınırları içerisindeki liman şehirlerinde ekonomik ve sosyal değişimlere yol açmıştır.³¹ Osmanlı elitlerinin tercih ettikleri batılılaşma hedefleri, Batılı devletlerin artan siyasi ve ekonomik etkisinin derinleşmesi ve yaygınlaşmasına zemin hazırladığı söylenebilir. Osmanlı başkentinin bu dönemdeki rolü, Batı nüfuzunun İmparatorluğun geri kalanı üzerinde sağlanması ve yönetilmesi olmuştur. Küresel kapitalist sisteme eklemlenen İstanbul, tarihi siyasi rolünü ikinci plana iterek, Avrupa'nın ekonomik güçlerinin Osmanlı pazarına girmelerine hizmet eden bir merkez olma noktasına sürüklenmiştir.³²

1838 İngiliz Ticaret anlaşması ve 1839 yılında ilan edilen Tanzimat Fermanı ülkenin ekonomik ve idari yapısında büyük değişiklikler meydana getirdiği gibi bu değişiklikler şehir yönetimi ve belediye örgütlenmesine de yansımıştır.³³ “Geleneksel Ortadoğu şehirlerinde ekonomik hayatın ve düzenin denetimi ile görevli memura muhtasib” denilmektedir. İhtisap Nazırlığı, vergileri toplamak, güvenliği sağlamak, narhı uygulamak ve şehir hayatının düzenini sağlamak amacı ile II. Mahmut döneminde kurulmuştur.³⁴ Yeniçeri Ocağı'nın ise 1826'da kaldırılması, bu ocaktan yardım alan kadı eksenli geleneksel Osmanlı şehir yönetim sistemini çalışamaz hale getirmiştir. Nitekim zamanla şehir yönetiminde etkisi zayıflayan kadıların Sadaretle irtibatı kesilmiş Şeyhülislam'la bağlanmıştır. Osmanlı şehirlerindeki yapı işlerinin teknik sorumluluğu geleneksel yapıda hassa mimarları ocağına bırakılmışken, inşaatların mali denetimi şehreminine verilmiştir. 1831 yılında II. Mahmut şehreminiliği ve hassa mimar ocağını ve de mimarbaşılığı Ebniye-i Hassa Müdürlüğü bünyesinde toplamıştır. Tanzimat'ın ilk dönemlerinde şehir yönetimi için geliştirilen idari reformlar büyük ölçüde merkezi yönetime bağlı olarak düşünülmüştür.³⁵ Nitekim 1851 yılına gelindiğinde İhtisap

³⁰ Tarkan Oktay, İstanbul Şehremaneti, İstanbul; Yeditepe Yayınevi, 2011, s. 11.

³¹ Oktay, s. 12.

³² Eldem, Goffmann ve Masters, s. 242.

³³ İlber Ortaylı, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği**, İstanbul: Hil Yayınları, 1985, s. 111.

³⁴ Ortaylı, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği**, s. 116.

³⁵ Halil İnalcık, Mehmet Seyithanoğlu, **Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu**, İlhan Tekeli, 19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanın Dönüşümü, 7. Basım, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2018, ss. 528-529.

Nazırlığı da Osmanlı şehirlerinde istenen sonucu verememiş ve etkisiz hale gelmiştir.³⁶

1840'lı yıllarda İstanbul'un nüfusunun 400.000 kişi olduğu tahmin edilir. 19 yüzyılın sonlarına doğru şehrin nüfusu 900.000 kişiye ulaşmıştır. Şehrin nüfusunda ki bu artış, 1876-1878 den başlayarak Balkanlardan Doğu Anadolu'dan, Kafkasya'dan, Kırımdan ve Girit'ten gelen Türk ve Müslüman göçmenler ile izah edilebilir.³⁷ İstanbul 19. yüzyıl ortalarında yarım milyonu aşan nüfusu ile çağdaş ulaşım araçlarını, sokakların aydınlatılmasını ve şehrin güzelleştirilip temiz tutulmasını sağlayan bir belediye örgütüne sahip değildir.³⁸ Şehrin gelişmesi ve nüfusun artması yeni bir yönetim yapısı oluşturulmasına yol açmıştır.³⁹ Şehrin temizlik ve düzeni evlerin içi ile sınırlıdır. Anadolu'dan, Rumeli'den ve Balkanlardan gelen göçler ile şehrin ılaşesi ve temizliği yanında güvenlik konularında yaşanan sorunlar da hat safhaya çıkmıştır. Kırım savaşının başlaması ise şehirde yaşamı çekilmez hale getirmiştir. Yabancı diplomatların tenkit ve istekleri Bâb-ı âli yöneticilerini, İstanbul'u modernleştirecek bir örgütü yani Şehremaneti'ni 16 Ağustos 1854 tarihinde kurmaya itmiştir. Şehremaneti Meclis-i Vala'ya bağlı olarak çalışacaktır. Şehremanetine eski kadıların ve İhtisap Nazırlarının görevi yüklenmiştir. Bu hali ile yerel yönetimden uzak merkeze bağlı bir birim halinde teşekkül etmiştir.⁴⁰ Şehir yönetiminin merkezden idaresinden vaz geçilip yerele kayması ancak 1855 yılında tam olarak başlamıştır.⁴¹ 1858 yılında yayınlanan tebliğle İstanbul 14 belediye dairesine ayrılmıştır. Yabancıların yoğun olarak yaşadığı Galata-Beyoğlu bölgesi örnek daire olarak Altıncı Daire-yi Belediye adıyla kurulmuştur.⁴² Daha sonra kurulacak dairelerden farklı olarak, Altıncı Daire Şehremaneti'ne değil doğrudan Sadaret'e bağlanmış ve özerk yapısını sürdürmüştür.⁴³

Osmanlı siteminin Avrupalı Devletlerle imzaladığı ticaret antlaşmalarıyla dünya ekonomisine açılışı ve Tanzimat Fermanı'nın ilanıyla yoğunlaşan yeni yönetim biçimi arayışları, 19. yüzyılın ikinci yarısında şehrin dokusunda ve mekânın kullanımında da

³⁶ Ortaylı, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği**, s. 117.

³⁷ Robert Mantran, **İstanbul Tarihi**, 4. Baskı, İstanbul: İletişim Yayıncılık, 2015, ss. 316-317.

³⁸ Ortaylı, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği**, s. 119.

³⁹ Mantran, s. 324.

⁴⁰ Ortaylı, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği**, ss. 120-121.

⁴¹ İnalcık ve Seyithanoğlu, s. 529.

⁴² Ortaylı, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği**, s. 130.

⁴³ Ortaylı, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği**, s. 128.

önemli dönüşümlere yol açmıştır.⁴⁴ Eminönü-Beyazıt bölgesindeki geleneksel ticaretin ağırlığı zayıflamış, Galata bölgesi ticaretin yeni merkezi olarak öne çıkmıştır. Ticaret anlaşmalarının doğurduğu yeni ekonomik ilişkilerin aktörleri olan, kapitalizmin Osmanlı pazarına nüfuz etmesinin başlıca araçları şirketler, bankalar ve sigorta acenteleri Galata'yı üs haline getirmiştir.⁴⁵ Değişimin en belirgin görüldüğü İstanbul'un Galata-Beyoğlu bölgesi, Batılı tüccarlar, komisyoncular, inşaatçı ve bankerlerin akınına uğramıştır. Değişen ekonomik dinamiklerin mekâna yansımaları neticesinde yeni tarz çarşılar, oteller, hanlar, elçilik binaları, eğlence mekânları ve konutlar inşa edilmiştir. Tramvayın hizmet götürdüğü Şişli, Nişantaşı ve Maçka gibi varlıklı kesimlerin yeni yerleşim alanlarının yanında, Şirket-i Hayriye ile sosyal ve ekonomik dokunun içine çekilen Tarabya ve Yeniköy gibi sayfiye köyleri öne çıkmıştır. Geleneksel mahalle yapısı bu dönemde iki önemli etki altındadır. Birincisi, taşradan İstanbul'a göç eden nüfusun mevcut mahallelere yoğun bir şekilde yerleşmeleri öteden beri var olan düzeni etkisiz hale getirmiştir. İkincisi, gelir seviyeleri yüksek olan ailelerin uluslararası ticaretin doğurduğu ekonomik ve sosyal ilişkiler neticesinde şekillenen yeni yerleşim alanlarına doğru kaymasıdır.⁴⁶

Bu çerçevede prestij kaybına uğrayan yerlerin başında Haliç kıyıları gelmektedir. Haliç kıyılarında bulunan kışlalar, sanayi kuruluşları ve tersaneler bölgenin cazibesini azaltıcı bir etkiye sahiptir. Haliç'in karşılıklı iki mahallesi Balat ve Hasköy sefalet içindedir. Müslümanların yaşadığı Eyüp, kayıkçı ve düşük gelir guruplarının toplandığı bir yerleşim mekânı halindedir. Kasımpaşa, ulaşım imkânlarının kolaylığından dolayı memleketlerinden İstanbul'a iş bulmaya gelenlerin toplandığı semt olarak öne çıkmaktadır. Üsküdar ise bekar, işsiz ve vasıfsız işçilerin yoğun yaşadığı bir yerleşim yeri hüviyetindedir.⁴⁷

Dönemin belirgin ikilemi modernlik ve gelenek arasındaki toplumsal uçurum, giderek derinleşirken bu durum şehrin topoğrafik ayrımına etki edecek kadar ileri gitmiştir. Mekânın kullanımına yansıyan değişim dinamikleri, tercihini gelenekten yana

⁴⁴ İnalçık ve Seyithanoğlu, s. 527.

⁴⁵ Oktay, ss. 11-12.

⁴⁶ Oktay, ss. 12-13.

⁴⁷ İnalçık ve Seyithanoğlu, s. 539.

kullanan bölgeleri durağanlığa ve düşüşe itmiştir. Şehrin kimi bölgeleri kendisine biçilen role uygun davranarak yükselişe geçmiş ve yeni cazibe merkezleri haline gelmiştir.⁴⁸ Şehrin ana fonksiyonları Haliç'in karşı yakasına özellikle de Galata ve Beşiktaş'a doğru kaymıştır.⁴⁹

Modern yaşamın göstergesi olarak padişahlar da tarihi yarımada da bulunan Topkapı Sarayı'ndan ayrılarak boğaz kıyısında Batılı tarzda yaptırdıkları saraylara taşınmışlardır. II. Mahmut Topkapı Sarayından Beşiktaş'ta bulunan başka bir saraya geçmiştir. Sultan Abdülmecit Tophane ile Beşiktaş arasında Dolmabahçe sarayını yaptırarak devletin merkezini, şirketlerin ve bankaların merkezlerinin üs haline getirdiği Galata'ya taşınmıştır. Galata'da bulunan Voyvoda Caddesi, yabancı bankaların genel merkezlerine ev sahipliği yapmaktadır. Büyükelçiliklerin bulunduğu Pera ve Beyoğlu gibi semtlerde söz konusu şirket ve bankalarda çalışan yabancılar ve azınlıklar oturmaktadırlar.⁵⁰

Padişah'ın tarihi yarımada da bulunan geleneksel sarayını terk ederek, Batılı değerlerin ve iktisadi nüfuzun şehirde en belirgin hissedildiği, Frenk semtleri diye bilinen Galata ve Pera'ya yakın bir yere taşınması simgesel açıdan önemlidir. Avrupa elçiliklerinin yakınındaki alafranga tarzda yapılmış İmparatorluğun yeni yönetim merkezi, Aksaray, Fatih ve Çemberlitaş'taki konaklarını geride bırakıp; Boğaz'a, Harbiye, Şişli, Nişantaşı ve Maçka gibi yeni yerleşim yerlerine gelen çok sayıda bürokrat için de bir çekim merkezi olmuştur.⁵¹ Padişahın Topkapı Sarayından çıkması paşa konakları ile prestijli yapıların tarihi yarımada dan ayrılma sürecini hızlandırmış olsa da Bâb-ı âli'nin kendi yerinde kalması ve tarihi yarımada içerisinde genişlemesi, Padişahın boğaz kıyılarına gitmesinin etkisini nisbi olarak dengelemiştir.⁵²

Tarihi yarımada dan ayrılanlar yalnızca Müslüman ahali değildir. 18. yüzyıldan itibaren Fener Beyleri Fener'i terk etmiş, Boğaziçi'nin fakir köyleri Tarabya ve Yeniköy'e yerleşmişlerdir. Rumlar, Ermeniler ve Yahudiler'den durumu iyi olanlar 19.

⁴⁸ Eldem, Goffmann ve Masters, s. 242.

⁴⁹ Mantran, s. 322.

⁵⁰ Mantran, s. 321.

⁵¹ Eldem, Goffmann ve Masters, s. 243.

⁵² İncalcık ve Seyithanoğlu, s. 538.

yüzyılda Fener, Balat ve Samatya'dan ayrılarak Pera'ya, Teşvikiye ve Nişantaşı bölgeleri ile Boğaziçi'ne yerleşmişlerdir.⁵³

Bütün bu gelişmeler daha iyi bir belediye yapılaşmasını ve mekânın daha verimli, etkin ve planlı kullanımını gerekli kılmaktadır. Belediye teşkilatının oluşumu, kentsel hizmetler ve karada ilk toplu taşıma girişimi ilk olarak şehrin dışı açık ve yükselen değeri Galata-Beyoğlu bölgesinde başlamıştır.⁵⁴ Altıncı Daire 1865 yılında yıkılan Galata Surlarının yerine yollar yapmıştır. Taksim'den Pangaltı'ya kadar geniş bir yol açarak, bu yolu daha sonra Şişli'ye uzatmıştır. Bu süreçte şehir merkezinin büyümesinin doğal bir sonucu olarak daha önce kenarda kalan mezarlık şehrin merkezinde kalmıştır. Altıncı Daire, mezarlığı şehrin dışına taşıyarak, Avrupa tarzı parklar yapmaya başlamıştır. Taksim Kışlası yanındaki Katolik mezarlığı ile Tozkoparan'daki Müslüman mezarlığının bir kısmına yapılan parklar, eğlence merkezi haline gelen Pera'ya nefes aldirmiştir.⁵⁵

Pera bölgesi şehircilik ve mimarlık alanında gözle görülür gelişmeler kaydetmiştir. Dik açı ile kesişen sokakların kenarında daha düzgün yapıların olduğu yeni semtler kurulmaya başlanmış, sokakların tamamına taş döşenmiştir. 1856-1857 yıllarında Büyük Pera Caddesi aydınlatılmıştır. Atlı Tramvay yerini elektrikli tramvaya bırakırken ilk hat Pera'yı Şişli'ye bağlamıştır. Aynı dönemde Galata ve Beyoğlu'nda Avrupalı beş, altı katlı apartmanlar yapılmıştır.⁵⁶ Batılıların giderek artan varlığı ve etkisi, bir zamanlar açık bir gettoya benzeyen bu Frenk yerleşimini başlı başına bir kent haline getirerek, şehrin kuzeye doğru büyümesini hızlandırmıştır.⁵⁷ Galata ve Pera eski surların yıkılmasını gerektirecek kadar gelişme göstermiş, sokaklarına taş döşenen Büyük Pera Caddesi buluşma ve eğlence yeri haline gelmiştir. İstanbul'un ünlü mağazaları bu cadde üzerinde sıralanmıştır.⁵⁸ 19. yüzyıl ortalarında Beyoğlu-Galata kâgir binaları ile İstanbul'a tepeden bakarken, aslında Avrupa şehirlerinin Akdeniz'deki eğreti bir şubesi gibidir. Farklı giyimdeki insanların sokaklarında gezdiği, değişik yemeklerin yendiği, eğlence mekânlarının olduğu, yabancı dillerin konuşulduğu, yeni alışkanlıkların ve

⁵³ İncelik ve Seyithanoğlu, s. 538

⁵⁴ Eldem, Goffmann ve Masters, s. 244.

⁵⁵ İncelik ve Seyithanoğlu, ss. 534-535.

⁵⁶ Mantran, s. 324.

⁵⁷ Eldem, Goffmann ve Masters, s. 243.

⁵⁸ Mantran, s. 323.

davranış kalıplarının geliştiği şehrin bu yakası Avrupa'nın herhangi bir taşra şehri görünümündedir.⁵⁹

Padişahın ikametgahının Boğaziçi kıyılarına gelmesinden sonra bu bölgedeki yapılar prestij sıralamasına göre yapılanmıştır. Dolmabahçe, Beşiktaş ve Çırağan saraylarından sonra şehzadelerin oturduğu ikinci derecedeki saraylar gelmektedir. Ortaköy ile Kuruçeşme arasında hanım sultanlar, damad-ı şehriyari yalıları, padişah kızları sarayları ile vükela yalıları bulunmaktadır.⁶⁰

Şehrin kuzeyi hızlı bir gelişim sürecinden geçerken, geri kalan bölgeleri durgunluk içerisinde. Kadim İstanbul diye tarif edilen sur içi İstanbul, dönemin modernlik ve Batılılaşma cereyanına sırtını dönmüşçesine yaşanan ekonomik ve sosyal dinamizmin dışında kalmıştır. Yarımada da yaşanan yenilikler daha ziyade sık sık yaşanan yangınlar sonrası tamamen silinip ortadan kaybolan ve kentsel planlama için son derece elverişli hale gelen mahallelerde yapılan çalışmalarla, liman bölgesinin yeniden şekillenmesi projeleriyle ve devlet destekli faaliyetlerle sınırlıdır.⁶¹

Dönüşüm içerisindeki Osmanlı kentlerinde çözüme kavuşturulmayı bekleyen beş temel sorun olduğu gözlemlenir. Şehrin yeni ekonomik süreci ve Tanzimat'la başlayan idari reformlarının gerektirdiği yeni kurumları açısından Merkezi iş alanının yeniden yapılanması ilk temel sorundur. İkinci olarak ekonomik ve idari dönüşümlerin sonucu olarak farklılaşan sosyal tabakaların konut alanlarının ayrışması ihtiyacıdır. Şehir nüfusunun hızla artmasından kaynaklanan yeni konut alanları ihtiyacı üçüncü temel sorundur. Şehrin gelişimine hizmet edebilecek ulaşım altyapısının teşkili dördüncü temel sorundur. Ahşap yapı stoğundan dolayı sık sık maruz kalınan yangınları önlemek için alınacak tedbirler beşinci sorun grubunu oluşturmaktadır.⁶²

19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'un merkezi iş alanının yeniden yapılanma sürecine girdiğinden bahsedilmiştir. Sanayi devriminin etkisi Avrupa'dan çevreye doğru yayılmaya başladıkça ticari ilişkilerin değişen şekli ve boyutu, şehir merkezinin fiziksel

⁵⁹ Ortaylı, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği**, s. 129.

⁶⁰ İnalçık ve Seyithanoğlu. ss. 538-539.

⁶¹ Eldem, Goffmann ve Masters, ss. 244-245.

⁶² İlhan Tekeli, **The Development of The Istanbul Metropolitan Area Urban Administration and Planning**, İstanbul: Kent Basımevi, 1994, s. 5.

dönüşümünü zorlayıcı bir unsur olmuştur. Yeni istasyon binaları, rıhtımlar ve postaneler kurulmuştur. Ticaret biçimlerinin değişmesi yeni finans kurumları, bankaları ve sigorta şirketlerinin iş alanlarının merkezine oturtmuştur. İstanbul ekonomik dönüşümün mekâna etkisini teknolojiye uygun olarak yeniden düzenlediğinden dolayı dünya kenti olma niteliğini 19. yüzyılın ikinci yarısında büyük ölçüde koruyabilmiştir.⁶³

Şehrin konut dokusunda farklı boyutlarda üç aşamalı bir dönüşüm yaşanmıştır. Birincisi, ahşap konutlardan kâgir binalara geçiştir. Devlet her ne kadar kâgir bina yapımı hususunda teşvik edici olmuş ise de, düşük gelir guruplarının oturduğu mahallelerde ve sayfiye yerlerinde istenen dönüşüm gerçekleşmemiştir. İkinci boyut, kâgir binaya dönüştürülen şehrin orta tabakasının yaşadığı bölgelerde arazi fiyatlarının yükselmesi ile birlikte konut alanlarında sıra evlerin ve apartmanların ortaya çıkışıdır. Etnik boyutun da kendini hissettirdiği toplumsal sınıflaşmanın olduğu yeni yerleşim alanlarına doğru şehrin büyümesi ve yangından etkilenen mahallelerin de düzenlenmesi ile ortaya çıkan yeni bir şehir formu dönüşümün üçüncü boyutudur.⁶⁴ Tanzimat Fermanı'nın Sadrazamı Mustafa Reşit Paşa, Avrupa başkentlerinde elçilik yaparken İstanbul'a yazdığı raporlarda şehir de sık sık çıkan yangınlar ile ilgili Avrupa gazetelerinde; "ahşap binaları yakmak için mi bu kadar para sarf ediyorsunuz? Acaba memleketinizde taş ve tuğla yok mudur?" diye sorulduğunu da bildirmektedir.⁶⁵ Merkezi iş alanı konusunda yaşanan dönüşüm hızına, ahşap yapı stoğunun yıkılarak yerlerine kâgir yapılar yapılmasında erişilememiştir. Özellikle düşük gelir guruplarının oturduğu eski semtlerin ahşap yapıları varlığını sürdürmüştür.

Mustafa Reşit Paşa 1836 yılında Londra'dan, Batı mimarisinin ve kentsel düzeninin reformlar için kabul edilebilir tek çare olduğunu rapor eder.⁶⁶ Dar sokak ve çıkmazlardan vazgeçilerek geniş caddelerin açılmasına dair ilk resmi belge 17 Mayıs 1839 tarihinde hazırlanmıştır.⁶⁷ Yeni yapılan binaları geriye çekerek sokakları genişletme

⁶³ İlhan Tekeli, **Dünya Kenti Olma Süreci İçinde Akımlar Mekânını Yeniden Biçimlendiren İstanbul**, İstanbul, 2001, s. 88.

⁶⁴ İncalcık ve Seyithanoğlu, s. 537.

⁶⁵ Ortaylı, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği**, s. 118.

⁶⁶ Halil İncalcık, Mehmet Seyithanoğlu, **Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu**, Stefan Yerasimos, Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine, 7. Basım, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2018, s. 509.

⁶⁷ İncalcık ve Seyithanoğlu, Yerasimos, s.507.

ve parselasyon gibi Avrupa şehircilik ilkelerini referans alan birinci Ebniye Nizamnamesi 1848 yılında ve İstimlak Nizamnamesi ise 1856'da çıkmıştır.⁶⁸

Osmanlı imar mevzuatı, Batı ile başlayan ticari ilişkiler sonrası ekonomik ve sosyal yapıda ortaya çıkan yeni boyutların şehirde meydana getirdiği değişimlere çareler bulmaya odaklanmıştır. Değişen ticaret biçimi, siyasi reformların getirdiği idari yapılanmalar, geleneksel şehir merkezinin dışında yeni bir modern merkezin doğması, şehir içindeki hareketliliğin yaya olarak yapılmasından vaz geçilerek, araba ve tramvay gibi toplu taşıma vasıtalarının kullanılmaya başlanması şehrin geleneksel şeklinden çıkıp yeni ve modern bir forma bürünmesi çerçevesinde ele alınmalıdır. Yolların genişletilmesi ve düzenlenmesi bu dönüşüm ekseninde gerçekleşmiştir. Şehir içi ulaşımın modern formunun gelişmesi için yolların nasıl genişletileceği, yeni yerleşim alanlarının nasıl oluşturulacağı ve yangın tehlikesinin ne şekilde önleneceği imar mevzuatının çerçevesini belirleyen pratik sorunlardır. Bu dönemde yapılan planlama çalışmaları; tramvay güzergâhlarında, yangından etkilenen mahallelerde ve arazi kullanımı-ulaşım sistemi etkileşimi sonucunda gereksinim duyulan yeni yerleşim alanlarında gerçekleştirilen düzenlenmeler ile modernleşme sürecinde yeni bir alan kullanımına örnek teşkil eden şehir parklarının tanzimi şeklinde yapılan mevzi planlardır. Şehrin tamamını içine alan bütüncül bir planlama çalışmasından söz edilemez. Yapılan çalışmalar daha ziyade harita üzerinde yürütülen mühendislik çalışmalarıdır. Yasalar ve yönetmelikler çıkarılmakla beraber planlama ilkelerinin uygulandığı kurumsal bir sürece geçilmemiştir. Pratik sorunlara çözümler üretilmiştir.⁶⁹

Dönüşüm içindeki İstanbul'un sorunlarından merkezi iş alanı ve ahşap yapıların kâğır binalara dönüşümü konusu ele alınmıştır. Artan nüfusun konut ihtiyacı ve sosyal tabakaların farklılaşması sonucu üst gelir gurubunun ihtiyacı olan yerleşim alanları konularına kısmen değinilmekle birlikte bu iki sorunun asıl çözümü ulaşım alt yapısındaki gelişmelere bağlıdır. Şehrin çözüm bekleyen beş temel sorunundan birisi de diğerleriyle ilişkili olan ulaşım sorunudur.

⁶⁸ İnalçık ve Seyithanoğlu, Yerasimos, s. 508.

⁶⁹ İlhan Tekeli, **Modernite Aşılırken Kent Planlaması**, 1. Baskı, Ankara: İmge Kitabevi, 2001, ss. 20-21.

İki kıtanın birleştiği İstanbul içinden deniz geçen bir şehir olması bakımından kendine mahsus yapısıyla dünyada tektir. Avrupa kıtasında surların içerisinde kalan kadim İstanbul ile Galata ve Pera arasında ise Haliç uzanmaktadır. Üsküdar Anadolu yakasında suyun karşı kıyısında kalmaktadır. İstanbul'da şehir içi ulaşım, 19. yüzyılın ikinci yarısına kadar büyük ölçüde yaya ve kayık ile yapılmaktadır. Kıyılar boyunca deniz ulaşımı asırlardır kayıklar, peremeler ve mavnalar tarafından sağlanmaktadır. Yüzyılın başında Boğaz ve Haliç üzerinde faaliyet gösteren İstanbul kayıkçıları şehir içi ulaşımın mutlak hâkimiydiler.⁷⁰ Kayıklar iskelelere bağlı olarak esnaf örgütlenmesi şeklinde yük ve yolcu taşınmaktadır.⁷¹ 1802 yılında 3.996 kayık, 6.572 kayıkçı; 1844 de 16.000 kayık, 19.000 kayıkçı faaliyet göstermektedir.⁷²

Deniz üzerinden ulaşımını öteden beri kayıklar, pereme ve mavnalar ile gerçekleştiren İstanbullular, karadaki ulaşımını 18. yüzyılın başlarına kadar yürüyerek sağlamışlardır. Lale devrinden sonra mesire yerlerine arabalar ile gidilmesi, kara ulaşımında araba kullanımı alışkanlığını oluşturmuş ve araba kullanımını ihtiyaç haline getirmeye başlamıştır. Arabaların rahatlığına hızla alışılınca hali vakti yerinde olanlar işlerine de arabayla gidip gelmişlerdir.⁷³ 1825 yılına kadar faytona binmek sadece padişaha mahsus bir alışkanlık iken, Tanzimat sonrasında şehir içi ulaşımında araba kullanımı yaygınlaşmıştır. Sultan Abdülaziz ve Abdülhamit dönemlerinde İstanbul'da her köşe başında kiralık binek arabası bulmak mümkündür.⁷⁴

İstanbul'un yaya hareketlerine göre şekillenmiş sokakları arabaların seyrine elverişli değildir. Şehirde sık sık meydana gelen büyük yangınlar sonrasında yollar genişletilmiş ve araba kullanımına uygun hale getirilmeye çalışılmıştır. 1864'te çıkan Hocapaşa yangını Sirkeci'den Kumkapı'ya kadar büyük bir alanı kül etmiştir. Hocapaşa yangınından kısa bir süre sonra Kumkapı ve Kadırga'da çıkan iki yangın da eklenince Haliç'ten Marmara'ya, Beyazıt'tan Ayasofya'ya kadar uzanan 3.551 binalık devasa bir yangın alanı ortaya çıkmıştır. Yangın sonrası imar faaliyetine esas olacak çalışmaları yapmak, yolları genişletmek ve binaları kâgir hale getirmek için Islahat-ı Turuk

⁷⁰ Kaynar, s. 48.

⁷¹ Tekeli, **Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)**, s. 23.

⁷² Koraltürk, s. 18.

⁷³ Kaynar, s. 50.

⁷⁴ Tekeli, **Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)**, s. 23.

Komisyonu kurulmuştur. Komisyon 1863 Ebniye ve Turuk Nizamnamesi'ne uygun bir plan hazırlamıştır. Plan 45.000 altın harcanarak başarıyla uygulanmıştır.⁷⁵

Yangınlar sonrası kurulan Islahat-ı Turuk Komisyonu'nun önemli faaliyetlerinden biri olan Ebniye ve Turuk Nizamnamesi'nin hazırlanması, ilk imar mevzuatının gelişmesine de öncülük etmiştir. İstanbul şehir formunun oluşmasında araba kullanımının etkisi olmak ile beraber, toplu taşıma sistemlerinin kurulması asıl etkiyi yapmıştır. Bu açıdan şehrin gelişimi üç aşamada değerlendirilebilir. İlki 1850'li yılların ortalarından başlayan tarifeli şehir içi vapur işletmesidir. İkincisi 1870'li yıllarda Atlı Tramvay, Tünel ve Banliyö trenleri imtiyazları ile raylı sistem ulaşımının başlamasıdır. Üçüncüsü ise 1913 ortalarında gerçekleştirilen elektrikli tramvay sistemine geçiştir.⁷⁶

Tanzimat sonrasında üst düzey devlet erkânının Boğaziçi kıyılarında oturmaya başlaması şehir içi vapur ulaşımını hızlandırmıştır.⁷⁷ Kapitalizmin sanayi devrimi ile birlikte büyük ölçekli girişimlerini gerçekleştirmek amacıyla geliştirdiği kapital birikim aracı olan anonim şirket, Osmanlı İmparatorluğu'na ilk kez bürokrasi öncülüğünde girmiş ve 1851 yılında Şirket-i Hayriye kurulmuştur. Osmanlı imparatorluğunun ilk anonim şirketi, deniz üzerinden sağlanan toplu taşımada bir dönüm noktasıdır. Şirketin Londra'dan ısmarladığı altı vapur 1854 yılında sefere başlamıştır.⁷⁸ 1850'lerden 1920'li yıllara kadar İstanbul'da deniz ulaşımı yerli ve yabancı sermayeli üç büyük ölçekli girişimce yürütülmesine rağmen geleneksel kayık taşımacılığı tamamen ortadan kalmamıştır. 1850'lerden 1920'li yılların sonuna kadar kısa mesafeli geçişlerde günde yaklaşık 3.000 yolcu taşınmıştır. Şehir içi deniz ulaşımını sağlayan büyük ölçekli kuruluşlar İstanbul'un kıyı boyunca yayılmasına teşvik ve imkân tanıyıcı bir etki yaratmıştır.⁷⁹ Şirketi Hayriye'nin Boğaziçi'nde yaptığı vapur işletmesi kentleşme sürecini hızlandırmıştır. Şirket Boğaziçi'nde kiraya verilecek ev yalı ve köşkleri gösterir bir kitapçığı 1936'da yayınlamıştır. Boğaziçi kıyılarındaki yerleşim yerleri, Şirket-i Hayriye'nin düzenli vapur işletmesinden sonra şenlenmiş ve buralarda imar faaliyetleri hızlanmıştır.⁸⁰ Buradaki

⁷⁵ İnalçık ve Seyithanoğlu, s. 534.

⁷⁶ Tekeli, *Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)*, s. 23.

⁷⁷ Tekeli, *Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)*, s. 23.

⁷⁸ Tekeli, *Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)*, s. 24.

⁷⁹ Tekeli, *Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)*, s. 26.

⁸⁰ Murat Koraltürk, *Şirket-i Hayriye (1851-1945)*, İstanbul: İDO yayınları, 2007, s. 125.

yerleşim birimleri düzenli vapur seferleri sayesinde şehir ile bütünleşmiş, bu sayede buralarda yaşayan ahali yıl boyu sürekli ikamet edebilme olanağına kavuşmuş ve buna bağlı olarak da yerleşim alanları büyümüştür.⁸¹

Ancak şehrin daha derli toplu ve erişilebilir bir forma kavuşması için kara ulaşımının gelişmesi gerekmektedir. 1860'ların sonunda kurulan atlı tramvay işletmesi bu süreci başlatmıştır. İngiltere de biriken kapitalin kendisine başka ülkelerde karlı yatırım imkânları aradığı 1860'lı yılların başında tramvay imtiyazı için iki defa İngiliz girişimcilerin başvurusu olmuştur. Bu girişimlerin hazırladığı zeminde Karapano Efendi'nin kuracağı şirkete 1869 yılında 40 yıllığına atlı tramvay imtiyazı verilmiştir.⁸² 1871 yılında Azapkapı-Beşiktaş arasında ilk sefere başlayan Tramvay Şirketi'nin sermaye yapısı Galata bankerleri ve Fransız sermayesine dayanmaktadır.⁸³

İstanbul'da ilk tramvay imtiyazı Şehremini Server Paşa döneminde verilmiştir. Şehremaneti istimlak masrafları için devletten önemli yardımlar almış, tramvayın geçeceği caddeleri açmak için büyük masraflar ile genişletme çalışmaları yürütülmüştür.⁸⁴ Şehremaneti şehrin ulaşım altyapısını kurmak için verdiği tramvay imtiyazlarıyla yolları genişletip, kaldırımlar inşa etmek için kolları sıvamıştır. Belediye kaynaklarının yetersizliğinden dolayı hükümetten aldığı yetkiye dayanarak 1870'te Osmanlı Bankası ve Galata Bankerlerinden borçlanmaya gitmiştir.⁸⁵ İstanbul'da yolların genişletilmesinde tramvay şirketi ile yapılan sözleşmelerin etkisi büyük olmuştur.⁸⁶ Atlı tramvayın işletmeye başlaması ile toplu taşıma modları⁸⁷ arasında yolcu aktarımını sağlayacak transfer noktaları (Karaköy, Eminönü, Aksaray gibi) oluşmuştur.⁸⁸

Yavaşlıkları ile ünlü atlı tramvaylar yazlık ve kışlık olarak iki türdür. Kışlık tramvaylarda yolcular karşılıklı iki peyke üzerinde yüz yüze bakarak yolculuk ederken, yazlık olanlar da arka arkaya konan peykeler sayesinde birbirlerinin yerine manzarayı

⁸¹ İnalçık ve Seyithanoğlu, s. 538.

⁸² Tekeli, **Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)**, s. 26.

⁸³ Memet Yetişkin, Toroshan Özdamar, **Osmanlı Şehirlerinde Belçika Şirketlerinin Altyapı Faaliyetleri**, TAD,2018,C.37,Sayı64, ss. 295-296.

⁸⁴ Ortaylı, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği**, s. 205.

⁸⁵ İnalçık ve Seyithanoğlu, s. 530.

⁸⁶ Tekeli, **Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)**, s. 36.

⁸⁷ **Toplu Taşıma Modu:** Toplu taşıma türleri. Yaya, raylı sistem, deniz taşımacılığı, otobüs vb.

⁸⁸ Tekeli, **Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)**, s. 28.

temaşa ederler. Beşiktaş-Bebek hattında yoğun yolculuk talebine cevap verebilmek için iki katlı tramvaylar çalıştırılmıştır. Diğer güzergâhlara nispeten bu hattın eğiminin uygunluğu atlarla çekilen tramvaylarda böyle bir işletme olanağı tanımıştır.⁸⁹

Şehrin merkezi dış dünya ile kurulan ilişkiye göre biçimlenerek, farklılaşma geçirmiş ve çok odaklı hale gelmiştir. Şehir içi yolların araba ve tramvay dolaşımına elverişli hale gelmesi merkezde bütünlük sağlamıştır. Yine de yol altyapısında yapılan iyileştirmeler ve yolların genişliği şehir içi ulaşımında yeni teknolojik dönüşümler esnasında yeterli olmamış ve yeni önlemlere gerek duyulmuştur.⁹⁰

Tramvayın işletmeye başlamasından önce ayrı yaşayan mahalleler bir-birlerine ve dışarıya açılma ortamına kavuşarak tek bir şehrin parçası haline gelmiştir. Tramvay hatları geçtikleri güzergâhların çehresini değiştirmeye başlamıştır. Geçtiği caddelerin genişletilip, tesviye edilerek parke taş döşenmesi İstanbul'a modern bir görünüm kazandırmıştır. Tramvay güzergâhı üzerindeki mülklerin değeri artmış, satılık veya kiralık konutların tramvaya yakınlığının avantajı gazete ilanlarına yansımıştır.⁹¹ Anadolu yakasında tramvay hatlarının yapılması için emsalsiz bir çaba sarf eden Süreyya Paşa, hem kendi hem de diğer paşaların mülklerinin değerinin artmasını sağlamıştır.⁹²

1880'li yıllara gelindiğinde özellikle gayrimüslim mahallelerde ortaya çıkan sıraevler ve apartmanlar gibi yeni yapı türleri orta tabakanın doğuşunu simgelemektedir.⁹³ Bu bölgelere sunulan ulaşım altyapısı yeni mekân kullanımlarına olanak tanımıştır. Tramvay sadece şehrin çehresini değil, sakinlerini de değiştirmiştir. Tramvayla birlikte yeni alışkanlıklar ve davranış kalıpları gelişmiştir. Kadının kamusal alandaki varlığını ve dolaşım imkânını artırdığı gözlenmiştir.⁹⁴

Ulaşım ağının gelişimine paralel olarak şehir içi arazi kullanım kapasitesi artmıştır. Mekânda yayılım ve mekânın kullanımı açısından toplumsal tabakalaşmaya doğru gelişim gösteren İstanbul, 20. yüzyıla ulaşım koridorları çevresinde gerçekleşen

⁸⁹ Kaynar, s. 51.

⁹⁰ İnalçık ve Seyithanoğlu, s. 537.

⁹¹ Kaynar, s. 54.

⁹² Kaynar, ss. 54-55.

⁹³ İnalçık ve Seyithanoğlu, s. 536.

⁹⁴ Kaynar, s. 55.

büyümesini tam bir entegrasyona kavuşturamadan girmektedir. Büyüme koridorları bantlar şeklinde şehrin gelişimine öncülük ederken kendi aralarındaki erişimleri ancak şehrin merkezi üzerinden sağlanmaktadır. Geleneksel hayatın hâkim olduğu kadim İstanbul'da yerleşim neredeyse tamamen sur içersindedir. Sur dışında Kazlıçeşme, Ayvasaray ve Eyüp bulunmaktadır. Bu bölgelerde şehrin büyümesi sınırlı olmuştur. 19. yüzyılın son çeyreğinde tarihi yarımadanın ve Haliç kıyılarının prestij kaybına uğradığı görülmektedir. Boğaziçi, Dolmabahçe'nin etrafı, Nişantaşı ve Pera bölgesi, Kadıköy'den Bostancı'ya kadar banliyö hattı üzerindeki yerleşim bölgeleri ile Makriköy ve Yeşilköy'ün itibar kazandığı söylenebilir.⁹⁵ Sur dışında asıl büyüme demiryolu güzergâhı üzerinde olmuştur. Pera bölgesinde şehrin büyümesi ise tramvay hatları boyunca gerçekleşmiştir. Büyümeyi tetikleyen tramvay hatları üç farklı koridor üzerinden değerlendirilebilir. Boğaz bölgesinde Ortaköy'e doğru giden hat, Taksim'den Şişli'ye uzanan koridor ve Dolmabahçe'den iç kesimlere Teşvikiye ve Nişantaşı'na erişen aks büyüme bölgeleridir.⁹⁶

Atlı tramvay New York'tan 27 yıl, elektrikli tramvay ise Berlin'den 33 yıl sonra çok da geç olmayan bir sürede İstanbul'a gelmiştir.⁹⁷ Atlı tramvaydan elektrikli tramvaya geçiş ile birlikte 1914 yılında şehrin İstanbul ve Beyoğlu yakasındaki tramvay ağları birleşerek tek bir ağ haline gelmiştir.⁹⁸

1830'lu yıllardan 1927 yılına kadar olan sürede şehir içi toplu ulaşım çoğunlukla yabancı sermayenin kurmuş olduğu deniz ve raylı sistem üzerine oturur. Toplu taşıma ağı şehrin merkezinde kesişen bantlar halindedir.⁹⁹ İstanbul kıyı şeridinde ve raylı sistem güzergâhları boyunca bantlar şeklinde büyümüştür. Söz konusu bantlar Eminönü-Unkapanı-Eyüp, Beyazıt-Fatih-Edirnekapi, Beyazıt-Aksaray-Topkapı, İshakpaşa-Yenikapı-Yedikule-Florya, Karakaöy-Azapkapı-Hasköy-Sütlüce, Tünel-Taksim-Şişli, Karaköy-Ortaköy-Bebek, Üsküdar-Anadoluhisarı-Beykoz ve Kadıköy-Bostancı-Pendik ulaşım aksları üzerindedir.¹⁰⁰

⁹⁵ İncalcık ve Seyithanoğlu, s. 538.

⁹⁶ İncalcık ve Seyithanoğlu, ss. 537-539.

⁹⁷ Kaynar, s. 52.

⁹⁸ Tekeli, **Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)**, s. 28.

⁹⁹ İlhan Tekeli, **Yüzelli Yılda Toplu Ulaşım**, İstanbul Dergisi, (1992), Sayı 2, s. 18.

¹⁰⁰ Öztürk, s. 291.

1927-1935 arası dönemde şehir nüfusu artmasına rağmen vapur yolculuğunda bir azalma meydana gelmiştir. Bu azalma düşük gelir guruplarına hizmet eden Haliç hattında en yüksek seviyededir. Yolcu sayısı yarıya kadar düşmüştür. Şirket-i Hayriye'nin boğaz hattına yaptığı seferlerdeki yolcu sayısında meydana gelen azalış %10 düzeyindedir. Marmara seferlerindeki taşınan yolcu miktarı sabit kalmıştır. Aynı dönemde raylı sistem taşımacılığında yolcu sayısı artarken, en çok artış tramvay ağında meydana gelmiştir. 1929 yılında Fatih-Edirnekapı uzatması açılmıştır. Beyoğlu tarafında ise 1934 yılında tramvay hattının Şişli-Mecidiyeköy bağlantısı sağlanmıştır. Tramvay şirketinin raylı sistem şebekesi 1935 yılında 35,448 km'ye ulaşmıştır. 1930'lu yıllardaki ekonomik buhran dolayısı ile tramvay yolcu sayısında küçük de olsa düşüş olmuştur. Bu nedenle şirket bu yıllarda Edirnekapı, Topkapı, Yedikule hatlarında birinci mevki araçları kaldırarak sadece ikinci mevki araçlar işletmiştir.¹⁰¹

1927 yılında İstanbul'un şehir içi hareketliliği yayaların hâkimiyetindedir. Araç kullanımlarının %1,5'i özel araçlarla, %11'i küçük girişimcilerin araçları ile %87,4'ü ise büyük sermayeli toplu taşıma şirketlerince gerçekleştirilmiştir. Şehir içi ulaşımında raylı ve deniz toplu taşıma modlarının ezici ağırlığı şehir formunun bantlar halinde genişlemesi eğilimini ortaya çıkartmıştır.¹⁰²

1927'li yıllara gelindiğinde İstanbul'un şehir içi ulaşımının ana omurgasını teşkil eden raylı sistem ve deniz ulaşımının erişim imkânı sağladığı bölgelere doğru kentin geliştiği söylenebilir. Martin Wagner 1930'lu yılların ilk yarısında İstanbul'u bir baştan diğer başa toplam boyu 100 km tutan dokuz aksın kesişmesinden meydana gelen bir şehir olarak tanımlamıştır. Bu aksalar ağırlıklı olarak tramvay güzergâhları ve vapur ulaşımının imkân sağladığı Boğaziçi kıyılarıdır.¹⁰³

1913 yılında Asya yakasında elektrikli tramvay işletmesi imtiyazı verilmiş¹⁰⁴ ancak süreç tamamlanamamıştır. İlk tramvay hattının açılması için 8 Haziran 1928 tarihini beklemek gerekmiştir. Bu tarihte Üsküdar-Kısıklı hattı açılmıştır. Bu hattı Üsküdar-Haydarpaşa, Bağlarbaşı-Karacaahmet, Üsküdar-Kadıköy hatları takip etmiştir.

¹⁰¹ Tekeli, *Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)*, s. 38.

¹⁰² Tekeli, *Yüzelli Yılda Toplu Ulaşım*, s. 21.

¹⁰³ Tekeli, *Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)*, s. 32.

¹⁰⁴ Tekeli, *Yüzelli Yılda Toplu Ulaşım*, s.20.

1935 yılına gelindiğinde Hasanpaşa, Moda, Fenerbahçe ve Gazhane bağlantıları da tamamlanarak 26 km hat uzunluğuna ulaşılmıştır.¹⁰⁵

Anadolu yakasındaki şehrin gelişim bölgeleri üç koridor üzerinden olmuştur. Birincisi, Kuzguncuk ile Üsküdar yerleşim alanlarının kıyıdan Bağlarbaşı ve İcadiye'ye doğru genişlemesidir. İkincisi, Üsküdar ile Kadıköy, Haydarpaşa ve Yel değirmeni semtlerinin gelişmesi ile beraber birleşmiştir. Üçüncüsü ise demiryolu güzergâhı boyunca Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Bostancı gibi banliyölerde meydana gelen genişlemelerdir.¹⁰⁶

1913 sonrası elektrikli tramvaya geçişle birlikte tramvayın hızı ve konforunun artmasıyla İstanbul'un toplu ulaşım modları¹⁰⁷ arasındaki denge değişmeye başlamıştır. Elektrikli tramvay döneminden önce deniz yoluyla taşınan yolcu sayısı raylı sistem yolcusundan fazla iken, 1914 yılında denge yakalanmıştır. 1915 sonrası deniz yoluyla taşınan yolcu sayısında düşüş olurken özellikle tramvay yolcu sayılarında artış dikkat çekicidir. Tramvayın sunduğu ulaşım alt yapısı; Beyoğlu, Şişli, Pangaltı, Teşvikiye, Nişantaşı ve Maçka ile birlikte Boğaz kıyılarında Bebek'e kadar uzanan yerleşim birimlerinde, ekonomik dönüşümün doğurduğu farklılaşan sosyal zümreye arazi kullanım imkânı sağlamıştır. Şirket-i Hayriye vapurlarının düzenli seferleri sayesinde Boğaz içindeki sayfiye köyleri daimi ikametgâha dönüşerek, şehrin yeni ekonomik merkezi Galata'da çalışan beyaz yakalıların oturmak için tercih ettikleri alternatif adres olmuştur.

Ulaşım sistemi- arazi kullanımı modelinin en net sonuçlarını, tramvay güzergâhı üzerinde şehrin gelişmesini takip ederek görmek mümkündür. Deniz ulaşımının olumsuz hava koşullarında yapılamaması ve ulaşım talebindeki sürekliliği karşılayamaması, raylı sistemin sunduğu kesintisiz ulaşım hizmeti karşısında dezavantajlı bir durumdur. Ancak kara ulaşımının arazi kullanımındaki belirleyici ve mekâna direk etki edici fonksiyonu, tramvayın üstünlüğünü daha belirgin olarak ortaya koymaktadır.

¹⁰⁵ Tekeli, **Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)**, ss.38.39.

¹⁰⁶ İnalçık ve Seyithanoğlu, s 538.

¹⁰⁷ **Ulaşım Modu:** Kent içi ulaşımın bileşenlerini ifade etmektedir. Özel araç, raylı sistem, otobüs, deniz ulaşımı v.b. bileşenler birer ulaşım modudur. Ulaşım modlarının toplam yolculuk içerisindeki payları türel dağılımı verir.

1.4. Tramvay İmtiyazı Öncesi İstanbul

19. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı Devlet yapısının ve toplumsal düzeninin değişim ve dönüşüm içerisine girdiği bilinmektedir. Başkentin şehir yönetim mekanizmasına batılı anlamda belediye uygulamalarının adapte edilmeye çalışıldığı izlenmektedir. Göçlerle beraber gelen nüfus hareketliliği ve yaşanan ekonomik gelişmeler sonucunda ortaya çıkan şehrin genişleme ve büyüme talebi, büyük bir ulaşım ihtiyacı ve sorununu doğurmuştur. Asırlardır deniz üzerindeki küçük ulaşım vasıtaları ile sunulan toplu taşıma hizmeti, tarifeli seferlerin yapılmasına imkân veren vapur işletmeciliğine dönüşürken ulaşım alanında asıl gelişme kara taşımacılığında yaşanmıştır.

1.4.1. İdari Yapı

Sur içinde kalan ve daha çok Müslüman nüfusun yaşadığı tarihi yarımada yanında Eyüp ve Üsküdar ile Haliç'in karşı yakasında yer alan Galata ve Beyoğlu, Boğaz ve Marmara kıyılarındaki köylerle birlikte İstanbul'u oluşturmaktadır. Tanzimat sonrası dönemde devlet teşkilatlanmasında şekillenen yeni kurumsal yapılar şehrin yeni dokusunu meydana getirmektedir. Sadaret makamı ve etrafında gelişen nezaretlere bağlı olarak kümeleşen iş bölgeleri Bâb-ı âli denilen merkezde toplanmıştır. Saray ise Sultan II. Mahmut'tan itibaren Topkapı Sarayı'ndan ayrılarak Beşiktaş sırtlarında Yıldız'a ve ardından Boğaz bölgesinde inşa edilen Dolmabahçe Sarayı'na intikal etmiştir. Yeni devlet binalarının etrafında biçimlenen ve ticaretin geliştiği bölgelerde büyüyen şehrin cadde ve sokaklarında yollar genişletilmeye ve daha nitelikli hale getirilmeye başlanmıştır. Yaşanan büyük yangınlar sonrası kâgir bina yapımı teşvik edilmiştir. Bütün bu imar ve şehircilik faaliyetleri, batılı anlamda belediyecek uygulamalarını zorunlu kılmıştır.¹⁰⁸

Temizlik, yol ve kaldırım işleri, aydınlatma ve kanalizasyon gibi zaman içerisinde sahipsiz kalan Belediye hizmetlerinin ihmal edilişi yeni belediye anlayışına geçilmesinde etkili olmuştur. Kırım savaşı esnasında müttefik ülkelerin (İngiliz, Fransız ve İtalyan)

¹⁰⁸ Vahdettin Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, 1. Basım, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011, s. 20.

askerlerinin İstanbul'da ikametleri batı tarzı belediye anlayışının benimsenmesinde talep ve teşviklere yol açmıştır.¹⁰⁹

19. yüzyılın ortalarında İstanbul'da belediyecilik faaliyetlerinin halkın ihtiyaçlarını karşılayacak düzeyde olmaması, dönemin seyyahlarının abartılı gözlem ve eleştirilerine konu olmuştur. 1864'de İstanbul'a gelmiş olan Teofil Gotye isminde bir Fransız seyyah, o dönemin gazetesi olan Deba'ya yazdığı bir makale de şehri tasvir ederken; "yürüyebilecek kaldırım, binilebilecek araba, rahat konaklanabilecek otel, yemek yenilebilecek lokanta, tehlikesiz gezilecek sokak olmadığından" şikâyet etmiştir. Bu konularda imkân olsa; 'tabiatın vermiş olduğu güzel manzara ve iyi havadan bir seyyahın istifade edebileceğini' belirterek İstanbul sokaklarının perişan halini anlatmıştır. 1876 yılında İstanbul'a gelmiş olan Markiz Salzbori ise, o zaman ahşap olan Karaköy köprüsünü arabayla geçerken; "köprüdeki tahtaların çürüklüğünü, bunların arasından denizin görüldüğünü aktararak, köprünün bu haline tahammül eden bir halkın, her türlü kötü yönetime katlanacağını" abartılı cümleler ile ifade etmiştir.¹¹⁰

Dönemle ilgili Ergin, o devirde İstanbul'da batı belediyeleri yöntemlerini bilip uygulayacak aydın Türkler'in olmadığını iddia etmiştir. Bu sebeple Hükümet, Osmanlı tebaasından olan ehli vukuf kimselerle İstanbul'da ikamet eden ve artık yerli ahaliden sayılan yabancıların bilgisi ve ehliyetine güvendiklerinden oluşan bir komisyon teşkil etmiş ve bu komisyona İntizam-ı Şehir Komisyonu adını vermiştir.

"1789 ihtilalinden sonra İstanbul'a göç ve iltica etmiş olan aslen Fransız olan Alyon ile Revelaki, Kamanto, Cezayirlioğlu Mıgırdıç, Ohannes Çamiç ve Harmanos isimlerinde gayri müslim Türk tebaası ve bir de Tıbbiye mektebinin ilk mezunlarından Hekimbaşı Salih Efendi bu komisyona memur edilmiştir". Komisyon 4 yıl süren çalışmaları sonucunda Hükümete bir rapor sunmuştur.¹¹¹ Bunların arasında bulunan Cezayirlioğlu Mihırdıç gümrük iltizamı ile zengin olmuştur. 1852 yılında Ayvansaray ile

¹⁰⁹ Osman Nuri Ergin, **Türkiye Şehirciliğin Tarihi İnkişafı**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi İktisat ve İçtimaiyat Enstitüsü Neşriyatı, No:3, s. 122.

¹¹⁰ Osman Nuri Ergin, **Türkiye Şehirciliğin Tarihi İnkişafı**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi İktisat ve İçtimaiyat Enstitüsü Neşriyatı, No:3, ss. 122-123.

¹¹¹ Ergin, **Türkiye Şehirciliğin Tarihi İnkişafı**, s. 124.

Hasköy arasında Yahudi köprüsü denilen ve 1862 yılında yanan tahta köprüyü yaptırmıştır.¹¹²

1850 yılında komisyonun hükümete sunduğu raporda; İstanbul'un arzu edilen şehircilik hizmetine kavuşabilmesi için kaldırım ve kanalizasyonlarının yapılması, sokaklarının temizlenmesi, cadde ve meydanlarının aydınlatılması, yollarının genişletilmesi ve en önemlisi belediye örgütünde etkili bir muhasebe bürosunun kurulması tavsiye edilmiştir. Komisyon ayrıca İstanbul'un 14 belediye dairesine ayrılarak yönetilmesi önerisinde bulunmuş ve bunun için de bir Nizamname-yi Umumi hazırlayarak Bâb-ı âli'ye sunmuştur.¹¹³

16 Ağustos 1854 tarihinde "İstanbul ve bağlı semtlerinde, Şehremaneti adıyla yeni bir memuriyet kurulduğu ve bir de şehir meclisi kurulmasının Tanzimat Meclisi'nde kararlaştırıldığı, İhtisab Nezaretinin de kaldırıldığı" resmi bir tebliğ ile ilan edilerek İstanbul Şehremaneti kurulmuştur. 13 Haziran 1854'de yayınlanan Şehremaneti Nizamnamesinde, teşkilatın Meclis-i Vala'ya bağlı olduğu belirtilmiştir. Bu hali ile Şehremaneti yerel yönetim olarak teşkil edilmemiş merkezi yönetime bağlı olarak kurulmuştur.¹¹⁴

İhtisap Nezareti'nin isminin Şehremaneti'ne dönüştürülmesi yerel yönetim anlamında bir yenilik meydana getirmemiştir. Şehremaneti'nin başarısız olmasının sebebi yöneticilerinde aranmış ve 1855-1876 yılları arasındaki 20 yıllık döneminde İstanbul'da 19 Şehremini değiştirilmiştir. Şehir Meclisini oluşturan ahali ve esnafın ileri gelenleri belediyecilik işlerinde tecrübeleri az ve ehliyeti yetersiz olan kimselerdir. Şehir halkının belediye yönetimine aktif olarak katılamaması Şehir Meclisi'nin yararlı işler yapamamasına yol açmıştır. Şehir Meclisi etkin bir karar denetim ve danışma organı olamamıştır. Şehremaneti'nin istenen başarıyı gösterememesi Bâb-ı âli'yi bazı tedbirler almaya itmiştir. Bu çerçevede 9 Mayıs 1855 tarihinde Osmanlı uyruklu, yabancı dil bilen ve Avrupa görmüş Müslüman ve gayrimüslim kimseler ile İstanbul'daki bazı tanınmış yabancılardan mürekkep İntizam-ı Şehir Komisyonu kurulmuştur. Komisyon cadde ve

¹¹² Tekeli, **Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)** s.33.

¹¹³ Ortaylı, **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Yerel Yönetim Geleneği**, ss. 127-128.

¹¹⁴ Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, s. 20.

sokakların düzenlenmesi, temizlik ve aydınlatma gibi belediye hizmetlerini gerçekleştirmek için teşekkül etmiştir. “Komisyonda zengin bir banker ailesinin mensubu Antoine Alleone, sefirler arasında hayli nüfuzlu İngiliz uyruklu bir Rum olan Revalaki, bulunmaktadır. İmparatorluğun ilk gayrimüslim nazırlarından olan Osmanlı tebasından Ohannes Çamiç, Galatanın musevi bankerlerinden Avram Camando, Ermeni kökenli, gümrük iltizamı zengini Cezayirli oğlu Mıgırdıç, Hüseyin Hüsam Efendi, Franco ben Bericole, Harmanos Efendi ile Mektebi-i Tıbbiye’nin ilk mezunlarından Mehmed Salih Efendi de komisyonun diğer üyeleridir.”¹¹⁵

1854 -1857 yılları arasında hem Şehremaneti hem de intizamı şehir komisyonu kayda değer bir icraatta bulunmamıştır.¹¹⁶ 1858 yılı Ocak ayında yayınlanan resmi tebliğde “İstanbul, Adalar ve Boğaziçi’nin 14 belediye dairesine ayrıldığı, önceden saptanan sınırlara göre Beyoğlu-Galata çevresinin Altıncı Daire-yi Belediye diye adlandırıldığı, ancak 14 dairenin hepsinde icraata başlamak fazla masraflı ve gerçek dışı olacağından uygulamaya önce Altıncı Daireden başlanacağı” bildirilmiştir. Tebliğde “Çünkü Galata ve Beyoğlu’nda nüfus çok olup, binalar daha itinalı yapılmış ve sakinleri de Avrupa görmüş ve Belediye hizmetlerinden anlayan kimseler olduğundan, icraata oradan başlanmasında isabet olduğu, böylece diğerlerine iyi bir numune gösterileceği” devamla belirtilmiştir. Beyoğlu ve Galata bölgesinin Altıncı Daire olarak adlandırılmasında ilham kaynağı Paris olmuştur. Fransız başkentinin o tarihteki en seçkin ve modern semti Altıncı Bölgedir.¹¹⁷ Belediye örgütü 14 daireye ayrılmakla beraber Beyoğlu- Galata semtinde kurulan “Altıncı Daire-yi Belediye” haricinde bir faaliyet olmamıştır. Diğer semtler aynı düzensizlik içerisinde kalırken Altıncı Daire doğrudan sadarete bağlanmıştır.¹¹⁸

Altıncı Daire, Beyoğlu ve Galata bölgesinde önemli belediye hizmetleri yapmıştır. Bölgenin kadastrounu çıkartmış, merkezde kalan gayrimüslim mezarlıklarının bir kısmı merkezin dışına çıkartılarak daha düzenli mezarlık alanları oluşturulmuştur. İstanbul’daki ilk belediye bahçesi açılmıştır. Frengili ve acil tedavi hizmeti gerektiren hastalar için iki

¹¹⁵ Ortaylı, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Yerel Yönetim Geleneği*, ss. 125-127.

¹¹⁶ Ergin, *Türkiye Şehirciliğin Tarihi İnkişafı*, ss. 124-125.

¹¹⁷ Ortaylı, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Yerel Yönetim Geleneği*, ss. 130-131.

¹¹⁸ Ortaylı, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Yerel Yönetim Geleneği*, s. 128.

hastane açılmıştır. Yol ve kanalizasyon çalışmaları yapılmış, cadde ve sokaklar aydınlatılmıştır. Beyoğlu'nda yeni belediye binası inşa edilerek bölgede kâgir bina yapımı teşvik edilmiştir.¹¹⁹

Numune olarak kurulan Altıncı Daire deneyimi çok masraflı olduğundan, diğer belediye dairelerinin kuruluşu hızlı ilerlememiştir. 1861 yılında Adalar Belediye Dairesi ikinci olarak, daha sonra ise Tarabya Belediye Dairesi kurulmuştur. Yeni kurulan daireler Altıncı Daire'de olduğu gibi direk Sadarete bağlı olmayacak, Şehremanetini ile irtibatlı kalacaklarıdır. Her birinin ayrı meclisi olacaktır.¹²⁰ Altıncı dairenin müdürü bir devlet memuru olup Bâb-ı âli tarafından seçilir ve Padişahın iradesi ile tayin edilir.¹²¹ Altıncı Dairenin başına Hariciye teşrifatçısı Kamil Bey getirilmiştir. Başlangıçta Altıncı Daire'nin yazışma dili Türkçe ve Fransızca olmak üzere iki dillidir.¹²²

İntizam-ı Şehir Komisyonu, yerel yönetim Reformlarını gerçekleştiren bir kurul olmanın ötesinde pratik işlere de ön ayak olmuştur. “Yol güzergâhlarının belirlenmesi, yeni yolların açılması, mevcut yolların iyileştirilmesi, kaldırım döşenmesi, Cadde-i Kebir'in aydınlatılması ve çöplerin düzenli toplanması” gibi belediye hizmetlerini yürütmüştür. Şehremaneti'ne gelir kaynakları oluşturmak amacıyla, hayvan ve arabalardan vergi alınması, konut ve işyeri sahiplerinin kaldırım masraflarına katkı payı vermesi sağlanmıştır.¹²³

Galata-Beyoğlu bölgesinin sayfiye yeri olan Tarabya, Şirket-i Hayriye vapurlarının düzenli gerçekleştirdiği seferler neticesinde şehrin günlük yaşamının bir parçası olmuştur. Kurulması öngörülen on dört belediye içerisinde olmamasına rağmen Tarabya'nın ileri gelenlerinin Bâb-ı âli'ye yaptığı başvuru sonucu adalar belediyesinden sonra kurulan üçüncü belediye olmuştur.¹²⁴

Dersaadet Belediye Kanunu yeniden düzenlenerek belediye daire sayısı 10'a indirilmiştir. Daireler arasında nüfus bakımından farklılıklar bulunmaktadır. Beyoğlu ve

¹¹⁹ Ergin, *Türkiye Şehirciliğin Tarihi İnkişafı*, s. 127.

¹²⁰ İncelik, s. 530.

¹²¹ Ortaylı, *Tanzimattan Sonra Mahalli İdareler (1840-1878)*, s.129.

¹²² Ortaylı, *Tanzimattan Sonra Mahalli İdareler (1840-1878)*, s. 131.

¹²³ Oktay, s. 21.

¹²⁴ Oktay, s. 27.

Beyazıt nüfusun en yoğun olduğu daireler olarak öne çıkmaktadır. Fatih, Cerrahpaşa ve Üsküdar ise nüfus yoğunlukları açısından benzerlik göstermektedir. Boğaz kıyılarındaki belediye dairelerinin nüfuslarının ise düşük kaldığı görülmektedir.¹²⁵

“19. yüzyıl sosyo-ekonomik yapıda olduğu kadar mekânsal yapıda da ikili oluşumların ortaya çıktığı bir dönem olmuştur.”¹²⁶ Geleneksel mimari dokuyu temsil eden tarihi yarımada olduğu gibi kalırken batı tipi belediye anlayışının ilk defa uygulandığı Beyoğlu ve Galata bölgesi Avrupai tarzda kentsel yapılaşma ve büyüme sürecine girmiştir.

Kadim İstanbul’un ticari merkezleri Eminönü ve Beyazıt’a alternatif olarak yeni dönemde Galata bölgesi öne çıkmıştır. Galata şehrin ticari ve mali güç merkezi olarak ekonomik kalbi haline gelmiştir. Geleneksel merkezler varlığını sürdürmekle birlikte, ekonominin belirleyicisi olma rolünü yitirmiştir.¹²⁷

Bu dönemde Beyoğlu çok katlı yapılar ile öne çıkmaktadır. Beşiktaş’ta ve Yıldız sırtlarında bulunan saray yapılarının yanı sıra Fındıklı’dan Ortaköy’e kadar uzanan kıyı şeridinde yer alan günümüze kadar varlığını sürdüren saray yapılarından dolayı “modern saraylar bölgesi” diye isimlendirilmiştir.¹²⁸

Tanzimat’tan sonra ortaya çıkan yeni yönetim ve ekonomik çekim merkezleri, şehir içi toplu ulaşımın karadan sağlanması çabalarını kaçınılmaz hale getirmiştir. Avrupa’da 19. yüzyılın ortalarında yaygınlaşan, demir çubuklar üzerinde ilerleyen atların çektiği tramvaylarla, çok geçmeden Osmanlı başkenti de tanışmıştır. Modern hayatın kilometre taşlarından olan karadaki bu toplu taşıma aracının, İstanbul’un dönüşümüne ve değişmesine ciddi etkileri olmuştur.

¹²⁵ Oktay, s. 74.

¹²⁶ İsmail Kılınçaslan, **İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekansal Yapı**, İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, 1981, ss. 196-197.

¹²⁷ Eldem, Goffmann ve Masters, s. 244.

¹²⁸ Mustafa Cezar, **XIX. Yüzyıl Beyoğlusu**, İstanbul: Akbank Ak Yayınları, 1991, s. 190.

1.4.2. Nüfus

19. yüzyılda hala imparatorluğun başkenti konumunda olan İstanbul'da çeşitli halklar ve dünyanın her yerinden gelen yabancılar iç içe yaşamışlardır. İstanbul bu dönemde dünyanın en kozmopolit kentlerinden biri haline gelmiştir. Kent, bu kozmopolit yapısıyla yarım yüzyıldır devam eden modernleşme çalışmalarını da yansıtan bir görünüm sergilemiştir. İstanbul'da bu dönemde aslında İmparatorluğun diğer topraklarında da görülen hızlı bir nüfus hareketliliği yaşanmıştır. Bu hareketlilikte Hükümetin başkentindeki iş alanlarının genişlemesinden ziyade, göç unsuru büyük rol oynamıştır.¹²⁹

1844 nüfus sayımının akabinde İstanbul'daki gayrimüslim nüfusunda ciddi bir artış meydana gelmiştir. Bunun yansısı 1862- 1908 yılları arasında Kafkaslar ve Balkanlardan göç ederek İstanbul'a yerleşen çok sayıda Müslüman ahali bulunmaktadır. 1877-1878 Osmanlı Rus savaşı esnasında ve sonrasında Kuzeydoğu Balkanlar, Makedonya ve Dobruca'dan göç eden mültecilere İstanbul ev sahipliği yapmıştır.¹³⁰

Binlerce Müslüman göçmenin kente akını ile artan nüfusun ihtiyaçlarının karşılanması şehrin en önemli problemleri arasındadır. İstanbul, Avrupa, Rusya hatta Cezayir'den gelen göçmenlere uzun yıllar ev sahipliği yapmıştır. Hükümet göçmenleri hızlı bir şekilde taşraya göndererek orada iskan etme politikası güdüyor olmakla beraber, başkentte 200.000 civarında göçmen olduğu bilinmektedir.¹³¹

Tablo 1. İstanbul Nüfusu (1794-1935)

Yıl	Nüfus
1794	426.000
1829	359.089
1864-1875	490.000-796.000

¹²⁹ Stanford J. Shaw ve Ezel Kural Shaw, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, Reform Devrim ve Cumhuriyet: Modern Türkiye'nin Doğuşu 1808-1975**, 4. Basım, İstanbul: e Yayınları, C. II, 2017, s. 294.

¹³⁰ Kemal H. Karpat, **Osmanlı Nüfusu (1830-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri**, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003, ss. 141-142.

¹³¹ Shaw ve Shaw, s. 294.

Yıl	Nüfus
1877	606.000-722.098* (100.000-200.000 İstanbul vilayeti de dahil olarak)
1884	895.000
1896-1897	1.116.946
1901	1.159.000
1914-1916	1.600.000
1927	806.863
1935	883.599

Kaynak: Kemal H. Karpat, **Osmanlı Nüfusu (1830-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri**, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003, s.141; Mustafa Cezar, **XIX. Yüzyıl Beyoğlu**, İstanbul: Akbank Ak Yayınları, 1991, s. 357, İBB, APK Daire Başkanlığı, Sayılarla İstanbul, İstanbul, 2001, s. 265.

*100.000-200.000 İstanbul Vilayeti de dâhildir.

Tablo 1’de verilen İstanbul’un 1794-1935 arasında çeşitli yıllara ait nüfus bilgilerinin 1927 yılına kadar olanları, Avrupalıların çeşitli tahmini çalışmaları ve devlet salnamelerinden derlenmiştir.¹³² 1927 ve 1935 yıllarına ait nüfus verileri ise Devlet İstatistik Enstitüsünün sayım yıllarına ait kesin sonuçlardan alınmıştır.¹³³

Bu tabloya dayanarak İstanbul’un nüfusunun 19. yüzyıldan 20. Yüzyılın ilk çeyreğine kadar artış gösterdiği söylenebilmektedir. 1829’da 359.089 olan nüfus, 1864-1875 yılları arasında 796.000’ e ulaşmıştır. 1877’de 100.000-200.000 İstanbul vilayeti de dahil olarak 606.000-722.098 arası gözlenen nüfus 1884’ de 895.000’e yükselmiştir. 19. yüzyılın sonunda (1896-1897) İstanbul nüfusu yine bir büyüme göstererek 1.116.946; 20. yüzyılın başında (1901) 1.159.000 olarak belirlenmiştir. İstanbul nüfusu 1914-1916 yılları arasında 1.600.000 seviyesine ulaşmıştır. Bu dönemdeki nüfus artışı 460.000 rakamına ulaşmıştır. Söz konusu artış Balkan savaşlarının etkisiyle gerçekleşen göçler ile ilişkilendirilmiştir. Savaşların Osmanlı nüfusunu iyice kırıp İmparatorluğun dağılmasından sonra İstanbul nüfusu 1927’de 857 bine düşmüş, daha sonra Cumhuriyet döneminde yeniden yükselmeye başlamıştır.¹³⁴

¹³² Cezar, s.356; Karpat, s. 141.

¹³³ İBB, APK Daire Başkanlığı, Sayılarla İstanbul, İstanbul, 2001, s. 265.

¹³⁴ Karpat, s.141; Shaw ve Shaw, s. 294.

19. yüzyılda İstanbul'un nüfusunda, özellikle Beyoğlu bölgesinde, dikkat çekici gelişmeler görülmüştür. Nüfustaki bu gelişmelerin reform hareketleriyle bağlantılı olduğu değerlendirilmiştir. Beyoğlu, ekonomik etkinliği sebebiyle İstanbul'un en gözde semtlerinden biri haline geldiğinden Beyoğlu nüfusuna dikkat çekilmek istenmiştir.

“Beyoğlu'ndaki gayrimüslim nüfusun büyük kısmı Galata ile Taksim-Tünel arasındaki sahada oturmuştur. Yabancılar da aynı sahada ikamet etmiştir. Beyoğlu'ndaki Türk nüfusu ise, uçları Tophane ve Azapkapı tarafından başlamak üzere oval bir çember halinde bu sahayı kuşatmıştır.”¹³⁵

Tablo 2. Beyoğlu Nüfusu (1848-1935)

Yıl	1848	1882-1886	1925	1927	1935
Nüfus	137.400	315.000	305.577	293.454	273.853

Kaynak: Mustafa Cezar, **XIX. Yüzyıl Beyoğlusu**, İstanbul: Akbank Ak Yayınları, 1991, s. 357.

20. yüzyıla gelindiğinde ise, 1917 yılına ait Nüfus Müdürlüğünün kayıtlarına göre İstanbul ilçelerinin nüfus dağılımı şu şekildedir:

Tablo 3. 1917 Tarihinde Nüfus Müdürlüğünün Kayıtlarına Göre İlçelere Göre Nüfus Dağılımı

İlçe	Nüfus
İstanbul, Beyazıt – Fatih	235.662
Beyoğlu – Galata	161.731
Boğaziçi – Üsküdar	96.033
Kadıköy – Haydarpaşa	35.133
Adalar	9.043
Bakırköy	30.370
Taşradan Göç Edenler	337.404
Yabancı Nüfus	129.822

Kaynak: İsmail Kılınçaslan, **İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekânsal Yapı**, İstanbul, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, 1981, s. 196.

¹³⁵ Cezar, ss. 356-357.

Galata-Beyoğlu semtlerinde ikamet eden yabancıların nüfusu ile beraber Osmanlı devletinin son dönemlerinde eski ve yeniye temsilen tarihi yarımada ile Pera bölgesinin nüfusun birbirini dengelediği anlaşılmaktadır. Kadıköy ve Haydarpaşa 35 bin kişiye ulaşan nüfusuyla büyüme eğilimi gösteren bir semt olarak kendini hissettirmektedir. Bakırköy 30 bin nüfusu ile henüz şehir ile tam olarak bütünleşememiştir. Taşradan göç edenlerin sayısı 337 bin olması kırsaldan şehre doğru bir göçün başladığını göstermektedir.¹³⁶

19. yüzyıl İstanbul’u yoğun tüketim şehri olma, nüfus ve gelir düzeyi bakımından, ülkedeki diğer şehirlerin çok üstünde olmuştur. Osmanlı İmparatorluğunun son dönemlerinde kişi başına düşen gelir düzeyi çeşitli bölgelerde (kuruş) olarak Tablo 4’de gösterilmiştir:

Tablo 4. İstanbul’un Diğer Bölgelere Oranla Gelir Düzeyi

Bölge	1907	1913	1914
Rumeli ve Adalar	837	1.040	1.160
Anadolu	765	911	1.018
Suriye (Beyrut dâhil)	840	1.030	1.130
Kudüs	999	1.090	1.192
Irak	576	656	745
İstanbul ve Çatalca	1.790	2.085	1.934
Ülke Ortalaması	824	974	1.072

Kaynak: İsmail Kılınçaslan, *İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekânsal Yapı*, İstanbul: İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, 1981, s. 189.

“Yukardaki sayılar İstanbul’un diğer bölgelere oranla %60 ila %40 arasında daha yüksek gelir düzeyine sahip olduğu yönünde değerlendirilmiştir.”¹³⁷

¹³⁶ Kılınçaslan, s. 196.

¹³⁷ Kılınçaslan, s. 189.

1.4.3. Ulaşım Faaliyetleri

16. yüzyılın ortalarından 19. yüzyılın ortalarına kadar İstanbul'da ulaşım tanımının içerisine girecek faaliyetler ağırlıklı olarak deniz üzerinden yürütülmüştür. Hayvan sırtında ve daha sonraları hayvanların çektiği arabalarla ulaşım talebi karşılanmaya çalışılmıştır. 19. Yüzyılın ortalarından itibaren önce deniz taşımacılığında, yüzyılın son çeyreğine varılırken ise karada tramvaylarla toplu taşıma faaliyetlerine başlanmıştır.

1.4.3.1. Deniz Ulaşımı

19. yüzyılın ikinci yarısına kadar şehir içi ulaşım büyük oranda yaya olarak¹³⁸ yapılırken, toplu ulaşım ise deniz vasıtaları kullanılmıştır. Kayık, pereme ve mavnalar ile insan ve eşya nakli sağlanmıştır. “1751 yılında sur içinde 15 iskelede toplam 1274 kayıkçı insan ve eşya nakli yapmıştır.”¹³⁹

Şehir içi ulaşımın deniz üzerinden yapılması şehrin kıyı şeridi boyunca büyümesinde etkili olmuştur. 1565 tarihinde İstanbul'la Üsküdar arasında ilk düzenli kayık seferlerinin yapılmaya başladığı gözlemlenmiştir. Üsküdar'a iki hassa peremesi tahsis edilmiştir. 16. yüzyılda dolmuşçuluk yapmak üzere özel pereme ve kayıklar kullanılmıştır. Bu kayık ve peremecilerin bağlı oldukları iskelelerin, taşıyacakları yolcu sayısı ve ücreti önceden belirlenmiştir.¹⁴⁰

19. yüzyıl ortalarından itibaren İstanbul ile Boğaziçi kıyılarındaki yerleşim birimleri arasındaki ulaşım talebindeki artış geleneksel ulaşım araçları ile karşılanamayacak düzeydedir. Toplumsal ve ekonomik yapıdaki değişimin tüketim alışkanlıklarına yansımaları dönemin belirgin özelliklerindendir. Oluşan talebi karşılamak üzere Osmanlı toplumunda siyasal ve ekonomik gücü elinde bulunduran sınıfların girişimi ile Boğaz içinde vapur işletmeciliği yapmak üzere Şirket-i Hayriye kurulur.¹⁴¹

¹³⁸ İlhan Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları*, s. 22.

¹³⁹ İbrahim Murat Bozkurt, “İstanbul Kentiçi Kara Toplu Ulaşım Hizmetlerinin Başlaması ve Gelişimi 1850-1900”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004), ss. 89-90.

¹⁴⁰ Kılınçaslan, s. 155.

¹⁴¹ Koraltürk, s. 29.

Sultan Abdülmecid'in iradesi ve sadrazam Mustafa Reşid Paşa'nın gayretleriyle Şirket-i Hayriye'nin 17 Ocak 1851 tarihinde Boğaziçi kıyılarında düzenli vapur seferlerine başlamıştır.¹⁴²

Osmanlı bürokrasisinin öncülüğünde kurulan ilk anonim şirket hüviyetindeki Şirket-i Hayriye'nin faaliyete başlaması, vapur işletmeciliğinde bir dönüm noktası olmuştur.¹⁴³ Şirket-i Hayriye'nin İngiltere'deki tersanelere sipariş ettiği altı vapurunun gelmesi ile 1854 yılında ilk seferini Üsküdar'a yaparak Boğaz kıyılarında yolcu taşımaya başlamıştır.¹⁴⁴ Osmanlı kamu otoritesinin ilk ulaşım teşebbüsü olan Şirket-i Hayriye başarılı bir girişimdir. 1854 yılında altı vapurla işletmeye başlayan şirket, 1864 yılında on altıya, 1869 yılında yirmiye ¹⁴⁵ 1872'de otuz dörde ve 1909'da otuz altıya çıkarmıştır.¹⁴⁶ Şirketi Hayriye başarılı bir girişim örneği olarak iki araba vapuru ısmarlamıştır. İlk araba vapuru Üsküdar-Kabataş arasında sefer yapmıştır. Araba vapurlarının işletmeye başlaması kayıkçı ve mavnacı esnafının direnci ve öfkesi ile karşılaşmıştır.¹⁴⁷

Karaköy ve Eminönü arasında köprü yapılncaya kadar Haliç'in iki yakası arasındaki ulaşım kayıklar ile sağlanmıştır. Boğaziçi köylerine düzenli vapur seferlerinin başlaması bu bölgelerin gelişmesinde önemli katkı sunmuştur.¹⁴⁸ Şirket'i Hayriye vapurları Boğaziçi kıyılarında sefere başladıktan sonra boğaz köylerine ulaşım önemli ölçüde rahatlatmıştır.¹⁴⁹ Ancak deniz ulaşımının önemli bir dezavantajı sürekliliğinin olmamasıdır. Fırtınalı ve sisli havalarda deniz üzerinden yapılan seferler aksamaktadır. Kuruçeşme ve Arnavutköy sakinlerinin bu durumdan şikâyet eden ve Ortaköy'e kadar uzatılmış bulunan tramvayın kendi semtlerine kadar da uzatılmasını talep ettikleri dilekçeleri bunun önemli bir kanıtıdır.

¹⁴² İDO, **Boğaziçi'nde Asırlık Seyahat Belgelerle Şirket-i Hayriye**, İstanbul: İDO Kültür Yayınları, 2007, s. 7.

¹⁴³ İlhan Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları**, s. 24.

¹⁴⁴ Bozkurt, s. 92.

¹⁴⁵ İlhan Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları**, s. 24.

¹⁴⁶ Kayserilioğlu, **Osmanlı'da Ulaşımın Serüveni**, s. 75.

¹⁴⁷ İlhan Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları**, ss. 24-25.

¹⁴⁸ Nur Akın, **19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera**, 3. Basım, İstanbul: Literatür Yayıncılık, 2011, s. 139.

¹⁴⁹ Zeynep Çelik, **19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul**, 3. Basım, İstanbul: İş Bankası Yayınları, 2007, s. 119.

Batılı sermaye, imtiyazlı yabancı sermaye yatırımı şeklinde şehir içi ulaşım işletmeleri üzerinden Osmanlı Devleti'nde yatırım yapmıştır. 1850-1910 yılları arası kurulan ve ağırlıklı yabancı sermayeli şirketlerin %15 faaliyet alanı ulaşım ve altyapı hizmetleridir.¹⁵⁰ Devlet teşebbüsü ile 1844'de kurulan Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi; Anadolu yakasında Kadıköy ve Pendik, Avrupa yakasında ise Yeşilköy gibi yerleşim birimlerine ve Adalar'a yolcu taşımacılığı yapmaktadır. “Marmara Akdeniz ve Karadeniz iskelelerine de düzenli seferler yapan bu idare 1862'de Fevaid-i Osmaniye, 1871'de İdare-i Aziziye, 1878'de İdare-i Mahsusa, 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, Cumhuriyetin İlanından sonra ise Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi adını alır”. Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün temelini bu idareler oluşturur.¹⁵¹

20. yüzyıl başlarında kurulan Haliç Vapur Şirketi şehir içi yolcu taşımacılığı yapan üçüncü büyük kuruluş olarak İstanbul ulaşımına hizmet etmiştir. Haliç Vapur Şirketi sahip olduğu 16 vapur ile 1927 yılında günde ortalama 22.300 yolcu taşımıştır. Cumhuriyetin kurulduğu döneme kadar şehir içi deniz ulaşımı üç büyük şirket tarafından yürütülmekle birlikte, geleneksel kayık taşımacılığı da tamamen ortadan kalkmamıştır. Kısa mesafeli geçişlerde 1920'li yılların sonunda küçük kayıklarla günde 3.000 yolcu taşındığı tahmin edilmektedir.¹⁵²

Şirket-i Hayriye'nin 1858 yılı yaz mevsimine ait tarifesinde Boğaz içinde uğradığı iskeleler şunlardır; Avrupa yakasında “Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme Arnavutköy Rumelihisarı, Bebek, Emirgan, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Büyükdere ve Yenimahalle” ve Anadolu yakasında ise “Üsküdar, Kuzguncuk, Çengelköy, Beylerbeyi, Vaniköy, Anadolu Hisarı, Kanlıca, Paşabahçe ve Beykoz”dur.¹⁵³

Şirket-i Hayriye'nin yolcuları 1890-1914 arası genel anlamda artış eğilimindedir. 1913 yılında taşınan yolcu sayısı yıllık 18.613.453 kişiye ulaşmıştır. 1915 yılından itibaren Şirket-i Hayriye vapurları ile taşınan yolcu sayısında düşüş başlar. Bahsedilen yılda taşınan yolcu sayısı yıllık 9.670.259 kişidir. Boğaziçi'nde sık yaşanan yangın felaketleri, Sefarethanelerin yazlık bölümlerinin ve yalıların kapanması ve İstanbul da

¹⁵⁰ Koraltürk, s. 22.

¹⁵¹ Koraltürk, ss. 21-22.

¹⁵² İlhan Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçeri Ulaşım Tarihi Yazıları**, s. 26.

¹⁵³ Koraltürk, s. 115.

yaşanan genel buhran yolcu sayısındaki düşüşe etki etmiştir. Yolcu sayısındaki düşüş Cumhuriyetin ilk yıllarında da devam etmiş, 1930 yıllarının ortalarına kadar düşüş trendi gözlenmiştir.¹⁵⁴

1915 yılından 1930'lu yılların ortalarına kadar toplu taşıma sektörlerindeki deniz ulaşımının azalışına nispeten tramvay işletmeciliğinde yolcu sayısında artış gözlenir. Bu artışta tramvay ağının yaygınlaşmasının yanı sıra, başta Boğaziçi olmak üzere deniz yolu ile ulaşımın eskisi kadar rağbet görmemesi etkilidir.¹⁵⁵

Şirket-i Hayriye ulaşım içerisindeki payını tekrar yükseltebilmek için tramvay işletmesi ile rekabete girmiştir. Kabataş, Beşiktaş ve Ortaköy yolcularının çoğunun tramvayı tercih etmesi şirketi yeni vapurlar almak konusunda rekabete sokmuştur. Bu çerçevede İngiltere'ye altı yeni vapur sipariş edilmiştir.¹⁵⁶

Şehir içi deniz ulaşımının büyük sermaye sahibi şirketler tarafından yürütülmesinin ulaşımı rahatlatıcı bir etkisi olmuştur. Ancak erişim kolaylığının şehrin kıyı şeridi boyunca yaşanması sadece bu bölgelerdeki gelişime özendirici bir etkiye bulunmuştur. Oysa şehrin iç kesimlerine doğru daha kent formuna uygun büyüyebilmesi için kara ulaşımının gelişmesini teşvik etmek gerekmektedir.¹⁵⁷

1.4.3.2. Kara Ulaşımı

Deniz yoluyla yapılan vapur seferleri İstanbul kıyılarını erişilebilir kılmıştır. Şehir, Marmara ve Boğaziçi kıyıları boyunca gelişirken şehir içindeki yolların darlığı ve bakımsızlığı daha çok ortaya çıkmıştır. Bu durum birçok seyahatnamede yer almıştır. 1614-1615 yılları arasında İstanbul'u ziyaret eden Valle isimli bir seyyah "düzgün denilebilecek tek yolun Ayasofya Beyazıt arasında olduğunu diğer tüm yolların bozuk, dar ve pis halde bulunduğunu" yazmıştır. Yine 1678 yılında İstanbul'a gelen başka bir seyyah "şehir içinde yolların araba için uygun olmadığından; dar ve eğri yolların sadece atlı ya da yayanın geçmesine imkân sağladığından" bahsetmiştir. Yollar genelde toprak yoldur. Bu yollarda araba kullanımı nadir görülmektedir. Yük taşınması bile hayvan ve

¹⁵⁴ Koraltürk, ss. 118-119.

¹⁵⁵ Koraltürk, s. 124.

¹⁵⁶ Koraltürk, s. 124.

¹⁵⁷ İlhan Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları**, s. 26.

insan sırtında yapılmaktadır. Söz konusu dönemde İstanbul'daki araba kullanımı Avrupa'nın büyük kentlerine göre farklılıklar göstermektedir.¹⁵⁸

“İmparatorluğun ilk yıllarında belli başlı yollar devlet tarafından giderleri Hazine-i Amire'den karşılanarak yapılmıştır. Yerel yollar da mültezimler ve tımar sahipleri tarafından bölgede yaşayan çiftçilere zorla yaptırılmıştır.”¹⁵⁹ Tımar sisteminin bozulmasından sonra yolların bakımı ve tamiri konusunda aksaklıklar yaşanmıştır.

Ergin, “Türklerin İstanbul'a geldikleri zaman şehri biraz daha düzenli, sokakları daha geniş bulduklarını, ancak abidelerin etrafındaki boş alanlara daha sonra camilerin, hanların, hamamların ve medreselerin kurucuları tarafından inşa edildiğini” ifade etmiştir. Tanzimat dönemine gelindiğinde İstanbul sokaklarının son derece dar olduğu bir vakıadır.¹⁶⁰

İstanbul'da şehir içi ulaşımında atlı araba kullanımının yaygınlaşması, Tanzimat sonrası döneme rastlamaktadır. Tanzimat sonrası yaşanan gelişmeler ve Kırım savaşı sonrası İstanbul'a gelen yabancı askerlerin alışkanlıkları şehirde araba kullanımının yaygınlaşması gibi yeni alışkanlıklar ortaya çıkartmıştır.¹⁶¹

Tanzimat Fermanı sonrası yaşanan sosyal ekonomik ve idari dönüşüm, Ruslarla yaşanan Kırım savaşının Osmanlı devletini batılı ülkelerle ittifak içine sokması, İstanbul da toplumsal dokuyu etkilemiş ve batılı alışkanlıkların yerleşmesine önayak olmuştur. Sivil mimaride kâgir inşaatların artması görkemli binaların şehir silüetine katılmasına yol açmıştır. Saraylarda ve zengin konaklarında günlük yaşam alışkanlıkları değiştiği gibi İstanbul sokaklarında Avrupa tarzı arabalar artmaya ve yaygınlaşmaya başlamıştır. Şehir içi ulaşım aracı olarak arabanın kullanılması ve Avrupai tarzların İstanbul sokaklarında boy göstermesi Sultan Abdülmecit döneminde olmuştur.¹⁶² “Zira 1825 yılına kadar faytona binmek sadece padişaha mahsustur. Bu yıldan sonra uzak yerlere gidişlerde

¹⁵⁸ Kılınçaslan, s. 156.

¹⁵⁹ Stanford J. Shaw ve Ezel Kural Shaw, s. 135.

¹⁶⁰ Osman Nuri Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, İstanbul: İBB Kültür İşler Daire Başkanlığı, C. II, 1995, s. 1002.

¹⁶¹ Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, s. 35.

¹⁶² Gülersoy, **Eski İstanbul Arabaları**, s. 23.

kolaylık olmak üzere önce has ve kurenaya sonraları diğer bendegâna faytona binme izni verilmiştir.”¹⁶³

Şehir içi ulaşımında arabaların kullanımı hakkındaki ilk düzenleme 1826 tarihinde İhtisab ağalığı nizamnamesinde yapılmıştır. Kiralık arabaları işletenlerin kaydının tutulması, kefalet sistemi ve kıyafet düzenlemesi bu nizamnamede bir takım usullere bağlanmıştır. Arabacıların kıyafetlerinin belirlenen usul ve esaslara aykırı olması durumunda İhtisab ağası bu kişileri gerekli cezai müeyyideleri uygulamakta görevlendirmiştir.¹⁶⁴ Yüzyılın sonunda kira arabalarının yaygınlaşmaya ve şirketleşmeye başladığı görülmüştür. Tekeli ve İlkin’in “Şehzadebaşı’nda İbrahim Paşa Kütüphanesi karşısında Kadri Ağa’nın müessesesi ve arabaları çok rağbet görürdü ve nazır paşalardan bir haylisini bu arabalar taşırdı.¹⁶⁵” ifadeleri bu durumu desteklemiştir.

Kırım Savaşından birkaç yıl sonra İstanbul’a gelmiş olan bir gezgin, “birkaç yıl önce İstanbul’da görmüş olduğu tipik Türk taşıtı koçu arabalarının dönüşte çok azalmış bulunduğunu, onların yerini XIV. Louis stilinde, altın varaklarıyla Fransız ‘carosse’lerinin aldığını” üzülen kaydetmiştir.¹⁶⁶ Eski arabalardan hızla vazgeçilmiş, Tanzimat sonrası Avrupalı arabaların kullanımının arttığı görülmüştür. Tekeli ve İlkin, “Cihan Seraskeri Rıza Paşa’nın Paris Sefirliği’nden dönen Ahmet Fethi Paşa’nın Viyana’dan ithal edilmiş ‘calliche’leri vardı. Hariciye Nazırı Fuad Paşa ‘brek arabası’nı Divanyolu’nda kendi sürüyordu”¹⁶⁷ ifadesiyle bu durumu gözler önüne sermiştir. Akşamları boşalan Bâb-ı âli bürokrasisi Divan yolundan evlerine genelde at sırtında giderken, yüksek rütbeli memurlar Avrupalı arabalar kullanmaktadır. Batılılaşma akımına kendini kaptıran modern yaşam alışkanlıklarını tercih eden aileler ile geleneğe bağlı kalanların yaşadıkları semtler gibi, bindikleri ulaşım araçları da farklılaşmıştır. Bu dönemde İstanbul da her alanda ikili bir yaşam dokusu kendini hissettirmektedir. “Beyoğlu’nda, Tünelde Mevlevi dervişleri

¹⁶³ İlhan Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçeri Ulaşım Tarihi Yazıları*, s. 22.

¹⁶⁴ Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları, s. 22.

¹⁶⁵ İlhan Tekeli ve Selim İlkin, *Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken*, 2. Basım, İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010, s. 92.

¹⁶⁶ Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 24.

¹⁶⁷ Tekeli ve İlkin, s. 93.

dönerken, Galatasaray’da Naum Tiyatrosu’nda devrin en moda Paris operaları oynanmıştır.”¹⁶⁸

Değişen sosyo-ekonomik çevrenin ortaya çıkardığı “ikili mekânsal yapı” kente hâkim olmuştur. Geleneksel yapıyı temsilen tarihi yarımada muhafazakâr dokusuna bürünürken, Haliç’in karşı yakasındaki Galata ve Beyoğlu gelişmekte ve büyümektedir. Ticaretin ağırlık merkezinin Eminönü ve Beyazıt’tan bu bölgeye kaydığı görülmektedir.

169

19.yüzyılın ikinci yarısında yayınlanan doğu rehberinde, İstanbul da orta halli ailelerin iki öküz tarafından çekilen koçu arabaları tercih ettiği, zengin kesimin ise giderek Avrupai atlı arabalara rağbet etmeye başladığı bahsedilmiştir. 1869 yılının 10 Kasım’ında İstanbul’a gelen İngiliz bir hanım bayram alayını seyre çıktığında burada yaşayan kadınların bindikleri arabaların çokluğu karşısında şaşırdığını belirtmiştir.¹⁷⁰

Araba kullanımı konusunda yaşanan israf ise dönemin mütefekkirlerinin eleştiri oklarını üzerine çekmiştir. Ahmet Cevdet Paşa Tanzimat sonrası dönemde yaşanan olumsuzlukları değerlendirirken araba konusuna da değinmiştir. Kırım savaşında yaşanan hezimetten alınması gereken dersler yerine rehabetin ve israfın yayılmasından yakınmıştır. Sarayın toplam masrafı Sultan Mahmut döneminde bin keseyi hiçbir zaman aşmazken, sonraki dönemlerde sürekli artış göstermiş ve bu rakam yirmi bin keseye ulaşmıştır. Cevdet Paşa, “Serasker Rıza Paşanın bir yandan bu israfa bir set çekmek, bir yandan da Harem kadınlarının her yerde gözükersen Sarayın itibarını zedelemelerini, hatta öbür bütün şehir hanımlarına örnek olarak kadınlar için bir serbestlik akımına da yol açmalarını önlemek amacı ile, Harem arabalarının tekerleklerine zincir taktırarak kullanımını önlemeye çalıştığını yazar ve genel gidişatta bir düzeltme sağlanmadıkça, bunların palyatif çareler olmaktan ileri gidemeyeceğini de” özellikle belirtmiştir.¹⁷¹

Şehir içerisinde araba kullanımının sağlanabilmesi ve yaygınlaşması arabaların seyir edecekleri yollarının açılmasına bağlıdır. İstanbul sokak ve caddelerinin

¹⁶⁸ Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 24.

¹⁶⁹ Kılınçaslan, s. 268.

¹⁷⁰ Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 25.

¹⁷¹ Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, s. 25.

genişletilmesi konusunda yangınlar büyük bir fırsat sunmuştur. “19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başındaki büyük yangınlardan geriye kalan geleneksel dokunun yanına tramvay ve otomobile göre biçimlenen dama tahtası yol düzeni yerleştirilmeye çalışılmıştır.”¹⁷²

Yangınlar şehrin planlanmasında önemli bir role sahiptir. Ebniye nizamnamelerinde bazı hükümler yer almıştır. “On konuttan fazlası yanmışsa hemen o yer düzeltilip haritası yapılacaktır. Mahallenin tamamı yanmışsa arsa sahipleri tarafından meccanen bir karakolhane ve bir mektep mahalli ayrılacaktır.”¹⁷³

Cağaloğlu Hocapaşa’da 1864 yılında çıkan büyük yangın da Sirkeci’den Kumkapı’ya kadar olan alan tahrip olmuş, daha sonraki yıllarda Kumkapı ve Kadırğa’da çıkan iki yangında ise bu bölgelerdeki konut alanları tamamen yok olmuştur. “İki sene içerisinde buralarda çıkan yangınlarda 3.551 bina yanmıştır. Bu yangınlardan sonra sokakların genişletilmesine ve binaların kâgire çevrilmesine karar verilmiştir.”¹⁷⁴

İstanbul’da yaşanan büyük yangınlarından sonra kurulan Islahat-ı Turuk Komisyonu’nun çok önemli hizmetler yaptığını Ergin Mecelle’de özellikle vurgulamıştır. İstanbul’un imar tarihinde komisyonun ayrıcalıklı bir yere sahip olduğundan; özellikle Hocapaşa ve çevresinin etkilendiğı büyük yangından sonra yapılan faaliyetlerin övgüyü hak ettiğinden bahsetmiştir. O dönemde İstanbul’da ve Avrupa’da mühendislik öğrenimi gören, yeterli donanıma sahip teknik personel olmamasına rağmen, yangın mahalli olan Hocapaşa ve çevresinin haritasının komisyon tarafından az bir sürede teknik şartlara uygun olarak hazırlanabilmesinin önemli bir iş olduğunu ifade etmiştir. Yangınlarda zarar gören beş milyon zira büyüklüğündeki alanın tesfiyesi, sokakların düzenlenmesi, arsa alanlarının belirlenmesi, kanalizasyon yol ve kaldırım yapılması ve bazı bina inşaatları için 4.500.000 kuruş harcanmıştır.

Cihangir yangınından altı sene, Fatih yangınından ise üç sene sonra gerekli teknik işlemlerin tamamlanıp inşaat izninin verilmiş olduğı dikkate alındığında, Hocapaşa yangını sonrası Islahat-ı Turuk komisyonunun ne kadar büyük hizmetleri hızlı bir şekilde

¹⁷² Kılınçaslan, s. 269.

¹⁷³ William James Smith, **Sultan Abdulmecid’in Bir Mimarı**, İstanbul: İBB Kültür A.ř. Yayınları, 2016, ss. 40-41.

¹⁷⁴ Engin, **İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, s. 37.

gerçekleştirdiği anlaşılmaktadır. Özellikle, kâgir binaların yapımını teşvik etmek için kullanılacak inşaat malzemelerinin vergiden muaf olması yangınla mücadele de önemli adımlar arasındadır.¹⁷⁵

1860'lı yıllarda Beyoğlu'ndan başlayarak Bebek'e kadar uzanan kıyı şeridi boyunca yabancı iş adamları dâhil birçok kesimden İstanbullu, yeni inşa edilen bu bölgede ikamet etmeye başlamışlardır. Osmanlı imparatorluğunun devlet işlerinin yürütüldüğü Sadaret makamı ve nezaretlerin bulunduğu Bâb-ı âli tarihi yarımada bulunmaktadır. Haliç'in her iki yakasında karşılıklı trafik yaşanmaktadır. İş adamları ve çalışanlar Bâb-ı âli çevresine bazen bütün günlerini harcayarak arabayla ulaşmaya çalışmaktadırlar. Diğer taraftan tarihi yarımada da yaşayan nüfusun ticaret ve eğlence merkezi olan Galata ve Beyoğlu'na geçerek, İstanbul'un yeni cazibe merkezini ziyaret ettikleri dikkat çekmektedir. Bu yıllarda yolların bozukluğu, özellikle olumsuz hava şartlarında hayvanların çektiği arabaların yollarda kalması büyük bir sorun haline gelmeye başlamıştır.¹⁷⁶

Geleneksel arabalardan Avrupa tarzı arabalara kadar pek çok karayolu vasıtasının özellikle kış günleri yağışlı havalarda daha çok bozulan İstanbul sokaklarında oluşturdukları trafik yükü, İstanbul'un en önemli problemi halini almıştır. Sofya atlı tramvayları ve caddelerinin İstanbul basınında konu edilerek, Bulgaristan'ın bile bu sorunu çözdüğü vurgulanmış ve tramvay talebi yüksek sesle dile getirilmiştir.¹⁷⁷

19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde Koçu ve Kâtip odası gibi yavaş arabalar büyük ölçüde şehrin genişleyen sokaklarından çekilmiştir. Tramvayın sefere başladığı İstanbul'un şehir içi trafiğinde bu arabaların yer alması imkânsız hale gelmiştir. Atla çekilen daha hızlı Avrupalı arabalar şehrin ulaşımında yerini almıştır.¹⁷⁸

Tramvayın İstanbul'u şenlendirmeden önce, genel anlamda cadde ve sokakların durumunun bu şekilde olduğunu söylemek mümkündür.

¹⁷⁵ Osman Nuri Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, İstanbul: İBB Kültür İşler Daire Başkanlığı, C. V, 1995, 2401-2407.

¹⁷⁶ Haydar Kazgan, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şirketleşme**, İstanbul: Creative Yayıncılık, 1991, s. 86.

¹⁷⁷ Kazgan, s. 86.

¹⁷⁸ Tekeli ve İlkin, s. 94.

İKİNCİ BÖLÜM

İSTANBUL KARA ULAŞIMINDA ATLI TRAMVAY DÖNEMİ

İstanbul şehir içi toplu taşımacılıkta 19. yüzyılın ortalarından itibaren düzenli vapur seferlerine başlanmıştır. Araba kullanımının yaygınlaşması kara ulaşımında trafik yükünü arttırmış ve tramvay yapımı konusunda talepleri gündeme getirmiştir. 1860'lı yıllara gelindiğinde yabancı girişimciler tramvay sisteminin kurulup işletilmesi konusunda hükümetten imtiyaz istemişlerdir. Atlı tramvay imtiyazının verilmesi şehrin gelişimine ve büyümesine etki etmiş, şehircilik anlamında yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur.

2.1. Tramvay İmtiyazı Çalışmaları

18 Şubat 1856 tarihinde ilan edilen Islahat Fermanı sonrası, Osmanlı İmparatorluğunun batılılaşma süreci açısından önemli adımlar atılmıştır. “Demiryollarından telgrafa, millet nizamnamelerinden genç Osmanlıların muhalefetine, Osmanlı Bankası’nın kuruluşundan gazetenin yaygınlaşmasına, ilk belediyeçilik denemelerinden borsanın kuruluşuna kadar” birçok siyasi, iktisadi, kültürel ve teknolojik yenilik, 1856 yılında sağlanan açılımın sayesinde gerçekleşmiştir.¹⁷⁹ Sultan Abdülaziz’in 1867 yılında yaptığı Avrupa seyahati sonrasında ise demiryolu yatırımlarının hızlandığı bilinmektedir.¹⁸⁰

1860 sonrası birçok yabancı yatırımcı, tramvay inşa edip işletmek üzere Bâb-ı âli’ye müracaatta bulunmuştur. İngiltere de biriken kapitalin kendisine başka ülkelerde yatırım araması, 1860’lı yılların başında İngiliz girişimcileri İstanbul da tramvay imtiyazı için Bâb-ı âli’nin kapısını çalmaya itmiştir.¹⁸¹ İlk olarak 1860 yılında Mr. Huchiadson, tramvay imtiyazı için müracat etmiş ancak hazırlanan taslak sözleşmeye rağmen imza aşamasına geçilememiştir.¹⁸² 1864 yılında başka bir İngiliz girişimci Haliç’in iki yakasında yeralan İstanbul ve Beyoğlu bölgeleri için tramvay imtiyazı müracatında

¹⁷⁹ Smith, s. 24.

¹⁸⁰ Tekeli ve İlkin, s. 161.

¹⁸¹ İlhan Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçeri Ulaşım Tarihi Yazıları*, s. 26.

¹⁸² Ali İhsan Öztürk, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e İmtiyaz Usulü İle Yürütülen İstanbul Belediye Hizmetleri (Yap-işlet-devret uygulaması)*, İBB Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul, 2010, s. 135.

bulunmuş ve taslak bir nizamname hazırlamıştır. Daha sonraki yıllarda verilecek tramvay imtiyazının güzergâh planları ve teknik detaylar, 1864 yılında düzenlenen taslak nizamnamede belirlenmiştir. Raylar arası mesafeden yolun gabarisine kadar birçok teknik konu bu nizamnamede belirlenen esaslara göre uygulanmıştır. Tramvay güzergâhları belirlenirken tarihi yarımada ana yerleşim merkezlerinin birbirine bağlanması esas alınmıştır. Haliç'in karşı yakasında ise Karaköy'den Arnavutköy'e kadar boğaz hattındaki yerleşim birimlerinin karadan erişimi planlanmıştır.¹⁸³ 1868 yılına gelindiğinde Nafia Nezareti meclis üyesi Rüstem Bey tramvay imtiyazı elde etmek için girişimlerde bulunmuştur. Bu üç teklifin ardından 1869 yılına gelindiğinde Berlin Tramvay İşletmesinin kuruluşunda yer alan sermaye gurubu, Konstantin Karapano'nun da aralarında bulunduğu yerli mümessilleri ile birlikte tramvay yapımı ve işletmesi için Osmanlı Hükümeti'nden imtiyaz talebinde bulunmuştur.¹⁸⁴

Sultan Abdülaziz döneminde İstanbul tramvay ile ilk defa tanışırken, bu aynı zamanda Osmanlı Devleti sınırları içinde yapımı gerçekleşen ilk tramvay hattı olma özelliğini de taşımıştır. Modernleşme tarihinin kilometre taşlarından biri olan ilk tramvay sözleşmesi; 20 Ağustos 1869 tarihinde Karapano Efendi'ye verilen imtiyaz üzerine, 30 Ağustos 1869'da, Ticâret ve Zirâat Nazırı aynı zamanda Umûr-ı Nâfia Nezareti'ne vekâlet eden Nazır Mehmet Kabuli Paşa tarafından imzalanmıştır. Karapano Efendi'ye verilen imtiyaz ile Galata'dan Ortaköy'e, Eminönü'nden Aksaray'a ve ayrıca Aksaray'dan kollara ayrılarak Topkapı ve Yedikule'ye doğru atlı tramvay işletilmesi öngörülmüş ve imtiyaz süresi kırk yıl olarak belirlenmiştir.

Sonraki yıllarda şehrin gelişmesi ve ahalinin talepleri doğrultusunda yeni tramvay hatları gündeme gelmiştir. Geçmiş dönemlere ait mukavele ve şartnamelerin bazı hükümleri iptal edilmiş, bazıları ise tadilata uğramıştır. Ancak genel itibarıyla geçerliliğini sürdürmüşlerdir. 1881, 1907, 1911 ve 1912 yıllarında dört defa uzatma ve yeni hatları içeren sözleşme ve şartnameler imzalanmıştır. Bunun yanı sıra 1869 yılında Tünel sözleşme ve şartnamesi, 1904 yılında ise tünelin uzatma sözleşmesi yürürlüğe girmiştir.

¹⁸³ Çelik, ss. 119-121.

¹⁸⁴ Öztürk, s. 135

Şirketlerle yapılan bütün sözleşme ve şartnamelerin latinize edilmiş orijinal metinleri ekler bölümünde verilmiştir. Her bir sözleşme ve şartnamenin değerlendirmesi kronolojik sıraya göre yapılmıştır. Değerlendirmeler sözleşme ve şartnamelerin içerdiği maddelerin analizinin yanı sıra, teknik yeterlilik ve mukayeseleri de içermektedir. Zaman içerisinde sözleşme ve şartname tekniği açısından; teknik terminolojinin kullanımı yoluyla tariflerin belirgin hale gelmesi, ceza maddelerinin gelişmesi, kabul süreçlerinin oturması, teminat konuları, iş programı gibi maddeler değerlendirilmiştir. 1869-1912 yılları arasında imzalanan sözleşme ve şartnamelerin birbirleri ile mukayeseleri yapılmış ve gelişim aşamaları irdelenmiş ve ilk defa gündeme gelen yenilikler özellikle belirtilerek sürecin gelişimi izlenmiştir.

2.2. 1869 Tramvay İmtiyazı

20 Ağustos 1869 tarihinde verilen tramvay imtiyazı Osmanlı topraklarında tramvay yatırımı konusunda ilk adımdır. İstanbul'un ulaşım ve şehircilik tarihi açısından kritik öneme sahiptir. İlk tramvay imtiyazına ait sözleşme ve şartnamenin teknik değerlendirmesi yapılmıştır. 1870 yılında Tramvay Şirketi'nin kuruluş nizamnamesi de ayrıca incelenmiştir.

2.2.1. Dersaadet'te Tramvay Tesis ve İnşasına Dair 1869 Tarihli Mukavelenamenin¹⁸⁵ Değerlendirilmesi

Tramvay İmtiyazı sözleşmesi imzalanırken henüz şirket kurulmamıştır. Sözleşme gereği imtiyaz Karapano Efendiye verilmiş ve üçüncü şahıs lehine taahhüt yoluyla bir ara formül bulunmuştur. Şirket'in kuruluş nizamnamesinin birinci maddesi; “İmza sahipleri, Bank-ı Osmani ve Şirket-i Umumumiye-i Osmaniye (Societte Generale Ottomane) ve Mösyö Komondo ve Hristaki Zografos Efendi ve Mösyö Zarifi ve Konstantin Karafasto Efendi, işbu nizamnamenin ahkâmına göre bir anonim şirket ihdas ederler” hükmü çerçevesinde, ikinci maddesi; “Şirketin maksadı evvela, mukavele ahkâmı gereğince K. Karapano Efendiye imtiyazı verilen tramvayı inşa ile işletmekten ibarettir ki adı geçen

¹⁸⁵ Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, C. V, ss. 2398-2400. (EK I'de Dersaadet'te Tramvay Tesis ve İnşasına Dair Mukavelename gösterilmektedir.)

Karapano Efendi, mezkur mukavele ve şartname mucibince haiz olduğu bütün hakları şirket-i mezkureye nakil ve terk eder” ifadesiyle anonim şirketin kurulması ve Karapano Efendiye verilen imtiyazın şirkete aktarılma süreci tamamlanmıştır.¹⁸⁶ Sözleşmenin imza tarihi 30 Ağustos 1869, İstanbul Tramvay Şirketi’nin kuruluşu ise 19 Şubat 1870 olarak gerçekleşmiştir.

Sözleşme tek imzalı olarak Nafia Nazır vekilinin imzasıyla yürürlüğe girmiştir. Buna göre; Karapano Efendi’ye hayvan gücüyle çekilen tramvay inşası ve işletmesi için kırk yıllık bir imtiyaz verilmiştir. Günümüz ihale terminolojisi ile kesin teminat olarak tabir edilen teminat bedeli, 10.000 Osmanlı lirası olarak belirlenmiştir. Kesin teminat bedeli toplam inşaat bedelinin %7,25’i mertebesindedir. Günümüzde yapılan sözleşmelerde bu oran %6 olarak uygulanmaktadır. Her bir hat yapıldığında, teminatın iadesinin dörtte bir oranında kademeli olarak serbest bırakılacağı belirtilmiştir.

Şirketin imtiyaz sözleşmesi tarihinden itibaren bir yıl içerisinde inşaaat başlanmaması halinde haklarını kaybedeceği ve teminatının irad olarak kaydedileceği kararlaştırılmıştır. Bu husus onuncu maddede: “fermân-ı âli tarihinden itibâren bir sene müddette ameliyâta mübâşeret etmediği takdirde bir gûna ihtara hacet olmayarak hukûk-ı imtiyâziyyesinden kâmilten mahrûm kalacak ve bu halde altıncı maddede beyan olunduğı üzere kumpanya tarafından verilmiş olan temin akçası devletin malı olacaktır” diye belirtilmiştir.

Sözleşmenin üçüncü maddesine istinaden, şirkete tramvay inşa etmek ve işletmek imtiyazının yanı sıra omnibüs olarak adlandırılan arabaların işletilmesi imtiyazı da verilmiştir. Tramvay hizmetinin götürülemediği bölgelere erişimi sağlayan Omnibüs işletmesi tramvay yolculuklarını da besleyecek şekilde planlanmıştır. Ana hat besleme hat ulaşım mantığına uygun bir toplu taşıma ağı oluşturma gayreti görülmektedir.

İmtiyaz fermanı tarihinden itibaren beş yıl süreyle; İstanbul, Galata, Beyoğlu, Üsküdar ve Boğaziçi’nin sahil şeridinde başka bir şirkete tramvay inşa ve işletme izni verilmemesi kararlaştırılmıştır. Ancak Taksim’den başlayıp, bir kolu Kâğıthane’ye

¹⁸⁶ Çelik Gülersoy, **Tramvay İstanbul’da**, İstanbul: İstanbul Kitaplığı, 1989, ss. 12-13.

gidecek olan, Taksim-Büyükdere tramvay imtiyazı istisna tutulmuştur.

Sadece Nafia Nazır Vekili'nin imzasına açılıp, Karapano Efendi'ye imzaya açılmayan sözleşme, tek imzalı olarak yürürlüğe girmiştir. Aynı tarihte yapılacak inşaat işlerinin usul ve esaslarını belirleyen, ilerlemenin nasıl olacağına açıklık getiren bir de şartname imzalamıştır. Tramvay yapım şartnamesi yirmi altı maddeden oluşmuştur.

2.2.2. Dersaadet'te Tramvay Tesis ve İnşasına Dair 1869 Tarihli Şartnamenin¹⁸⁷ Değerlendirilmesi

Sözleşme hükümlerine göre zararı ve ziyanı kendisine ait olmak üzere Karapano Efendi, kuracağı şirket için şu dört hattı inşa etmek ve işletmek yükümlülüğünü üstlenmiştir:

Birinci Hat: Unkapanı Köprüsü'nün Azapkapı ayağından başlayarak Galata, Tophane, Beşiktaş üzerinden Ortaköy'e,

İkinci Hat: Eminönü'nden başlayarak Bâb-ı âli ve Soğukçeşme'den geçerek, Divanyolu Caddesi üzerinden Beyazıt'a uğrayıp, ardından Aksaray'da bulunan Yusufpaşa Çeşmesi'ne,

Üçüncü Hat: Aksaray'dan ayrılan ikinci hattın Samatya ve Yedikule'ye,

Dördüncü Hat: Aksaray'dan ayrılan ikinci hattın Topkapı'ya ulaşması planlanmıştır.

Şirket bu hatların inşaatını dört yıl içinde tamamlamayı taahhüt etmiştir. İmtiyaz fermanı tarihinden itibaren birinci ve ikinci hatların iki; üçüncü ve dördüncü hatların ise dört yılda tamamlanması hükme bağlanmıştır. Belirlenen zaman içerisinde şirket, hatları tamamlayıp işletmeye açamaz ise bu hatların imtiyazlarını kaybedeceği belirtilmiştir. Ayrıca süresinde inşaatı tamamlanıp işletmeye açılan hatların işletmesi, mücbir sebep

¹⁸⁷ Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, C. V, ss. 2401-2407. (EK II'de Dersaadet'te Tramvay Tesis ve İnşasına Dair Şartname gösterilmektedir.)

olmaksızın 20 gün kesintisiz yapılmaz ise bu durumda şirketin yine imtiyaz hakkını kaybedeceği ifade edilmiştir.

Şartnamede raylar arası mesafe (ekartman açıklığı) 1 metre olarak belirlenmiştir. Günümüzde gerek dünyanın diğer şehirlerinde gerekse İstanbul'da yaygın olarak kullanılan standart ray açıklığı 1.435 milimetredir. Taksim-Tünel ve Kadıköy-Bahriye-Moda güzergâhlarında çalışan nostaljik tramvay hatları standardın dışında, ilk şekliyle 1 metre olarak inşa edilmiştir. Ray açıklığının 1 metre olması, üzerinde çalışacak araçların da dar araç olması anlamına gelmektedir. İstanbul sokaklarının genel durumu ve araçların hayvan gücüyle çekildiği düşünüldüğünde ray açıklığının düşük tutulma sebebi anlaşılmaktadır.

Güzergâh haritalarının 1/1.000 ölçeğinde hazırlanması ve projelerin şirket tarafından yapılıp idareye sunulması kararlaştırılmıştır. Şartnamede, çift yol teşkili şirketin talebine ve işletmenin ihtiyacına bırakılmıştır. İşletmenin Şehremaneti tarafından kontrol edilmesi ve kontrol masraflarının şirket tarafından ödenmesi gerekmektedir. Bu masraflar için yıllık 100 Osmanlı lirasının avans olarak yatırılması istenmiştir.

Yer teslimi işleminin, güzergâh haritalarının tesliminden itibaren altı ay içerisinde, devlet tarafından kamulaştırma işlemleri tamamlandıktan sonra yapılması karara bağlanmıştır. İstimlak edilecek bina ve arsaların tespitinin yapılmasının ve mal sahipleriyle anlaşma yolunun aranmasının şirket tarafından yürütülmesine karar verilmiştir. Şirketin kamulaştırma yetkisi bulunmadığından, teklif edilen rayiç bedeli kabul etmeyen mal sahipleri ile ilgili süreci devletin yürütmesi ve kamulaştırma yapması ön görülmüştür.

İnşa tekniği olarak Fransa'da cari olan usul ve esaslara atıf yapılmış olması dikkat çekicidir. Yeterli teknik tarif yapılamadığından genel bir ifadeyle Fransa'daki uygulamalar referans olarak kabul edilmiş ve bu referansa uygun olan alternatiflerin Şehremanetinin onayına sunulması esası belirlenmiştir. Tramvay arabalarının onayını da Şehremaneti bu usulle vermiştir.

Şartnamede teknik terimler henüz kullanılmamaktadır. Yirmi üçüncü madde de bahsedilen “tabanlar ve demir çubuklar”, demiryolu terminolojisinde kullanılan traves

ve raya karşılık gelmektedir. Bu tür teknik terimler ancak 1907 şartnamesinde görülmektedir.

Şartnamede iki güzergâha özel önem verildiği açıkça görülmektedir. Bu güzergâhlara dört köşe yontulmuş taş döşenmesi planlanmıştır. Özel taşların döşeneceği güzergâhlar: Yeni köprüden Bâb-ı âlî'ye ve Azabkapı'dan Tophaneye kadar olan kısımdır. Diğer yolların makadam şose olarak yapılması uygun görülmüştür. Altyapı masrafları şirket tarafından karşılanmaktadır.

Mesafeye göre ücretlendirme yapılması esası belirlenmiştir. Yolculardan her bin metre için kırk para alınması kararlaştırılmıştır. Mesafeye göre ücretlendirme yapılması son derece rasyonel bir uygulamadır. Günümüzde de dünyanın önemli şehirlerinde bu sistem uygulanmaktadır. Kadınlara ayrı araç tahsis edilmesi vurgulanmış, ayrı araç tahsisi yapılmadığı durumlarda kadınlar tarafının bir bölme ile ayrılması düşünülmüştür.

Yine şartnamede, yolcunun beraberinde 10 okkaya kadar yükü ücretsiz olarak taşınmasına, 18 kıyyeye kadar olanlarından yolcu ücretinin yarısı kadar ücret alınmasına yer verilmiştir.

Durak konusunda 'lüzumlu miktarda' diyerek ucu açık bir durak yapma yükümlülüğü getirilmiştir. Şirketin en az 20 kişilik kapalı durak yapması ve duraklarda saat bulundurması bildirilmiştir. Söz konusu duraklar ana noktalarda bekleme istasyonu şeklinde düşünülmüştür. Atlı tramvay işletmesinde yolcu indirme bindirme durak haricinde de yapılmaktadır.

İşletmenin gün doğumu ile başlayıp, gece yarısına kadar devam etmesi ayrıca arabaların ön ve arka kısmında içlerini aydınlatacak fenerlerin bulunması şartnamede yer alan diğer önemli hususlardandır. Sefer planlarının ve ücret tarifesinin Türkçe, Rumca, Ermenice ve Yahudice olarak Dersaadet gazetelerine ilan verilmesi, durak ve hareket merkezlerine asılması uygun görülmüştür.

Yirminci madde hükmünce bu imtiyaz bir yap-işlet-devret projesidir. İşletmeye başladıktan sonra 20 yıl geçmedikçe Devlet tarafından geri alınamamaktadır. 20 yıldan sonra Devlet'in geri alma şartları açıkça ve ayrıntılı olarak belirlenmiştir. 1851 yılında

Şirket-i Hayriyeyle başlayan imtiyaz süreçleri ile Merkezi Hükümet tarafından belediye hizmetleri özel sektöre yap-işlet-devret yoluyla yaptırılmış, imtiyazlar Merkezi Hükümetin yetki ve kontrolü altında yerel kamu hizmet alanlarında yürütülmüştür. Boğaziçi ve Haliç vapur imtiyazlarının ardından gelen tramvay ve tünel imtiyazlarını su dağıtımı, havagazı ve elektrik imtiyazı takip etmiştir.¹⁸⁸

İlk defa yurt dışından getirilecek mallar, vergiden muaf tutulmuştur. Şirket çalışanları Osmanlı tebaasından olacak hükmü konulmuştur. İdare görevde bulunan ve imtiyaz hukukunun icrası için istihdam edilen çalışanlar bu hükümden istisna tutulmuştur.

Geçici kabul ve kesin kabul gibi bir teslim sürecine şartname maddelerinde rastlanılmamıştır. Kabul süreçleri ve kabulü yapacak heyetin teşkili konusunda her hangi bir usul ve esas belirlenmemiştir. Beşinci maddede işletmeye başlama onayını Şehremaneti'nin vereceğine işaret edilmiştir. Ancak onayın nasıl verileceğinden bahsedilmemiştir.

Cezai hükümlerin yetersiz olduğu açıktır. Günlük ceza kavramı şartnamede henüz yoktur. Yirmi ikinci maddede, süresi içinde yapılmayan tramvay hattının imtiyaz haklarını şirketin kaybedeceği ve geçerli bir sebebi olmadan aralıksız yirmi gün işletme yapılmayan hatlarla ilgili de aynı cezanın uygulanacağı hükme bağlanmıştır. Ancak ilan edilen tarifelere göre yapılmayan seferler ile teftiş heyetinin raporları doğrultusunda eksik kalan işlerin yapılmaması durumunda parasal cezalar şartnamede yer almamıştır. Yedinci maddede, şirket lehine namı hesabına yaptırılıp parasının tahsili kayda geçmiştir. Şartname hükümlerinin yerine getirilmesi hususundaki eksiklikler somut cezalara bağlanmayınca idarenin yaptırım gücünün etkin bir şekilde uygulanamayacağı açıktır. Diğer taraftan Şehremanetin kontrol masraflarının şirket tarafından karşılanması, denetim gücünü zayıflatıcı bir husus olarak değerlendirilmektedir. Dikkatsizlikten dolayı meydana gelecek kazalardan şirketin mesul tutulacağı açıkça belirtilmiştir.

¹⁸⁸ Öztürk, s.42.

Şartnameyi Nafia Nazır vekili imzalamış ve tek imza ile geçerlilik kazanmıştır. İstanbul Tramvay Şirketi'nin elli üç maddelik kuruluş nizamnamesi ise, şirketin kuruluş tarihi olan 19 Şubat 1870 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

2.2.3. İstanbul Tramvay Şirketi 1870 Tarihli Nizamname-i Esasisinin¹⁸⁹ Değerlendirilmesi

İstanbul Tramvay Şirketi nizamnamesine göre şirketin ismi “İstanbul Tramvay Şirketi”, merkezi ve ikametgâhı İstanbul, kuruluş tarihi 19 Şubat 1870'dir. Yönetim kurulu, genel kurul tarafından seçilen altı üyeden oluşmakta ve görev süresi üç yıl olarak sınırlandırılmıştır. Üyelerin üçte biri her yıl yenilenmektedir. İlk yönetim kurulu kurucu üyelerden oluşup, görev süresi beş yıl olarak belirlenmiştir. Altıncı yıldan itibaren üyelerin değişimi başlamaktadır. İlk değişecek üyeler kura ile belirlenip, daha sonraki değişim kademe usulüyle yapılmaktadır. Görev süresi sona eren üyenin tekrar seçilme hakkı mevcuttur.

Genel kurul tarafından yönetim kuruluna seçilen üyenin, seçim tarihinden itibaren on beş gün içerisinde vadesi dolmamış kuponları görev süresinin sonunda geri almak kaydıyla şirketin sandığına teslim etmesi gerekmektedir. Yönetim kuruluna seçilen üyenin teslim etmesi gereken kuponun 100 hisse veya geçici senede karşılık gelmesi karara bağlanmıştır. Kuponları teslim etmeyen üyelerin göreve başlamalarına izin verilmeyeceği belirtilmiştir.

Yönetim Kurulu her yıl kendi içinde bir başkan ve bir başkan vekili tayin etmektedir. Yönetim Kurulunun ayda en az iki defa olmak üzere gerektiğinde toplanması ve şirketin yönetimi ilgili kararları alması hükme bağlanmıştır. Kurulun toplanabilmesi için dört oya sahip en az üç üyenin hazır bulunması gerekmektedir. Her bir üye en fazla bir oya vekâlet edebilmektedir. Kendi oyuyla beraber en fazla iki oy kullanma hakkı bulunmaktadır. Kararlar oy çokluğuyla alınmakta, eşitlik halinde yönetim kurulu başkanının oyu belirleyici olmaktadır. İstanbul Tramvay Şirketi nizamnamesine göre Genel Kurul, on hisseye sahip hissedarlardan oluşmaktadır. Üyeler, kurula girme hakkına

¹⁸⁹ Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye** C. V, , ss. 2408-2417. (EK III'de İstanbul Tramvay Şirketi Nizamname-i Esasisi gösterilmektedir.)

sahip başka bir üyeye yerlerine katılıp oy kullanması için vekâlet verebilmektedirler. Başkan hazır bulunmayan her hangi bir üyenin vekâletini üzerine alamamaktadır.

Yönetim Kurulu aldığı kararları uygulamaya sokması için bir müdür atamaktadır. Atanacak müdüre kurul üyelerinden biri vekil olabilmektedir. Yönetim kurulu üyeleri, şirketin taahhütlerinden ne şahsen ne de kurul olarak sorumlu değildir. Ancak görevlerinin icrasından sorumlu tutulabileceklerdir. Bu husus günümüzde uygulanan anonim şirketler mevzuatına aykırıdır.

Genel Kurul; yönetim kurulu üyelerinin seçimi, şirket nizamnamesine yeni maddelerin eklenmesi, şirketin lağvı, yıllık mali tablonun ibrası, dağıtılacak kar paylarının tespiti, tahvil arzı, borçlanma akdi, şirketin başka şirketlerle birleşmesi ve bedeli 2.000 liranın üzerindeki emlakın alımı ve satımı konularında yetkilidir.

Genel Kurul her yılın ilk üç ayında olağan, yönetim kurulu gerekli gördüğünde veya en az 4.000 hisseye sahip hissedarların isteği üzerine olağanüstü toplanmaktadır. İlk genel kurul, şirketin kurulmasının ikinci yılının ilk çeyreğinde yapılmaktadır. Kurulun toplanabilmesi için tüm hissenin en az beşte birini elinde bulunduran 25 hissedarın hazır bulunması gerekmektedir. Ancak birinci toplantıda yeterli sayıya ulaşamaz ise, 15 gün sonrasına ikinci çağrı yapılarak yeterli üye sayısı şartı aranmadan kurul toplantısı gerçekleştirilmekte ve alınan kararlar geçerli olmaktadır.

Olağan ve olağanüstü toplantılarda, toplantı tarihinden en az 30 gün önce üyelere toplantı tarihi ve gündemi bildirilmektedir. Gündem maddelerini belirleme yetkisi yönetim kurulundadır. Genel Kurul tarihinden 10 gün önce ve en az 10 hissedarın teklifi de toplantı da müzakere edilebilmektedir.

Hissedarların toplantıya katılabilmeleri için, hisse senetleriyle birlikte vadesi dolmamış kuponları Dersaadet'te şirket sandığına, yabancı ülkelerdeki hissedarlar ise yönetim kurulunun belirlediği bankerlerin sandıklarına, toplantı tarihinden en az 10 gün önce teslim etmeleri ve karşılığında isimlerini ve teslim ettikleri senetlerin miktarlarını belirtir *duhuliye pusulası* almaları gerekmektedir.

Genel Kurul'a başkanlık etme görevini, yönetim kurulu başkanı veya başkan

vekili yahut da yönetim kurulunun tayin ettiği bir üye yerine getirmektedir. Genel Kurulda her on hisse bir oy sayılmakta ancak, hiç kimse on beş den fazla oya sahip olamamaktadır. Kararlar çoğunluk oyuyla alınmaktadır. Fakat tahvil arzı ve borçlanma akdi gibi konularda hazır bulunan üyelerin dörtte üçünün oyu gerekmektedir.

2.2.4. 1869 Sözleşmesinin Yapım ve İşletme Süreci

Rum işadamı Karapano Efendi, 20 Ağustos 1869 tarihinde kendisine verilen atlı tramvay imtiyazını dört yüz bin Osmanlı Lirası ile 19 Şubat 1870 tarihinde kurulan anonim şirkete devretmiştir. Şirket elde ettiği kırk yıllık imtiyaz süresince atların çektiği rayların üzerinde giden demir tekerlekli araçlarla, toplu taşımacılık hizmeti yürütmeyi taahhüt etmiştir. Şirketin kurucular listesi “İstanbul’a yerleşmiş olan İngiliz vatandaşı R. Edwards, G. Casanova, Ralli (banker ve Societe Generale de l’Empire Ottoman adlı bankayla Avusturya-Türk bankası kurucularından), D. Fernandez (Banker, 1877 Rus savaşı Tazminatının ödenmesinde hükumete yardım için kurulan Rüsum-ı Sitte grubundan), R. Viterbe (İstanbul tüccarlarından), Demetrios Raspalli’den (İstanbul Rum Cemaati liderlerinden)” teşekkül etmiştir.¹⁹⁰ Şirketin yönetim kurulu ise şöyle oluşmuştur: Başkan Karapano Efendi; İkinci Başkan Mösyö Le Compte, A. De Camondo’nun temsilcisi D. Fernandez; Üyeler Osmanlı Bankası temsilcisi E. Deveau, Şirket-i Umumiye-i Osmaniye temsilcisi O. Ullman, Hristaki Zografos Efendi, Zarifi Efendi; Şirket Müdürü Leval Efendi.¹⁹¹

Şirket 1869 sözleşmesindeki yapımını üstlendiği dört güzergâhtan, öncelikli olarak Galata bölgesindeki Azapkapı’dan başlayıp Beşiktaş’a kadar uzayan hattın yapımına ağırlık vermiştir. Böylelikle modern bir ulaşım aracı olan tramvay, ilk defa şehrin Batılılaşmış kesiminde faaliyete başlamıştır.¹⁹² İstanbul tarafında ise Eminönü-Aksaray arasındaki tramvay hattı ikinci sırada yapılmaktadır. İstanbul sokaklarının darlığı, tramvay yapımının önünde duran en büyük engeldir. Tramvayın geçeceği sokak ve caddelerin genişletilmesi, yapım sürecinin en önemli gündem maddesi olmuştur. İstimlak masrafları 1869 sözleşmesi gereğince hükümet tarafından karşılanmıştır. Bu

¹⁹⁰ Kazgan, s. 88.

¹⁹¹ Engin, *İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, s. 47.

¹⁹² Kılınçaslan, s. 268.

kapsamda dört hattın toplam istimlak masrafı 5 milyon 883 bin kuruş olarak gerçekleşmiştir.¹⁹³

1870 tarihinde La Turquie gazetesinde çıkan yazıda “tramvayın geçeceği yolların darlığı dışında bir sorun olmadığından”¹⁹⁴ bahsedilmesi de konunun ehemmiyeti hakkında fikir vermektedir. Aynı şekilde 1870 senesinde Tramvay Şirketi'nin yaptığı ilk yönetim kurulu toplantı raporuna yansıyan notlar, İstanbul'da tramvay hattı inşa etmenin güçlüklerini ortaya koymaktadır. Şehremaneti tarafından yapılması gereken istimlak çalışmalarının ilerlemesi öncelikli gündem maddesidir. Genişletme çalışmaları yapılmayan güzergâh kısımlarının projenin ilerlemesine engel teşkil etmemesi konusunda Şehremanetin yürüttüğü çalışmaların önemi vurgulanmıştır. Eminönü'nden Aksaray'a inerken tramvay hattının yapımı konusunda karşılaşılan güçlüklerle de raporda yer verilmiştir. Hattın bu kısmında 1/20 eğim sağlanacak şekilde ilerlenmesi ve eğim sorununun azaltılması için bu hatda işletme yapılacak araçların özel donanıma sahip olması planlanmıştır.¹⁹⁵

Ekim 1870'de Azapkapı-Beşiktaş hattında 680 metrelik mesafede genişletilme çalışmaları yapılmıştır. İstanbul tarafında ise Kasım 1870'de Eminönü-Aksaray hattında Ayasofya'ya kadar ulaşılmıştır. Azapkapı-Beşiktaş hattındaki çalışmalar Haziran 1871 tarihinde tamamlanmış ve 18 yolcu kapasiteli araçlar Viyana'daki fabrikaya sipariş edilmiştir. Araçları çekecek atlar ise Macaristan'dan temin edilmiştir. Deneme seferleri tamamlanan Azapkapı-Beşiktaş hattı 31 Temmuz 1871 pazartesi günün resmi bir açılışla ilk seferine başlamıştır.¹⁹⁶

İstanbul'un ilk atlı tramvay tarifiesi, ilk sefer Beşiktaş'tan 06:30, son sefer 19:20'de Azapkapı'dan yapılacak şekilde düzenlenmiştir. Her iki yönde sefer aralığı 20 dakika olarak belirlenmiştir. Azapkapı-Beşiktaş hattının ardından Eminönü-Aksaray hattı 14 Kasım 1871 tarihinde işletmeye açılmıştır. 5 Şubat 1872 tarihinde Beşiktaş-Ortaköy hattı faaliyete başlamış, 14 Ağustos 1872 de ise Aksaray-Yedikule hattında tramvay hizmete girmiştir. Aksaray-Topkapı hattında ise 14 Ocak 1873 tarihinden itibaren

¹⁹³ Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, s. 49.

¹⁹⁴ Akın, s. 142.

¹⁹⁵ Engin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C. II, s. 961.

¹⁹⁶ Engin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C. II, s. 961.

tramvay işletmesi gerçekleşmiştir.¹⁹⁷ Tüm bu çalışmalar neticesinde Karapano Efendinin sözleşme gereği yüklendiği söz konusu dört tramvay hattı, planlanan süreden sekiz ay önce tamamlanmıştır.¹⁹⁸ 1873 yılında atlı tramvay ile günde ortalama 17.000 yolcu taşınmıştır.¹⁹⁹

Tablo 5. 1869 Sözleşmesine Göre Yapılan Tramvay Projeleri

Hatlar (Tek Hat)	Durak İsimleri	Ücret		Mukavele Tarihine Göre İşin Bitiş Tarihi	Tamamlanma Tarihi	Bitiş Süresi (Gün)
Azapkapı Beşiktaş (1.Kısım)	Azapkapı Karaköy Kabataş Beşiktaş	1. Mevki	2. Mevki	30 Ağustos 1871	31 Temmuz 1871	700
Beşiktaş Ortaköy (2. Kısım)		2 Kuruş	1 Kuruş		5 Şubat 1872	889
Eminönü Aksaray	Eminönü Sirkeci Bâb-ı âli Sultanahmet Sultan Mahmut Türbesi Beyazıt Laleli Aksaray	2 Kuruş	1,5 Kuruş	30 Ağustos 1871	14 Kasım 1871	806
Aksaray Yedikule	Samatya Ağa Hamam Etyemez Davutpaşa			30 Ağustos 1872	14 Ağustos 1872	1080
Aksaray Topkapı		2 Kuruş	1,5 Kuruş	30 Ağustos 1873	14 Ocak 1873	1233

Kaynak: Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, 1. Basım, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011, s.53.

Hatlar tek hat olarak inşa edilmişlerdir. Yatırılan kesin teminat tutarı, 1.000.000 kuruştur, bu da toplam inşaat bedelinin %7,25' ne karşılık gelmektedir. Günümüzde kesin teminat olarak yatırılan tutarın sözleşme bedelinin %6'sı olduğu göz önüne alındığında,

¹⁹⁷ Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C. II, s. 961.

¹⁹⁸ Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, s. 53.

¹⁹⁹ İlhan Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları*, s. 27.

1869 sözleşmesinde teminat akçesi olarak yatırılan tutarın daha yüksek olduğu anlaşılmaktadır.

Tablo 6. 1869 Sözleşmesine Göre Yapılan Tramvay Projelerinin Maliyeti

Hatlar (Tek Hat)	Hat Uzunluğu	İstimlak Bedeli	İnşaat Bedeli	Harcama Tutarı	Km Başına Top. Maliyet (Tek Hat)	Km Başına İnşaat Maliyeti	İstimlak Bedelinin Toplam Maliyet İçindeki Payı
	Metre	Kuruş	Kuruş	Kuruş	Kuruş	Kuruş	%
Azapkapı Ortaköy	6.040						
Eminönü Aksaray	3.730						
Aksaray Yedikule	3.600						
Aksaray Topkapı	2.600						
Toplam	15.970	5.883.000	13.785.254	19.668.254	1.232	863,2	30

Kaynak: Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, 1. Basım, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011, s.53.

19.yüzyılın ikinci yarısından itibaren toplu taşıma araçlarının sağladığı erişim imkânı ve artan nüfus, İstanbul'un semtleri arasında bütünleşmeye ve yoğunlaşmaya olanak tanımıştır. Tarihi yarımada da yer alan yapılaşmadaki yoğunluk, Beşiktaş bölgesindeki boğaz hattında yapılan saraylar, köşkler ve asker binaların varlığıyla kuzeye doğru kaymıştır.²⁰⁰

2.2.5. Omnibüs İşletmesi

19. yüzyıl boyunca, İstanbul'da şehir içi ulaşımında yaygın bir araba kullanımı olduğundan söz edilebilir. Şehremanetinden alınan izinle işletme faaliyetlerini sürdüren

²⁰⁰ Kılınçaslan, s. 192.

arabacı esnafı, imtiyazla kurulmuş tramvay şirketi gibi bir yönetim organizasyonuna sahip değildir.²⁰¹

Toplu taşımacılıkta kullanılan ve atlar tarafından çekilen büyük arabalar omnibüs olarak adlandırılmıştır. Tramvay şirketi ile yapılan 30 Ağustos 1869 tarihli mukavelenin üçüncü maddesinde, “şehrin diğer tarafları ile bağlantı kurmak üzere uygun görülecek yerlere omnibüs izninin, imtiyaz şeklinde olmamak şartıyla, tramvay şirketine verildiği” belirtilmiştir. Aynı tarihli şartnamenin 16, 17 ve 18’inci maddelerinde ise omnibüslerin nasıl işletileceğine dair hususlar yer almıştır. Buna göre; şirket, tramvay hattının ulaşmadığı semtlere erişimi sağlamak üzere arabalarla işletme yapma sorumluluğunu yüklenmiştir. Ana hat-besleme hat prensibi uyarınca, tramvay hatları ana hat; omnibüs işletmeleri ise tramvayı besleyen tali hatlar olarak planlanmıştır. Omnibüs işletmeleri tramvay hattını besleyecek şekilde seferlerini düzenlemiştir. Ağustos 1872 tarihinde ilk omnibüs seferi Perşembe pazarı ile Pangaltı arasında gerçekleşmiştir. 1872 yılının sonlarına doğru Eminönü-Eyüp ve Beyazıt-Edirnekapı semtleri arsında da karşılıklı olarak işletmeye başlamıştır.²⁰² Omnibüs işletmeciliği yapılan güzergâhlarda Galata-Şişli hattının uzunluğu 5 km, Edirnekapı-Beyazıt ile Eminönü-Eyüp hatlarının her birinin uzunluğu ise yaklaşık 4,5 km’dir. Söz konusu hatlarda sefer başına yolculardan 2 kuruş ücret alınmıştır.²⁰³

Tramvay Şirketi tarafından işletilen omnibüslerin faaliyetleri bir süre sonra aksamaya başlamış, yolların bakım ve onarımı hususunda Hükümet ile Şirket arasında bir türlü uzlaşma sağlanamamıştır. Şirket, gelirlerindeki düşüşün sebebini Hükümetin yollarda gerekli düzenlemeyi zamanında yapmamasına bağlarken; Hükümet şartname gereğince omnibüs işletilen yollardaki tamirat masrafinin Şirkete ait olduğunu bildirmiştir.²⁰⁴

Ayrıca omnibüs seferlerinin yarattığı rekabet arabacı esnafının işlerini olumsuz etkilediğinden, Arabacılar Kethüdası Şehremaneti’ne başvurarak bu durumdan duyulan rahatsızlığı ifade etmiştir. Bunlara bir de arabacı esnafının Şirket arabalarına kıyasla vergi

²⁰¹ Bozkurt, s. 165.

²⁰² Engin, **İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, s. 66.

²⁰³ Bozkurt, s. 177.

²⁰⁴ Bozkurt, ss. 178-179.

ödeme hususunda adaletsizlik yaşadıklarına dair şikâyetleri ve vergi ödemeye yanaşmamaları eklenince omnibüs işletmesi zarar etmeye başlamıştır. Hem yolların bakım ve onarımı hem de vergi ödenmesi hususunda uzun süre yaşanan anlaşmazlıklar çözüme kavuşturulamadığından 10 Şubat 1876 tarihinde alınan bir kararla omnibüsler seferden kaldırılmıştır.²⁰⁵ İstanbul'da işletme yapan omnibüs esnafı imtiyazlı bir araba şirketi kuramamış ve şehir içi toplu ulaşım hizmetleri sınırlı olmuştur.

2.2.5.1. Üsküdar'da Omnibüs İşletmesi

Üsküdar'da araba işletmek üzere 1871 yılında Tunuslu Mahmud b. İyad imtiyaz talebinde bulunmuştur. Fakat Tramvay Şirketi'ne, 1869 tarihli imtiyaz sözleşmesi ile bu sözleşmeden sonra 5 yıl içinde inşa edilmek üzere, Üsküdar ve civarında tramvay hattı inşa ve işletme önceliği tanınmıştır. Bununla birlikte Şirkete, şehrin diğer bölgelerini, tramvay duraklarına bağlamak üzere, omnibüs arabası işletme yetkisi de verilmiştir. Şirket mühendislerinin Üsküdar bölgesinde tramvay yapmanın mümkün olmadığını öne sürmesi tepkiyle karşılanmış ve bu bölgede omnibüs işletme imtiyazı talebi reddedilmiştir. Bunun üzerine örgütlenen Üsküdar ve Beşiktaş halkı 30 bin lira sermayeyle bir şirket kurmuş ve imtiyaz talebiyle Şehremanetine müracaat etmiştir. Şehremaneti ahalinin oluşturduğu şirkete ayrıcalık tanıyarak, belirlenen güzergâhlarda işletme yapması, bu güzergâhların yol ve kaldırımlarının yapım ve onarımından sorumlu olması koşuluyla Üsküdar ve Beşiktaş sakinlerinin kurdukları şirkete 5 yıl süreyle imtiyaz vermiştir.²⁰⁶ Üsküdar merkezli omnibüs işletmesinin güzergâhı, Anadolu yakasının çoğu yerleşim birimine ulaşacak şekilde planlanmıştır. Yapılan sözleşme gereği, Şirketin Şehremaneti'ne vergi ödememesine karar verilmiştir.²⁰⁷

Şehrin Anadolu yakasında tramvay işletmesi bulunmadığından, omnibüslerin toplu ulaşım hizmeti vererek halkın ulaşım ihtiyacını büyük ölçüde gidermiştir. Avrupa yakasında faaliyet gösteren omnibüs işletmesinin, yolların bakımı ile ilgili yaşadığı sorunlar kısa sürede Anadolu yakasındaki omnibüslerde de yaşanmaya başlanmıştır.

²⁰⁵ Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, ss. 68-71.

²⁰⁶ Bozkurt, s. 172.

²⁰⁷ Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, s. 73.

2.3. 1881 Tramvay İmtiyazı

1869 imtiyazına göre konu olan dört hattın, 31 Temmuz 1871 ile 14 Ağustos 1872 tarihleri arasında işletmeye başlamasının üzerinden neredeyse on yıl geçmiştir. İstanbul karada toplu taşıma hizmeti veren tramvaya alışmış, şikâyetler olsa da tramvay şehir yaşamına damgasını vurmuştur. Tramvayın ulaşmadığı semtlerin sakinleri kendi bölgelerine de bu hizmetin gelmesi için başvurularda bulunmuşlardır. Özellikle de 1876 yılında seferleri iptal edilen omnibüslerin ardından bu bölgelerde oturan ahali tramvay konusunda ısrarcı olmuşlardır. Şirket yeni hatlar yapma konusunda 5 yıl içinde müracaat ettiği takdirde sözleşmenin beşinci maddesi gereği rüçhan hakkına sahip olacaktır. Tramvay Şirketi'nin Borsa'da işlem gören hisse senetlerinin değeri, yatırımcıları açısından hayli tatminkâr düzeydedir. Tramvay işletmesinin gelirlerinden oldukça memnun olan şirket, bu fırsatı kaçırmak istememiştir. Birçok defa yeni hatlar yapılması konusunda müracaatta bulunmuştur. Şişli bölgesi yeni çekim merkezi olması dolayısıyla önemli bir yolculuk potansiyeline sahiptir.²⁰⁸

Hükümetle Şirket arasında yapılan görüşmeler neticesinde yeni bir sözleşme yapılmasına karar verilmiştir. İmzalanan sözleşme tramvay imtiyazı konusunda ikinci sözleşme olurken, bir önceki sözleşmenin bazı maddeleri yeniden düzenlenmiştir. Böylelikle 1881 yılında yeni bir tramvay uzatma imtiyazı elde eden Şirket yeni hatların yapım ve işletme fırsatını elde etmiştir.

2.3.1. Dersaadet'te Müceddeden İnşa ve Tesis Olunacak Tramvay Hatlarına Dair 1881 Tarihli Mukavelenamenin²⁰⁹ Değerlendirilmesi

Tek imzalı olarak, Nafia Nazırı'nın imzasıyla yürürlüğe girmiştir. 1881 yılında akdedilen sözleşmenin, 1869 sözleşmesini referans aldığı açıktır. Eski sözleşmenin bazı hükümleri tadil edilerek geçerliliğini sürdürmüş olduğu gözlenmektedir. İmtiyaz müddeti 36,5 yıldır. Sözleşmenin üçüncü maddesiyle, devlet ile şirket arasında 1869 sözleşmesinin yükümlülüklerinin yerine getirilmemesinden kaynaklanan bütün

²⁰⁸ Kazgan, s. 91.

²⁰⁹ Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C. V, ss. 2418-2420. (EK IV'de Dersaadet'te Müceddeden İnşa ve Tesis Olunacak Tramvay Hatlarına Dair Mukavelename gösterilmektedir.)

anlaşmazlıklar ve bu anlaşmazlıklardan doğan sonuçlar ortadan kaldırılmıştır.

1869 tarihli sözleşmenin birinci maddesinde yer alan ‘hayvan vasıtasıyla çekilir’ ifadesi, ‘devletin kabulüne arz olunmak şartıyla nev’ icad bir vasıta ile’ de tramvayların çektirilebilmesi şeklinde tadil edilmiştir. Hayvan gücü haricinde tramvayların tahrikinin gündemde olduğu anlaşılmaktadır. Bir önceki sözleşmede yer alan ancak 10 Şubat 1876 tarihinde alınan bir kararla işletmesi durdurulan omnibüs işletmesi lağv edilmiştir. Eşya taşıma konusu eski hatlarla sınırlı tutulmuş, yeni yapılacak olan hatlarda eşya taşınmasına müsaade edilmeyeceği hükme bağlanmıştır.

Sözleşmenin dokuzuncu maddesi devir konusunu hükme bağlamıştır. Devlet izin vermedikçe sözleşmenin tamamı ve sözleşmeden kaynaklanan hukuki imtiyazlar kimseye devredilemeyecektir. Bir önceki sözleşmeye göre, sözleşme tekniği açısından ilerleme kaydedildiği gözlenmektedir.

Kesin teminat bedeli 4.000 Osmanlı Lirası olarak belirlenmiştir. Alınan teminat akçesinin yarısı Galata-Beyoğlu-Şişli hattının açılışında, diğer yarısı ise Eminönü-Eyüp hattının açılışında iade edilecektir. Eminönü-Eyüp hattı yapılmadığı için 2.000 Osmanlı lirası sonraki yıllarda hazineye gelir kaydedilmiştir.

2.3.2. Dersaadet’te Müceddeden İnşa ve Tesis Olunacak Tramvay Hatlarına Dair 1881 Tarihli Şartnamenin²¹⁰ Değerlendirilmesi

12 yıldır kurulmuş şirketi bu defa yabancılar ve Osmanlı tebaası azınlıklardan müteşekkil bir heyet temsil etmiştir. Üç yeni hat yapılacaktır. Bunlardan ilki; Galata’dan başlayıp Voyvoda sokağı üzerinden, kabristan sokağı, İngiliz Sefareti’nin yanından büyük caddeye (İstiklal Caddesi) bağlanacak, oradan Taksim, Pangaltı ve Şişli’ye ulaşacak olan hattır. İkincisi; Eminönü üzerinden sahil boyunu takip ederek Eyüp’e vasıl olacaktır. Üçüncüsü ise birinci hattın uzantısı olarak, Şişli’den Pangaltı’ya (Kurtuluş) uzayacaktır.

²¹⁰ Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, C. V, ss. 2420-2425. (EK V’de Dersaadet’te Müceddeden İnşa ve Tesis Olunacak Tramvay Hatlarına Dair Şartname gösterilmektedir.)

Bu şartnamenin en önemli maddesi beşinci maddedir. Buna göre hatların geçeceği mahallerdeki gerekli istimlak işlerini şirket yerine getirecektir. Yani bir önceki şartnamede dört hat için Devlet'in yaptığı ve 5.883.000 kuruş tutarındaki kamulaştırma bedeline, yeni hatlarda denk düşen tutarı şirket ödeyecektir. Güzergâh üzerinde kamu arazisi varsa hattın geçtiği kısım şirketin kullanımına bırakılacaktır. Yine şartnamede istimlak yapılmadan imalata başlanılamayacak olması hükme bağlanmıştır.

Eski eserlerin korunmasına yönelik ifade, 1881 şartnamesinin ilklerindendir. Bir önceki şartnamede olduğu gibi bu şartnamede de teknik terimler kullanılmamıştır. Harita ölçeği 1/1.000'den 1/200'e yükselmiştir.

Altıncı maddede yeni hatların çift hat olacağı belirtilmekte, statik gabarinin ölçüleri verilmektedir. Eski ve yeni hat ve kaldırımların bakımının şirketin yükümlülüğünde olduğu kayda geçmektedir.

Yine bir önceki şartnamede olduğu gibi mesafe bazlı ücretlendirme yapılacağı hükme bağlanmaktadır. Ancak bir önceki şartnamede yolcu başına her bin metre için kırk para belirlenmişken, 1881 şartnamesinde bu 30 paraya düşürülmüştür. Ayrıca bir mecidiye bozulurken yirmi kuruş verilecektir.

Ceza maddelerinin bu şartnamede biraz daha etkinleştirildiği gözlemlenmektedir. Bu kararda kuşkusuz 12 yıllık tecrübenin etkisi olduğunu söylemek mümkündür. Üçüncü maddedeki; "Yeni imtiyâz fermân-ı âlîsi tarihinden itibaren birinci hat bir buçuk ve ikinci hat üç sene zarfında ikmal olunacaktır ve tarih-i mezkûrdan itibaren üç sene inkızâsında şayet üçüncü hattın inşâsına şirket henüz bed' eylememiş bulunursu işbu hattın inşâsına dair olan hukûkundan sâkıt addolunacaktır." hükmü bir önceki şartnameyle benzerdir. Ancak sekizinci maddenin ikinci paragrafındaki hükümler bu şartname için geliştirilmiş kuralları içerir. Şirket yükümlülüğü altındaki bakım işlerini yerine getirmediğinde, Şehremaneti ihtarla uyarır ve belirtilen sürede şirket sorumluluğunu yerine getirmezse, namı hesabına Şehremaneti tarafından yapılır. Bu bedeli şirket ödemediği takdirde seferlerin yapılmasının engellenmesi, yani işletmeyi durdurma gibi radikal sayılacak bir ceza uygulanacaktır. İşletme yapamadığından dolayı şirketin her hangi bir maddi talepte

bulunamayacağı da kayda geçirilmektedir. Ancak böyle bir uygulama sadece şirketi değil aynı zamanda ve belki de daha fazla İstanbul halkını cezalandırmak olacaktır.

Operasyon esaslı ceza tutarları ve tahsilat mekanizması ile ilgili henüz bir hüküm bu şartnamede de yer almamaktadır. Örneğin planlanan seferin gerçekleştirilmemesi veya planlanan durakların inşa edilmemesinin somut parasal ceza tutarlarının önceden belirlenmesi ve bunların nasıl tahsil edileceğinin kayda geçirilmesi şartnamede bulunmamaktadır.

Bu şartnamede ilk defa karşılaşılan bir konu da, geçen tramvaylı yıllarda İstanbul halkından gelen şikâyetleri direk muhatabına iletebilmek için, dilek şikâyet kutusu benzeri bir mekanizma kurulmasıdır. Her durak mahallinde halkın şikâyetlerini yazabileceği bir şikâyet defteri bulundurulması istenmiştir. Şartname öncekinde olduğu gibi tek imzalı, Nafia Nazırı imzasıyla yürürlüğe girmiştir.

2.3.3. Şişli Tramvayı

1881 sözleşmesinden sonra Galata-Şişli hattının inşa çalışmaları başlamıştır. Söz konusu sözleşme gereği istimlak bedelleri şirket tarafından ödenecektir. Bir önceki sözleşmenin yapım sürecinde en önemli sorunu olan istimlak meselesi gündemdeki yerini korumaktadır. Pera caddesindeki yol genişletme çalışmaları çıkmaza girince, Şehremini Rıdvan Paşanın devreye girmesi gerekmiştir. Pera caddesinin genişletilmesi ulaşım açısından yolu daha güvenli hale getirdiği gibi, caddenin görünümünü de değiştirmiştir.²¹¹ Şirket, Galata-Şişli tramvay hattını inşa edebilmek için 500 frank değerinde %5 faizli tahvil ihraç etmiştir.²¹²

Galata-Şişli hattının bazı kısımlarında yıkılması gereken binaların malikleri ile anlaşma sağlanamaması, istimlak işlerini ciddi şekilde yavaşlatmıştır. Sözleşmenin beşinci maddesi, istimlak işlerinin sorumluluğunu şirkete yüklemiş olsa da, tespit edilen değere itiraz eden malikler ve şirket arasındaki anlaşmazlıklar devam etmiştir.

²¹¹ Akın, s. 134.

²¹² Kazgan, ss. 88-89.

Kamulaştırma konusunda yaşanan sorunlara rağmen Galata-Şişli hattının yapım çalışmaları hızlanmış ve 20 Mart 1883 tarihinde tamamlanmıştır.²¹³

1881 sözleşmesinde taahhüt edilen üç hatdan şirket en kârlı bulduğu Galata-Şişli hattını inşa etmiş diğer iki hattı yapmamıştır.²¹⁴ Eminönü-Eyüp hattı, Tramvay Şirketi tarafından Eyüp'te depo ve ahırlar inşa edilmiş olmasına rağmen hiçbir zaman inşa edilememiştir. Şirket bu depo ve ahırları 1907 Sözleşmesi ile Harbiye Nezareti'ne bilâ bedel devretmiştir.²¹⁵ Eminönü-Eyüp hattında tramvay inşası için İstanbul halkının 150 yıl beklemesi gerekmiştir. 1869 ve 1881 sözleşmeleri gereği şirket taahhüt ettiği kimi hatların yapımını gerçekleştirmemiş, Galata-Şişli ve Beşiktaş Ortaköy hatları dışında kalan İstanbul içindeki tramvayların hizmet standardını düşük tutmuştur.²¹⁶ Çelik, tramvay projelerinin doğurduğu çağdaşlaşma çabalarında Galata yakasına öncelik verildiğini iddia etmektedir. 31 Temmuz 1871'de Azapkapı-Beşiktaş hattının ilk tamamlanan hat oluşunu vurgulayarak iddiasını desteklemektedir²¹⁷. Her ne kadar ilk sözleşmedeki dört hatdan üçü tarihi yarımada da olsa da Beşiktaş ve Şişli hatlarının yolculuk sayıları ve gelirleri diğer hatların çok üzerindedir.

1884 yılında düzenlenen Genel kurul faaliyet raporuna göre Galata-Şişli arasında yapımı tamamlanan tramvayın yolcu sayısını arttırdığı ve şirketin işlem hacminin genişlediği tespit edilmiştir. 1869 imtiyazına konu olan hatlardan Aksaray-Yedikule güzergâhı nerede ise Baron Hirsch'e yine aynı yıl verilen imtiyazla banliyö hattına paralel gitmektedir.²¹⁸ 1873 yılında hizmete giren banliyö hattı Marmara kıyısındaki yerleşim birimlerini birbirine bağlamaktadır. Avrupa yakasında Sirkeci'den Yeşilköy'e kadar uzayan güzergâh, özellikle Aksaray-Yedikule arsında tramvay yolcuları için alternatif bir ulaşım seçeneği sunmuştur. Banliyö idaresinin Sirkeci-Yeşilköy trenlerinin sefer sayılarını artırarak girdiği rekabet Şirket'e pahalıya mal olmuştur. Yolcularını Banliyö idaresine kaptıran Şirketin zararı 60.277 kuruş 30 para şeklinde gerçekleşmiştir. Şirketin bu rekabetle baş edebilmesi için bazı iyileştirme çalışmaları yapması gerekmiştir. Bu

²¹³ Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, s. 105.

²¹⁴ Tekeli, *Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)* s. 27.

²¹⁵ Kazgan, s. 88.

²¹⁶ Çelik, s. 126.

²¹⁷ Çelik, ss. 122-123

²¹⁸ M. Sinan Genim, *Şehir ve Kültür İstanbul*, 1 Basım, İstanbul: Profil Yayıncılık, 2012, s. 301.

çerçeve de Sirkeci ile Çarşıkapı’da yeni makas bölgeleri inşa edilerek Aksaray-Yedikule tramvayının daha fazla sefer yapması sağlanmıştır.²¹⁹

Aksaray-Yedikule tramvayı banliyö hattına paralel seyrettiğinden iki ulaşım otoritesi arasında yolcu geçişkenliği söz konusu olmuştur. 1884 yılında tramvay arabalarının manevra yapmalarına imkân sağlayarak, sefer sayısını artırmak yoluyla yapılan iyileştirmenin yanı sıra zaman içerisinde oluşan yeni rekabet şartlarına cevap verebilmek için 1922 yılında bu hatda sinyalizasyon sistemi de kurulmuştur.

Atlı tramvay İstanbul sokaklarına canlılık kazandırmış ve Avrupalı bir hava katmıştır. Bu anlamda Avrupa şehirlerindeki tramvaylara en çok benzeyen Beyoğlu ve Galata bölgesinde işletilen tramvaylardır. Tramvayın, bölgenin Batılılaşmış yaşam dokusuna daha uygun olduğu gözlenmektedir.²²⁰

2.3.4. Tramvay Şirketi’nin Mali Durumu

Şirketin sermayesi ilk kurulduğunda 400.000 Osmanlı lirası olarak belirlenmiş, 1873 yılında, %100 sermaye artırımı yapılarak 800.000 Osmanlı Lirası’na çıkartılmıştır. Omnibüs arabalarından zarar eden şirket, 1875 yılında sermayesini 680.000 Osmanlı Lirası’na yükseltmiştir.²²¹

Tramvay şirketi ilk işletmeye başladığı 1871 sonrası dönemde, elde ettiği gelirler ile yatırımcıların yüzünü güldürmüştür. 1873 yılında 72.522 Osmanlı lirası brüt gelir elde edilirken, 5.777.170 yolcu taşınmıştır.²²² 1879 yılında taşınan yolcu sayısı 4.196.975 olup, brüt gelir 34.410 Osmanlı lirası olarak gerçekleşmiştir. 1880 yılında yolculuk sayılarındaki düşüş devam etmiş 3.545.587 yolcu olarak gerçekleşmiştir.²²³ 1873 yılından sonra atlı tramvay ile taşınan yolcu sayısında yaşanan ekonomik bunalımın da etkisi ile düşüş meydana gelmiştir. 1881 yılında daha önce yapımı tamamlanan dört hat ile günde ortalama 10.000 yolcu taşınmış ve şirketin karlılığı hayli etkilenmiştir.²²⁴ 1881 yılında

²¹⁹ Engin, *İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, s. 106.

²²⁰ Çelik, ss. 125-126

²²¹ Kazgan, s. 89.

²²² Engin, *İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, s. 88.

²²³ Kazgan, s. 90.

²²⁴ İlhan Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları*, s. 27.

yeni sözleşme öncesi yolcu sayısında ve gelirlerde düşüş gözlenmiştir. Tramvay Şirketi, Avrupa’da dahi örnek gösterilen bir işletme olarak değerlendirilmektedir. Bu değerlendirmede Tramvay Şirketinin gelirlerinin iyi seviyede olması önemli rol oynamıştır.²²⁵

Tablo 7. Tramvay Şirketi’nin Hasılat Cetveli (1879-1880)

Yıl	Taşınan Yolcu Sayısı	Çalışan Sayısı	Brüt Gelir (Lira)	Tedarik ve Maaşlar	Maaşların Toplam Gelir içindeki Payı (%)
1879	4.196,975	+	34.410		
1880	3.545.587	243	39.060	10.786	27
1883	4.650.690	210	52.816	9.134	17
1884	5.314.770	206	58.560	10.527	18

Kaynak: Haydar Kazgan, **Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Şirketleşme**, İstanbul: Creative Yayıncılık, 1991, ss. 90-91, Engin, **İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, 1. Basım, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011, ss. 106-111.

Tablo 7’de görüldüğü üzere 1880 yılında daha az sayıda yolcu taşınmasına rağmen brüt gelirden 4.650 liralık bir artış gözlenmiştir. Aradaki bu farkın, 1879 yılındaki bozuk paraların altın para karşısında değer kaybetmiş olmasına bağlamak mümkündür. Yolcu sayısının azalmasının ise kış aylarında seferlerin aksamasından ileri geldiği değerlendirilmiştir. Yedikule hattına tek atlı araçların eklenmesiyle sefer sayısının artırılması hasılatı olumlu etki etmiştir.²²⁶

1881 yılında yapılan sözleşmeden sonra açılan Şişli Tramvay hattıyla beraber şirketin yolcu sayısı yaklaşık %25, brüt gelirleri %50 oranında artmıştır. 1883 yılında 4.650.690 yolcu taşınırken elde edilen brüt gelir 52.816 Osmanlı lirası iken; 1884 yılında 5.314.770 yolcuyla ulaşım hizmeti verilerek 58.560 Osmanlı lirası brüt gelir elde edilmiştir. Yolcu sayısındaki artış ile şirketin brüt gelirinde meydana gelen artış paralel

²²⁵ Kazgan, s. 91.

²²⁶ Kazgan, s. 90

bir seyir izlemektedir. Şirketin 1883 yılında var olan 210 çalışanı, 1884 yılında 4 kişilik azalmayla 206'ya düşmüştür. Ancak personel ücretlerindeki artışın etkisiyle 1883 yılına kıyasla, 1884 yılında 11.930 kuruş daha fazla maaş ödenmiştir.

1869 sözleşmesine konu olan dört hattın 1883 ve 1884 yılları brüt gelirleri aşağıdaki tabloda verilmiştir. 20 Mart 1883 yılında açılan Şişli-Galata hattının brüt gelirlerinin ilave edildiği 1896-1897 yıllarına ait veriler de Tablo 8 de gösterilmiştir.

Tablo 8. Tramvay Şirketi'nin 1883-1884-1896-1897 Yılları Brüt Gelir Cetveli.

HATLAR	1883		1884		1896		1897	
	Brüt Gelir (Osmanlı Lirası)	Toplam Brüt Gelir İçindeki Pay (%)	Brüt Gelir (Osmanlı Lirası)	Toplam Brüt Gelir İçindeki Pay (%)	Brüt Gelir (Osmanlı Lirası)	Toplam Brüt Gelir İçindeki Pay (%)	Brüt Gelir (Osmanlı Lirası)	Toplam Brüt Gelir İçindeki Pay (%)
Beşiktaş	20027	54	20433	54	18748	29	17366	29
Aksaray	13181	35	12578	33	13707	21	13040	22
Yedikule	1916	5	2556	7	1437	2	1265	2
Topkapı	2013	5	2087	6	1393	2	1289	2
Şişli	-	-	-	-	28789	45	26513	45
TOPLAM	37137	100	37654	100	64074	100	59474	100

Kaynak: İbrahim Murat. "İstanbul Kentiçi Kara Toplu Ulaşım Hizmetlerinin Başlaması ve Gelişimi 1850-1900", (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004), s. 120, Haydar Kazgan, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şirketleşme*, İstanbul: Creative Yayıncılık, 1991, ss. 89-90.

Tramvay işletmesinin Tablo 8'de verilen 1883-1884 yılları brüt gelirleri incelendiğinde, İstanbul'un yeni sosyal ve ekonomik merkezi Galata-Karaköy ile Beşiktaş'ı bağlayan tramvay hattının brüt gelirinin, diğer üç hattın brüt gelirinden daha fazla olduğu görülmektedir. İstanbul yakasındaki hatlar içerisinde ise en fazla gelire Eminönü-Aksaray hattının sahip olduğu izlenmektedir.

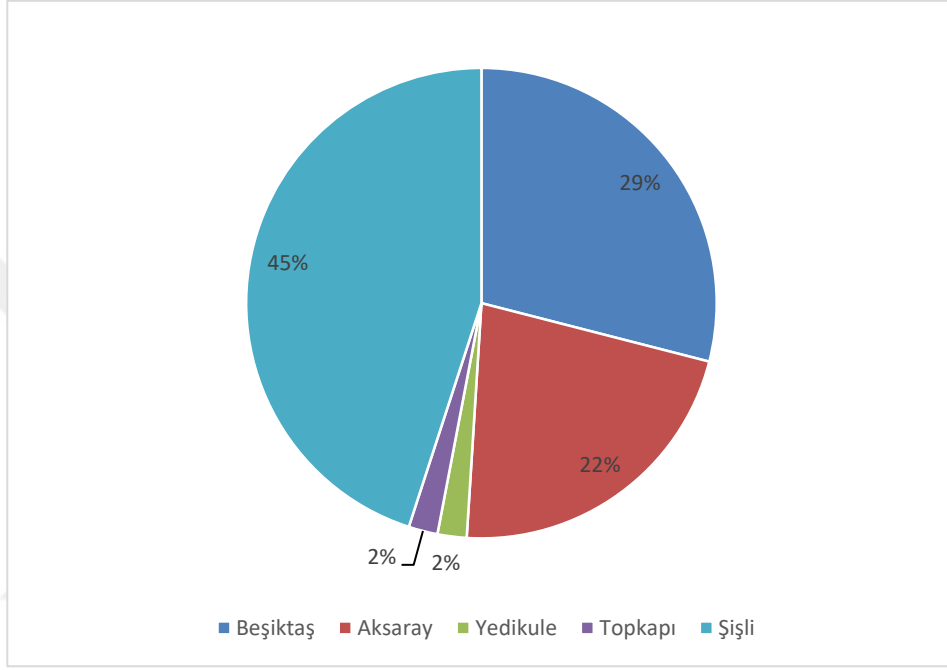
Tablo 8'deki veriler ışığında, 1871 yılında sefere başlayan İstanbul'un ilk atlı tramvay hatlarının (Beşiktaş, Aksaray, Yedikule, Topkapı) 1883-1896 ve 1884-1897

yılları aralığında, 13 yıllık brüt gelirlerinin mukayesesi yapılmaktadır. 1883 yılı 1896 ile karşılaştırıldığında sırasıyla Beşiktaş hattı 1.279, Yedikule 479 ve Topkapı 620 lira gelir kaybına uğramıştır. Bu kayıpları 13 yıl önceki gelire göre oranlarsak; Beşiktaş %6, Yedikule %25 ve Topkapı %31 oranında gelir kaybı yaşamıştır. Gelirini artıran tek hat Aksaray hattıdır. 526 liralık artışla 13 yıl öncesine göre, %4'lük bir gelir artışına ulaşılmıştır. Toplam da gelir kaybı %5'lik oranla 1.852 liradır. 1884 yılı ile 1897 yılının karşılaştırılmasından daha dramatik sonuçlara ulaşılmaktadır. En yüksek gelir kaybı 3.067 lira ile Beşiktaş hattında yaşanmıştır. Yedikule hattında 1.291, Topkapı hattında ise 798 liralık gelir kaybı oluşmuştur. Kayıpların oransal durumu incelendiğinde; Beşiktaş %15, Yedikule %51, Topkapı %38 oranında bir gelir kaybı yaşamıştır. Gelirini artıran tek hat bir önceki karşılaştırmada olduğu gibi Aksaray hattıdır. 462 liralık artış ile %4'lük bir gelir artışı söz konusudur. Bütün hatların toplam gelir kaybı 4.694 lira ile %12'lik bir olarak gerçekleşmiştir.

Diğer taraftan ulaşım segmentlerinin kendi arasındaki analiz sonuçları da ilgi çekici karşılaştırmalar yapmaya imkân tanımaktadır. 1883 ve 1884 yıllarının brüt gelirlerinin kendi arasında karşılaştırması sonucunda, Aksaray, Yedikule ve Topkapı hatlarının toplam gelir içerisindeki payının %46'da kaldığı, şehrin yeni çekim merkezlerine ulaşım sağlayan Beşiktaş hattının, toplam gelir içerisindeki payının ise %54 olarak gerçekleştiği görülmektedir.

1883 yılında işletmeye başlayan Şişli Tramvayı, Şirket'in yolcu sayısını ve brüt gelirini önemli ölçüde arttırmıştır. 1896 ve 1897 yıllarında işletme faaliyeti gösteren tramvay halarının brüt gelirlerinin toplam brüt gelire oranı yolculukların bölgesel dağılımını vermektedir. Buna göre İstanbul yakası; Aksaray, Yedikule ve Topkapı'ya ulaşım sağlayan hatların gelirlerinin, toplam gelir içerisindeki payı %26'ya düşmüştür. 13 sene öncesine göre %20'lik bir gerileme söz konusudur. Şehrin yeni çekim merkezi ve gelişen bölgesi, Galata-Beyoğlu-Şişli aksı ile Beşiktaş sahil bandındaki gelirlerin, toplam gelirlere oranının %74'e ulaştığı gözlemlenmektedir. Tek başına Şişli tramvay hattının brüt geliri, neredeyse bütün tramvay hatlarının brüt gelirlerinin yarısına ulaşmaktadır.

Ekonomik göstergelerin yanı sıra tramvayın İstanbul'a renk kattığı da söylenmelidir. Sultan II. Abdülhamit'in 1894 yılında tahta çıkışının yıldönümü, ülke genelinde kapsamlı kutlamalara sahne olmuştur. Pera ve Galata'da bulunan Tünel binası dâhil önemli kamu ve eğlence yapıları aydınlatılmış ve tramvay araçlarının tamamı bayraklarla donatılmıştır.²²⁷



Grafik 1. 1896 ve 1897 Yıllarının Ortalama Gelir Payının Hatlara Göre Karşılaştırılması

Bu sonuçlardan hareketle; tramvay yatırımlarının, yüzyılın sonuna gelindiğinde şehir içerisindeki hareketliliği (mobilitayı) kuzeye doğru kaydıracağı söylenebilmektedir. Gelirlerdeki artış azalışın şehir içi hareketliliği yansıttığı öngörüsüyle, 30 yıldır kara ulaşımının ana omurgasını oluşturan atlı tramvay gelirlerinde, İstanbul'un eski semtlerinde azalma yaşanırken, yeni ekonomik ve sosyal merkezlerinde ciddi bir artışa sahne olmuştur. Bu sonuçlar, İstanbul bölgesindeki hareketliliğin toplam tramvay hareketliliğinden aldığı payın %26 seviyesinde kaldığını, Galata-Beyoğlu-Şişli ve Boğaz hattının ise %74'lük paya sahip olduğunu göstermektedir.

²²⁷ Akın, s. 163.

Tanzimatın ilanından önce müslüman ve gayrimüslüm nüfusun oturduğu semtler sınırlı ve birbirinden farklı olarak şekillenmiştir. Sur içinde ağırlıklı olarak müslüman nüfus yaşarken Rumlar daha çok Haliç kıyısında, Ermeniler ise Topkapı yönüne doğru Marmara sahillerine yerleşmişlerdir. Sur dışında ise şehir içinde yapılması uygun görülmeyen iş kolları faaliyetlerini sürdürülmektedir. Zeytinburnu tarafında baruthane, Eyüp semtinde çömlek atölyeleri bulunmaktadır. Halkın belli semtlerde yaşaması yönünde gelenek haline gelen kurallar ve gedikler nedeniyle yerleşim belli bölgelerde yoğunlaşmıştır. Ulaşım imkânlarının kısıtlılığı da sınırlayıcı bir etkidir. Tanzimatın ilanından sonra kısıtlamalar kalkıp ulaşım altyapısı şehrin genişleme alanlarına doğru yayılmaya başladıkça gelişme ve büyüme süreçleri hızlanmıştır. Banliyö güzergâhı üzerinde bulunan Makriköy (Bakırköy) ve Yeşilköy batı tarafında gelişen semtlerdir. Tramvay altyapısının erişim imkânını kolaylaştırdığı Galata ve Pera tarafında ise Taksim'den Şişli'ye, Tophade'den Ortaköy'e, Dolmabahçe'den Teşvikiye ve Nişantaşına doğru şehir büyümüştür.²²⁸

2.4. 1907 Tramvay İmtiyazı

Sultan II. Abdülhamit döneminde İstanbul başta olmak üzere Osmanlı Devleti'nin büyük kentlerinde gözle görülür değişimler söz konusudur. Taşla kaplanmış sokaklar, gaz lambalarının aydınlattığı caddeler ve atlı tramvaylar göze çarpmaktadır.²²⁹ 20. yüzyıla girerken, İstanbul'un ulaşım akslarını bir önceki yüzyılın ikinci yarısında belirlenen ulaşım ağları şekillendirmiştir.²³⁰

Tramvay işletmesinin gelirlerinin ve kârlılık oranının yüksekliği imtiyaz sahiplerini tatmin etmektedir. 1891-1907 yılları arasında Tramvay Şirketi hissedarlarına yıllık ortalama %5 civarında kâr payı dağıtmıştır.²³¹ Bu çerçevede tramvay imtiyazını uzatmak ve yeni hatlar yapmak hususunda Hükümet ile yapılan görüşmeler neti 1891-ceye ulaşmış ve 1 Şubat 1907 tarihinde yeni bir sözleşme imzalanmıştır. Yeni sözleşme Tramvay Şirketine imtiyaz süresini 75 yıl uzatma imtiyazı tanımıştır.

²²⁸ Öztürk, ss.32-33.

²²⁹ Stanford J. Shaw ve Ezel Kural Shaw, s. 293.

²³⁰ Çelik, s. 134.

²³¹ Öztürk, s. 283.

2.4.1. Dersaadet Tramvay Şirketi Müddet-i İmtiyaznamesinin Temdidi ve Bazı Hutut-ı Cedide İnşası Hakkındaki 1907 Tarihli Mukavelenamenin²³² Değerlendirilmesi

Sözleşme öncekilerden farklı olarak karşılıklı imzalanmıştır. Bir taraftan Hükûmet-i seniyye nâmına hareket eden Ticaret ve Nâfia Nazırı Zihni Paşa hazretleriyle diğer taraftan Dersaadet Tramvay Şirketi nâmına Meclis-i İdâre Reisi Mösyö K. Vayze ve Şirket Müdürü Mösyö K. Perdikaris arasında aşağıdaki kararlar alınmıştır. Şirket temsilcileri Nafia Nazırı ile birlikte mukaveleyi imzalamışlardır.

Yapılması öngörülen hatlar gruplandırılmıştır. Buna göre;

Mecburi Güzergâhlar: Beyazıt-Fatih-Edirnekapı; Galatasaray-Tünel; Şişli-Pangaltı hatları.

İhtiyari Güzergâhlar: Eminönü (veya Unkapanı)-Eyüp; Unkapanı-Fatih; Ortaköy-Kuruçeşme-Arnautköy hatları olarak belirlenmiştir.

Tramvay imtiyazlarının bittiği tarihten itibaren 75 yıllığına imtiyazın uzatılması ve yeni hatların yapımına izin verilmiştir. Fatih-Edirnekapı hattının 10 yıl, diğer hatların ise 5 yıl içerisinde bitirilmesine; süresinde bitirilmeyen hatların imtiyazının Hükümet tarafından dilediğine verilebilmesine karar verilmiştir.

Şirket mevcut hatlarda eskimiş olan rayları değiştirmeyi taahhüt etmiştir. Zira ilk hattın açılması üzerinden 36 sene geçmiştir. Rayların ortalama amortisman süresi 30 yıl olarak düşünüldüğünde bu değişimin vakti çoktan gelmiştir. 1881 tarihli sözleşmede olduğu gibi 1907 sözleşmesinde de, Tramvay Şirketi devletle arasındaki tüm anlaşmazlıkları yok saymayı ve bütün taleplerinden feragat etmeyi taahhüt etmektedir.

Yeni hatlarda kaldırım dâhil yol genişliği en az 20 arşın (13,60 metre) olacaktır. Tek hat olan yolların 12 arşın, çift hat olan yolların 15 arşından az olmaması karara bağlanmıştır. Şirketin yolların genişletilmesinde kullanılmak üzere istimlak bedeli olarak

²³² Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediyye**, C. V, ss. 2425-2429. (EK VI'da Dersaadet Tramvay Şirketi Müddet-i İmtiyaznamesinin Temdidi ve Bazı Hutut-ı Cedide İnşası Hakkında Mukavelename gösterilmektedir.)

30 bin Osmanlı lirası vermesi şartı getirilmiştir. İstimlak giderleri, 1881 şartnamesinde olduğu gibi şirket tarafından karşılanmaktadır.

Bu şartnamenin ilklerinden birisi de geçici kabul ve kesin kabul süreçlerinden bahsetmesi, kabulleri yapacak fen heyetlerinin teşkilini usule bağlamasıdır. Geçici kabul ile kesin kabul arasında bir sene belirlenmiştir. Şartnamenin diğer önemli ilklerinden biri de ray ve travers gibi demiryolu terimlerinin net bir şekilde kullanılmasıdır. Raylar arası açıklık (ekartman açıklığı) öncekilerde olduğu gibi 1 metre olarak belirlenmiştir.

Teminat akçesi olarak 2.000 Osmanlı lirası yatırılmasına ve bu tutarın kesin kabul işleminden sonra serbest bırakılmasına karar verilmiştir. Üç mecburi, üç de ihtiyari hat için, yatırılan teminat akçesinin gayet az olduğu görülmektedir. Günümüzde uygulandığı gibi teminatın yarısının geçici kabulün, diğer yarısı ise kesin kabulün ardından iade edilmesi esası belirlenmiştir. Buradan şartname tekniğinin daha bir belirginleştiği ve teknik normlara oturmaya başladığı sonucunun çıkarılması mümkündür.

Tramvay Şirketi gelecek öngörüsünde bulunarak elektrikli tramvayla ilgili rüçhan hakkı elde etmiştir. Bu konu sonraki senelerin en önemli gündemi olmuştur. Diğer şartnamelerde olduğu gibi başka bir şahsa veya şirkete devre müsaade edilmemektedir. İlk defa yurt dışından temin edilecekler gümrük vergisinden muaf tutulmuştur. Daha önceleri istenen güzergâh haritalarından bu şartnamede bahsedilmemiştir.

25 sene sonra Hükümet isterse satın alma cihetine gidebilmektedir. Bunun ne şekilde gerçekleştirileceği kademelendirilerek açıkça belirtilmiştir. Eyüp'te bulunan 1881 mukavelesi sonrasında alınan depo mahallinin bilâ bedel Hükümete devredilmesi karara bağlanmıştır.

Bundan önceki şartnameler ismen zikredilerek (1869 ve 1881) tadil edilen hükümleriyle birlikte geçerli olduğu belirtilmektedir. Kapsamlı bir mukavele hazırlanmıştır. Sözleşme hükümlerinin şartnameyi de içerdiği görülmektedir. Tekrar yeni bir şartname akdedilmemiştir.

Bu sözleşmenin ilklerinden bir diğeri de artık tramvayın geçtiği bütün yolların parke yapılmasına karar verilmiş olmasıdır. 1869 Şartnamesinin dördüncü maddesinde,

Azabkapı'dan Tophane'ye ve Yeniköprü'den Bâb-ı âlî'ye kadar olan yollar dört köşe yontulmuş taş ile muntazam usulde kaldırım yapılması hususu yer almaktadır. Bunun haricindeki yolların makadam olarak şose yapılması ve yaya kaldırımları dahi üç arşından fazla olmamak üzere doğal veya işlenmiş düz kapak taşından olması ve kenarları sert taştan yapılmak üzere inşa edilmesi hükmü bulunmaktadır. Buna istinaden parke yollar yapılmış olsa da yollar genelde makadam ve şose yapılmıştır. Ancak bu sözleşmenin dördüncü maddesinde bütün yolların parke taş ile döşeneceği açıkça belirtilmiştir. Şirket, mevcut ve yeni yapılacak yolların bütün sokaklarını, yaya yolları da dâhil olmak üzere, yirmi arşın genişliğinde parke taşıyla döşemeyi ve imtiyaz süresinin bitimine kadar bakım ve onarımını yapmayı taahhüt etmektedir.

2.4.2. Yeni Hatların İnşası

1907 sözleşmesiyle, Şirket imtiyaz müddetini 75 yıl uzatarak 1993 yılına kadar imtiyaz müddetini elinde bulundurma hakkı elde etmiştir. Sözleşme gereği Şirket, Pangaltı-Kurtuluş, Beyazıt-Fatih hatlarının inşası ile Beyoğlu ve Yedikule hatlarının uzatılması hakkına sahip olmuştur. Ayrıca, Ortaköy hattının Bebek'e kadar uzatılması sözleşmenin imtiyazları arasındadır. 1907 sözleşmesindeki zorunlu hatlardan Fatih-Edirnekapi uzatması dışındakiler yapılmış olup, zorunlu olmayan hatlardan ise hiçbirisi hayata geçmemiştir.²³³

Sözleşmenin önemli yeniliklerinden biri de tramvay güzergâhı üzerindeki bütün yolların ve kaldırımların parke taşı döşenmesidir. Şirket bu işi itinalı bir şekilde yürütmüştür. Metrekaresi ortalama 45 kuruşa yaptırılan parke taşı döşemesini, 50 kuruş harcayarak daha sağlam ve tekniğine uygun olarak yaptırmıştır. Tramvay idaresinin sokakaların parke döşenmesi işi için 250-300 bin Osmanlı lirası para harcadığı tahmin edilmektedir.²³⁴

Tramvay Şirketi, Aralık 1909 tarihinde Şehremanetine Eminönü-Aksaray hattıyla fiziki bir bağlantısı olmayan bir Beyazıt-Fatih tramvay hattı önerisi sunmuştur.

²³³ Tekeli, **Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)** s.32.

²³⁴ Osman Nuri Ergin, **İstanbul'da Vesait-i Nakliye Şirket ve İdareleri Tarifeleri ve Taşıdıkları Yolcu Adedi**, Şehremaneti Mecmuası, Haziran 1341, Sayı 10. ss. 293-294.

Şehremaneti tarafından, önerinin genel faydayı sağlamaktan uzak olduğu değerlendirilmiş, Fatih ahalisinin yalnız Beyazıt semtine gelmekle memnun olmayacakları, Sultanahmet ve Eminönü gibi şehrin merkezine kadar tramvay ile gitmeyi arzu edecekleri vurgulanmıştır. Aksaray'dan gelen arabaya aktarma yapmalarının uygun olmayacağı gerekçesiyle, Eminönü ile Fatih arasında direk bağlantısı olan bir hat yapılması kararlaştırılmıştır. Fatih gibi yoğun nüfusun yaşadığı meskûn mahale ulaşacak tramvay hattının, şehrin merkezi noktaları Sultanahmet ve Eminönü meydanlarına aktarma yapılmadan, direk bağlanması prensibi nasıl uygulamaya konulacaktır? Zira Beyazıt meydanından bir makasla ayrılacak hattın kısa mesafede ciddi bir eğim çıkması gerekecektir. Atların bu eğimi çıkmakta zorlanacağı değerlendirilerek Fatih hattının İrgad Pazarı'ndan başlaması kararlaştırılmıştır. Fatih'ten dönüş meydana çıkan yoldan yapılacaktır. Yollar tek yön olarak tanzim edilecek, Avrupa şehirlerinde olduğu gibi biri gidiş, diğeri geliş olacak şekilde sadece tramvayın değil diğer arabaların da kullanacağı biçimde düzenlenecektir. Hattın Fatih'teki son istasyonunun Fatih Camii'ne kadar götürülemediği, fakat mevcut durum itibariyle camiye en yakın yerde tesis edileceği vurgulanmaktadır. Yedikule ahalisinin yoğun isteği üzerine hattın Yedikule'ye doğru üç yüz metre uzatılmasına karar verilmiştir. Kararlar, 15 Mart 1910 tarihli Tramvay Komiserliği'nin verdiği rapora istinaden, mecliste oluşturulan komisyonun olumlu değerlendirmesi sonrasında 15 Mayıs 1910 tarihli Şehremaneti Meclisinde görüşülerek karara bağlanmıştır. Bu çerçevede Beyazıt Meydanı'nın tramvay hatlarının kesişim noktası olması göz önüne alınarak Avrupai tarzda yeniden düzenlenmesi de kararlar arasında bulunmaktadır.²³⁵

Şirketin yatırım stratejisi ulaşım altyapısını genişletmek konusunda beklentileri karşılmaktan uzak kalmıştır. Karaköy-Şişli, Karaköy-Boğaz ve Eminönü-Aksaray ana hatlarını besleyen tali hatlar yaparak yatırımlarını sınırlı tutmayı tercih etmişlerdir. Bu üç ana hattın dışında yeni ana hatlar yapma ve İstanbul'un ulaşımını rahatlatma konusunda yaklaşımları hükümetin stratejisi ile uyuşmamaktadır. Şirketin bu politikası ulaşım

²³⁵ İETT Arşivi, 7103-03050-149, 7103-03050-1030 no'lu belge.

altyapısına bağılı olarak mekân kullanımında yeni alanların yaygınlaşmasını engellemiştir.²³⁶

2.4.3. Atlı Tramvaylara Veda

1911 sözleşmesiyle başlayan elektrikli tramvayların hazırlık çalışmaları sürerken atlı tramvaylar işletmeye devam etmektedir. 1912 yılında patlak veren Balkan Savaşı'nda ordunun elindeki atların yeterli olmaması sebebiyle, büyük topların ve ağır silahların sevkiyatında kullanılmak üzere tramvay atlarının satın alınmasını gündeme getirmiştir. Harbiye Nezareti, otuz bin altın karşılığında tramvayları çeken tüm atları satın almıştır.²³⁷ Atlı tramvayın faaliyetlerinin sona ermeden önce, 1911 yılında Haliç'in iki yakasındaki atlı tramvaylarla günde ortalama 30.000 yolcu taşınmıştır.²³⁸ Şirkete ait bütün atlar ordu tarafından satın alınınca, 25 Ekim 1912 tarihinden itibaren atlı tramvayların seferleri sona ermiştir. İstanbullular yaya kalmışlardır. Artık bir daha İstanbul sokaklarında atlı tramvayların sesi işitilmeyecektir.

1890'dan itibaren İstanbul'da mekanik çekim gücüne dayalı tramvay çalışmaları da hız kazanmıştır. Proje aşamasında kalan ve hayata geçme imkânı bulamayan bu girişimlerin yerine atlı tramvayın seferlerinin iptal edilmesinden sonra elektrik gücüyle tahrik olan tramvay çalışmaları hayata geçmiştir.²³⁹ 1912 sonunda tatil edilen tramvay seferleri 1913 ortalarında yeni araçları ve sistemiyle tekrar İstanbul halkına hizmet etmeye başlayacaktır.

²³⁶ İlhan Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçeri Ulaşım Tarihi Yazıları*, s. 28.

²³⁷ Sertaç Kayserilioğlu, *Dersa'adetten İstanbul'a Tramvay*, 2. Basım, İstanbul: İETT Yayınları, C. I, 2003, s. 197.

²³⁸ İlhan Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçeri Ulaşım Tarihi Yazıları*, s. 28.

²³⁹ Melek Çolak, *XX. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Trafik ve Tramvay*, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuydta/issue/951/10718> (6 Aralık 2012), s.77.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İSTANBUL KARA ULAŞIMINDA ELEKTRİKLİ TRAMVAY DÖNEMİ

1907 sözleşmesi Sultan II. Abdülhamit'in iktidarının son dönemlerine rastlamaktadır. 75 yıl olarak belirlenen imtiyaz süresi karşılığında yeni hatların yapılması kararlaştırılmıştır. Tramvay arabalarının hayvan gücü dışında mekanik tahrik yöntemleriyle işletilmesi çalışmaları bu dönemde başlamıştır. Tramvayların elektrikleştirilmesi, yeraltından yapılacak metro projeleri gibi büyük yatırım önerileri bu döneme rastlamaktadır. 1907 sözleşmesi sonrası, Osmanlı devletinde yaşanan siyasi ve toplumsal hareketlilik ve iktidarın el değiştirmesi yeni bir sözleşmenin yapılmasını gerekli kılmıştır. 1911 yılında verilen tramvay imtiyaz sözleşmesinin ana teması tramvayların elektrik gücüyle hareketinin sağlanmasıdır. Kurulacak yeni elektrik santralinden temin edilecek elektrik enerjisi ile tramvayların İstanbul sokaklarında daha hızlı ve konforlu ulaşım hizmeti sunması planlanmaktadır. Böylelikle Osmanlı topraklarında verilen ilk tramvay imtiyazından 42 yıl sonra, tramvay işletmesinin İstanbul'da elektrikli sisteme geçişine onay çıkmış, Şam ve Selanik'ten sonra elektrikli tramvay işletmesinin yapıldığı üçüncü Osmanlı şehri İstanbul olmuştur.²⁴⁰

3.1. Elektrikli Tramvay Sözleşmesi Hazırlık Süreci

Tramvayın elektrikleştirilmesi konusu her ne kadar 1907 sözleşmesinde geçiyor olsa da elektrikli tramvay yapım ve işletme imtiyazı için yeni bir sözleşmeye ihtiyaç duyulmuştur. Yeni sözleşme yapılmadan önce şu sorun ve konular gündeme gelmiştir; Yeni sözleşme öncesi Tünel Şirketi'nin hukuki statüsü açıklığa kavuşturulması. Satınalma ve yeni yatırımların finansmanı hazırlık sürecinin önemli konularındandı. Araç genişliğinin ne olacağı ve buna bağlı olarak hattın gabarisinin tesbiti, tramvayın geçeceği sokak ve caddelerin genişletilme çalışmalarının nasıl yapılacağı ve istimlak bedellerinin kimin tarafından karşılanacağı diğer müzakere başlıkları arasındadır.

²⁴⁰ Öztürk, s. 145.

3.1.1. Tünel Şirketinin Satışı

Şirket 1907 sözleşmesiyle elektrikli tramvay işletme rüçhan hakkını elde etmiştir. Tünel İşletmesi sözleşmesinden kaynaklanan haklarından dolayı buna karşı çıkmış; elektrikli araç işletme imtiyazının kendisine ait olduğunu, bu hakkın başkaları tarafından kullanılması durumunda tazminat talebinde bulunacağını beyan etmiştir. Tramvayların elektrikleştirilmesi çalışmalarının bu engele takılmamasını arzu eden hükümet tramvay şirketine tünel işletmesi ile anlaşması tavsiyesinde bulunmuştur. Yapılan müzakereler sonucunda, tünel işletmesi sözleşmelerinden kaynaklanan bütün imtiyaz haklarını, işletilen tünel hattını ve araçlarını, Galata ve Beyoğlu'ndaki gar binalarını tramvay şirketine 95 bin sterlin karşılığında devretmeye razı olmuştur.²⁴¹

12 Aralık 1907 tarihli yazıda Ticaret ve Nafia Nezareti, Tünel Şirketi'nden sahip olduğu imtiyazı, Dersaadet Tramvay Şirketi'ne devir edip etmediğini sormuş ve Tramvay Şirketi'nin de bu imtiyazı alabilmesi için hükûmetin özel izninin olması gerektiği belirtilmiştir. Konu ile ilgili zabıtların ve anlaşma metninin her iki şirketçe onaylanan nüshasının Nezarete gönderilmesi istenmiştir.²⁴²

İstanbul Tramvay Şirketinin sermaye hâkimiyeti 1898 yılında Fransızlar'dan Almanlar'a geçmiştir. Elektrikli tramvaya geçiş sürecinde Şirket'in sermaye yapısında azınlıkların yerine yabancıların ağırlığı artmıştır.²⁴³ 1911 yılında Tramvay Şirketi hükümet ile yeni bir imtiyaz sözleşmesi üzerinde anlaşmıştır. Sözleşmeye göre yeni Tramvay hatları inşa edilecek ve bu hatlar elektrikleştirilecektir. Bu çerçevede İstanbul'un kamu hizmetlerini yürütmek üzere İstanbul Konsorsiyumu oluşturulmuştur.²⁴⁴ Elektrikli tramvaya geçmek için yapılan sözleşmeden sonra yolcu sayılarında önemli bir düşüş olacağını öngören Tünel Şirketi hisselerini satmaya karar vermiştir.²⁴⁵ 1911 Eylül ayı itibariyle Tramvay, Tünel ve Elektrik şirketlerini çatısı altında birleştiren konsorsiyum, "Union Ottoman Societe d'Intrepises Electriques â Constantinople (İstanbul Konsorsiyumu) ismi ile, 6 Alman, 7 Fransız, 6 Belçikalı, 6

²⁴¹ Kazgan, s. 88.

²⁴² İETT Arşivi, 7103-04298-042 no'lu belge.

²⁴³ Öztürk, ss. 144-145.

²⁴⁴ Yetişkin, Özdamar, s. 298.

²⁴⁵ İlhan Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları*, s. 30.

Belçika-Macaristan ortaklığı ve 1 İsviçreli gruptan teşekkül etmiştir.”²⁴⁶ Galata bankerlerinin elinde bulunan Tramvay Şirketi’ne ait hisse senetlerinin, yabancı bir sermaye gurubunun (SOFİNA) kontrolüne geçmesiyle sermaye yapısı değişen Şirket el değiştirmiştir.²⁴⁷ Alman Dresdner Bank kontrolünde olan Tünel Şirketi’nin, Deutsche Bank tarafından satın alınması görüşmeleri yapılmış ve 1891-1907 yılları arasında yıllık ortalama %1,5 kâr payı dağıtan²⁴⁸ Tünel Şirketi de İstanbul Konsorsiyumu’na katılmıştır.²⁴⁹ Böylelikle İstanbul konsorsiyumu, Tramvay ve Tünelin işletilmesi ile İstanbul’un elektrikleştirilmesi işini üstlenmiştir. Esas itibarıyla konsorsiyum, “Belçika uyruklu ve çok uluslu büyük bir şirket olup, dünyanın birçok ülkesinde faaliyet gösteren Societe Financiere de Transport et de l’Entreprise Industrielles (SOFİNA)’nın bir kanadını oluşturmaktadır.” SOFİNA, Cumhuriyet dönemindeki millileştirme sürecine kadar Tramvay, Tünel ve Elektrik idarelerini yönetmiştir.²⁵⁰ Brüksel merkezli SOFİNA Grup Konsorsiyumunun teknik yönetimini, mali yönetimini ise Banque de Bruxelles üstlenmiştir. “Konsorsiyumda Fransızların payı %35, Alman Şirketlerinin payı %32,22, Belçika sermayesinin payı %24,55 ve İsviçrelilerin payı %8.23’tür. Buna göre Yönetim Kurulu’nda Fransızlar 7, Almanlar 6, Belçikalılar 6, İsviçreliler 1 üye ile temsil edilecektir.”²⁵¹

Şirketlerin sermaye yapıları ilk kurulduğu yıla göre zaman içerisinde değişmiştir. İstanbul Tramvay Şirketi’nin 1869 yılındaki 400.000 Osmanlı Lirası olan kuruluş sermayesi 1939 yılında 1.454.027 Türk Lirası olmuştur. Tünel Şirketinin 250.000 Osmanlı Lirası olan kuruluş sermayesi ise 1939’da 165.000 Türk Lirası olarak güncellenmiştir.²⁵²

Tramvay, Tünel ve Elektrik İşletmelerinin tek bir şirket çatı altında toplanması amacıyla SOFİNA tarafından İstanbul Tramvay ve Elektrik Şirketi (Tramways et Electricite de Constantinople) kurulmuştur. Böylelikle her bir işletme yeni kurulan şirketin alt şirketleri durumuna gelmiştir. İstanbul Konsorsiyumu, Belçika önderliğinde

²⁴⁶ Engin, **İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, s. 136.

²⁴⁷ Öztürk, s. 279.

²⁴⁸ Öztürk, s. 283.

²⁴⁹ Yetişkin, Özdamar, s. 298.

²⁵⁰ Engin, **İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, s. 137.

²⁵¹ Yetişkin, Özdamar, s. 299.

²⁵² Öztürk, s. 279.

Avrupa'nın rakip finans aktörlerini bir araya getirmeyi başarmıştır. Metro gibi büyük ve prestijli projeleri hayata geçiremede de Tramvay ve Elektrik İşletmelerinde başarılı sayılabilecek bir performans sergilemiştir. Ancak Cumhuriyetin kurulmasıyla imtiyazdan kaynaklı işletme süreleri planladıkları gibi uzun vadeli olamamıştır.²⁵³

3.1.2. Dersaadet Tramvay Şirketi ile Müzakereler

Mevcut tramvay hatlarının elektrikleştirilmesi ve bu arada yeni elektrikli tramvay hatlarının yapılması için hükümetle şirket arasında birçok konu müzakere edilmiştir. Hattın statik gabarisi tartışılan konulardan biri olmuştur. 1907 sözleşmesinin on altıncı maddesinde raylar arası açıklık bir metre olarak belirtilmiştir. 1881 yılında akd edilen şartnamenin altıncı maddesinde ise iki hattın genişliğinin 2,65 m olacağı vurgulanmış, raylar arası mesafenin doksan santimetreden az olmayacağı not edilmiştir. Çift hatda çıkan güzergâhlardaki kesitin belirlenmesinin nasıl yapılacağı, araç genişliğinin ne olacağı buna bağlı olarak yan yana gelen iki aracın arasındaki mesafe konusu uzun süre tartışılmıştır.²⁵⁴ Şirketin 3 Eylül 1909 tarihli idareye yaptığı başvuru da araçların genişliği konusundaki değerlendirmeleri kabul edilmemiş ve söz konusu başvuruda dile getirilen mevcut hatların genişliğinin 1 metre olmasından dolayı, 1,95 metre genişliği olan eski araçların çift hatta dönüşecek yeni hatlarda işletilmesi uygun görülmemiştir.²⁵⁵

Esasen 18 Ocak 1911 tarihinde imzalanan şartnamenin dokuzuncu maddesinde araç genişliğinin 1,85 metre ve araçlar arası mesafenin 40 santimetre olarak belirlenmesi konusu, taslak olarak kabul edilmiştir. Madde üzerindeki müzakereler devam etmiş, nihayetinde 20 Aralık 1911 tarihli değişiklik ile dokuzuncu madde tadil edilmiştir. Söz konusu değişikliğe göre araç genişliği 2,10 metre olarak belirlenmiş, hatların statik gabarilerinin de buna göre tanzim edilmesine karar verilmiştir.²⁵⁶

Müzakereler sırasında ele alınan konular arasında en önemlisi istimlak meselesidir. Tramvayın elektrikleştirilmesi ile birlikte tramvay işletmesinin ticari hızı artacağından belirlenen güzergâhlardaki birçok hattın çift hat olarak inşa edilmesi

²⁵³ Yetişkin, Özdamar, s. 301.

²⁵⁴ İETT Arşivi, 7103-02999-101 no'lu belge.

²⁵⁵ İETT Arşivi, 7103-03534-102 no'lu belge.

²⁵⁶ İETT Arşivi, 7103-03472-076 no'lu belge.

planlanmıştır. Bu durum tramvayın geçtiği sokakların daha fazla genişletilmesi anlamına gelmektedir. Yeni hatlara uygun olarak genişletilecek sokakların istimlak bedelinin tespiti için Şehremaneti ve Şirket mühendislerince bir komisyon kurulmuştur. Yapılan inceleme ve çalışmalar neticesinde sözleşme kapsamında istimlak edilecek mülkler ayrıntılı cetveller halinde çıkarılmıştır. Bu cetvellerin maliyetlendirilmesinin ardından sözleşme kapsamında yapılacak toplam istimlak bedeli ortaya çıkmıştır. 1911 sözleşmesinin ekine yerleştirilen bu cetvellerdeki istimlak edilecek mülklerin toplam bedeli, 130 bin Osmanlı lirası olarak belirlenmiştir. İstimlak maliyetlerinin kim tarafından ve nasıl karşılanacağı müzakerelerin en önemli tartışma konusudur. Bilindiği üzere 1881 ve 1907 sözleşmesinde istimlak bedelleri Şirket tarafından karşılanmıştır. Ancak yeni sözleşmede istimlak bedelinin yüksek olmasında dolayı şirket bu bedelin sadece bir kısmını karşılamış, geri kalanı ise devlet tarafından finanse edilmiştir.

3.2. 1911 Elektrikli Tramvay İmtiyazı

1898 yılından itibaren Alman sermayesi Deutsche Bank kademeli olarak şirketin kontrolünü ele geçirmiştir. Şirket Alman nüfuzunu kullanarak imtiyaz süresinin uzatılması için hükümet üzerinde baskı kurmuştur. Hükümetin Şirketten talep ettiği yeni hatların yapımı hususunda yatırım talebi, uzun süren müzakerelerden sonra neticeye kavuşmuştur. 16 Ocak 1907 tarihinde yeni hatların yapımı karşılığında şirket ile 75 yıllığına imtiyaz süresinin uzatılması konusunda anlaşmaya varılmıştır.²⁵⁷

Atlı tramvay döneminde yapılan üç sözleşmenin ardından elektrikli tramvay dönemine ait ilk sözleşme tarafların imzasıyla 18 Ocak 1911 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1911 Ocak ayında sözleşmedeki teknik ayrıntıları açıklığa kavuşturan bir şartname imzalanmış, Mayıs 1912 de ise ek sözleşme yapılmıştır. Bu sözleşmeler çerçevesinde tramvay hatlarının tamamına yakını çift hat olarak yeniden inşa edilmiş, havai hatlar döşenmiş ve Batıda işletmeye başlamasından 33 yıl sonra elektrikli tramvay İstanbul'da hizmete girmiştir.²⁵⁸

²⁵⁷ Memet Yetişkin, Toroshan Özdamar, **Osmanlı Şehirlerinde Belçika Şirketlerinin Altyapı Faaliyetleri**, TAD,2018,C.37,Sayı64, ss. 295-296.

²⁵⁸ Öztürk, s. 146.

3.2.1. Dersaadet Tramvay Şirketi Hututunda Kudret-i Elektrikiye İstimaline Dair 1911 Tarihli Mukavlenamenin²⁵⁹ Değerlendirilmesi

1907 sözleşmesinden sonra artık mukaveleler çift imzalı olarak akdedilmiştir. Bu sözleşmeyi de diğerlerinde olduğu gibi Hükümet adına Nafia Nazırı imzalamıştır. Nafia Nazırı Halacyan Efendi ile şirketi temsilen yönetim kurulu üyesi Mösyö Kavas karşılıklı imza atmışlardır.

1911 sözleşmesinin en bariz özelliği birinci maddenin birinci fıkrasında yer alan, Şirketin imtiyazı altında bulunan hatlarda işletilecek tramvay araçlarının çekim gücü ve aydınlatma hususu olmuştur. Tramvay Şirketi, ihtiyaç duyduğu elektriği yeni fabrika kurarak değil, Osmanlı Elektrik Şirketinin Silahtarağa'daki fabrikasından sağlamıştır. Şirket, bu fabrikadan on bin volt tutarında elektrik satın almıştır. Beyazıt, Galata ve Taksim'de kurduğu merkezlerden elektriği dönüştürdükten sonra havada asılı olan katener²⁶⁰ şebekesine taşıtmıştır. Elektrik, besleme hattına dâhil olmadan önce merkezlerdeki saatlerden geçerek harcanan elektrik gücü kaydedilmiş ve on ikinci maddede Şehremaneti'ne verilmesi belirtilen ücretin bu şekilde hesap edilmesi sağlanmıştır.²⁶¹

Karaköy köprüsü üzerinde aktarmasız çift hat inşa edilmiştir. Böylelikle Şişli-Azapkapı-Ortaköy hatları Karaköy üzerinden Eminönü-Aksaray hatlarına bağlanmıştır. Ray açıklığı bir metre olarak korunmuştur. 1907 sözleşmesinin beşinci maddesindeki tek hat 12 arşından çift hat on beş arşından az olmayacak hükmü çerçevesinde sözleşme ekinde verilen “Mukavlenamenin Altıncı Maddesinde Mevzubahis Olan Cetvel”²⁶² ile istimlaki yapılması gereken yerler önceden belirlenmiş ve sözleşmeye ek olarak yazılmıştır. Ekli listedeki istimlak bedeli tahmini 130 bin Osmanlı lirasıdır. Ancak 1907 mukavelesindeki çift hat 15 arşından aşağı olmayacak hükmü biraz esnetilmiştir.

1881 ve 1907 sözleşmelerinde, hatların geçtiği güzergâhlarda karşılaşılan istimlak bedelleri şirket tarafından karşılanacaktır hükmü bulunmaktadır. 1911 sözleşmesinde bu

²⁵⁹ Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, C. V, ss. 2429-2442. (EK VII' de Dersaadet Tramvay Şirketi Hututunda Kudret-i Elektrikiye İstimaline Dair Mukavlename gösterilmektedir.)

²⁶⁰ **Katener:** Tramvay hattı boyunca elektrik enerjisi temini için gerilen iletken hat.

²⁶¹ Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, C. V, s. 2430.

²⁶² Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, C. V, ss. 2443-2449.

durumun değiştiği gözlemlenmiştir. Yedinci madde, istimlak bedellerinin karşılanmasını bir takım esaslara bağlamaktadır. Buna göre 30 bin lira tutara kadar olan kısmı şirketin karşılaması prensibi belirlenmiştir. İstimlak bedeli 30 bin lirayı aşarsa, şirketin 50 bin lira yeni avans vermesi ve bu avansın yarısını geri ödemesiz olarak yüklenilmesi istenmiştir. İstimlak harcamalarının bu miktarı da aşması durumunda, şirket 30 bin liranın üzerindeki ve 130 bin liraya kadarlık kısmının yarısını ödemeyi, diğer yarısını ise faizsiz ve geri ödemeli olarak şehremaneti'ne vermeyi taahhüt etmiştir. şehremaneti istimlak finansı için şirketten aldığı bedelleri daha sonra geri ödemektedir. Ancak istimlak bedelinin 130 bin Osmanlı lirasını aşması durumunda, şirket hiçbir surette bir ödeme yapmayacak, tamamıyla şehremaneti bu bedeli ödemekle yükümlü olacaktır. Ergin, 1911 mukavelesi çerçevesinde ödenen toplam istimlak tutarının 130 binin birkaç misli olduğunu iddia etmektedir.²⁶³

Sözleşmenin yedinci maddesinde, Bâb-ı âli duvarı boyunca uzanan sokağın genişletilmesi için tramvay şirketince ödenen ücret ile Altıncı Belediye Dairesi önünden geçen şişhane karakolu sokağının genişletilmesi için gerekli harcamanın, varılan anlaşma gereği sözleşmede bahsedilen 30 bin Osmanlı lirasından düşüleceği kayda alınmıştır. Yıkılıp yeniden yapılan Bâb-ı âli duvarının bedeli, 46.640 kuruş, VI. Bölge Belediyesi önündeki sokağın genişletilmesinin maliyeti 44.901 kuruştur. Bu iki işin toplam bedeli ise 95.645 kuruştur.²⁶⁴

Sözleşmenin sekizinci maddesinde yer tesliminin usulü belirlenmiştir. Bu hususun da sözleşme tekniğinin gelişimi aćısından ilk olduğunu belirtmek gerekir. Tarihi binalara katener askı konsolu konulmaması hükme bağlanmıştır. Bu husus, tarihi eserlerin korunması yönünde eklenmiş bir madde olarak dikkat çekmektedir.

Güzergâh projeleri ve dolayısıyla istimlak planları şirket tarafından hazırlanıp, şehremaneti'ne onaya sunulacaktır. İdare müteahhit hiyerarşisinin ve onay mekanizmasının belirginleşip, oturmaya başladığı gözlemlenmiştir.

²⁶³ Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, C. V, s. 2449.

²⁶⁴ İETT Arşivi, 7103-03534-094 no'lu belge.

1911 sözleşmesinin ilklerinden biri iş programı konusudur. 1881 şartnamesinin beşinci maddesinin son fıkrasında geçen, istimlak yapılmadan ray döşemeye başlanılmaması hususunun, iş önceliğini belirlemenin çok ötesine geçtiği görülmektedir. İş programı Şehremaneti'ne onaya sunulup ve onaylı programa göre imalat sürecine geçilmesi esası belirlenmiştir. İstimlak sürecindeki süre kayıpları, para cezasına ve imtiyazın düşmesine yol açmayarak sözleşmedeki süreye eklenmiştir.

Diğer sözleşmelerde olduğu gibi ithal kalemleri gümrük vergisinden muaf tutulmuştur. Şirket, Tramvay hattında kullanılan elektrikten Şehremaneti'ne belli oranda bir aidat ödemekle yükümlü tutulmuştur. Tramvay hatlarında tüketilen her Kwh elektrik enerjisi için Şirket'in Belediye'ye 1,6 Frank vermesi kararlaştırılmıştır. Belediye'ye ödenmesi gereken gelir payları kademeli şekilde arttırılmıştır. Şirketin istimlak için verdiği 50 bin liralık avans bu aidatlarla geri ödenecektir.

Bu sözleşmede de diğer sözleşmelerde olduğu gibi mesafe bazlı ücretlendirme devam etmektedir. 1869 Şartnamesinde kilometre başına 40 para belirlenmişken, 1881 şartnamesinde bu bedel kilometre başına 30 paraya düşürülmüştür. 1911 sözleşmesinde ise elektrikli tramvaya geçişle beraber kilometre başına yolcu ücreti 20 paraya inmiştir. Karaköy köprüsünden geçişte yolculardan 10 para ilave ücret alınmaktadır. Ücretlendirme detaylı şekilde verilmiştir. İlk defa fiyat tespit prosedürü belirlenmiştir.

İmalatların projelerin tasdikinden itibaren 6 ay içerisinde başlamasına ve 24 ayın sonunda tamamlanmasına karar verilmiştir. 1869 tarihli şartnamenin yirmi beşinci maddesinde denetim ücreti 100 Osmanlı Lirası olarak belirlenmiş iken, bu şartnamede 300 Osmanlı Lirasına çıkarılmıştır.

Bu sözleşmede karşılaşılan ilklerden bir diğeri de, günümüz şartlarında standart sözleşme maddesi olarak değerlendirilebilecek mücbir sebeplerin tarif edilmesidir. Mücbir sebep kapsamı yetersiz olsa da ilk defa sözleşmeye girmesi idare yüklenici ilişkilerinin düzenlenmesi açısından önemlidir.

Sözleşmelerin olmazsa olmazı ceza maddesidir. Bu sözleşmede ilk olarak, zamanında yerine getirilmeyen yükümlülüklerle ilgili günlük para cezası hükmüne bağlanmıştır. İlk raylı sistem sözleşmesinden 36 yıl sonra yapılan bir sözleşmede günlük

ceza kavramının sözleşmeye girmesi, sözleşme tekniği açısından mühimdir. Buna göre; taahhüt edilen işlerin zamanında tamamlanmaması durumunda ilk 3 ay her gün için 2 Osmanlı lirası, 3 aydan sonra gün başına 10 Osmanlı lirası günlük ceza uygulanması esası belirlenmiştir. Yükümlülüğün gecikmesi 6 ayı geçerse, Şirket imtiyazdan kaynaklı tüm haklarını kaybedecektir.

Geçici ve kesin kabul usulleri ilk defa 1907 sözleşmesinde şekillenmiştir. 1911 sözleşmesinde kabul usul ve esaslarının daha belirginleştiği söylenebilir. Şirketin Nezarete dilekçe ile başvurması ve 15 gün içinde kabulü yapacak fen komisyonunun oluşturulması bu sözleşmedeki yeniliklerdendir. Geçici kabul ve kesin kabul arasındaki süre, önceki sözleşmede olduğu gibi bir yıl olarak belirlenmiştir. Bu süre günümüz sözleşmelerinde de aynı şekilde uygulanmaktadır.

3.2.2. Dersaadet Tramvay Şirketi Hututunda Kudret-i Elektrikiye İstimaline Dair 1911 Tarihli Şartnamenin²⁶⁵ Değerlendirilmesi

Tramvay Şirketi, işletmekte olduğu bütün şebeke dâhilinde 31 Ocak 1907 tarihli mukavele gereğince inşa edeceği hatlar üzerinde tramvay araçlarının düzenli bir şekilde elektrikle işletilmesini temin için yapılması gereken bütün inşaat işlerini her türlü zararı ve hasarı kendine ait olmak üzere, belirlenen süreler dâhilinde tamamlamakla yükümlüdür. Bütün imalatın, iyi cins malzeme ve fenni kurallara uygun bir şekilde yerine getirilmesi esası belirlenmiştir. İnşaatın gelişi güzel yapılmaması ve ayrıca tramvay hatlarının civarında bulunan telgraf, telefon, su, gaz gibi şebekelere mümkün olduğu kadar zarar vermeden imalatların yapılması karara bağlanmıştır. Kazılmasına lüzum görülen yaya kaldırımlarının, sirkülasyonu sağlayacak şekle getirilmesinden Şirket mesul tutulmuştur.

Onay mercii bu şartnamede Şehremaneti değil, Nezaret olarak belirlenmiştir. 1/10.000 ölçeğinde vaziyet planı, 1/200 ölçeğinde güzergâh planı şirket tarafından hazırlanıp Nafia Nezareti'ne onay için sunulmuştur. Tramvay şirketi sözleşmenin tasdiki tarihinden itibaren 6 ay içerisinde hatların elektrikle işletilmesine dair bütün tertibatı

²⁶⁵ Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediyye**, C. V, ss. 2449-2457. (EK VIII'de Dersaadet Tramvay Şirketi Hututunda Kudret-i Elektrikiye İstimaline Dair Şartname gösterilmektedir.)

içeren mükemmel bir proje düzenleyerek, Nafia Nezareti'ne takdim edecektir. İlk defa bu şartnamede detaylı teknik resimlerin istendiğine rastlanılmıştır. Cephe, kesit ve sistem detayı içeren teknik çizimler şirketten talep edilmiştir. Projenin tasdikinden sonra Şirket, Nezaretçe onaylanmış projelere uygun olarak inşaata başlayacaktır. Kararın 3 ay içerisinde verilmemesi durumunda, Şirket onay için Nezarete göndermiş olduğu projelere uygun olarak inşaata başlayabilecektir.

Tramvay Şirketi tarafından elektrik üretimi için fabrika inşa edilmesi gerekir ise, tesisin kapasitesi tramvayların işletmesinde kullanılacak elektriğin üst sınırının tahmini olarak belirlenmesine göre düzenlenmiştir. Elektrik üretimine mahsus makineler muhtelif gruplara ayrılmış, bunlardan biri bozursa bile işletme tatil edilmeyerek araçların kesintisiz hizmet sunmaları ve işletmede sürekliliğin sağlanması hedeflenmiştir. Gerektiği takdirde makinelerden biri diğerinin yerine kullanılabilir olacak, motor ve elektrik aksamı yedekli olarak tesis edilecektir.

Enerji nakil hattı yerden, dağıtım hatları ise havadan olacak şekilde çekilecektir. Elektrik cereyanı şirketin tercihiye göre değişken veya fasılasızdır. Cereyan miktarının yer altından nakillerde 6.000 voltu, havadan nakillerde fasılasız cereyan kullanıldığında 600 voltu geçmemesi uygun görülmüştür. Enerji direkleri demir, betonarme ve ağaç olarak tarif edilmektedir. Betonarme kavramının ilk defa bu şartnamede geçmesi önemli bir husustur.

Tramvay şirketi Karaköy köprüsü üzerindeki kendine ait hatlar ile elektrik aksamını iyi halde bulundurmalıdır. Köprünün açılır kapanır kısmının devreye alınacağı zaman, tramvay araçlarının köprü üzerinde geçişlerine engel olacak özel bir tertibat yapılmalıdır. Uygulamaya Şehremaneti'nin onayından sonra geçilmesi kararlaştırılmıştır.

Şartnamenin dokuzuncu maddesinde statik gabari tarif edilmiştir. 1881 şartnamesinin altıncı maddesinde tarif edilen gabari kaldırılmış, yeni bir gabari tarif edilmiştir. İki hattın arasında en az 40 santimetre ve araçların eni 185 santimetre olarak belirlenmiştir. Şartnamede, araçların Avrupa'nın büyük şehirlerindeki araçlar kadar güzel ve özenli olması esası benimsenmiştir. Aracın örnek bir resminin Şehremanetince onaylanmadığı durumda sefere çıkmasına izin verilmemesi kararlaştırılmıştır.

Şartnamelerde ilk defa görülen bir diğer husus ise araçlarla ilgili fabrika testlerinde idare nezareti ve onayının şart koşulmasıdır. Fabrikadaki imalat safhasında araçların Şehremaneti memurları tarafından tetkik edilmesi gerekmektedir. Bu amaçla Tramvay Şirketi araçların fabrikada muayeneye hazır olduğunu Şehremaneti'ne bildirmek durumundadır.

Araçların fren sistemi tarif edilmiştir. Çekici vagonların birbirinden ayrı olmak üzere müstakil iki freni bulunmaktadır. Muharrik (çeken) araçlarda fren sistemini destekleyen kumluk bulunması zorunluluğu getirilmiştir. Zira atlı tramvay araçlarındaki en önemli kaza sebeplerinden biri fren sisteminin yetersizliğidir. Fren sisteminin maksimum hızla giden bir aracın 5 metre mesafede durmasını sağlayacak nitelikte olması prensibi konulmuştur.

Çekici araçların elektrik motorları ile hareketi sağlayan diğer aletler halkın dokunamayacağı şekilde gizlenmiş bulunmalıdır. Bu aletler mümkün mertebe az gürültülü ve iyi işlediği tecrübe ile sabit olmalıdır. Araçların içinin aydınlatılmasına önem verilmiştir. Yol fenerlerinden başka tramvay araçlarının sahanlıklarında iyi aydınlatan birer lamba bulunmalı, ayrıca her aracın içi on altışar mumluk ve en az üç lamba ile aydınlatılmalıdır.

Araç içi ve dışı bilgilendirmeler Türkçe ve Fransızca yapılmalıdır. Şirketin unvanı, araçların hangi hatlar arasında çalıştığı, her bir aracın ön ve arkasına sıra numarası ve yan taraflarına mevki ve son defa yapılan kontrolün tarihi açıkça yazılmalıdır. Araçların sahanlıklarından her birinin ön tarafına gidilen istikameti gösteren levhalar asılmalı, ön tarafa asılı levhalar araçların gece yaptıkları seyrüseferde dahi kolaylıkla görülecek şekilde olmalıdır. Her bir aracın alabileceği yolcu adedi ile her mevkide kaç yolcu bulunabileceği kolayca görünüp okunabilecek şekilde Türkçe ve Fransızca olarak aracın içine ve sahanlıklar üzerine yazılması gerekmektedir. Ücret ve hareket tarifeleri Türkçe ve Fransızca olarak göze çarpacak şekilde hem araçların içinde hem de bekleme duraklarında asılı olmalıdır. 1869 şartnamesinde bu tür bilgilendirmeler dört dilde (Türkçe, Rumca, Ermenice, Yahudice) yapılırken, 1911 şartnamesinde diğer üç dilin yerine Fransızca getirilmesi dikkat çekici bir durumdur.

Atlı tramvay döneminde ana duraklar olsa da arabalar duraklar arası yolcu indirip bindirebilmiştir. Elektrikli tramvayla birlikte, tespit edilen mecburi ve ihtiyari duraklar haricinde araçların durmaması kararlaştırılmıştır. Durak yerleri tramvay şirketinin teklifi üzerine Şehremaneti tarafından belirlenmiştir.

Elektrikli tramvay aracının maksimum hızı saatte 25 km'dir. Araçların hızlarına göre aralarındaki mesafeler de belirlenmiştir. Birbirini takip eden iki durak veya bekleme mahalli arasında tramvay katarları ve tek başına seyrüsefer eden çekici arabalar arasında en az aşağıdaki mesafelerin bulunmasına dikkat edilmektedir:

Arabalar saatte 16 km. süratle hareket ettiklerinde 20 metre,

Arabalar saatte 20 km. süratle hareket ettiklerinde 30 metre,

Arabalar saatte 25 km. süratle hareket ettiklerinde 60 metre.

Elektrik tüketimi şirketin ve Şehremaneti'nin sayaçlarından ayrı ayrı ölçülüp karşılaştırılmalıdır. Çalışanların uyacakları kuralları belirleyen bir el kitabı hazırlanmasının ön görülmesi de şartname tekniği açısından önemli bir ilerlemedir. Elektrik şebekesini işletmekle görevli memurlarla şirketin münasebeti ve söz konusu memurların vazifeleri ile seçilme yöntemleri ve yolcuların hak ve vazifeleri, şebekenin elektrikle işletilmesine başlandıktan sonra 6 ay içerisinde şirket tarafından düzenlenen geçici bir nizamname ile belirlenmiştir.

Bu şartnamede karşılaşılan ilklerden bir diğeri de araçlara alınacak reklam ile ilgili izlenecek usule dair yirmi dördüncü maddedeki hususlardır. İlk defa karşılaşılan bir başka konu ise, Şirketten her ay düzenli olarak istatistiki verilerin, özellikle de brüt gelir cetvelinin istenmesidir.

Müzakere edilen bazı şartname maddeleri işlerin gecikmemesi için, 1911 şartnamesine konulmakla beraber daha sonra üzerinde çalışılmış ve bir takım değişiklikler yapılmıştır. Değişiklikleri bildiren yazı, Nafia Nazırı Hulusi Paşa, Sadrazam Said Paşa ve Sultan Mehmet Reşat onayıyla Tramvay Kurumuna gönderilmiştir. Nafia Nezareti, 11 Ocak 1912 tarihinde Dersaadet Tramvay Şirketi'ne yazdığı yazıda, bahsi geçen maddenin kopyasının mektup ile yollandığını belirterek, şirket yetkililerini

değişmiş maddenin içeriğine uygun şekilde davranmaya davet etmiştir. Dokuzuncu maddede yapılan değişiklik aşağıdaki konuları kapsamaktadır:

- Her cins araç sağlamca inşa edilmeli ve tahsis edilen servise has olmalıdır.
- Bahsi geçen araçların genişliği 2,10 metre olmalı ve var olan ray arası uzaklık trafiğe engel olmama koşulu ile azar azar büyütülmelidir.
- Şirket, ray arası uzaklığı genişletme çalışmalarının sonuna kadar kamusal güvenliği garanti altına almak için koruyucu önlemleri icra etmek zorundadır.
- Her yolcu için rezerve edilen koltuklar 45 santimetre genişlikten az olmamalı, öyleki 3 yolcu enlemesine bankta yer alabilmelidir.²⁶⁶

19 Ocak 1911 tarihli şartnamenin dokuzuncu maddesinde tramvay araçlarının genişliğinin 1,85 metre olması öngörülmüş ve şirket de bu ölçülere uygun şekilde araç sipariş etmiştir. Ancak yolcuların selameti düşünülerek, yolcuların yüzlerini gidiş istikametine doğru dönmelerinin konfor açısından daha uygun olduğuna kanat getirilmiştir. Nitekim Avrupa'da bir süredir tramvay ve vapur gibi nakil araçlarında oturulacak yerlerin (peyke) uzunlamasına yapılmasından vazgeçilmiş, yolcuların yüzleri gidiş istikametine olacak şekilde enlemesine peykeler kullanılmaya başlanmıştır. Yolcuların daha rahat seyahat etmelerini sağlayan enlemesine peykelerin İstanbul tramvaylarında da kullanılması modern yaşantının bir gereği olarak düşünülmüştür. Araç genişliğinin 1,85 metre olması durumunda enlemesine peykelerle güçlükle ancak üç yolcunun oturabildiği görülmüştür. Yeni tramvay araçlarında da en son yeniliklerin uygulanması istendiğinden, 18 Ocak 1911 tarihinde imzalanmış şartnamenin dokuzuncu maddesi güncellenmiştir.²⁶⁷ Tramvay araçlarının genişliği Avrupa'dakiler gibi 2,10 metre olduğu takdirde enlemesine peykelerin vagonun içine rahatça sığabileceğinden hareketle, Şirketten arabaların 2,10 metre olması istenmiştir. Şirket bunu kabul etmekle beraber, araçların enli olmasının maliyeti artıracak ve geçecekleri caddelerin de daha geniş olması ihtiyacını doğuracağını belirtmiştir. İki araç yan yana geldiğinde aradaki mesafe çok azalacağından ve bu mesafeden araçların geçmesi mümkün olamayacağından, iki hat arasındaki mesafenin arttırılması gerekmiştir. Bütün bunlar sokak ve caddelerin planlanandan biraz daha genişletilmesi ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Ancak halkın rahatı

²⁶⁶ İETT Arşivi, 7103-03472-076 no'lu belge.

²⁶⁷ Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C. V, ss. 2457-2458.

ve konforu için bu maliyete katlanılmış ve tramvay araçları enleri 2,10 metre olacak şekilde sipariş edilmiştir.

30 Ocak 1912 tarihinde, 1911 sözleşmesinin on ikinci ve şartnamesinin ise on birinci maddelerinde değişiklik yapan hükümler yürürlüğe girmiştir. Buna göre, sözleşmedeki on ikinci madde değişikliği ile şirketin kullandığı elektrik için Şehremaneti'ne ödeyeceği kilovat başına vergi yeniden belirlenmiştir. Şartnamenin on birinci madde değişikliği ile de fren sistemlerinin daha güvenli olmasına yönelik tedbirler getirilmiştir.²⁶⁸

3.2.3. Dersaadet Tramvayları Hututu Cedidesi İmtiyazı Kakkında 8/21 Kanunisani 1326/1911 Tarihli Nameye Müzeyyil Mukavelenamenin²⁶⁹ Değerlendirilmesi

İlk defa bir sözleşmeye “Dersaadet Tramvay Şirketine ihalesine, Şûrâ-yı Devlet ve Meclis-i Vükela kararıyla ruhsat verilmiştir” ifadesiyle başlanmıştır. Bu sözleşmenin uygulanması Nafia Nezareti sorumluluğuna verilmiştir.

Yapılacak hatların çift hat olarak yapılması planlanmıştır. 1907 sözleşmesinde tramvayın geçtiği bütün yolların parke olacağı hükme bağlanmıştır. Bu şartnamede de parke döşenmesinin yanında tretuvar tesis edilmesinden bahsedilmektedir. Tek hat için 7 metre, çift hat ve makas bölgeleri için ise 9,25 metre olacak şekilde sokakların genişletilmesi öngörülmüştür.

1911 şartnamesinde Nezarete sunulması ve onay alınması gereken projelerin, bu şartnamede tekrar Şehremaneti'ne sunulması kararlaştırılmıştır. Projelerin bir yıl içerisinde sunulması ve dört ay içerisinde de onaylanması gerekmektedir. Yapılması planlanan hatların 10 km'sinin 3 sene içinde, geri kalanının ise 2 sene içerisinde tamamlanması planlanmıştır.

İstimlak konusunda Şirket'in 25.000 Osmanlı Lirası vermesi kararlaştırılmıştır.

²⁶⁸ Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C. V, ss. 2458-2459.

²⁶⁹ Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C. V, ss. 2460-2466. (EK IX' da Dersaadet Tramvayları Hututu Cedidesi İmtiyazı Kakkında 8/21 Kanunisani 1326/1911 Tarihli Nameye Müzeyyil Mukavelename gösterilmektedir.)

İstimlak bedelinin bu miktarı aşması durumunda Şirketin, 50.000 Osmanlı lirasını faizsiz avans olarak Şehremaneti'nin hesabına yatırması istenmiştir. İstimlak için gereken masraf bu bedeli aşarsa, 35.000 Osmanlı lirasını %5 faiz ve on sene geri ödemeli olarak Şirket finanse edecektir. Gerekli istimlak harcamalarının bütün bu tutarları geçmesi durumunda, Şirketin her hangi bir yükümlülüğünün olmaması esası belirlenmiştir.

1911 sözleşmesinde Şehremaneti'ne verilecek olan elektrik aidatı on ikinci maddede düzenlenmiştir. Ek sözleşmenin altıncı maddesinde ödenecek aidattaki esasların korunduğunun altı çizilmiş ve yıllık alt sınırlar belirlenmiştir. Buna göre; ilk sene aidat tutarının yıllık 50.000 franktan, yedinci senenin sonunda ise yıllık 150.000 franktan az olmayacağı netleştirilmiştir.

Ücret konusunda 1911 sözleşmesinde belirlenen tarifeye uyulacağı ifade edilmiştir. Denetim ücreti için şirketin ödeyeceği miktar 300 Osmanlı lirasından 480 Osmanlı lirasına çıkarılmıştır. Bu miktarın 180 lirasının Nafia Nezareti'ne, 300 lirasının ise Şehremaneti'ne verilmesi gerekmektedir.

İlk defa 1911 sözleşmesinde yer almayan teminat akçesi, ek sözleşmede düzeltilmiş ve 5.000 Osmanlı lirası olarak tespit edilmiştir. Kesin kabul işlemlerinden sonra iade edileceği belirtilmiştir. Bu sözleşmenin imtiyaz süresi 50 yıl olarak belirlenmiştir. Seferlerin sabahın dördünden gece bire kadar devam edeceği başka dikkat çekici bir husustur.

Tramvay araçlarında eşya taşınmasına 1869 sözleşmesinde izin verilmiştir. 1881 sözleşmesinde yeni hatlarda araç içinde eşya taşıma izni kaldırılmıştır. Aradan geçen otuz yılın ardından 1912 sözleşmesinde tramvay araçlarında eşya taşınmasına tekrar izin verilmiştir.

Yapım aşamasında ve işletme sürecinde Şirketin taahhüt ettiği yükümlülüklerin yerine getirilmemesi durumunda uygulanacak cezaların, niteliğinin her bir sözleşmede daha belirgin hale geldiği değerlendirilmektedir. Sözleşme ve şartnamelerin mukayeseleri yapılırken uygulanması öngörülen cezaların gelişim süreci karşılaştırılmalı olarak açıklanmıştır. 1912 sözleşmesinde ise bir yıl önce imzalanan sözleşmede detaylı olarak belirlenen günlük cezaların geçerli olduğu görülmektedir.

Dersaadet Tramvay Şirketi'nde istihdam edilecek kişilerin Osmanlı tebaasından olması, tercihen askerlik görevlerini ifa etmiş olmaları ve Türkçeye aşina olmaları şart koşulmuştur. Çalışacak personelde aranan şartlar açık bir şekilde ilk olarak 1912 sözleşmesinde belirtilmiştir.

3.3. Elektrikli Tramvay Yapım Süreci

Sözleşme hükümlerine göre Şirketin, belirlenen sürede projeleri hazırlayıp, onay için Nafia Nezareti'ne sunması gerekmektedir. Elektrikli tramvayın işletme hızı ve trafik yükü dikkate alınarak mevcut hatların çift hat olarak yapılması karara bağlanmıştır. Bu çerçevede tramvayın güzergâhının geçtiği sokak ve caddelerin genişletme çalışmaları en önemli gündem maddesi olmuştur. Tramvay güzergâhları boyunca havai hatlar için direkler dikilmiş ve katener hatları çekilmiştir. Tramvay araçlarının depolanması ve bakımlarının yapılması için yeni bir depo sahasına ve bakım atölyelerine ihtiyaç duyulmuştur. İstanbul tarafı ile Beyoğlu tarafı tramvay hatlarının yeni yapılacak Karaköy köprüsü ile birbirine bağlanması planlanmıştır.

3.3.1. Proje Çalışmaları

1911 tarihli sözleşme, 18 Ocak 1911 tarihinde imzaya açılmış olsa da imza sürecinin tamamlanması birkaç gün gecikmiştir. 21 Ocak 1911 tarihinde imzalar tamamlandığı için sözleşme tarihi olarak 21 Ocak kabul edilmelidir. 18 Ocak 1911 tarihli şartnamenin ikinci maddesinde, sözleşme tarihinden itibaren 6 ay içerisinde projelerin Nafia Nezareti'ne onay için sunulacağı ve Nezaretin de 3 ay içerisinde projelerin onay sürecini tamamlayacağı hükme bağlanmıştır. Tramvay Şirketi'nin elektrik üretimi için fabrika kurmak yerine elektriği satın alma yoluna gitmek istediği bilinmektedir. Bu çerçevede elektriği temin edecek şirketin sözleşmenin üzerinden iki buçuk ay gibi kısa bir süre sonra 304 adet projeyi Nezarete onaya sunduğu görülmektedir. Bu çerçevede Ticaret ve Nafia Nezareti'nin 4 Mayıs 1911 tarihinde Tramvay Şirketi'ne yazdığı yazıda Şehremaneti, Tramvay Şirketi, Posta ve Telgraf Müdürlüğü, Gaz, Tramvay ve Telefon şirketlerinden temsilcilerin katılımıyla Nafia Nezareti bünyesinde oluşturulacak inceleme komisyonunda tramvay şirketince görevlendirilecek kişilerin isimlerinin bildirilmesi istenmektedir. Nezaretin tramvay şirketi ile yaptığı sözleşmenin benzerini elektrik şirketi

ile de yaptığı anlaşılmaktadır. Her iki sözleşmede proje hazırlama ve onay süreci benzerlik taşımaktadır.²⁷⁰

Dersaadet Tramvay Şirketinin şartnamenin ikinci maddesi çerçevesinde projeleri hazırlaması ve onaya sunması gerekmektedir. Tramvay Şirketi tarafından 28 Haziran 1911 tarihinde Ticaret ve Nafia Nezareti'ne yazılan yazıda tramvay hatlarının elektrikleştirilmesi projelerinin 5 aylık sürenin sonunda tamamlandığı ve onaya sunulduğu anlaşılmaktadır. Şirketin nezarete onaya sunduğu proje listesi aşağıdaki gibidir;

- Kondüktör kabloların izlediği yolun, fabrikaların, transformasyon istasyonlarının, ara istasyonların, atölyelerin ve depoların yerlerinin belirtildiği tramvay hatlarının 1/10.000 ölçekli genel haritası (vaziyet planı),
- 1/200 ölçekli en kesit ve boy kesitlerin olduğu güzergâh projeleri,
- Elektrik ve atölyelerin üretimi ve transformasyon için fabrikaların bütün planı,
- Jeneratör makinaların, transformatörlerin ve motorlu araçların planları ve kesitleri,
- Katener hatları ve konsollarının detaylı çizimleri,
- Projenin temel hükümlerinin açıklamasını proje raporunda, cihazların ve kanalizasyonların hesapları ve güvenlik için alınacak tedbirlerin tanımları da yer almaktadır. Raporda elektrik enerjisi üreten makineler, araçlar ve elektrik işletmesi için gerekli olan diğer cihazlar tanımlanmaktadır.
- 1/200 ölçekli planlarda, araçların yolcuların indirmesi ve bindirmesi için durak veya istasyon yerleri belirtilmiştir.²⁷¹

Nezarete sunulan projelerin süresinden önce, iki ayı bulmayan sürede onaylandığı anlaşılmaktadır.²⁷² Sözleşmenin imzalanmasının üzerinden yedi ay sonra, proje çizim ve onay sürecinin tamamlandığı görülmektedir. Sözleşmede proje hazırlığı ve onay süreci için öngörülen dokuz aylık süreden iki ay önce projelendirme ve projelerin Nezaret tarafından onayı tamamlanmıştır. Esasen günümüz şartları için bile gayet iddialı bir

²⁷⁰ İETT Arşivi, 7103-03472-090 no'lu belge.

²⁷¹ İETT Arşivi, 7103-03472-085 no'lu belge.

²⁷² İETT Arşivi, 7103-03472-083 no'lu belge.

zamanlama olarak görünen bu sürecin, planlanandan %22 daha erken bitirilmiş olması dikkat çekici bir başarıdır. Bir Osmanlı şirketi olan Dersaadet Tramvay Şirketi'nin bu performansı, şirketin gücünü, profesyonelliğini ve süreç yönetimindeki başarısını gösterdiği gibi; dönemin bürokrasisinin de hızını ve projeye verdikleri önemi ifade etmesi açısından anlamlıdır.

Onaylı projeler İstanbul Şehremanetine de gönderilmiştir.²⁷³ Diğer taraftan şartnamenin on altıncı maddesi gereğince durak yerlerinin belirlenmesi şehremaneti tarafından yapılacağından tramvay şirketi bu konudaki talebini Ticaret ve Nafia Nezareti'ne iletmıştır.²⁷⁴

19 Şubat 1912 tarihli Şehremini adına Belediye Encümen azası İsmet Bey, durakların planda belirtilen şekilde kabul edilmesine ve I. mevki araçların koyu kırmızı ve II. mevki araçların kurşun renginde olmasına, katener konsollarının ahşap binalara mesnetlenmemesine karar verildiğini Şirket'e bildirmiştir.²⁷⁵

10 Ekim 1911 tarihli, 920 sayılı takirde, Münir Bey başkanlığındaki Şehremaneti Kurulu, değiştirilen ve son olarak Nafia Nezareti tarafından yeniden düzenlenen ve şartnamenin dokuzuncu maddesinin yerini alan maddeye uygun olarak elektrik çekişli özel araçlar ile ilgili planların yeniden yapılmasına karar verdiğini tramvay şirketine bildirmektedir. Bu durumda teknik büronun projeleri yeniden hazırlayarak Nezarete onaya sunması istenmekte ve onay için sunulan ve değiştirilmesi istenen projelerin şirkete geri gönderildiği bildirilmektedir.²⁷⁶

Tramvayın elektrikleştirilmesi sürecinin şehrin güzelleştirilmesine büyük katkı sağlayacağını vurgulandığı ve istimlak süreçlerindeki zorlukların aşılması hususunda 26 Ağustos 1911 tarihli Şehremini'ne hitaben bir yazı kaleme alan Tramvay Şirketi, caddelerin genişletilmesi ve elektrikli tramvaya geçiş süreci ile ilgili destek istemektedir. Yazının ekine ise 14 Ağustos 1911 tarihli bir rapor ilâştirilmiştir. Tramvayların işletilmesini hayvanların çekiş gücüne bağılıktan kurtaracak ve şehri güzelleştirilmesine

²⁷³ İETT Arşivi, 7103-033534-078 no'lu belge.

²⁷⁴ İETT Arşivi, 7103-03472-085 no'lu belge.

²⁷⁵ İETT Arşivi, 7103-033534-078 no'lu belge.

²⁷⁶ İETT Arşivi, 7103-03534-079 no'lu belge.

katkı sağlayacak yeni tramvay çalışmalarının daha fazla desteklenmesinin talep edildiği Mehmet Şehabettin Bey'in raporu dikkat çekici bilgiler içermektedir. Topkapı-Karaköy güzergâhının uzunluğu yaklaşık olarak 6.500 metredir. Hat deniz seviyesinden yükselip yaklaşık 52 metre kotuna ulaşmakta ve Aksaray'da 10 metre seviyesine inip, Topkapı'ya doğru 67 metre seviyesinde tırmanmaktadır. Yokuşlarda 4 at koşumlu tramvay aracı ile güzergâh ortalama 70 dakikada tamamlanmaktadır. Bu süreye atların soluklanması için gerekli olan duraklamalar dâhildir. Ahaliden de bu duraklamaların uzunluğu konusunda şikâyet alınmaktadır. Seferler her iki yönde 18 dakikada bir yapılmaktadır. Aksaray ve Eminönü arasında daha yoğun bir trafik mevcuttur. Yapılan kontrol sayesinde yoğunluk sürekli olarak gözlemlenmekte ve gerektiğinde ilave araçlar konulmaktadır. Vagonların sıkışık olması ile ilgili olarak Şirket, Nafia Nezaretine başvuruda bulunmuştur. Kondüktörlerin uyarılarına aldırmayan ahali araç içi aşırı yoğunluğa sebebiyet vermektedir. Ahalinin araçlara aşırı yüklenmesini önlemek için, kondüktörlerin polise başvurmasını sağlayacak bir yönetmeliğin hazırlanması konusunda Nezarete müracaat yapılmıştır. Şirketin iç nizamnamesi, kondüktörlerin araçlara aşırı yolcu binmesini engellemeye müsait hükümler içermektedir. Ancak ahaliyi kontrol etmekte zorlanılmakta ve atların bu yoğunluk altında çalışmaya dermanları kalmadığı özellikle vurgulanmaktadır. Şirket tarafından yakın zamanda gerçekleştirilen iyileştirme çalışmaları arasında tramvay hatlarının geçtiği bütün sokakların düzenlemesi, genişletilmesi ve onarılması sayılabilir. Söz konusu çalışmalar için 200.000 Osmanlı Lirasından fazla harcama yapılmıştır. Yeni arabaların sipariş edilmesinin, 1910 senesinde 738 attan oluşan beygir gücünün 1038 ata yükseltilmesinin özellikle üzerinde durulmaktadır. Bütün bu çabalara rağmen, üstlendiği ve başarıyla yerine getirdiği yükümlülükler göz önüne alındığında şirket ancak aşağıdaki temettü oranına sahip olabilmıştır:

1908 için	%5
1909 için	%1,5
1910 için	%3

Başka ülkelerin benzer firmaları ile karşılaştırıldığında, ortaya konan sermaye ile çok daha yüksek bir temettü geliri elde edileceği vurgulanarak rapor sona ermektedir.²⁷⁷

Şirket bir taraftan az kazandığını destekleyen raporları resmi makamlara sunarken, diğer taraftan da Hükümet'in başka imtiyaz çabalarından son derece rahatsız olmaktadır. 9 Kasım 1911 tarihli yazısında Dersaadet Tramvay Şirketi, Şehremaneti'ne çektiği ihtarnamede bu hususu dile getirmektedir. Hükümet'in, İstanbul ve Beyoğlu yakalarını köprü ile birleştirecek ve kısmen yer altından geçirecek, elektrikle çalışan bir raylı sistem imtiyazı üzerinde çalıştığının haber aldığından bahisle, bu durumda hukuki yollara başvurmak zorunda kalınacağı ve doğacak zarar ve ziyanın Hükümet'ten talep edileceği ihtar edilmektedir. 1881 tarihli sözleşmesinin beşinci ve 1907 sözleşmesinin sekizinci maddeleri hükümlerince, verilecek yeni imtiyazın daha önce imtiyaz verilen mevcut hatlara en az 500 metre mesafede olması gerekliliği hatırlatılmaktadır. Çekilen ihtarname Şehremaneti'ne gönderilirken bir nüshası da Nafia Nezareti'ne iletilmiştir.²⁷⁸

Şirket bütün bu süreçleri takip ederken, diğer taraftan da hakikaten sahada hummalı bir çalışmanın içerisindeydi. Güzergâhlarda yolların genişletme çalışmaları devam ederken, dikilen katener direklerine havai hatlar döşenmektedir. Diğer taraftan Karaköy Köprüsü, üzerinden tramvay geçecek şekilde bir Alman firması tarafından yeniden yapılmaktadır. Artık tramvay arabalarının bakım ve onarımı at ağıllarının olduğu depo alanlarında yapılamamaktadır. Elektrikli tramvayla şehir yeni ve Avrupalı araçlara kavuşacaktır. Elbette bu araçların gece depolayacağı, düzenli ve ağır bakımlarının yapılacağı sanayi türü atölyelerin olduğu bir depo sahasına ihtiyaç vardır.

3.3.2. Şişli Deposu ve Bakım Atölyesi

Dersaadet Tramvay Şirketi, Şişli'de mevcut bulunan ahşap atlı tramvay deposunu genişletmek istemektedir. Avrupa'dan sipariş edilen tramvay araçlarının bakımlarının ve gece parklanma ihtiyacının karşılanacağı bir depo sahasına ihtiyaç bulunmaktadır. Bunun için en uygun yerin Aksaray, Beşiktaş ve Şişli depo alanları arasından Şişli Deposu'nun olduğuna karar verilmiştir. Bu kapsamda Şişli ana istasyonu ile depo sahası arasında 700

²⁷⁷ İETT Arşivi, 7103-03534-089, s. 5-7 no'lu belge.

²⁷⁸ İETT Arşivi, 7103-03472-081 no'lu belge.

metrelik bir bağlantı yolu yapılması gerekmiştir. Ticaret ve Nafia Nezareti, tarafından 16 Ağustos 1911 tarihinde yazılan yazıda 700 metrelik bağlantı hattının imtiyaz sözleşmesi kapsamında değerlendirilemeyeceği ancak Şehremaneti yetkililerince verilecek bir ruhsatla bu hattın yapılacağı bildirilmiştir. Şişli atlı tramvay deposundaki ahşap binalara katener konsollarının takılmaması şerhi ile projenin onaylandığı ifade edilmiştir.²⁷⁹

Tramvay Şirketi, Ermeni Mezarlığı karşısında inşa edilmesi planlanan tramvay depo sahasının bir kamu idaresine kiralandığını bildirdiği 28 Haziran 1911 tarihli yazıda, bu kiralamanın iptalini istemektedir. İnşa edilecek yeni tramvay depo sahasının elektrikli tramvay ağı için merkez üst niteliğinde olacağı, yeni elektrikli tramvay araçlarının periyodik ve ağır bakımlarının burada yapılacağı Nafia nezaretine bildirilmektedir. Havai hatların geçtiği sokaklardaki telgraf ve telefon kablolarının deplasesi gündeme getirilerek bu konuda da Nezaretin desteği istenmektedir.²⁸⁰

Şişli istasyonundan tramvay depo sahasının karşısındaki Ermeni kabristanının bulunduğu istasyona kadar bağlantı hattının döşenmesinin ardından şirket, bu kısımda da yolcu taşıma izni istemektedir. Söz konusu Şişli-Ermeni Mezarlığı bağlantı hattı imtiyaz dışı olduğundan, talep edilen işletme müsaadesinin 1911 sözleşmesinin on altıncı maddesindeki bölgelere ilave edilmesinin sorunu çözeceği iletilmektedir.²⁸¹

Dersaadet Tramvay Şirketi, Şişli’de tesis edeceği depolama ve bakım sahasının projelerini hazırlamış ve yapım sürecini planlamıştır. Atölye binaları çelik yapı olarak projelendirilmiştir. Şirket projeyi uygulamak için Brüksel’den, Şişli’de 5 dönümlük Belediye arazisinin satın alınmasını istemektedir. Söz konusu arazinin tahmini metrekare bedelinin 2 ile 3 lira arası olduğu öngörülmektedir. Satın alınması istenen arazinin muhammen bedelinin 12.500 lira olduğu hesap edilerek onay istenmektedir.²⁸²

Şişli tramvay deposu ve atölyelerinin projeleri, 17 Şubat 1912 tarihli yazı ile kıyaslama yapılması amacıyla Barcelona Tramvayları Anonim şirketine gönderilmiştir. İlgili tramvay otoritesi tarafından Projeler detaylı şekilde incelenmiş 24 Ocak 1912 tarihli

²⁷⁹ İETT Arşivi, 7103-03533-128 no’lu belge.

²⁸⁰ İETT Arşivi, 7103-03472-085 no’lu belge.

²⁸¹ İETT Arşivi, 7103-03005-155 no’lu belge.

²⁸² İETT Arşivi, 7103-03434-123 no’lu belge.

cevabi yazıda alt kırılımlarıyla birlikte analiz edilerek yedi sayfalık bir rapor halinde Dersaadet Tramvay Şirketi'ne sunulmuştur. Yangın hidrantlarından drenaj sistemlerine, bakım kanallarının akslarının büyütülmesinden, transmisyon ünitelerine kadar yapılacak işlerin tamamıyla ilgili işletme sırasında karşılaşılabilecek olumsuzlukları proje aşamasında düzeltmek açısından önemli tavsiyelerde bulunulmuştur.²⁸³ Projelerin kıyaslama ve inceleme amacıyla başka bir tramvay işletmesine gönderilmesi son derece önemlidir. Bu durum Dünyada bu tür işletmeleri yapan firmaların bilgi ve tecrübelerinden istifade edildiğini göstermektedir. Bu tecrübe ve birikimlerin İstanbul halkına ulaşım hizmeti sunan tramvay işletmesine aktarıldığını söylemek mümkündür. Tramvay şirketi, tünel şirketini de uluslararası SOFİNA firması şemsiyesi altında satın almasından sonra daha büyük ölçekte düşünüp hareket etmektedir.

Nitekim Şirket, elektrikli tramvay projesinin, yapım sürecindeki yönetim işini Siemens– Schuckert Werke GmbH'e vermiştir. Siemens– Schuckert Werke GmbH 23 Ağustos 1911 tarihli yazısında boyahane ve bakım atölyelerinin uzunluğunun sipariş verilen araçlara uygun olmadığını tespit etmiştir. Taslak çizimlerden anlaşıldığına göre bir aracın uzunluğu 8,64 metredir. Tampon tampona 3 aracın sığacağı boyahanenin uzunluğu 26 metreyi bulmaktadır. Oysa projede boyahanenin uzunluğu 25 metre olarak belirtilmiştir. Yönetim şirketinin önerisi ile boyahanenin sadece 1 metre uzatılması her hat üzerinde 3 aracın servise alınmasına imkân sağlanmıştır. Benzer durum bakım atölyesi için de geçerlidir.²⁸⁴

Şişli Tramvay depo ve bakım sahasının yapımı için Frankfurt merkezli Philipp Holzmann & Gesellschaft mit beschränkter Haftung (Cie. G.m.b.H.) şirketi 16 Ağustos 1912 tarihinde 1.773.981,63 kuruş teklifte bulunmuştur. Philipp Holzmann & Cie. G.m.b.H. firması, verdikleri teklifin bir öncekine göre indirilmiş teklif olduğunu belirtmiştir.²⁸⁵ Edhem&Nouridjan Firması ise teklif mektubunda, genel şartname ve özel şartname hüküm ve koşullarına bağlı olarak 1.878.899 (bir milyon sekiz yüz yetmiş sekiz bin sekiz yüz doksan dokuz kuruş) kuruş teklif sunmuştur.²⁸⁶

²⁸³ İETT Arşivi, Şişli Araç Deposu İncelemeler 3-9 no'lu belge.

²⁸⁴ İETT Arşivi, 7103-03434-162 no'lu belge.

²⁸⁵ İETT Arşivi, 7103-03434-086 no'lu belge.

²⁸⁶ İETT Arşivi, Şişli Tramvay Arabaları Depo İnşaatı 2 no'lu belge.

16 Eylül 1912 tarihli Brüksel’den gelen yazıda, Şişli tramvay deposu ve atölyeleri işi için, en iyi koşulları içeren teklifin Philipp & Cie. G.m.b.H. şirketinin teklifi olduğu ve bu teklifin onaylandığı belirtilmektedir. Aslında yazıda geçen telgraf dökümlerinden onayın daha önce verildiği anlaşılmaktadır. Tramvay Şirketinin onay için ayın 9’unda Brüksel’e telgraf çektiği, 10 Eylül tarihli cevabi telgrafta Philipp & Cie. G.m.b.H. Şirketinin onaylandığı takip edilmektedir.²⁸⁷

Ekim 1912 tarihli yazıda ise, Şişli Tramvay Depo ve Atölye inşaatı işini yüklenen Philipp & Cie. G.m.b.H. şirketine uyarıda bulunulduğu görülmektedir. Dersaadet Tramvay Şirketi, yüklenici firmaya yer teslimi yapılan inşaat alanıyla ilgili sorumluluklarını hatırlatmakta ve süresinde işin bitirilmesi uyarısında bulunmaktadır. İlgili yazıda Şişli’deki arazinin tramvay tesislerinin kurulması için kendilerine verildiği belirtilmiştir. Arazide gerekli tedbirler alınmadığı takdirde işgale uğrayacağı ve buralarda oturmaya başlayan insanların çıkarılmasının zor olacağından bahisle yapıların gecikmesi konusunda gelecek itirazların kabul edilmeyeceğinin altı çizilmiştir. En kısa sürede yer teslimi yapılan arazinin etrafının kontrol altına alınması gerektiği yükleniciye iletilmiştir.²⁸⁸

3.3.3. Karaköy Köprüsü (Yeni Köprü)

Tanzimat sonrası dönemde devletin merkezi olan saray tarihi yarımadadan Beşiktaş’a taşınırken sadaret makamı İstanbul tarafında kalmıştır. Ekonomik ve sosyal merkez Beyazıt-Eminönü aksından Galata-Beyoğlu bölgesine kaymıştır. Haliç’in iki yakası arasında bürokrasi ve iş dünyasının trafiğinin yoğunlaşması, Eminönü-Karaköy hattında ikinci bir bağlantının kurulmasını gerekli kılmıştır. Karayolu ulaşımında atlı arabaların yaygınlaşması da Haliç üzerindeki ikinci köprünün yapılmasını hızlandırmıştır. 1845 yılında Eminönü-Karaköy arasında ilk köprü ahşap olarak inşa edilerek ulaşım talebi karşılanmıştır.²⁸⁹

Tramvay ağının İstanbul ve Beyoğlu taraflarında yaygınlık kazanması Karaköy köprüsü üzerinden tramvay bağlantısı yapılmasını gündeme getirmiştir. Yapılması

²⁸⁷ İETT Arşivi, 7103-03434-034 no’lu belge.

²⁸⁸ İETT Arşivi, 7103-03434-034 no’lu belge.

²⁸⁹ İlhan Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları*, s. 33.

planlanan Karaköy köprü geçişi ile İstanbul genelinde tramvay hatlarının tam bir ağ haline gelmesi planlanmıştır. Bu çerçevede 1894 yılından 1907 yılına kadar yabancı şirketlerin sundukları proje önerileri çerçevesinde müzakereler sürdürülmüş ve Alman Maschinen Ausbourg Noremürg (MAN) Şirketi tarafından sunulan proje kabul edilmiştir. Söz konusu firma ile 18 Şubat 1907 de yapım sözleşmesi imzalanmıştır. Köprünün toplam maliyeti tramvay hattıyla birlikte 237.000 Osmanlı Lirasına ulaşmıştır. Çelik konstrüksiyon olarak inşa edilen köprünün açılışı 27 Nisan 1912 tarihinde gerçekleşmiştir. 1914 yılında ilk defa elektrikli tramvay, Eminönü'nden Galata tarafına geçerek iki yakayı demir ağlarla birbirine bağlamıştır.²⁹⁰

Karaköy köprüsünün yapım süreci sona doğru yaklaşınca yeni köprünün trafiğe açılabilmesi için Köprü sokağındaki genişletme çalışmalarının tamamlanması önem kazanmıştır. Bahsi geçen bölgede istimlak çalışmalarının gecikmesinden şikâyet eden şirket yetkilileri, Şehremanetinin gerekli bürokratik süreçleri hızlandırarak şehrin güzelleştirilmesine katkıda bulunacak çabalara destek olmasını istemektedir.²⁹¹ İstimlak süreçleri zaman zaman Şehremaneti ile Şirket arasında işin gecikmesi endişesi ile karşılıklı suçlamalara ve gerginliklere de yol açmıştır.²⁹² Ancak her iki tarafın olağanüstü gayretiyle İstanbul'un elektrikli tramvaya kavuşmasının önündeki engeller teker teker aşılmıştır.

1911 sözleşmesinin on beşinci maddesi gereğince Tramvay Şirketinin köprü inşaatındaki raylı sistem imalatları için Karaköy köprüsünün yapımını üstlenen Alman MAN firmasına 2.000 Osmanlı Lirası vermesi gerekmektedir. Tramvay Şirket'i sözleşmenin gereğini köprü açıldıktan sonra, Nafia Nazırı imzasıyla gelen yazının akabinde yerine getirmiş ve 2.000 Osmanlı Lirasını MAN firmasına ödemiştir.²⁹³

Yapım aşamasında köprü üzerinde inşa edilen tramvay hattını yapan köprü müteahhidi ile tramvay şirketi arasında hattın döşenmesi ile ilgili yetki ve sorumluluk konuları tartışılmıştır. 21 Ağustos 1911 tarihli yazıda katener sisteminin Tramvay Şirket'i

²⁹⁰ Gülsün Tanyeli ve Yegan Kahya, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, “Galata Köprüleri”, İstanbul: Tarih Vakfı, c.III, 1993, ss. 357-359.

²⁹¹ İETT Arşivi, 7103-03037-089 no'lu belge.

²⁹² İETT Arşivi, 7103-03037-071-3 no'lu belge.

²⁹³ İETT Arşivi, 7103-03036-045 no'lu belge.

tarafından yapılacağı anlaşılmaktadır. Hattın döşenmesi konusunda önemli zorluklar çekilmekte olduğu ve bu zorlukların ortak çıkarlar gözetilerek çözülmesi yolunda çaba harcandığı vurgulanmıştır.²⁹⁴

28 Haziran 1911 tarihli Nezarete yazılan başka bir yazıda katener hattını yapacak firma hakkında bilgi verilmektedir. 1911 sözleşmesinin dördüncü maddesine göre çalışmaların tanınmış şirketler tarafından gerçekleştirilmesi gerektiği hükmüne bağlanmıştır. Dünya çapında en çok tanınan şirketler; Thompson Houston, Siemens, Schuckart Works ve Allegenien Elektricitäts Gesellschaft de Berlin olarak bildirilmektedir. Bu noktada, katener malzemelerinin teknik garantilerinin alındığı ve elektrikli tramvayın kamuoyunda beklenen güvenlik, hız ve konforu sağlaması amacıyla teknik gerekliliklere uygun olarak yapıldığı vurgulanmıştır. İnşaat halindeki yeni köprü üzerine yapımı sürdürülen raylar ve katener hattını taşıyan direkler, Şehremaneti'nin onayı alınarak köprü müteahhidi tarafından tedarik edildiği bildirilmiştir.²⁹⁵

Ancak Karaköy Köprüsü'ndeki demir yolu işlerinin başka bir müteahhit tarafından yapılmasının sıkıntıları daha sonraki yıllarda hep yaşanacaktır. Köprü kısmından karadaki sabit ray bölgesine geçişte oluşan kot farkı uzun süre yazışmaların konusu olmuştur. 15 Mart 1921 tarihli Şehremaneti Umûm Şirketler Komiserliği'ne yazılan bir yazıda, Karaköy köprüsünün hareketli kısmıyla sabit kısmı arasında yaşanan problemler dile getirilmektedir. Ray bölgelerinin geçişlerinde yaşanan sorunların çözülmemesinin kazaya sebebiyet vereceğinden veya aracın raydan çıkmasına yol açacağından bahsedilmektedir.²⁹⁶

13 Mayıs 1921 tarihli 1405 dosya numaralı Tramvay Şirketi'nin kendi iç yazışmasıyla Brüksel'deki merkeze iletilen rapor sorunu daha net ortaya koymaktadır. Araçların geçişi esnasında darbeye maruz kalmaması için, demiryolu tekerlerinin üzeri raydan daha sert özel alaşımdan yapılmış bandaj kısmı kaplanmaktadır. Bununla birlikte Karaköy Köprüsünün deniz ve kara birleşim noktasında raylarda aşınma olmaması için özel birleşim aksamı kullanılmıştır. Zira köprü ayaklarından biri kara kısmına (sabit bir

²⁹⁴ İETT Arşivi, 7103-03472-083 no'lu belge.

²⁹⁵ İETT Arşivi, 7103-03472-085 no'lu belge.

²⁹⁶ İETT Arşivi, 7103-03037-091 no'lu belge.

mesnede) otururken, deniz kısmına oturan diğer ayak hareketli mesnet olarak çalışmaktadır. Hareketli mesnet suların seviyesine göre dikey yer değişikliklerine imkân veren yüzer dubalar üzerindedir. Tramvay teker bandajlarının geçiş bölümünden seyri esnasında daha fazla zarar görmemesi için, aşınmış olan söz konusu birleşme aksamının acil olarak değiştirilmesi gerekmektedir. Toplam ağırlığı yaklaşık 2.000 kg olan birleşme aksamını üretebilecek olan iki fabrikadan teklif istenmiştir. En uygun teklifi Armstrong Whitworth & Co. Ltd. şirketi vermiştir.²⁹⁷

30 Mayıs 1921 tarihinde Karaköy köprüsünün hareketli kısmıyla sabit kısmı arasındaki müşterek raylar arasındaki problemin giderilmesine yönelik tamirata başlandığı, ancak köprüler mühendisi ile şirket arasında itilaf olduğu anlaşılmaktadır.²⁹⁸ Sorunun çözüldüğü ve şirketin bakım çalışmalarının yürütüldüğü izlenmektedir. Şirket'in iç işleyişindeki onay mekanizması ve sistematüğını kavramak açısından Resim 1'deki belge hayli ufuk açııcıdır.²⁹⁹

TRAMVAY Şirketi		Konu: VI.
		Madde: 611 / 612
Konu: Köprünün Birleşim Yerlerinin Yenilenmesi Olağanüstü Bakım Çalışmaları		
Açıklama	Toplam Tutar	
Malzeme	4.950	
İşçilik	192	
Çeşitli	353	
İşletmeler		
Çalışmaların türü ve gerekçesi: Karaköy Köprüsünün Farklı Geçiş Yolları Üzerindeki Birleşim Yerlerinin Yenilenmesi		
Yaklaşık uygulamaya başlanması tarihi:	Onaydan sonra	
Çalışmanın tahmini süresi:	Bir ay	
Toplam kararlaştırılan tutar	5.500	
İstanbul, 27 Haziran 1921		
MÜHENDİS	MUHASEBE SERVİSİ	OKUNDU VE ONAYLANDI
		MÜDÜRİYET
Brüksel'e iletildiği tarih:		
Brüksel'de teslim alındığı tarih:		
Brüksel tarafından işe başlama izin tarihi:		

Resim 1.Köprünün Birleşim Yerlerinin Yenilenmesi Olağanüstü Bakım Çalışmaları

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03434-149 no'lu belge.

²⁹⁷ İETT Arşivi, 7103-03037-085 no'lu belge.

²⁹⁸ İETT Arşivi, 7103-03037-091 no'lu belge.

²⁹⁹ İETT Arşivi, 7103-03037-082 no'lu belge.

Ancak 27 Ağustos 1924 tarihli yazıda sorunun tekrar nüksettiği anlaşılmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti Şehremaneti Umûm Şirketler Komiserliği anteti ile şirkete bildirimde bulunulmuştur. Köprüler Müdürlüğü'nden gelen yazıya istinaden köprü üzerinde döşeli tramvay raylarının birleşme noktalarında, rayların seviyelerinin aynı olmaması taşların yerinden oynamasına ve betonda bozulmalara sebebiyet verdiği belirtilerek Tramvay Şirketi'nce bakımının süratle yapılması istenmektedir.³⁰⁰

Geçen zaman içerisinde şirketin köprü dubaları ile ilgili şikâyetleri artmıştır. Geçiş bölgesindeki raylar arasındaki kot farkına dubalardaki problemin neden olduğu düşünülmektedir. 6 Ekim 1925 tarihli Türkiye Cumhuriyeti İstanbul Şehremâneti Şirketler Komiserliği'nin Köprüler Sermühendisliği'ne gönderdiği yazıda, yapılan tahkikat neticesinde köprü dubalarında bozukluk olmadığı ifade edilmiş, tramvay raylarının birleşim aksamındaki bozulmaya dikkat çekilerek, birlikte inceleme yapmak üzere Şirket'ten bir mühendis gönderilmesi talep edilmektedir.³⁰¹ Şehremaneti'nin köprü mühendisleri ve Şirket mühendisinin saha gezisi olumlu sonuç vermiş görünmektedir. Zira 10 Ekim 1925'de Köprü'nün Galata tarafındaki dubaları değiştirilmiştir. Bir kazaya sebebiyet vermemek için tramvayların köprüden yavaş geçmeleri ve köprüden sonra durup yeniden kalkmaları gerektiği Şirket'e bildirilmiştir.³⁰²

Yaklaşık bir yıl sonra 12 Ağustos 1926 tarihinde Köprü'nün Galata tarafındaki ayakları sürekli olarak çöktüğünden, aşınmaların artması ve araç dingillerinin zarar görmesi sebebiyle hal çaresi bulmak üzere Tramvay Şirketi, Şehremaneti Şirketler Komiserliği'ne meseleyi tetkik etme talebini iletmiştir.³⁰³ Bu yazının üzerinden yaklaşık altı ay geçtikten sonra Şişli Depo sahasındaki Atölye Şef'inin aks kırılması ile ilgili tutanağı ile karşılaşılmaktadır. 31 Ocak 1927 tarihli yazıda, Ocak ayının 4-6-8 ve 10'ncü günleri birbirini takip eden 117-27-97 ve 122 numaralı araçların, Karaköy Köprüsü ayaklarının çökmesi sebebiyle geçiş esnasında araçların motor dingillerinin kırıldığı kayıt altına alınmış, tamir masraflarının tazmini için faturalarının Şehremanetine gönderildiği

³⁰⁰ İETT Arşivi, 7103-03037-052 no'lu belge.

³⁰¹ İETT Arşivi, 7103-03037-047 no'lu belge.

³⁰² İETT Arşivi, 7103-03037-046 no'lu belge.

³⁰³ İETT Arşivi, 7103-03037-042 no'lu belge.

bildirilmiştir.³⁰⁴ Konu ile ilgili Şişli depo sahasındaki atölye şefinin aks kırılma tutanağı Resim 2’de verilmiştir.

Sayın Müdür Gindorff

Dün saat 18:30 sularında, Karaköy köprüsü üzerinde 117 numaralı aracın II. Motorunun aksının kırıldığını bildirmek isterim.

Bu aks, 19 Mayıs 1918 tarihinde servise girmişti ve 1926 yılı kasım sonuna kadar da toplamda 368.892 km yol yapmıştı.

3 Ocak 1926 tarihinde yapılan büyük revizyondan sonra, 117 numaralı araç 41.805 km. yol yapmıştır.

Karaköy köprüsünün bulunduğu mevcut durum göz önünde bulundurulduğunda, aks kırılmasının büyük kısmı buradan geçen araçlarda görülmektedir.

Şişli, 5.1.1927

Atölyeler Şefi – İmza

Resim 2. Şişli Depo Sahasındaki Atölye Şefi’nin Aks Kırılması Hakkındaki Tutanağı

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03037-037, s. 5 no’lu belge.

Karaköy Köprüsündeki ray imalatının köprü müteahhidince yapılmış olması, Tramvay Şirketi’ni sorumluluktan kurtardığı gibi geçiş bölgelerindeki problemlerden kaynaklı araçlarda meydana gelen hasarların tazmini konusunda avantajlı konuma geçirmektedir. Şehremaneti mühendisleri ise hattın bakım sorumluluğunun Tramvay Şirketi’nde olduğunu hatırlatarak, gerekli bakımların zamanında yapılmış olması durumunda bu nevi sorunlarla karşılaşılmayacağını dile getirmektedir.

Şimdiki adıyla Galata Köprüsü, o zamanki ismiyle Karaköy Köprüsü veya Yeni Köprü, 20. yüzyılın başlarındaki İstanbul trafiğinin merkez noktasıdır. Kadim İstanbul’un nüfusu yoğun eski semtleri ve ticari merkezleri Eminönü ile 19. yüzyıla birlikte başlayan batılılaşma sürecinin ekonomik ve sosyal eksenini temsil eden Karaköy-Galata-Beyoğlu

³⁰⁴ İETT Arşivi, 7103-03037-037 no’lu belge, s. 5

hattı arasındaki bağıın omurgası bu köprüdür. Yollar burada birleşip, buradan dağılmaktadır. 27 Nisan 1912’de ileri teknoloji ile çelik konstrüksiyon olarak yapılan köprünün, ortasına çift hat olarak raylar döşenmiş, katener telleri havadan Haliç’in iki yakasını bir gerdanlık gibi bağlamıştır. Aynı zamanda köprü İstanbul’un en prestijli caddesi olmuştur. Yeni dönemin sembolü haline gelen Karaköy Köprüsü, toplu taşıma ağının yegâne ana arteri halindedir.³⁰⁵ Nitekim Silahtarağa Elektrik Fabrikası hizmete girmeden önce 25 Ocak 1914 tarihinden itibaren köprüden elektrikli tramvaylar geçmeye başlamış ve Haliç’in her iki yakasında bulunan tramvay ağlarını birbirine bağlamıştır. Büyük bir törenle ilk sefer Eminönü-Karaköy arasında yapılmıştır. Zaman içerisinde kesintiler olsa da yüzyıl sonra tramvay köprü üzerinden geçerek iki yakayı birleştirmeye devam etmektedir.

Tramvayların köprüden geçmeye başlaması ile birlikte, geçiş ücreti alınıp alınmaması konusu gündeme gelmiştir. O günün şartlarında köprülerden geçiş ücreti alınması Peşte ve birkaç Avrupa şehri dışında uygulanan bir yöntem değildir. İstanbul’da köprüden ücret alınması da pek doğru bulunmamaktadır. Fakat Karaköy Köprüsü Almanya’nın en ünlü fabrikalarına inşa ettirilmiş, yeni ve mükemmel bir eser olarak gerçekleştirilmesi için büyük masraf yapılmıştır. Köprünün yüksek maliyetinden dolayı ödenecek yıllık taksitlerin karşılanması amacıyla geçiş ücreti alınmasına ihtiyaç doğmuştur. Ödeme kolaylığı sağlamak amacıyla, köprüden her geçişte ücret ödemek istemeyenler için ücreti peşin olarak alınacak aylık pasolar tedavüle sunulmuştur. Ancak Tramvay Şirketi, araçlarının köprüden geçerken ücret alınması kararına tepki gösterip itiraz etmiştir. İtirazı değerlendiren Şehremaneti, sadece boş tramvay araçlarının köprüden geçişinde ücret ödememesi ve dolu tramvaylardan geçiş ücreti alınmasına karar vermiştir.³⁰⁶ 23 Eylül 1914 tarihinde Şirket’e gönderilen tebliğde, yolculardan 10 para bilet karşılığı ücret alınmasına, memurlardan ücret alınmamasına, yüklü her araçtan 20 kuruş alınmasına, köprüden boş olarak geçen tramvay araçlarından ise ücret alınmamasına hükmedildiği bildirilmiştir. Köprü geçiş ücretlerinin Şehremaneti adına Şirket tarafından toplanması kararlaştırılmıştır.³⁰⁷

³⁰⁵ İETT Arşivi, 7103-02825-019 no’lu belge, s. 7.

³⁰⁶ Engin, *İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, s. 178.

³⁰⁷ Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C. V, s. 2437.

19 Ağustos 1928 tarih ve 1329 sayılı yazıyla Şehremaneti'ne bildirilen, 1 ila 15 Ağustos 1928 tarihleri arasındaki on beş günlük Köprü geçiş hasılatı 6.023,51 (altı bin yirmi üç lira, elli bir kuruş) Türk Lirasıdır. Söz konusu bedelin Şehremaneti'nin merkez hesaplarına yatırılmış olduğu bildirilmektedir. Tablo 9'da gösterilen hasılatlara araç başı alınan ücret ve yolculardan alınan geçiş ücreti dâhil edilmiştir.³⁰⁸

Tablo 9. 1-15 Ağustos 1928 Tarihleri Arası Tramvay Yolcularına Satılan Köprü Biletleri Sayısı

Sıra	Gün	Bilet Adedi
1	Çarşamba	40.667
2	Perşembe	43.042
3	Cuma	30.011
4	Cumartesi	43.216
5	Pazar	40.157
6	Pazartesi	43.140
7	Salı	40.750
8	Çarşamba	39.857
9	Perşembe	43.367
10	Cuma	31.769
11	Cumartesi	42.897
12	Pazar	39.419
13	Pazartesi	43.311
14	Salı	40.302
15	Çarşamba	39.643
Toplam		601.548

Kaynak: İETT Arşivi, Biletler 2, no'lu belge.

Tablo 9'daki veriler incelendiğinde tatil olan Cuma günleri köprüden geçen yolcu sayısının %35 oranında azaldığı görülmektedir. En yüksek köprü geçişlerinin yapıldığı gün ise tatil öncesi Perşembe günü ve tatil sonrası cumartesi günü olduğu anlaşılmaktadır.

³⁰⁸ İETT Arşivi, Biletler 1 no'lu belge.

Hafta ortasına gelen Salı-Çarşamba günlerinin ise Karaköy köprüsünden geçen yolcu sayısı bakımından tatil harici en düşük günler olduğu gözlenmektedir.

Karaköy Köprüsü, Cumhuriyet'in ilk yıllarında şehrin yöneticilerinin özel ilgisini çekmeye devam etmiştir. İstanbul Vali'sinin şehri güzelleştirmek ve Avrupa şehirlerine benzetmek için köprüyü seramik kaplatmak istediği, Tramvay Şirketi'nin Brüksel'e yazdığı 12 Şubat 1927 tarihli bilgi notundan takip edilmektedir.³⁰⁹ Bu çerçevede 15 Mayıs 1927 tarihli evrakta siparişi Şehremaneti tarafından verilen, iki bin beş yüz kiremit tuğlasının Budapeşte'den satın alınarak Galata'da bir şirket vasıtasıyla İstanbul'a sevk olunduğu anlaşılmaktadır.³¹⁰

3.3.4. Elektrikli Tramvay Saha Çalışmaları

1911 sözleşmesinde elektrikli tramvayın geçeceği güzergâhların çift hat olarak yapılması kararlaştırılmıştır. Dar olan İstanbul sokaklarının daha fazla genişletilmesi gerekmiştir. Önceki sözleşmelerde istimlak işlemlerinin zamanında tamamlanması konusunda sorunlar yaşanmış, işlerin ilerlemesinde istimlak süreci tamamlanamayan mülklerden dolayı gecikmeler meydana gelmiştir. Sözleşmenin yedi ve dokuzuncu maddeleri istimlak yükümlülüğünün nasıl yerine getirileceğini açıklamaktadır. 1911 sözleşmesinin ekinde yer alan istimlak yapılacak mülklerin listesine uygun şekilde Şirket derhal çalışmalara başlamış, istimlak edilecek her bina ve arsanın detaylandırıldığı planları hazırlamıştır. Projeler sözleşmede belirlenen tarihten önce tamamlanarak gerekli onaylar alınmıştır. Ancak hatların açılmasının önündeki en büyük engelin istimlak konusu olmayı sürdürdüğü, Şirket'in 28 Haziran 1911 tarihli Nezaret'e yazdığı yazıdan anlaşılmaktadır. Tramvay şirketi Nisan ve Haziran aylarında idareye gönderdiği dört yazıda, istimlak sürecinin geciktiği ve işin ilerlemesinin yavaşladığı şikâyetinde bulunmuştur. İstanbul tarafındaki istimlak işlemleri daha hızlı ilerlediği Beyoğlu tarafının tebligat sürecini bile tamamlamadığı özellikle belirtilmiştir.³¹¹

Kamulaştırma işlemleri zaman alan yorucu ve masraflı bir süreçtir. İstimlak çalışmalarının bitirilememesi tramvayın elektrikleştirme projesinin tamamlanmasını

³⁰⁹ İETT Arşivi, 7103-03037-035 no'lu belge.

³¹⁰ İETT Arşivi, 7103-03037-020 no'lu belge.

³¹¹ İETT Arşivi, 7103-03472-074 no'lu belge.

direk etkilemektedir. Çalışmaların hızlandırılması ve neticeye kavuşturulması konusunda idareye tramvay şirketi tarafından çok sayıda başvuruda bulunulmuştur.³¹²

Yedikule sokağındaki istimlak ve binaların yeniden inşa edilmesi için Şehremaneti hesaplarına gönderilen 37.546 kuruş tutarındaki paranın istimlak masraflarında kullanılması istenmiştir. Tramvay inşaatının ve işletmesinin gecikmemesi açısından işlemin ivedilikle sonuçlandırılmasını talep eden Şirket yetkilileri, aksi takdirde söz konusu tutarın iadesini gündeme getirmişlerdir.³¹³ Diğer taraftan Aksaray-Yedikule hattındaki genişletme çalışmalarının, İstanbul Gaz Fabrikasının arazisine girilmeden gerçekleştirileceği ifade edilmiştir.³¹⁴

Bütün bunlar tamamlanırken işletme alternatiflerini de planlamak gerekmektedir. Karaköy köprüsünden tramvayın geçmesi iki yakayı birleştirdiği gibi İstanbul genelinde raylı sistemin bir ağ haline gelmesini sağlamıştır. Elbette sistem büyüyünce işletme senaryoları için alternatifler gerekmektedir. Karaköy köprüsü üzerinden geçecek tramvay ile raylı sistem ağı senaryoları değişik işletme seçeneklerine imkân verecek şekilde planlanmalıdır. Bu çerçevede Eminönü ve Harbiye’de yapılacak makas bölgeleri ile araçların manevra kabiliyetleri ve işletme senaryoları artırılmaktadır. Zaman içerisinde yolcu taleplerini karşılamak için, sık kullanılan güzergâhlarda ek araç tahsisleri gerekmiştir. Eminönü-Harbiye gibi yoğun akslarda ek seferler düzenlemeyi sağlayacak alt yapıların kurulması kaçınılmaz olmuştur. Makas bölgelerinin yapılması, römorklu bir aracın trafiği engellemeden manevra yapmasına ve tren setinin kaza riskine yol açmadan diğer hatda geçmesine imkân sağlamaktadır.³¹⁵

41 yıldır hizmet veren altı tramvaylar 25 Ekim 1912’de tatil edilmiştir. Balkan Harbi’nin çıkmasıyla Tramvay Şirketi’nin elindeki bütün atlar ordu tarafından alınarak savaşın ikmalinde kullanılmıştır. Şehir yeni tramvayın hizmete gireceği günü iple çekmektedir. Şirket tramvay hatlarında kullanacağı elektriği satın alma yoluyla temin etmek istemektedir. Sözleşmenin ikinci maddesine dayanarak ihtiyaç duyulan elektriği

³¹² İETT Arşivi, 7103-03451-181 no’lu belge.

³¹³ İETT Arşivi, 7103-03534-086 no’lu belge.

³¹⁴ İETT Arşivi, 7103-03472-074 no’lu belge.

³¹⁵ İETT Arşivi, 7103-03472-085 no’lu belge.

Osmanlı Elektrik kurumundan temin edeceğinden dolayı elektrik santrali projelerini onaya sunmamıştır.³¹⁶

25 Mart 1912 tarihli Şehremini imzasıyla Tramvay Şirketi Direktörlüğü'ne yazılan yazıda, Osmanlı Elektrik Anonim Şirketinin henüz fabrika tesis edemediği ve elektrik üretimine başlamamış olduğu hatırlatılmaktadır. Elektrikli tramvayın hizmete girmesinin, ahalinin huzur ve refahı dikkate alınarak, geciktirilmemesi gerektiğine dikkat çekilmiş ve gereken elektriğin Şehremaneti aracılığıyla temin edilmesi önerilmiştir.³¹⁷ Şirket bu öneri karşısında başka bir yol izlemeyi tercih etmiştir.

Silahtarağa'da yapımı devam eden elektrik fabrikasının tamamlanması Trablusgarp savaşı çıkınca gecikme eğilimine girmiştir. Zira santralde çalışan İtalyan işçiler savaş sebebiyle sınır dışı edilmişlerdir. Diğer taraftan elektrik santrali bir sel baskını³¹⁸ felaketi yaşayınca açılışı iyice ertelenmiştir. Bu durum karşısında Şirket, ihtiyaç duyduğu elektriği üretmek için Kabataş'ta küçük bir elektrik fabrikası kurarak yapımı tamamlanan hatları işletmeye almak yoluna gitmiştir. Böylelikle ilk elektrikli tramvay, 16 Ağustos 1913 tarihinde Şişli-Tünel arasında işletmeye başlamış ve 10 Ocak 1914 tarihinde Karaköy-Beşiktaş hattı açılmıştır. Böylelikle İstanbul tekrar tramvayına kavuşmuştur.³¹⁹

Geçici kabul eksikler listesine yazılan katener direklerinin etrafını saran güçlendirme halkaları, Şirket'le Nezaret arasında 19 Eylül ve 12 Ekim 2013 tarihlerinde yazışmalara sebep olmuştur. Aynı zamanda Şirket geçici kabul yapıldığı gerekçesiyle durakları yapmak istememiştir. Bunun üzerine Nafia Nezareti Müsteşarı geçici kabul tutanağının yapılmış işlerle ilgili olduğunu, kabul esnasında henüz yapımı gerçekleştirilmemiş bekleme salonlarını kapsamadığını ve bahsi geçen imalatların yapılması gerektiğini şirkete bildirmiştir.³²⁰

³¹⁶ İETT Arşivi, 7103-03472-074 no'lu belge.

³¹⁷ İETT Arşivi, 7103-03626-028,7103-03626-0256 no'lu belge.

³¹⁸ İETT Arşivi, 7103-04617-014 no'lu belge.

³¹⁹ Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, ss. 176-177

³²⁰ İETT Arşivi, 7103-02999-050 no'lu belge.

Silahtarağa Elektrik Fabrikası 11 Şubat 1914 tarihi itibari ile elektrik üretimine başlamıştır. Bu tarihten sonra tramvay hatlarındaki elektrik ihtiyacı Silahtarağa Elektrik Fabrikası'ndan karşılanmıştır. İstanbul Sokak ve Caddeleri modern ve son derece şık elektrikli tramvay araçlarıyla şenlenmiş ve peyderpey açılan hatlar şehrin ulaşımını rahatlatmıştır. Tablo 10'da elektrikli tramvayların işletmeye girme tarihleri verilmiştir.

Tablo 10. Elektrikli Tramvayların Hizmete Giriş Yılları

Hat İsmi	Hizmete Girdiği Yıl
Tünel-Şişli	16 Ağustos 1913
Karaköy-Galatasaray	12 Ocak 1914
Karaköy-Beşiktaş	10 Ocak 1914
Beşiktaş-Ortaköy	11 Şubat 1914
Ortaköy-Kuruçeşme	18 Ekim 1914
Kuruçeşme-Arnavutköy	31 Ekim 1914
Arnavutköy-Bebek	23 Kasım 1914
Karaköy-Eminönü	24 Ocak 1914
Eminönü-Sirkeci	2 Şubat 1914
Sirkeci-Beyazıt	20 Şubat 1914
Beyazıt-Aksaray	30 Mart 1914
Beyazıt-Şehzadebaşı	20 Şubat 1914
Şehzadebaşı-Fatih	18 Mayıs 1914
Aksaray- Yedikule	17 Ekim 1914

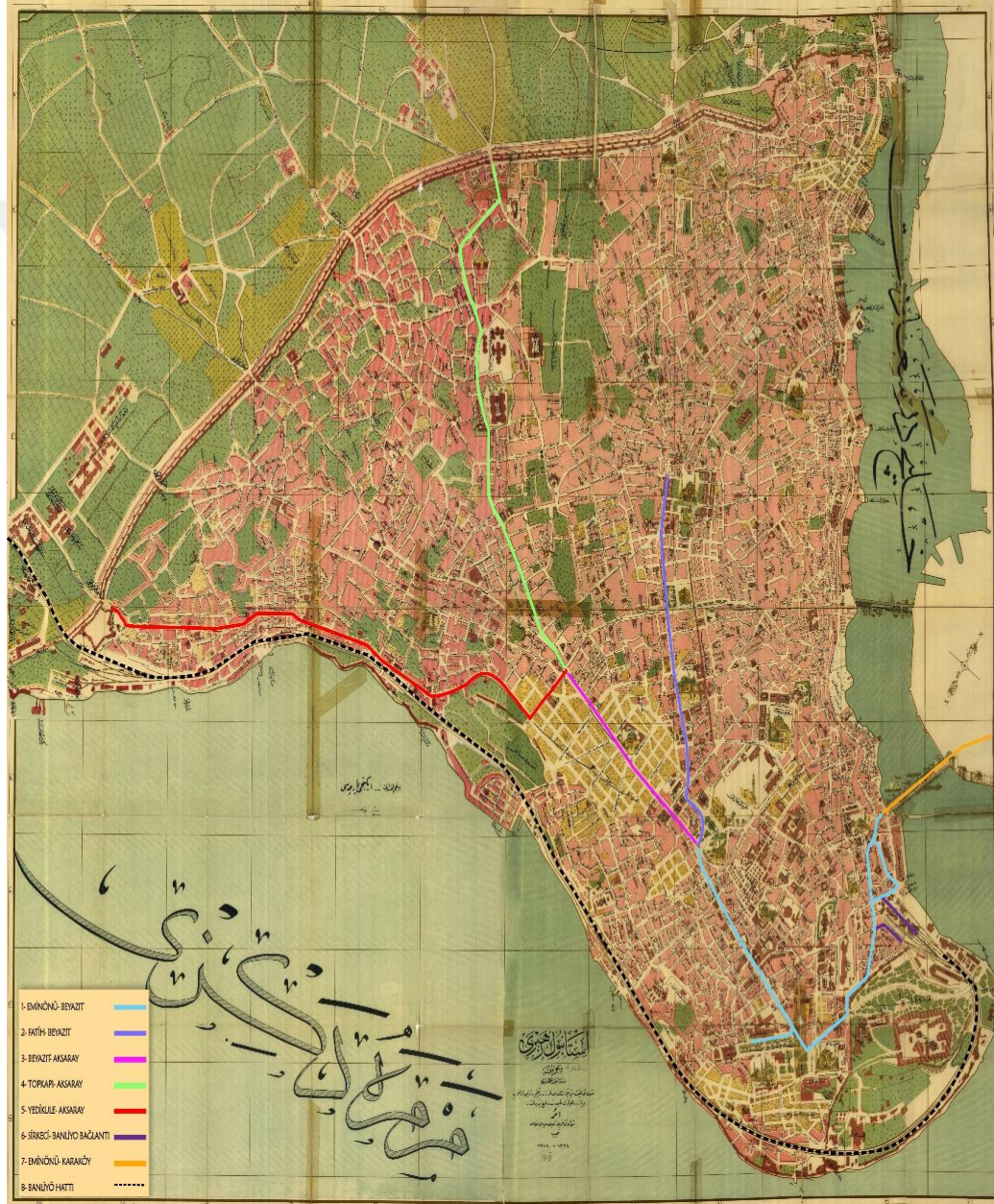
Kaynak: Sertaç Kayserilioğlu, *Dersa'adetten İstanbul'a Tramvay*, 2. Basım, C.I, İstanbul: İETT Yayınları, 2003, s. 43.

Şirket, 1911 ve 1912 sözleşmelerinde yapılması istenen hatlardan sadece Eminönü-Aksaray güzergâhını Sirkeci'ye bağlayan bağlantı hattı ile Karaköy köprüsü üzerindeki Haliç geçiş hattını, Maçka ve Ortaköy-Bebek hatlarını hayata geçirmiştir.³²¹ İstanbul ve Beyoğlu tarafında birçok semte hizmet götüren tramvay hatları, Karaköy köprüsü ile birbirine bağlanarak entegre bir ulaşım alt yapısına kavuşmuştur. 1918 yılı Şehremaneti Harita Müdürlüğü İstanbul genelinde faaliyette olan tramvay hatlarını harita üzerine işlemiştir. İstanbul tarafı ile Beyoğlu ve Boğaz bölgesindeki tramvay güzergâhları

³²¹ İlhan Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları*, s. 29.

Harita 1 ve Harita 2’de gösterilmektedir. Esasen 1918 öncesinde yapılan atlı tramvay hatları da aynı güzergâhlar üzerindedir. Ekler bölümünde her iki bölgenin haritası birleştirilerek, EK XX olarak 1918 Yılı İstanbul Geneli Tramvay Hatları haritası şeklinde verilmiştir.

Harita 1.1918 Yılı İstanbul Tarafı Tramvay Hatları



Harita 2. 1918 Yılı Beyoğlu ve Boğaz Bölgesi Tramvay Hatları



3.4. Elektrikli Tramvay Umur-ı Zabıta Nizamnamesinin³²² Değerlendirilmesi

Proje ve yapım süreçleri devam ederken İstanbulluları elektrikli tramvaylara hazırlamak gerekmektedir. 40 yıldır hizmet eden atlı tramvaylar İstanbul halkında toplu taşıma kültürü oluşturmuştur. Ancak yeniden hizmete girecek elektrikli tramvay daha farklı alışkanlıklar ve kurallar gerektirmektedir. Elektrik enerjisiyle tahrik olan ve daha hızlı seyreden araçlar, emniyet tedbirlerinin yüksek olmasını gerektirmektedir. İstenilen yerde inilip binilmeyen, sadece duraklarda yolcu alınan, karşılıklı peykelerde değil arka arkaya koltuklarda oturan ve gidilecek yere hızlıca erişilen bu sisteme alışmak için bütün paydaşların uyması gereken bazı prensipler belirlemek kaçınılmaz bir zarurettir. Bu amaçla 26 Rabiülahir 1332 ve 11/24 Mart 1330/1914 tarihinde Tramvayların Umur-i Zabıta Nizamnamesi yürürlüğe girmiştir. Nizamname aşağıdaki hususları içermektedir:

3.4.1. Şirketin Uyması Gereken Kurallar

Tramvayları idare ve teftiş edenlerin sahip olmaları gereken nitelikler belirlenmiştir. Osmanlı vatandaşı, işinin ehli, en az 20 yaşında ve ahlak sahibi olmak, görme ve işitme engelli olmamak, bulaşıcı bir hastalığı bulunmaması, Vatmanların elektrikli araçları sevk ve idareye muktedir olmaları ve istendiğinde bunu hükümetin ilgili memurlarına ispat edebilmeleri şartları aranmıştır. Çalışanların iş değiştirmesi durumunda bu durumun hükümet yetkililerine bir hafta içerisinde bildirilmesi gerekmektedir. Şirket yukardaki vasıflara haiz çalışanların isimlerini ve niteliklerini içeren, memur ve işçi cetvellerini her altı ayda bir üç nüsha olarak hükümet yetkililerine verecektir. Ayrıca işten ayrılan veya işe alınanların bildirimlerini de bir hafta içerisinde yetkililere iletecektir.

Tramvay idaresi istihdam ettiği personele kimlik kartı çıkaracak ve tek tip elbise giydirecektir. Bu elbiselerin şekli şirket ve hükümet yetkililerince kararlaştırılacaktır. Kondüktör, arabacı ve vatmanların elbiselerinin görülebilecek yerlerinde her bir çalışana ait özel numaraları bulunacaktır.

³²² Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C. V, ss. 2466-2476.

Tramvay araçlarının taraça kapıları sürme kapı olacak ve araçlar hareket halinde iken kapalı tutulacaktır. Tramvay araçlarının içerisinde birinci mevki araçlara on, ikinci mevki araçlara sekiz elektrik lambası takılacak, ön ve arka taraflarda gerektiğinde yakılabilecek fenerler bulundurulacaktır.

Aracın her iki başında biri el ile kumanda edilen iki fren kolu, arabacı ile kondüktörün iletişimini sağlayacak bir mekanizma, kaza esnasında insan ve eşyanın tekerlere düşmesini önleyecek eteklik, çeken araçların ön tarafında uzağı aydınlatacak bir fener, arka tarafında ise yeşil bir lamba olacaktır. İşletilen bütün araçlar temiz tutulacak ve numaralandırılacaktır. Bütün araçlarda kadınlara hususi yerler ayrılacaktır.

Her aracın numarası okunaklı surette dış tarafında yazılı olacağı gibi, gerek aracın içinde ve gerekse taraçada oturmaya ve ayakta durmaya mahsus ne miktar yolcu bulundurulacağını gösteren levhalar asılacaktır. Çeken ve çekilen tramvay araçları sağlam şekilde inşa edilecek, araçların taraçalarının kapıları sürme şeklinde olacak ve bunlar hareket halinde iken kapalı tutulacaktır.

Sefer ve ücret tarifeleri de araçlarda asılı olacaktır. Araçlar tarifelerde belirtilen programa göre hareket edecek, ücretler de belirlenen tarifelere göre tahsil edilecektir. Yolcunun yoğunluğuna göre, normal hareket saatleri dışında ek seferler yapılabilecektir. Bununla beraber normal hareket saatlerinde her hangi bir değişiklik yapılmayacaktır.

Herhangi bir zorunluluk bulunmadığında çeken araca bağlanan araçların sayısı yolcu yoğunluğuna göre ayarlanacak, ancak şartnamede belirtilen sayının üzerine çıkılmayacaktır. Her çeken ve çekilen araçta birer kondüktör ve çeken araçta bir vatman bulunacaktır. Çekilen aracın kondüktörü tren setinin baş memuru olup diğer görevliler onun emri altında çalışacaklardır.

Araçlar seyir halinde bulundukları esnada tramvayların süratine ve rayların kayganlığına göre aralarında 20 metre ile 60 metre arasında bir mesafe bulunacaktır. Son durakta vatman ile kondüktörün ikisi birden aracı terk etmeyecekler ve aracı daima kontrolleri altında bulunduracaklardır.

Yer ve miktarları hükümet tarafından belirlenecek mecburi ve ihtiyari duraklara her istikametten görülebilecek levhalar asılacaktır. Bu levhalara Türkçe olarak "mecburi durak" veya "ihtiyari durak" yazılacaktır. Levhaların altında ise hattın takip edeceği istikametleri gösteren bilgiler bulunacaktır. Şirket, işletme işlerinin düzenli ve güvenli olarak yürütülebilmesi için, hattın önemli noktalarında, hareket memurlarına gerektiğinde kılavuzluk etmek üzere bekçi bulunduracak ve gerekli tedbirleri alacaktır. Araçların seyrüseferinden ahaliyi haberdar etmek üzere kullanılacak uyarı aleti, tramvay şirketinin takdim edeceği boru veya çingirak olabilecektir.

Tramvay idaresi, durakların temizliğine dikkat etmek ve yolcuların rahat binebilmeleri için olumsuz hava şartlarında bekleme mahallinden raylara kadar olan kısımları kar, buz ve çamurdan temizlemekle yükümlü olacaktır. Oluklu rayların içi sürekli temiz tutulacak, sokaklarda kar ve çamur biriktirilmeyecek ve bunlar gerekli mahallere tahliye edilecektir.

3.4.2. Şirket Çalışanlarının Uyması Gereken Kurallar

Şirket memur ve hizmetlileri ahaliye karşı nezaketle hitap ve muamele etmeye ve uygun olmayan halleri belirtmeye mecburdurlar. Seferlerin düzenli bir şekilde sürmesini sağlamak zorundadırlar. İşletme memurları vazifeleri sırasında hüviyet varakalarını yanlarında bulunduracaklar ve kendilerine özgü kıyafetleri giyeceklerdir. Vazife esnasında sarhoş bir halde bulunmak katiyen yasaktır.

Araçların hareketi için kondüktörler tarafından verilecek hareket işareti yolcuların tamamen araca binmeleri ve inmeleri halinde gerçekleşecektir. Hat üzerinde ahalinin yoğun olduğu yerlerde kondüktörler aracın önünden gidip yol açacaklardır. Araç geriye doğru hareket halinde iken araçtan inip kılavuzluk edeceklerdir.

Kondüktörler araçların saatinde kalkmalarına ve yerlerine ulaşmalarına dikkat edecekleri gibi, karanlık bastığında araçların dâhilen ve haricen aydınlatılmasına, araçların temiz tutulmasına, araçların mecburi ve ihtiyari duraklarda düzenli yolcu indirip bindirmesine özen göstereceklerdir. Kondüktörler araç bir duraktan hareket ettikten sonra ilerideki durağın ismini yüksek sesle yolculara bildireceklerdir. İhtiyari duraklara yaklaşıldığında durakta bekleyen yolcu olup olmadığına bakacaklar, ona göre aracı

durduracak veya devam ettireceklerdir. Kondüktörler araçlarda oturmaya ve ayakta durmaya mahsus mevkilerde belirlenen sayıdan fazla yolcu bulunmamasına özen gösterecekler, özellikle kadın, çocuk ve ihtiyarlara iniş ve binişlerde yardımcı olacaklardır.

Her ne sebeple olursa olsun yolculardan tarifiede yazılından fazla ücret alınması yasaktır. Aracın hareketi kondüktör tarafından verilen işaret üzerine gerçekleşecektir. Arabacılar ve vatmanlar seyir sırasında yolcular ile sohbet etmeyeceklerdir. Araçların hareketi kondüktörün vereceği işareten sonra başlayacaktır.

Aracın hızı, seyir esnasında talimatlarda belirtilen hız sınırlarının üzerine çıkmayacaktır. Vatmanlar aşağıdaki durumlarda aracı yavaş kullanacaklardır:

- Özel durumlarda belirtilen yerler ve ihtar edilen mahallerde,
- Araçların frenleri gevşediğinde,
- Hattın üzerinde insan, hayvan ve benzeri engel bulunduğu hallerde,
- Yokuşlarda,
- Kavşaklarda, makas bölgelerinde, trafiğin yoğun olduğu yerlerde veya

izdiham olduğunda.

Vatmanlar, kondüktörlerin durma işareti verdiği her yerde aracı durdurmaya mecburdurlar. Kondüktör işaret vermese bile vatmanın durmak zorunda olduğu durumlar şöyledir;

- Zorunlu durakların hepsinde,
- Araçta yer olduğu vakit arabaya binmek için işaret eden yolcu olduğu yahut araçtaki yolculardan inmek istediğini önceden bildiren yolcu bulunduğu hallerde ihtiyari duraklarda,
- Kavşaklarda, yol ağzlarında ve ters makaslarda,
- Tehlike durumunda,
- İtfaiye araçlarının ve askeri kıtaların geçişi esnasında.

Raylar kaygan olduğuunda vatmanlar hızı azaltmak için zamanında frenlemeye başlayacaklar ve raylara kum atacaktadırlar. Çift hat bulunan güzergâhlarda araçlar sağ taraftaki rayların istikametini takip edeceklerdir.

Vatmanlar makas bölgelerini geçerken hızlarını azaltacak, makas bölgesi geçildikten sonra hızlarını normal seyre çıkarabileceklerdir. Vatmanlar durur halde iken, vagonun el ile kullanılan fren tertibatını çekili halde bulunduracaklardır.

Vatmanların boru ve çingirak çalmakla yükümlü oldukları haller ise şunlardır:

- Araçların başlangıç ve son durağı ile ara duraklardan hareket ettikleri esnada,
- Sokakların birleşme noktalarında ve kavşaklarda,
- Hattın üzerinde engelle karşılaşıldığı durumlarda,
- Tren setleri veya araçları birbirlerinin yakınından geçerlerken.

Yukarda belirtilen hususlarda kusurları görülen işletme çalışanları, hareketleri daha ağır cezayı gerektirmiyorsa, 5 kuruştan 25 kuruşa kadar nakdi cezaya tabi tutulurlar. Beş defayı aşan nakdi ceza alan işletme çalışanlarının görevine son verilir.

3.4.3. Yolcuların Uyması Gereken Kurallar

Hareket halindeki araçlara inip binmek yasaktır. Yolcular araçlara daima hareket istikametinin sağ tarafından inip bineceklerdir. Arka taraftaki taraçaların sağ tarafındaki giriş kapısıyla vagona giriş kapısı arasındaki mesafe binmek ve inmek için boş ve serbest bırakılmalıdır. Araca binen yolcular inecek yolculara öncelik vermek mecburiyetindedirler. Kondüktör tarafından dolmuş olduğu ihtar olunan bir araca binmek, araçların içinde peykelerin arasında ayakta durmak, belirli miktarda yolcu ile işgal edilmiş olan taraçalar ve basamaklar üzerinde veya aracın dış kısımlarında beklemek, taraça parmaklığının kapatılmasına mahsus tertibat üzerinde oturmak ve araçlardan dışarı sarkmak yasaktır. Bunun yanında, kadınlara mahsus yerlerde kadın yolcu olmaması durumunda, kondüktör tarafından müsaade edilmedikçe erkeklerin oturması yasaktır. Kurallara uymayan yolcular para cezasına çarptırılır ve zabıta marifetiyle araçtan indirilirler.

Yolcuları rahatsız edecek derecede sarhoş olanların, bir salgın hastalığı bulunanların ve diz üzerinde tutulması kabil olmayan hayvan sahiplerinin araçlara binmeleri yasaktır. Araçların içinde şarkı söylemek, ıslık ve çalgı çalmak, gürültü yapmak, aracı pisletmek, yere tükürmek, araçların üzerine yazı yazmak veya resim yapmak, pikelerin üzerine binmek, elektrikli aletlere dokunmak, seyir esnasında vatman ile sohbet etmek, memurların ikazlarına riayet etmemek ve genel adaba aykırı davranışlarda bulunmak yolcuların uyması gereken kurallardır. Yanıcı maddeler ve yolcuları rahatsız edecek nitelikteki eşyaların araç içine alınması yasaklanmıştır.

Araca binen her yolcunun bilet alması gerekmektedir. Biletler, araçlara binildikten sonra tarifeye uygun olarak kondüktör tarafından ücreti alınarak yolcuya verilir. Abonman biletleri ve pasoları olan yolcular, bunları kondüktöre göstermek mecburiyetindedirler. Yolcular bilet almak için bozdurulacak paranın kıymeti konusunda Şirket ile Nezaret arasında belirlenen tarifeye uymalıdır. Seyir esnasında kontrol memurları talep ettiği takdirde yolcular paso ve biletlerini göstermek zorundadırlar. Biletini ibraz edemeyen yolcu derhal bilet alacaktır.

Yukarda belirtilen bu hususlara aykırı hareket eden yolcular 5 kuruştan 25 kuruşa kadar para cezasına çarptırılırlar. Cezalar zabıta memurları tarafından uygulanır.

3.4.4. Yolcu Dışı Ahalinin Uyması Gereken Kurallar

Vatman tarafından verilecek ikaz işareti üzerine ahali tramvay hattını boşaltmaya; hayvana veya bisiklete binenler, binek arabalarıyla yük ve hayvan nakledenler, verilecek ikaz işareti üzerine hemen tramvay araçlarına yol açmaya mecburdurlar. Durak yerlerinde park halinde tramvay araçları varsa, durağa yaklaşan her türlü araç ve bisiklet kullanıcıları süratlerini azaltmaya ve tramvay aracından inen veya araca binen yolcuların bir tehlikeye maruz kalmamaları için gerekli mesafeyi korumaya mecburdurlar.

Tramvay şirketine ait binaların ve direklerin üzerine ahali tarafından ticari ilanlar, bayrak vesaire şeylerin asılması kesin bir şekilde yasaktır. Şirket çalışanları haricinde ahalinin tramvay şirketine ait binalara girmeleri uygun değildir. Şehremaneti yetkilileri, şirket çalışanlarını haberdar ederek buralara girebilirler. Güzergâh üzerinde veya duraklarda hayvan bırakmak veya otlatmak yasaktır.

Tramvay rayları ile işletme vasıtalarının tümüne ve bunların teferruatına hasar vermek, makaslarla oynamak ve değiştirmek, kapatmak, katener direkleri üzerine çıkmak, hat üzerinde veya yakınlarında çocukların oynaması da yasak olan davranışlar arasındadır.

Yukarda bahsi geçen hususlara aykırı hareket edenlere çeyrek mecdiyeden 5 mecdiyeye kadar para cezası uygulanır. Cezaların infazını zabıta memurları yerine getirir.

3.4.5. Zabıta Memurlarının Uyması Gereken Kurallar

Zabıta memurları, tramvay idaresi çalışanlarının bu nizamname hükümlerini işletme esnasında uygulayıp uygulamadıklarını kontrol ederler. Zabıta memurları nizamnameye aykırı hususları tespit ederlerse tutanak tanzim etmek durumundadırlar. Tanzim edilen tutanaklara aksi ispat edilinceye kadar mahkemelerce itibar edilecektir.

Zabıta memurları gerektiğinde çalışanlardan kimliklerini isteyip inceleyebilirler. Bu incelemelerde nizamname hükümlerine aykırı gördükleri her husus için tutanak tutacaklardır. Tutanak düzenleyen zabıta memuru kabahatin derecesine göre para cezasının miktarını dahi tayin eder. Cezaya çarptırılan çalışanların, verilen cezaya itiraz etme hakları vardır.

3.5. Elektrikli Tramvayların İşletme Süreci

Nizamnamesi yayınlanan elektrikle çalışan tramvaylar artık İstanbul'un Cadde ve Sokaklarında çalışmaya hazırdır. 1913 yılında kısmen, 1914 yılının başından itibaren teker teker açılan eski ve yeni hatlar 1961 yılına kadar Avrupa yakasında hizmet vermiştir. Yarım yüz yıllık ulaşım serüveni kuşkusuz şehrin kaderinde belirgin bir yere sahiptir. Şehrin gelişiminde ve kuzeye doğru büyümesinde daha hızlı ve konforlu bir ulaşım aracı olan elektrikli tramvay alt yapısının önemli bir etkisi olmuştur. Elbette bu süre zarfında tramvay İstanbul halkının da sevgilisi olmuştur. Acı tatlı birçok hatırayı barındıran tramvay yolculuğu yüzyılın ikinci yarısında hâkimiyetini tamamen kaybedip lastik tekerlekli ulaşım araçlarına yenik düşmüştür.

Elektrikli tramvayların işletildiği hatlar ve o hatların numaraları aşağıdaki gibidir:³²³

<u>No</u>	<u>Hatlar</u>
10	Tünel-Şişli (Tünel-Taksim-Şişli)
11	Tünel-Tatavla (Tünel-Taksim-Tatavla)
12	Fatih-Harbiye (Fatih-Beyazıt-Ayasofya-Sirkeci-Yeni Köprü-Taksim-Harbiye)
14	Tünel-Maçka (Tünel-Taksim-Maçka)
15	Taksim-Sirkeci (Taksim-Yeni Köprü-Sirkeci)
22	Eminönü-Bebek (Eminönü-Dolmabahçe-Ortaköy-Arnavutköy, Bebek)
23	Aksaray-Ortaköy (Aksaray-Beyazıt-Ayasofya-Sirkeci-Yeni Köprü-Dolmabahçe-Beşiktaş-Ortaköy)
32	Eminönü-Topkapı (Eminönü-Sirkeci, Ayasofya-Beyazıt-Aksaray-Topkapı)
33	Eminönü-Yedikule (Eminönü-Sirkeci, Ayasofya-Beyazıt-Aksaray-Samatya-Yedikule)
34	Beşiktaş-Fatih (Beşiktaş-Ortaköy-Dolmabahçe-Yeni Köprü-Sirkeci-Ayasofya-Beyazıt-Şehzadebaşı-Fatih)
35	Topkapı-Beyazıt (Topkapı-Aksaray-Beyazıt)
36	Yedikule-Beyazıt (Yedikule-Samatya-Aksaray-Beyazıt)

İstanbul'da tramvay hatlarının yaygınlaşması ve alternatif ulaşım vasıtalarının kullanımının artmasıyla birlikte, toplu taşıma araçlarının kesiştiği aktarma noktaları ortaya çıkmıştır. Vapurlar Galata Köprüsü'nün İstanbul tarafından hareket etmektedir. Eminönü, banliyö tren, vapur ve tramvayın kesiştiği bir transfer merkezi hüviyetindedir. Karaköy de benzer bir işlevi yerine getirmektedir. Tramvayın ana istasyonu ve Tünel'in alt istasyonu buradadır. Transfer merkezlerine erişimin kolay olduğu ve aktarmaların

³²³ İETT Arşivi, 7103-03566-013 no'lu belge

zahmetsizce yapıldığı görülmektedir. Günümüzde bu iki nokta hala kentin ulaşım odağı olmayı sürdürmektedir.³²⁴

19. yüzyılın ortalarından itibaren İstanbul'un en bakımlı caddesi Cadde-i Kebir'dir.³²⁵ Bu caddenin Galatasaray-Tünel arasındaki bölümü atlı tramvay yıllarında diğer kısmına göre dar kalmıştır. Yüzyılın sonlarına gelinirken, 1898 yılında bu bölüm de Galatasaray-Taksim arasında olduğu gibi genişletilerek caddenin tamamı bir bütün haline getirilmiştir.³²⁶ Caddenin bütün olarak genişletilmesinde, tramvayın Galatasaray'dan Tünel'e kadar uzamasının etkisi büyüktür.

3.5.1. Elektrikli Tramvayda İşletme Senaryoları

1911 şartnamesinin on birinci maddesine göre, her çeken araca prensip olarak bir çekilen araç bağlanabilir. Bunun için her hatda ayrı izin talep edilmesi gerekmektedir. Elektrikli fren gibi, çeken ve çekilen araçlara uyarlanan elektrikli mekanizmalar, tren setinin bütününde etkili bir şekilde çalışır vaziyette olmalıdır. Elektrikli tramvayın ilk işletmeye başladığı dönemde Kabataş'taki geçici küçük fabrika tarafından üretilen elektrik, işletme altındaki çeken araçlardan daha fazla motorlu aracı beslemeye yetmemektedir. Bu sebeple, Şişli-Tünel ve aynı şekilde Karaköy-Ortaköy hattı için ihtiyaç durumunda ya da çok yoğun olan saatlerde her çeken araca iki çekilen araç eklemek için Tramvay Şirketi, Nafia Nezareti'nden izin talep etmiştir. Tramvay Şirketi, bahse konu izni toplum yararına, yoğun saatlerde yolculara daha iyi hizmet sunmak için istemektedir. Ayrıca, müsaade istenilen bu iki hat, neredeyse hiç yüksek eğimi olmayan, işletme güvenliği açısından tren setlerinin çalışması için son derece elverişli güzergâhlardır.³²⁷ Yoğun olan saatlerde Şişli-Tünel ve Ortaköy-Karaköy hatlarında servis hizmeti veren çeken ve çekilen araçlar ile ilgili talep edilen izinin Şehremaneti tarafından 17 Eylül 1913 tarihinde verildiği anlaşılmaktadır.³²⁸

Benzer bir izin 2 Aralık 1914'de Aksaray-Yedikule ve Ortaköy-Bebek hatları için de istenmiştir. Şehremaneti İnşaat Mühendisliği Bölüm Şefi Mustafa Bey'in Şehremaneti

³²⁴ Çelik, s. 133.

³²⁵ Cezar, s. 172.

³²⁶ Akın, s. 134.

³²⁷ İETT Arşivi, 7103-03472-073 no'lu belge.

³²⁸ İETT Arşivi, 7103-03472-072 no'lu belge.

temsilcisi olarak hazır bulunduğu söz konusu hatların kabulü esnasında, geçici kabul komisyonu bu hatlar üzerinde işletme esnasında çeken araçlara iki çekilen araç eklenmesi konusunu incelemiş, fren mekanizmasının uygun olması koşuluyla sakınca görmemiştir.³²⁹

1869 sözleşmenin on birinci maddesi, belli bir ücret karşılığında yolculara yanlarında küçük eşyaları taşıma hakkı vermiştir. 1881 sözleşmesinde tramvaylarda eşya taşınması yasaklanmış, konu 1912 sözleşmesinde tekrar ele alınmıştır. 15 Mayıs 1912 tarihinde imzalanan ek sözleşmenin on üçüncü maddesiyle tramvaylarda eşya taşınmasına izin verilmiştir. Şirkete işlettiği tramvay hatlarında getirilen eşya taşıma zorunluluğu, Tramvay Nizamnamesinde eşya taşıma usul ve esasları çerçevesinde belli usul ve esaslara bağlanmıştır. Diğer yolcuları rahatsız etmemek ve yolcuların dizlerinin üzerinde tutulması koşuluyla evcil hayvanların yolcu yanında taşınmasına izin verilmesi bu düzenlemelerdendir. Tramvay Nizamnamesinin yirmi dokuzuncu maddesi uyarınca taşınan evcil hayvanlar için şirketin hayvan başına 20 para alması kararlaştırılmıştır.³³⁰

3.6. İstimlak Meselesi

İstimlak meselesi tramvay imtiyazının en önemli konusudur. İstanbul sokaklarının durumu önceki bölümlerde ele alınmıştır. Yük arabalarının bile geçmesine imkân vermeyen dar sokaklardan, tramvay araçlarını geçirmek zorlukları olan meşakkatli ve masraflı bir süreçtir.

1869 sözleşmesi gereği yapılacak dört hattın istimlak bedelleri Devlet tarafından karşılanmıştır. Tramvay geçecek yolların eni on iki arşından az olmamak kaydıyla genişletilerek; Şirkete teslimini Hükümet-i seniyye taahhüt etmiş ve buna mukabil kaldırımların inşasını da Şirkete yüklenmiştir. Toplam bedeli 5.883.000 kuruşa ulaşan istimlak masrafının tamamı Devlet tarafından taraflara ödenerek, yolların genişletilmesi çalışmaları zamanında tamamlanmıştır.

1881 tarihli şartnamenin beşinci maddesi gereğince, yeni hatların geçeceği güzergâhlardaki mülklerin satın alınması ve yolların on beş arşın eninde genişletilmesi işi

³²⁹ İETT Arşivi, 7103-03534-044 no'lu belge.

³³⁰ İETT Arşivi, 7103-03534-063 no'lu belge.

ile kaldırımların inşasını Şirket yüklenmiştir. Kamu otoritesinin her hangi bir ilave masrafa katlanmasına gerek kalmaksızın yapılması gereken yeni hatların istimlak bedelleri şirket tarafından yerine getirilmiştir.

1907 sözleşmesi bir önceki sözleşmede oluğu gibi istimlak masraflarını Tramvay Şirketi taahhüt etmiştir. Sözleşme gereği tek hat yolların on iki arşından az ise on iki arşına çıkarılmasına, çift hat yolların on beş arşından az olmamasına karar verilmiştir. Tramvay güzergâhlarında yapılması öngörülen yol genişletme çalışmalarının istimlak bedeli için şirketin 30 bin Osmanlı lirası vermesi prensibi belirlenmiştir. İstimlak için ayrılan paranın kullanımında tek hat yolların on iki arşına getirilmesine öncelik verilmesi, geri kalan tutarın ise çift hat yollara harcanması esası benimsenmiştir.

1911 sözleşmesinde istimlak yükümlülüğü, şirket ile şehremaneti arasında paylaştırılmıştır. Sözleşmenin imzalanmasından önce planlanan güzergâhlarda istimlakı öngörülen mülklerin cetvelleri ve bu cetvele bağlı olarak istimlak bedelleri çıkarılmıştır. Söz konusu istimlak cetveli sözleşmenin eki olarak yer almıştır. Cetvelde hesap edilen istimlak bedeli 130 bin Osmanlı Lirası olarak belirlenmiştir. Belirlenen bedelin üzerinde yapılacak istimlak harcamalarının tamamının Devlet tarafından karşılanması kararlaştırılmıştır. İstimlak için şirketin finanse ettiği geri ödemeli bedel, elektrik aidatı ve temettüden elde edilen gelirlerden düşülerek, mahsuplaşma yoluyla Şirket'e ödenmiştir.

1912 sözleşmesinde ise Şirket, istimlak işlerinde kullanılmak üzere 25 bin Osmanlı Lirası vermeyi taahhüt etmiştir. Bu bedelin üzerinde yapılacak harcamalar için ise, 50 bin Osmanlı Lirasını faizsiz, 35 bin Osmanlı Lirasını ise %5 faiz ve on yıl geri ödemeli olarak vermeyi kabul etmiştir. Mahsuplaşmanın 1911 sözleşmesinde olduğu gibi elektrik kullanım, kira bedeli ve temettü gelirlerinden yapılması öngörülmüştür.

Şirket istimlak işleri için kullanılmak üzere üst limit olarak 240 bin Osmanlı Lirasını, geri ödemesiz veya geri ödemeli finansman desteği olarak vermeyi taahhüt etmiştir. Bu çerçevede Şirket, 1911 sözleşmesi gereği 80 bin ve 1912 sözleşmesi gereği ise 25 bin, toplamda 105 bin Osmanlı Lirasını istimlak bedeli olarak geri ödemesiz vermek yükümlülüğündedir. Bu bedel haricinde yapmakla mükellef olduğu, finansman

desteğinin karşılığını Şehremaneti'nden geri almıştır. Devlet, Tramvay Şirketi'nin yapıp işlettiği ve hayli karlı bir işletme olduğu anlaşılan tramvay hatlarının, büyük meblağlara ulaşan istimlak bedellerini bizzat kendisi tekeffül etmiştir.

1907 sözleşmesinin yapılmasına imtiyaz verdiği birinci güzergâh, Aksaray-Fatih-Edirnekapı hattıdır. Eminönü-Aksaray hattının; Bayezid meydanı üzerinden Şehzadebaşı'na ve oradan da Fatihten geçerek Edirnekapı'ya ulaşması planlanmıştır. 15 Mayıs 1910 tarihli Şehremaneti Meclis kararıyla; Şehzâde Karakolu'ndan Saraçhanebaşı'ndaki fırın önüne kadar olan kısmın acilen istimlaki gerekmektedir. Şehzadebaşı'nda acil kamplaştırma yapılmasına karar verilen bölgenin 15 arşına kadar olan kısmının istimlak masrafı Şirkete aittir.³³¹

1911 sözleşmesinin yedinci maddesinde yer alan istimlak bedelinden, Bâb-ı âli duvarı boyunca uzayan sokağın genişletilmesi için Tramvay Şirketince harcanan kısım ile varılan mutabakat çerçevesinde Altıncı Dâire-i Belediye önünden geçen Şişhane Karakolu sokağının genişletilmesi için yapılan masraflar düşmüştür. Söz konusu harcamalar 1911 sözleşmesi öncesi yapıldığı için sözleşme metnine girmiştir. Tutanağa bağlanan ve toplam tutarı 95.675 kuruş olan iki kalem işin ayrıntıları Tablo 11'de verilmiştir.³³²

Tablo 11. 1911 Sözleşmesi Öncesi Yapılan İstimlak İşine Ait Masraf Cetveli

Yapılan İş Kalemleri	Masraf Tutarı (Kuruş)
6. Belediyesi önünde duvar yıkımı ve yeniden inşası	44.901,25
Bâb-ı âli avlusunun duvarını yıkarak, yeniden inşası	45.640,00
Toplam Masraf Tutarı	95.675,25

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03534-094 no'lu belge.

İstimlak çalışmaları bürokratik, hukuki ve mali süreçlerin eşgüdümünü gerektiğinden zaman zaman tıkanmalara yol açmış ve tramvay projesinin yapım

³³¹ İETT Arşivi, 7103-03050-1030 no'lu belge.

³³² İETT Arşivi, 7103-03534-094 no'lu belge.

aşamalarının ilerlemesini etkilemiştir. Tophane-Karaköy bölümü üzerindeki çalışmaların durdurulduğu bilgisini ileten Tramvay Şirketi, planların müşterek mutabakat ile yerinde kontrol edilmesi için Şehremanetinden sorumlu bir kişinin tayin edilmesini istemektedir.³³³

Tramvay güzergâhı üzerinde kamulaştırılacak mülklerin varislerinin çokluğu ve binalar için biçilen değerleri kabul etmemeleri süreci uzatmaktadır. Tablo 12’de Eminönü-Sirkeci güzergâhı üzerinde bulunan kamulaştırılması gereken mülklerin hak sahiplerinin isimleri ve takdir edilen değer tespit sonuçları görülmektedir. Hak sahipleri ile mutabakata varılamaması durumunda, takdir edilen rayiç değer %20 oranında artırılmış bedelinin bankaya yatırılması ve kamulaştırılma sürecinin tamamlanması usulü benimsenmiştir. Teknik büronun onayı ile aşağıda belirtilen meblağların şirket tarafından bankaya yatırılması istenmiştir.

3.077.228,67 kuruş; istimlak edilecek binaların değeri,

615.445,73 kuruş; belirlenen istimlak değerinin %20 fazlası,

3.692.674,40 kuruş; toplam ödenecek tutar.³³⁴

Tablo 12. Mülk Sahipleri Listesi

Hak Sahiplerinin İsimleri	Biçilen Değerin %20’si	Biçilen Değer	Sokak	Mahalle	Bina No
Tevfik Bey	60.000	300.000	Arpacılar	Şeyh Mehmet Gülyani	59-57
Yorghi Mikhalaki Alexis ve Diğerleri	10.540	52.700	“	“	55
Galip Efendi, Şerife ve Fatma Hanım	10.400	52.000	“	“	53
Mikhonis	12.600	63.000	“	“	51
Marika, Kharalambo Stavri ve Diğerleri	14.700	73.500	“	“	49-47
Şevki Ve Djoudi Sabire Hanım ve Diğerleri	35.337.4	176.687	“	“	47

³³³ İETT Arşivi, 7103-03534-092 no’lu belge.

³³⁴ İETT Arşivi, 7103-03534-082 no’lu belge.

Hak Sahiplerinin İsimleri	Bıçilen Değerin %20'si	Bıçilen Değer	Sokak	Mahalle	Bina No
Marienin Varisleri	21.000	105.000	“	“	41
Youvan, Vassil, Stefan Aleko ve Diğerleri	19.250	96.250	“	“	39
Faiz Bey, Fatma Ve Saniye Hanım	7840	39.200	“	“	33
Hacı İhsan Efendi, Burhanettin Bey ve Diğerleri	13.400	67.000	“	“	31
Dursun Hanım ve Hacı Ali Paşanın Varisleri	6.600	33.000	“	“	29
Mustafa Ali Efendi ve Gonca Hanım	64.400	322.000	“	“	6-4
Hatice Hanım, Mme Fouke ve Diğerleri	15.208.334	76.041.67	“	“	10
Abdülkadir, Süreya ve Ahmet Efendi	13,360	66.800	“	“	12
Mustafa Bey	7.000	35.000	“	“	14
Mehmet İzet, Öner Lütü ve Hüsniye Hanım	3.000	15.000	“	“	16
Yorghaki, Mikhaleki, Save	17.700	88.500	“	“	48
Hacı Mustafa Efendi, Yorgi	21.880	109.400	“	“	50
Dimetokoli, Constantin Yovanaki ve Diğerleri	48.425	242.125	“	“	54
Tanache, Sofie Yorgi Varisleri ve Diğerleri	54.925	274.625	“	“	56
Şevket Bey	10.800	54.000	Hamidiye	Hobier	3
Kamil Bey ve Diğerleri	49.320	246.600	Bahçekapı	“	2-4-6-8
Kamil Bey ve Diğerleri	5.100	25.500	“	“	10
Kamil Bey ve Diğerleri	18.810	94.050	“	Şeyh. m.g	10
Zarîfin Karısı ve Diğerleri	9.750	48.750	“	“	12
Süleyman Ağa ve Hacı Teofilos	12.700	63.500	“	“	14
Toplam	615.445,73	3.077.228,67			

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03534-082 no'lu belge, s. 3.

Şehremâneti Heyet-i Tahrîriye Kalemi, Teknik Komisyonun hazırlamış olduğu bilgi notunu, 28 Kasım 1912 tarihinde Şehremaneti Meclisi'ne sunmuştur. Bilgi notu,

Kasım 1912 tarihi itibarıyla tramvay hatlarındaki istimlak işlemlerinin fotoğrafını çekmesi açısından son derece önemlidir. Karaköy-Galata, Karaköy-Köprü Caddesi, Bursa Hanı, Hamidiye Türbesi-Sirkeci, Yedikule, Topkapı, Voyvoda Caddesi ve Edirnekapı istikametlerine yapılacak tramvay hatlarının geçeceği caddelerin yirmi metre genişletilerek istimlak çalışmalarının süratle yürütüldüğü bilgisi verilmekle birlikte, Tramvay Şirketi'nin işlerin Şehremaneti tarafından geciktirildiği eleştirisi şiddetle reddedilmiştir. Tramvay Şirketi tarafından projelendirilen istimlak işlemleri için esas olan istikamet haritalarının, hali hazır alımları sağlıklı bir şekilde yapılmadan hazırlanması sebebiyle genellikle hatalı olduğu bildirilmiştir. Şehremanetine bağlı Birinci Şube'nin son bir yılda olağan üstü bir gayretle tramvayın geçtiği bütün caddelerin hali hazır haritaların alımlarını yaptırdığı vurgulanmış ve bu hali hazırlara uygun olarak hazırlanan istikamet haritalarını esas alan istimlak işlemlerinin başarıyla yürütüldüğü bilgisi verilmiştir.³³⁵

Tramvay güzergâhına rayların döşenmesi ve havai hatların çekilmesi istimlak işlemlerinin tamamlanmasının ardından yapılabilmektedir. İstimlak işlemlerinin tamamlanma süreci ve hızı projenin ilerlemesini direk etkilemektedir. Bu sebeple istimlak işlemleri cadde ve sokak bazında sürekli takip edilmiştir. Şirket tarafından istimlakı talep edilen Yüksek Kaldırım-Karaköy-Köprü caddesindeki dükkânlar ile Topkapı caddesindeki bazı binaların istimlak süreçlerinin tamamlandığı, Hamidiye caddesinde ise çalışmaların devam ettiği raporlara yansımıştır.³³⁶

Voyvoda Caddesi'nin istimlak işlemlerinin tamamlandığı, Hamidiye Caddesi ile Bursa Hanı'nın işlemlerinin de sonuçlanmak üzere olduğu, istimlak çalışmalarının tamamlanmasının ardından tramvay araçlarının köprüden Ortaköy istikametini geçmelerine müsaade edileceği, Şehremini imzası ile Şirkete bildirilmiştir.³³⁷

Bütün güzergâhlarda devam eden istimlak işlemlerinin seyri, Belediye Meclisine sunulan Teknik Komisyon raporunda takip edilmektedir. Karaköy-Köprü caddesinin 15 metre olarak genişletilmesi yönünde hazırlanan haritalara uygun olarak başlatılan istimlak işlemleri caddenin 20 metre olarak genişletilmesi kararından sonra yeniden ele

³³⁵ İETT Arşivi, 7103-03534-071 no'lu belge.

³³⁶ İETT Arşivi, 7103-03534-062 no'lu belge.

³³⁷ İETT Arşivi, 7103-03534-066 no'lu belge.

alınmış, önceki işlemlerin iptal olması üzerine düzenlenen yeni haritalar Altıncı Dâire-i Belediye Riyâseti'ne gönderilmiştir. İlgili belediyeden beklenen cevabın gelmemesi sebebi ile Şehremaneti Meclis'inin onayına sunulamamıştır. Bu kapsamda Bursa Hanı civarındaki güzergâh üzerinde yıkılması ve yeniden inşa edilmesi gereken dükkânların keşif işlemleri mimari şube tarafından durdurulmuştur. Galata'da Cadde-i Kebir'in istimlak işlemleri tamamlanmış ve yıkım aşamasına başlanmak üzere olduğu bildirilmiştir. Hamidiye Türbesi-Sirkeci güzergâhındaki caddenin on sekiz arşına genişletilmesi işlemleri tamamlanmıştır. Ancak caddenin yirmi metre olarak genişletilmesi kararından sonra işlemler yenilenmiş ve onay süreci tamamlanmıştır. Yedikule hattındaki istimlak işlemleri de daha önceden tamamlanmış olmasına rağmen Şehremaneti meclisince caddenin yirmi metre olarak genişletilmesi kararından sonra gerekli hali hazır alımları yapılarak projeler hazırlanmış ve onaya sunulmuştur. Topkapı hattındaki istimlak işlemlerinin devam ettiği projelerin tamamlanmak üzere olduğu belirtilmektedir. Köprü 'den itibaren başlaması düşünülen yirmi metrelik caddenin Voyvoda Caddesi'ne paralel olan Domuzcu sokağından geçmesi planlandığından, Voyvoda Caddesindeki istimlak işlemlerinin söz konusu projelerin tasdikinden sonra gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştır. Caddenin genişletilmesi esnasında harcanacak istimlak bedeli Haraççı Sokağının genişletilmesine harcanacağından masraflar şirkete tevdi olunmuştur.³³⁸

28 Kasım 1912 tarihinde Şehremaneti Meclisi'ne sunulan, Teknik Komisyon raporunda bahsi geçen Haraççı Sokağı'nın genişletilmesi konusu tartışmalara yol açmıştır. Voyvoda caddesi (Bankalar caddesi) ile kesişen, Yüksek kaldırım yanındaki Haraççı Sokağı'nın genişletilmesi Şehremaneti tarafından talep edilmiştir. Bu bölgedeki genişletme çalışmaları Yüksek Kaldırım ve Voyvoda sokakları için yapılmış, Şirket buradaki istimlak çalışmaları için 1.500 Osmanlı lirası harcamıştır. Karaköy ve Alman pastanesi arasındaki yolun Haraççı Sokağına taşınması için, 1.500 Osmanlı Lirasını bulan daha önce yapılan istimlak masraflarının şirkete geri ödenmesi şartı ileri sürülmüştür. Söz konusu genişletme çalışmalarının ancak bu durumda yapılacağı ifade edilmiştir.³³⁹

³³⁸ İETT Arşivi, 7103-03534-071 no'lu belge.

³³⁹ İETT Arşivi, 7103-03534-074 no'lu belge.

2 Mart 1913 tarihinde Şehremini imzası ile tramvay şirketine gönderilen yazıda, tramvayın yapım sürecinde yaşanan gecikmeler vurgulanmış ve şirket, işlerin zamanında bitirilmesi konusunda uyarılmıştır.³⁴⁰ Bu çerçevede, Bahçekapı-Sirkeci hattının projelerinin Şehremaneti tarafından onaylanmasını müteakiben hattın inşaatına başlanmış, Sirkeci Garı'nın giriş kapısı önündeki sokağın imtiyazını elinde bulunduran ile, söz konusu sokağa çift hat şeklinde tramvay yolu döşenmesi için görüşmelere başlanmıştır. Bu yolun kullanılması ile ilgili talep Doğu Demiryolları İşletmesi Şirketi tarafından olumlu karşılandığından, söz konusu şirketi ile Tramvay Şirketi arasında yakın zamanda bir anlaşma imzalanacağı bildirilmiştir. 1912 sözleşmesi çerçevesinde Bahçekapı-Sirkeci hattının inşaatının devam ettiği raporlanmıştır.³⁴¹

Tramvay hattının geçeceği kısımlardaki istimlak olunacak mahallerin son durumları 20 Eylül 1913 tarihi itibarıyla aşağıdaki gibi raporlanmış, sözleşmede geçen düzenlemenin hiçbir şekilde ihlal edilmediği, bilakis sözleşme hükümlerinin yerine getirildiği Şehremânet-i Heyet-i Fenniye Müdüriyeti tarafından ifade edilmiştir:

- Birinci Kısım: Karaköy–Ortaköy hattı istimlak işlemleri tamamen sonuçlandırılmıştır.
- İkinci Kısım: Karaköy-Şişli hattının geçtiği Yüksek Kaldırım ve Voyvoda Caddesine olduğu bölgedeki istimlak işlemleri devam etmektedir.
- Üçüncü Kısım: Karaköy-Köprü İstimlak işlemleri henüz tamamlanmamıştır.
- Dördüncü Kısım: Eminönü-Beyazıt hattının istimlak işlemleri sonuçlandırılmıştır.³⁴²

Tramvayın geçtiği caddelerdeki genişletme çalışmalarının, sağlıklı bir şekilde yapılabilmesi için öncelikle, Tramvay şirketince istikamet haritalarının eksiksiz ve doğru şekilde hazırlanmış olması gerekmektedir. Ne yazık ki, Tramvay şirketince bahse konu caddeler için hazırlanıp gönderilen haritalar, genellikle hatalar içermektedir ve bu hatalı haritalarla istimlak işlemleri yürütülememektedir. Birinci şube tarafından hazırlanan

³⁴⁰ İETT Arşivi, 7103-03534-071 no'lu belge.

³⁴¹ İETT Arşivi, 7103-03534-073 no'lu belge.

³⁴² İETT Arşivi, 7103-02999-0377 no'lu belge.

hâlihazır haritaların üzerine tramvayın geçeceği cadde ve sokakların istikamet haritaları çıkarılmış ve istimlak işlemleri hazırlanan bu haritalar üzerinden yapılmıştır. Bütün bunlar göz önüne alındığında, Birinci Şube'nin yerine getirdiği hizmet ve gösterdiği gayretler takdir ve teşekkürle layık görülmesi gerekirken, Tramvay Şirketi suçlayıcı ve hakarete varan söylemlere maruz kalmıştır.³⁴³

Grunberg Şreyber imzalı 30 Aralık 1913 tarihli yazıda o güne kadar istimlak için şirketin yaptığı ödemeler ayrıntılı olarak açıklanmıştır. Şirket'i temsilen Mösyö R. Friz'in Şehremini'ni ziyaretlerinde 1911 sözleşmesinin yedinci maddesi gereğince şirketin istimlak için sarf ettiği meblağın 110.956,16 liraya ulaştığı gündeme gelmiştir. 1911 sözleşmesi çerçevesinde Şirketin istimlak masrafları için vermesi gereken 130.000 lira tutardan 19.043,84 bakiye kalmıştır. Şehremini ile Mösyö R. Friz arasında varılan mutabakata binaen, Şirket 19.043,84 liranın yarısını yine istimlak işlerinde kullanılmak kaydıyla, Karaköy mevkii ile Köprü arasındaki sokağın genişletilmesi için Şehremaneti'ne göndermiştir. Birinci dilime 10 numaralı plan gereğince Soğuk Çeşme sokağında icra edilecek istimlak masraflarının da dâhil olduğu belirtilmiştir. Yapılan harcamaları belgelemek adına iki nüsha şeklinde makbuz düzenlenmesi ve bunların dökümünün Şirkete gönderilmesi talep edilmiştir. Diğer yarısı ise ekli cetveldeki işlemler için daha sonra gönderilecektir. Sözleşmenin ekinde yer alan istimlak cetvelindeki aşağıdaki kısımların işlemleri henüz tamamlanmamıştır.

1-5 numaralı plan Karaköy-Köprü,

2-7 numaralı plan Hamidiye Türbesi-Sirkeci,

3-11 numaralı plan Irgat Pazarı,

4-13 numaralı plan Topkapı hattı

5-17 numaralı plan Fatih hattı.³⁴⁴

³⁴³ İETT Arşivi, 7103-03534-071 no'lu belge.

³⁴⁴ İETT Arşivi, 7103-03534-0041 ve 7103-03534-060 no'lu belgeler.

Şehremini Cemal Bey, 30 Aralık 1913 tarihli şirketin istimlak bedelleri ile ilgili yazdığı yazıya verdiği cevapta, 19.043,84 liranın yarısı olan 9.521,92 liranın yatırıldığını teyit etmiş, belirtilen tutarın sarf edildiği istimlak makbuzlarını Şirket'e göndermiştir. İlgili makbuzlar da paranın Karaköy ile Köprü arasındaki sokağın genişletilmesinde kullanıldığı anlaşılmaktadır.³⁴⁵

1911 sözleşmesi gereğince yapılması gereken hatlar birinci şebeke, 1912 yılında imzalanan ek sözleşmede belirtilen hatlar ikinci şebeke olarak tanımlanmıştır. Her iki sözleşme hükümleri gerince, birinci ve ikinci şebekelerde kullanılmak üzere Şehremanetine avans olarak ödenmesi gereken toplam tutar 240.000 Osmanlı Lirası olarak belirlenmiştir. Tramvay hatlarında elektrik kullanımına dair Hükümet ile Şirket arasında imzalanan 1911 tarihli sözleşmenin yedinci maddesi gereğince, Şirket birinci istimlak sürecine aşağıdaki şekilde iştirak etmek mecburiyetindedir:

1- 30.000 Osmanlı lirasına ulaşınca kadar harcanacak tutarı şirket ödeyecektir.

2- 30.000 Osmanlı lirasından fazla harcama olması durumunda, 50.000 Osmanlı lirasına ulaşınca kadar olan tutarın yarısını şirket ödeyecektir. 130 bin liraya kadar olan kısmın yarısı da şirket aittir, diğer yarısı ise faizsiz avans olarak verilecektir.

1912 yılında imzalanan ve ikinci şebeke olarak geçen ek sözleşme hükümlerine göre istimlak ödemeleri şu şekilde yapılacaktır:

1- Tamamıyla Şirketin uhdesinde olup, Şehremanetine peşin olarak defaten ödenecek 25.000 Osmanlı Lirasıdır.

2- İstimlak işlemleri yapıldıkça peyderpey faizsiz olarak 50.000 Osmanlı Lirası avans tutarı verilecektir. Böylelikle Şirket'in ödediği avans 75.000 Osmanlı Lirasına ulaşacaktır.

³⁴⁵ İETT Arşivi, 7103-03534-0037 no'lu belge.

3- Bu tutarın yetmemesi durumunda, on senede geri ödenmek kaydıyla ve %5 faizli olmak şartıyla 35.000 Osmanlı Lirası daha ödenecektir. Böylelikle ikinci şebeke için toplamda 110.000 Osmanlı Lirası verilecektir.

Birinci şebeke için makbuz karşılığı yapılan bütün ödemelerin dökümü ise şöyledir:

1911'de 27.346,68 Osmanlı Lirası

1912'de 45.655,41 Osmanlı Lirası

1914'te 44.877,71 Osmanlı Lirası

Avans olarak verilen toplam tutar 117.879,80 Osmanlı Lirası.

1911,1912,1914 senelerinde avans olarak verilen tutarlardan, yani 117.879,80 Osmanlı Lirasından Şehremaneti uhdesinde olmayan tutar düşüldüğünde Şehremaneti'nin Şirket'e geri ödemesi gereken tutar bulunmuş olur. Buna göre, tamamen Şirketin uhdesinde kalan 30.000 Osmanlı Lirası ile 87.879,80 liranın yarısı 43.939,90 liranın toplamı olan 73.939,90 Osmanlı Lirası Şirketin geri ödemesiz vermesi gereken tutardır. Bu rakam 117.879,80 liradan düşüldükten sonra Emânet-i aliyyenin borcu, 43.939,90 Osmanlı Lirası kalır ki bu tutardan Şehremânet-i aliyyesinin makbuzları gereğince aşağıdaki aidat tevkif olunmuştur:

1914'te 2.397,31 Osmanlı Lirası,

1915'te 3.442,20 Osmanlı Lirası,

1916'da 3.442,20 Osmanlı Lirası,

1917'de 3.482,32 Osmanlı Lirası,

1918'de 3.343,44 Osmanlı Lirası,

1919'da 2.528,32 Osmanlı Lirası,

1920'de 3.990,74 Osmanlı Lirası,

Toplam 22.626,53 Osmanlı Lirası,

Tevkifi icap eden kalan tutar 21.313,37 Osmanlı Lirasıdır.³⁴⁶

Yeni tramvay hatlarından Ortaköy-Bebek hattının istimlak çalışmalarına başlandığı ve Bebek'te tamamlanan istimlak işlemleri ile ilgili harita ve cetvellerin Tramvay Şirketi'ne gönderildiği bilgisi 15 Ekim 1913 tarihli yazıyla bildirilmiştir. Şartnamenin beşinci maddesine göre, Şirket'in Şehremaneti hesaplarına istimlak işlerinde kullanılmak üzere defaten yirmi beş bin Osmanlı lirasını yatırması gerekmektedir. Söz konusu paranın kullanacağı planlar Tatbikat Şubesi ve Teknik Komisyon Başkanı Necip Bey tarafından, Şirket Başmühendisliğine iletilmiştir.³⁴⁷

Şirket 20 Ekim 1913 tarihinde bahsi geçen yazıya hızlı bir şekilde cevap vermiştir. 17 Ekim 1913 tarihinde Şehremaneti hesaplarına 25.000 Osmanlı Lirası (Yirmi beş bin Osmanlı Lirası) istimlak tutarı yatırılmıştır. Yatırılan tutarın ek sözleşmeye göre gerçekleştirilecek istimlak işlemlerinde kullanılması gerektiği özellikle hatırlatılmıştır. Her ayın sonunda yapılan istimlak işlemlerinin dökümleri talep edilmiştir. Sözleşmede taahhüt edilen diğer istimlak ödemelerinin 25.000 Osmanlı Lirasının istimlak işlerinde harcandığının belgelenmesinin ardından yapılacağı vurgulanmıştır.³⁴⁸

1913 yılında ödenen 25.000 Osmanlı Lirasının nereye harcandığı hakkındaki dosya Şirkete ulaşmadıkça ek sözleşmenin beşinci maddesinde belirtilen diğer tutarların ödenmeyeceği Şehremanetine bildirilmiştir.³⁴⁹ 1912 ek sözleşmesine göre istimlak için yatırılan 25.000 Osmanlı Lirasının 7.501,69 Osmanlı Lirası Bebek hattı için harcanmıştır. Geri kalan 17.498,31 liranın ise sözleşmede yapımı öngörülen diğer hatlarda kullanılması planlanmıştır.³⁵⁰

Şehremini Cemil Bey imzasıyla gönderilen, 11 Ocak 1914 tarihli yazıda, Şehremaneti Muhasebe Müdüriyeti kayıtlarına atfen Şirket'in yerine getirmekle yükümlü olduğu 130.000 liradan henüz yatırılmayan 9.521,92 liranın gönderilmesi istenmiştir.

³⁴⁶ İETT Arşivi, 7103-03534-004 no'lu belge.

³⁴⁷ İETT Arşivi, 7103-03534-065 no'lu belge.

³⁴⁸ İETT Arşivi, 7103-03534-064 no'lu belge.

³⁴⁹ İETT Arşivi, 7103-03534-004 no'lu belge.

³⁵⁰ İETT Arşivi, 7103-03534-041 no'lu belge.

Bahse konu 9.521,92 liranın, derhal Edirnekapı hattı için gerekli istimlak işlemlerinde kullanılacağı bildirilmiştir.³⁵¹

Dersaadet Müdürü Grunberg Şerabyer, Şehremini Cemil Bey'in yazısından dört gün sonra, kalan tutarı ödeyemeyeceklerine dair Şehremanetine cevabi yazısını göndermiştir. Hamidiye türbesi Sirkeci arasındaki istimlaklerin tamamlanmadığı vurgusu yapılarak bu bölgedeki istimlak işlemleri tamamlanmadan, istenen tutarın gönderilemeyeceğinin mazur karşılanması istenmektedir.³⁵²

Bunun dışında tartışmalı istimlak bedeli olarak Galata'da Bank-ı Osmaniye'de tutulan 2.598,29 Osmanlı Lirası bulunmaktadır.³⁵³ Banque İmperial Ottoman'a yatırılan ve Tablo 13'de verilen 2.598,29 lira ile Şirket'in istimlak masrafları için ödediği tutar 120.478,09 Osmanlı Lirası olmuştur.³⁵⁴ 1912 tarihli ek sözleşmenin beşinci maddesi gereğince şirketin ödediği 25.000 lira ile istimlak masrafları için ödenen toplam tutar ise 145.478,09 Osmanlı Lirasına ulaşmıştır.³⁵⁵

Tablo 13. Dersaadet Tramvay Şirketi'nin Bank-ı Osmani'ye olan 31/12/1914 Tarihli İstimlak Hesabı Bakiyesi

Adres	Muhammen Bedel	Muhammen Bedelin %20'si	Toplam Bedel
Lütfiye Hanım Vezneciler Sokağı No:6	3226	725	4351
Hasan Ağa Vezneciler Sokağı No:56	3086	619	3705
Dimitriya Marko Vezneciler Sokağı No:52	5848	1770	7018
Mahmud Efendi Vezneciler Sokağı No:172	12183	2436	14219
Kançegel Topçular Sokağı No:43	24375	4875	29250
Receb Topçular Sokağı No:57	12650	3250	195--
Kiyonsokyan Topçular Sokağı No:59	13750	2750	165--
Celal Paşa Ve Diğerleri Topçular Sokağı No	115	23--	138--
Muradyan Topçular Sokağı No:93 Ve 95	13127	2633	158--
Rifat Bey Ve Diğerleri Topçular Sokağı No:99	3026	612	3675
Mina Cambazo Lu Topçular Sokağı No:113	5550	1110	6660

³⁵¹ İETT Arşivi, 7103-03534-004 no'lu belge.

³⁵² İETT Arşivi, 7103-03534-0033 no'lu belge.

³⁵³ İETT Arşivi, 7103-03534-004 no'lu belge.

³⁵⁴ İETT Arşivi, 7103-03534-052 no'lu belge.

³⁵⁵ İETT Arşivi, 7103-03534-042 no'lu belge.

Adres	Muhammen Bedel	Muhammen Bedelin %20'si	Toplam Bedel
Liftopolos Ve Diğerleri Sultanbayezid Sokağı No:99-125	6978	1398	8385
Liftopolos Ve Diğerleri Sultanbayezid Sokağı No:211	16375	3275	19650
Liftopolos Ve Diğerleri Sultanbayezid Sokağı No:213	15654	3130	18784
Herafım Sofi Ve Diğerleri Sultanbayezid Sokağı No:289	66--	1320	7920
Sarraf Nikoli Sultanbayezid Sokağı No:293	8708	1742	10450
Osman Ve Diğerleri Karamustafa Sokağı No:64	12583	1516	9099
Surp Karnıkyan Karamustafa Sokağı No:124	3458	691	4149
Hâfız Hidayet Karamustafa Sokağı No:166	14812	2962	81774
Ermeni Kilisesi Topçular Sokağı No:190	58--	1160	6960
Mediha Ve Diğerleri Topçular Sokağı No:243	37--	740	4440
Vasil Ve Diğerleri Topçular Sokağı No:342	14450	2890	17340
Toplam	316.525	43.304	259.729

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03534-004 no'lu belge, s. 11

Şirketin istimlak masrafları için yapmış olduğu harcamaların toplamını raporlayan belgeler karşılaştırıldığında tutarlılık olduğu görülmüştür. 4 Ocak 1917 tarihinde düzenlenen raporla kayda geçirilen 145.478,09 Osmanlı Lirası toplam istimlak bedelinin³⁵⁶ 12 Mart 1914³⁵⁷ ve 6 Şubat 1915³⁵⁸ tarihlerinde Şehremanetine bildirilen tutarla aynı olduğu tespit edilmiştir. 1917 itibari ile yapılan istimlak masraflarının tutarının değişmediği anlaşılmaktadır.

Tramvay Şirketinden 29 Eylül 1921 tarihinde hatlarının genişletilmesi esnasında yapılan istimlak harcamalarını gösterir belgeler talep edilmiştir. Galata'da Kemankuş Mustafa Paşa ve Sultan Beyazıt mahallelerinin Topçular caddelerinde otuz iki ayrı mülkte istimlak çalışması yapılmıştır. Söz konusu bölgede istimlak uygulamalarının toplam bedeli olan 356.227,24 kuruş (üç yüz elli altı bin iki yüz yirmi yedi kuruş yirmi dört para) Şehremâneti veznesine teslim edilmiştir.³⁵⁹

³⁵⁶ İETT Arşivi, 7103-03534-041 no'lu belge.

³⁵⁷ İETT Arşivi, 7103-03534-052 no'lu belge.

³⁵⁸ İETT Arşivi, 7103-03534-042 no'lu belge.

³⁵⁹ İETT Arşivi, 7103-03534-017 no'lu belge.

Muhtelif tramvay güzergâhlarında genişletme çalışmaları kapsamında istimlak masrafları için ödenen tutarların bilgisi Şirketten istenmiştir. Elektrik aidatı ve Şirketin ödemesi gereken temettü tutarlarına mahsuben yapılan geri ödemeler 3 Ekim 1921 tarihli yazı ile talep edilmiştir.³⁶⁰ 1 Ocak-31 Aralık 1922 tarihleri arasında bir yıllık süre ile tramvay şirketinin sarf ettiği elektriğe karşılık gelen sarfıyattan, Şehremanetine tahakkuk eden aidat tutarı üzerinden, takas yoluyla mahsuplaşma yapılmıştır.³⁶¹

Ergin, istimlak bedelleri için Tramvay Şirketi'nden alınan paraların, Şirket'in kullandığı toplam elektrik miktarı üzerinden hesap edilen aidat bedeli ve Şehremaneti'ne ayrılan hissenin temettü geliri üzerinden mahsuplaşmaya gidildiğini açıklamaktadır. Sarf olunan her bir kilovat saat başına şirket, emanete 0,0704 kuruş aidat vermektedir. Mevcut hatlar dikkate alındığında ayda ortalama takriben 240.000 kilovat elektrik enerjisi tüketilmektedir. Sözleşme gereği mevcut hatlarda tüketilen enerji miktarı ne olursa olsun Şirket'in Şehremanetine vermesi gereken yıllık aidat miktarı ilk yedi sene için 125.000 Frank olarak belirlenmiştir. 1912 tarihli ek sözleşmenin altıncı maddesine göre ise yedi sene sonrası için 150.000 Franktan aşağı olmaması taahhüt edilmiştir. Söz konusu aidat yaklaşık olarak 6.000 Osmanlı Lirasına karşılık gelmektedir. Şehremaneti uzun bir süre istimlak bedellerinin geri ödenmesinde kullanılan bu paradan istifade edememiştir.³⁶² Elektrik aidatının ve sözleşmenin on üçüncü maddesinde yer alan ve Şehremanetine ödenmesi gereken kar paylarının, Şirketin istimlak masrafı olarak verdiği avansların kapatılmasında kullanıldığı izlenmiştir.³⁶³

Birçok farklı belgede açıkça görüldüğü gibi, Şirket kamulaştırma fon bedeli olarak; birinci şebeke için 130.000 Osmanlı Lirası, ikinci şebeke içinse 110.000 Osmanlı Lirası olmak üzere toplamda 240.000 Osmanlı Lirasını istimlak harcamalarında kullanılmak üzere Şehremaneti'ne sağlamayı taahhüt etmiştir.³⁶⁴ Ancak Şirket tarafından istimlak için Şehremaneti'ne sağlanan fon tutarı 105.000 lirası geri ödemesiz olmak

³⁶⁰ İETT Arşivi, 7103-03534-026 no'lu belge.

³⁶¹ İETT Arşivi, 7103-03534-0170 no'lu belge.

³⁶² Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, C. V, s. 2435.

³⁶³ İETT Arşivi, 7103-03534-0170 no'lu belge.

³⁶⁴ İETT Arşivi, 7103-03052-044 no'lu belge.

üzere, toplamda 145.478,09 Osmanlı Lirasıdır. 1914³⁶⁵, 1915³⁶⁶ ve 1917³⁶⁷ yıllarında çıkarılan istimlak ödeme dökümleri bu tutarı teyit etmektedir. Buna göre; 1911 sözleşmesine (birinci şebeke) göre şirketin taahhüt ettiği 130.000 liranın, 9.521,91 lirası Şehremanetine ödenmemiştir.³⁶⁸ 1912 sözleşmesinin (ikinci şebeke) ise sadece 25.000 lirası ödenmiş, geri kalan 85.000 lira hiçbir şekilde Şehremaneti hesaplarına gönderilmemiştir.³⁶⁹ Her iki sözleşmeden dolayı ödenmeyen istimlak bedelleri toplamı 94.521,91 Osmanlı Lirasına ulaşmıştır. Hatırlanacağı üzere 1911 sözleşmesi öncesi yapılan müzakerelerin en önemli konu başlığı istimlak meselesi olmuştur. Müzakereler esnasında, şirketle hükümet arasında her zaman tartışmalara konu olan, sokakların genişletilmesi için yapılması gereken istimlak meselesi ele alınarak bir tespit yapılmış, yeni hatlara uygun olarak genişletilecek cadde ve sokaklarda yapılacak istimlak tutarı, şirket ve Şehremaneti mühendislerince gerçekleştirilen incelemeler sonucunda 130 bin lira olarak belirlenmiştir.³⁷⁰ Yeni hatların yapımı ve mevcutların çift hatda çıkarılarak katener direklerinin dikilmesi için yolların çoğu 18-20 arşına, bazı caddeler ise 20 metreye kadar genişletilmiştir.

Sözleşme öncesi yapılan keşif neticesi 130 bin Osmanlı Lira olarak hesaplanan istimlak bedeli, üst limit olarak sözleşmenin de önemli kriterlerinden birisi olmuştur. Ancak sahaya inildiğinde istimlak için yapılan gerçek harcamalar ön görülenin üzerine çıkmıştır. Ergin, “Emânet-i celîle tramvay güzergâhındaki istimlakler için yüz otuz bin liranın bir kaç misli fazla bedeli harcamaya mecbur olmuştur” tespitini yapmıştır.³⁷¹

1881 ve 1907 sözleşmeleri istimlak yükümlülüğünü Şirket’e bırakırken, 1911 ve eki olarak düzenlenen 1912 sözleşmelerinde Şirket ile Devlet arasında paylaşılmış gibi görünen istimlak harcamalarının büyük kısmını Devlet karşılamıştır. Şirket’in yükümlülüğü gereği geri ödemesiz olarak sağladığı fon haricinde yaptığı diğer avans ödemeleri, Şirket’e geri ödenmiştir. Şirket’in Şehremaneti’ne ödemek zorunda olduğu

³⁶⁵ İETT Arşivi, 7103-03534-052 no’lu belge.

³⁶⁶ İETT Arşivi, 7103-03534-042 no’lu belge.

³⁶⁷ İETT Arşivi, 7103-03534-041 no’lu belge.

³⁶⁸ İETT Arşivi, 7103-03534-004 no’lu belge.

³⁶⁹ İETT Arşivi, 7103-03534-0021 no’lu belge.

³⁷⁰ Engin, **İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, s. 138.

³⁷¹ Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, C. V, s. 2449.

elektrik kullanım aidat bedelleri ve hisse temettü gelirleri yıllar boyunca bu borcu kapatmak için kullanılmıştır. Tramvay şirketinin istimlak bedeline katkısı, çift hat geçirilecek sokakların sözleşme ve şartname gereği on beş arşına kadar genişletilmesinden kaynaklanmaktadır. Bunun dışında sırf ihtiyaç kaynaklı veya şehrin güzelleştirilmesi kapsamında yapılan genişletme çalışmalarının istimlak bedelleri Emanet-i celile tarafından ödenmiştir.³⁷²

³⁷² Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, C. V, s. 2449.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

CUMHURİYET DÖNEMİ TRAMVAYLARI

19. yüzyılın son çeyreğine doğru İstanbul'da yapımı hızlanan tramvay yatırımları Avrupa yakasında yoğunlaşmış ve Haliç'in iki yakasında yer alan yerleşim birimlerine hizmet götürmüştür. Cumhuriyet döneminde ise tramvay yatırımları ağırlıklı olarak Anadolu yakasında yapılmıştır. Tramvay Şirketi ile 1923 Haziran ayında ilk sözleşme imzalanmış, ardından 1926 yılında üç sözleşme daha akdedilmiştir. 21 Temmuz 1926 tarihinde imzalanan sözleşme kapsamında birçok hattın yapımı taahhüt edilmiştir. Ancak bu hatlardan sadece yapımı öteden beri gündemde olan Fatih-Edirnekapı hattı hayata geçmiştir. Sözleşme dışı yapılan tek uzatma hattı ise Ermeni Kabristanı'ndan Mecidiyeköy'e uzayan kısımdır. Böylelikle yeni bir merkez olan Mecidiyeköy şehrin ulaşım şebekesine bağlanmıştır.

4.1. Tramvay Şirketiyle 1926 Yılında Yapılan Sözleşmenin³⁷³ Değerlendirilmesi

Tramvay Şirketi milli mücadelenin zaferle sonuçlanmasının ardından Cumhuriyetin ilanını beklemeden 17 Haziran 1923 tarihinde Ankara Hükümeti ile sözleşme imzalamıştır. Sözleşme kapsamında Şirket'e sermayesini iki katına çıkarma yetkisi verilirken, 1923 yılı başından itibaren net gelirinin %1.25'ni, 1924'de ise %3.5'nu Belediye'ye ödemesi kararlaştırılmıştır. Diğer taraftan denetim masraflarının dört katına çıkarılması ve en geç altı ay içerisinde şirket çalışanlarının tamamının Türklerden teşekkülü şart koşulmuştur. Cumhuriyet döneminde Şirket ile 1926 yılı içerisinde üç sözleşme yapılmış olsa da asıl sözleşme 21 Temmuz 1926 tarihinde imzalanmıştır. 9 Mayıs 1926 tarihinde yolcuların tramvay araçlarında unuttuğu eşyalar ile ilgili bir sözleşme bulunmaktadır.³⁷⁴

³⁷³ İETT Dergisi, Sayı 2, Kasım 1956, ss. 25-26.

³⁷⁴ Öztürk, s. 150.

Asıl sözleşme 21 Temmuz 1926 tarihinde imzalanmıştır. Söz konusu sözleşme içeriği itibariyle Şirket yönetiminin Cumhuriyet yönetimiyle nikâh tazelemesi mahiyetindedir. Tramvay Şirketi ile 1926 yılında yapılan sözleşmenin hükümlerine göre;

1- Şirket şehrin genelinin ulaşım ihtiyacını planlayarak, tramvay güzergâhını şehrin tamamına yaygınlaştıracaktır.

2- Yeni inşa edilecek hatların 7,5 metre genişliğindeki kısımlarının inşası ve 10 metrelik kısımlarının daimi bakımlarını Şirket üstlenecektir.

3- Tramvay Şirketi eski hatların 15 metre genişliğindeki kısımlarının bakım ve tamirlerini yapmakla yükümlü olacaktır. Aynı zamanda yeni açılacak tramvay güzergâhlarının istimlaklerini yapmak üzere Belediye'ye 250.000 lira borç verecek, Belediye bu paranın sadece 100.000 lirasını her sene onar bin lira üzerinden aidat şeklinde geri ödeyecektir.

4- Şehir içi hareketliliği artırmak maksadıyla, imtiyaz verilmeden belirlenecek güzergâhlarda şirket dört otobüs çalıştıracaktır. Lastik tekerlekli araçların işletmesi deneme ve tecrübe mahiyetindedir.

1926 yılında akdedilen üçüncü sözleşme 24 Temmuz 1926 tarihli'dir. Yapılan ek sözleşme çerçevesinde yeni tramvay hatlarının yapımı için Şirket'in mevcut 27 milyon olan sermayesi 35 milyon İsviçre Frank'ına çıkarılmıştır. İmtiyaz hakkının Hükümetçe satın alınma süresi ise 28 Ocak 1960 tarihine ertelenmiştir.³⁷⁵

21 Temmuz 1926 sözleşmesi öteden beri gündemde olan bazı hatların yapımını hükme bağlamıştır. Söz konusu sözleşme gereği Şirketin yapımını taahhüt ettiği yeni hatlar şu şekildedir:

Birinci derecede olanlar;

- Şehzadebaşı - Unkapanı.
- Unkapanı – Eyüp.

³⁷⁵ Öztürk, s. 151.

- Fatih – Edirnekapı hatları.

İkinci derece olanlar;

- Azapkapı – Kasımpaşa – Sürpagop.
- Taksim – Dolmabahçe.
- Eminönü – Sultanhamamı – Unkapanı hatları.

İhtiyari Hatlar;

- Aksaray – Silivrikapı.
- Kasımpaşa – Yenişehir –Feriköy.
- Maçka – Beşiktaş
- Şehzadebaşı – Yenikapı.
- Kasımpaşa – Sötlüce.
- Bebek – Boğaziçi.³⁷⁶

Şirket yapmayı taahhüt ettiği yukarıda ismi geçen uzatma hatlarını muhtelif bahanelerle sürekli ertelemiş ve ihmal etmiştir. Cumhuriyet kurulduktan sonra, 1926 yılında yapılan sözleşmede taahhüt edilen hatlardan sadece Fatih-Edirnekapı hattı yapılmıştır. Tramvay Şirketi'nin Cumhuriyet hükümetiyle 1926 yılında yaptığı sözleşme çerçevesinde, Fatih-Edirnekapı hattı 20 Haziran 1929 tarihinde düzenlenen bir törenle hizmete açılmıştır.³⁷⁷

1934 yılında yapılan değerlendirmeler neticesinde, 21 Temmuz 1926 tarihli sözleşmede Şirket'in taahhüt ettiği yükümlülüklerini yerine getirmediği anlaşılmıştır. Söz konusu sözleşmenin yürürlüğe girmesiyle tramvay ücretlerinde yapılan zamların haksız kazanca yol açtığı tespit edilerek, bu durum Şirket'e bildirilmiştir. Zira Şirket bu

³⁷⁶ İETT Dergisi, Sayı 2, Kasım 1956, s. 25.

³⁷⁷ İETT Dergisi, Sayı 2, Kasım 1956, s. 25.

zamlardan elde ettiği gelirlerle yeni yatırımlar yapma taahhüdünde bulunduğu halde yükümlülüklerini yerine getirmemiştir. 30 Temmuz 1934'de Bayındırlık Bakanlığı, 1926 tarihli sözleşmelerin fesh edildiğini ve 1923 sözleşmesine geri dönüldüğünü ve de bu çerçevede dönülen sözleşmedeki ücret tarifelerinin geçerli olduğunu Şirket'e tebliğ etmiştir. Şirket'in Danıştay nezdinde açtığı dava 26 Şubat 1934 tarihinde reddedilmiş ve Şirket'in haksız kazancı tescil edilerek, 1923 sözleşme şartlarına dönülmesi kesinleşmiştir. Yargı sürecinin tamamlanması üzerine Şirket Genel Kurulu, sermayesini 1923 sözleşmesin belirlediği seviye olan 1.454.027 liraya düşürmüştür. 1926 sözleşmesi müktesebatınca yapılan zamlar neticesinde, Şirket'in haksız olarak elde ettiğine hükmedilen ulaşım ücretlerinin toplamı 1.700.000 lira olarak hesap edilmiş ve bunun Şirket tarafından geri ödenmesi kararlaştırılmıştır.³⁷⁸

4.2. Fatih-Edirnekapı Projesi

Fatih-Edirnekapı projesi, 1926 sözleşmesi çerçevesinde yapımı Şirket tarafından taahhüt edilen tramvay hatları içerisinde en acili ve üzerinde en fazla çalışılmış olanıdır. Beyazıt Meydanı'ndan ayrılarak Fatih'e gelen tramvayın Edirnekapı meskûn mahalline ulaştırılması, sürekli gündemde olan ve fizibilite etütleri detaylı bir şekilde analiz edilmiş bir projedir. Bu kapsamda hazırlanan 6 Temmuz 1914 tarihli Fatih-Edirnekapı proje raporu, Şirket'in rasyonel parametrelerle yatırımlarını yönlendirmek için geri planda çalıştığını göstermesi açısından da önemlidir.

Fatih-Edirnekapı hattının Şehremaneti tarafından yapılacak 30 metrelik bulvar içerisine alınması ve nihai projenin bulvarın yapımından sonra gerçekleşecek olması geçici bir hat yapımı ihtiyacını doğurmuştur. Bu çerçevede, bulvar inşaatı için finansman eksikliği yaşandığından hattın yapımı uzun zamana yayılmıştır. Hattın nihai halinin bulvarın açılışından sonra gerçekleşme ihtimalinden dolayı öncelikle geçici inşaatın yapılması hedeflenmiştir. Geçici inşaatın yapımı ve yolların deplasesinden doğacak ek giderlerin yaklaşık yarısının Şirket, diğer yarısının ise Şehremaneti tarafından karşılanması öngörülmüştür.

³⁷⁸ Öztürk, ss. 154-155.

Tablo 14. Fatih-Edirnekapı Geçici Tramvay Projesi Maliyet Tablosu

Geçici Montaja Ait Giderler		Harcama Tutarı (Osmanlı Lirası)
Yol İşleri	Geçici yol yapımı (1.510 m montajlı)	550
	Makas ve yol aksesuarları (1600/33)	528
	Sökme ve nakliye	171
	Öngörülmeleyen kalemler	50
	Hasarlar ve kullanılamaz malzemeler	30
Havai Hat İşleri	1600 metrelik duble yolun direkleri (120 adet) (söküm ve montaj dahil)	320
Toplam		1649

Kaynak: İETT Arşivi, **Fatih-Edirnekapı Hattının İnşaatına İlişkin Uyarılar** başlıklı belge, Mayıs, 1914.

Şirket tarafından karşılanacak olan tutar, Tablo 14’de hesaplandığı üzere 1.649 Osmanlı Lirasıdır. Şehremaneti ile Şirket arasındaki yazışmalardan bu konuda bir mutabakat olduğu anlaşılmaktadır. Deplase olacak geçici hatla ilgili projelerin ivedilikle hazırlanması talep edilmektedir. Şirketin bu arada geçici hat yapmaktansa 4 adet lastik tekerlekli troleybüs işletmesinin fizibilite etüdünü hazırladığı görülmektedir.

Tablo 15. Fatih-Edirnekapı Lastik Tekerlekli Araçlarla Ulaşım Projesi Maliyeti Tablosu

Alternatif Proje Fizibilitesi	
Yapılacak İşler	Harcama Tutarı (Osmanlı Lirası)
Yol yapımı (3.100 m.)*	5.425.00
Tesviye	720.00
Havai Hat (3.100 m. Çift hat)	1.500.00
4 motorlu araç**	4.400.00
Toplam	12.045.00

Kaynak: İETT Arşivi, **Fatih-Edirnekapı Hattının İnşaatına İlişkin Uyarılar** başlıklı belge, Mayıs, 1914.

* 1 metre yol yapım maliyeti, 1,75 Osmanlı Lirası,

**1 Motorlu araç maliyeti, 1.100 Osmanlı Lirası.

Hattın deplasesi ve geçici olarak sökülüp yapılması yerine, lastik tekerlekli araçlarla hizmet verecek ulaşım alternatiflerinin etüdünün yapılması durumunda Tablo 15'deki gibi bir manzara ortaya çıkmaktadır. Fatih-Edirnekapı hattı 3.100 metre uzunluktadır. Günde 14 saat boyunca çalışacak olan 4 adet motorlu araç için, 10 dakikalık trafik süresi ön görülebilmektedir. Ortalama ticari hız 18,6 km/s'dir. Yaklaşık yıllık kilometre toplamı 200.000 (km-arac) 'e ulaşmaktadır. Araç başına kilometre gelirin 3 kuruş olduğu göz önünde bulundurulduğunda, bu hat için yıllık 6.000 Osmanlı Lirası gelir söz konusu olacaktır. %50'lik kullanım katsayısı düşüldüğünde brüt gelir 3.000 Osmanlı Lirası şeklinde gerçekleşmektedir. Faiz maliyeti, yıpranma payı gideri ve bakım maliyetinin payı, yatırım bedelinin %10'u kabul edilirse; yıllık 1.200 Osmanlı Lirasını brüt gelirden düşmek gerekir. Cari faiz oranının o yıllarda %6 civarı olduğu düşünöldüğünde, paranın değeri de hesaba katılmış olur. Amortisman ve bakım giderleri için de toplam yatırım maliyetinin %4'ü hesap edilmiştir. Bu da gayet makul, hatta emniyette kalan bir oran olarak kabul edilebilir. Yapılan hesaplama sonucunda Fatih-Edirnekapı arasında sefer yapacak 4 lastik tekerlekli aracın yıllık brüt geliri 3.000 lira, net geliri ise 1.800 lira olarak bulunur. Geçici montajın maliyeti 1.700 Osmanlı Lirasına çıkmaktadır. Amortisman süresi bir yıl olarak düşünöldüğünde, montaj geçici olarak yapıldığı için, yılın sonunda tekrar bir yatırım yapılması gerekmektedir. Nihai inşaatın bir yıldan önce bitmesi mümkün görünmediğinden, yılsonu itibariyle tekrar bir yatırım gerekeceğı düşüncesiyle geçici sürenin bir yıldan fazla olması durumunda alternatif projenin uygulanması son derece fizibildir. Şirketin yaklaşık 1.800 Osmanlı Lirası yıllık net gelir elde etmesine imkân sağlamaktadır.³⁷⁹

Brüksel'den gelen 6 Temmuz 1914 tarihli raporda, Fatih-Edirnekapı hattı için önerilen en uygun çözümün, %5,6 olarak ön görülen verimlilik oranı düşük bulunmuş ve mümkün olduğunca bu projenin ertelenmesi tavsiye edilmiştir.³⁸⁰ Tavsiye Tramvay Şirketi tarafından son derece ciddiye alınmış, projenin hayata geçmesi için İmparatorluğun yıkılıp Cumhuriyete geçişin beklenmesi gerekmiştir.

³⁷⁹ İETT Arşivi, **Fatih-Edirnekapı Hattının İnşaatına İlişkin Uyarılar** başlıklı belge, Mayıs, 1914.

³⁸⁰ İETT Arşivi, 7103-03052-044 no'lu belge, s. 2.

4.3. Anadolu Yakası Tramvayları

Anadolu yakasında tramvay yatırımları karşı yakaya göre hayli geç başlamıştır. 1928 yılında Üsküdar-Bağlarbaşı-Kısıklı hattının açılışı ile hızlanan süreç sonunda, 1935 yılında yaklaşık 26 km raylı sistem ağına ulaşılmıştır. Süreyya Paşa'nın girişimleri yatırımların hızlı bir şekilde hayata geçmesinde etkili olmuş, tramvayla Anadolu yakasında birçok semte ulaşmak mümkün hale gelmiştir.

4.3.1. Üsküdar-Kısıklı-Alemdağı Tramvay Projesi

10 Mayıs 1913 yılında Asya yakasında elektrikli tramvay işletmesi imtiyazı, merkezi Paris'de bulunan Omniun d'Entreprise Şirketi ile Evkaf Nezareti arasında pay edilerek verilmiştir. Üsküdar-Kısıklı-Alemdağı hattının imtiyazını alan Evkaf Nezareti hızlıca işe koyularak tramvay için gerekli elektrik fabrikasını kurmaya başlamış ve tramvay araçlarını getirtmiştir. Ancak dünya savaşının araya girmesi üzerine hat işletmeye açılmamıştır.³⁸¹

Evkaf Nezareti'nin 30 Haziran 1913 tarihli Üsküdar-Kısıklı-Alemdağı projesinin Şehremaneti'ne takdim yazısında, projesinin birinci aşaması olan Üsküdar-Kısıklı güzergâhına ait plan ve profilin dosya halinde gönderildiği bildirilmektedir. Tramvay yolu için kabul edilen en yüksek eğim %7 olduğundan, bu eğim değerinden daha yüksek eğime sahip olan arazi kotunun düşürülmesi gerektiği hatırlatılmaktadır. Günümüz şartlarında tramvay araçları için önerilen maksimum eğim %6 olarak kabul edilir. Bağlarbaşı'na çıkış rampası dik olduğu için eğim sınırının zorlandığı anlaşılmaktadır. Üsküdar-Alemdağı elektrikli tramvay güzergâhı, Üsküdar meydanında iskele civarından başlayarak, Kısıklı üzerinden Alemdağ'ına ulaşır. Projenin ilk etapta tek hat olarak inşa edilmesi, gerektiğinde çift hatta dönüştürülmesi planlanmıştır.³⁸²

Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki iktisadi yaklaşım çerçevesinde, devletin yatırımcılara destek olması yoluyla özel sektörün de önünün açılması amaçlanmıştır. Bu anlayışın bir yansıması olarak, hattın işletmesinin "Üsküdar-Kısıklı-Alemdağı Halk Tramvayları Türk Anonim Şirketi" tarafından yürütülmesi kararlaştırılmıştır. Yeni

³⁸¹ Tekeli, *Yüzelli Yılda Toplu Ulaşım*, s.20.

³⁸² Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, s. 2486.

kurulan anonim şirketin baş aktörlerinden biri Sultan Abdülhamid'in sadık seraskeri Rıza Paşa'nın en büyük oğlu ve ilk ünlü sanayicilerden Süreyya Paşa'dır.³⁸³ 19 Şubat 1928 yılında kurulan Üsküdar-Kısıklı-Alemdağı Halk Tramvayları Türk Anonim Şirketi yarım kalan işleri tamamlamak üzere kolları sıvamıştır.³⁸⁴

Süreyya Paşa işe koyulurken ilk etapta Üsküdar ve Kadıköy'de ulaşım sayımı aldırarak bir nevi ulaşım etüdü yaptırmıştır. Ulaşım etüdü, ulaşım yatırımlarının rasyonalitesini ölçmek ve ihtiyaç duyulan tahmini yolcu sayısını belirlemek için kullanılan hesaplama yöntemidir. Ulaşım sayımı etüt çalışmalarının temelini teşkil etmektedir. Bu çerçevede Üsküdar ve Kadıköy iskelelerinden vapura inen ve binen yolcuların sayımları yapılmış ve günlük ortalama yolcu sayıları hesaplanmıştır:

- Kadıköy İskelesi'nden günde ortalama inen yolcu: 7.218.
- Kadıköy İskelesi'nden günde ortalama binen yolcu: 7.421.
- Kadıköy İskelesi günlük ortalama toplam vapur yolcusu: 14.639.
- Üsküdar İskelesi'nden günde ortalama inen yolcu: 8.600.
- Üsküdar İskelesi'nden günde ortalama binen yolcu: 8.340.
- Üsküdar İskelesi günlük ortalama toplam vapur yolcusu: 16.940.³⁸⁵

Süreyya Paşa tramvay yatırımı öncesi doğru bir yöntem izleyerek potansiyel yolcu sayılarını tespit ettirmiş ve buna bağlı olarak gelecek öngörüsünde bulunmuştur. Günümüzde de herhangi bir raylı sistem yatırımının yapılabilirliğine karar verebilmek için öncelikle ulaşım etüdü yaptırmak gereklidir. Bu etüdün en önemli ayaklarından ulaşım sayımını, 25 kişilik bir ekip bir hafta boyunca sahada yapmıştır. Sayım neticesi elde edilen rakamlar kullanılmak suretiyle birçok hesaplar yapılmış, Üsküdar ve Kadıköy'ün nüfusunun ileride artacağı da tahmin edilerek tramvay projesi değerlendirilmiştir. Proje Süreyya Paşa'nın artık rüyalarına girmektedir. Fakat Şehremini Emin Bey projeye mesafeli yaklaşmakta ve projenin uygulanabilirliği konusunda tereddütleri bulunmaktadır. Cesareti kırılan Süreyya Paşa'nın imdadına Emin Bey'in yerine Şehremini olan Muhittin Bey yetişmiştir. Bu esnada Süreyya Paşa da, Cemiyet-i

³⁸³ Gülersoy, *Tramvay İstanbul'da*, s. 71.

³⁸⁴ Tekeli, *Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)* s.38.

³⁸⁵ Gülersoy, *Tramvay İstanbul'da*, s. 74.

Umumiye-i Belediye azalığına seçilmesi projenin tekrar canlanmasına neden olmuştur.³⁸⁶ Neticede bu çabalardan sonuç alınmış, kurulan Üsküdar-Kısıklı-Alemdağı Halk Tramvayları Türk Anonim Şirketi projeyi hayata geçirmeye muvaffak olmuştur.³⁸⁷

Aksaray tramvayı için satın alınan 600 adet katener direğinin Üsküdar-Kısıklı hattında kullanılmasına karar verilmiştir. Söz konusu 600 adet katener direğinin parasının nasıl mahsuplaşılacağı hususunda şirket kayıtlarında çok sayıda yazışma mevcuttur.³⁸⁸ Diğer taraftan, Üsküdar-Kısıklı tramvay hattına ait dört adet muharrik arabayı taşıyan Polçana vapuru yolda kaza yaşamış, tramvay araçlarının hasar tespiti için acentenin talebi bakanlık üzerinden şirkete iletilmiştir.³⁸⁹

8 Haziran 1928 tarihinde yolcu taşımaya başlayan Üsküdar-Bağlarbaşı-Kısıklı tramvay hattı,³⁹⁰ 4.600 metre uzunluğundadır. Bilet ücretleri birinci mevki 10 kuruş, ikinci mevki 7,5 kuruş şeklinde belirlenmiştir. Her 6 dakikada bir sefer yapılmaktadır. Resmi açılış merasiminde Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya ve Şehremini Muhiddin Beyler hazır bulunmuş ve birer konuşma yapmışlardır.³⁹¹

Üsküdar-Alemdağı Tramvayının ilk etabı olan Üsküdar-Bağlarbaşı-Kısıklı tramvay hattı Cumhuriyet döneminde, 1928 yılında hizmete girmiştir. Boğazın karşı yakasındaki komşusu Beşiktaş'a tramvay geldikten tam 57 yıl sonra Üsküdar tramvayına kavuşmuştur. Bilindiği gibi Azapkapı-Beşiktaş atlı tramvayı 1869 sözleşmesi gereğince 31 Temmuz 1871 yılında İstanbul'un ilk tramvayı olarak hizmete başlamıştır. Üsküdar-Kısıklı tramvayı, tıpkı boğaz komşusu Beşiktaş hattının Avrupa yakasının ilki olduğu gibi, Anadolu yakasının ilk tramvay hattı olma unvanına sahip olmuştur.

Günümüz İstanbul'unda Üsküdar-Kısıklı-Alemdağı aksı İstanbul Anadolu yakasının en önemli ulaşım akslarındandır. Üsküdar meydanından başlayıp Bağlarbaşı, Kısıklı üzerinden Alemdağ Caddesi güzergahına oturan ve Çekmeköy'e kadar uzanan metro hattı 15 Aralık 2017'de hizmete girmiştir. Tamamı yer altından giden ve sürücüsüz

³⁸⁶ Gülersoy, *Tramvay İstanbul'da*, s. 74.

³⁸⁷ Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, s. 213.

³⁸⁸ İETT Arşivi, 7103-03052-060, 7103-03533-114 no'lu belge.

³⁸⁹ İETT Arşivi, 7103-03546-027 no'lu belge.

³⁹⁰ Tekeli, *Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)* s.38.

³⁹¹ Gülersoy, *Tramvay İstanbul'da*, s.

olarak hizmet gören Üsküdar-Ümraniye-Çekmeköy metrosu 17 km ve 16 istasyondan oluşmaktadır.³⁹²

4.3.2. Üsküdar-Haydarpaşa Tramvay Projesi

1928 yılında 4.060 metre uzunluğundaki tramvay hattında, filoda bulunan 24 araçtan sadece 10'u servise çıkmaktadır. Taşınan yolcu sayısı 812.710 olarak gerçekleşmiş; Şirket'in brüt geliri 58.465 lira, brüt gideri ise 118.365 lira olmuştur. İşletme giderleri elde edilen gelirin iki katı seviyesindedir. Şirket oluşan zararı azaltmak ve tramvay ağını Anadolu yakasının iç taraflarına yaymak için yatırım kararı almıştır. Bu çerçevede 1929 yılında tramvay hattı 10.700 metreye çıkarılmış ve 1.378.151 yolcu taşınmıştır. Brüt gelir neredeyse iki katına çıkarak 98.911 liraya ulaşmış, brüt gider ise 158.111 lira olarak gerçekleşmiştir. Gelirlerin giderleri karşılama oranı %62.5'a yükselmiş, ertesi yıl ise taşınan yolcu sayısı 2.5 milyona ulaşmıştır.³⁹³

Anadolu yakasında açılan ilk hat olan Üsküdar-Bağlarbaşı-Kısıklı Tramvayını, 1928 yılında Üsküdar-Haydarpaşa projesinin işletmeye başlaması izlemiştir.³⁹⁴ Aynı yıl içerisinde Bağlarbaşı-Karacaahmet-Haydarpaşa hattı da hizmete girerek Anadolu yakasındaki tramvay ağını genişletmiş, Üsküdar ile Kadıköy'ü birbirine bağlamıştır.³⁹⁵

4.3.3 Kadıköy Tramvay Projeleri

Üsküdar tramvayının Haydarpaşa'ya kadar uzamasından sonraki aşama, hattın Kadıköy'e, buradan da Moda ve Bostancı 'ya ulaşmasıdır. Daha sonraki yıllarda Üsküdar-Kadıköy ve Havalisi Halk Tramvayları adını alan şirkete; Kadıköy'ü Hasanpaşa, Moda, Fenerbahçe ve Gazhane 'ye bağlayacak hatların imtiyazı verilmiştir. İmtiyaz haklarını elde eden Şirket, projeleri teker teker hayata geçirmiştir.³⁹⁶ Üsküdar-Bağlarbaşı-Kısıklı Tramvay işletmesi kâra geçince Kadıköy'den Bostancı, Moda ve Feneryolu'na uzayan hatlar açılmıştır.³⁹⁷

³⁹² Arisal, ss.10-13.

³⁹³ Öztürk, s. 183.

³⁹⁴ Gülersoy, *Tramvay İstanbul'da*, s. 71.

³⁹⁵ Tekeli, *Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)* ss.38.39.

³⁹⁶ Tekeli, *Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)* ss.38.39.

³⁹⁷ Gülersoy, *Tramvay İstanbul'da*, s. 71.

Kadıköy-Moda hattı, Kadıköy iskelesinden Altıyolağzı'na, Bahariye üzerinden Moda'ya ulaşmaktadır. Günümüzde aynı hatta Kadıköy-Moda nostaljik tramvayı çalışmaktadır. Kadıköy-Fenerbahçe-Feneryolu hattı, Kadıköy iskelesinden Altıyolağzı-Yoğurtçu-Kızıltoprak yoluyla İhlamur' a ulaşmakta, oradan bir kolu Fenerbahçe'ye bir diğeri de Feneryolu'na gitmek üzere ikiye ayrılmaktadır. Feneryolu'na ulaşan hat, buradan Caddebostan-Suadiye-Bostancı istikametine ulaşmaktadır. Kadıköy iskelesinden başlayarak Altıyolağzı-Söğütlüçeşme-Talimhane-Yeldeğirmeni-İbrahimağa-Baytar Mektebi hattı ise Kadıköy tramvay ağını, Üsküdar şebekesine bağlayan bir projedir. Söz konusu hattın İbrahimağa'dan Baytar Mektebi 'ne ulaşması için Haydarpaşa geçidinde bir köprü inşası gerekmiştir.³⁹⁸

1 Ekim 1934 tarihinden itibaren Kadıköy-Bostancı tramvayı, yolcu taşımaya başlamıştır. Moda hattının da tamamlanmasıyla 30 Ekim 1934'de büyük bir törenle Kadıköy havalisindeki tramvayların tamamının açılış töreni yapılmıştır. Üsküdar, Kadıköy ve çevre semtlerinin sakinleri hayatlarını kolaylaştıran tramvaya sahip olmaktan son derece memnun olmuşlardır. En nihayetinde 1 Ekim 1935 tarihinde Kadıköy-Gazhane hattı da hizmete açılmıştır. Bu vesile ile yapılan törende Kadıköy iskelesinden Gazhane 'ye kadar olan yol bayraklarla donatılmış, törene binlerce kişi katılmıştır. Yeni hat Kadıköy iskelesi-Altıyolağzı-Söğütlüçeşme yoluyla Gazhane'ye ulaşmaktadır.³⁹⁹ 1935 yılında Anadolu yakasında tamamlanan raylı sistem şebeke uzunluğu 25.950 km'ye ulaşmıştır. Üsküdar-Kadıköy ve Havalisi Halk Tramvayları Şirketi 56 araçlık filosu ile günde ortalama 17.800 yolcu taşımıştır.⁴⁰⁰

³⁹⁸ Gülersoy, *Tramvay İstanbul'da*, s. 90.

³⁹⁹ Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, s. 215.

⁴⁰⁰ Tekeli, *Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)* ss.38.39.

BEŞİNCİ BÖLÜM

TRAMVAY ŞİRKETİ İŞLETME PERFORMANSI

16 Ağustos 1913 tarihinde ilk elektrikli tramvay Şişli-Tünel hattında sefere başlamıştır. Daha sonrasında Karaköy-Beşiktaş arasında 10 Ocak 1914 günü elektrikli tramvay seferi yapılmış, 25 Ocak 1914 tarihinde ise Karaköy Köprüsü'nden ilk elektrikli tramvay geçerek işletmeye alınmıştır. 11 Şubat 1914 tarihinde Silahtarağa Elektrik Fabrikası'nın devreye girmesiyle, tramvay hatlarına santralden elektrik verilmiş ve 1914 yılının ilerleyen günlerinde tramvay hatları peş peşe 47 yıl sürecek seferlerine başlamışlardır. İstanbul'un kara ulaşımında yeni bir döneme girilmiş, semtler arası erişim hızı ve konforu artmıştır. Elektrikli tramvay hatları İstanbul'daki kara ulaşımını bütünleşmiş bir şebeke haline getirerek, semtleri birbirine bağlamıştır.

1961 yılına kadar elektrikli tramvaylar sefere devam etmiştir. Hızının az olmasından dolayı trafiği aksattığı gerekçesiyle 12 Ağustos 1961 tarihinde İstanbul Avrupa yakasından tramvaylar kaldırılmıştır. O dönemde tramvayların yavaş kaldığı gerekçesiyle eskiyi, lastik tekerlekli araçlar ise hızlarından dolayı yeniyi temsil ettiği düşünülmüş dikkat çekicidir.

5.1. Sefer

30 Eylül 1925'i 1 Ekim 1925'e bağlayan gece yarısından itibaren kış tarifesinin uygulanmasına dair Heyet-i Vükela kararı, Ticaret vekâletinin 28 Eylül 1925 tarihli telgrafı ile yürürlüğe girmiştir⁴⁰¹. 1926 senesinde ise kış tarifesine bir önceki seneden farklı olarak 25 Ekim tarihinde geçilmiştir.⁴⁰²

Kış tarifelerinde İstanbul'daki tramvay hatları üç bölgeye ayrılmıştır. Tablo 16'da görüldüğü gibi Şişli, İstanbul ve Beşiktaş şebekeleri için sefer saatleri ve ücretlendirme bölgeleri ayrı tablolarda gösterilerek, tarifeler kamuoyuna duyurulmuştur. Şişli şebekesi için ücretlendirme bölgesi (kıt'a) tarifede verilmişken, İstanbul ve Beşiktaş şebekeleri için ücretlendirme bölgeleri tarifenin altında belirtilen durakların her biri

⁴⁰¹ İETT Arşivi, 7103-03600-100, 7103-03600-0673 no'lu belgeler.

⁴⁰² İETT Arşivi, 7103-02825-055 no'lu belge.

arasındaki mesafeye göre tarif ve ilan edilmiştir. Tarifenin altında zikredilen istasyonlar arası mesafe, bir bölgeyi ifade etmektedir.

Tablo 16. 1926 Yılı İstanbul Tramvay Şirketi Kış Dönemi Tarifesi

İSTANBUL TRAMVAY ŞİRKETİ EVKAT TARİFESİ					
ŞİŞLİ ŞEBEKESİ					
Hat Numarası	Kıt'a Adedi	Hareket	Fâsıla	İlk Hareket	Son Hareket
10 Şişli Tünel	3	Şişli'den Tünele Tünel'den Şişliye	3 Dakika 6 Dakika 9 Dakika	06:00 06:26	24:12 24:35
11 Tatavla Tünel	3	Tatavla'dan Tünele Tünel'den Tatavla'ya	8 Dakika 17 Dakika 20 Dakika	07:00 07:26	21:34 22:00
12 Harbiye Fatih	7	Harbiye'den Fatih'e Fatih'ten Harbiye'ye	4 Dakika 16 Dakika	07:00 07:02	23:58 23:58
15 Taksim Sirkeci	3	Taksim'den Sirkeci'ye Sirkeci'den Taksim'e	5 Dakika 7 Dakika 10 Dakika	07:03 07:28	20:08 20:33
16 Maçka Beyazıt	3	Maçka'dan Beyazıt'a Beyazıt'dan Maçka'ya	8 Dakika 16 Dakika	07:00 07:31	20:50 21:37
17 Taksim Beyazıt	3	Taksim'den Beyazıt'a Beyazıt'dan Taksim'e	12 Dakika	07:53 08:30	19:34 20:01
İSTANBUL ŞEBEKESİ					

Hat Numarası	Kıt'a Adedi	Hareket	Fâsıla	İlk Hareket	Son Hareket
32 Topkapı Sirkeci		Aksaray'dan Topkapı'ya Topkapı'dan Sirkeci'ye Sirkeci'den Topkapı'ya Topkapı'dan Aksaray'a	6 Dakika 9 Dakika 20 Dakika	06:03 06:24 07:00 -	- 21:57 22:33 23:11
33 Yedikule Sirkeci		Aksaray'dan Yedikule'ye Yedikule'den Sirkeci'ye Sirkeci'den Yedikule'ye Yedikule'den Aksaray'a	6 Dakika 9 Dakika 20 Dakika	06:01 06:24 07:04 -	- 21:39 22:19 22:50
35 Topkapı Bayezid		Topkapı'dan Beyazıt'a Beyazıt'tan Topkapı'ya	24 Dakika	07:06 07:29	18:20 18:43
36 Yedikule Bayezid		Yedikule'den Beyazıt'a Beyazıt'tan Yedikule'ye	26 Dakika	07:10 07:35	18:15 18:40
BEŞİKTAŞ ŞEBEKESİ					
Hat Numarası	Kıt'a Adedi	Hareket	Fâsıla	İlk Hareket	Son Hareket
22 Bebek Eminönü		Beşiktaş'tan Bebek'e Beşiktaş'tan Eminönü'ne Bebek'ten Eminönü'ne Eminönünden Bebeke Eminönünden Beşiktaş'a Bebekten Beşiktaş'a	8 Dakika 17 Dakika 20 Dakika	05:48 06:17 06:18 06:38 - -	- - 21:33 21:30 22:20 22:16
23 Ortaköy Aksaray		Ortaköy'den Aksaray'a Aksaraydan Ortaköye	10 Dakika 13 Dakika	06:30 06:29	20:25 20:25
24 Beşiktaş Fatih		Beşiktaş'tan Fatih'e Fatih'ten Beşiktaş'a	9 Dakika 18 Dakika	07:00 07:46	20:20 21:26

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-02825-055 no'lu belge.

Yedikule, Etyemez, Aksaray Çapa, Topkapı, Beyazıt, Sultanahmet, Fatih Edirnekapı, Eyüp, Ayvansaray, Fener, Unkapanı, Azapkapı, Eminönü, Köprü, Sirkeci, Park, Kasımpaşa Yenişehir, Karaköy, Tepebaşı, Taksim, Harbiye Feriköy, Maçka, Şişli Karakolu, Tatavla, Şişli, Bebek, Kabataş, Beşiktaş, Ortaköy, Arnavutköy istasyonlarından, iki nokta arasındaki her mesafe bir kıt'ayı göstermektedir.

5.1.1. Sefer Sayılarının Artırılması

Şehremaneti Şirketler Komiserliği, şehirde toplu taşıma hizmeti veren Tramvay Şirketi'ni araçlardaki aşırı yoğunluk nedeniyle 27 Nisan 1927 tarihinde uyarmış, meydana gelen düzensizliğin sefere çıkarılan araç sayısının yetersizliğinden kaynaklandığı konusuna dikkat çekmiştir. Şirketin yapmış olduğu savunmada, yolcuların taleplerini karşılamak için gösterilen kesintisiz çabayla uyuşmayan suçlamalardan müteessir olunduğu ifade edilmiş, 1922-1927 yılları arasında günlük ortalama taşınan yolcu sayısı ve araç başına düşen ortalama yolcu sayısı ile iddialara cevap verilmiştir.⁴⁰³

Tablo 17. Araç Başına Düşen Günlük Taşınan Yolcu Sayısı

Yıl	Günlük Araç Sayısı	Bir Günde Taşınan Yolcu Sayısı	Bir Günde Araç Başına Düşen Yolcu Sayısı	Fark (%)
1923	217	152.316	702	-
1924	214	160.250	749	+ 6,3
1925	222	165.666	746	- 0,4
1926	226	170.417	754	+ 1,0
1927	229	162.994	711	- 5,7

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-02825-019 no'lu belge.

⁴⁰³ İETT Arşivi, 7103-02825-019 s. 6 no'lu belge

Tablo 17'deki veriler ışığında günlük yolcu sayısında düşme olduğu senelerde, sefere çıkarılan araç sayısının azaltılmadığı bilakis arttırıldığı Şirketin savunmasının temel dayanağını teşkil etmiştir. Özellikle 1926 senesine kıyasla 1927 senesinde günlük taşınan yolcu sayısındaki düşüşe dikkat çekilmiş, araç başına düşen yolcu sayısının 754'den 711'e gerileyerek %5,7 düştüğü vurgulanmış, buna rağmen sefere çıkan araç sayısında azalma değil, artış olduğu ifade edilmiştir.⁴⁰⁴

İstanbul'daki ahalinin yoğun şikâyetlerine konu olan araç içi yoğunluk ve seferlerin yetersizliği, Şirket tarafından sayılardaki ufak değişimlerle açıklanmaya çalışılsa da bu açıklamalar saha da yaşanan sıkıntıları giderememiştir. 5.2 Araç başlığı altında verilen, Tablo 20 Yıllara Göre Tramvay Aracı Sayısı incelendiğinde 1926 yılında filoya eklenen 30 yeni araçla⁴⁰⁵ toplam araç sayısı 300'e yükselmiştir. Ancak tramvay araç filosunun %76'sını temsil eden 229 araç servise çıkarılmıştır ki bu oran oldukça düşüktür. Servise çıkan aracın, filodaki toplam araca oranının %80 bandı ve üzerinde olması gerektiği düşünülürse araçlar garajda tutulmuş, İstanbul halkı araca binmek için duraklarda büyük mücadeleler vermişler, aşırı izdihamdan bizar olmuşlardır. Şehremaneti hem gelen şikâyetler hem de servise daha fazla aracın çıkarılması gerektiğine inandığından olacak ki, özellikle 1926 yılında 30 yeni aracın gelmesinden sonra Şirket üzerindeki baskısını artırmıştır.

Şirket, tramvay işletmesinin muntazam bir düzen içerisinde yapılmasına engel teşkil eden hususları dile getirmiştir. Sabah yoğun zaman diliminde yolculuklar şehir merkezini temsilen Eminönü ve Karaköy'e doğru tek yönde olduğundan dönüş istikametlerinde çok az yolcu bulunduğu, akşam saatlerinde ise aksi yönde benzer bir yoğunluk yaşandığı görülmektedir. Bu durum araçlarda birkaç saatlik aşırı bir izdihamla sebebiyet vermektedir. Araçlar köprüye vardıklarında, aynı saatlerde köprüye ulaşan vapurların yolcularının tramvaylara hücum etmesiyle işler çığırından çıkmaktadır. Tramvay işletmesi, seferlerinin %80'ni İstanbul istikametini Beyoğlu istikametine bağlayan ve muntazam bir işletme hizmeti sunmaktan uzak olan şehrin yegâne arteri durumundaki Karaköy Köprüsü üzerinden gerçekleştirmektedir. Diğer taraftan tramvay

⁴⁰⁴ İETT Arşivi, 7103-02825-019 s. 6 no'lu belge.

⁴⁰⁵ İETT Arşivi, 7103-02825-019 s. 7 no'lu belge.

nizamnamesine uymayan otomobil ve yayaların tutum ve davranışları da bölgedeki seferleri engelleyerek, gecikmelerin bütün tramvay ağına yansımaya yol açmaktadır. İstanbul ile Beyoğlu arasındaki ulaşımı tek bir arterle sınırlamayıp, gerekli çözüm alternatiflerinin etüdünün yapılması ve gecikmeden uygulamaya konulması gerekmektedir. Bu çerçevede Beyoğlu-Galata-İstanbul aksındaki yolculukların yarısının kaydırılacağı yeni bir arterin açılması günden güne aciliyet kesp eden önemli bir konudur. Esasen son sözleşmede belirtildiği üzere Unkapanı Köprüsü üzerinde yapılacak yeni hat bu görevi üstlenebilir. Unkapanı Köprüsünün bu misyonu üstlenebilmesi gerekli istimlak işlemlerinin yapılmasına ve yeni tramvay hatların açılmasına bağlıdır. Şirket yeni araç alma hususunu bu çerçevede değerlendirmekte ve 1927 sonrası hiçbir şekilde yeni araç almayı düşünmemektedir. Bu konuda yöneltlen eleştiri ve uyarılardan duyulan üzüntü ifade edilerek, 1926 senesinde 30 yeni müteharrik aracın hizmete konulduğu, 20 yeni muharrik aracın ise Avrupa fabrikalarına sipariş verildiği hatırlatılmaktadır. Mevzu bahis olan araçların projelerinin Şehremaneti'nde uzun süre onaylanmadan bekletilmesinden ve Avrupa'daki büyük fabrikaların verilen siparişleri geciktirmesinin olağan bir durum haline gelmesinden dolayı yeni araçların hizmete girmesinin geciktiği kabul edilmektedir. Özetle yukarda bahsedilen çerçevede, İstanbul-Beyoğlu aksında devamlı artan ulaşım ihtiyacını karşılamakta olan araçların sayısını belli bir miktarın üzerine çıkarmak, bahse konu arter üzerinde tramvay işletmesini büsbütün imkânsız hale getirecektir. Konu dikkatle incelendiğinde yeni hatların inşası, bunlar arasında Fatih hattının Edirnekapı'ya kadar uzatılması projesinin hayata geçirilmesi ve şehrin muhtelif yerlerinde halkın ihtiyaçlarını karşılayacak toplu taşıma ağlarının kurulması ötelenemez bir ihtiyaç olarak durmaktadır. Şirket konu ile ilgili yaptığı yeni imtiyaz başvurularına olumlu cevap alacağını umarak raporunu sonlandırmaktadır.⁴⁰⁶

Nitekim Şirketin imtiyaz talepleri yeni Hükümet nezdinde karşılık bulmuş ve Cumhuriyet döneminde 21 Temmuz 1926 tarihinde Tramvay Şirketi ile yeni bir sözleşme imzalanmıştır. 1926 sözleşmesi ile Şirkete 12 yeni hat yapımı için izin verilmiştir. Ancak Tramvay Şirket'i bu sözleşmenin yükümlülüklerini yerine getirmek konusunda ayak sürümüş, sadece Fatih-Edirnekapı hattını 20 Haziran 1929 tarihinde tamamlayabilmiştir.

⁴⁰⁶ İETT Arşivi, 7103-02825-019 no'lu belge, ss. 7-8.

Edirnekapı uzatmasına ilaveten, İstanbul'un gelişen semtlerinden Mecidiyeköy'ün yoğunluğu artmaya başlayınca 1934 sonlarında Şişli'de bulunan Ermeni Kabristanına kadar gelen Tünel-Şişli hattı Mecidiyeköy'e kadar uzatılmıştır.

Şirket araç sayısının artırılmasının mevcut raylı sistem alt yapısı için sorun olduğunu ifade etmekte, özellikle Köprü'nün iki ucundaki Karaköy ve Eminönü dağılım bölgelerinde işletme sorunlardan bahsetmektedir. Araç sayısını artırmanın sorunu çözmek yerine işletmeyi tıkayacağını iddia etmektedir. Yolcu sayısı ele alındığında seferlerin doluluk oranlarının çok yüksek olduğu anlaşılmaktadır. Özellikle yoğunluğun olduğu sabah ve akşam seferlerinde yolcu yoğunluğunu azaltacak işletme tedbirleri almak konusunda Şirketin direndiğini söylemek ve bunu yeni imtiyazlar almak için öne sürdüğünü, rapordan çıkartmak mümkündür. Zira Topkapı hattında 1926 sonu itibariyle raporlanan yolcu yoğunluğuna Şirketin yaklaşımı farklı değildir. Tramvay garajlarında servise çıkmaya hazır araç olduğu halde, sefer gerçekleştirme oranlarının düşüklüğü giderleri minimumda tutup, gelirleri maksimize etme politikası olarak değerlendirilecek bir uygulamadır.

Karaköy köprüsü 20. yüzyılın başında İstanbul'un raylı sisteminin ağ haline dönüşmesini sağlayan yegâne ana arteridir. Eminönü ve Karaköy durak ve makas bölgelerinde ciddi tıkanıklar ve yer yer meydana gelen kazalar bütün tramvay sistemini etkilemektedir. 25 Nisan 1914 tarihinde Polis Müdür-i Umumisi, Şehremaneti yetkilileri ve Tramvay Şirketi Müdürü hep birlikte Eminönü ve Karaköy bölgesinde yaşanan sorunları yerinde incelemişler, tramvay duraklarının yerlerini değiştirmek konusunda saha çalışması yapmışlardır. İstanbul istikametinden gelip Ortaköy ve Şişli istikametine giden tramvayların indirme ve bindirme peronlarını ayırarak yerlerinin değiştirilmesi gündeme gelmiş; indirme peronu olarak düşünülen Gümrük Kapısı Meydanı önündeki peronun, hamallar ile yük arabalarının daimi güzergâhı üzerinde bulunması ve tramvayların burada duracak olması kazaya sebebiyet vereceğinden uygun bulunamamış ve bu değişiklikten vazgeçilmiştir. Karaköy'e gelindiğinde İstanbul tarafına geçmek üzere Beşiktaş-Ortaköy hattını takiben gelen araçlar, Karaköy Hamamı ve Abdullah Efendi birahanesi önünde ve Şişli ve Tatavla yönünden gelen tramvaylar Voyvoda caddesinde durmaktadır. İstanbul tarafına geçecek yolcular yer bulmak için bu iki durak arasında

koşmak durumunda kalmaktadırlar. Trafik akışının yoğun olduğu Karaköy meydanında bu karmaşa kazalara davetiye çıkartmaktadır. Tramvay Müdürü İstanbul tarafına geçecek tramvayların Bursa Han'ın yıkılmasıyla genişletilen caddeye alınmasını önermiş fakat Polis Müdür-i Umumisi caddenin yoğun yaya trafiğini gerekçe göstererek uygun bulmamıştır.⁴⁰⁷

Eminönü ve Karaköy bölgesindeki karışıklık ve yoğunluğun tramvayların işletme hızını düşürdüğü yadsınamaz bir gerçektir. Ancak servise çıkarılacak ilave araçların katarlanmaya sebebiyet vereceği ve iddia edildiği gibi işletmenin tıkanmasına yol açacağı senaryosu gerçekten uzak bir iddiadır. Tramvay Şirketi Şehremaneti Şirketler Komiserliği'ne 1924 yılında sunduğu raporda, bakım ve acil durumlar için yedekte tutulanlarla beraber toplam 270 araçlık bir Filoya sahip olduğu beyanında bulunarak elinde yeterli aracın olduğunu ispat etmeye çalışmıştır. Raporda ayrıca 10 Kasım 1924 günü, 211 aracın işletmeye verildiği ve günlük ortalama 162.000 yolcu taşındığı, araç başına 775 yolcu düştüğü bilgisi verilmektedir. 18 Ağustos 1924 günü, servise verilen araç sayısı 222, taşınan yolcu sayısı 212.025 ve araç başına düşen yolcu sayısı 950 kişi olarak gerçekleşmiştir. 5 Mayıs 1924 günü ise yine servise 222 araç verilirken 217.276 yolcu taşınmıştır. Araç başına düşen yolcu sayısı 980 kişiye ulaşmıştır. Raporda rakamların Şirket'in elinde yeterince araç olduğunu ispat ettiği iddia edilmekte, yolcu yoğunluğu ve işletmenin talepleri doğrultusunda araçların servise alınmasının dinamik bir süreçle düzenlendiği beyan edilmektedir.⁴⁰⁸

Tramvay Şirketinin iddialarının Şehremaneti tarafından kabul görmediğini 1926 ve 1927 yıllarında toplam da 50 yeni aracın sipariş edilerek filoya katılmasından anlamak mümkündür. 1925 yılında 270 olan filodaki toplam araç sayısı %16 oranında artarak 1927 yılında 320 araca ulaşmıştır.

İstanbul halkının tramvay işletmesinden şikâyetçi olduğu konular arasında araç içi yoğunluk her zaman ilk sıradaki yerini korumuştur. 1926 yılının sonunda Topkapı hattında denetim yapan Şehremaneti yetkilisi Komiser Mehmet Nazım'ın raporu, konun anlaşılması açısından ve Şirket'in kendi iç değerlendirmesinde meseleye nasıl

⁴⁰⁷ İETT Arşivi, 7103-02713-117 ve 7103-02713-0967 no'lu belge.

⁴⁰⁸ İETT Arşivi, 7103-02823-0245 no'lu belge.

yaklaşıldığının görülmesi bakımından önemli bilgiler içermektedir. Komiser Mehmet Nazım, 11 Kasım 1926 Perşembe günü, saat 12:00 ile 14:00 arası Topkapı hattındaki denetimleri esnasında hat üzerinde seyreden araçların olması gerekenden daha fazla yolcu taşıdıklarını tespit ettiğini, kendisinin dahi binemeyeceği kadar araç içi yoğunluğun fazla olduğunu ironik bir şekilde raporunda belirtmiştir. Ayrıca araç içi yoğunluğun yalnızca sabah ve akşam saatleri ile sınırlı olmadığı bütün saatlerde benzer yoğunluğun yaşandığı dile getirilmiştir. Yoğunluğun sefere çıkarılan araç sayısının yetersizliğinden kaynaklandığı belirtilerek gerekli tedbirlerin alınması istenmiştir. Şirketin halkın konforu ve güvenliğini sağlamakla yükümlü olduğu hatırlatılarak, halktan gelen haklı şikâyetleri dikkate almak zorunda olduğu vurgulanmış, bu çerçevede gerekli adımların atılmasının lüzumu şirkete tebliğ edilmiştir.⁴⁰⁹

5.1.2. Topkapı Hatları Özelinde Yaşanan Yoğunluk

Komiser Mehmet Nazım Bey'in raporu tramvay araçlarında yoğunluğa dikkat çekmiş İstanbul halkının bu yoğunluktan bizar olduğunu ortaya koymuştur. Rapor 16 Kasım 1926 tarihi itibarıyla Fransızcaya tercüme edilmiş ve yaklaşık bir hafta sonra Şirket'in iç yazışmalarına yansımıştır. Raporun Şirketin iç işleyişindeki değerlendirme şekli ve ele alınış tarzı, meseleye gösterilen önem hakkında fikir vermektedir.

22 Kasım 1926 tarihli Şirket içi yazışma ile Mehmet Nazım Bey'in raporu incelenmek üzere Mösyö Florio'ya havale edilmiştir. Şirket'in kendi iç yazışmasında Mösyö Florio'dan hatlardaki hizmetlerin normal olduğunun, km başına yolcu sayısı itibarıyla Topkapı hattının yoğunluğunun diğer hatlardan daha iyi durumda bulunduğu verilecek cevapta belirtilmesi istenmiştir. Yine de açık bir kapı bırakılarak, durumun incelenmesi ve yolcu sayısının fazla çıkması durumunda araç sayısının artırılabilceği talimatı verilmiştir.⁴¹⁰

⁴⁰⁹ İETT Arşivi, Topkapı Hattı Yolcu Kapasitesi Raporu, s. 1.

⁴¹⁰ İETT Arşivi, Topkapı Hattı Yolcu Kapasitesi Raporu, s. 2.

Tablo 18. Topkapı Hattında 25 Kasım 1926 Tarihinde Uygulamaya Başlanan Kış Tarifesi

Hatlar	Araç Km Başı Yolcu Sayıları	Sabah (05.24-10.32)		Öğlen (10.32-15.09)		Akşam (15.09-19.28)	
		Frekans (Dakika)	Araç Sayısı (Adet)	Frekans (Dakika)	Araç Sayısı (Adet)	Frekans (Dakika)	Araç Sayısı (Adet)
32 Topkapı-Sirkeci	(5.25)*	7 (9)	11 (11)	9 (12)	8 (6)	7 (9)	11 (9)
35 Topkapı-Beyazıt	(4.18)	-	2 (1)	-	-	-	2 (2)

* Parantez içerisindeki veriler, Topkapı hattındaki 1 Kasım-15 Kasım 1926 tarihleri arasındaki tarife bilgilerini ve Km Başına düşen Yolcu Sayılarını belirtmektedir.

Kaynak: İETT Arşivi, Topkapı Hattı Yolcu Kapasitesi Raporu, ss. 3-5.

Mösyö Florio kendisine tevdi edilen görevin gereği olarak 1 Kasım-15 Kasım 1926 tarihleri arasında uygulanan sefer bilgilerini çıkarmıştır. Tablo 18’de parantez içerisinde belirtilen söz konusu tarihler arasındaki sefer sayıları Topkapı hattına ait işletme performansını göstermektedir. Buna göre 1 Kasım 1926’dan 15 Kasım 1926’ya kadar km başı yolcu sayısı; 32 numaralı Topkapı-Sirkeci hattında 5,25 olarak, 35 numaralı Topkapı-Beyazıt hattında ise 4,18 şeklinde gerçekleşmiştir. Her iki hattın araç km başına düşen ortalama yolcu sayısı ise 5,14 olarak hesaplanmıştır.

32 numaralı Topkapı-Sirkeci hattında, sabah 5.24’ten 10.32’ye kadar 9 dakikalık frekanslar ile zaman planlamasına göre 8 araç işletme yapmaktadır. 35 numaralı Topkapı-Beyazıt hattının 3 aracı, sabah saatlerinde Topkapı-Sirkeci hattına eklenmiş ve bu hatta sabah pik saatlerde 11 araç sefere çıkmıştır. Öğlen 10.32 ile 15.09 arası işbu hatta yalnızca 12 dakikalık frekanslar ile 6 tren seyretmektedir. Akşam saatlerinde 15.09 ile 19.28 arası, 9 dakikalık frekans planlamasına göre 8 tren çalışmaktadır. 35 numaralı Topkapı-Beyazıt hattında ise sabah saatlerinde 1, akşam saatlerinde ise 2 araç sefere yapmaktadır.

25 Kasım 1926 tarihinden itibaren yürürlüğe giren kış tarifesine göre 32 numaralı Topkapı- Sirkeci hattında sabah saatlerinde işletme frekansı 7 dakikaya düşmüş, araç sayısı 11 olarak sabit kalmıştır. 2 dakikalık seferler arası süre kısaltılarak bir iyileştirme yapılmıştır. Öğlen saatlerindeki sefer aralığı 12 dakikadan 9 dakikaya, araç sayısı ise 6

araçtan 8 araca çıkarılmıştır. Akşam saatlerinde ise sabah pikinde olduğu gibi frekans 7 dakikadır. 2 dakikalık bir iyileşme yapılmıştır. Araç sayısı ise 9 araçtan 11 araca yükseltilmiştir. 35 numaralı Topkapı-Beyazıt hattında kış tarifesine göre sabah ve akşam saatlerinde 2 şer araç sefer yapmaktadır. Sabah saatlerinde eski tarifeye nispeten yeni tarifiede 1 araç arttırılmıştır.

Topkapı ve Yedikule'den Sirkeci istikametine giden araçlar Beyazıt üzerinden manevra yapmaktadır. Yolcu yoğunluğunun olduğu saatlerde bazı seferler Beyazıt istasyonunda sonlanmaktadır. Topkapı-Beyazıt ve Yedikule-Beyazıt hatları sadece akşam yoğun saatlerde yapılmaktadır. Yoğun saatlerin dışında bu seferlere gerek olmadığı Şehremini onayıyla yürürlüğe girmiştir.⁴¹¹

Topkapı-Sirkeci hattı için 1927 yılı tarifesinde yoğun saatlerde frekansın biraz daha iyileştirildiğini ve 6 dakikada bir sefer yapılmaya başlandığı görülmektedir:

6.37'den 7.20'ye kadar 20 dakika,

7.20'den 10.43'e kadar 6 dakika,

10.43'den 15.33'e kadar 9 dakika,

15.33'den 19.21'e kadar 6 dakika,

19.21'den 20.50'ye kadar 9 dakika,

20.50'den 22.10'a kadar 20 dakika olacak şekilde düzenleme yapılmıştır.⁴¹² Yine 1927 yılında Topkapı-Sirkeci hattında, 14 muharrik ve 14 müteharrik olmak üzere toplamda 28 araç serviste bulunmaktadır.⁴¹³ Ancak diğer hatlarda olduğu gibi bu hatta da daha fazla aracı servise sokma imkânı olduğu halde, Şirket'in bunu sınırlı olarak yaptığı anlaşılmaktadır.

⁴¹¹ İETT Arşivi, 7103-02824-036 no'lu belge.

⁴¹² İETT Arşivi, 7103-02826-025, 7103-02826-0230 no'lu belgeler.

⁴¹³ İETT Arşivi, 7103-02826-0232 no'lu belge.

5.1.3. 1926 ve 1927 Yıllarında İşletme Genelinde Sefer Sayıları

Araç içi yolcu yoğunluğu sorunu çözülmediği için, İstanbul'un en yoğun hatlarında araç sayısının artırılması talimatı, daha kesin ifadelerle Şirkete tekrar tebliğ edilmiştir. Eminönü-Bebek, Ortaköy-Aksaray, Fatih-Beşiktaş, Fatih-Harbiye, Fatih-Taksim ve Taksim-Sirkeci hatlarında sefer yapan tramvay araçlarının sayısının artırılması gerektiğine dair talimat 6 Aralık 1927 tarih ve 610 numaralı yazı ile Şirket'e bildirilmiştir. Şirket'in cevabı 19 Ocak 1928 tarihinde kaleme alınmış, bir önceki yıla göre araç sayısının artırıldığı rakamlarla ortaya konulmaya çalışılmış olsa da araçların yoğun saatlerde servise çıkarılması gerekliliği nihayet kabul edilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti İstanbul Tramvay, Tünel ve Rıhtım Şirketleri Komiserliği Cânib-i Âlîsi'ne hitaben yazılan yazıda, İstanbul halkının ihtiyaçlarını karşılamak üzere söz konusu hatlarda gerekli işletme düzenlemelerinin yapılacağı ve araç sayısının artırılacağı kabul edilmiştir.⁴¹⁴

Tablo 19. 1926-1927 Yıllarına Ait Tramvay Şirketi Araç Sayıları

	Muharrik Araçların Adedi		Fark	Müteharrik Araçların Adedi		Fark
	1926	1927		1926	1927	
Normal Saatlerde	128	135	7	82	86	4
Yoğun Saatlerde İlave Sefer	18	20	2	7	9	2
Toplam	146	155	9	89	95	6

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-02826-022, 7103-02826-0200 no'lu belgeler.

1926 senesinde bir aracın günlük ortalama olarak 754 yolcu taşımış olmasına karşılık, 1927 yılında ancak 747 yolcu taşıyabilmiştir.⁴¹⁵ 1926 senesine oranla 1927 senesinde yolcu sayısında %1,05 oranında bir azalış olmasına rağmen, Tablo 19

⁴¹⁴ İETT Arşivi, 7103-02826-022, 7103-02826-0200 no'lu belgeler.

⁴¹⁵ İETT Arşivi, 7103-02826-022 no'lu belge.

incelendiğinde araç sayısı %6,3 oranında artırılmıştır. Yapılan düzenleme ile bir önceki yıla göre araç içi yolcu yoğunluğunda azalma olmuştur. Tramvay hatlarında halkın memnuniyetini temin için yeterli aracın bulunduğu ifade edilerek, yoğun saatlerde ilave araçların sefere çıkarıldığı bilgisi arz edilmiştir.

Seferlerin yetersizliğinden dolayı, uzun süre duraklarda bekleyip tramvaylara binemeyenlerin tramvaylara asılması ve ceza alması olayının Karaköy-Beşiktaş hattında daha fazla görüldüğü tespit edilmiştir. İstanbul Şehremaneti Şirketler Komiserliği tarafından, 26 Haziran 1926 tarihinde olanaklar dâhilinde bu olumsuzluğa çare bulunması, en kısa süre de Beşiktaş-Karaköy arası hizmet veren tramvaylara sabah ve akşam saatlerinde sefer ilave edilmesi önerilmiştir. Bu öneriye istinaden Tramvay Şirketi tarafından 6 Temmuz 1926 tarihinde, Bebek Eminönü hattındaki 17 aracın 21'e çıkarıldığı ve ilave tedbirler için çalışıldığı bilgisi iletilmiştir.⁴¹⁶

5.1.4. Araç Tahsisleri

Okulların indirimli özel araç tahsis talepleri sürekli olmuştur. Bu tahsislerin bazıları özel gün ve etkinlikler için yapılırken, bazıları ise okul servisi şekline talep edilmiştir. Karaköy limanına gelen yabancı turistlerin şehre intikallerini sağlamak amacıyla özel tramvay aracı tahsis istekleri ile karşılaşılmaktadır. Sanatseverlerin gece geç saatlerde tiyatro ve sinema çıkışlarında araç tahsis istekleri de söz konusu olmuştur. Tramvay şirketinin tahsis taleplerine olumlu yanıt verdiği görülmektedir. Yaşanan aksaklıklar ile ilgili gelen şikâyetler olduğu gibi teşekkür yazıları ile de karşılaşılmaktadır.

5.1.4.1. Öğrencilere Araç Tahsisi

Okulların etkinlikleri kapsamında öğrencilerinin etkinlik mahalline gidebilmelerini temin maksadıyla talep ettikleri belli istikamet ve saatlerde özel araç tahsisi ve tarife indirimi sık karşılaşılan bir durumdur. Bu kapsamda çok sayıda talep ve yazışma bulunmaktadır. Tramvay şirketinin okullardan gelen özel talepleri karşılamaya çalıştığı görülmektedir. Bahsi geçen taleplerin bir kısmı aşağıda verilmiştir:

⁴¹⁶ İETT Arşivi, 7103-02824-046 no'lu belge.

- Nişantaşı Kız Orta Mektebi öğrenci ve öğretmenlerinin geliş gidişlerinde mağdur olmamaları için mevcut hatlara yeni araçlar konulması,
- İstanbul Kız Muallim Mektebi öğrencilerinin derslere zamanında yetişmesi için belirli saatlerde daha fazla araç konulması,
- Maçka civarında eğitim gören öğrencilere yeni araçlar tahsis edilmesi,
- Perşembe günleri izne çıkan Askerî İlk Mektep öğrencilerini istasyonda bekletmemek amacıyla Topkapı istasyonunda fazladan dört adet motris bulundurulması⁴¹⁷,
- Bayram ve törenlere katılan öğrencilere yeterli sayıda tramvay aracı tahsis edilmesi ve tarife indirimli uygulanması,
- Öğrencilerin okul gezisi ve ziyaretleri için araç tahsis edilmesi,
- Feyziye Mektebine özel tramvay tahsis edilmesi ve indirimli tarife uygulanması.⁴¹⁸

Öğrencilere araç tahsis uygulamalarında tatsız olaylar da meydana gelmiştir. Robert Koleji öğrencilerine tahsis edilen hususî tramvayda öğrenci ile personel arasında tartışmalar yaşandığından tramvaya "hususî" olduğunu gösterir bir levha asılmıştır. Dumlupınar Erkek Yatılı Mektebi öğrencilerinin mağdur edildiğine dair gelen şikâyet üzerine inceleme başlatılmıştır. Öğrencilere özel indirimli tarife ile araba tahsis edileceği bildirilmesine rağmen, Şişli'ye gelen tek araca bindirilen 80 öğrenciden ilk önce dokuz kuruş alınmış, pazarlıkla sonrasında ücretin beş kuruşa kadar düşürüldüğü tespit edilmiştir.⁴¹⁹

Yaşanan aksaklıklara dair gelen şikâyetler yanında Tramvay Şirketine araç tahsisi ve indirimli tarife uygulanması konusunda teşekkür yazıları da gönderilmektedir. Robert Koleji öğrencilerine tahsis edilen tramvay dolayısıyla kolej yönetimi tarafından İstanbul Tramvay Şirketi'ne gönderilen teşekkür yazısı buna örnektir.⁴²⁰

⁴¹⁷ İETT Arşivi, 7103-02826-054 no'lu belge.

⁴¹⁸ İETT Arşivi, 7103-02826-002, 7103-02826-004, 7103-02826-005, 7103-02826-007, 7103-02826-008, 7103-02826-012, 7103-02826-033, 7103-02826-076, 7103-02826-037, 7103-02826-063, 7103-02826-73, 7103-02826-064 ve 7103-02826-065 no'lu belgeler.

⁴¹⁹ İETT Arşivi, 7103-02824-078 ve 7103-02826-007 no'lu belgeler.

⁴²⁰ İETT Arşivi, 7103-02826-026 ve 7103-02826-066 no'lu belgeler.

5.1.4.2. Yabancılar Araç Tahsisi

Yurt dışından vapurla Karaköy iskelesine gelen yolculara özel araç tahsisi yapılmıştır. 27 Ağustos 1928 tarihinde Tramvay Şirketi tarafından vapurla gelen yabancı seyyahlara ikinci sınıf tramvay tahsis edilmesine karar verilmiştir. Ayrıca, seyyahların iki bilet parası ödemeleri yani köprü parası da dâhil olmak üzere yolcu başına 0,5 kuruş vermesi koşuluyla yolculuk etmeleri gerektiği bildirilmiştir.⁴²¹

5.1.4.3. Tören, Müsamere, Tiyatro ve Sinema İçin Özel Sefer Uygulaması

Cumhuriyet döneminde sanatseverlere, tören ve müsamerelere katılmak isteyenlere ulaşım kolaylığı sağlamak amacıyla araç tahsisi ve sefer arttırılması gibi hizmetler sunulmuştur. 30 Ağustos Zafer ve Tayyare Bayramı vesilesiyle Beyoğlu, Bakırköy, Adalar, Üsküdar, Boğaziçi, Erenköy, Göztepe gibi yerlerde Türk Tayyare Cemiyeti tarafından düzenlenecek etkinliklere yoğun katılım olacağından gece boyunca tramvay seferleri yapılmış ve gazeteler de ilan edilmiştir.⁴²²

Tiyatro ve sinemalardan çıkanlara mahsus, gecenin ilerleyen saatlerinde ek sefer uygulaması yapılmıştır. Dersaadet Tramvay Şirketi tarafından yayımlanan ilanda; gece tiyatrodan ve sinemadan çıkanlara özel olarak seferler konulacağı yolculara bildirilmiştir.⁴²³ 1925 senesinde, gece sinema ve tiyatrodan çıkanların vapura yetişmeleri için saat 23:00'den itibaren Harbiye'den Fatih'e yeterli sayıda araç tahsis edildiği gözlenmiştir.⁴²⁴

5.2. Araç

41 yıl boyunca İstanbul sokaklarını şenlendiren atlı tramvay arabaları eskimiş ve artık şehrin ihtiyaçlarını karşılayamaz hale gelmiştir. Tramvay Şirketi 1897 yılında işlettiği 21.200 metrelik tramvay güzergâhlarında 670 beygirle 118 araba çalıştırmıştır. İlk tramvay arabaları sınırlı kapasitede 15 ile 20 kişi arasında yolcu taşımaktadır. 1911

⁴²¹ İETT Arşivi, 7103-02826-089 ve 7103-02826-086 no'lu belgeler.

⁴²² İETT Arşivi, 7103-02826-087 no'lu belge.

⁴²³ İETT Arşivi, 7103-02824-004 no'lu belge.

⁴²⁴ İETT Arşivi, 7103-02824-060 ve 7103-02824-092 no'lu belgeler.

yılına gelindiğinde sefer yapan tramvay arabalarının sayısı 171'e ulaşmıştır.⁴²⁵ Tramvay hatlarının elektrikleştirilmesiyle birlikte elektrikle tahrik olan yeni araçlara ihtiyaç duyulmuştur. Her ne kadar atlı tramvay döneminden kalan 33 araba modifiye edilerek yeni sisteme uyarlanmış olsa da Avrupa fabrikalarına sipariş edilen yeni bir araç filosu kurulmuştur. Bu çerçevede 1913 yılında sipariş edilen 36 adet çekici tramvay aracı yurda getirilmiştir. 1914 yılında 90 çekici ve 20 adet MAN firmasının çekilen aracı Avrupa'dan ithal edilmiştir.⁴²⁶ Elektrikli Tramvay İşletmesinin ilk yıllarında atlı tramvay arabalarından modifiye edilen 33 aracıyla birlikte toplam 179 araçla işletmeye başlanmıştır. Yıllar içerisinde filodaki araç sayısı artarak devam etmiş, 1920 yılında 226 olan araç sayısı bir sonraki sene 256'ya 1922 yılında 270' e 1926 yılında 300' e 1927 yılında ise 320 araca ulaşmıştır. Şehir estetiğine uygun, şık ve modern bir tasarıma sahip olan filodaki araçların sayısı 1938 sonunda gerçekleştirilen millileştirilmeye kadar aynı kalmıştır.

Tablo 20. 1919-1938 Yılları Arasında Tramvay Aracı Sayısı (Veri Havuzu)

Yıl	Araç Sayısı					Servise Çıkan Araç Sayısı			
	1. Sınıf	2. Sınıf	Muharrik	Müteharrik	Toplam	1. Sınıf	2. Sınıf	Toplam	Sefer Gerçekleşme Oranı (%)
1919	52	134	-	-	186	44	105	149	80
1920	75	151	-	-	226	59	125	184	81
1921	88	168	178	78	256	73	141	214	84
1922	90	179	179	91	270	77	145	222	83
1923	88	181	-	-	270	79	138	217	81

⁴²⁵ Öztürk, s. 139.

⁴²⁶ Öztürk, s. 148.

Yıl	Araç Sayısı					Servise Çıkan Araç Sayısı			
	1. Sınıf	2. Sınıf	Muharrrik	Müteharrik	Toplam	1. Sınıf	2. Sınıf	Toplam	Sefer Gerçekleşme Oranı (%)
1924	90	179	-	-	270	73	141	214	80
1925	90	179	179	91	270	77	145	222	83
1926	90	209	179	121	300	74	152	226	76
1927	97	223	199	121	320	75	154	229	72
1928	97	223	199	121	320	83	152	235	73
1929	115	205	-	-	320	100	150	250	78
1930	115	205	-	-	320	100	149	249	78
1931	115	205	-	-	-	-	-	253	79
1932	100	220	-	-	-	-	-	230	72
1933	105	215	-	-	-	-	-	223	70
1934	108	212	-	-	-	-	-	238	74
1935	108	212	-	-	-	-	-	253	79
1936	108	212	-	-	-	-	-	249	78
1937	-	-	-	-	320	178	81	259	81
1938	-	-	-	-	320	178	83	261	82

Kaynak: Societe des Tramways de Constantinople (S.T.C.), İstatistik veriler tablosu, Şehremaneti İstatistik Bürosu; İETT arşivi, 7103-03869-004, 7103-03869-023, 7103-03869-038, 7103-03869-042, 7103-03869-046, 7103-03869-059, 7103-03869-060, 7103-03869-101, 7103-03869-103, 7103-03869-104, 7103-03869-105, 7103-03869-097, 7103-03869-100, 7103-03869-028, 7103-03869-015, 7103-03869-0327 no'lu belgeler; 1181 ve 1884 Şirket Genel Kurul Raporları; Prof. Dr. Haydar Kazgan, Osmanlı'dan

Cumhuriyet’e Şirketleşme, İstanbul: Creative Yayıncılık, s. 90; Prof. Dr. Vahdettin Engin, **İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, 1. Basım, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011, s.110; İbrahim Murat Bozkurt, **İstanbul Kentiçi Kara Toplu Ulaşım Hizmetlerinin Başlaması ve Gelişimi (1850-1900), (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004)**, s.190; Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 1970, s. 171; İ.E.T.T. Dergisi, 1956-1958, Sayı 2, ss. 25-26; Naci Ayrıl, **İstanbul Belediye Mecmuası**, Aralık 1938-Ocak 1939, Sayı 172-173, s. 24.

Yıllara Göre Tramvay Araç Sayısını gösteren Tablo 20’deki değerler ağırlıklı olarak kurum belgelerindeki bilgilerin toplandığı veri havuzundan çekilmiştir. Buna göre; 1919 yılında 186 olan araç sayısı, 1920’de 226’ya, 1921 yılında filoya eklenen 30 araçla 256’ya çıkmıştır. 1922-1925 yılları arası araç sayısı 270 olarak gerçekleşmiştir. 1926 yılında Avrupa’ya sipariş verilen 30 yeni müteharrik aracın gelmesiyle 300’e çıktığı görülmektedir. 1927 yılında verilen son sipariş olan 20 yeni müharrik aracın da eklenmesiyle filodaki araç sayısı 320’ye ulaşmıştır. 1927’den sonra yeni araç alımı yapılmamıştır. 1927-1938 arası toplam araç sayısı 320 olarak sabit kalmıştır.

1927 yılından millileştirmeye kadar geçen 12 yıllık süre içerisinde toplam araç sayısı aynı kalmak kaydıyla, birinci ve ikinci mevki araçların sayısında değişiklikler meydana gelmiştir. 1927 ve 1928 yıllarında 97 olan birinci mevki araç sayısı 115’e çıkmış ve 1931 sonuna kadar durumunu muhafaza etmiştir. 1932 yılında birinci mevki araç sayısı 100’e inmiş, bir sonraki yıl 5 araç artarak 105 olmuş, 1933-1936 yılları arası ise 108 olarak işltmeye verilmiştir. Birinci ve ikinci mevki araçların kendi aralarında değişime tabi tutulması hatların yolcu potansiyeli ve gelir durumuna göre ayarlandığı değerlendirilmektedir.

Nitekim 1928 yılında İstanbul Tramvay, Tünel ve Rıhtım Şirketleri Komiserliği, şirketin elindeki bütün motorlu araçların envanterini istemiştir. Şirket elindeki motorlu araçların tamamının envanterini 11 Şubat 1928 tarihli yazı ile idareye bildirmiştir. Döneme ait önemli kurumlardan tramvay şirketinin elindeki taşıt kapasitesini göstermesi açısından Tablo 21 önemli bilgiler içermektedir.

Tablo 21. 1928 Yılı Tramvay Şirketi Taşıt Envanteri

ARAÇ CİNSİ	TOPLAM (ADET)
Tramvay Muharrik Araba	200
35 Kişilik Muharrik Araba	120*
35 kişilik ve her biri takriben 45 bârgir kuvvetinde 600 voltluk motor ile tahrik edilir nakliye lokomotifi	2*
45 bârgir kuvvetinde 600 voltluk iki aded elektrik motoru ile tahrik edilir 5 metre mek'abında nakliye lokomotifi	2*
6 metre mek'abında nakliye vagonu	5
30 kişilik ve 20 bârgir kuvvetinde birer motor ile tahrik edilir otomobil	4*
15'er bârgir kuvvetinde merdivenli otomobil	3
20 bârgir kuvvetinde 6 kişilik yolcu otomobili	1*
15 bârgir kuvvetinde 6 kişilik otomobil	2*
20 bârgir kuvvetinde 2 tonluk kamyonet-otomobil	2*
15 bârgir kuvvetinde 1 x 1/2 tonluk kamyonet-otomobil	2

*Yaklaşık değer olarak verilmiştir.

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03869-0402 no'lu belge.

Mevcut veriler ışığında 20 senelik araçların servis gerçekleşme oranları incelendiğinde, en yüksek oranın %84 ile 1921 yılında yakalandığı görülmektedir. 1920 yılında işçi grevlerinin bitmesi üzerine tramvay şirketinin çalışan sayısı 1.579'dan 1.653'e çıkmıştır.⁴²⁷ Çalışan sayısındaki yaklaşık %5'lik artışın sefer gerçekleşme

⁴²⁷ İETT Arşivi, 7103-03869-0342, 7103-03869-0575, 7103-03869-0597 no'lu belgeler.

oranının yükselmesinde etkisi bulunmaktadır. En düşük sefer gerçekleşme oranları ise %70 ile 1933 yılında, ikinci olarak %72 ile 1927 ve 1932 yıllarında, üçüncü olarak da %73 ile 1928 yılında gerçekleşmiştir. 1919-1938 arası 20 yıllık sefer gerçekleşme oranlarının ortalaması %78 seviyesinde kalmıştır.

1926-1928 yılları arasında gelen şikâyetlerin değerlendirilmesi ve yapılan teftişler neticesinde, yaşanan aksaklıklar ve izdiham konusunda Şehremaneti ve Şirket yetkilileri arasında yoğun yazışma trafiğinin olduğu bilinmektedir. 5.1 Sefer başlığı altında konu ayrıntılı olarak incelenmiştir. Tramvay garajlarında yedek araç olduğu halde sahada sefere çıkan aracın azlığı denetimlerde ortaya çıkmış ve ahaliden gelen şikâyetler bu konuda tedbir alınmasını zorunlu kılmıştır. Ancak şirketin konu hakkında uzunca süre direndiği yazışmalardan anlaşılmaktadır. Tablo 20’de verilen sefer gerçekleşme oranlarında bu durum açıkça okunmaktadır. Şehremaneti’nin ısrarlı baskıları etkisini 1929 yılında göstermiş, sefer gerçekleşme oranları %72’lerden tekrar ortalama değer olan %78 seviyesine çıkmıştır.

Tablo 22. Elektrikli Tramvay Aracı Yolcu Kapasitesi

Oturun Yolcu Sayısı	
Mahal	Yolcu Sayısı
Vagonun İçinde Oturacak Mahal	18
Ayakta Yolcu Sayısı	
Mahal/Sahanlık	Yolcu Sayısı
Vagon İçinde ve en son kanepe arkasında ayakta duracak mahal	3
Vatmanın Bulunduğu sahanlıkta	6
Vatmanın bulunmadığı sahanlıkta	8
Beher Sahanlıkta	8
Toplam	25

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03534-039 no’lu belge.

Elektrikli tramvay araçlarının yolcu kapasitesi Tablo 22’da verilmiştir. Hamburg Elektrikli Tramvay aracında 33 kişi olan araç içi kapasite Avrupa’ya sipariş edilen İstanbul tramvay aracında 25 kişide kalmıştır.⁴²⁸ Ancak pik saatlerde aşırı yoğunluktan ötürü, İstanbul halkının kendi bulduğu yöntemlerle araç başına düşen yolcu kapasitesinin hayli aşıldığı bilinmektedir.⁴²⁹

Araç kullanımı ile ilgili önemli bir konu da, kadınların araç içerisindeki seyahat şekilleridir. Tramvayın işletmeye başlamasından itibaren araçlarda, kadınlara özel bir bölme ayrılmıştır. Ancak kadınlara ayrılan bu bölmenin zaman zaman erkeklerin işgaline uğraması sorun yaratmıştır. Kadınlara araç tahsisı mümkün olmayınca kadınların inip bindiği kapıların ayrı olması ve en sonunda ön taraftaki iki sıranın kadınlara tahsis gibi süreçler dönemsel olarak taşınmıştır.

Ticaret ve Nafia Nezareti’nin Şirket’e 1911 tarihinde yazdığı bir yazıda, araçlarda kadınlar için rezerve edilmiş yerlerin sadece kadınlar tarafından kullanılması ve erkekler tarafından işgal edilmesine izin verilmemesi gerektiği hatırlatılmakta, çalışanlara bu yönde talimat verilmesi istenmektedir. Rezerve edilen yerlerde hiçbir kadın yolcu bulunmasa dahi bu alanın kadın yolcular için ayrıldığına hatırlatılması, ihtiyaç halinde polise başvurulması ve aracın durdurulması talimatı verilmiştir. Nihayetinde kadınlar için rezerve edilen yerlerin sadece kadınlar tarafından kullanılması kuralına uyulmasının önemi altı çizilerek vurgulanmıştır. Konu hakkında Dâhiliye Nezaretine de bilgi verildiği Tramvay Şirketine bildirilmiştir.⁴³⁰

26 Ocak 1914 tarihli Şirket’ten Şehremaneti’ne yazılan yazı ise hayli ilginç değerlendirmeler içermektedir. Tramvaylarda kadınlara ayrılan yerlerin erkekler tarafından kullanılması ve kadınlara karşı kaba davranışlar sergilenmesi hakkında bazı şikâyetler alındığı belirtilerek, personelin yolculara özellikle de kadınlara karşı kibar davranmak konusunda sürekli uyarıldığı ifade edilmiş, kadın yolculara karşı bu tür kaba davranışların personelden değil erkek yolculardan geldiği iddia edilmiştir. Yolcuların sıklıkla yönetmelik şartlarına uymayı reddettiği ve personelin uyarılarını dikkate

⁴²⁸ Journal Article, **The Hamburg Electric Tramway**, Scientific American, Vol. 55, 1886, s. 215, <https://www.jstor.org/stable/10.2307/26088735> (23 Ekim 2020).

⁴²⁹ İETT Arşivi, 7103-03534-039 no’lu belge.

⁴³⁰ İETT Arşivi, 7103-03472-082 no’lu belge.

almadıklarının gözleendiği belirtilmiştir. Tramvay personelinin, kadınlara ayrılan bölümlerin sadece kadınlar tarafından kullanılmasını sağlayabilmesi için Polis tarafından yetkilendirilmesi öneri olarak sunulmuş ve bu konuda ilgililere gerekli emirlerin verilmesi rica edilmiştir.⁴³¹

Nafia Nezareti tarafından 7 Kasım 1917 tarihli kaleme alınan yazıda, tramvay araçlarındaki izdiham sebebiyle araçlara binmeye muktedir olamayan veya erkekler arasında sıkışacaklarından dolayı binmeyi uygun görmeyen hanımların uzun süreler duraklarda beklemek zorunda kaldıklarını veya evlerine yaya olarak döndüklerini Dersaadet Tramvay Şirketi'ne bildirilmektedir. Yaya olarak evlerine dönerken türlü sıkıntılara maruz kaldıkları gibi genellikle geç saatlerde hanelerinde oldukları şikâyeti iletilmektedir. Çözüm olarak askerler için yapıldığı gibi hanımlar için de özel araç tahsis istenmekte ve araçların üzerinde “Hanımlara Mahsustur” levhasının bulunması talep edilmektedir.⁴³²

Bu yazıya verilen 9 Kasım 1917 tarihli cevapta, savaş yıllarında olunduğu için araçların bir kısmının askerlerin hizmetine sunulduğu ve sınırlı bir araç filosuyla işletme yapılmaya çalışıldığı ifade edilmiştir. Askerlerin kendilerine tahsis edilen araçları uzun süre beklemek zorunda kaldıkları, kadınlara mahsus araç konulduğu zaman aynı durumla kadınların da karşılaşacağı belirtilmiştir. Askerler için özel araç tahsis edilmesine, sivillerle askerlerin aynı araçta yolculuk yapmalarının yasaklanması üzerine Meydan Komutanlığı'ndan gelen talimatla gidildiği, kadınlar için de benzer bir emre gereksinim duyulacağı vurgulanmıştır. Ancak bu durumun kadınlarda memnuniyet yaratmayacağı ve birçok zorluğa sebebiyet vereceği belirtilmiştir. Kadın yolcuların tramvaya binmek maksadıyla eşlerinden asla ayrılmaya muvafakat etmeyecekleri, özellikle kötü hava koşullarında ön platformda oturmak istemeyecekleri için büyük sıkıntı çıkabileceği öngörülmüştür. Eldeki araç sayısı göz önünde bulundurulduğunda bu talimatı uygulamanın, seferlerde de ciddi aksamalara sebebiyet vereceği özellikle ifade edilmiştir. Bu çerçevede kadınlara özel araç tahsis edilmesi talebinde ısrar edilmeyeceği umularak,

⁴³¹ İETT Arşivi, 7103-03534-053 no'lu belge.

⁴³² İETT Arşivi, 7103-03472-047 no'lu belge.

Şirket'in Avrupa'ya sipariş ettiği araçlar geldiği takdirde konunun tekrar değerlendirilmesi isteği arz edilmiştir.⁴³³

26 Kasım 1917 tarihli ve 68068/17 sayılı, Nafia Nazırı imzalı gelen cevabi yazıda, yeni tramvay araçları gelene kadar kadınlara özel araç tahsisi konusunun ertelenmesi, bu zamana kadar kadın ve erkekler yolcuların tramvay araçlarına ayrı yerlerden inip binmelerinin sağlanması kararı şirkete tebliğ edilmiştir.⁴³⁴

Milli Mücadele döneminin sona ermesi ve zaferin kazanılmasıyla beraber Ankara Hükümeti, ülkede bulunan yabancı şirketlerin hukuki durumunu belirleyen bir kanun çıkarmıştır. 23 Temmuz 1923 tarihli bu kanuna göre, 16 Mart 1923 tarihinden önce kurulmuş olan anonim şirketlerin hemen bütünüün nizamnamelerinde eski Osmanlı Hükümeti'ne ait ve Teşkilat-ı Esasiye Kanunu'na aykırı tabirler bulunması hasebiyle, bunların mevcut Anayasaya uyumlarının sağlanması için Ticaret Vekâlet'inin gerekli düzenlemeleri yapması öngörülmüştür. Bu çerçevede yeni dönemle beraber tramvaylarda gerçekleştirilen icraatlardan biri de, kadınlarla erkeklerin ayrı yerlerde seyahat etmeleri uygulamasının 1923 Aralık ayından itibaren sona erdirilmesi olmuştur.⁴³⁵

Yeni düzenlemenin uygulama esası Kasım 1925 tarihli Şirket'in kendi iç yazışmasında şöyle ilan edilmiştir;

1- Aracın gidiş istikametine göre ilk iki sıra kadınlara ayrılmıştır. Hiçbir erkek yolcu kadınlara ait ilk iki sırada oturmayacaktır.

2- Araçta başka boş yer bulunmadığı takdirde kadınlara ait olan sıralardan ancak ikinci sıra kadın yolcu olmadıkça erkekler tarafından kullanılacaktır.⁴³⁶ Böylelikle kadınların ayrı bölmede oturması düzenine son verilmiş, kadın yolcular için aracın ön tarafında iki sıra yer tanımlanmıştır.

⁴³³ İETT Arşivi, 7103-03472-046 no'lu belge.

⁴³⁴ İETT Arşivi, 7103-03472-044 no'lu belge.

⁴³⁵ Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, s. 203.

⁴³⁶ İETT Arşivi, 7103-02995-012, 7103-02995-0128no'lu belge.

5.3. Yol

Tramvay Şirketi'nin inşa ettiği hatların uzunluğu 1897 yılında 21.200 m, 1911'de 24.075 metredir.⁴³⁷ 1919 yılı itibariyle inşa edilmiş tramvay hatlarının uzunluğu 27.599 m ve işletme altındaki tramvay ağının toplam uzunluğu 49.010 m; 1920 yılında ise sırasıyla 30.483 m ve 53.483 m şeklinde gerçekleşmiştir.⁴³⁸ 1926 senesi itibariyle tesis edilmiş tramvay hatlarının uzunluğunun 30.700 m'ye ve işletilen tramvay şebekesinin toplam uzunluğunun 67.702 m'ye ulaştığı görülmektedir.⁴³⁹ 1927 yılında Tramvay Şirketi'nin inşa ettiği hatların uzunluğu 31.230 m'ye vasil olmuş ve bu durum 1930 yılına kadar sabit kalmıştır. 1930 yılında tramvay ağına eklenen 3.027 m yeni hat ilavesiyle tesis edilmiş hatlar uzunluğu 34.257 m'ye yükselmiştir.⁴⁴⁰ 1935 yılında Avrupa yakasında Tramvay Şirketi'nin raylı sistem şebeke uzunluğu 35.448 m'ye,⁴⁴¹ Anadolu yakasında tamamlanan raylı sistem şebeke uzunluğu ise 25.950 m'ye⁴⁴² ulaşmıştır. 1935 yılı itibariyle İstanbul genelinde tesis edilmiş olan tramvay şebekesi uzunluğu 61 km'yi aşmıştır.

Tablo 23. 1917 Yılı İtibariyle Döşeli Tramvay Şebekesi

Hat İsmi	Hat Uzunluğu (m)	İşletme Yapılan Gün
Ermeni Mezarlığı-Tünel	4.873	365
Harbiye Dönüşü	63	365
Galatasaray-6. Daire-Karaköy	1.713	365
Karaköy-Beşiktaş	3.411	365
Beşiktaş-Ortaköy	2.003	365
Feriköy-Tatavla	1.364	365
Karaköy-Azapkapı	705	0
Karaköy –Eminönü	670	365
Eminönü-Sirkeci	386	365
Sirkeci-Beyazıt	2.170	365
Beyazıt-Şehzadebaşı	874	365
Şehzadebaşı-Fatih	734	365
Fatih-Edirnekapi	1.700	Planlanan

⁴³⁷ Öztürk, s. 153.

⁴³⁸ İETT Arşivi, 7103-03869-097 no'lu belge.

⁴³⁹ İETT Arşivi, 7103-03626-004, 7103-03626-0034 no'lu belgeler.

⁴⁴⁰ Naci Ayrıl, **İstanbul Belediye Mecmuası**, Aralık 1938-Ocak 1939, Sayı 172-173, s. 24.

⁴⁴¹ Tekeli, s. 38.

⁴⁴² Tekeli, s. 39.

Hat İsmi	Hat Uzunluğu (m)	İşletme Yapılan Gün
Beyazıt-Aksaray	1.174	365
Aksaray Dönüş	903	139
Aksaray-Topkapı	2.661	365
Aksaray-Yedikule	2.884	365
Ortaköy-Bebek	4.100	365
Sirkeci Dönüş	500	365

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03569-058, 7103-03569-0605 no'lu belgeler.

21 Aralık 1926 tarihinde Ticaret Nezareti, Nafia Nezareti aracılığıyla Dersaadet Tramvay Şirketinden 1924 yılı itibariyle işlettiği hatların uzunluğu konusunda bilgi istemektedir.⁴⁴³ Şirketin cevabi yazısında 1924 senesi itibariyle, Tablo 17'deki döşeli raylı sistem şebekesinin toplam uzunluğu 30.700 metre olarak teyit edilmiş ve Tablo 24'de gösterilen işletilen toplam hat uzunluğu ise 67.702 metre olarak belirtilmiştir.⁴⁴⁴

Tablo 24. 1924 Yılı İtibariyle İşletmede Olan Tramvay Hatları

1924 Senesi	
Hat İsmi	Hat Uzunluğu (m)
Şişli-Tünel	4.230
Tatavla-Tünel	4.420
Harbiye-Fatih	8.738
Maçka-Tünel	4.200
Taksim-Sirkeci	3.880
Bebek-Eminönü	10.267
Ortaköy-Aksaray	10.120
Topkapı-Sirkeci	6.232
Yedikule-Sirkeci	7.065
Fatih-Beşiktaş	8.550
Toplam	67.702

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03626-003, 7103-03626-0026 no'lu belgeler.

⁴⁴³ İETT Arşivi, 7103-03626-004, 7103-03626-0034 no'lu belge.

⁴⁴⁴ İETT Arşivi, 7103-03626-003, 7103-03626-0026 no'lu belge.

1924 yılına ait Tramvay Şirketi'nin işlettiği hatlar mesafeleriyle birlikte Tablo 24'de verilmektedir. 1927 yılına gelindiğinde tabloda yer alan işletme altındaki on hatta, yedi yeni hattın eklendiği görülmektedir. Yeni hatlar; Maçka-Beyazıt, Fatih-Sirkeci, Taksim-Beyazıt, Taksim-Fatih, Ortaköy-Fatih, Topkapı-Beyazıt, Yedikule-Beyazıt şeklindedir. 1928'de işletmedeki on yedi hatta Kurtuluş-Beyazıt ve Ortaköy-Eminönü hatları ilave edilirken, Fatih-Sirkeci ve Taksim-Beyazıt hatları seferden kaldırılmıştır. 1929 yılına gelindiğinde Edirnekapı-Sirkeci ve Harbiye-Sirkeci hatları işletmeye açılmış, Kurtuluş-Tünel, Topkapı-Beyazıt, Yedikule-Beyazıt ve Ortaköy-Eminönü hatları kaldırılmıştır. 1927 ve 1928 yıllarında işletilen on yedi hat, 1929 yılında on beşe düşmüştür. 1930'da hiçbir değişiklik yapılmamış, 1931 yılında ise iki yıl önce açılan Harbiye-Sirkeci hattı kapatılmıştır. 1932'de eski hatlar durumunu korumuş, Şişli-Sirkeci hattı yeni bir hat olarak hizmete başlamıştır. 1931 yılında işletilen hat sayısı on dörde düşmüş, 1932 yılında bu sayı tekrar on beş olmuştur. 1933 yılında dört yeni hat açılmış ve işletme altındaki hat sayısı on sekize ulaşmıştır. Maçka-Eminönü, Taksim-Aksaray, Kurtuluş-Eminönü ve Kurtuluş-Tünel hatları 1933 yılında açılan yeni hatlardır. 1934'de Şişli-Beyazıt ve Mecidiyeköy-Eminönü hatları açılmış, Kurtuluş-Tünel, Maçka-Tünel, Taksim-Fatih ve Ortaköy-Fatih hatları kaldırılmıştır. 1934 yılı itibariyle tramvayın çalıştığı hat sayısı on altı olmuştur. 1935'e gelince Harbiye-Aksaray hattı açılarak Taksim-Aksaray hattı kaldırılmış, işletilen hat sayısı bir önceki yıllarla aynı kalmıştır. 1936 senesinde ise işletilen hat sayısı Taksim-Beyazıt hattının açılması ile on yediye ulaşmıştır.⁴⁴⁵ Tramvay hatlarının işletme yaptığı güzergâhlara bakıldığında, gerek lastik tekerlekli araçlarla gerekse raylı sistem araçlarıyla günümüzde de toplu ulaşım hizmetinin verildiği görülmektedir.

5.4. Durak

1869 yılında imzalanan şartnamenin on dördüncü maddesine göre hatların merkezi noktalarında yolcuların istirahatı, güneş ve yağmurdan muhafazaları için yirmi kişiden az olmayacak gerekli sayıda durak yerinin inşası Şirket'in taahhüdü altındadır. 20 kişinin bekleyeceği durak yerleri ara durak olmanın ötesinde, peron görevi gören ana bekleme merkezleridir. Ancak gerek atlı tramvayın hızının düşük olması, gerekse yine

⁴⁴⁵ Ayral, ss. 28-29.

aynı şartnamenin on beşinci maddesinde, tramvayın durak haricinde de yolcu indirip bindirmesine izin verilmesi atlı tramvay duraklarının işlevsel olmasını engellemiştir.

1914 yılından itibaren elektrikli tramvay ile birlikte durak ihtiyacı daha belirgin hale gelmiştir. 1911 şartnamesinin on altıncı maddesine göre; tramvay hatları üzerinde yeterli sayıda mecburi ve ihtiyari durak yerlerinin yapılması zorunlu hale gelmiş ve durak haricinde yolcu indirip bindirilmesi yasaklanmıştır. Tramvay yolcuları araca binmek için duraklarda beklemek zorunda olduklarından kötü hava koşullarında yolcuların sığınacakları üstü kapalı durakların yapımı ihtiyaç haline gelmiştir. Duraklar aynı zamanda şehri güzelleştirici bir etkiye sahip kent mobilyalarıdır. İstanbul'un imajı üzerinde etkisi olmuş, şehrin modern bir görünüme kavuşmasına katkı sağlamıştır.⁴⁴⁶

İstanbul'un belli başlı merkezlerinde yapılan tramvay durakları şehir hayatı için güzel bir yeniliktir. 3 Temmuz 1910 tarihli yazıda yolcular için Aksaray'da yapılan durağın beklentileri karşıladığı; Beyazıt, Ayasofya ve Eminönü'ne de bu duraklardan yapılması istenmiştir. Eminönü'ne yapılacak durağın bir an evvel hayata geçirilmesi talebi Şirket'e bildirilmiştir.⁴⁴⁷

Tablo 25. 1915 Yılında Yapımı İstenen Durakların Listesi

Beyoğlu Ciheti		İstanbul Ciheti	
Durak adı	Adedi	Durak Adı	Adedi
Şişli	2	Eminönü	1
Osmanbey Gazinosu	1	Sirkeci	1
Feriköy Hamamı, Şişli Feriköy Kavşağı	1	Park	1
Feriköyü Ayayorgi Kilisesi	1	Ayasofya-Sultanahmed	1
Harbiye	1	Türbe	1
Taksim Meydanı	2	Beyazıt	1
Galatasaray	2	Aksaray	1
Tünel	1	Davudpaşa	1

⁴⁴⁶ Çelik, s. 124.

⁴⁴⁷ İETT Arşivi, 7103-03418-104 no'lu belge.

Beyoğlu Ciheti		İstanbul Ciheti	
Durak adı	Adedi	Durak Adı	Adedi
Tepebaşı	1	Samatya	1
Şişhane Karakolu	1	Yedikule	1
Galata-Karaköy	3	Yusufpaşa	1
Azapkapı	1	Çapa	1
Tophane	1	Topkapı	1
Fındıklı	1	Şehzâdebaşı	1
Dolmabahçe	1	Saraçhanebaşı	1
Beşiktaş	1	Fatih	1
Ortaköy	1		
Kuruçeşme	1		
Arnavutköy	1		
Bebek	1		

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03418-081, 7103-03418-0605, 7103-03418-079, 7103-03418-0595 no’lu belgeler.

Duraklarda bekleyen ahalini şikâyetleri her zaman gündemde olmuştur. 13 Haziran 1911 tarihli başka bir yazıda ise seferlerin yeterli olmamasından dolayı halkın çoluk çocuk durak yerlerinde uzun süreli beklemek zorunda kaldıkları, dinlenmeleri için uygun mekânlar yapılmadığından bahisle bu durakların bir an evvel yapılması, aksi takdirde Şehremaneti tarafından gereğinin yapılacağı kesin bir dille Şirket’e ihtaren tebliğ edilmiştir.⁴⁴⁸

Elektrikli tramvayın ilk yıllarında Şehremini imzasıyla 7 Ekim 1915 tarihli şirkete giden uyarı yazısının ekinde yapılması istenen kırk bir durağın isimleri de bulunmaktadır. Şirketten sözleşme gereği yirmi kişi kapasiteli bekleme yerlerini bir an evvel hayata geçirmesi istenmektedir. Ahaliden bu konuda çokça şikâyet geldiği ve yaklaşan kış aylarında bu şikâyetlerin bir kat daha artacağına vurgulanmıştır. Belirtilen kırk bir durağın isimleri ve yönleri Tablo 25’de verilmiştir. Yapımı talep edilen duraklardan Eminönü, Aksaray, Beyazıt, Karaköy, Ortaköy ve Arnavutköy duraklarının bir an önce inşası istenmiştir.⁴⁴⁹ 16 Kasım 1915’de benzer içerikli başka bir yazı kaleme alınmış ve öncelik sırasından Arnavutköy çıkmış, Feriköy girmiştir. Eminönü, Karaköy, Aksaray,

⁴⁴⁸ İETT Arşivi, 7103-03418-102 no’lu belge.

⁴⁴⁹ İETT Arşivi, 7103-03418-081, 7103-03418-0603 no’lu belge.

Beyazıt, Feriköy, Ortaköy duraklarının bir an evvel inşası için uygun arsaların temini ve projelerin hazırlanarak Emanet'e gönderilmesi talep edilmiştir.⁴⁵⁰

Tablo 25'de durak yapılması istenen bazı mahaller transfer merkezi hüviyetine bürünmüştür. Bu kapsamsa Aksaray durağının bir transfer peronu haline dönüştürülmesi talep edilmiştir. Şirket 26 Temmuz 1917 tarihli yazısında Aksaray istasyonunda değişiklik yapmak amacıyla plan ve projelerle onay için Şehremaneti'ne başvurmuş, Aksaray durağının köprüden gelen araçların son durağı olmaktan çıkması dolayısıyla cami tarafındaki peronun transfer peronu olarak düzenlenmesini önermiştir.⁴⁵¹

10 Şubat 1925 tarihli Şirketler Komiserliği'nin yazdığı yazıda Karaköy, Taksim, Beyazıt, Sultanahmet ve Beşiktaş tramvay bekleme yerlerine, Eminönü durağına konulan sundurmaların benzerinin acilen yapılması talebi şirkete iletilmiştir.⁴⁵² 6 Aralık 1915'de yeni bir yazıyla geçen kış Eminönü ve Beşiktaş'a yaptırılan durakların benzerinin Beyazıt, Taksim, Bebek ve Kuruçeşme tramvay duraklarına yaptırılması şirketten talep edilmiştir.⁴⁵³

Duraklar yapıldıkça durakların aydınlatılması ihtiyacı da ortaya çıkmıştır. Gece seyahat eden yolcuların karanlık duraklarda birçok sorunla karşılaştıklarından bahsedilerek durakların yolcuların selameti ve memnuniyeti gereği aydınlatılması Şirketten talep edilmiştir.⁴⁵⁴ Tramvay duraklarının karanlıkta kalması gece seyahat eden yolcuların emniyeti açısından sorun teşkil etmektedir. Bekleme yerlerinin aydınlatılması konusu Şirketten ahalinin talep ettiği önemli başlıklar arasındadır. Sirkeci'deki tramvay durağının aydınlatılması bu kapsamda gelen taleplerden biridir.⁴⁵⁵

Şehrin dinamikleri ve ahalinin talepleri doğrultusunda duraklar aynı erde sabit kalamamaktadır. 1924 Temmuzunda Taksim Belediye Bahçesi'nin yakınındaki durağın, bahçenin kapısına konulmasına Şirket karşı çıkmıştır. Haklı gerekçelerle umurun

⁴⁵⁰ İETT Arşivi, 7103-03418-0593 no'lu belge.

⁴⁵¹ İETT Arşivi, 7103-03052-056 no'lu belge.

⁴⁵² İETT Arşivi, 7103-03418-037 no'lu belge.

⁴⁵³ İETT Arşivi, 7103-03418-024 no'lu belge.

⁴⁵⁴ İETT Arşivi, 7103-03534-038 no'lu belge.

⁴⁵⁵ İETT Arşivi, 7103-02713-090, 7103-02713-0801 no'lu belge.

kullandığı mekânların yüz metre gerisine veya ilerisine durak konulmasının uygun olduğu, kapı ağzına konan durağın trafiği olumsuz etkileyeceği belirtilmiştir.⁴⁵⁶

Durak yeri değişikliği ile ilgili çok sayıda talep olduğu söylenebilir. Beyoğlu'ndaki Parmakkapı tramvay istasyonunun eski yerine nakli⁴⁵⁷, Ayasofya-Eminönü tramvay hattında bir durak yerinin değişmesi talebi⁴⁵⁸, Karaköy-Beşiktaş tramvayının Karaköy'deki durak yerinin Bank de Roma önüne nakli⁴⁵⁹, Fındıklı tramvay istasyonunun yerinin değiştirilmesi⁴⁶⁰ gelen talepler hakkında fikir vermektedir. Bu çerçevede Şirket yetkilileri zaman zaman Şehremaneti, Umum Şirketler Komiserliği'ne davet edilerek konular müzakere edilmiş⁴⁶¹ ve duraklarının yerlerinin değişimi konusunda günümüzde olduğu gibi o günde Belediye Meclis azalarına gelen talepler ve baskılar hep var olmuştur.⁴⁶²

Tramvay duraklarının yapım ihalelerine birçok firma katılarak teklif sunmuştur. 7 Mayıs 1928 tarihli Harbiye Meydanı'nda Tramvay bekleme mahalli ihalesine teklif veren H. İşler-Demir inşaat Fabrikası, işi 75 mesai gününde tamamlayacağını taahhüt etmektedir. Harbiye Meydanı'nda Tramvay bekleme mahallinin inşası için, şartnameye uygun olarak %6 mu'âmele vergisi dâhil olmak üzere 3.800 (üç bin sekiz yüz) Türk Lirası teklif sunulmuştur.⁴⁶³

1937 yılına gelindiğinde durak meselesinin hala gündemde olduğu gazete kupürlerinden anlaşılmaktadır. Akşam gazetesinin 26 Haziran 1937 tarihli baskısında Taksim, Beyazıt, Fatih ve Topkapı da kapalı durak yapılması için Belediye'nin girişimde bulunduğu yazılmıştır. Tramvay güzergâhı üzerinde bulunan ana duraklardaki sorunun devam etmesi dikkat çekicidir.⁴⁶⁴

⁴⁵⁶ İETT Arşivi, 7103-02713-048 ve 7103-02713-049 no'lu belge.

⁴⁵⁷ İETT Arşivi, 7103-02713-090, 7103-02713-0801 no'lu belge.

⁴⁵⁸ İETT Arşivi, 7103-02713-116, 7103-02713-0960 no'lu belge.

⁴⁵⁹ İETT Arşivi, 7103-02713-080 no'lu belge.

⁴⁶⁰ İETT Arşivi, 7103-02713-074 no'lu belge.

⁴⁶¹ İETT Arşivi, 7103-02713-104 ve 101 no'lu belgeler.

⁴⁶² Eşref Şefik, **İETT Dergisi**, Ekim 1957, C. I, Sayı 13, ss. 21-22.

⁴⁶³ İETT Arşivi, 7103-03419-073, 7103-03419-0498 no'lu belge.

⁴⁶⁴ Öztürk, s. 156.

5.5. Ücret

Tramvay ücretleri Şirket-i Hayriye tarifeleri ile paralellik göstermektedir.⁴⁶⁵ Mesafe bazlı ücretlendirme prensibi benimsenmiştir. Kilometre başına 1869 şartnamesinde kırk para, 1881 şartnamesinde otuz para, 1911 sözleşmesinde ise elektrikli tramvaya geçiş ile beraber yolcu başına yirmi para ücret belirlenmiştir. Bu üst limiti geçmemek şartıyla Şirket tarife değişikliği yapmakta serbest bırakılmıştır.

Ergin, İstanbul tramvayları ile seyahatin pahalı olduğunu bilet ücretlerini Avrupa şehirleri ile karşılaştırarak yaptığı değerlendirme ile ortaya koymuştur. Avrupa'nın büyük şehirlerinde bir uçtan diğer uca uzun mesafelerde tramvayla 20 en fazla 30 para ücret ödeyerek seyahat edildiğini belirterek, İstanbul'da benzer bir yolculuğun çok daha pahalıya yapıldığı dikkatlere sunulmuş, köprü geçişiyle beraber birinci mevkide 180, ikinci mevkide ise 120 parayı bulduğu belirtilmiştir.⁴⁶⁶ Atlı tramvay yıllarında 60 para olan birinci mevki ücreti, 3 kg soğana veya 1,5 kg zeytine karşılık gelmektedir. Savaş öncesi bir işçinin günlük kazancının 8 kuruş (320 para) olduğu göz önüne alındığında, uzun mesafeli birinci mevki bir gidiş-dönüş tramvay biletini karşılamadığı anlaşılmaktadır.⁴⁶⁷

İstanbul'da uygulanan tramvay ücret tarifesinin batıdaki şehirlere göre dört veya altı kat daha pahalı olduğu tespit edilmiştir. Bu çerçevede Ergin'in, Ulaşım master planlarının en temel göstergesi olan şehir içi hareketlilik (mobilité) kavramından da bahsedilen beş maddelik ulaşım ücretlerinin karşılaştırılması hususundaki değerlendirmesinin birinci maddesinde; Avrupa şehirlerindeki tramvay yatırımlarının uzun yıllar önce tamamlandığı ve tramvay otoritelerinin yatırım sermayelerini çıkarttıkları için ulaşım ücretlerinin düşük olduğu belirtilmiştir. İstanbul tramvay yatırımları ise henüz yapım aşmasındadır. İkinci olarak, Avrupa şehirlerinde tramvay şirketleri ile rekabet edecek otobüs gibi alternatif ulaşım otoriteleri mevcuttur. Üçüncü değerlendirme maddesinde, Avrupa şehirlerindeki sokaklar muntazam ve geniş olduğundan İstanbul kadar istimlâk yapılmasına gerek kalmadığı vurgulanmıştır. İstanbul

⁴⁶⁵ Çelik, s. 124.

⁴⁶⁶ Ergin, *İstanbul'da Vesait-i Nakliye Şirket ve İdareleri Tarifeleri ve Taşıdıkları Yolcu Adedi*, s. 282.

⁴⁶⁷ Öztürk, s. 284.

sokaklarının tramvay geçecek bir hale getirilmesi için daha yüzbinlerce lira sarf etmek gerekmiştir. İstimlak masraflarına Şehremaneti'nin bütçesi yetmediğinden Tramvay Şirketi bu harcamalara kısmen iştirak etmiş, şirket istimlâklara tahsis ettiği parayı yine ahaliden ücreti yüksek tutmak suretiyle geri almıştır. Dördüncü olarak, Avrupa belediyeleri zengin olduğundan dolayı sokak kaldırımlarının inşa ve tamirini genellikle kendileri yaptıklarından, bunu tamamen şirkete yüklememişlerdir. Beşinci değerlendirme maddesinde ise, bahsedilen Avrupa şehirlerin nüfusları İstanbul'a oranla daha kalabalık, servet ve refah daha fazla olduğundan şehir içi hareketliliğin yüksekliği ücretlerin düşmesine neden olduğu tespiti yapılmıştır.⁴⁶⁸ Bütün bu sebeplerden dolayı İstanbul'da tramvay ile seyahat Avrupa şehirlerine göre daha pahalı yapılmaktadır.

Ücret konusunda önemli tartışmalardan bir diğeri de kimlere indirim uygulanacağı konusudur. Tramvay ücretlerinde indirim yapılması hakkında zaman zaman Şehremaneti ile Şirket arasında yazışmaların yapıldığı görülmektedir. Varılan mutabakat çerçevesinde, posta memurları ile çavuş rütbesine kadar olan askerlerin, üniformalı olmaları ve ikinci mevkide seyahat etmeleri şartıyla normal ücretin yarısını ödemelerine karar verilmiştir.⁴⁶⁹

Cumhuriyetin döneminde ise Tramvay Şirketinin yayınladığı dört ücret traifesi aşağıdaki tabloda verilmiştir. İlk tarife 1 Ocak 1924 tarihinde yürürlüğe girerken, dördüncü tarife ise 1 Eylül 1934'de uygulanmaya başlanmıştır.

Tablo 26. Cumhuriyet Döneminde Tramvay Şirketi Tarafından Uygulanan Ücret Tarifeleri

Uygulama Dönemi	Kıt'a (Adet)	Birinci Mevki				İkinci Mevki			
		Tramvay Ücreti (Kuruş)	Nakliye Vergisi (Kuruş)	Köprü Vergisi (Kuruş)	Toplam (Kuruş)	Tramvay Ücreti (Kuruş)	Nakliye Vergisi (Kuruş)	Köprü Vergisi (Kuruş)	Toplam (Kuruş)
1 Ocak 1924-20 Temmuz 1926	1-2	5,00	0,25	-	5,25	2,50	0,25	-	2,75
	3-7	7,50	0,25	-	7,75	5,00	0,25	-	5,25
21 Temmuz 1926-9	1-2	5,50	0,25	-	5,75	3,00	0,25	-	3,25
	3-4	7,50	0,25	-	7,75	5,00	0,25	-	5,25

⁴⁶⁸ Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C. V, s. 2439.

⁴⁶⁹ Bozkurt, s. 137.

Uygulama Dönemi	Kıt'a (Adet)	Birinci Mevki				İkinci Mevkii			
		Tramvay Ücreti (Kuruş)	Nakliye Vergisi (Kuruş)	Köprü Vergisi (Kuruş)	Toplam (Kuruş)	Tramvay Ücreti (Kuruş)	Nakliye Vergisi (Kuruş)	Köprü Vergisi (Kuruş)	Toplam (Kuruş)
Eylül 1927	5-7	9,50	0,50	-	10,00	7,00	0,25	-	7,25
10 Eylül 1927 Sonrası	1-2	6,00	0,25	-	6,25	3,25	0,25	-	3,50
	3-4	8,25	0,50	-	8,75	5,50	0,25	-	5,75
	5-7	10,50	0,50	-	11,00	7,75	0,25	-	8,00
1 Eylül 1934 Sonrası	1-2	5,00	0,25	1,00	6,25	2,50	0,25	1,00	3,25
	3-7	7,50	0,25	1,00	8,75	5,00	0,25	1,00	6,25

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03418-081, 7103-03418-0605, 7103-03418-079, 7103-03418-0595 no'lu belgeler; Naci Ayrıl, **İstanbul Belediye Mecmuası**, Aralık 1938-Ocak 1939, Sayı 172-173, ss. 29-30.

Tablo 26 incelendiğinde Cumhuriyet döneminde uygulanan ücret tarifelerinde dört farklı dönem ve fiyat artışları görülmektedir. 1924-1926 arasında uygulanan ücret tarifesine göre iki farklı kıt'a uygulanmıştır. Birinci mevki kısa mesafe ulaşım ücreti 5,25 kuruş, uzun mesafe ise 7,75 kuruş olmuştur. İkinci mevki ise sırasıyla 2,75 ve 5,25 kuruş üzerinden ücretlendirilmiştir. 1926-1927 yılları arasında uygulanan tarife 1-2 kıt'a mesafelerde yarım kuruş (20 para) zamlanmış, 3-4 kıt'a aynı kalırken 5-7 kıt'a arası yolculuk yapacakların ise yaklaşık 2 kuruş fazla ödeme yapılması gerekmiştir. Ücret tarifesi bir yıl sonra değişmiş, bilet fiyatları 10 ila 40 para arası zamlanmıştır. 10 Eylül 1927 yılında uygulamaya giren tarife 31 Mayıs 1930 tarihine kadar yürürlükte kalmış, 1 Haziran 1928'den itibaren Gazi Köprüsü inşaatında kullanılmak üzere seyahat ücretlerine 0,25 kuruş ilave edilmiştir. 1934 sonrası uygulanan tarifiede indirimle gidildiği anlaşılmaktadır. 1936 yılında yeni bir ücret tarifesi yürürlüğe girmiş, bilet fiyatlarında yeni indirimler yapılmıştır.⁴⁷⁰

⁴⁷⁰ Ayrıl, s.30.

Cumhuriyet döneminde askeri ve sivil görevlilerin yararlanması için birinci ve ikinci mevkilerde uygulanmak üzere özel tarifler düzenlenmiştir. Buna göre,

Birinci mevki:

- Subaylar, yolculuğun uzunluğu ne kadar olursa olsun 5 kuruş ödeyeceklerdir.

İkinci mevki:

- Küçük subaylar, kara ve deniz kuvvetleri mensupları, posta dağıtıcıları ve belediye çavuşları yolculuğun uzunluğu ne kadar olursa olsun 2,5 kuruş ödeyeceklerdir. Şirketçe kabul edilen kimlik kartlarına sahip öğrenciler, bu kartta gösterilen sınır dâhilinde askeri personel ile aynı muameleyi görecektir.

- Altı yaşından küçük olup diz üstünde tutulan çocuklar ücretsiz yolculuk edebilecektir. Köprü geçiş ücreti ve nakliyat vergisi küçük çocuklara uygulanmayacaktır.

- Hükûmetin 22 Temmuz 1923 tarihli kararına istinaden tramvay arabalarıyla köpek taşınması yasaklanmıştır.⁴⁷¹

Ücretsiz veya indirimli tarifieden yararlanarak yolculuk etme hakkının suiistimal edildiği durumlarla da sık karşılaşmıştır. 26 Aralık 1925 tarihinde belirlenen esaslar çerçevesinde resmi elbiseli polislerin tramvaylarda indirimli seyahat etmeleri kuralla bağlanmıştır.⁴⁷²

10 Nisan 1924 tarihinde nakliyat vergisi hakkında kanun çıkarılmıştır. Buna göre seyahat ücretinin yüzde beşi oranında bilet ücretlerine ilave yapılmıştır. Uygulama 7,5 kuruşa kadar olan her tür bilet için 10 para ve 9,5 kuruşluk biletler için 20 para şeklinde bilet ücretlerine ilave olarak yansımıştır. Nakliyat vergisinden muaf olup indirimli tarifieden yararlananlar ise aşağıdaki şekilde listelenmiştir:

- Meclis üyeleri,
- Üniversite öğrencisi ve her türlü öğrenci kimlik kartı bulunduranlar,

⁴⁷¹ İETT Arşivi, 7103-02995-012 no'lu belge.

⁴⁷² İETT Arşivi, 7103-03606-037 no'lu belge.

- Subaylar hariç olmak üzere askeri personel,
- Üniforma giyen polis, jandarmalar ve zabıta memurları,
- Pasosu olan kişiler ile ücretsiz seyahat hakkı olanlar.⁴⁷³

Tramvay ve Tünel işletmelerinde indirimin nasıl ve kimlere uygulanacağı hususunda esaslar belirlenmiştir. Şehir içi ulaşımında tespit edilen indirimli tarifelerle kamu kesimine ve sosyal adalet esaslarına destek verilmektedir.⁴⁷⁴

5.6. Yolcu

Ulaşımın ana bileşenlerinde yolcuların tramvaydan temel beklentileri gidecekleri yere zamanında, ucuz, güvenli ve rahat bir şekilde erişmek olduğu söylenebilir. Tramvayın ilk işletmeye başladığı zamanlarda yaşanan aksaklıklara ve kazalara verilen aşırı tepkiler, insanların tramvaylara alışmakta zorlandığını göstermektedir. Atlı tramvay döneminden sonra elektrikli tramvay dönemi ile beraber ulaşım hızının artmasına bağlı olarak yolcu beklentilerinin de yükseldiği görülmektedir. Yolcu memnuniyeti hizmet üreten tramvay şirketinin temel göstergesi olup, aşağıdaki başlıklar altında incelenmiştir.

5.6.1. Yolcuların Talep ve Şikâyetleri

Müşteriden gelen eleştiriler şirketlerin doğru istikamette ilerlemesi için kılavuz niteliğindedir. Tramvay işletmesinin müşterisi olan yolcuların memnuniyeti, verilen hizmetin niteliği hakkında fikir vermektedir. Şehremaneti'nin ahaliden gelen şikâyetleri dikkate alarak, gerekli tedbirlerin alınması konusunda Tramvay şirketini gözetim altında tuttuğu söylenebilir. Ancak Tramvay Şirketinin işletme politikasının, yolcu memnuniyetini ön planda tutmaktan uzak olduğunu söylemek haksız bir eleştiri sayılmamalıdır. Zira masraftan kaçınmak için Şirket, Avrupa'dan ithal edilen araçlardaki radyatör peteklerini dahi söktürmekten kaçınmamıştır.⁴⁷⁵

Yolcu memnuniyeti tramvay işletmesinin elindeki en büyük fırsatlardan biri olmakla beraber, ihtiyacı ve talepleri karşılanmayan yolcuların rakip toplu ulaşım

⁴⁷³ İETT Arşivi, 7103-02995-012 no'lu belge.

⁴⁷⁴ Öztürk, s.286.

⁴⁷⁵ Öztürk, s. 156.

araçlarına kaptırılması da büyük bir tehdit arz etmektedir. Bu çerçevede tramvayla rekabet halindeki Şirket-i Hayriye'nin ve arabacı esnafının hem hizmette iyileştirmeye gittiği hem de ücretlerde indirim yaptığı gözlenmiştir. Ulaşım otoriteleri arasındaki rekabet unsurunun yolcuya olumlu yönde dönüşleri olmuş, ulaşım ücretlerini düşürmüştür. Rekabet, ulaşım sektöründe yolcular lehine iyileştirmelere vesile olduğundan yolcuyu kazanma yönünde önemli bir motivasyon olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yolculara verilen hizmet ile ilgili geri dönüşlerin alınması ulaşım rekabetin sağlanması amacıyla önemli bir mecra olarak kullanılmıştır. 24 Mayıs 1924 senesinde Şehremaneti Umum Şirketler Komiserliği tarafından Tramvay Şirketi'nden tramvayda seyahat eden yolcuların şikâyetlerini iletebilmeleri için şikâyet evrakı bulundurmaları ve akşamları depolara verilecek bu evrakın hususi bir memur tarafından incelenerek gerekli işlemlerin tesis edilmesi talep edilmiştir.⁴⁷⁶

İETT arşivinde yer alan belgeler incelendiğinde, Hükümet, Tramvay Şirketi ve ahali arasında yolcuların talep ve şikâyetleri ile ilgili yapılan yazışmaların aşağıdaki başlıklar altında toplandığı söylenebilir;

- Trafik sıkışıklığı ve trafik kazalarının önlenmesi,
- Yeni hatların yapılması ve mevcut hatların uzatılması,
- Tramvay işçisi grevleri sebebiyle tramvay hizmetinin sekteye uğramaması,
- Seferlerin arttırılması,
- Sefer aksamalarının önlenmesi,
- Tramvay araçlarındaki ticari işletme hızının düşüklüğü,
- Sefere çıkarılan araç sayısının arttırılması,
- Araca haddinden fazla yolcu alınmaması,
- Seyahat kartı, indirimli bilet, paso talepleri ve ücretle ilgili yaşanan çeşitli sorunların çözülmesi,
- Köprü geçişleriyle ilgili sıkıntıların giderilmesi,

⁴⁷⁶ İETT Arşivi, 7103-03547-068 no'lu belge.

- Özellikle kadınlar olmak üzere yolcuların konforlu ve rahat seyahat edilebilmelerinin temini,
- Yolculuk sırasında yaşanan tatsız olayların ve suçların önlenerek güvenliğin tesis edilmesi,
- Görevli polis ve zabitanın gerekli müdahaleyi yaparak yolcudan yana bir tutum sergilemeleri,
- Vatmanların bekleyen yolcuları almadan aracı hareket ettirmemesi ve duraklarda durmadan yola devam etmemesi,
- Araç kapılarının hareket halindeyken kapalı olması,
- Personelin işini layıkıyla yapması ve nezaketli davranması,
- Araçların ve tesislerinin bakım, onarım ve temizliğinin düzenli yapılması,
- Araç içinde sıcaklık, nem, gürültü, koku gibi iç ortam kalitesinin sağlanması,
- Araca biniş ve inişte yaşanan sıkıntıların giderilmesi,
- Araç içine eşya ve evcil hayvan taşınabilmesi,
- Hususi eşyalarda meydana gelen zararların karşılanması,
- Kayıp eşya konusu,
- Gerekli bilgilendirmelerin anlaşılır ve düzenli olarak ilan edilmesidir.

5.6.2. Dersaadet Tramvay Amelesi Grevinin Yolcu Üzerindeki Etkileri

26 Ocak ile 7 Şubat 1922 tarihleri arasında gerçekleşen tramvay amelesi grevinin yarattığı en önemli sorun İstanbul halkının tramvaysız kalması olmuştur. İşe gitmek üzere yola çıkan İstanbul halkı grev sabahı çalışmayan tramvaylardan dolayı büyük bir şaşkınlık yaşamışlardır. Grev süresi boyunca birçok insan kış koşullarında evleriyle işyerleri arasındaki mesafeyi yürümek zorunda kalmıştır. Bu durum memurların sabah işlerine geç kalmalarına sebep olduğu gibi, işlerine uzak mesafelerde ikamet eden işyeri sahiplerinin de evlerine ulaşmalarını güçleştirmiştir. İstanbul'un tramvay altyapısıyla birlikte gelişen ve yeni kurulan semtleri grevden daha fazla etkilenmiştir. Şişli de oturan ahali Bâb-ı âli'ye kadar yaya olarak yürümek zorunda kalmıştır. Şehir tramvaysız erişim sağlanamayacak kadar büyüdüğünden, insanlar tramvayla ulaşım olanaklarına güvenerek

yerleştikleri ikametgâhları ile işlerinin bulunduğun mevki arasındaki mesafenin uzaklığı büyük sorunlar yaratmıştır.⁴⁷⁷

Grevden dolayı yaşanan süreç araba ve otomobil kullanımına yönelik talep patlamasına yol açmıştır. Oluşan aşırı talep arabacıların en yakın mesafe ücretini bile 2 kat hatta daha fazla artırmalarına yol açmıştır. Arabacı esnafının fırsatçılığı, yolcu tarafından abartılı bulunan Şehremanetinin ulaşım tarifesinin de üzerine çıkmasına neden olmuştur. Pangaltı'dan Taksim'e otomobiller 4 kişiyi 2 liraya götürürken, diğer araçlar da semtine göre kişi başına 50 ile 150 kuruş arası ücret almışlardır. Grev sürecinde İstanbul'da belediyelere kayıtlı olan 1.300 otomobil halkın ihtiyacını karşılamaya yetmemiştir. Bu sebeple yük taşımacılığında kullanılan araçlarla da yolcu taşınmış, duruma göre 20 ila 50 kuruş arası yolcu başı ücret alınmıştır. Ücret konusunda yaşanan bu problemler üzerine, Şehremaneti arabacıların tarife dışına çıkmamaları için önlem almaya başlamış ve zaman içerisinde bu sorunun önüne geçilmiştir. Bunun dışında, Ortaköy, Bebek gibi sahil kesiminin ulaşimleri kısmen Şirket-i Hayriye vapurlarıyla sağlanmaya çalışılmıştır.⁴⁷⁸

5.6.3. Kadınların Yolculuğu

Erkek ve kadın yolcuların rahatça yolculuk etmelerini sağlamak için Şehremaneti tarafından tramvay araçlarında hareketli bölme tahtalarının veya perdelerin olması yönünde talimat verilmiştir. Ancak bu kural bütün araçlarda uygulanmamaktadır. Nezaketsiz davranışlarıyla bilinen kondüktörlerin zahmete girmemek için yolcuların sayısına göre bölme tahtalarını ileri veya geri götürmekten kaçındıkları ve bu konuda gelen talepleri karşılamadıkları görülmüştür.⁴⁷⁹

Kadınlara özel bölme ayrılmaması, kadın yolcu sayısının azlığı sebebiyle erkeklerin kadınların tarafına alınması, izdihamdan dolayı vatmanların yanına kadın yolcu bindirilmesi, kadın yolcuların inip binmeleri sırasında yaşanan problemler ve tramvay personelinin kadın yolculara gösterdiği nezaketsiz davranışlar sık sık şikâyetlere

⁴⁷⁷ Serkan Tuna, "Dersaadet Tramvay Amelesi Grevi 26 Ocak-7 Şubat 1922", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, 33 (2) : 96, 2017, ss. 83-84.

⁴⁷⁸ Tuna, s. 84.

⁴⁷⁹ Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, s. 119.

konu olmuştur. Tramvay araçlarında kadınlara yer ayrılması ve sık sık taciz edilmeleri tramvay döneminin başlangıcından itibaren hassas olunan bir konudur. Bu hassasiyet II. Meşrutiyet döneminde de devam etmiştir. Bu konudaki duyarlılık Beyoğlu Mutasarrıfının imzasıyla Şirket'e yazılan bir yazıda dile getirilirken 'meşrutiyet islamı' gibi bir kavramın kullanılması dikkat çekicidir. 30 Haziran 1910 tarih ve 701 numaralı Beyoğlu Mutasarrıfı imzalı, Tramvay Şirketi Direktörlüğü'ne yazılan yazıda, Meşrutiyet Dönemi hassasiyetlerini öne çıkararak araçlarda kadınlara yer verilmesi veya kadınlara özel araç tahsis edilmesi istenmektedir. Meşrutiyet İslam'ına göre Müslüman hanımların tramvaylarda ve diğer toplu taşıma araçlarında erkeklerden ayrı oturmak mecburiyetinde bulundukları hatırlatılmaktadır. Hanımların tramvaylarda boş yer oldukça kabul edildiklerinden, boş yer bulununcaya kadar zavallı hanımların bazen yarım saat bazen ise bir saat ayakta bekledikleri vurgulanmaktadır. Galatasaray'da karşılaşılan olayda böyle bir hadisenin yaşanmasının önüne oradaki personelin gayretleri sayesinde geçildiği haber verilmektedir. Bu tür sıkıntılı durumlara son vermek için, sefer tarifesinin iki aracın ardından kadınlara mahsus bir araç kaldırmak şeklinde düzenlenmesi önerisi sunulmaktadır. Böylelikle Şirket, hem halk içindeki itibarını arttırmaya hem de Avrupalılar nezdinde kadına saygının boş bir kavram olmadığına anlaşılmaya katkı sağlamaya muvaffak olacaktır. Şirket bu uygulamayla maddi olduğu kadar manevi bir kazanç da sağlayacaktır.⁴⁸⁰

Tramvay araçlarında yaşanan aşırı yoğunluktan en fazla mustarip olanlar da kadın yolculardır. Erkeklerin bile kendilerini sakınmakta zorlandıkları tramvay araçlarındaki kalabalıktan şikâyet edilmekte ve kadınların tacize maruz kaldıklarından bahisle, gerekli düzenlemelerin yapılması istenmektedir.⁴⁸¹

Kadın yolculara araçlarda özel yer ayrılması konusu gündemdeki yerini hep korumuştur. Tramvay Şirketine Şehremaneti tarafından da 18 Ocak 1914 tarihinde, tramvaylarda kadınlara mahsus yer ayrılması ve kondüktörlerle memurlar tarafından kadınlara nezaketli davranılması hususunda uyarıda bulunulmuştur.⁴⁸²

⁴⁸⁰ İETT Arşivi, 7103-03600-139, 7103-03600-0994 no'lu belge.

⁴⁸¹ İETT Arşivi, 7103-03534-032 no'lu belge.

⁴⁸² İETT Arşivi, 7103-03534-054 no'lu belge.

Kadınların tramvaylardaki yolculuğu ile ilgili başlıca problemlerden bir diğeri de tramvaya inip binmeleri konusudur. Müslüman kadınların tramvaylara arka kapıdan mı yoksa ön kapıdan mı binmelerinin daha uygun olacağı hususu zaman zaman tartışmalara yol açmıştır. 5 Mart 1919 tarihinde, Nafia Nezareti kadın ve erkeklerin tramvaylara aynı kapıdan inip binmelerinin sakıncalı olduğunu belirtmiş, önceden olduğu gibi arabaların vatmanın bulunduğu taraftaki kapısının ve ön tarafta bulunan iki sıra peykenin kadınlara tahsis edilmesi tavsiyesinde bulunmuştur. Ayrıca kadınların bulundukları taraftan erkeklerin inip binmelerine müsaade edilmemesi hususuna dikkat çekilmiştir.⁴⁸³

Şehremâneti Umum Şirketler Komiserliği'nden Tramvay Şirketine 11 Kasım 1919 tarihinde yapılan talepte, kadın yolcuların tramvaylarda arka kapıdan binmelerinin birçok mahzuru olduğundan eskisi gibi ön kapıdan inip binmelerinin uygun olup olmayacağı teklif edilmiştir. Tramvay Şirketi ise bu teklifi 15 Kasım 1919 tarihinde verdikleri cevapta aşağıdaki maddeleri öne sürerek olumsuz karşılamıştır:

- Tüm yolcular ön kapıdan indiklerinden kadın yolcuların aynı kapıdan binmeleri korkunç bir karmaşaya sebebiyet verecektir.
- Çoğu zaman kadınlar erkek refakatinde oldukları için aynı kapıdan binmelerini engellemek mümkün görünmemektedir.
- Sadece Müslüman kadınlar için bir istisna sağlamak ise imkânsızdır.

Belirtilen karmaşadan dolayı hizmette her zaman gecikme olacak ve güvenlik görevlisi sayısının artırmasını gerekli kılacaktır. Sonuç olarak, bu düzenlemenin savaş döneminde denendiği ve bahsedilen sonuçlarla karşılaşıldığı da belirtilerek, komiserliğin teklifi net bir yanıtla reddedilmiştir.⁴⁸⁴

Şehremaneti tramvaylarda hiç eksik olmayan izdiham sebebiyle kadın yolcuların arka kapıdan erkek yolcular ile beraber bindiklerinden dolayı rahatsız yaşandığını bildirmiştir. Bu nedenle 28 Aralık tarihinde Tramvay Şirketine, kadın yolcularla beraber diğer yolcuların kolaylıkla inip binmelerini sağlamak için mecburi duraklarda zabıta memurlarıyla şirketin intizam memurları tarafından tramvay arabalarına öncelikle kadınların ve sonradan erkeklerin arka taraftan bindirilmeleri; ara istasyonlarda ise

⁴⁸³ İETT Arşivi, 7103-03472-039 no'lu belge.

⁴⁸⁴ İETT Arşivi, 7103-03546-059 no'lu belge.

yolcular indikten sonra kadınların ön kapıdan bindirilmesi emredilmiştir.⁴⁸⁵ Emre rağmen kadınların tramvaylarda ön kapıdan binip inmeleri kuralına uyulmadığı görüldüğünden bu durum uygulanamıyorsa ayrı vagon tahsis edilmesi fikrinin uygulanması tekrar gündeme gelmiştir.⁴⁸⁶ Kadınların ve erkeklerin ayrı yerlerden inip binmeleri ve kadınlara mahsus tramvay arabalarının tahsis edilmesi, uzunca bir süre gündemi meşgul eden hususlar olmuştur.⁴⁸⁷

5.6.4. Nezaketsiz Davranışlar, Suç ve Olaylar

Tramvay personelinin kaba davranışları ve yolcularla tartışmaları sık sık şikâyetlere konu olmuştur. Şehremaneti tarafından yolculara nezaketli davranılmasının sağlanması hususunda uyarılar yapılmış, Şirket personelinin işlerini düzgün yapmamaları, yolculara rahatsızlık vermemeleri ve yolcularla gerekmedikçe sohbet etmemeleri yönünde ikazda bulunulmuştur.⁴⁸⁸

Tramvay araçlarında görev yapan biletçilerin yolculara bağırmaları ve itip kakmaları başka bir şikâyet konusudur. Şehremaneti tarafından bu tarz nezaketsiz davranışlarda bulunanların Tramvay Şirketince cezalandırılması emredilmiştir.⁴⁸⁹ Alemdar Caddesi'nde Orman Mektebi öğrencilerinden Kemal Efendi'nin Kondüktör Hirebet ile aralarındaki tartışmaya vatman da dâhil olmuş ve çıkan kavgada Kemal Efendi yaralanmıştır. Bu olay Sabah gazetesinde "Bir Mütecâviz Kondöktör" başlığıyla haber olmuştur. Haberde kondüktör ve biletçilerin son zamanlarda halka karşı rahatsız edici davranışlarının yaygınlaştığı, buna benzer durumların tekrarlanmaması için gerekli tedbirlerin alınması hususuna yer verilmiştir.⁴⁹⁰

Alınan bütün tedbirlere rağmen biletçilerin yolculara karşı kaba davranışlarının önüne geçilememiştir. Eminönü tramvayında yolcuya parasının üzerini iade etmediği gibi kaba davranış ve hakaret içeren sözler söyleyen biletçi ve olayı gördüğü halde müdahalede bulunmayan polis memuru ve kontrolörler hakkında yapılan yolcu şikâyeti,

⁴⁸⁵ İETT Arşivi, 7103-03534-032 no'lu belge.

⁴⁸⁶ İETT Arşivi, 7103-03546-057 no'lu belge.

⁴⁸⁷ İETT Arşivi, 7103-03472-044 ve 7103-03472-047 no'lu belge.

⁴⁸⁸ İETT Arşivi, 7103-02926-064 ve 7103-03549-045 no'lu belge.

⁴⁸⁹ İETT Arşivi, 7103-02926-025 no'lu belge.

⁴⁹⁰ İETT Arşivi, 7103-02926-093 no'lu belge.

buna güzel bir örnektir.⁴⁹¹ Başka bir şikâyet konusu ise Beşinci Fırka Kumandanlığından müstafi Şefik Bey, 8 Haziran 1926'da tramvay görevlilerinin yolculara iyi davranmadığı yönündeki durumun kayda alınmasını talep etmiştir.⁴⁹²

Tramvay Şirketi gelen şikâyetlere yönelik kabul edilmez bir tutum sergileyerek iddiaları reddetmiş ve personelini koruyucu bir politika izlemiştir. Cevabi yazılarda kimi zaman personelin olaydan haberdar olmadığı ve olayı hatırlamadığı yönünde, kimi zaman da personelin olayın yaşandığı gün ve tarihte o hatta çalışmadığı şeklinde ifadelere rastlanılmıştır.⁴⁹³

Şikâyete konu personelin tespit edilebilmesi sürecin yönetilmesi açısından elzemdir. Tramvay şirketinin personeli koruyucu tavırları tahkikat sürecini zorlaştırmaktadır. Bu çerçevede tramvay görevlilerinin yaka numaralarını kıyafetleri üzerinde yolcuların görebileceği şekilde bulundurulmaları tahkikatın doğru yapılması açısından oldukça önemlidir.⁴⁹⁴

Söz konusu nezaketsiz davranışlara her zaman yolcular maruz kalmamış zaman zaman yolcuların da personele kaba davrandıkları hatta darp ettikleri hadiselerle de rastlanmıştır. 9 Haziran 1927 tarihinde, Tatavla-Tünel seferini yapan tramvay aracında cam açıp kapama davasından bir bayan yolcunun kocası ile biletçi arasında çıkan tartışma kavgaya dönüşmüş, kavgada biletçiye sarf edilen ağır hakaretler raporlanmıştır.⁴⁹⁵ Yolcuların personeli darp etmesi gibi olaylar da sıkça yaşanmıştır.⁴⁹⁶ Ayrıca Tramvay vatmanını tramvaydan zorla indirip karakola götüren ve seferlerin gecikmesine sebep olan yolculara rastlanmıştır.⁴⁹⁷

Asker, polis, makam ve mevki sahibi yolcuların personele nezaketsiz davranışları üzerinde durulması gereken bir konudur. Makam ve mevki sahibi yolcuların, özellikle ordu mensuplarının personel tarafından ayrıcalıklı muamele görmek istedikleri, tramvay

⁴⁹¹ İETT Arşivi, 7103-02926-0103 no'lu belge.

⁴⁹² İETT Arşivi, 7103-02926-031 no'lu belge.

⁴⁹³ İETT Arşivi, 7103-02926-031 ve 7103-02926-006 no'lu belge.

⁴⁹⁴ İETT Arşivi, 7103-02926-044 no'lu belge.

⁴⁹⁵ İETT Arşivi, 7103-02926-009; 7103-02926_0067 ve 7103-02926_0068 no'lu belge.

⁴⁹⁶ İETT Arşivi, 7103-03585-022 no'lu belge.

⁴⁹⁷ İETT Arşivi, 7103-03581_0836 no'lu belge.

Çalışanları üzerinde baskı kurdukları, hakaret, darp ve nezaketsiz davranışlara başvurdukları görülmektedir. Yaşanan kavga ve tartışmalar genel itibariyle ücret konusundan çıkmaktadır. 1 Aralık 1926 tarihinde İstanbül Merkez Kumandanlığı tarafından askeri personele birinci mevki tramvayla yolculuk etmelerinin yasaklandığı bildirilmiştir.⁴⁹⁸ Yedikule-Sirkeci hattında çalışan tramvay aracına nizamnameye aykırı olarak binmek isteyen askerlere izin verilmemiştir.⁴⁹⁹

Kontrol memuru İsmail Hsn Efendi'nin, Eminönü-Bebek hattında yolculuk yapan bir kaymakam tarafından darp edilmesi, Fatih-Harbiye hattı biletisinin Çatalca 2. Alayı zabiti İrfan Efendi tarafından tokatlanması, Yedikule-Sirkeci hattındaki tramvayda balık taşıdığı için uyarılan Hesap avuşu Mustafa'nın kontrol memuru Osman Mehmet'i darp etmesi gibi şikâyetler Tramvay alışanlarının uğradığı saldırılara örnek olarak verilebilir.⁵⁰⁰ Ayrıca bilet ücretinden dolayı biletiler ile ordu mensupları arasında sık sık yaşanan tartışmaların genellikle biletçilerin darp edilmesi şeklinde sonuçlandığı görülmektedir.⁵⁰¹

Meydana gelen tatsız olaylara rağmen 26 Kasım 1924 tarihinde İstanbül Merkez Kumandanlığı tarafından Tramvay şirketi personelinin ordu mensuplarına karşı saygılı davranmaları istenmiştir.⁵⁰² Bu talebe istinaden Tramvay şirketince, ilgililere gerekli ihtarın yapıldığı ve tekrarı halinde durumlarına göre cezai işlemin uygulanacağı bildirilmiştir. Buna ek olarak, genelde askerlerin tramvay kurallarına uymadığı, kendilerini ikaz eden tramvay görevlilerini darp ettikleri şeklinde bir savunma yapılmıştır.⁵⁰³

Polislerin ise tramvaylarda yaşanan tatsız olaylara iki şekilde karıştıklarından söz etmek mümkündür. Bunlardan ilki, polislerin yolculuğu sırasındaki nezaketsiz tutum ve davranışları; ikincisi de tramvayda yolcular arasında veya yolcunun personel ile yaşadığı

⁴⁹⁸ İETT Arşivi, 7103-03580-0049 no'lu belge.

⁴⁹⁹ İETT Arşivi, 7103-03580-0613 no'lu belge.

⁵⁰⁰ İETT Arşivi, 7103-03580-0210, 7103-03580-0212, 7103-03580-0214, 7103-03580-0575, 7103-03583-079 no'lu belge.

⁵⁰¹ İETT Arşivi, 7103-03580-0091, 7103-03580-0099, 7103-03580-0115, 7103-03580-0153, 7103-03580-0312, 7103-03580-0354 no'lu belge.

⁵⁰² İETT Arşivi, 7103-02926-043 no'lu belge.

⁵⁰³ İETT Arşivi, 7103-02926-045 no'lu belge.

tartışma ve kavgalara olan müdahaleleridir. Polislerin yolcu konumunda olduğu durumlarda, bilet ücretini ödemeye yanaşmayan tavırları ve kimlik göstermeleri gerektiğinde buna itiraz etmeleri gibi davranışlarından dolayı Polis Müdüriyeti 'ne sık sık şikâyetlerde bulunulduğu gözlenmiştir. Ayrıca polis memurlarının tramvay personeline kaba davrandığı hatta darp etmekten çekinmedikleri de başka bir şikâyet konusudur. Sarhoş olarak tramvaya binen bir polis memurunun durak harici durma isteğini kabul etmeyen vatmana saldırmaya kalkması tipik bir örnektir. Polisler yasak olmasına rağmen çoğu zaman vatmanın yanında yolculuk etmek konusunda ısrarcı olmuşlardır. Yönetmeliğe aykırı olmasına rağmen yanlarında bulunan kimseler için de ücret ödemekte direnmiş, ücret istendiğinde de personelle münakaşaya girmekten çekinmemişlerdir. Polislerin bu tutum ve davranışlarının çoğu zaman yolcuları rahatsız ettiği görülmüştür.⁵⁰⁴

Polis, tramvaylarda yaşanan suç ve olaylara anında müdahale etme yetkisine sahiptir. Tramvay personeline sık sık teftiş eden ve yolcuya en ufak yapılan kötü muamelede görev başındaki personeli karakola götürmekten çekinmeyen polis memurları, seferlerin aksamasına yol açmaktadırlar. Bu durum çoğu zaman yolcuların mağdur olmasıyla sonuçlanmıştır. Polisin yetkisine dayanarak personele gereğinden fazla müdahalede bulunduğu gözlenmiştir. Tramvayı durdurduğu halde binmeyen iki çocuğu azarlayan vatman namzedinin polis tarafından merkeze götürülmesi üzerine, Şirket, bu gibi önemsiz durumlar için tramvay personeline yapılan muameleden mustarip olduklarını ilgili mercilere bildirmiştir.⁵⁰⁵

Polislerin yolcu lehine olduğu kadar Tramvay Şirketi lehine de müdahaleleri söz konusudur. Bilet almak istemeyen yolcuların bilet almalarını sağlamaları, Şirket nezdinde de memnuniyetle karşılanan bir tutumdur. Şirket konu ile ilgili duyduğu memnuniyetini polisleri tebrik eden yazılar göndererek göstermiştir.⁵⁰⁶

⁵⁰⁴ İETT Arşivi, 7103-03606-003, 7103-03606-004, 7103-03606-009, 7103-03606-011, 7103-03606-012, 7103-03606-015, 7103-03606-016, 7103-03606-017, 7103-03606-018, 7103-03606-019, 7103-03606-023, 7103-03606-024, 7103-03606-038, 7103-03606-040, 7103-03606-041, 7103-03607-087 ve 7103-03607-094 no'lu belgeler.

⁵⁰⁵ İETT Arşivi, 7103-03606_049 ve 7103-03606_030 no'lu belge.

⁵⁰⁶ İETT Arşivi, 7103-03606_033, 7103-03606_048, 7103-03606_054, 7103-03606_57 ve 7103-03607_095 no'lu belgeler.

Tramvay memurlarının Osmanlı Bankasının kadın memurlarına münasebetsiz davranışlarda bulunması üzerine şikâyetle bulunulmuştur. Bu şikâyetle istinaden, Tramvay Şirketi, 12 Mart 1927 tarihinde yolculara karşı son derecede nazik olmaları hakkında tüm memurlarına birçok kez talimat verilmesine rağmen yaşanan bu olay karşısında oldukça üzgün olduklarını; yolculara, özellikle de kadınlara karşı nezaketli davranılması gerektiğine dair emirlerini bir kez daha yineleyeceklerini bildirmişlerdir.⁵⁰⁷

5.6.5. Paso ve İndirimli Bilet Talepleri, Yaşanan Suistimaller

1916 yılında Şehremaneti ve polis teşkilatına mensup memurların birinci ve ikinci sınıf olmak üzere serbest seyahat kartı talepleri olumlu karşılanmıştır.⁵⁰⁸ Fakat Harbiye Nezareti'nin idari büro çalışanlarından Azim Bey'e serbest seyahat kartı verilmesi hususunda Tramvay Şirketi olumsuz cevap vermiştir.⁵⁰⁹

Nafia Nezaretinin, 20 Aralık 1917 tarihli, milletvekillerinin kimlik belgelerini tramvaylarda bedava seyahat belgesi olarak kabul edilmesini talep eden mektubuna istinaden, Tramvay Şirketi 24 Aralık'ta incelemek üzere bu kimliklerin birer örneğinin gönderilmesini istemiştir. Şirket çalışanlarının bedava seyahat kartları konusunda bilgilendirilmesi maksadıyla istenen kimlik belgelerinin herhangi bir karışıklığa ve yanlış anlaşılmaya mahal vermemek adına olduğu özellikle belirtilmiştir. Senato ve Milletvekillerinin ücretsiz seyahat haklarının, personel nezdinde tartışmalara yol açmaması için bilgilendirme yapılacağı ve gerekli özenin gösterileceği vurgulanmıştır.⁵¹⁰ 3 Ocak 1918 tarihinde, Tramvay Şirketinden hareket müfettişleri, denetleyicileri ve personelinin dikkatine yazılan yazıda, Senato üyeleri ve Meclis üyelerinin elinde bulunan meclis ve/veya senato kimlik kartlarının personelin her talebinde ibraz edilmesi şartıyla bedava seyahat hakkı tanıyan kart yerine geçeceği kararı bildirilmiştir.⁵¹¹

Özellikle savaş döneminde, seferberlik durumu kalkıncaya kadar 1914'de Kızılay, 1915'de Kızıl Haç çalışanlarına, yine 1915'de Alman askerlerine, 1916'da askeri fabrikaların işçilerine indirimli tarife uygulanması konusunda talepler olmuştur. Kızılay

⁵⁰⁷ İETT Arşivi, 7103-02926-020 no'lu belge.

⁵⁰⁸ İETT Arşivi, 7103-02723-008 ve 7103-02723_010 no'lu belge.

⁵⁰⁹ İETT Arşivi, 7103-02723-011 no'lu belge.

⁵¹⁰ İETT Arşivi, 7103-02723-004 no'lu belge.

⁵¹¹ İETT Arşivi, 7103-02723-001 no'lu belge.

ve Kızıl Haç çalışanları için, üniforma giymeleri şartı ile askeri tarifieden ücretlendirileceği şeklinde dönüş yapılmıştır. Alman askerleri konusunda, yapılan anlaşmaya istinaden 2. sınıf arabayla yolculuk yapmaları şartı ile indirimli tarifieden yararlanabileceklerinde mutabık olunmuştur. Askeri fabrika işçilerinin kurşun bileklikle indirimli seyahat talebi hususunda ise, askeri tarifenin yalnız üniformaları üzerlerinde erler ve çavuş rütbesine kadar askerler için uygulanabileceği belirtilerek olumsuz karşılanmıştır. Hatta Tramvay Şirketi'ne yapılan tebligata rağmen, fotoğraflı ve tasdikli asker vesikaları olan tüfek ve barut fabrikaları işçilerinden tam ücret alınmaya devam edilmiştir.⁵¹²

Eğitim camiasından da indirimli seyahat talepleri olmuştur. 1918 yılında İstanbul Muallimler Cemiyeti'nden gelen öğretmenlerin yarım ücret ödeyerek tramvayla seyahat etmeleri hususu değerlendirilmiş ve yapılan talep kabul edilmiştir. Böylelikle resmi üniformalı askerlerin yanında öğretmenlerinde indirimli tarifieden yararlanmaları mümkün olmuştur.⁵¹³

İndirimli tarifieden yararlanmaları gerekirken personel tarafından zorluk çıkarılan yolcuların olay çıkarmalarına oldukça sık rastlanmıştır. Üniversite öğrencilerinin eylemi bu hadiselerden biridir. 16 Kasım 1924 tarihinde, Üniversite öğrencileri indirimli öğrenci bileti uygulamamakta direnen Dersaadet Tramvay Şirketine ait yönetim binası olan Metrohan'ı basıp tahrip etmişlerdir. Söz konusu ulusalcı gençlik eylemi üç tıp öğrencisinin olayları önlemek için şirketçe tramvaylara yerleştirilen sivil polisle tartışması ile kıvılcım almıştır.⁵¹⁴ Yine 1925 yılının Kasım ayında, Darülfünun öğrencileri hakkında tramvay biletçilerine kimlik göstermedikleriyle ilgili şikâyet olmuştur. Tramvay Şirketi, İstanbul Darülfünununa 18 Kasım'da, Bebek-Eminönü hattında tramvaya binen 7 Darülfünun öğrencisi araçta bulunan polis memurunun müdahalesine rağmen serviste olan 1177 yaka numaralı biletçiye kimlik kartlarını ibraz etmeyi reddettiklerini bildirmiştir. 10 para nakliyat vergisinden muaf olmaları için Darülfünun öğrencileri kimlik kartlarını ibraz etme mecburiyetindedir. Aksi takdirde ödeme

⁵¹² İETT Arşivi, 7103-02723_014, 7103-02723_015, 7103-02723_016, 7103-02723_019 ve 7103-02723_022 no'lu belgeler.

⁵¹³ İETT Arşivi, 7103-02733_105 no'lu belge.

⁵¹⁴ Fehime Tunalı Çalışkan, Zikrullah Kırmızı, **İstanbul Ulaşım Zaman Dizini**, 1. Basım, İstanbul: Cinius Yayınları, 2012, s. 147.

yapmaları gerekmektedir. Tramvay Şirketinin İstanbul Darülfünununa gönderdiği yazı, Akşam Gazetesinde 14 Aralık 1925’de yer almış ve şirketin bu mektubu şaşkınlıkla karşılanmıştır. Şirket hem bu 7 öğrencinin kimlik kartlarını göstermediklerini iddia etmiş hem de öğrencilerin bu Darülfünuna mensup olduğunu ifade etmiştir. Buna rağmen Darülfünun yönetimi, mektubun içeriğini öğrencilere bilgi olarak aktarmış ve öğrencilere ulaşım harçlarından muafiyetleri için kimlik kartlarını talep edildiğinde göstermeleri için tavsiye içeren afişleri okulun koridorlarına astırmıştır.⁵¹⁵

Ücretsiz veya indirimli tarifieden yararlanarak yolculuk etme hakkının suiistimal edildiği durumlar da sık yaşanmıştır. Polis ve zabıta memurlarının bilet ücretini ödemeye ve kimlik göstermeye yanaşmamasından dolayı oldukça fazla şikâyet alınmıştır. Oysa 26 Aralık 1925 tarihinde Polis Müdüriyetine resmi ve sivil elbiseli polislerin tramvaylarda indirimli seyahat etmeleriyle ilgili kurallar gönderilmiştir. Tramvay Şirketi, Hükümet ile yapılan anlaşmaya istinaden ikinci mevkide indirimli tarifieden yalnız resmi elbise giyen polis memurlarının yararlanma hakkı olmasına rağmen aracın ön ve arka sahanlığında yalnız bir polis memurunun seyahat etmesini de kabul ettiklerini belirtmiştir. Sivil elbise giyen Polis memurlarının ücrete tabi olduğu, sivil elbise giymese de paso taşımayan polis memurunun tramvay ücretinin tamamını vermek mecburiyetinde bulunduğu bildirmiştir.⁵¹⁶

Posta dağıtıcıları sivil giyimli olmaması şartı ile tramvaydan indirimli faydalanabilecekken ücretsiz tramvaya binmek konusunda ısrarcı olmuşlar ve bilet alması gerektiği konusunda uyarıldıklarında kargaşa çıkarmaktan çekinmemişlerdir. Bu durum diğer yolcuları da rahatsız etmiş bazen gidecekleri yere geç kalmalarına sebep olmuştur. Örneğin 13 Temmuz 1925 tarihinde, bilet almadan tramvaya binmek isteyen, biletçiyi darp etmeye kalkan posta dağıtıcısı şikâyetle konu olmuştur. Bahsi geçen posta dağıtıcısının cezalandırılması ve diğer posta dağıtıcılarına da ücretsiz tramvaya binemeyeceklerinin bildirilmesi istenmiştir.⁵¹⁷

⁵¹⁵ İETT Arşivi, 7103-03600-099 no’lu belge.

⁵¹⁶ İETT Arşivi, 7103-03606-037 no’lu belge.

⁵¹⁷ İETT Arşivi, 7103-02723-0264, 7103-03600-095, 7103-03600-103, 7103-03600-105, 7103-03600-108 ve 7103-03600_105 no’lu belgeler.

1927 yılının yaz aylarında yabancı subay ve askerlerin İstanbul'da bulundukları süre zarfında tramvaylarda ücretsiz seyahat ettikleri yazışmalara yansımıştır. 28 Temmuzda seyahat amacıyla İstanbul'a gelecek olan iki Rumen gemisinin mürettebatı, subay, talebe ve rehberlerinin, 4 Ağustosta İstanbul'a gelen İspanya gemisinin subayları ve mürettebatının, 10 Ağustosta gelecek olan iki Romanya okul gemilerinin subay öğrenci ve rehberlerinin, 7 Eylülde İtalyan subay ve askerlerinin tramvaydan ücretsiz yararlanmaları sağlanmıştır.⁵¹⁸

5.6.6. Para Üstü Ödenememesinden Dolayı Şikâyetler

Şehremaneti, Dersaadet Tramvay Şirketinden 23 Mart 1919 tarihinde, yolcuların tramvaylarda para bozduramadıklarından oldukça sıkıntı çektikleri için hat üzerinde sarrafların çoğaltılmasını ve yerlerinin ilan edilmesini talep etmiştir.⁵¹⁹

Tramvayda yer olmadığında inen yolculara ücret iade edilmemesi de yolcular tarafından şikâyet edilen bir husustur. Bunun gibi ücret iadesi, para üstü verilmemesi, eksik ya da fazla para verilmesi gibi olaylar inceleme neticesinde kanıtlanabilir olmadığından çoğu zaman şikâyetler çözümsüz kalmıştır. Şikâyet hakkında incelemenin yapıp çözüme kavuşturulabilmesi için olay yeri, günü, saati, araç numarası ve ilgili personelin yaka numarası bilgilerinin bildirilmesi gerekse de çoğu zaman bu bilgiler eksik kalmıştır.⁵²⁰

Tramvaylarda para bozdurulması meselesi önemli bir sorundur. Dersaadet Tramvay Şirketinin 28 Temmuz 1926 tarihinde yayınladığı ilanda, biletçilerin para bozmaya mecbur tutulamayacakları, her yolcunun bilet ücretini tam olarak özellikle de ufak parayla ödemek zorunda oldukları bildirilerek, para üstü ödenememesinden kaynaklanan şikâyetlere son verilmeye çalışılmıştır.⁵²¹

⁵¹⁸ İETT Arşivi, 7103-03550-059, 7103-03550-070, 7103-03550-072 ve 7103-03550-075 no'lu belgeler.

⁵¹⁹ İETT Arşivi, 7103-03534-035 no'lu belge.

⁵²⁰ İETT Arşivi, 7103-02926-016 ve 7103-03534-098 no'lu belgeler.

⁵²¹ İETT Arşivi, 7103-02995-012 no'lu belge.

5.6.7. Köprü Geçiş Ücretleri Hakkında Şikâyetler

Köprü geçişlerinde ayrıca bir ücret ödenmesi söz konusu olduğundan bu durum bazı karışıklıklara sebebiyet vermiştir. Biletçilerin köprüden tramvay ile geçerken paso gösteren bazı yolculardan geçiş ücreti almaması önemli bir sorundur. 1926 yılında İstanbul Şehremaneti Şirketler Komiserliği'nden Tramvay Şirketi'ne yapılan tebligatta tramvaylarda paso uygulamasına son verildiği bildirilmiştir. Tramvayla köprüden geçen yolculardan köprü geçiş ücreti alınması gerektiği ve bu hususun paso sahipleri dâhil herkes için geçerli olduğunun ilgililere tebliğ edilmesi istenmiştir. Buna rağmen köprü geçiş ücretinin paso sahibi yolculardan tahsilatında aksamalar olduğu ve bu konuda gerektiği kadar özenin gösterilmediği tespit edilmiştir.⁵²²

Köprü geçiş ücretinden muaf olanların gerekli şartları sağlamadığı halde köprü geçiş bileti almamakta ısrarcı davranması da ayrı bir problem yaratmıştır. Elinde herhangi bir belgesi olmayan posta ve telgraf memurlarıyla üzerinde resmî elbisesi bulunmayan Kızılay çalışanlarından, köprü müruriye ücreti alınması konusuyla ilgili olarak görevlilere birçok kez ikazda bulunulmuştur.⁵²³ 28 Kasım 1925 tarihinde sivil giyinmiş belediye memuru Mehmet İhsan Efendi, bindiği Fatih-Harbiye hattında bilet parasını ödemiş fakat köprü müruriyesini ödemekten kaçınarak ödemesi hususunda ısrar eden biletçiyi de darp etmiştir.⁵²⁴

Köprü geçişlerinde yaşanan aksaklıkların birçoğunun gişe memurlarının ücret konusundaki yanlış uygulamalarından kaynaklandığı görülmüştür. Bu durum, kimi zaman yolcuların tamamının beklemesine yol açarak şikâyetlere sebep olmuştur. Bu sebeple 1927 tarihinde, Tramvay Şirketi tarafından Şehremaneti Şirketler Komiserliğine köprü geçişiyle ilgili yaşanan sıkıntının sebepleri hakkında rapor hazırlanmıştır. Söz konusu raporda aşağıdaki hususlara dikkat çekilmektedir:

- Köprü geçiş ücretlerine halen daha gişe memurları tarafından itirazda bulunmaktadır. Görevli memur alındığı imzalamayı reddetmektedir.

⁵²² İETT Arşivi, 7103-02967-001, 7103-02967-004, 7103-02967-005 ve 7103-02967-118 no'lu belgeler.

⁵²³ İETT Arşivi, 7103-02969-081, 7103-02969-110 ve 7103-02967-024 no'lu belgeler.

⁵²⁴ İETT Arşivi, 7103-03548-053 no'lu belge.

- Demiryolu işçilerini taşıyan araç köprü çalışanları tarafından çıkarılan güçlükle karşılaşmıştır. Söz konusu görevli 20 para ödenmesinde ısrar etmiştir. Oysaki araçta bulunan işçilerin geçiş biletleri bulunmaktadır. Söz konusu memur durumu anlamamakta ısrar etmiş, Şirket personeli memur tarafından talep edilen tutara sahip olmadığı için araç 5 dakika boyunca bekletilmiş, aracın numarasını alan memur nihayetinde köprüden geçişe izin vermiştir.

- Tramvay Şirketi tarafından aracın köprüde beklememesi için, personele köprü geçiş ücretini ödemeleri yönünde gerekli talimatlar verilmiştir. Gişe memurlarının, tartışmalara ve kargaşaya neden olan tutumlarından duyulan rahatsızlığa dikkat çekilmiştir.⁵²⁵

İstanbul Şehremaneti Şirketler Komiserliği'nden Tramvay Şirketi'ne 31 Temmuz 1926 tarihinde, tramvaylarda bilet satışına ön taraftan başlanması, köprüde incek yolcuları engellediğinden ve köprü müruriye ücretini ödeyemediklerinden, bundan böyle bilet satışına arka taraftan başlanması tebliğ edilmiştir. Köprüden geçiş sırasında tramvayların kapılarının kapatılması da Galata veya Eminönü'ne kadar bilet alan tramvay yolcularının köprüyü geçer geçmez köprü bileti almadan arabadan ayrılmalarının önüne geçilmesi için başvuru bir uygulama olmuştur.⁵²⁶

Tramvay Şirketi tarafından 1927 yılında, köprünün açık olduğu 06:30-07:30 saatleri arasında tramvay araçlarının köprübaşına gelmeleri akabinde köprünün açık olduğu anlaşıldıktan sonra köprü geçiş biletlerinin yolculara verilmesi gerektiği ilgili görevlilere tebliğ edilmiştir. Bu uygulamanın mükerrer bilet kullanılmasının da önüne geçileceği düşünülmüştür.⁵²⁷

5.6.8. İzdihamın Önlenmesi Talepleri

Tramvaylar, İstanbul sokaklarında işletmeye başlamasıyla halktan yoğun talep görmüştür. Yaya olarak seyahat etmekten kurtulan halk, bu yeni ulaşım aracından faydalanmak istemiş ve tramvaylarda izdihamlar oluşturmaya başlamışlardır. Mondros

⁵²⁵ İETT Arşivi, 7103-02969-121 no'lu belge.

⁵²⁶ İETT Arşivi, 7103-02967-032 ve 7103-02967-039 no'lu belgeler.

⁵²⁷ İETT Arşivi, 7103-02969-115 no'lu belge.

Ateşkes Antlaşması'nın imzalanmasıyla savaş sonrası dönemde, İstanbul'a göçlerin de yoğunlaşmasıyla artan nüfus, şehrin altyapısının kaldıramayacağı düzeye ulaşmıştır.⁵²⁸

1917 yılında, Şehremini tarafından tramvay araçlarının taşıyacakları yolcu sayısı hakkında bir tebliğ yayınlanmıştır. Araç içi yolcu kapasitesi ve hareket halinde yolcu güvenliğinin sağlanması için yapılması gerekenler hatırlatılmıştır:

- 1- Aracın içinde 18 kişinin oturması ve en arkadaki oturacak yerin arkasında üç kişinin ayakta durması,
- 2- Vatmanın bulunduğu alanda en fazla 6 ve vatmansız alanda 8 kişinin ayakta durması,
- 3- Araçların hareketi esnasında kapılarının mutlaka kapalı ve kilitli bulundurulması, sağ taraftaki kapıların kilitlenmemek şartıyla kapalı tutulması ve ön taraf kapısının kapanması vatman sorumluluğunda olup; biletçiler daima arka alanda duramayacağından arka alanda bulunmadığı anda kapının açık kalmasından dolayı sorumlu tutulmayacağı,
- 4- Ön taraftaki kapıdan yalnız kadınlar ile ön tarafta ayakta duracak erkeklerin çıkması ve diğer yolculara arka kapının tahsisi hakkında dört maddeden oluşan kurallar Tramvay Şirketince alınması gereken tedbirler olarak açıklanmıştır.⁵²⁹

Tramvaylardaki izdihamın önlenmesi amacıyla, öneri olarak biletlere zam yapılması dahi gündeme gelmiştir. Bu sayede kısa mesafe yolculukların engellenmesi düşünülmüştür.⁵³⁰ Alınan tüm tedbirlere rağmen tramvaylardaki izdiham hakkındaki şikâyetler önlenememiştir. 10 Temmuz 1926'da Yeni Ses Gazetesi'nde yayınlanan haberde tramvaylardaki izdihamlardan dolayı yapılan şikâyetlerin hayli fazla olduğu ve gereken önlemlerin alınması gerektiği yer almıştır.⁵³¹ 7 Haziran 1926 tarihinde İkdâm Gazetesi'nde yayınlanan başka bir haberde de yine tramvaylardaki izdiham ve düzensizlikler hakkındaki şikâyetlerin önlenmesi için gereken tedbirlerin alınması hususunda Tramvay Şirketi uyarılmıştır.⁵³²

⁵²⁸ İbrahim Yılmaz, "Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Trafik ve Trafik Kazaları". **Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C. 20, S. 36, 2016, ss. 344-347.

⁵²⁹ İETT Arşivi, 7103-03534-039.

⁵³⁰ Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, s. 183.

⁵³¹ İETT Arşivi, 7103-03697-080 no'lu belge.

⁵³² İETT Arşivi, 7103-03697-081 no'lu belge.

5.6.9. Sefer Aksaması Yönündeki Şikâyetler

Tramvaya gösterilen yoğun rağbet, tramvayların kapasitesinden fazla yolcu taşınmasına yol açtığından yolcuların sefer sayısının artırılması yönündeki talepleri de çoğalmıştır. Yapılamayan ve iptal olan seferler, duraklarda tramvaya binmek için bekleyen yolcuların dolu gelen tramvaylara hücum etmeleri ve yer bulamamalarına yol açmaktadır. Tramvay Şirketi, çeşitli sebeplerle aksayan tramvay seferleri hakkında sık sık şikâyet almaktadır. Akşam gazetesinin 4 Kasım 1927 tarihli baskısında, tramvay görevlisinin yanlış bilet kutusu alması sebebiyle yolcuların saatlerce beklemek zorunda kaldığı yönünde habere yer verilmiştir. Ancak yapılan tahkikata şikâyetle mübalağa olduğu tespit edilmiştir.⁵³³ Nitekim müşterilerin gazetelere yaptıkları şikâyetlerde de durumun abartılmasına sık sık rastlanılmaktadır.

Şehremaneti Şirketleri Komiseri M. Muzaffer tarafından 2 Nisan 1923 tarihinde ifade edilen başka bir şikâyet konusu da, Karaköy Köprüsünün trafiğe açılmadığı bahanesiyle yolcuların işlerine birkaç araç değiştirerek gitmek zorunda kalmalarıdır. Sabah 07.00'dan itibaren köprü trafiğe açılmış olmasına rağmen, köprünün kapalı olduğunu gerekçe gösteren Şirket yetkilileri, Fatih-Harbiye hattını 8.30'dan itibaren hizmete sokmuşlardır. Bu sebepten dolayı Fatih'ten Pera'ya geçmesi gereken tüccarlar, yolcular özellikle de öğrenciler ilk önce Fatih- Sirkeci hattını kullanmak zorunda kalmışlar, daha sonra Tünelden geçip gidecekleri yere ulaşmak için tekrar tramvaya binmek zorunda kalmışlardır. Bu nedenle tek ücret ödeyerek gidecekleri yere, üç kere ulaşım ücreti ödemek durumunda kalmışlardır. Aksaray garajında yeterli sayıda araç tutarak, ahaliyi bu tip ekstra masraflara maruz bırakmama uyarısı Şirket'e iletilmiştir.⁵³⁴ Tramvay işletmesinde yolculuk güzergâhlarında aktarmaların çokluğu ve her kıt'a için ayrı bilet alma zorunluluğu, İstanbul ahalisinin en çok şikâyet ettiği ve muzdarip olduğu konular arasındadır.⁵³⁵

⁵³³ İETT Arşivi, 7103-03697-074 no'lu belge.

⁵³⁴ İETT Arşivi, 7103-02823-066 no'lu belge.

⁵³⁵ Öztürk, s. 151.

5.6.10. Araçların Bakım Onarım ve Temizliği

Araçların gerekli bakımlarının yapılmamasından dolayı yolda kalmaları sıkça şikâyet alan konulardan biridir. Kızılay İdare Heyeti üyesinin Yedikule hattında işletilen araçların kirliliği ve araçlardaki bakımsızlıktan dolayı yolda kalması yönündeki şikâyeti ilgi çekicidir. Yedikule hattında sefer yapan araçların sabahın sekizinde tükürük, balgam, sümük ve süprüntüden içine girilemeyecek derecede adeta seyyar bir çöplük halinde olduğu şikâyete konu olmuştur. Araçların garajlardan çıkmadan önce hiç bir muayeneye tabi tutulmadığından henüz ikinci veya üçüncü seferini yapan römorkların yolda kaldığına ve seferlerin çok kez durduğuna işaret edilmiştir. Şirketin yolcu güvenliği ve araç içi temizliğine gerekli hassasiyeti göstermediği ifade edilmiştir.⁵³⁶

16 Eylül 1911 tarihinde Şehremaneti'nden Tramvaylar Şirketine yapılan uyarıda, sur içinde sefer yapan tramvay araçlarının temiz olmaması konusunda şikâyetlerin geldiği ve araç içi temizliğe çok dikkat edilmesi gerektiği bildirilmiştir. Salgın hastalıkların yaygın olduğu bir dönemde temizliğe normalden daha fazla dikkat edilmesi gerektiği de özellikle vurgulanmıştır.⁵³⁷

Tramvay araçlarının dezenfekte işleminin yolcuları rahatsız etmeden yapılması önemli bir husustur. Dezenfekte ilacının yolcuların üstünü başını kirletecek şekilde araçlarda bırakılmamasına özen gösterilmesi gerekmektedir. Bu konuda yapılan şikâyetlere istinaden, Tramvay Şirketi, dezenfekte uygulamasının geceleri özenli bir şekilde sürekli olarak yapıldığı şeklinde savunma yapmıştır. Ayrıca yapılan dezenfekte uygulamasının Şehremaneti'nin dezenfeksiyon servisi tarafından kabul edilen normlara uygun olarak yapıldığı ve sürekli olarak bu servis tarafından kontrol edildiği de bildirilmiştir. Gündüzleri de terminale gelen araçların süpürme işleminin, toz kalkmasını önlemek için fenik aside batırılmış süpürgelerle yapılması emredilmiştir.⁵³⁸

Tramvay araçlarında temizlik dışında fiziksel bakımlarının yapılması da gerekmektedir. Yaz mevsiminde tramvay yolcularının güneşten rahatsız olmamaları için eksik perdelerin tamamlanması, kış aylarında araçların kapı ve pencere camlarından kırık

⁵³⁶ İETT Arşivi, 7103-02926-055 no'lu belge.

⁵³⁷ İETT Arşivi, 7103-03534-088 no'lu belge.

⁵³⁸ İETT Arşivi, 7103-03600-111 ve 7103-03600-109 no'lu belgeler.

veya bozuk olanların tamir edilmesi yolcuların rahat seyahat edebilmeleri açısından oldukça önemli hususlardır.⁵³⁹

5.6.11. Bulaşıcı Hastalık Tedbirleri

İstanbul Şehremaneti tarafından 2 Nisan 1923 tarihinde, lekeli humma salgınının önlenmesi için tramvay, tünel ve omnibüs araçlarında uygulamaya konması gereken tedbirler kamuoyuna aşağıdaki şekilde duyurulmuştur:

1- Araçlara haddinden fazla yolcu binmemelidir. Biletçiler araç içi yolcu yoğunluğunun kontrol etmeli ve gerektiğinde polise izdihama müdahale etmeleri için haber vermelidir.

2- Araçlar öncelikle süpürge ile özenli bir şekilde süpürülmeli, köşe, bucak ve oturulan sıra altlarının temizlenmesine dikkat edilmelidir. Döşemeler, sıcak su ve hortum vasıtasıyla birçok defa sulanmalı, frezil ve tahta fırçasıyla yıkanmalıdır. Birinci ve ikinci sınıf araçlarda bulunan minderler çıkarılmalı ve bütün minderlerin hava tulumbası ile tozları alınmalı, hava tulumbası yoksa iyice dövülmelidir. Meşinden olanlar yüzde beş oranında frezile yatırılmış süngerler ile silinmelidir. Menfezler yerine konulduktan sonra birinci ve ikinci sınıf araçlar kükürt ile tütsülenmeli ve bunun için araçların her tarafı hava girmeyecek şekilde tıkanmalıdır. Kükürdün miktarı hava hacminin her metresine elli gram gelecek şekilde belirlenmelidir. Bu uygulamaya başlamadan önce araçların zemini sulanmalı ve kükürdün tesir edebilmesi için altı saat kükürt buharına maruz bırakılmalıdır. Bu tahrirata her iki günde bir tekrar edilmeli ve araçlara personel tarafından temizlenmiştir ibaresi asılmalıdır.⁵⁴⁰

16 Eylül 1911 tarih ve 745 sayılı Şehremaneti tebliğinde, şehirde salgın hastalıkların yaygın olduğu bu yüzden alınması gerekli tedbirlere uyulması talimatı Şehremini İsmet Bey imzasıyla Şirket'e bildirilmiştir. Temizliğe normalden daha fazla dikkat edilmesi; Eminönü, Aksaray istasyonları gibi araçların uzun süre durduğu istasyonlarda bir görevli bulundurulması ve bu temizlik görevlisinin her servisten sonra araçları dezenfekte etmesi istenmiştir.⁵⁴¹

⁵³⁹ İETT Arşivi, 7103-03547-060 no'lu belge.

⁵⁴⁰ İETT Arşivi, 7103-03546-027 no'lu belge.

⁵⁴¹ İETT Arşivi, 7103-03534-088 no'lu belge.

1923 yılında şehirde yaygın hale gelen lekeli humma hastalığı mücadele kapsamında tedbirler arttırılmıştır. Tramvay şirketinin kamuoyuna açıkladığı tedbirlerini yanında Şehremaneti Temizlik Müdürü de salgınla mücadele konusunda bir eylem planı hazırlamıştır. Buna göre;

- Her akşam araçlar sirke ile itinalı bir şekilde süpürülmeli,
- Frezil petrol, arap sabunu ve naftalinden oluşan bir karışımla yıkanmalı,
- Araçların oturakları yüzde beş asit fenik karışımı ile bolca ovalanıp, silinmeli,
- Kadınların oturacağı yeri ayıran bölmelerin perdeleri de asit fenik karışımıyla ovalanarak yıkanmalı,
- Temizliği yapılan araçların üzerine “Dezenfekte Edilmiştir” levhası asılmalı,
- Birinci mevki kadife koltuklu araçlar sefere çıkarılmamalıdır.⁵⁴²

Yukardaki maddeleri içeren, lekeli humma salgınının önlenmesi için tramvay araçlarında tatbiki gerekli görülen tedbirlerin uygulanmasına yönelik Şehremanetin talimatı 7 Nisan 1923 tarihi itibarıyla Şirket’e gönderilmiştir.⁵⁴³ Şirket 10 Mayıs 1923 tarihli cevabi yazısında lekeli humma salgınının önlenmesi konusunda tramvay araçlarında yapılacak dezenfekte ve temizlik hakkında İstanbul Şehremaneti’nin genelgesini harfiyen uyguladıklarını bildirmiştir.⁵⁴⁴

Salgın hastalıkların yayılmasını önlemek için birinci sınıf vagonlardaki kadife döşemeler kaldırılmıştır. Bunun yerine için de haşerat üremesinin mümkün olmadığı kumaştan yapılı döşemelerin, takılıp sökülecek şekilde birinci sınıf vagonlara döşenmesi uygun görülmüştür.⁵⁴⁵

⁵⁴² İETT Arşivi, 7103-03546-028 no’lu belge.

⁵⁴³ İETT Arşivi, 7103-03546-027 no’lu belge.

⁵⁴⁴ İETT Arşivi, 7103-03546-022 no’lu belge.

⁵⁴⁵ İETT Arşivi, 7103-03547-070 no’lu belge.

5.6.12. Tramvay Duraklarının Temizliği ve Aydınlatılması

Yolcuların beklemesi için inşa edilen bekleme yerlerinin temiz ve yolcu güvenliğini sağlayacak nitelikte olması gerekmektedir. Nitekim 6 Nisan 1918 tarihinde, Şehremaneti'nden Tramvay Şirketine geceleri tramvay yolculuğu yapan halkın selametinini temini için duraklara elektrik lambalarının tesis edilmesi ve temizliğinin yapılması emredilmiştir.⁵⁴⁶

5.6.13. Eşya ve Evcil Hayvan Taşınması

30 Ağustos 1869 tarihli şartnamenin on birinci maddesi, belli bir ücret karşılığında yolculara yanlarında belli büyüklükte eşya taşıma hakkı vermiştir. Diğer yolcuları rahatsız etmeden evcil hayvanların yolcuların dizlerinin üzerinde tutulması ve belli bir ücret karşılığında taşınması uygun görülmüştür. Eşya ve evcil hayvan taşınmasına 1881 şartnamesi ile son verilmiştir.

1912 ek sözleşmesinin on üçüncü maddesi gereğince tramvay araçlarında eşya taşınmasına tekrar müsaade edilmiştir. Tramvay Şirketi, 21 Kasım 1913 tarihinde, Şişli-Tünel hattında elektrikli tramvayın açılışı münasebetiyle yolcu yanında evcil hayvanların taşınması konusunda Şehremaneti'nden izin istemiştir. Yolcuları rahatsız etmemesi ve evcil hayvanların diz üzerinde taşınması kaydıyla uygulamaya izin verilmiş ve Şirketin hayvan başına 20 para alması uygun görülmüştür.⁵⁴⁷

5.6.14. Kayıp Eşyaların Bulunması Talepleri

Yolcular tarafından kaybettikleri eşyalarının bulunmasına dair çok fazla sayıda talep olmuştur. İstanbul Polis Müdüriyetinden, Şirkete tramvaylarda sahibi bulunmayan eşyalarla ilgili tarih ve sayısı belirtilen talep yazılarına cevap verilmesi hususunda defalarca ikazda bulunulmuştur. Tramvay Şirketi tarafından Polis Müdüriyetine gönderilen kayıp eşyalar polis sorumluluğunda sahibine teslim edilmiştir.⁵⁴⁸

⁵⁴⁶ İETT Arşivi, 7103-03534-038 ve 7103-03534-016 no'lu belgeler.

⁵⁴⁷ İETT Arşivi, 7103-03534-063 no'lu belge.

⁵⁴⁸ İETT Arşivi, 7103-02954-033; 7103-02954-035, 7103-02954-004, 7103-02954-005, 7103-02954-038, 7103-02954-051, 7103-02954-092, 7103-02954-016 ve 7103-02954-032 no'lu belgeler.

Nafia Nezareti ve Tramvay Şirketi Komiserliği arasında 16 Mart 1926 tarihinde, tramvaylarda kaybolan eşyalarla ilgili yapılan sözleşme içeriği aşağıdaki gibidir:

- Tramvay araçlarında yolcular tarafından unutulup sahibi tarafından aranılmayan eşya, Şirket tarafından bir sene müddetle muhafaza edilmelidir.
- Kayıp eşya zamanla bozulacak özellikte ise satılarak bedeli sahibine verilmek üzere saklanmalıdır.
- Muhafaza edilen kayıp eşyanın bir sene sonunda sahibi bulunamazsa, arttırmaz olarak satılarak değeri şirket çalışanlarından muhtaç olanlara verilmek üzere yardım sandığına gelir olarak kaydedilmelidir.
- Zamanla bozulacak özellikteki kayıp eşyanın satışından elde edilen gelir, yardım sandığına kaydedilmelidir.
- Bir sene zarfında toplanan gelirler ile masraflar ayrıca Nafia Nezareti'nin Şirket nezdindeki komiseri aracılığıyla rapor edilmelidir.

5.6.15. Tazminat Talepleri

Yolcular, hususi eşyalarında meydana gelen zararın karşılanması için Tramvay Şirketine sık sık dilekçe yazmışlardır. Kabataş'a gitmek üzere Bahçekapı'dan bindiği tramvaydan elbisesine boya sürülen Tevhîd-i Efkâr Gazetesi İdare Memuru Nail'in bu zararının karşılanması isteğine, şikâyetle konu araç uzun zamandan beri boyanmadığından elbisesine bir başka yerden boya bulaşmış olabileceği gerekçesiyle olumsuz yanıt verilmiştir.⁵⁴⁹ 3 Ekim 1927 tarihinde tramvayda yolculuk yapan bir yolcuya tramvaydaki bir çivinin batması sonucu yırtılan pantolonu sebebiyle Tramvay Şirketi bu kişiye tazminat ödemiştir.⁵⁵⁰

Tramvay Şirketi tarafından tramvay aracında herhangi bir zarara yol açan yolcudan zararın karşılanmasının istendiği durumlarla da karşılaşmıştır. Fatih-Harbiye hattında çalışan tramvay aracının kırılan kapı camının parası, Diş Doktoru Şadan Cemal Efendi'den tahsil edilmiştir.⁵⁵¹

⁵⁴⁹ İETT Arşivi, 7103-02926-069 ve 7103-02926-070 no'lu belge.

⁵⁵⁰ İETT Arşivi, 7103-03550-049 ve 7103-03550-050 no'lu belge.

⁵⁵¹ İETT Arşivi, 7103-03580_0397 no'lu belge.

5.7. Kaza

Kazalar, toplu taşıma hizmeti veren araçların İstanbul sokaklarında artmasıyla birlikte kamuoyunu meşgul eden önemli konulardan biri olmuştur. Dönemin gazetelerinde, arabaların uygunsuz kullanımından meydana gelen birçok kaza haberine yer verilmiş, gereken tedbirlerin alınması için defalarca yetkililere bildirimde bulunulmuştur. Sadece başkentte değil taşrada da halkın hükümetten kazalarla ilgili tedbir alınmasına ve belediyenin gerekli çalışmaları yapmasına yönelik beklentileri söz konusudur. Ancak kazaların engellenmesine çare olunamadığı ve sorunun kamuoyunun gündeminde sürekli olarak kaldığı aşikârdır.⁵⁵²

5.7.1. Kazaların Sebepleri

Tanımlı bir demiryolu hattı üzerinde taşımacılık yapan tramvaylar, günümüzde kullanılan toplu taşıma araçlarına kıyasla daha güvenli ulaşım araçlarıdır. Ancak gerek atlı tramvayların gerekse elektrikli tramvayların kendine özgü bazı kaza riskleri mevcuttur. Tramvayın ilk dönemlerinde atların ürkererek hareket etmesi ve birden coşması kazaya sebebiyet veren unsurlardandır.⁵⁵³ Kazaya yol açan risk faktörlerini genel olarak yol, araç, insan ve trafik faktörü olarak dört ana başlık altında toplamak mümkündür. Daha geniş bir perspektifle bakıldığında ise dönemin koşullarına göre kazaya sebep olabilecek birçok etken göze çarpmaktadır. Söz konusu etkenler, on altı başlık çerçevesinde özetlenebilir:

- Tramvayın çekim gücünden kaynaklanan sıkıntılar,
- Savaş ve seferberlik,
- Nüfusun artması,
- Yolların trafiğe elverişsizliği,
- Şirket ile yaşanan anlaşmazlıklar,
- Araç ve rayların bakım ve onarımındaki aksaklıklar,
- Vatman ve personelden kaynaklanan sorunlar,
- Yolcuların dikkatsizliği,
- Durakların yetersizliği,

⁵⁵² Yılmaz, ss. 353-356.

⁵⁵³ Kayserilioğlu, *Dersa’adetten İstanbul’a Tramvay*, C. II, s. 144.

- Kaza sonrası süreçlerin yönetimindeki eksikliklerdir.

Tramvay ulaşımının ekonomik sayılabilmesi için çok sayıda yolcu taşınması ve çekim gücü maliyetinin düşük olması gerektiği iddia edilmiştir. Atlı tramvayların yolcu kapasitesinin az ve yavaş olması, atların bakımının zor ve maliyetli olması, salgın hastalıkların baş göstermesi nedeniyle daha ekonomik bir çekim gücünün kullanılması fikri ortaya çıkmıştır.⁵⁵⁴ 1914 yılından itibaren atlı tramvayların yerini elektrikli tramvaylara bırakmasıyla atların yukarıda bahsedilen handikaplarının önüne geçilmeye çalışılsa da daha hızlı bir ulaşım aracı olan elektrikli tramvaya ahalî alışılınca kadar birçok kaza meydana gelmiştir. Elektrikli tramvayın ilk işletmeye başladığı günlerde insanların yeni sisteme alışkın olmaması sebebiyle panik ve korkuyla hareket etmelerinin çok sayıda kazaya yol açtığı gözlenmiştir.⁵⁵⁵

1. Dünya Savaşı elektrikli tramvay faaliyetlerini olumsuz etkilemiştir. Avrupa'dan sipariş edilen 100 adet tramvay arabasından yalnızca beşi gelmiştir. Günlük ortalama 1.200 ton olan kömür ihtiyacı, ekonomik sıkıntılar sebebiyle karşılanamadığından 15 Ocak 1915 günü, hükümetin emriyle İstanbul'un elektriği kesilmiş ve tüm seferler durmuştur. Malzeme sıkıntısı ve askere alınma yüzünden yaşanan personel yetersizliği tramvay işletmesini sekteye uğratmıştır.⁵⁵⁶ Savaş sonrası dönemde ise İstanbul'a göçlerin de yoğunlaşmasıyla artan nüfus, şehrin altyapısının kaldıramayacağı düzeye ulaşmıştır. Yolların darlığına artan trafik yoğunluğu da eklenince şehrin en geniş caddelerinde bile yayaların geçişleri zorlaşmıştır. Sokakların izdihamı ve araçların sıkışıklığı trafiği tehlikeye sokmuştur. 1919'da artan kazaların çoğunluğu Galata çevresinde meydana gelmiştir. Dâhiliye Nezareti kazalarda meydana gelen artışta nüfus hareketliliğinin etkili olduğu şeklinde rapor yayınlamıştır.⁵⁵⁷ Ülkede yaşanan mali sıkıntılar yolların genişletilmesi çalışmalarını durdurmuş, trafiğin yoğun olduğu Galata bölgesinde güzergâhların araç tiplerine göre ayrılması uygulaması ile meseleye çözüm

⁵⁵⁴ Karataşer, Öztürk, 2018, s.55.

⁵⁵⁵ Tolga Akay, "20. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Otomobil, Kazalar ve Trafik Düzenlemeleri". Kafkas Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitü Dergisi, TAED-62, Mayıs 2018, Erzurum, ss. 549-570.

⁵⁵⁶ Çolak, ss. 81-82.

⁵⁵⁷ Yılmaz, ss. 353-356.

bulunmaya çalışılmıştır. Ancak belediye ile yaşanan anlaşmazlık nedeniyle bu uygulamadan sonuç alınamamıştır.⁵⁵⁸

19. yüzyılda İstanbul sokaklarının dar ve bakımsız olduğu bilinmektedir. Atlı tramvaylarla yollar kısmen genişletilmiş, elektrikli tramvaylara geçildikten sonra birçok güzergâh çift hatta dönüştürülerek yollar daha da rahatlatılmıştır. Yolların darlığının yanı sıra bakımsızlığı, şose yolların kış aylarında yağmurun da etkisiyle daha da bozulması, özellikle Tophane-Dolmabahçe ve Topkapı-Yedikule hattında yaya ve araç trafiğini elverişsiz hale getirmiştir.⁵⁵⁹ Galata köprüsünden itibaren rıhtımı takiben Tophane'ye giden caddenin genel durumu çok kötü durumdadır. 6 Haziran 1919'da, ikinci kez Şehremini olan Cemil Topuzlu, bu husustan şu şekilde bahsetmiştir: "Sokaklarda ve boş arsalarda hurda halinde terk edilmiş arabalar şehrin görüntüsünü ve işleyişini kötü etkilemektedir. Tamirat yüzü görmediğinden, sokaklar geçilemez haldedir. Geniş caddeler bile çok karanlıktır. Birçok gezici esnaf en işlek yolları ve meydanları işgal ettiğinden gelip geçenleri rahatsız etmektedir."⁵⁶⁰

Yolların bakımsızlığı, ulaşımın aksaması ve kazaların meydana gelmesinde en önemli etkidir. Tanzimat sonrası dönemde batı dünyasını örnek alan Osmanlı toplumunda başta İstanbul olmak üzere Osmanlı kentlerinin Avrupa kentlerine benzemesi için birçok yapılanmaya ve ulaşım ağının yenilenmesine ihtiyaç duyulmuştur. Bu amaçla 14 Eylül 1858 tarihinde Memalik-i Mahrûse-i Şahane Yollarının Tanzim ve Tesviyesi Hakkında Nizamname ve 14 Ağustos 1869 tarihinde Turuk ve Meabir Hakkında Nizamname gibi düzenlemelerle Osmanlı yolları önem derecelerine göre sıralanmış, yapılacak yolların nitelik ve nicelikleri tespit edilmiştir.⁵⁶¹

Yollar savaş dönemlerinde ordunun intikalinde yoğun olarak kullandığından dolayı da oldukça bozulmuştur. Şehremaneti'nin bozulan yolların tamiri için Harbiye Nezareti'nden talep ettiği 50'şer kiloluk 2.100 çuval çimento, tahribatın büyüklüğünü gözler önüne sermektedir. Şirket, askeri nakliyat yüzünden bozulan yollar için Harbiye Nezareti'nden alınan paranın bir bölümünün en işlek cadde olan Rıhtım Caddesinin

⁵⁵⁸ Akay, s. 562.

⁵⁵⁹ Bozkurt, s. 134.

⁵⁶⁰ Çolak, ss. 80-81.

⁵⁶¹ Akay, ss. 561-562.

yapımı için kullanılmasını talep etmişse de tamirâtı Şirket'in sorumluluğunda olan bahsi geçen caddenin onarımı Şehremaneti tarafından yapılmamış Şirket'in kendisine bırakılmıştır.⁵⁶²

Yollarda kazaya sebep olan bir diğer unsur da yol çalışmalarıdır. Dâhiliye Nezareti Şehremaneti'ne gönderdiği uyarı yazısında, kaldırım ve yol tamiri için açılan çukurların kazalara yol açması üzerinde durmuştur. Hem insan hem araç için tehlike unsuru olan bu çukurların üzerinin örtülmesi, uyarı levhası konulması ve geceleri ışıklandırılması talep edilmiştir.⁵⁶³

Şirketin, şartnameye istinaden taahhüt etmiş olduğu yolların bakım ve onarımında son derece ihmalkâr davranması da kazalara sebep olan etkenlerden biri olmuştur.⁵⁶⁴ Örneğin Şehremaneti'nden Şirketler Komiserliğine yazılan bir yazıda, Galata'da Atina Bankası önündeki tramvay kavisinin bozuk olduğu bildirilerek, tamiratının acilen yapılması ve kaza ihtimalinin önüne geçilmesi istenmiştir. Yapılan ihtarlar istinaden Şirket, yol ve kaldırımların bakım ve onarımının kendi sorumluluğunda olduğunu kabul etmemiş, hükümetin de yolların genişletilmesi hususundaki taahhütlerini tam olarak yerine getirmediğini bahane olarak kullanmıştır.⁵⁶⁵

Şehremini Cemil Paşa ile Dâhiliye Nezareti yetkililerinin yaptığı görüşmeler neticesinde, kazaların genelde yıpranan ray ve fren sisteminin onarılmaması veya yenilenmemesine bağlı olduğuna kanaat getirilmiştir. Cemil Paşa, bu hususta şirketi ikaz etmelerine rağmen cevap bile alamadıklarını belirtmiştir. Bunun üzerine bir de İtilaf Devletleri Zabıta Kontrol Heyeti Başkanı General Füller tarafından ikaz edilmesine karar verilmiştir. Şirket, bu ikazdan sonra Fransa Devleti Fevkalade Komiserliğine verdiği cevapta:

- İşletmeye başlandığı tarihten 1919 yılı Mart ayına kadar, fren arızasından dolayı yalnızca 2 kaza meydana geldiğini,

⁵⁶² Akay, s. 562.

⁵⁶³ Akay, ss. 562-563.

⁵⁶⁴ Arif Bilgin, Ergin Çağman, Şaban Bıyıklı, **Dünden Bugüne Toplu Ulaşım Kültürü**, İstanbul: İETT Yayınları Dizisi – 6, 2012, ss. 48-49.

⁵⁶⁵ İETT Arşivi, 7103-02912-067 no'lu belge.

- Tramvayların işletilmesi için gereken malzeme, araç ve gereçlerin Avrupa'dan ithalinde sıkıntılar yaşandığını,
- Savaş dönemi ve sonrasında işin ehli personel bulmakta ve işte tutmakta oldukça zorlanıldığını,
- Cadde ve sokaklardaki trafiğin yoğunluğunun, kamyon gibi ağır taşıtların ve otomobillerin seyir hızlarının yüksekliğinin, sürücülerin kurallara uymamalarının trafiği tehlikeye soktuğunu öne sürmüştür.

Yapılan incelemeler neticesinde kazalarda suçlunun şirket veya çalışanları olmadığı, birçok hadisede sürücülerin nadiren kusurlu bulunduğu ve Şirketin yapılan ihtarlara karşı her zaman olumlu bir tavır sergileyerek gereğini yaptığı belirtilerek, ikaza konu hususlar kabul edilmemiştir.⁵⁶⁶

Şirket, genel olarak fren arızalarından kaynaklanan kazalarda kusurlarını görmezden gelmiştir. Fakat Son Saat gazetesinde yayınlanan “Frenler Bozuk” adlı haberde, Dolmabahçe’de meydana gelen kazadan bahsedilmiştir. Söz konusu kaza hakkında Şehremâneti mühendislerinin yaptığı incelemenin sonucunda, el ve ayak frenlerinin bozuk olduğu ve tamponların raylara tam olarak temas etmemesi neticesinde, vatmanın frenlere tamamen asılmasına rağmen tramvay aracının 28 metre ilerledikten sonra ancak durabildiği gözler önüne serilmiştir.⁵⁶⁷

Frenlerin arızasından kaynaklı ölümlü ve yaralanmalı kazalarda meydana gelmiştir. 26 Şubat 1936 yılında, Şişhane’de gerçekleşen tramvay kazasında, vatman, yokuştan aşağı inerken frenlerin boşalması sonucu kontrolünü kaybederek 6 kişinin ölümüne ve birçok kişinin yaralanmasına yol açmıştır.⁵⁶⁸

Fren kusurundan kaynaklanan kazalar genel olarak yedek parça eksikliğinden dolayı fren aşınmasının oldukça artması veya frenin teknik kurallara uygun olarak kullanılmayıp ileri geldiği öne sürülmüştür. Araçların frenleme esnasında kızak yapıp durmaması sonucu kazaların meydana geldiği görülmüştür. Fren hatalarının neden

⁵⁶⁶ Yılmaz, ss. 354-355.

⁵⁶⁷ İETT Arşivi, 7103-03697-057-4 no’lu belge.

⁵⁶⁸ Çolak, s. 82.

olduğu bu kazalarda araçların raydan çıkmasıyla devrilme ve çarpma gibi hadiseleri yaşanmıştır.⁵⁶⁹

Tramvay kazalarında fren hataları kadar yıpranmış ve bakımsız rayların da rolü oldukça büyüktür. Raydan çıkan tramvaylar, yaralanma veya ölümle sonuçlanan birçok kazaya sebebiyet vermiştir. Raydan çıkma kazalarında, mahkeme tarafından raydan çıkmanın makas arızasından dolayı mı yoksa yabancı bir maddenin makas bölgesine girmesinden dolayı mı olduğunu öğrenmek için incelemeler yaptırılmıştır. Bu incelemelerin sonucunda makas arızasından kaynaklı kazalarda sorumluluğun şirkete ait olduğu tespit edilmiştir. 17 Temmuz 1924'te Eminönü'nden Yedikule'ye giden tramvayın raydan çıkması ile yaralanan Nazlı Hanım, sürücü Sait Efendi'ye dava açmıştır. Dava sürecinde yapılan inceleme sonucunda, makas sisteminin arızasız olduğu tespit edilmiş, raydan çıkma hadisesine makas bölgesine giren yabancı bir maddenin sebep olduğunun düşünüldüğü ifade edilmiştir. Bu durum, Şirketin tıpkı fren arızalarında olduğu gibi makas arızalarında da sorumluluk almaktan kaçındığını göstermektedir.⁵⁷⁰

İsmarlanan yeni tramvay araçlarının gelmemesi, mevcut araçlardaki araç, gereç ve malzeme sıkıntısının mali sıkıntılar sebebiyle çözülememesi gibi problemler de tramvay araçlarının işletmesinde teknik olarak aksaklıklara sebep olduğundan kaza ihtimali doğurmuştur. Tramvay kazalarında trafiğin yoğunluğu, yolların, ray ve araçların bakımsızlığı dikkat çekerken sürücü ve personel hatalarından kaynaklanan kazaların sayısı da yadsınamayacak kadar fazladır. Sürücü hatası faktörü, elektrikli tramvaylarının hızlarının yüksek olmasından dolayı daha çok göze çarpmıştır. Bir kısmı ölümle sonuçlanan kazaların büyük kısmı sürücülerin acemiliğinden, dikkatsizliğinden veya araçların hızlı seyretmesinden kaynaklanmıştır. Yönetmelik hükümlerine göre tramvaylarda hız sınırı dönemeç ve kalabalık yerlerde 5 km/s; açık ve düz yollarda 21-25 km/s olarak belirlenmiştir. Sürücülerin bu hız kurallarına uymaması, özellikle yokuş inerken, yağmurlu havalarda veya dönemeçlerde arabanın raydan çıkarak kaza yapmasına yol açmıştır.⁵⁷¹

⁵⁶⁹ Gülersoy, Tramvay İstanbul'da, s. 191.

⁵⁷⁰ İETT Arşivi, 1270 no'lu belge.

⁵⁷¹ Kayserilioğlu, **Dersa'adetten İstanbul'a Tramvay**, s. 144.

Sürücünün frenlerin kullanılmasında teknik kurallara tam hâkim olmaması veya dalgınlıkla hareket ederek aracın kontrolünü kaybetmesi sonucunda kızaklanma sebebiyle birçok kaza meydana gelmiştir. Hava şartlarından dolayı rayların ıslak olması, tramvaylar açısından sorundur. Sürücünün, yağmurlu hava koşullarında devamlı kum dökmesini sağlayan mekanizmayı düzgün kullanamaması, sürücü kaynaklı kazaların meydana gelmesinde etkili olmuştur.⁵⁷²

Askere alınma ve işçi grevleri nedeniyle yaşanan nitelikli personel azlığı işletmeyi oldukça zorlamıştır. Şirket, 1919 yılı Mart ayından itibaren teknik konulara hâkim, işin ehli personel bulmakta ve sürekliliğini sağlamakta zorlanmıştır.⁵⁷³

Tramvay sürücülerinin hatalarından kaynaklanan kazalardan ötürü, Şirket devamlı ikaz edilmiştir. Şehremaneti denetimleri arttırarak sürücü hatalarından kaynaklı kazaların önlenmesini sağlamaya çalışmıştır. Son çözüm yolu olarak da sürücülere dava açılması ve mahkemelerce cezalandırılması yoluna gidilmiştir. Nafia Nazırlığı Şirket'i sıklıkla meydana gelen tramvay kazalarının önünün alınması için gerekli tüm önlemlerin alınması konusundan uyardığı yazısında, Sultanahmet civarında meydana gelen kazadan bahsedilmiştir. Yapılan incelemeler neticesinde, kazanın vatmanın aracı süratli kullanmasından ve manevraları gerektiği gibi yapamamasından kaynaklı olduğu anlaşılmıştır. Buna benzer sürücü kaynaklı kazaların meydana gelmesini önlemek amacıyla gereken tedbirin alınması istenmiştir.⁵⁷⁴

Tramvay Şirketiyle 1869 yılında yapılan cari Şartnamenin yirmi dördüncü maddesinde, şirket memurlarının vazifelerini ifa ederken dikkatsizliklerinden dolayı meydana gelen kazalardan, vazifesini layıkıyla yapmayan memurun istihdamından dolayı Şirket'in mesul tutulacağı yer almıştır. Yine şartnamenin yirmi dördüncü maddesine göre, şirket memurlarının vazife esnasındaki dikkatsizliklerinden dolayı tramvay araçlarının çarpması sonucu vefat edenlere diyet ödenmesi gerekmektedir.⁵⁷⁵

⁵⁷² Gülersoy, **Tramvay İstanbul'da**, s. 191.

⁵⁷³ Çolak, s. 82.

⁵⁷⁴ İETT Arşivi, 7103-02912-091 no'lu belge.

⁵⁷⁵ İETT Arşivi, 7103-02888-127 no'lu belge.

Sürücü hatasından kaynaklanan kazaların genelinin vatmanların aracı iyi idare etmeyi bilmediklerinden gerçekleştiği tespit edilmiştir. Söz konusu durumun telafisi için Hükümet tarafından verilen eğitimlerin mükemmel bir seviyeye getirilmesi hususunda Şirket sık sık uyarılmıştır.⁵⁷⁶

Personel tarafından hat sonlarında, şartnameye aykırı olarak araç tesliminin yapılması da kazalara sebebiyet veren hususlardan biridir. Aracın anahtarları üstünde bulunduğu halde vatman haricinde devir teslim yapılması ve aracın idaresinin bileççi çırağına bırakılması gibi benzeri durumlarla karşılaşmaktadır. Bu gibi durumlar için gerekli önlemlerin alınmasının Şirket'in sorumluluğunda olduğu hatırlatılmaktadır.⁵⁷⁷

Kazalar sadece aracın dışında meydana gelmemiş, araç için yolcu yoğunluğundan kaynaklı tramvayın içinde de zaman zaman hadiseler yaşanmıştır. Araca inip binerken yaşanan izdihamdan dolayı, ücret toplayıp bilet vermek de zorlaştığından tramvay içinde küçük kazalar meydana gelmiştir.⁵⁷⁸

Yıllara Göre Tramvay Şirketi Yolcu Sayılarının verildiği Tablo 31'e göre, Birinci Dünya savaşının bittiği 1918 yılında tramvayla taşınan yolcu sayısı 32 milyonken, mütarekenin ardından neredeyse ikiye katlamış ve 1922 yılında 59 milyon yolcu sayısına ulaşmıştır. Tramvay yolcularının 1920'li yılları ortalaması 60 milyon civarında gerçekleşirken, 1930'ların sonuna doğru yolcu sayısı 70 milyonun hayli üzerine çıkmıştır. Mütareke yıllarında İstanbul'da tramvay yolcu sayısının artan grafiğinden bahsetmek mümkündür. Yolcu sayısının artmasıyla yolcu taşıma kapasitesinin ihtiyacı karşılayamaması, konforlu ve güvenli yolculuğun sağlanamaması gibi sorunları da beraberinde getirmiştir.

Tramvaylarda en çok görülen kaza türlerinden biri de yolcuların hareket hâlindeki tramvaydan düşmeleridir. Elektrikli tramvaylarla beraber ulaşım talebinin birkaç katına çıkması seferlerin yetmemesi ve araç içi yolcu yoğunluğunun artması sonuçlarını ortaya çıkarmıştır. Ulaşım araçlarının ihtiyacı karşılamaması sebebiyle ayakta giden ya da tramvay arkasına asılarak seyahat eden yolcular, araçtan düşme ve tramvayın altında

⁵⁷⁶ İETT Arşivi, 7103-02921-0611 no'lu belge.

⁵⁷⁷ İETT Arşivi, 7103-02912-019 no'lu belge.

⁵⁷⁸ Yılmaz, s. 353.

kalmak suretiyle sakatlık hatta ölümle sonuçlanan birçok kazaya karışmıştır. Tramvay kabini ile ray seviyesi arasındaki kot farkı sebebiyle yolcular tramvaya inip binerken düşme tehlikesi yaşamaktadır. Ayrıca tramvay hattının cadde ve sokakların orta aksından geçmesi yolcuların özellikle tramvaydan inişleri esnasında diğer araçlarla kaza riskini artırmaktadır.⁵⁷⁹

21 Ekim 1923'te meydana gelen kaza raporuna göre, kazazede Ortaköy tarafından gelen bir tramvayın römorkunun basamağına asılmış ve konvoyun geldiğini görünce römorktan atlamaya çalışarak yaralanmıştır.⁵⁸⁰ Yine 14 Nisan 1922'de yolcunun römorktan düşmesiyle meydana gelen kazada, kazazede tramvayın beklenmedik bir şekilde durması sebebiyle yaralandığını ifade ederek sürücüyü zan altında bıraksa da, personel lehine yapılan şahitlikler ve incelemeler neticesinde kazanın yolcu hatasından kaynaklandığı tespit edilmiştir. Araçlara kapasitesinden fazla yolcu alınması, araçlara asılarak seyahat eden yolcuların araçtan düşmesi sonucu kazalara yol açtığı gibi başka problemlere de kaynaklık etmektedir. Yolcuların tramvayda yer bulamayıp vatmanın yanına binmesi ve vatmanla sohbet etmesi, vatmanın dikkatinin dağılarak kaza yapmasına yol açtığı gözlenmiştir.⁵⁸¹

Tramvayın ilk zamanlarında yolcuların istedikleri yerde inip binebilmeleri çok zaman kaybına yol açtığından, elektrikli tramvayla beraber mecburi ve ihtiyari duraklar inşa edilmiştir. Mecburi duraklarda tramvaylar zorunlu olarak, ihtiyari duraklarda ise incek ya da binecek yolcu bulunduğu zaman tramvay araçları durmaktadır. Yolcunun istediği her yerde durmak zorunda olan tramvaylar, trafikte aksaklıklara yol açarak kazalara yol açmıştır. Bu sebeple belirlenen duraklar haricinde yolcu indirmek veya bindirmek yasaklanmıştır. Elektrikli tramvaylarla, yolcuların durakların dışında indirilip bindirilmemesi kararlaştırılmış olsa da kazaların önüne geçilememiştir. Kazaların tramvay duraklarında yoğunlaştığı söylenebilir. Yayaların tramvaya biniş ve inişlerinde gerek tramvayın gerekse diğer araçların çarpması sonucu kazaların meydana geldiği gözlenmiştir. Tramvay aracının durak ile arasındaki mesafeyi ve duruş çizgisini iyi

⁵⁷⁹ Zübeyde Öztürk, "Tramvay Kazaları ve Azaltma Önlemleri", **2. Toplu Ulaşım Haftası Transist 2011 IV. Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi**, İstanbul: Haliç Kongre Merkezi. 01-02 Aralık 2011, s. 474.

⁵⁸⁰ İETT Arşivi, 7103-02890-059 no'lu belge.

⁵⁸¹ İETT Arşivi, 7103-02888-017 no'lu belge.

ayarlayamaması kazalara yol açmıştır. Yolcuların iki araç arasına veya araçla peron arasına sıkışması gibi vakalar sıkça görülmüştür.⁵⁸²

Tramvay kazalarına yol açabilecek durumlardan bahsederken üzerinde durulması gereken önemli bir sorun da kaza sürecinin polis tarafından yönetilmesi hususudur. Polisin kaza sonucu vatmanı olay yerinde gözaltına alması, hem seferlerin aksamasına yol açmış hem de yolda kalan tramvayın farklı kazalara ortam hazırlamasına neden olmuştur. Söz konusu riskleri ortadan kaldırmak için kaza yapan tramvay sürücüsünün polis eşliğinde son durağa kadar seferini tamamlaması sağlanmış, gözaltı işleminin burada yapılmasıyla sorun çözülmek istenmiştir.⁵⁸³

5.7.2. Kazaları Önleme Çalışmaları

İster atlı ister elektrikli tramvay dönemi olsun, İstanbul halkı trafiğe ve toplu ulaşım kültürüne alışınca kadar kazaların önüne geçilememiştir. Temel anlamda yol, araç, insan ve trafik yoğunluğu faktörüne bağlı olarak gelişen kazalar, genel olarak tramvay aracının başka bir araca veya yayaya çarpması, tramvay aracının raydan çıkması veya devrilmesi, yolcunun araçtan düşmesi gibi şekillerde meydana gelmektedir. Bahsedilen kazalar neticesinde; maddi hasarla, yaralanma veya sakatlanmayla ve/veya ölümle sonuçlanan kazalar görülmektedir.

Elektrikli tramvay döneminde meydana gelen raydan çıkma, çarpışma, yaralanmalı ve ölümlü kaza istatistiği birçok belgeden derlenerek veri havuzuna aktarılmıştır. Aşağıdaki tablo veri havuzundan çekilerek oluşturulmuş döneme ait kaza kayıtlarını içermektedir. 1920’li yılların tramvay işletmesinin kaza istatistiği aşağıdaki Tablo 27’de verilmiştir.

⁵⁸² Öztürk, s. 471.

⁵⁸³ Yılmaz, s. 356.

Tablo 27. 1921- 1936 Arasında Tramvay Şirketi Kaza İstatistiği (Veri Havuzu)

Yıl	Kaza (Adet)			
	Deray	Çarpışma	Yaralanmalı	Ölümlü
1921	-	-	282	16
1924	46	552	280	9
1925	140	446	245	6
1926	126	613	229	10
1927	267	768	203	3
1928	187	685	303	4
1929	201	658	326	3
1930	203	550	274	8
1931	158	643	293	7
1932	141	670	316	1
1933	224	498	357	4
1934	233	491	324	3
1935	243	507	266	6
1936	107	522	320	9

Kaynak: Societe des Tramways de Constantinople (S.T.C.), İstatistik veriler tablosu, Şehremaneti İstatistik Bürosu; İETT arşivi, 7103-03869-004, 7103-03869-023, 7103-03869-038, 7103-03869-042, 7103-03869-046, 7103-03869-059, 7103-03869-060, 7103-03869-101, 7103-03869-103, 7103-03869-104, 7103-03869-105, 7103-03869-097, 7103-03869-100, 7103-03869-028, 7103-03869-015, 7103-03869-0327 no'lu belgeler; 1181 ve 1884 Şirket Genel Kurul Raporları; Prof. Dr. Haydar Kazgan, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şirketleşme**, İstanbul: Creative Yayıncılık, s. 90; Prof. Dr. Vahdettin Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, 1. Basım, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011, s.110; İbrahim Murat Bozkurt, **İstanbul Kentiçi Kara Toplu Ulaşım Hizmetlerinin Başlaması ve Gelişimi (1850-1900)**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004), s.190; Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 1970, s. 171; İ.E.T.T. Dergisi, 1956-1958, Sayı 2, ss. 25-26; Naci Ayrıl, **İstanbul Belediye Mecmuası**, Aralık 1938-Ocak 1939, Sayı 172-173, ss. 25-26.

Tramvay işletmesinin Tablo 27'de verilen kaza istatistik raporları incelendiğinde, 1921-1936 yılları arası verilere göre 14 yıl içerisinde toplam 4.018 yaralanmalı kaza olurken, yıllık ortalama 287 yaralanmalı kaza meydana gelmiştir. Neredeyse günde bir yaralanmalı kazanın olduğu söylenebilir. 14 yıllık toplam ölümlü kaza sayısı 89'dur. Yıllık ortalama 6 ölümlü kaza meydana gelmiştir. İstanbul'un işgal altında olduğu 1921 yılında,

ortalamanın neredeyse 4 kat üzerinde 21 ölümlü kaza yaşanmıştır. En az ölümlü kaza istatistiği 1932 yılına aitken, en çok yaralanma olayı ise 357 hadise ile 1933 yılında meydana gelmiştir.

1924-1936 yılları arası toplam 2.276 raydan çıkma hadisesi yaşanmıştır. Yıllık ortalama 175 deray (raydan çıkma) hadisesi rapor edilmiş, deray hadiselerinin çokluğu dikkat çekmektedir. Yine bu yıllara ait çarpışma şeklinde meydana gelen maddi hasarlı kaza sayısı toplamda 7.603 olurken, yıllık ortalama hasarlı kaza sayısı 585 olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu 13 yıllık dönemde yaklaşık günde iki maddi hasarlı, bir yaralanmalı kaza meydana gelirken; iki günde bir de raydan çıkma hadisesi yaşanmıştır. Hatların eskimesi ve bakımsızlığına vatmanların dikkatsizliği de eklenince deray hadiseleri çoğalmış ve en çok araçların raydan çıkma olayı 1927 yılında yaşanmıştır. En az hadisenin ise 1936 yılında olduğu anlaşılmaktadır. 13 yılda araçların karıştığı 7.603 çarpışma hadisesi toplumun gündemini hayli meşgul etmiştir. Günde yaşanan ortalama iki çarpışma olayı vatmanların kusurundan ziyade araçların fren sistemlerinde meydana gelen arızalar ve yetersizliklerden kaynaklanmaktadır. Vatmanların kazalardaki kusurları ikinci derecede etkiye sahiptir. Kumanda ettikleri araçların yetersizliğinden dolayı yaşanan her kazadan mesul tutulmaları gerçekçi bir yaklaşım değildir. Söz konusu süre içerisinde araç başına 24 hadisenin düşmesi dahi araçların eksikliklerini, özellikle de fren sistemlerinin ne durumda olduğunu net bir şekilde ortaya koymaktadır. 1936 yılında Şişhane’de aracın devrilmesi ile yaşanan facia büyük kazalar arasında yer almıştır.⁵⁸⁴

Kazaların önlenmesinde istenilen sonuçlar alınamayınca başka çözüm yolları düşünülmüştür. Tramvay hareket halindeyken atların önünden koşan, “varda” diye haykırarak ya da boru çalarak yaya ve engelleri bertaraf etmek için vardacılar istihdam edilmiştir. Zaptiye Nazırı kazaları engellemek için önünde vardacı olmayan atlı tramvay arabalarının seferlerinin engelleneceğini bildirmiştir. Hızlı koşan ve gür sesli olan vardacılara tanınmaları için üniforma giydirilmiştir.⁵⁸⁵ İlerleyen yıllarda vardacılık uygulamasına tasarruf kapsamında son verilmiştir. Vardacıların görevlerine son verilmesinden sonra atların boyunlarına çingirak takılarak yaya ve arabaların uyarılması

⁵⁸⁴ Ayral, s.26.

⁵⁸⁵ Gülersoy, **Tramvay İstanbul’da**, s. 23.

amaçlanmıştır. Ancak bu uygulama atlı tramvayların seyirleri esnasında atların ürküp parlamasına yol açtığı ve kazalara sebebiyet verdiği gerekçesiyle Şirket tarafından kaldırılmıştır.⁵⁸⁶ Vardacıların görevlerini titizlikle yapmaları hususunda Şehremaneti, Şirket'i birçok kez ikaz etmiş, vardacıların dikkatsizliği ve görevlerini ihmal etmeleri sonucu meydana gelen kazalar hususuna da dikkat çekmiştir. Ancak kazaları önlemek için Tramvayın önünde koşan vardacıların tasarruf tedbirleri kapsamında işlerine son verilmesi de kazaları arttırıcı bir etken olmuştur.⁵⁸⁷

Araç içi yoğunluğun azaltılması kazaları önlemek konusunda alınan önlemlerin başında gelmektedir. Bu çerçevede araçlara 18 kişilik kapasitesinden fazla yolcu alınması ve vatmanın yanında yolculuk edenlerin sürücüyü meşgul etmeleri yasaklanmıştır.⁵⁸⁸ Ayrıca araçlardaki sıkışıklığı engellemek için kondüktörlerin direk polise başvurmasını sağlayacak bir yönetmelik başvurusunda bulunulmuştur.⁵⁸⁹

Tramvay sürücülerinin hatalarından kaynaklanan kazalar hususunda, önce sürücülerin uyarılması ve denetimlerin arttırılması; sonra sonuç alınamazsa hukuksal yollara başvurularak sürücülerin mahkemelerce cezalandırılması yöntemi benimsenmiştir. Ahalinin şikâyetleri genel olarak, hatlarda çalışan araç sayısının iki katına çıkarılması, yolların tamiratının yapılması, eski rayların değiştirilmesi, vagonlara vantilatörler konulması ve vagonların temizliğinin sağlanması gibi konularda tedbir alınması üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu şikâyetlere istinaden yeni arabalar sipariş edilmiş ve 1910 yılında 738 olan at sayısı 1038'e çıkarılmıştır. Yokuşlarda, özellikle Eminönü ve Aksaray tarafında arabalara dörder at bağlanmasına karar verilmiştir.⁵⁹⁰

Şehremaneti, kazalar hakkında tedbir almak amacıyla 1892'de iki yeni karar almıştır. "Bunlardan birincisi arabalara fren konulması, ikincisi ise araba döşemelerinin marokenden yapılmasıdır." Fakat bu kararlar zorunlu tutulmadığından hemen uygulanamamıştır.⁵⁹¹ Ayrıca yol çalışmaları esnasında uyarı levhalarının konulması ve

⁵⁸⁶ Engin, , *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, s. 118.

⁵⁸⁷ Bozkurt, ss. 135-136.

⁵⁸⁸ Bozkurt, s. 137.

⁵⁸⁹ İETT Arşivi, 7103-03534-089 no'lu belge.

⁵⁹⁰ İETT Arşivi, 7103-03534-089 no'lu belge.

⁵⁹¹ Yılmaz, s. 352.

geceleeri ışıklandırılması, çalışma sonunda açılan çukurların üzerinin örtülmesi kazaların önlenmesi için alınan önlemler arasındadır.⁵⁹²

Sıklıkla meydana gelen tramvay kazalarının önünün alınmasıyla ilgili olarak hükümet tarafından Şirket'e sürekli olarak ikazlarda bulunmaktadır. Savaş döneminde, işgal ve mütareke yıllarında ve sonrasında tramvayın sefer yaptığı her dönemde kazaların önlenmesi için gereken tedbirlerin alınması hususunda çalışmalar yapılmışsa da kazaların önüne bir türlü geçilememiştir. Dar olan yolların genişletilmesi kapsamında birçok proje yürütülmüştür. Karaköy Köprüsü'nün yenilenmesi projesi bu çabalara iyi bir örnektir. Genişliği 14,5 metreyi bulan yeni köprü, eskilerine nazaran daha düz ve geniş olduğundan araç trafiğine daha elverişlidir.⁵⁹³

Kazaların sıkça görüldüğü yerlerden biri de Beyazıt Meydanı'dır. Tramvay araçlarının meydana yoğunlaşması yayaların geçişini zorlaştırmakta ve kaza ihtimali artırmaktadır. Makas bölgesinin yeri meydana daha geniş bir yere doğru kaydırılarak sıkışıklığın giderilmesine çalışılarak, kazaları önlemeye yönelik adımlar atılmıştır.⁵⁹⁴

Şehremaneti trafik düzenlemesini yerine getirmekle sorumlu kurumdur. Polis teşkilatına denetim görevi verilmiştir. 6 Ocak 1913 tarihinde Vezaif-i Zabıta-i Belediyeyi Mebni Talimat yayınlanmış ve Şehremaneti'nin yetki ve sorumlulukları belirlenmiştir. Talimatnamede gerek motorlu araçlarla gerekse hayvan gücüyle çekilen arabalarla ilgili ayrıntılı düzenlemeler olduğu görülmektedir. Talimat hükümlerine göre; hayvan gücü ile çekilen araba sürücülerinin ehliyeteye sahip olması, 20 yaşından küçük olmaması, Şehremaneti tarafından belirlenen tek tip kıyafet giymeleri ve verilen rozeti yanlarında taşımaları gerekmektedir. Arabalara hayvan sayısı ve cinsine göre belirlenen miktardan fazla yük alınmaması, sarhoş olarak araba kullanılmaması, diğer önemli düzenleme hususlarındandır. Sürücülerin polise itaat etmeleri gerektiği aksi şekilde davrananların araçlarının trafikten men edileceği bildirilmiştir.⁵⁹⁵

⁵⁹² Akay, ss. 562-563.

⁵⁹³ Akay, s. 562.

⁵⁹⁴ Bozkurt, s. 136.

⁵⁹⁵ Yılmaz, ss. 359-360.

1917 yılında Askeri Otomobil Umur-ı Müfettişı Şehzade Abdülhalim Efendi'nin başkanlığında, Polis Müfettişı Cemil Bey'in de üye olduğu bir komisyon oluşturularak trafik düzeniyle ilgili birtakım kararlar alınmıştır. Kararların bir kısmı Beyazıt, Eminönü, Taksim, Tophane, Karaköy, Beyoğlu, Şişhane, Tarlabası gibi semtlerde araçların cinslerine göre kullanacakları yollar belirlenmiştir. Komisyonca hazırlanan nizamname taslağı ve talimatnamenin bazı maddeleri askeriye tarafından uygulanmaya başlasa bile, Şehremaneti yetkilileri şehir dâhilinde trafik düzenlemesiyle ilgili sorumluluğun kendilerine ait olduğunu ileri sürerek kararlara itiraz etmiştir. Şehremaneti'nin itirazı sebebiyle kararlar resmiyet kazanmamıştır.⁵⁹⁶

Nafia Nezareti, Demiryolu ve Liman Müdüriyetinden 21 Ekim 1922 tarihinde Dersaadet Tramvay Şirketi'ne yazılan yazıda, Sultan Ahmet civarında meydana gelen kaza hakkında yapılan inceleme neticesinde kazanın vatmanın aracı hızlı sürmesinden ve manevraları yapamamasından kaynaklandığı belirlenmiştir. Buna benzer kazaların sık sık olması, vatmanların vazifelerini gerektiği gibi yapmadığını gösterdiği iddia edilerek, yeni kazaların önlenmesi için icap eden tedbirlerin alınması istenmiştir.⁵⁹⁷

İstanbul Polis Müdüriyeti kazalarını önlemek için alınacak tedbirler kapsamında, 5 Eylül 1927 tarihinde Tramvay Şirketinden aşağıdaki hususlarda gerekli adımları atmasını istemekte ve alınan kararları tebliğ etmektedir:

- Tramvay kazalarını önlemek için özel bir zabıta birimi kurulmuş ve faaliyetlerine başlamıştır.
- Tramvay Şirketi çalışanlarına kurulan zabıta birimi hakkında bilgi verilmesi istenmiştir. Bütün vatmanlar ile biletçi ve kontrol memurlarının basamaklarda kimsenin bulundurulmaması ve araçların arkalarına asılmaları engellemeleri tebliğ edilmiş, vatmanın yanında beş kişiden fazla olunca vatmanın derhal arabayı durdurması istenmiştir.
- Akşam iş çıkış saatlerinde tramvaylarının daha fazla kalabalık olduğu görülmekte ve kazalara mâni olmak üzere tedbir alınırken ahalinin rahatını sağlamak için

⁵⁹⁶ Yılmaz, ss. 362-363.

⁵⁹⁷ İETT Arşivi, 7103-02912-091 no'lu belge.

akşam seferlerinin iki-üç saatlik dilimde sıklaştırılması için fazladan tramvay işletilmesi hususlarının gerçekleştirilmesi gerekmektedir.⁵⁹⁸

İstanbul'da yaşanan trafik kazaları konusunda farkındalık yaratmak adına gazetelerde birçok yayın yapılmıştır. Takvim-i Vekayi gazetesinde çıkan haberde, sürücülerin dikkatsizliğinden kaynaklanan kazaları önlemek amacıyla araçların süratli kullanılmasının yasaklanması ve kurala riayet etmeyenlerin tutuklanarak cezalandırılması istenmiştir.⁵⁹⁹

5.7.3. Kaza ile İlgili Talep, Şikâyet ve Davaların İncelenmesi

Neredeyse yüz yılı bulan tramvay tarihi boyunca özellikle elektrikli tramvaya geçildikten sonra, günümüze kıyasla çok daha az kaza yapıldığı görülmektedir. Bu kazalar nadiren ölümle sonuçlanan niteliktedir. Buna rağmen kazaların halk üzerinde yarattığı etki ve yankı çok daha fazladır. Bu durumun sebebi, halkın sosyo-kültürel olarak kazalara alışkın olmaması ile açıklanabilir.⁶⁰⁰

Kaza sonrası süreçte genelde en son çare olarak dava yoluna gidilmektedir. Dava sürecinde, kişinin beyanıyla açılan dosya ile ilgili olay yeri incelemesi yapıldıktan sonra kaza raporu oluşturulmaktadır. Kaza raporunda; kaza sebepleri, kaza sonuçları, kurban bilgileri, yerinde inceleme, şahitler ve görüşler kısımları yer almaktadır. Duruma göre kaza raporuna eklenmek üzere hastane raporu, fakirlik belgesi gibi belgeler de talep edilebilmektedir.⁶⁰¹

19 Mart 1921 tarihinde Dolmabahçe-Galata arası meydana gelen kazada, kazazede her iki bacağını da kaybetmiştir. Kazazede, kazanın sürücünün hatasından meydana geldiğini ileri sürerek hem doktor raporlarının hem de şahitlerin mevcut olduğunu beyan etmiştir. Herhangi bir davaya gerek kalmadan taleplerinin gerçekleşmesi şartı ile sulh sağlamak istemiştir. Kazazede hastanede kaldığı sürenin (19 Mart-12 Haziran 1921) eşdeğer nafakasını, hastane masraflarını ve ömür boyu çalışamamasının tazminatını istemiştir. Hastane onaylı doktor raporunun da istendiği vakaya istinaden

⁵⁹⁸ İETT Arşivi, 7103-03600-134 no'lu belge.

⁵⁹⁹ Hüseyin Şimşek, "Osmanlı Dönemi Eğitim Sorunları: Yol Güvenliği (Trafik) ve Okul Servisçiliğine Dair Tarihsel Bir İnceleme" *Kurumsal Eğitimbilim Dergisi*, C. III, Sayı:1 2010, ss. 140-141.

⁶⁰⁰ Gülersoy, *Tramvay İstanbul'da*, s. 195.

⁶⁰¹ İETT Arşivi, 7103-02888-017 no'lu belge.

hazırlanan kaza raporunda, yolcunun römorktan atlamaya çalışırken tutunamayıp yere düştüğü ve römorkun altında kaldığı kaza sebebi olarak belgelenmiştir. Ayrıca tramvay personelinin lehine gösterilen beş şahidin ifadeleri, suçlunun kazazede olduğunu kesinleştirmiştir.⁶⁰²

23 Haziran 1921’de kazazede tarafından yazılan dilekçeye 20 Temmuz 1921’de Şirket tarafından verilen yanıtta, kazadan personel sorumlu tutulmamakla birlikte, haksızca sürücüyü suçlayan ve tazminat talep eden kazazedenin tazminat talebi reddedilmektedir. İleride kazazedenin hatasını kabul etmesi halinde yardım olarak bir miktar paranın ödenebileceği, sorumluluğunsa asla kabul edilmeyeceği açıkça ortaya konulmuştur.⁶⁰³

Kurum belgelerinde çokça karşılaşılan kaza raporları ayrıntılı olarak incelenmiştir. Tramvay işletmesi esnasında meydana gelen yaralanma hatta sakat kalma ile sonuçlanan kazalarla ilgili şu sonuçları çıkarmak mümkündür:

- Hem kazazede hem Şirket tarafı davaya maruz kalmadan konunun sulh ile kapanmasını istemektedir.
- Kazazedeler veya yakınları Şirket’ten tazminat, para yardımı ve masraflarının karşılanması gibi maddi taleplerde bulunmaktadır.
- Kazazedeler, kazanın genelde sürücü hatasından meydana geldiğini beyan ederken; Şirket, personelinin sorumlu bulmamaktadır.
- Kazalar, kaza raporuna ve şahitlerin personel lehine ifadelerine istinaden genel olarak kazazedenin dikkatsizliğine bağlanmaktadır.
- İlk tedavilerin çoğu zaman eczanelerde yapıldığı, sonrasında hastaneye sevk edildiği; dönemin eczanelerinin adeta ilkyardım ve acil servisi gibi çalıştıkları gözlenmektedir.

⁶⁰² İETT Arşivi, 7103-02888-097 no’lu belge.

⁶⁰³ İETT Arşivi, 7103-02888-097 no’lu belge.

- Şirket, kaza sorumluluğunu kabul etmeyerek açılan tazminat davalarına protesto yazısıyla yanıt vermekle birlikte, insani yardım adı altında tedavi, eşya ve elbise gibi desteklerle ve/veya bir miktar para ödemek suretiyle sulh yapma yoluna gitmektedir.
- Kazalarla ilgili açılan davalarda mahkeme, inceleme yapılmasını ve gerek gördüğü belgelerin sunulmasını istemektedir.
- Dava dosyalarının işlem süresi çok kısadır. Şirket hızlı bir şekilde dosyaları yanıtlayıp, arşive kaldırmaktadır.⁶⁰⁴

Ölümle sonuçlanan kazalarda da durum pek farklı değildir. Vefat eden kişinin varisleri tarafından Şirket personeli suçlanarak sulh yoluyla konunun halledilmesi ile ilgili talepler oldukça fazladır. 29 Mayıs 1919 tarihinde, Şehzadebaşı Camii yönünde ilerleyen bir tramvay, o esnada hat üzerinden geçen Hacer Hanım'ı çiğneyerek ölümüne sebebiyet vermiştir. Merhumun babası, olay mahallindeki dükkân sahibi kişilerin şahitliklerini de ileri sürerek vakanın vatmanın dikkatsizliğinden ve tramvayı aşırı süratli kullanmasından kaynaklandığını iddia etmiştir. Kazanın ölümle sonuçlanmasına rağmen “uzun uzadıya muhakemeler ile uğraşmaktansa kumpanya ile münasib ve muvafık tazminat i'tası suretiyle meselenin sulhen hallini” talep etmiştir.⁶⁰⁵

Yine tramvay çarpması sonucu ölümle sonuçlanan bir kaza neticesinde, varisler tarafından tazminat ve maddi hasar kapsamında 30.000 Türk Lirası ve çeşitli masraf ile avukat masraflarının karşılanması talep edilmiştir. Şirket ise kaza raporuna istinaden kazanın mağdurun dikkatsizliğinden kaynaklandığını ileri sürerek reddetmiştir.⁶⁰⁶

Dava sonucunda Şirket'e verilen cezanın ya da talep edilen tazminatın bir sonuca ulaşmamasının önemli nedenlerinden biri, Ceza Kanunu ile Borçlar Kanunu arasındaki uyumsuzluktur. Kaza neticesinde Şirket'e Ceza Kanununa göre verilen cezalar Borçlar Kanunuyla çelişmektedir. Ceza Kanununun 465. maddesinde, “bir kimsenin veya bir şirketin hizmetinde bulunanlar tarafından vazife ve hizmet sırasında, tedbirsizlik veya

⁶⁰⁴ İETT Arşivi, 7103-02891-034; 7103-02912-014; 7103-02890-026; 7103-02890-050; 7103-02888-0061; 7103-02890-059; 7103-02916-011; 7103-02888-089; 7103-02888-097; 7103-02890-050; 7103-02888-111 no'lu belgeler.

⁶⁰⁵ İETT Arşivi, 7103-02888-0061; 7103-02888-123 no'lu belge.

⁶⁰⁶ İETT Arşivi, 7103-02888-101 no'lu belge.

dikkatsizlik veya meslek ve sanatta acemilik veya nizamata ve evamir ve talimata riayetsizlik ile bir kimsenin ölümüne sebebiyet verme durumlarında hükmedilecek tazminattan o kimse veya şirket malen mesuldür” ifadesi yer almaktadır. Borçlar Kanununa bakıldığında ise, “sorumlu olan kimse bir zararın gerçekleşmemesi için gereken tüm önlemleri almış ve dikkatli davranmış olsa dahi zararın gerçekleşmesine mani olamayacağını ispat ederse mesul kabul edilmez” ifadesi yer almaktadır. Bu durum, Ceza Kanununun 465. maddesiyle çelişmektedir. Görüldüğü üzere, Ceza Kanunu’na göre personel hatasından kaynaklı kazalarda sorumluluk Şirket’e ait görülürken; Borçlar Kanunu’nda sorumluluğun kabul edilmemesini sağlayacak hukuki boşluk oluşmaktadır.⁶⁰⁷

Kaza sonucu Şirket personelinin vefat ettiği kazalarda ise durum değişmektedir. Tramvay Şirketinde görev yapan bir memurun vefatı neticesinde varislerine tazminat olarak kan parası adı altında 200 Türk Lirası tazminat ödenmiştir. Tazminatın alındığına dair vefat edenin eşi tarafından, “Bahse konu kaza ile ilgili firmaya karşı hiç bir talebimin kalmadığını ve söz konusu davaya dair mahkemeye hiç bir başvuruda bulunmayacağımı taahhüt ederim.” şeklinde beyanda bulunulmuş ve dosya mahkemeye sunulmamıştır.⁶⁰⁸

Hayvanların yaralanması veya ölümü ile neticelenen kazalarda da hayvan sahipleri tarafından tazminat talebinde bulunulmuştur. Aksaray Sulh Mahkemesi tarafından Dersaadet Tramvay Şirketine 25 Haziran 1921 tarihinde yapılan ihtarnamede; Salih Ağa adlı şahsın atının ölümüne sebep olan kaza neticesinde tramvay deposu ustasının maaşının 1/3’üne haciz uygulandığı bildirilmiştir.⁶⁰⁹

Kazazedeler tarafından tazminat dışında farklı taleplerde de bulunmaktadır. Şirkete sunulan bir dilekçede sağ elinin iki parmağını kaybeden kazazede yoksullara yapılan yardımdan faydalanmayı talep etmektedir. Bu tarz taleplerde genelde kazazededen fakirlik belgesi istenmektedir.⁶¹⁰

⁶⁰⁷ İETT Arşivi, 7103-02912-16 no’lu belge.

⁶⁰⁸ İETT Arşivi, 7103-02888-116 no’lu belge.

⁶⁰⁹ İETT Arşivi, 7103-02917-137 no’lu belge.

⁶¹⁰ İETT Arşivi, 7103-02888-017 no’lu belge.

Başka bir belgede kazazede, firmadan aldığı tazminatın haricinde tramvaya ödediği günlük 15 kuruşun yarıya indirilmesi talep etmiştir. Konuyla ilgili şu ana kadar hiç dava açılmadığı için ilgili kişiye 50 Türk Lirası para ödenmiştir. Kazazedenin daha sonra yaptığı ikinci talebine istinaden insani yardım adı altında 15 Türk Lirası daha ödendiği belirtilmiştir.⁶¹¹

Kaza neticesinde sağ bacağını kaybeden kazazede hem maddi hem manevi mağduriyetini gidermek için firmadan iş istemiştir. Hazırlanan detaylı kaza raporuna istinaden sorumluluğun tamamen mağdura ait olduğu tespit edilmiştir. Kazadan bu yana ne sürücüye ne de Şirkete karşı bir dava açılmadığından zaman aşımı söz konusu olmuş ve kazazedenin iş talebi yerine getirilmemiştir.⁶¹²

Kaza sonrasında kazazedelerin Şirket'e yazdığı dilekçelerden genel olarak;

- Tazminat veya ikramiye ödenmesi,
- Yoksulluk yardımı yapılması,
- Tedavi masraflarının karşılanması,
- Maddi kayıpların karşılanması,
- Ücretsiz paso temin edilmesi,
- Tramvay ücretlerinde indirim uygulanması,
- Çalışmadığı gün için yevmiye ödenmesi,
- İş istihdamı sağlanması gibi taleplerde bulundukları ve taleplerinin karşılanması şartıyla sulh sağlanarak herhangi bir hukuksal yola başvurmayacaklarını beyan ettikleri açıkça görülmektedir.

Şirket'in de kaza sebebiyle zarar gördüğünü iddia ederek dava açtığı durumlar da meydana gelmiştir. Tramvayların Karaköy Köprüsü üzerinde meydana gelen kaza

⁶¹¹ İETT Arşivi, 7103-02890-026 no'lu belge.

⁶¹² İETT Arşivi, 7103-02890-056 no'lu belge.

neticesinde çalışamaması sebebi ile Şirket tarafından Şehremaneti'ne şartnamenin on dördüncü maddesi referans gösterilerek çalışmadığı her gün için 35 liralık dava açılmıştır. Şehremaneti ise şartnamenin ilgili maddesinin Şirket'e böyle bir hak vermediğini ayrıca yapılan anlaşma ve şartnamelerde Şirket'e tazminat ödenmesine dair hiçbir ibare olmadığını ileri sürerek aksine köprü üzerinde meydana gelen kazaların sorumluluğunun Şirket'e ait olduğunu ifade etmiş ve ödeme yapmaya yanaşmamıştır.⁶¹³ Şirket tarafından Nafia Nezareti ve Şehremaneti'ne ihbarname gönderilmiş ve ardından ihtarname çekilmiştir.⁶¹⁴

Maddi hasarlı kazalarda meydana gelmiştir. Tramvayın otomobille çarpışması sonucu meydana gelen kazalar buna örnektir. Bu gibi durumlarda maddi hasar sahibi, zararın Şirket tarafından ödenmesini talep etmiştir. 6 Nisan 1923 tarihinde Beyoğlu Gümüşsuyu'nda bir tramvayın otomobile çarpması sonucu otomobil sahibinin Şirket tarafından karşılanması üzerine bildirdiği zarar bedeli Tablo 28'de detaylı olarak listelenmiştir.⁶¹⁵

Tablo 28. Otomobil Zarar Bedeli Örneği

Zararın Şekli ve Cinsi	Evrak-ı Nakdiye (Osmanlı Lirası Kuruş)	Para
Karoserinin, arka çamurluğunun ve arka stepnenin doğrulması	20	
Döşemeciye	10	
Boyacıya	30	
1 adet arka fener	7	50
1 adet arka sol tekerlek	20	
İç lastik (30*3/2 ebadı)	3	50
Her günü beşer liradan on beş günlük	75	
Toplam	166	
Yalnız yüz altmış altı adet lira-yı Osmani evrak-ı nakdiyesidir.		

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-02865-0092 no'lu belge.

⁶¹³ İETT Arşivi, 7103-03036-036 no'lu belge.

⁶¹⁴ İETT Arşivi, 7103-03036-038; 7103-03036-043; 7103-03036-044 no'lu belgeler.

⁶¹⁵ İETT Arşivi, 7103-02865-0092 no'lu belge.

Kaza davalarının karara bağlanma süresi kısa olmasına rağmen, Şirket'in Brüksel'deki merkezinden zaman zaman davalarının seyriyle ilgili uyarılarda bulunulmuştur. Brüksel'de bulunan SOFİNA şirketinin merkez ofisi, 19 Şubat 1921 tarihinde Konstantinopolis Tramvay Müdürlüğü'ne dava sürecinin uzamasından rahatsız olduklarını ve sulh sağlanması yoluyla anlaşmazlığın kısa sürede giderilmesini istediklerini bildirmiştir. Şirketin bir anlaşmaya varmadan kaza davasının uzatılmasından duyulan üzüntü dile getirilmiştir.⁶¹⁶

5.8. Tramvay İşçilerinin Grevi

Ülkenin yaşadığı ekonomik sıkıntıların gündelik hayata olumsuz yansımalarına, hayat pahalılığına ve fiyatlardaki artışa rağmen işçi maaşlarının sabit kalması ve II. Meşrutiyetin getirmiş olduğu ifade özgürlüğü ortamı işçilerin grev yaparak tepkilerini ortaya koyma yolunu açmıştır. İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin işçi grevlerini başlangıçta desteklemesi de grevlerin artmasında etkili olmuştur. Özellikle 1908 Ağustos ve Eylül aylarında meydana gelen bu grevlerde işçiler bir takım hak arayışları içine girmişlerdir. Temelde ücret azlığına, ağır ve yıpratıcı çalışma koşullarına karşı yıllardır birikmiş tepkilerin açığa vurulması anlamını taşıyan 1908 grevleri, henüz bu tür faaliyetler karşısında her hangi yasal düzenlemenin olmadığı bir ortamda meydana gelmiştir.⁶¹⁷

1908 yılında yaşanan grev hadiselerinin temel etkeni ekonomik koşullardır. Greve katılan işçilerin çoğu yabancı sermayeli şirketlerde çalışmakta ve çalışma koşullarının iyileştirilmesini işverenlerinden istemektedirler. İşçilerin greve gitmesinin arka planındaki sebepler aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

- Ücret artışı,
- Günlük çalışma sürelerinin iyileştirilmesi
- Hafta tatili hakkının verilmesi,

⁶¹⁶ İETT Arşivi, 7103-02917-160 no'lu belge.

⁶¹⁷ Taner Aslan, II. Meşrutiyet Dönemi İşçi Hareketleri ve Bu Hareketlerin Meydana Getirdiği Sorunlar Üzerine Bir Deneme, Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi, sayı: 25 / Bahar 2009, ss. 38-39.

- Vardiya zammının ödenmesi,
- Çalışma saatlerindeki dinlenme sürelerinin arttırılması,
- Fazla mesai ücreti ödenmesi,
- Yılda dört hafta olacak şekilde ücretli yıllık izin hakkı verilmesi,
- Yardım sandıkları için kesilen para cezalarının kaldırılması,
- İhtiyaç halinde avans ödenmesi,
- İşyerinde sağlık şartlarının iyileştirilmesi,
- Sendikanın işverence tanınması,
- Yılda bir defa bir ay ücret tutarınca ikramiye verilmesi,
- Taleplerini karşılamayan bazı yöneticilerin görevden alınmalarıdır.⁶¹⁸

İşçiler greve gitmeden önce uyuşmazlıkları barışçıl yollarla çözmeye çalışmışlardır. Öncelikle uzlaşma yolunu deneyerek grev öncesinde isteklerini bir yandan işverenlere duyurmuşlar, diğer taraftan ilgili resmi makamlara, hükümete ve İttihat ve Terakki Cemiyeti'ne başvurmuşlardır. Uzlaşma sağlanamadığı için son çare olarak grev yoluna başvurmuşlardır. Sonuç olarak grevler aniden ortaya çıkan eylemler şeklinde yaşanmamış belli bir sürecin sonunda meydana gelmiştir. Zaman zaman taleplerinin gerçekleştirileceğine dair taahhüt alan işçilerin planladıkları eylemlerden vazgeçtikleri görülmüştür.⁶¹⁹

Şirket ile çalışanları arasındaki ihtilafların giderilmesi için bir anlaşma yapılmıştır. İttihat ve Terakki yönetiminin de sakinleştirme çabalarıyla sona eren grev, Şirketin ücretleri artırma sözünü tutmaması sebebiyle 15 Eylül'de tekrarlanmıştır. Şişli bölgesinde çalışan işçiler tramvayların çalışmasını engellemiş ancak polis müdahalesiyle

⁶¹⁸ Engin, , *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, s. 132

⁶¹⁹ Engin, , *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, ss. 131-133.

durdurulmuşlardır. 20 Aralık'ta işçilerin tekrar greve gitmesi, çalışanlarla Şirket arasındaki anlaşmazlıkların uzun süre çözülemediğini gözler önüne sermektedir.

Yabancı sermayeli şirketler işçilerden gelen talepleri karşılamak yerine Hükümeti bilgilendirmekle yetinmişlerdir. Şirket ile çalışanları arasındaki ihtilafların giderilmesi için İttihat ve Terakki yönetiminin de araya girmesiyle bir anlaşma yapılmıştır. Hükümet grev hadiselerine doğrudan taraf olmamış konuyu bir asayiş problemi olarak görmeyi tercih etmiştir. Şişli tramvay depo sahası ve atölye çalışanları greve gidip, tramvayların çalışmasını engelleyince, Beyoğlu Polis Müdüriyeti polislerinin müdahalesiyle durdurulmuşlardır.⁶²⁰

1908 yılında yaşanan işçi grevleri 12 ve 13 Ağustos tarihinde başlamış, 23 Ağustos ve 2 Eylül'de tekrar grev tekrar etmiştir. Eylemlerinden sonuç alamayan ve ücretlerinin artırılacağı sözü tutulmayan tramvay işçileri 15-16 Eylül'de tekrar greve gitmişlerdir. Tüm bu eylemler neticesinde işçiler önemli bir hak elde edememişlerdir. Grevler ile ilgili yasal düzenleme olmadığından gerek işçiler gerekse işverenler açısından belirsizlikler söz konusudur. Bu amaçla “25 Eylül 1908 tarihinde Tatil-i Eşgal Cemiyetleri Hakkında Kanun-ı Muvakkat; 27 Temmuz 1909 tarihinde ise Tatil-i Eşgal kanunu çıkarılmıştır.” Yapılan kanuni düzenlemeler ile işçilere yasal olarak grev hakkı tanınmıştır.⁶²¹

Eylül ayındaki grevden sonra, 20 Aralık'ta işçilerin tekrar greve gitmesi, çalışanlarla Şirket arasındaki anlaşmazlıkların uzun süre çözülemediğini gözler önüne sermektedir. Selanik'te de tramvay çalışanları ücret arttırılması talebi ile greve gitmişlerdir. Selanik tramvay işçileri İstanbul'un aksine grevi kendi lehlerine sonuçlandırmayı başarmışlardır.⁶²² Tramvay işçilerinin grev kozunu kullanarak hizmetin sürekliliğini tehdit etmeleri taleplerini elde etme kapısını aralamıştır. İşveren ilk olarak bu talepleri karşılamaya yanaşmamış olsa da tramvay işletmesinin sürekliliği için taviz vermek zorunda kalmıştır.⁶²³

⁶²⁰ Kadir Yıldırım, “Osmanlı Çalışma Hayatında İşçi Örgütlenmesi ve İşçi Hareketlerinin Gelişimi (1870-1922)”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011), s. 373.

⁶²¹ Engin, İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları, s. 133.

⁶²² Yıldırım, s. 374.

⁶²³ İETT Arşivi, 7103-02888-852, 7103-02888-853, 7103-02888-8527103-02888-854 no'lu belgeler.

Mondros Mütarekesinin ardından İstanbul çalkantılı bir döneme girmiştir. 1919-1922 yılları arasında başkentte yaşanan 31 grev hadisesinin toplumsal etkisi büyük olmuştur. Bu dönemde yapılan grevlerin %24'nün demiryolu sektöründe meydana gelmesi sektörün grevlerdeki ağırlığını göstermektedir. Tramvay Şirketine bağlı işçilerin başlattıkları grevlere sayısal katılımın çokluğu, etki ve sonuçlarını önemli hale getirmiştir.⁶²⁴

Mütareke dönemi İstanbul da Tramvay şirketi işçileri greve gitmişlerdir. İşçiler ücret ve sosyal haklarının düzenlenmesi taleplerini Nafia Nezareti'ne sunmuşlar ve 22 gün beklemlerine rağmen cevap gelmemesi üzerine grevi başlatmışlardır. Günlük çalışma ücretlerinin artırılması ve çalışma saatlerinin düzenlenmesi, haftada bir gün tatil hakkı verilmesi işçilerin talepleri arasındadır. Uzlaşmaya varılamaması üzerine 11 Mayıs 1920 tarihinde işçiler grev ilan etmişlerdir. Grev başarıyla tamamlanmış ve işçiler önemli kazanımlar elde etmişlerdir. İşçilerin en çok üzerinde durduğu haftalık çalışma saati ve haftalık tatil mevzusunda uzlaşmaya varılmıştır. Buna göre işçiler, günde 9 saat çalışacak ve haftada bir gün tatil yapabileceklerdir. Yevmiye konusundaki artış ise işçilerin isteği doğrultusunda 150 kuruş olarak belirlenmiştir. Bunun haricinde 6 günlük grev süresi boyunca işçilere çalışmadıkları günler için herhangi bir ücret ödenmeyecektir.⁶²⁵

26 Ocak-7 Şubat 1922 tarihleri arasında Tramvay Şirketi işçileri tarafından gerçekleştirilen grev, etkileri bakımından İstanbul'daki önemli işçi hareketlerinden biridir. Tramvay Şirketi'ne bağlı 2.500 civarındaki işçinin büyük çoğunluğu greve katılmıştır. İşçilerin katılımı konusunda değişik kaynaklarda farklı veriler bulunmakla beraber bu sayının 1.500-1.700 arasında olduğu tahmin edilmektedir. Katılımın %60-70 bandında gerçekleşmiş olması önemlidir. Tünel ve Elektrik Şirketi çalışanlarıyla Amele Sıyanet Cemiyeti'ne bağlı işçiler greve katılmamıştır.⁶²⁶

26 Ocak 1922 tarihinde İşçilerin grev ilan etmesinin ardından şirket ulaşım hizmetinin aksamaması için greve katılmayan Amele Sıyanet Cemiyeti üyelerinden bazılarını bünyesine alarak işletmeyi sürdürmeye çalışmıştır. Şişli-Tünel ile Beşiktaş-

⁶²⁴ Serkan Tuna, Dersaadet Tramvay Amelesi Grevi 26 Ocak-7 Şubat 1922, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, 2017, s. 71.

⁶²⁵ Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, ss. 188-189.

⁶²⁶ Tuna, ss. 77-78.

Eminönü hatlarında bazı araçları sefere çıkartmayı başarmıştır. Sefere çıkan araç sayısının başlangıçta, Şişli deposundan 8, Beşiktaş deposundan 4 olmak üzere 12 olduğu, akşama doğruysa biraz daha artarak 15'e kadar ulaştığı belirtilmektedir. Grev öncesinde şirketin İstanbul çapında sefere çıkardığı araç sayısının 150'nin üzerinde olduğu dikkate alındığında, grev süresince işletme kapasitesinin %10'lara düştüğü anlaşılmaktadır. Greve katılan işçiler arasında Şirketi zor durumda bırakan en önemli gurup vatmanlardır. Vatmanların greve katılması Şirketin araçları sefere çıkartamamasına yol açmıştır. Şirketin sefere çıkarttığı 15 araçta görev alan vatmanlardan 3'ü hariç diğerleri Şirket bünyesindeki memurlardan oluşmuştur. Birkaç günlük eğitimle yeni başlayan çalışanlar vatman olarak sahaya sürülmüştür. Şişli deposundan çıkarılan ilk aracın bir kişiye çarparak kazaya yol açması da bu acemilikten kaynaklanmıştır. Hükûmet sözleşme gereğince, tecrübesiz vatmanların araç kullanılmasından doğabilecek kazalardan Şirket'i sorumlu tutacağını belirterek yaşanan durumu protesto etmiştir. İşçiler garajlardan çıkan araçları engellemek için eylemler yapmışlar ve çeşitli taşkınlıklara sebep olmuşlardır. Bunun üzerine zabıta, Fransız ve İtalyan jandarmalarıyla birlikte olaya müdahale ederek göstericileri dağıtmış ve araçların garajlardan çıkmasını sağlamıştır.⁶²⁷

1920'li yılların başı itibariyle Tramvay Şirketinde çalışan personel sayıları dalgalı bir seyir izlemiştir. Şirketin izlediği istihdam politikasında 1919-1922 yılları arasında meydana gelen grev hadiselerinin etkisinin olduğu söylenebilir.

Tablo 29. 1920-1936 Yılları Arasında Tramvay Şirketinin Personel Sayısı

Yıl	Personel Sayısı
1920	1571
1921	1833
1922	1653
1923	1699
1925	1644
1926	1618
1927	1821
1928	1779
1929	1818

⁶²⁷ Tuna, ss. 86-90.

Yıl	Personel Sayısı
1930	1594
1931	1510
1932	1389
1933	1320
1934	1414
1935	1360
1936	1420

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03869-0342, 7103-03869-0575, 7103-03869-0597 no'lu belgeler; Naci Ayrıl, **İstanbul Belediye Mecmuası**, Aralık 1938-Ocak 1939, Sayı 172-173, s. 28.

Yukarıda verilen Tablo 29 incelendiğinde, grevli yılların odağındaki 1920 yılı itibariyle çalışan sayısının hayli düşük olduğu görülür. Grevlerin sona erdiği 1922 yılından sonra Şirketin istihdam ettiği personel sayısında sabit bir seyir izlenmektedir. Şehremaneti'nin sefer sayılarının artırılması yönünde 1926-1927 yıllarındaki ısrarlı baskıları etkisini 1927 yılı itibariyle göstermiş ve çalışan sayısı 1.821 personele ulaşmıştır. 1920-1936 yılları arası 16 yıllık Tramvay Şirketi'nin yıllık ortalama personel sayısı 1590 olarak gerçekleşmiştir. 1921 yılında istihdam edilen çalışan sayısı 1833'a ulaşarak en yüksek değerini bulmuş, 1933'de ise 1320 çalışana düşmüştür.

Tramvay Şirketi 1922 yılı Aralık ayı itibariyle 1.653 personel istihdam etmektedir. Personelin yalnızca %10'nuna karşılık gelen 165 kişi maaşlı, geri kalan %90 çoğunluğu oluşturan 1.488 kişi ise yevmiyeli olarak çalıştırmaktadır. Grevlerin bittiği 1922 yılının sonuna gelindiğinde, günlük yevmiyeli personel sayısı, maaşlı personele kıyasla oldukça fazladır. Şirket çalışanlarının %90'nına karşılık gelen 1.486 personelin Müslüman, %8'ine denk gelen 132 çalışanın gayri müslim ve personelin %2'si ise yabancılardan oluşmaktadır. Şirket'te Müslüman çalışanların oldukça ağır bastığı da görülmektedir. Ortaya çıkan tablo, Şirket'in insan kaynağı politikasını, günlük yevmiyeli Müslüman personel istihdam etme üzerine kurduğu şeklinde yorumlanabilir.⁶²⁸

⁶²⁸ İETT Arşivi, 7103-03869-0597 no'lu belge.

5.9. Elektrikli Tramvayın İşletme Yıllarında Yapılan Proje Çalışması

1913 yılında sefere başlayan elektrikli tramvay döneminde yeni projeler ve iyileştirme projeleri hazırlanmıştır. Şehrin ihtiyaçlarına yönelik yeni hatların yapımı için hazırlanan fizibilite raporları bulunmaktadır. Diğer taraftan banliyö hattıyla öteden beri devam eden işletme rekabetinin gerektirdiği iyileştirme projeleri de gündeme gelmiştir.

5.9.1. Hatların Uzatılması Projesi

1917 Nisan ayında Tramvay Şirketi tarafından hazırlanıp SOFİNA'ya sunulan fizibilite raporu dikkatlice incelenmiş, 22 Aralık 1917 tarihinde Brüksel, sunulan rapor üzerindeki değerlendirme ve talimatlarını göndermiştir. Daha önce çeşitli vesilelerle sunulan finansal raporlarda olduğu gibi, gerekli sermayenin bulunması, programın ilerlemesinde ana parametre olarak belirlenmiştir. Önerilen uzatma projelerinin birer yıllık geçiş süreleri oluşturtularak ve üç aşamaya ayrılarak uygulanabileceği vurgulanmıştır. Aşamalar arası geçiş yapmak için bir önceki aşamanın işlerinin tamamlanması önem arz etmektedir. Çalışmaların bu akışa göre ilerlemesi istenmiş, proje başlıkları üzerindeki teknik değerlendirmeler ve hangi aşamada yapılması gerektiği aşağıdaki başlıklarda ayrıntılı olarak belirlenmiştir:

Aksaray Semtinde Yanan mahallelerin Çift Hat Yapılması

Projenin etraflıca tetkik edildiği anlaşılmaktadır. Tek hattın yapım maliyeti 30.000 Osmanlı lirasıdır. Yatırım bedeli işletme gelirleri ile finanse edildiği durumda verimlilik %11,5 olmaktadır. Şehremanetinden destek alındığı takdirde verimlilik %22 olarak gerçekleşmektedir. Bu durumda söz konusu projenin ilk sırada değerlendirilmesi uygun bulunmuştur. Birinci aşamanın ilk projesi olması uygun bulunmuştur.

Ortaköy-Bebek Çift Hat Yapılması

Bu proje birinci aşama içerisinde değerlendirilmemiştir. Bununla birlikte Boğaz çevresindeki yerleşim yerlerine ulaşımı kolaylaştıracağından dolayı ilgi çekmiştir. Trafiki rahatlatması gibi erişim kolaylığı açısından olumlu değerlendirilmiştir. İkinci aşama projesi olarak belirlenmiştir.

Fatih-Edirnekapı Projesi

Fatih'ten Edirnekapı'ya inşa edilen bulvarın ortasında yer alan tramvayın için önerilen alternatif çözüm, 4.2. Fatih-Edirnekapı Projesi başlığı altında detaylı olarak incelenmiştir. Projenin öngörülen %5,6'lık verimi Bürüksel tarafından yetersiz bulunmuştur. Fatih-Edirnekapı projesi, acil olmayan ve mümkün olduğunca ötelenmesi önerilen projeler kapsamında değerlendirilerek ancak üçüncü aşamada planlanması tavsiye edilmiştir.

Eminönü-Eyüp Projesi

Projenin uygulanabilmesi için istimlak masrafları 190.000 Osmanlı Lirası olarak öngörülmüştür. Projenin toplam yatırım maliyeti ise 352.000 Osmanlı Lirasıdır. Kamulaştırma masraflarını tek başına Tramvay Şirketi'nin karşılaması mümkün gözükmemektedir. Tramvayın yapılması tramvay güzergâhına komşu tüm araziler için yüksek bir katma değer yaratmaktadır. Projenin uygulanabilmesi için istimlak masraflarının Şehremaneti ve oluşacak katma değerden istifade eden mülk sahiplerinin katılımı ile karşılanması önerilmiştir.

Azapkapı-Feriköy Projesi

Projenin öngörülen verimlilik değeri %5,9 olarak hesaplanmış ve yeterli bulunmamıştır. Toplam yatırım maliyeti 270.000 Osmanlı Lirası olarak öngörülmüştür. Proje maliyetinin yüksekliği çalışmanın mümkün olduğunca ileri tarihlere ötelenmesini gerektirmiştir.

Aksaray-Silivri Kapı Projesi

Proje verimlilik oranı %2,8 olarak hesaplanmıştır. Çok düşük olan verimlilik değerlendirilmesinden dolayı ancak üçüncü aşamada ele alınacağı belirtilmiştir. Proje fizibil bulunmamıştır.

Maçka-Beşiktaş Projesi

Projenin yatırım maliyeti 40.750 Osmanlı lirası olarak hesap edilmiştir. Konut ve iş bölgeleri arasında yolcu yoğunluğu fazla olan bir güzergâh üzerinde önerilmiştir. Birinci aşamada değerlendirilmesi uygun bulunmuştur.⁶²⁹

Tramvay hatlarının uzatma projelerinin değerlendirilmeleri verimlilik esası üzerine yapılmıştır. Verimlilik oranı yüksek olan projelerin önce yapılması prensip olarak tavsiye edilmiştir. Bu çerçevede Aksaray semtinde yanan mahallelerden geçen tramvay güzergâhının çift hatta çıkarılması ve Maçka-Beşiktaş hattının birinci aşamada yapılması önerilmiştir. Beyazıt'tan Fatih'e kadar gelen tramvayın Edirnekapi'ya kadar uzatılması projesi ise üçüncü aşamaya bırakılmıştır. Merkezi Brüksel'de bulunan SOFİNA Şirketi, semsiyesi altındaki İstanbul'daki Tramvay Şirketine kamulaştırma işlemlerinde sözleşme hükümlerinin dışına çıkılmamasını özellikle tembih etmiştir. 1881-1907-1911 sözleşmeleri ve 1912 ek sözleşmesindeki istimlak yükümlülüklerinin tamamen yerine getirildiği ve ilave bir fon sağlanmayacağı belirtilmiştir. Birinci şebeke için 130.000, ikinci şebeke için ise 110.000 Osmanlı Lirası kamulaştırma fonu sağlandığı, Eminönü-Eyüp projesi ile ilgili gerekli istimlak masraflarının Tramvay Şirketince karşılanamayacağı ifade edilmiştir.⁶³⁰

5.9.2. Yedikule ve Topkapı Hatları Sinyalizasyon Çalışması

Şirket Yedikule ve Topkapı hatlarındaki yolcuların banliyö hattına kaymaması için öteden beri rekabet içerisindeydi. 1884 yılında bahsedilen hatlardan elde edilen gelirden meydana gelen 60.277 kuruşluk düşüşün banliyö hattına kaptırılan yolcu gelirlerinde oluşan kayıptan kaynaklandığı tespit edilmiştir. Çözüm olarak işletme verimliliğini artıracak bir yola gidilmiş, Sirkeci ile Çarşıkapı'ya ilave birer makas inşa edilmiştir. Böylelikle her makastan altı veya yedi dakikada bir sefer yapılabilme imkânı oluşmuştur.

Eminönü'nden başlayıp Aksaray üzerinden Yedikule ve Topkapı'ya giden hatlar, tarihi yarımada içerisinde Sirkeci'den başlayıp sur dışına Yeşilköy'e kadar uzanan banliyö hattına paralel hatlardır. Birbirine paralel hatlar arasında yolcu geçişi her zaman

⁶²⁹ İETT Arşivi, 7103-03052-044 no'lu belge, ss. 2-4

⁶³⁰ İETT Arşivi, 7103-03052-044 no'lu belge, s. 5

söz konusudur. Günümüzde olduğu gibi erişim süresi daha kısa ve verimli çalışan hatlara yolcu kaymaktadır. Metrobüs'ün ilk açıldığı yıllarda, Avrupa yakasında Metrobüs'e kısmen paralel seyreden Yenibosna-Aksaray metro hattı ile Zeytinburnu-Kabataş tramvay hatlarında gözle görülür bir yolculuk kaybı yaşanmıştır. Güzergâh üzerinde seyahat eden yolcular erişim süresinin kısalığından dolayı Metrobüs'ü tercih etmişlerdir. Aksaray-Yedikule ve Aksaray-Topkapı hatlarında da benzer bir sorun yaşanmıştır. Bu eski semtlerin ahalisini şehrin merkezine taşıyan tramvayın hızı düşük olduğu için, ahali erişim süresi daha kısa olan banliyö hattına kaymıştır. 1884 yılında hatların baş kısmında makas ilavesiyle çözülen rekabet, bu defa hatların meskûn mahallerindeki yolcusunun erişimi konusunda kendini göstermiştir. Yedikule ve Topkapı hatları Aksaray'dan sonra çift ve tek hatlı bölümlerden oluşmaktadır. İşletme hızını düşüren bu hususu optimum bir çözüme kavuşturmak şart olmuş, Bebek hattında uygulanan sinyal sistemi çözüm olarak gündeme gelmiştir. Her iki hatta beş bölge çift ve beş bölge de tek hat bulunmaktadır. Çift hatlar ve tek hatlar arka arkaya sıralanmaktadır. Çift hatta rahat bir şekilde seyreden tramvay birden tek hatta düşmekte, sonra tekrar çift hatta çıkmaktadır. Çift, tek, çift, tek şeklinde ilerlemektedir. Her iki hatda mevcut beşer bölgede, çift hatdan tek hatta düşen sisteme, sinyalizasyon ile müdahale ederek kesintisiz işletme imkânı sunulması hedeflenmiştir. Böylelikle işletme hızı yükselen bu hatlar kaybettikleri yolcuları tekrar kazanabileceklerdir. İstanbul'daki mühendisler konu ile ilgili bir fizibilite raporu hazırlayıp Brüksel'e sunmuşlardır. Sirkeci (Bahçekapı)-Yedikule hattı 7.065 metre uzunluğundadır. 4.149 metre uzunluğa sahip olan Sirkeci-Aksaray bölümü çift hat olup, 2.916 metre uzunluğa sahip olan Aksaray-Yedikule bölümü ise tek ve çift hat halinde değişken uzunluktaki beş kısımdan oluşur.⁶³¹

Sirkeci-Topkapı hattı ise Aksaray'ın çıkışına kadarki 4.833 metre boyunca çift hat olup toplamda 6.590 metre uzunluğa sahiptir. Aksaray'dan Topkapı'ya giden kısmın uzunluğu toplamda 2.117 metredir. Bu kısım da tek ve çift hat şeklinde beş bölümden oluşmaktadır. Çift hat olan kısımların uzunlukları 25-394-415-77-445 metre olarak sıralanmaktadır. Sinyalizasyon çalışması sonrası Aksaray-Yedikule ve Aksaray-Topkapı hatlarının işletme göstergeleri dikkatle takip edilmiş, sinyalizasyon projesi sonrası elde

⁶³¹ İETT arşivi, 7103-03056-083 no'lu belge, s.7. (Ek: XVII'de orijinal belgede gösterilmektedir.)

edilen veriler bir raporda toplanmıştır. Sinyallerden kaynaklanabilecek günlük giderlerin en aza indirilmesi için Bebek'te uygulanan ve gayet iyi sonuçlar alınan sistem tek bir yolda yalnızca tek bir aracın seyretmesini prensibi üzere uygulanmıştır.⁶³²

Tablo 30. Aksaray-Yedikule Hattı Sinyalizasyon Maliyet Tablosu

Yapılacak iş Kalemi	Birim	Miktar	Tutar (Osmanlı Lirası)
Fener Cihazı	Adet	15	150
Katener Teli	Metre	1500	900
İzolatör ve Kulaklar	-	-	75
Çelik Tel	-	-	50
Gergi, Ankraj	-	-	50
Kablo	Metre	5000	250
İzolatör, Montaj, Ligatör	-	-	50
Sinyal Lambası	Adet	200	50
Montaj	-	-	250
İşçilik	-	-	45
Nakliye	-	-	60
Çeşitli ve Öngörülme-yen Giderler	-	-	170
Toplam			2.100

Kaynak: İETT arşivi, 7103-03056-083 no'lu belge, s.11

Tablo 30'da Aksaray-Yedikule hattı için hesap edilen sinyalizasyon maliyeti Aksaray- Topkapı hattı için de geçerlidir. Beş bölgeden oluşan tek ve çift hat geçişlerinin uzunlukları yaklaşık olarak aynıdır. Bu sebeple Aksaray-Topkapı hattının sinyalizasyon maliyet bedeli de 2.100 Osmanlı lirası olarak alınmıştır.⁶³³

Hesap edilen Sinyalizasyon maliyetlerine ikaz sisteminin maliyeti de eklenmelidir. 600 metrelik tek yolun önce bir yönde sonra da diğer yönde alternatif parkuru olması gerektiği göz önünde bulundurulmalıdır. Araçların saatte 12 kilometre

⁶³² İETT arşivi, 7103-03056-083 no'lu belge, s.3. (Ek: XVI'da orijinal belgede gösterilmektedir.)

⁶³³ İETT arşivi, 7103-03056-083 no'lu belge, s.12

hızla gittiği kabul edilirse aynı yönde giden araçların birbirlerini 6 dakikalık frekanslarla takip edeceği sonucu çıkartılır. Bununla birlikte trafik güvenliğini sağlamak amacıyla bir ikaz sistemi yerleştirilmelidir. Bu sistemin uzunluğu 80 ila 100 metre arasında değişmektedir. Bahsedilen sistemin yaklaşık maliyeti 1.400 Osmanlı Lirası olarak hesap edilmiştir.⁶³⁴

Sinyalizasyon çalışmaları tamamlanan Aksaray-Yedikule hattının deneme seferleri 22 Temmuz 1922 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Tramvay Şirketi Brüksel'deki şirket merkezine Aksaray-Yedikule Hatları Sinyal Raporunu sunmuştur. Raporda dikkat çeken değerlendirmeler yer almaktadır. Yedikule bölgesinde yaşayan ahalinin, mevcut makas durumundan ötürü tramvayın işletme hızının düşük kaldığı ve bahsedilen bölgede yaşayan insanların ağırlıklı olarak banliyö hattını kullanmakta oldukları vurgulanmıştır. Bu duruma çözüm bulmak için tek ve çift hat geçişlerinde sinyalizasyon sistemi kurulmuş ve işletme hızı arttırılmıştır. Sinyalizasyon sistem kurulmadan önce araç başına 26,94 Osmanlı Lirası ve km başına 29,76 lira gibi bir kazanç elde edilirken; sinyalizasyon sisteminden sonra araç başına 37,13 ve km başına 35,37 Osmanlı Lirası gelir elde edilmiştir. Yolcu sayısı itibariyle km başına 5,17 olan yolcu sayısı, 5,81'e çıkmıştır. Yedikule hattında günlük brüt gelir 637 ile 692 Osmanlı Lirası arasında değişmektedir.

635

Şirket'in son derece profesyonel işletildiğini gösteren bir fizibilite raporu olması açısından, Aksaray-Yedikule ve Aksaray-Topkapı sinyal projesi hayli dikkat çekicidir. Birim maliyet hesapları, araç ve km bazlı gelir hesapları günümüzde işletme verimliliğinin ölçülmesinde kullanılan parametrelerdir. Araç km başına yolcu sayısının analizi de önemli bir verimlilik göstergesi olarak ölçümde dikkate alınmıştır. Analiz edilen işletme göstergeleri yapılacak yatırımın geri dönüşünü ve rasyonalitesini ölçmesi açısından gayet anlamlıdır.

⁶³⁴ İETT arşivi, 7103-03056-083 no'lu belge, s.5

⁶³⁵ İETT Arşivi, 7103-03056-083, no'lu belge s. 6.

5.10. Tramvay Şirketi İşletme Göstergeleri

Tramvay şirketinin işletme yaptığı yıllara ait veriler ağırlıklı olarak kurum belgelerinden yararlanılarak toplanıp veri havuzuna aktarılmıştır. 1871-1912 yılları arasında atlı tramvay işletmesi ve 1913'den başlayarak 1938 deki millileştirmeye kadar elektrikli tramvay işletmesi incelemiştir. İETT arşiv belgelerindeki istatistik cetvellerinden derlenen veriler, Veri Havuzu adı verilen dosyaya kaydedilmiştir. Taranan literatürlerdeki verilerin çapraz kontrolleri yapılarak havuza aktarılmıştır. Tramvay Şirketinin işletme göstergelerinin izlenebildiği tablolar veri havuzundan bilgilerin çekilmesi suretiyle oluşturulmuştur.

5.10.1. Tramvay Şirketi Yolcu Sayısı

Tablo 31. 1873-1938 Yılları Arasında Tramvay Şirketi'nin Yolcu Sayıları (Veri Havuzu)

Yıl	Yıllık Taşınan Yolcu Sayısı		
	1. Mevki	2. Mevki	Toplam
1871	-	-	2.000.000
1873	-	-	5.777.170
1874	-	-	5.321.177
1879	-	-	4.196.975
1880	-	-	3.545.587
1881	-	-	3.285.000
1883	-	-	4.650.690
1884	-	-	5.314.770
1895	-	-	8.000.000
1897	-	-	6.200.000
1900	-	-	8.200.000
1905	-	-	8.000.000
1909	-	-	8.400.000
1911	-	-	8.980.000
1912	-	-	8.990.000
1913	-	-	16.500.000
1914	-	-	24.070.000
1915	-	-	30.805.523
1919	6.988.647	24.948.068	31.936.715
1920	12.855.471	35.554.156	48.409.627
1921	14.450.795	40.678.123	55.128.918
1922	14.591.457	44.543.419	59.134.876

Yıl	Yıllık Taşınan Yolcu Sayısı		
	1. Mevki	2. Mevki	Toplam
1923	12.724.248	42.871.440	55.595.688
1924	13.414.813	45.200.211	58.615.024
1925	14.524.838	45.943.468	60.468.306
1926	15.044.455	47.157.925	62.202.380
1927	14.866.970	46.498.684	61.365.654
1928	15.775.041	44.411.219	60.186.260
1929	17.759.278	42.476.662	60.235.940
1930	16.825.758	43.947.685	60.773.443
1931	15.985.000	44.782.00	60.767.000
1932	14.044.000	42.610.000	56.654.000
1933	14.630.000	39.966.000	54.696.000
1934	14.509.000	41.503.000	56.012.000
1935	14.725.000	44.622.000	59.347.000
1936	15.515.000	44.644.000	60.159.000
1937	-	-	67.756.969
1938	-	-	73.039.303

Kaynak: Societe des Tramways de Constantinople (S.T.C.), İstatistik veriler tablosu, Şehremaneti İstatistik Bürosu; İETT arşivi, 7103-03869-004, 7103-03869-023, 7103-03869-038, 7103-03869-042, 7103-03869-046, 7103-03869-059, 7103-03869-060, 7103-03869-101, 7103-03869-103, 7103-03869-104, 7103-03869-105, 7103-03869-097, 7103-03869-100, 7103-03869-028, 7103-03869-015, 7103-03869-0327 no'lu belgeler; 1181 ve 1884 Şirket Genel Kurul Raporları; Prof. Dr. Haydar Kazgan, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şirketleşme**, İstanbul: Creative Yayıncılık, s. 90; Prof. Dr. Vahdettin Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, 1. Basım, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011, s.110; İbrahim Murat Bozkurt, **İstanbul Kentiçi Kara Toplu Ulaşım Hizmetlerinin Başlaması ve Gelişimi (1850-1900)**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004), s.190; Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 1970, s. 171; İ.E.T.T. Dergisi, 1956-1958, Sayı 2, ss. 25-26; Naci Ayrıl, **İstanbul Belediye Mecmuası**, Aralık 1938-Ocak 1939, Sayı 172-173, s. 25, Ali İhsan Öztürk, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İmtiyaz Usulü İle Yürütülen İstanbul Belediye Hizmetleri** (Yap-işlet-devret uygulaması), İBB Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul, 2010, s. 139; Osman Nuri Ergin, İstanbul'da Vesait-i Nakliye Şirket ve İdareleri Tarifeleri ve Taşıdıkları Yolcu Adedi, **Şehremaneti Mecmuası**, Haziran 1341, Sayı 10. s. 289.

Atlı tramvay dönemine ait işletmenin ilk başladığı 1871 yılı hariç tutularak, veri havuzunda toparlanan 14 yıllık dönemde yapılan toplam yolculuk sayısı 88.861.369'dur. Tramvayla seyahat eden yıllık ortalama yolcu sayısı ise 6.347.241 kişi olarak hesaplanmıştır. Şirket-i Hayriye vapurlarının 1911 yılında tramvayla taşınan yolcu sayısının iki katına yakın yolcu taşıdığı bilinmektedir.⁶³⁶

⁶³⁶ Öztürk, s. 144.

Tablo 31'deki veriler değerlendirildiğinde, 1913-1938 yılları arası elektrikli tramvay dönemine ait yolcu sayısı bakımından 23 yıllık bir seri elde edilir. Serinin tamamı dikkate alındığında, toplamda 1.233.759.626 ve yıllık bazda 53.641.723 yolcu hareketlilik değerine ulaşılır. Bu sonuçlara göre, elektrikli tramvay döneminin yıllık ortalama yolcu sayısı atlı tramvay döneminin yıllık ortalama yolcu sayısına göre yaklaşık 8,5 kat artış göstermiştir. Başka bir ifadeyle Tramvay Şirketi atlı tramvaydan elektrikli tramvay sistemine geçmekle yıllık ortalama yolcu sayısını yaklaşık 8,5 kat arttırmıştır. Sistem değişikliği muazzam bir yolcu artışına neden olmuştur. Bu artıştan nüfus hareketliliği ve savaş sonrası refah etkisi gibi faktörlerin tesirini arındırarak atlı tramvaydan elektrikli tramvaya geçişin gerçek etki değeri bulmak mümkündür.

Atlı tramvay ve elektrikli tramvay dönemlerinde faaliyette olan tünel işletmeciliği sabit bir parametre olarak ele alınabilir. Her iki dönem verilerine esas olan yıllardaki tünel işletmeciliğindeki yolcu sayıları bulunarak dönemler arası tünel yolcu sayısındaki artışa ulaşılabilir. Hesaplanan dönemler arası Tünel İşletmesinde yaşanan artış oranı, nüfus hareketliliği ve savaş sonrası refah etkisi gibi faktörlerden dolayı oluşan şehir içerisindeki hareketliliği göstermektedir. Tramvay yolculuklarının iki dönem arasındaki artış oranı olan ortalama 8.5 katsayısından aynı döneme ait tünel yolculuklarındaki artış katsayısı çıkarıldığında atlı tramvaydan elektrikli tramvaya geçişin gerçek etkisi bulunmuş olur. Bahsedilen gerçek etkinin hesaplanma yönteminden aşağıda bahsedilmiştir.

1881 sözleşmesinden sonra yolculuklardaki %50'lik artışın yıllık ortalama rakamlara daha iyi yansıtılabilmesi için, 1881 sonrası döneme ait var olan verileri kullanarak tahmini yolculuk sayılarının üretilmesi yoluna gidilmiştir. Atlı tramvay yıllarına ait yolculuk gelirleri uzun bir seri olarak bilinmektedir. Bu seri kullanılarak yolculuk sayılarının tahmini verileri üretilebilir. 1883 Galata-Şişli hattı açıldıktan sonra yolcu başına düşen seyahat ücretinin üretilebileceği yıllara odaklanılmalıdır. Buna göre Tablo 38'deki yolcu gelirleri, Tablo 31'deki yolcu sayılarına oranlandığında yolcu başına düşen gelir bulunur. Bahsedilen yöntemle 1881 sonrası atlı tramvay yıllarına ait yolcu başına düşen gelir 0,99 kuruş olarak hesaplanır. Atlı tramvay yıllarına ait brüt gelir rakamları, yolcu başına düşen gelire bölüldüğünde 1873-1912 arası 27 yıllık seriye ait

verilere ulaşılır. 27 yıllık seride yapılan toplam yolculuk sayısı 178.551.515 ve yıllık ortalama yolcu sayısı ise 6.613.019 olarak gerçekleşir.

Her iki döneme ait tünel yolcuğun sabit bir parametre olduğu varsayımından hareketle Tünel İşletmesinde 1891 ile 1909 yılları arasında⁶³⁷, 19 yılda yapılan toplam yolculuk 61.870.778 ve yıllık ortalama ise 3.255.304 yolcu olarak bulunur. Atlı tramvayın 1891-1909 yılları arasındaki yıllık ortalama yolcu sayısı 7.048,341 yolcu olarak hesaplanmıştır.

1923-1930 yıllarına ait 8 yıllık süre içerisinde Tünel’de yapılan toplam yolculuk⁶³⁸ 82.549.000, yıllık ortalama yolcu sayısı ise 10.318.625 yolcu olarak gerçekleşmiştir. Aynı yıllara ait (8 yıllık) elektrikli tramvaylarla yapılan toplam yolculuk 479.442.695 ve yıllık ortalama yolcu sayısı ise 59.930.337 yolcuya ulaşmıştır.

1923 sonrası sekiz yıllık Tünel yolculuklarının yıllık ortalamasını, 1891-1909 yılları arasında yapılan yolculuğun yıllık ortalaması oranlandığında 3,17 çarpan değerine ulaşılır. Aynı dönemlere ait benzer işlem tramvay için yapıldığında ise 8,50 çarpan değeri elde edilir. Her iki hesap yöntemiyle yaklaşık aynı sonuç elde edilmiş ve atlı tramvaydan elektrikli tramvaya geçişin nüfus ve refah faktörlerinden dolayı normal artış etkisinden arındırılmış gerçek etki faktörü yaklaşık 5,33 olarak bulunmuştur. Bu değer, nüfus hareketliliği, şehrin doğal gelişimi ve benzeri göstergelerden arındırılmış, sadece atlı tramvaydan elektrikli tramvaya geçişin, her iki dönemin uzun periyotlu yolcu sayıları ortalamaları baz alındığında, şehirdeki tramvaylarla yapılan toplu taşıma yolcu sayısındaki artışı göstermektedir.

Şehir içerisindeki uzun periyotlu toplam hareketliliğin, yeni tramvay sisteminin hızı ve konforundan dolayı yaklaşık 5,33 kat artması büyük bir etkidir. Bu kadar belirgin bir şehir içi hareketlilik artışı şehrin sosyo-ekonomik yapısına tesir etmiş ve imar sınırlarını zorlamıştır. İmar hareketleri merkezden çepere doğru kaymaya başlamıştır. İnsanlar daha uzak yeni yerleşim bölgelerinde yaşayıp merkeze çalışmaya gelme imkânı elde etmişlerdir. Bu ayrıcalıklı durumu yaşayan semtler ise ağırlıklı olarak, yeni yaşam

⁶³⁷ Vahdettin Engin, **Tünel**, 1. Basım, İstanbul: Simurg, 2000, s. 91.

⁶³⁸ Engin, , **İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, s. 116.

tarzını temsil eden bölgelerdir. Galata-Beyoğlu-Şişli aksı, ekonomik ve sosyal hayatının çekim merkezi olarak öne çıkmaktadır ve şehrin kuzeye doğru kayma süreci, atlı tramvay yıllarına göre yolcu sayısındaki artışa benzer bir ivme ile hız kazanmıştır.

Sözleşme dönemlerindeki yeni hatların açılmasının yolculuk sayılarına etkisi rakamlardaki artışlarda kendini göstermektedir. 1881 sözleşmesinden sonra 1883 yılında açılan Galata-Şişli hattı, toplam yolculuk sayısını 3.545.587'den, 1884 yılında %50 artışla 5.314.770'e çıkarmıştır. 1907 sözleşmesinin etkileri tam görülmeden ülkede ciddi bir yönetim değişikliği olmuştur. Zira çok geçmeden 1911 yılında şirket ile kapsamlı bir anlaşma imzalanmıştır. Akabinde çıkan Balkan savaşının etkisiyle atlı tramvay tarihi karışmıştır. Atlı tramvayın son yılında yolcu sayısı 9 milyon sınırına yaklaşmıştır. 1873 yılında atlı tramvay günde ortalama 17.000 yolcu taşırken muhtemelen yaşanan ekonomik bunalımın etkisi ile 1881 yılında bu rakam günde ortalama 10.000 yolcuya düşmüştür. Bu durum şirketin düşük kârlılıkla çalışmasına sebep olmuştur.⁶³⁹

Elektrikli tramvay seferleri 16 Ağustos 1913 tarihinde ilk olarak Şişli-Tünel arasında hizmet vermeye başlamıştır. Elektrikli tramvayın ilk işletme senesi olan 1913 yılında taşıdığı yolcu sayısı 16,5 milyon olarak gerçekleşmiştir. İlk yıl itibariyle hiç de azımsanmayacak bir yolculuğa ulaşılmıştır.

Mütareke yılları İstanbul'daki tramvay yolcu sayısı 1919 yılında yaklaşık 32 milyon iken, 23 milyon artışla 1921 yılında 55 milyona, 1922 yılında ise neredeyse iki katına çıkarak 59 milyonun üzerine çıkmıştır. 1923 yılında yıllık yolcu sayısı 55,5 milyona düşse de, 1924 yılında toparlanarak 58,5 milyon ve 1925 yılında 60 milyonun üzerinde gerçekleşmiştir. 1926'da 62 milyonu geçen toplam yolcu sayısı 1930'lu yıllara kadar 60 milyon civarında seyretmiştir. Tramvay yolcu sayısı 1932 yılında 56,5 milyona, 1933'de ise 54,5 milyona düşmüş olsa da 1935-1936 yıllarında tekrar 60 milyon bandına oturmuştur. Taşınan yolcu sayısındaki en büyük düşüş 1931 ile 1932 yılları arasında gerçekleşmiş ve bir yılda 4.113.000 yolcu kaybı yaşanmıştır. 1932 yılında yolcu sayısında yaşanan yaklaşık %7'lik düşüş ekonomik bunalımın yansımalarından kaynaklanmaktadır. Şirket yolcu düşüşünü telafi edebilmek için düşük gelir gruplarının

⁶³⁹ Tekeli, **Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)** s. 27.

oturduğu Edirnekapı, Topkapı ve Yedikule bölgelerinden birinci mevki araçları kaldırmıştır.⁶⁴⁰ Ekonomik bunalımın etkisi azalmaya başlayınca, 1935 yılında yolcu sayıları tekrar 60 milyon seviyesine çıkmıştır. 1937 yılında yaklaşık 68 milyon ve 1938’de ise 73 milyon yolcu sayısı yakalanmıştır. 1930’lı yılların ortalamasının 61 milyon olarak gerçekleştiği söylenebilir. Bahsedilen rakamlara lastik tekerlekli toplu taşıma araçlarının taşıdığı yolcu sayıları dâhil değildir.

1919-1936 yılları arası 18 yıl boyunca birinci ve ikinci mevkide seyahat eden yolcu sayıları da Tablo 31’de verilmiştir. 18 yıl boyunca birinci mevki de yıllık ortalama 14.401.654 yolcu, ikinci mevkide ise 42.353.226 yolcu seyahat etmiştir. Bu yolculukların yüzdesel dağılım birinci mevki için %25 ve ikinci mevki için %75 olarak gerçekleşmiştir. Yolcuların genel tercihi ikinci mevki araçlardan yana olmuş, yolcuların sadece dörtte biri birinci mevki araçları kullanmıştır. Birinci mevki araçlarla seyahatin maliyeti, bazı hatlarda bu araçların seferden kaldırılmasına yol açmıştır. 1934 yılından sonra Sirkeci-Edirnekapı, 1935’den sonra ise Sirkeci-Topkapı ve Sirkeci-Yedikule hatlarında birinci mevki araçlar işletilmemektedir. İstanbul tarafındaki ahalinin Beyoğlu cihetine göre ekonomik durumunun zayıflığı Şirketi bu kararı almaya itmiştir. Bahsi geçen hatlar dışındaki hatlarda her iki mevki araçlarla seferler yapılmıştır.⁶⁴¹

Birinci mevki araç sayısının, filodaki toplam araca oranı 1919 yılında %28 iken, 1920’li yılların ortalamasında %33, 1930’lu yılların ortalamasında ise %34 seviyesindedir. Birinci mevki araç sayısının kademeli olarak arttırılması, halkın iki kat daha pahalı seyahat etmesine yol açmıştır. Genel anlamda yolcuların çok fazla aktarma yapmak ve birinci mevki araç ile seyahat etmek zorunda kalmaları ulaşım masraflarını artırmıştır.⁶⁴²

Tablo 32. İstanbul Şehir içi Ulaşım Modlarının Toplu Taşıma Payları

Şehir içi Toplu Taşıma Modları	Yolcu Sayısı (Milyon)				Modların Toplu Taşıma İçindeki Payları (%)			
	1897	1912	1913	1914	1897	1912	1913	1914
Banliyö Hattı	5,6	5,95	7,67	8,67	13,3	9,3	9,8	10,1

⁶⁴⁰ Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları*, s.38

⁶⁴¹ Ayral, s.25.

⁶⁴² Öztürk, s. 156.

Şehir içi Toplu Taşıım Modları	Yolcu Sayısı (Milyon)				Modların Toplu Taşıım İçindeki Payları (%)			
	1897	1912	1913	1914	1897	1912	1913	1914
Tramvay	6,2	8,99	16,5	24,07	14,8	14,1	21,1	28,0
Omnibüs ve Otobüs	0,6	0,8	1,2	1,4	1,4	1,3	1,5	1,6
Tünel	2,8	7,53	8,85	9	6,7	11,8	11,3	10,5
Seyrisefain	9	14,8	15,1	16,5	21,4	23,1	19,3	19,2
Şirketi Hayriye	9	16,64	18,61	15,9	21,4	26,0	23,8	18,5
Haliç vapurları	8,8	9,24	10,32	10,5	21,0	14,4	13,2	12,2
Toplam	42	63,95	78,25	86,04	100,0	100,0	100,0	100,0

Kaynak: Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 1970, s. 171.

Ulaşım modlarının toplu taşıım içindeki paylarını Tablo 32'deki veriler göstermektedir. Buna göre, atlı tramvayın yolcu sayısının toplu taşııma ile taşınan toplam yolcu içindeki payının %15 bandında olduğu görölmektedir. Deniz yoluyla yapılan yolculukların toplam yolculuklar içindeki payı ise %64'leri bulmaktadır. 1913 yılında yeniden sefere başlayan elektrikli tramvayın bu yıl içinde açılan tek hattının Şişli-Tünel hattı olduğundan önceki bölümlerde bahsedilmiştir. Elektrikli tramvay ilk açıldığı yıl itibariyle 16,5 milyon yıllık toplam yolcu sayısı ile toplam yolculuklar içinde %21'lik paya ulaşmıştır. 1914 yılından itibaren elektrikli tramvay hatları peyderpey açılmaya başladıkça yolcu sayısı artmış, yıllık toplam da 24 milyona ve ulaşım modları arasında %28'lik paya erişmiştir.⁶⁴³

Tablo 32'deki veriler ışığında 1897 ve 1912 yıllarına ait yolcu sayıları kendi aralarında karşılaştırıldığında toplam yolcu sayısı bakımından %66 oranında artış görölmektedir. Banliyö hattı bu artıştan yararlanamamış ve yolcu sayısı yatay seyir izlemiştir. Tramvay işletmesi ise yolcu sayısını toplam yolcu trendindeki yükselişin üzerinde %69 oranında artırmıştır. Şirket'in banliyö hattı ile girdiği rekabette aldığı

⁶⁴³ Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 1970, s. 171.

tedbirler olumlu sonuçlar vermiş gözükmektedir. Zira Şirket, banliyö hattına giden yolcularını geri kazanmak için atlı tramvay döneminde ilave iki makas bölgesi, elektrikli tramvay döneminde sinyalizasyon sistemi ile işletme hızını artırma yönünde önlemler almıştır.

Tablo 33. İstanbul Şehir içi Ana Ulaşım Modlarının Toplu Taşıım Payları

Şehir içi Toplu Taşıım Ana Modları	Yolcu Sayısı (Milyon)						Ana Modların Toplu Taşıım İçindeki Payları (%)					
	1897	1912	1913	1914	1927	1935	1897	1912	1913	1914	1927	1935
Raylı Sistem	14,6	22,47	33,02	41,74	79,23	78,22	34,8	35,1	42,2	48,5	63,81	58,20
Deniz Ulaşımı	26,8	40,68	44,03	42,9	30,32	24,29	63,8	63,6	56,3	49,9	24,42	18,07
Omnibüs ve Otobüs	0,6	0,8	1,2	1,4	5,36	15,92	1,4	1,3	1,5	1,6	4,32	11,84
Otomobil, Taksi ve Taksi-Dolmuş	-	-	-	-	9,25	15,98	-	-	-	-	7,45	11,89
Toplam	42	63,95	78,25	86,04	124,16	134,41	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kaynak: Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 1970, s. 171; İlhan Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları**, 1. Basım, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2010, s. 80, 83.

Ulaşım modlarının bileşenleri bir araya getirildiğinde ana ulaşım modları elde edilmektedir. 1897, 1912, 1913 ve 1914 yılları için raylı sistem ana ulaşım modunu tünel, tramvay ve banliyö hatları meydana getirirken; deniz ulaşımı ana ulaşım modunu ise Seyrisefain, Şirket-i Hayriye ve Haliç vapurları oluşturmaktadır. 1927 ve 1935 yıllarına ait verilerde raylı sistem modu yine tünel, tramvay ve banliyö hatlarından meydana gelirken, deniz ulaşımı vapur, kayak ve dolmuş motorlardan teşekkül etmektedir. Omnibüs ve otobüs modu, atlı araba, halk otobüsü, şirket ve belediye otobüslerinden;

otomobil, taksi ve taksi-dolmuş modu ise resmi ve özel otomobiller, taksiler, taksi-dolmuşlar ve dolmuşlardan oluşmaktadır. Ulaşım modlarının ana bileşenleriyle elde edilen Tablo 33 verileri, sektörlerin karşılaştırılmasına imkân vermekte ve yolculukların türel dağılımını göstermektedir. Buna göre yıllık toplam yolcu sayıları itibariyle, 1897 yılında 14,6 milyonla %35 olan raylı sistem yolcularının payı, 1914 yılında yaklaşık 42 milyonla %48,5 seviyesine ulaşmıştır. Raylı sistem yolcularının toplam yolculuk içindeki payı 1927 yılında 79 milyonla yaklaşık %64 seviyesine çıkmış, 1935 yılında ise bir miktar gerileyerek 78 milyon yolcu ile %58 bandına oturmuştur. Deniz ulaşımını tercih eden yolcuların payı ise aynı dönemde %64 bandından 1914’de %50’lere, 1927 yılında %25’lere ve nihayet 1935’de %18 seviyesine düşmüştür. Tramvay yolcularındaki dramatik artışın 1920’li yıllarda olduğu göz önüne alındığında, raylı sistem ana ulaşım modundaki artıştaki ana faktörün tramvay işletmesi olduğu söylenmelidir. Sadece 1919 yılında tramvay yolcu sayısında %66 oranında bir artış meydana gelmiştir. 1920’li yılların ortalarında toplam yolcu sayısı yıllık 60 milyon bandında seyretmiştir. 1926-1927 yıllarından sonra lastik tekerlekli araçlarla sağlanan toplu taşıma hizmetindeki artış bilinmektedir. Özel otomobil, taksi, taksi-dolmuş ve otobüslerle taşınan yolcu sayısı 1927 yılında yaklaşık %12, 1935 yılında ise deniz ulaşımını çok geride bırakarak yaklaşık %24 seviyelerine ulaşmıştır.

Tablo 34. İstanbul Şehir içi Toplu Taşıım Modlarındaki Artış Oranları

Şehir içi Toplu Taşıım Modları	1912 Yılına Göre Yolcu Sayısındaki Artış Oranı (%)	
	1913	1914
Banliyö Hattı	28,9	45,7
Tramvay	83,5	167,7
Omnibüs ve Otobüs	50,0	75,0
Tünel	17,5	19,5
Seyrisefain	2,0	11,5
Şirketi Hayriye	11,8	-4,4

Şehiriçi Toplu Taşıım Modları	1912 Yılına Göre Yolcu Sayısındaki Artış Oranı (%)	
	1913	1914
Haliç vapurları	11,7	13,6
Toplam	22,4	34,5

Kaynak: Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 1970, s. 171.

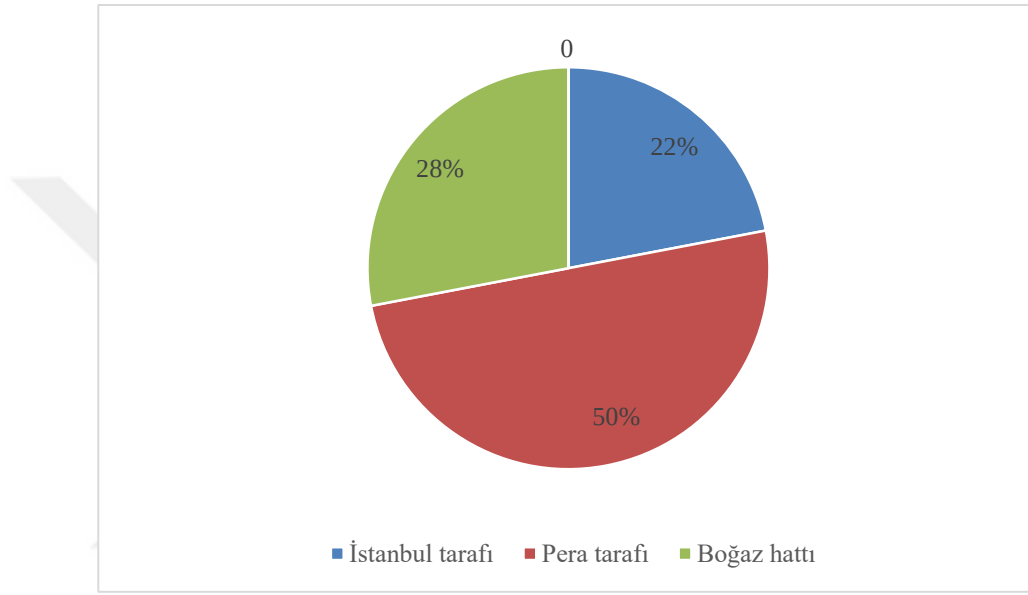
Tablo 34’de verilen Şehir içi toplu taşıım modlarının atlı tramvayın son yılına göre elektrikli tramvay dönemindeki artış ve azalış oranları dikkat çekicidir. 1913 yılında tramvay yolcu sayısı %84 oranında, 1914 yılında ise %168 oranında artmıştır. Tramvaydaki bu belirgin artış 1920’lerin ortalarına kadar devam edecek trendin başlangıcıdır. Deniz ulaşımını gerçekleştiren şirketlerde ise artış oranı ortalama trendin hayli altında seyretmiş hatta Şirket-i Hayriye 1914 yılını %4,4’lük kayıpla kapatmıştır.

Tablo 35. 1920 Yılı Dersaadet Tramvay Yolcularının Bölgesel Dağılımı

Dersaadet Tramvay Yolcu Sayısı		
Güzergâh	Yolcu Sayısı	Toplam İçindeki Payı (%)
İstanbul Tarafı	10.659.307	22
Pera Tarafı	24.259.049	50
Boğaz Hattı	13.491.276	28
Toplam	48.409.632	100

Kaynak: İETT Arşivi, Şehremaneti İstatistik Bürosu Verisi.

Tablo 35’de açıkça görüldüğü üzere, 1920 yılı itibariyle yolculukların sadece %22’si tarihi yarımada tarafında gerçekleşirken, Bebek semtine kadar sahilinden uzanan hat bile tek başına İstanbul tarafında gerçekleşen yolcu sayısını geçmiştir. Şehirdeki asıl hareketlilik ve çekim Pera tarafında olmaktadır. İstanbul genelinde tramvayla yapılan toplam yolcu sayısının yarısı Pera bölgesinde, %78’i ise yeni dönemin sosyo-ekonomik merkezi kabul edilen Pera ve Boğaz hattında gerçekleşmiştir.



Grafik 2. 1920 Yılı Dersaadet Tramvay Yolculuklarının Bölgesel Yüzdesi

Şehir içi hareketliliğin bölgesel dağılımını şematik olarak gösteren Grafik 2, tramvayla gerçekleşen seyahatlerin şehrin kuzeyinde ve boğaz hattında yaşandığını ortaya koymaktadır. Tramvay yolcusunun %50’si Pera bölgesinde hareket etmiştir. Boğaz hattındaki hareketlilik geleneksel şehir merkezini çok geride bırakmıştır. Tramvay yolcularının %78 oranında büyük çoğunluğunun eski kent merkezinin dışında seyahat etmeleri şehrin sınırlarının kuzeye doğru büyüdüğünü ve yeni konut ve iş alanlarının bu bölgelere kaydığını göstermektedir.

5.10.2. Tramvay Şirketi Çalışan Sayısı

Tramvay Şirketi'nin çalışan sayısı 1873-1884 yılları arası ortalama 230 civarındır. Elektrikli tramvay döneminde 1920-1936 yılları arasında ise yıllık ortalama 1.590 kişidir. İki dönem arasında şirketin çalışan sayısı yaklaşık 7 kat artmıştır. Benzer dönemleri içeren yolcu sayısındaki artışın yaklaşık 8,5 kat olduğu göz önüne alınırsa çalışan sayısındaki artışın yolcu sayısındaki artışın biraz gerisinde kalmakla beraber uyumlu olduğu söylenebilir. Zira elektrikli tramvayın daha teknolojik bir ulaşım aracı olduğunu göz önüne alırsak çalışan sayısındaki oransal farklılık makul kabul edilebilir.

Tablo 36. 1873- 1936 Yılları Arasında Tramvay Şirketi Çalışanları (Veri Havuzu)

Yıl	Çalışan Sayısı	Yıllık Gider		
	Adet	Maaşlar (Lira)	Maaşların Toplam Gelir İçindeki Payı (%)	Yıllık Ortalama Çalışan Maaşı (Lira)
1873	246	10.742	14,81	43,67
1874	243	10.786	16,56	44,39
1880	243	10.785	27,31	44,39
1883	210	9.134	17,29	43,50
1884	206	10.527	17,98	51,10
1920	1571	555.807	27,93	353,79
1921	1833	-	-	-
1922	1653	-	-	-
1923	1.699	-	-	-
1925	1644	-	-	-
1926	1618	971.760	38,00	600,59
1927	1821	1,092,211	39,22	599,79
1928	1779	1.114.000	38,10	626,20
1929	1578	1.130.313	37,84	716,29
1930	1523	1.143.722	38,10	750,97
1931	1510	1.181.000	39,93	782,11
1932	1389	1.127.000	41,10	811,38
1933	1320	1.088.000	40,95	824,24

1934	1414	1.072.000	42,19	758,13
1935	1360	1.086.000	45.76	798,53
1936	1420	1.099.000	45,51	773,94

Kaynak: Societe des Tramways de Constantinople (S.T.C.), İstatistik veriler tablosu, Şehremaneti İstatistik Bürosu; İETT arşivi, 7103-03869-004, 7103-03869-023, 7103-03869-038, 7103-03869-042, 7103-03869-046, 7103-03869-059, 7103-03869-060, 7103-03869-101, 7103-03869-103, 7103-03869-104, 7103-03869-105, 7103-03869-097, 7103-03869-100, 7103-03869-028, 7103-03869-015, 7103-03869-0327 no'lu belgeler; 1181 ve 1884 Şirket Genel Kurul Raporları; Prof. Dr. Haydar Kazgan, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şirketleşme**, İstanbul: Creative Yayıncılık, s. 90; Prof. Dr. Vahdettin Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, 1. Basım, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011, s.110; İbrahim Murat Bozkurt, **İstanbul Kentiçi Kara Toplu Ulaşım Hizmetlerinin Başlaması ve Gelişimi (1850-1900), (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004)**, s.190; Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 1970, s. 171; İ.E.T.T. Dergisi, 1956-1958, Sayı 2, ss. 25-26; Naci Ayrıl, **İstanbul Belediye Mecmuası**, Aralık 1938-Ocak 1939, Sayı 172-173, s. 28.

Tablo 36'daki veriler incelendiğinde, Tramvay Şirketi personelinin yıllık ortalama gelirinin atlı tramvay yıllarında çalışan başına 45-50 lira bandında seyrettiği görülmüştür. Elektrikli tramvay döneminde ise çalışan başına gelir, 1920 yılında 354 lira olarak gerçekleşirken, 1926 ve 1927 yıllarında 600 lirayı bulmuştur. 1928 yılında 626, 1929'da 621 ve 1930 yılına gelindiğinde 717 liraya ulaşmıştır. 1931'de 782, 1932 yılında 811 ve 1933'de 824 lirayı bulmuştur. 1934-1936 arası 750-800 lira bandında gidip gelmiştir. 1926-1936 yılları arasında 11 yıllık seri hesaba katıldığında, çalışan maaşlarının yıllık ortalamasının yaklaşık 720 lira olduğu görülür. Yakın yıllar arasındaki çalışanların ortalama ücret farkı, merkezde çalışan ve yüksek ücret alanlar ile diğer çalışanlar arasındaki farkın ortalamaya etkisinden kaynaklanmaktadır.

Çalışan maaşlarının toplam gelire oranı atlı tramvay döneminde %19 ortalama eğilimde devam etmiştir. 1920 yılında bu değer %28 seviyesinde olduğu gözlemlenmektedir. 1920'li yılların ortalaması alındığında bu oranın %36,22 olarak gerçekleştiği hesaplanır. Çalışan maaşlarının gelire oranının en yüksek olduğu yıl 1927 yılıdır. Neredeyse gelirin %40'ı personel maaşlarına gitmiştir. 1930'lu yıllarda çalışan maaşlarının brüt gelire oranı ise yaklaşık %42 seviyesine çıkmıştır. 1935 ve 1936 yıllarında bu oranın %45'leri geçtiği görülür. Tramvay ilk açıldığında personel

maaşlarının brüt gelire oranı %15’ler civarındadır. Çalışan maaşlarındaki yıllık ortalamalar 1920 ve 30’lu yıllarda yaşanan fiyat artışları hakkında fikir vermektedir.

Tablo 37. 1925 Yılı Aralık Ayına Ait Tramvay Şirketi Çalışanları

Tramvay Şirketi Çalışanlarının Dağılımı			
	Maaşlı	Yevmiyeli	Toplam Çalışan Sayısına Oranı (%)
Müslim	89	1397	90
Gayr-i Müslim	50	82	8
Ecnebi	26	9	2
Toplam	165	1.488	100
Genel Toplam	1.653		

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03869-0597 no’lu belge.

Tramvay Şirketi çalışanlarıyla ilgili çok sayıda istatistik bulunmaktadır. Tablo 37’de 1925 yılı Aralık ayı itibariyle Şirkette çalışan Müslüman Osmanlı vatandaşı oranı %90 olarak gerçekleşmiştir. Osmanlı tebaasından gayr-i Müslim oranı %8 seviyesinde iken, ecnebilerin oranı ise %2’de kalmıştır.

5.10.3. Tramvay Şirketi’nin Gelir-Gider Dengesi

Tramvay Şirketi’nin yıllara göre brüt gelir, brüt gider ve net gelir durumu ise şöyledir:

Tablo 38. 1873-1938 Yılları Arasında Tramvay Şirketi Gelir-Gider Durumu (Veri Havuzu)

Yıl	Ay	Brüt Gelir (Lira)	Brüt Gider (Lira)	Net Gelir (Lira)
1873	-	72.522	-	-
1874	-	65.142	-	-
1879	-	34.410	-	-
1880	-	39.060	29.077	10.410
1881	-	36.757	-	-
1883	-	52.816	-	-
1884	-	58.560	-	-
1891	-	62.242	49.604	12.638

Yıl	Ay	Brüt Gelir (Lira)	Brüt Gider (Lira)	Net Gelir (Lira)
1892	-	64.725	54.077	10.648
1893	-	69.809	60.430	9.379
1894	-	67.901	53.047	14.854
1895	-	73.585	55.345	18.240
1896	-	64.074	51.700	12.374
1897	-	59.473	50.383	9.090
1898	-	63.484	61.028	2.456
1899	-	69.438	63.035	6.403
1900	-	74.528	60.367	14.161
1901	-	72.385	61.911	10.474
1902	-	70.213	58.245	11.968
1903	-	69.886	57.836	12.050
1904	-	71.999	57.442	14.557
1905	-	72.688	58.199	14.489
1906	-	74.140	60.647	13.493
1907	-	72.692	64.163	8.529
1908	-	74.296	68.988	5.308
1909	-	78.235	76.033	2.202
1911		96.051	86.560	9.491
1912	-	82.600	75.487	7.113
1913	-	145.000	-	-
1914	-	189.100	-	-
1919	-	1.140.132	891.404	248.728
	Mayıs	101.109	-	101.109
1920	-	1.990.125	1.587.277	402.848
1921	-	2.509.177	2.352.841	156.336
1922	-	2.677.804	2.078.441	599.363
1923	-	2.349.147	1.936.130	413.017
1924	-	2.240.158	1.892.813	347.345
1925	-	2.346.655	1.999.254	347.401
1926	-	2.557.217	2.181.155	376.062
	Kanun-i Evvel	203.477	-	-
	Tişrin-i Sani	234.918	-	-
1927	-	2.785.181	2.352.641	432.540
	Nisan	237.103	-	-
	Mayıs	240.692.63	-	-
	Temmuz	247.928	-	-

Yıl	Ay	Brüt Gelir (Lira)	Brüt Gider (Lira)	Net Gelir (Lira)
	Tişrin-i Sani	246.994	-	-
1928	-	2.924.032	2.446.490	477.542
1929	-	2.987.343	2.532.681	454.662
1930	-	3.002.096	2.535.530	466.566
1931	-	2.958.000	2.557.000	401.000
1932	-	2.742.000	2.378.000	364.000
1933	-	2.657.000	2.339.000	318.000
1934	-	2.542.000	2.389.000	152.000
1935	-	2.373.000	2.220.000	153.000
1936	-	2.415.000	2.179.000	236.000
1937	-	2.441.227	2.270.000	171.227
1938	-	2.412.949	2.385.128	27.821

Kaynak: Societe des Tramways de Constantinople (S.T.C.), İstatistik veriler tablosu, Şehremaneti İstatistik Bürosu; İETT arşivi, 7103-03869-004, 7103-03869-023, 7103-03869-038, 7103-03869-042, 7103-03869-046, 7103-03869-059, 7103-03869-060, 7103-03869-101, 7103-03869-103, 7103-03869-104, 7103-03869-105, 7103-03869-097, 7103-03869-100, 7103-03869-028, 7103-03869-015, 7103-03869-0327 no'lu belgeler; 1181 ve 1884 Şirket Genel Kurul Raporları; Prof. Dr. Haydar Kazgan, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şirketleşme**, İstanbul: Creative Yayıncılık, s. 90; Prof. Dr. Vahdetin Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, 1. Basım, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011, s.110; İbrahim Murat Bozkurt, **İstanbul Kentiçi Kara Toplu Ulaşım Hizmetlerinin Başlaması ve Gelişimi (1850-1900)**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004), s.190; Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 1970, s. 171; İ.E.T.T. Dergisi, 1956-1958, Sayı 2, ss. 25-26; Naci Ayrıl, **İstanbul Belediye Mecmuası**, Aralık 1938-Ocak 1939, Sayı 172-173, s. 27, Ali İhsan Öztürk, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İmtiyaz Usulü İle Yürütülen İstanbul Belediye Hizmetleri** (Yap-işlet-devret uygulaması), İBB Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul, 2010, s. 139

Tramvay Şirketi 1871-1912 yılları arası 41 yıl atlı tramvay işletmeciliği yapmıştır. Tablo 38'de elde edilen veriler analiz edildiğinde, 28 yıllık brüt gelir tutarı 1.863.711 lira olarak gerçekleştiği görülür. Yıllık ortalama brüt gelir ise 66.561 lira olarak gerçekleşmiştir. 22 yıllık brüt gider toplamı 1.313.604 lira, yıllık ortalama brüt gider 59.709 lira olarak hesaplanmıştır. Tramvay şirketinin var olan 22 yıllık atlı tramvay yılları net gelirleri toplamı 229.900 liradır. Yıllık ortalama net geliri ise 10.450 liradır.

Atlı tramvay yıllarında en büyük net gelir 18.240 lira ile 1895 yılında elde edilirken, en düşük gelir ise siyasi çalkantıların olduğu 1909 yılında 2.202 lira şeklinde

gerçekleşmiştir. Bütün hatların açıldığı ilk işletme yılında Şirket, 72 bin lira gelir elde etmiştir. Bu gelir düzeyi, 1900’lü yıllarda ancak yakalanmıştır. 1890’lı yılların ortalama brüt geliri 66.081 lira, 1900-1912 yılları arası ortalama brüt geliri ise 75.809 liradır. En yüksek gider 1909 yılında 76.033 lira, en düşük gider ise 1880 yılında 29.077 lira olarak gerçekleşmiştir.

Elektrikli tramvay yıllarına gelindiğinde işletmenin başladığı ilk yılları hariç tutarak, 1919-1938 arası 20 yıllık brüt gelir toplamı 50.049.243 lira ve yıllık ortalama brüt gelir 2.502.462 lira olarak hesaplanmıştır. 20 yıllık brüt gider toplamı ise 43.503.784 lira ve yıllık ortalama brüt gider 2.175.189 lira olarak gerçekleşmiştir. Elektrikli tramvay dönemine ait 20 yıllık net gelir tutarı 6.545.459 lira ve yıllık ortalama net gelir ise 327.273 liraya ulaşmıştır. Son yılların net gelirlerindeki düşüş ortlamayı düşürdüğünden 1937 ve 1938 yılları hariç tutulursa 18 yılın yıllık net gelir ortalaması 352.578 lira olarak hesaplanır.

Atlı tramvay döneminden elektrikli tramvay dönemine geçişte yolcu sayısı ortalama 8,5 kat artarken, çalışan sayısı 7 kat artmıştır. Buna mukabil şirketin net gelirinin ise 33,74 kat arttığı hesaplanmıştır. Yani şirketin net geliri yolcu sayısındaki artışın yaklaşık 4 katı şeklinde gerçekleşmiştir. Hesaba esas alınan atlı tramvay yıllarına ait yolcu başına elde edilen brüt gelir 1,03 kuruş olarak bulunmuştur. Yine elektrikli tramvay yılları net gelir hesabına katılan yıllara ait yolcu başına elde edilen brüt gelir 4,40 kuruştur. Dolayısıyla 1920’li ve 30’lu yıllardaki yolcu başına brüt gelirin, atlı tramvay yıllarına göre %427 oranında arttığı söylenebilir. Öztürk, “Bir işçinin günlük kazancının yarısını tramvaya verdiğini ve İstanbul’un tüm Avrupa kıtasında tramvay taşıma ücretleri bakımından en pahalı kent olduğunu” belirtmektedir.⁶⁴⁴

Tramvay Şirketi elektrikli tramvay yıllarının en büyük net gelirini, 599.363 lira ile 1922 yılında elde etmiştir. Savaş sonrası 1920 yılı net geliri ise bir önceki yıla göre 154.120 lira (%62) artarak 402.848 liraya yükselmiştir. 1928 yılına ait 477.542 liralık net gelir, 20 yıllık net gelirler içerisinde 1922 yılının ardından ikinci en yüksek rakamdır. İşgal yıllarının istikrarsız seyri, 1921 yılında 156.336 lira olarak gerçekleşen Şirketin net

⁶⁴⁴ Öztürk, s. 156.

gelirindeki düşüşten çıkarılabilir. Zira 1921 yılı Şirketin net geliri, 1935 ve 1935 yıllarının net gelirleriyle birlikte, incelenen 18 yıllık serinin açık ara en düşüğüdür. Son iki yıldaki gelirlerdeki düşüş ise dikkat çekicidir. 1930'ların başında 3 milyon rakamına ulaşan brüt gelir düzeyi tekrar 2 milyon seviyelerine inmiştir. Giderlerde ise bir miktar artış meydana gelmiştir.

5.10.4. Tramvay İşletmesi Araç Km Değerleri

Araçların yıllık bazda yaptıkları toplam kilometre değerleri gösterilmektedir. Bazı aylara ait yapılan toplam kilometre değerleri de tabloda gösterilmiştir. Araç km değerleri işletme performansı bakımından önemli bir göstergedir. Yıllık toplam araç km değerlerinin sefere çıkarılan araç sayısına bölümünden bir aracın ortalama yaptığı yol bulunabilir. Bulunan bu değer toplam yol ağına bölümünden ise bir aracın bir yılda yaptığı ortalama sefer sayısı elde edilir.

Tablo 39. 1919-1938 Yılları Arasında Tramvay Şirketi Araç-Km Değerleri (Veri Havuzu)

Yıl	Ay	Katedilen Mesafe (km)	
		Yıllık Toplam	Aylık Toplam
1919			
	Mayıs		632.935,76
1920		9.281.033	
1921		10.769.854	
1922		11.222.011	
1923		10.490.091	
1924		11.193.326	
1925		11.356.686	
	Kanun-i Evvel		

Yıl	Ay	Katedilen Mesafe (km)	
		Yıllık Toplam	Aylık Toplam
1926		11.416.653	
	Kanun-i Evvel		962.638,72
	Tişrin-i Sani		955.638,32
1927		11.473.797	
	Nisan		931.485,03
	Mayıs		987.296,65
	Temmuz		996.138,02
	Tişrin-i Sani		908.775,93
1928		11.755.797	
1929		12.464.582	
1930		13.093.204	
1937		14.406.576	
1938		15.356.364	

Kaynak: Societe des Tramways de Constantinople (S.T.C.), İstatistik veriler tablosu, Şehremaneti İstatistik Bürosu; İETT arşivi, 7103-03869-004, 7103-03869-023, 7103-03869-038, 7103-03869-042, 7103-03869-046, 7103-03869-059, 7103-03869-060, 7103-03869-101, 7103-03869-103, 7103-03869-104, 7103-03869-105, 7103-03869-097, 7103-03869-100, 7103-03869-028, 7103-03869-015, 7103-03869-0327 no'lu belgeler; 1181 ve 1884 Şirket Genel Kurul Raporları; Prof. Dr. Haydar Kazgan, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şirketleşme**, İstanbul: Creative Yayıncılık, s. 90; Prof. Dr. Vahdettin Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, 1. Basım, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011, s.110; İbrahim Murat Bozkurt, **İstanbul Kentiçi Kara Toplu Ulaşım Hizmetlerinin Başlaması ve Gelişimi (1850-1900)**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004), s.190; Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 1970, s. 171 ve İ.E.T.T. Dergisi, 1956-1958, Sayı 2, ss. 25-26.

Tablo 39'dan elde edilen veriler ışığında, tramvay araçlarının yıllık bazda kat ettiği toplam mesafenin 1920 yılında 9 milyon civarında olduğu anlaşılmaktadır. 1920'li yılların ortalaması 11 milyon bandında gerçekleşmiştir. 1930 yılına gelindiğinde yıllık toplam araç-km değeri 13 milyona ulaşmış, 1938 yılında ise 15 milyonu geçmiştir. 1920 yılından itibaren tramvay araçları sürekli artan bir seyirde daha fazla sefer yapmışlardır.

5.10.5. Tramvay İşletmesi Hat Bazlı İşletme Göstergeleri

Tramvay işletmesine ait 1919, 1926 ve 1927 yıllarına ait bazı ayların hat bazlı işletme göstergeleri önemli veriler içermektedir. Tramvay hatlarının ayrı ayrı yolcu sayısı ve elde edilen gelirleri sosyal ve ekonomik çıkarımlar yapılmasına imkân sağlamakta ve şehir içi hareketliliğin hangi semtlerde yoğunlaştığına işaret etmektedir. Aşağıdaki tabloların ayrıntılı incelenmesi sonucunda hangi semtlere ne kadar sıklıkla sefer düzenlendiği ve araç içi yoğunluğun seviyesi hakkında fikirler edinmek mümkündür. Tramvay Şirketi'nin hangi semtlere daha fazla önem verdiği şeklinde, Şirketin işletme politikaları hakkında değerlendirme yapmak söz konusu olmaktadır.

Tablo 40. 1919 Yılı Mayıs Ayı Hatların Toplam Araç-Km Değerleri

1919 MAYIS AYI	Hatların İsimleri	Hatların Uzunluğu (m)	Mesafeler (km)
	Şişli – Tünel	4.230	158.773,40
	Fatih – Sirkeci	3.778	60.123,76
	Tatavla – Tünel	4.420	22.262,34
	Ortaköy – Eminönü	6.167	79.577,07
	Bebek – Eminönü	10.267	158.875,33
	Beşiktaş – Karaköy	3.411	43.599,62
	Aksaray – Sirkeci	3.344	62.820,40
	Topkapı – Sirkeci	4.831	46.903,84
	Toplam		632.935,76

Kaynak: İETT arşivi, 7103-03566-093 no’lu belge.

Tablo 41. 1926 Yılı Teşrini Sani Ayı Hatların Toplam İşletme Göstergeleri

1926 TEŞRİ'İ SANİ AYI	Hatların İsimleri	Hatların Uzunluğu (m)	Mesafeler (KM)	Yolcu Adedi	Varidat (TL)
	Şişli – Tünel	4.230	143.795.40	993.185	41.823,83
	Tatavla – Tünel	4.420	24.276.12	148.015	6.986,20
	Harbiye – Fatih	8.738	119.694.--	805.425	441.381,21
	Taksim – Sirkeci	3.880	40.912.02	276.573	14.804,10
	Maçka – Bayezid	8.339	57.467.84	346.458	18.174,87
	Taksim – Bayezid	6.050	3.281.28	14.759	887,67
	Bebek – Eminönü	10.267	173.149.69	593.284	29.488,47
	Ortaköy – Aksaray	10.120	106.075.95	492.585	21.249,58
	Fatih – Sirkeci	3.778	413	2.184	72,03
	Topkapı – Sirkeci	6.232	83.659.03	425.163	16.920,94
	Yedikule – Sirkeci	7.065	95.657.70	456.248	19.945,72
	Fatih – Beşiktaş	8.550	89.525.39	517.999	20.811,75
	Topkapı – Bayezid	3.835	7.693.65	31.786	1.083,23
	Yedikule – Bayezid	4.058	9.940.98	35.379	1.275,96
	Müteferrik nakliyyât		97	241	12
	Genel Toplam		955.638.32	5.139.284	234.917,72

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03566-013 no'lu belge.

Tablo 42. 1926 Yılı Kanun-i Evvel Ayı Toplam İşletme Göstergeleri

1926 KÂNÛN-I EVVEL AYI	Hatların İsimleri	Hatların Uzunluğu (m)	Mesafeler (Km)	Yolcu Adedi	Gelir(TL)
	Şişli – Tünel	4.230	143.620	940.630	39.467
	Tatavla – Tünel	4.420	24.308	144.717	6.864
	Harbiye – Fatih	8.738	127.482	808.937	40.975
	Taksim – Sirkeci	3.880	36.316	231.840	11.449
	Maçka – Bayezid	8.339	52.507	305.155	15.789
	Taksim – Bayezid	6.050	23.335	105.048	5.724
	Bebek – Eminönü	10.267	155.340	528.057	26.600
	Ortaköy – Aksaray	10.120	105.363	453.072	19.463
	Fatih – Sirkeci	3.778	2.249	10.329	339
	Topkapı – Sirkeci	6.232	96.714	436.451	17.256
	Yedikule – Sirkeci	7.065	105.141	458.064	19.890
	Fatih – Beşiktaş	8.550	Genel87.908	480.591	19.148
	Topkapı – Bayezid	3.835	2.354	9.998	339
	Yedikule – Bayezid	4.058	566.26	670	33
	Genel Toplam		962.639	4.913.559	223.336

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03566-012 no'lu belge.

Tablo 43. 1927 Yılı Nisan Ayı Toplam İşletme Göstergeleri

1927 NİSAN AYI	Hat Numaraları	Hatların İsimleri	Hatların Uzunluğu (m)	Mesafeler (Km)	Yolcu Adedi	Gelir(TL)
	10	Şişli-Tünel	4.230	137.403	990.136	42.043
	11	Tatavla-Tünel	4.420	23.607	148.101	6.917
	12	Harbiye-Fatih	8.738	119.317	825.266	42.495
	14	Maçka-Tünel	4.200	159	457	21
	15	Taksim-Sirkeci	3.880	29.784	207.640	10.092
	16	Maçka-Bayezid	8.339	51.454	331.290	17.163
	17	Taksim-Bayezid	6.050	595	2.780	164
	18	Taksim-Fatih	7.658	26.340	152.855	7.742
	22	Bebek-Eminönü	10.267	156.951	568.826	29.352
	23	Ortaköy-Aksaray	10.120	101.313	481.688	21.136
	24	Ortaköy-Fatih	10.554	521	2.085	108
	31	Fatih-Sirkeci	3.778	38	103	3
	32	Topkapı-Sirkeci	6.232	93.171	465.289	18.243
	33	Yedikule-Sirkeci	7.065	104.658	496.686	21.629
	34	Yedikule-Beşiktaş	10.695	84.970	498.074	20.291
	35	Topkapı-Bayezid	3.835	462	3.169	107
	36	Yedikule-Bayezid	4.058	569	2.650	93
	Müteferrik nakliyat			173	1.104	35
	Genel Toplam			931.485	5.178.199	237.632

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03566-008 no'lu belge.

Tablo 44. 1927 Yılı Mayıs Ayı Toplam İşletme Göstergeleri

1927 MAYIS AYI	Hat Numaraları	Hatların İsimleri	Hatların Uzunluğu (m)	Mesafeler (Km)	Yolcu Adedi	Gelir(TL)
	10	Şişli-Tünel	4.230	146.816	1.019.687	43.258
	11	Tatavla-Tünel	4.420	26.796	158.777	7.273
	12	Harbiye-Fatih	8.738	125.418	848.202	42.867
	15	Taksim-Sirkeci	3.880	21.418	157.954	7.968
	16	Maçka-Bayezid	8.339	55.037	349.854	17.630
	18	Taksim-Fatih	7.658	19.444	116.663	5.966
	22	Bebek-Eminönü	10.267	176.476	609.069	31.493
	23	Ortaköy-Aksaray	10.120	106.785	479.443	20.850
	32	Topkapı-Sirkeci	6.232	98.043	479.197	18.885
	33	Yedikule-Sirkeci	7.065	113.235	526.923	22.981
	34	Yedikule-Beşiktaş	4.895	97.828	541.794	21.522
	Müteferrik Nakliyat			349	1.910	54
	Genel Toplam			987.297	5.289.473	240.746

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03566-007 no'lu belge.

Tablo 45. 1927 Yılı Temmuz Ayı Toplam İşletme Göstergeleri

1927 TEMMUZ AYI	Hat Numaraları	Hatların İsimleri	Hatların Uzunluğu (m)	Mesafeler (Km)	Yolcu Adedi	Gelir(TL)
	10	Şişli-Tünel	4.230	140.597	901.731	37.702
	11	Tatavla-Tünel	4.420	26.157	153.905	7.074
	12	Harbiye-Fatih	8.738	125.572	866.053	44.066
	15	Taksim-Sirkeci	3.880	23.743	172.976	8.751
	16	Maçka-Bayezid	8.339	56.468	361.320	18.212
	18	Taksim-Fatih	7.658	16.786	105.668	5.418
	22	Bebek-Eminönü	10.267	189.396	680.078	35.555
	23	Ortaköy-Aksaray	10.120	103.227	494.674	21.712
	32	Topkapı-Sirkeci	6.232	98.564	520.706	20.764
	33	Yedikule-Sirkeci	7.065	112.586	546.717	23.685
	34	Yedikule-Beşiktaş	4.895	102.794	615.767	24.988
	35	Topkapı-Bayezid	3.835	44	181	6
	36	Yedikule-Bayezid	4.058	53	161	6
	Müteferrik Nakliyat			152	644	40
	Genel Toplam			996.138	5.420.581	247.980

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03566-005 no'lu belge.

Tablo 46. 1927 Yılı Teşrin-i Sani Ayı Toplam İşletme Göstergeleri

1927 TEŞRİN-İ SÂNİ	Hat Numaraları	Hatların İsimleri	Hatların Uzunluğu (Km)	Mesafeler (Km)	Yolcu Adedi	Gelir(TL)
	10	Şişli-Tünel	4.230	134.568	969.618	44.388
	11	Tatavla-Tünel	4.420	23.451	148.910	7.073
	12	Harbiye-Fatih	8.738	123.742	806.819	45.914
	15	Taksim-Sirkeci	3.880	34.248	232.210	13.016
	16	Maçka-Bayezid	8.339	52.572	327.765	18.261
	18	Taksim-Fatih	7.658	13.943	79.980	4.393
	22	Bebek-Eminönü	10.267	158.039	552.952	30.438
	23	Ortaköy-Aksaray	10.120	86.995	414.379	19.376
	32	Topkapı-Sirkeci	6.232	97.318	469.447	19.962
	33	Yedikule-Sirkeci	7.065	105.377	475.958	22.336
	34	Yedikule-Beşiktaş	4.895	77.679	496.383	21.669
	Müteferrik Nakliyat			844	3.272	168
	Genel Toplam			908.776	4.977.693	246.994

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03566-001 no'lu belge.

Tablo 40'da verilen 1919 yılı Mayıs ayına ait Şişli-Tünel hattında kat edilen 158.773 araç-km rakamı, bu hatda ait mevcut 1926 ve 1927 yıllarına aylık verilerin tamamının zirve değeridir. Eminönü-Bebek hattına ait 158.875 araç-km değeri ise yine 1926 ve 1927 yıllarının aylık ortalamasına yakındır. İşgal yılları İstanbul'unda Şişli ve Boğaz hattındaki hareketliliğin diğer bölgelere göre oldukça fazla ve normal zamanların üzerinde olduğu değerlendirilebilir.

Tablo 41-46 arası 1926 ve 1927 yıllarına ait veriler incelendiğinde, en çok gelir getiren ilk üç hattın, Fatih-Harbiye 42.950 lira, Şişli-Tünel 41.447 lira ve Bebek-Eminönü 30.487 lira şeklinde ortalama gelirle sıralandığı görülmektedir. Topkapı-Sirkeci hattı aylık ortalama 18.672 lira ve Yedikule-Sirkeci hattı ise aylık ortalama 21.744 lira gelir getirmiştir.

Var olan altı aylık işletme verilerine göre en çok yolcu taşınan hat aylık ortalama 969.165 yolcu ile Şişli-Tünel hattıdır. Bunu 826.784 yolcu ile Fatih-Harbiye hattı, 588.711 yolcu ile Bebek-Eminönü hatları takip etmektedir. Ortaköy-Aksaray güzergâhı ise aylık ortalama 469.307 yolcuya hizmet etmiştir. Dördüncü en yoğun hattın ise 538.005 yolcu ile Yedikule-Beşiktaş olduğunu, onu yine Yedikule-Sirkeci hattı 493.433 yolcu ile takip etmektedir. Topkapı-Sirkeci hattı 466.042, Taksim-Sirkeci 213.199, Tünel-Tatavla 150.404, Taksim-Fatih ise 113.792 aylık ortalama yolcu taşımışlardır. 1926 ve 1927 yılları içerisinde, bütün hatlarda taşınan yolcu sayısı aylık ortalama 5.153.132 rakamına ulaşmıştır.

1926 ve 1927 yıllarına ait altı aylık ortalama en yüksek araç-km değerinin 168.225 km ile Eminönü-Bebek hattında ulaşıldığı görülmektedir. Eminönü-Bebek hattını sırasıyla 141.133 km ile Şişli-Tünel, 123.538 km ile Fatih-Harbiye, 106.109 km ile Yedikule-Sirkeci, 101.626 km ile Ortaköy-Aksaray, 94.578 km ile Topkapı-Sirkeci, 90.818 km ile Yedikule-Beşiktaş, 54.251 km ile Maçka-Beyazıt, 31.070 km ile Taksim-Sirkeci, 24.766 km ile Tünel-Tatavla ve nihayet son sırada 19.128 km ile Taksim-Fatih hatları izlemektedir.

Bu dönemde bütün hatların aylık ortalama 957.148 araç-km yol yaptığı söylenebilir. En uzun hattın 10.267 km ile Bebek-Eminönü hattı, en kısa mesafeli hattın ise 3.880 km ile Taksim-Sirkeci hattı olduğu görülmektedir.

Tablo 47. 1926 Yılı Teşrin-i Sani Hatların Birim İşletme Göstergeleri

1926 TEŞRİ-İ SANİ AYI	Hatların İsimleri	Ortalama Yolcu Ücreti	Araç-Km Baş Gelir	Araç-Km Baş Yolcu	Sefer Baş Yolcu	Sefer Sayısı
		Kuruş	Kuruş	Adet	Adet	Adet
	Şişli – Tünel	4,2	29,1	7	29	33.994
	Tatavla – Tünel	4,7	28,8	6	27	5.492
	Harbiye – Fatih	5,1	34,6	7	59	13.698
	Taksim – Sirkeci	5,4	36,2	7	26	10.544
	Maçka – Bayezid	5,2	31,6	6	50	6.891
	Taksim – Bayezid	6,0	27,1	4	27	542
	Bebek – Eminönü	5,0	17,0	3	35	16.865
	Ortaköy – Aksaray	4,3	20,0	5	47	10.482
	Fatih – Sirkeci	3,3	17,5	5	20	109
	Topkapı – Sirkeci	4,0	20,2	5	32	13.424
	Yedikule – Sirkeci	4,4	20,9	5	34	13.540
	Fatih – Beşiktaş	4,0	23,2	6	49	10.471
	Topkapı – Bayezid	3,4	14,1	4	16	2.006
	Yedikule – Bayezid	3,6	12,8	4	14	2.450
	Müteferrik nakliyyât	5,0	12,6	2	0	-
	Genel Toplam	4,6	24,6	5	482	10.670

Kaynak: İETT arşivi, 7103-03566-093 no’lu belge.

Tablo 48. 1926 Yılı Kanun-i Evvel Ayı Birim İşletme Göstergeleri

1926 KÂNÜN-İ EVVEL AYI	Hatların İsimleri	Ortalama Yolcu Ücreti	Araç-Km Başı Gelir	Araç-Km Başı Yolcu	Sefer Başı Yolcu	Sefer Sayısı
		Kuruş	Kuruş	Adet	Adet	Adet
	Şişli – Tünel	4,2	27,5	7	28	33.953
	Tatavla – Tünel	4,7	28,2	6	26	5.500
	Harbiye – Fatih	5,1	32,1	6	55	14.589
	Taksim – Sirkeci	4,9	31,5	6	25	9.360
	Maçka – Bayezid	5,2	30,1	6	48	6.297
	Taksim – Bayezid	5,4	24,5	5	27	3.857
	Bebek – Eminönü	5,0	17,1	3	35	15.130
	Ortaköy – Aksaray	4,3	18,5	4	44	10.411
	Fatih – Sirkeci	3,3	15,1	5	17	595
	Topkapı – Sirkeci	4,0	17,8	5	28	15.519
	Yedikule – Sirkeci	4,3	18,9	4	31	14.882
	Fatih – Beşiktaş	4,0	21,8	5	47	10.282
	Topkapı – Bayezid	3,4	14,4	4	16	614
	Yedikule – Bayezid	4,9	5,8	1	5	140
	Genel Toplam	4,5	23,2	5	457	10.755

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03566-013 no’lu belge.

Tablo 49. 1927 Yılı Nisan Ayı Birim İşletme Göstergeleri

	Hat Numaraları	Hatların İsimleri	Ortalama Yolcu Ücreti	Araç-Km Baş Gelir	Araç-Km Baş Yolcu	Sefer Baş Yolcu	Sefer Sayısı
			Kuruş	Kuruş	Adet	Adet	Adet
1927 NİSAN AYI	10	Şişli-Tünel	4,2	30,6	7	30	32.483
	11	Tatavla-Tünel	4,7	29,3	6	28	5.341
	12	Harbiye-Fatih	5,1	35,6	7	60	13.655
	14	Maçka-Tünel	4,5	13,0	3	12	38
	15	Taksim-Sirkeci	4,9	33,9	7	27	7.676
	16	Maçka-Bayezid	5,2	33,4	6	54	6.170
	17	Taksim-Bayezid	5,9	27,5	5	28	98
	18	Taksim-Fatih	5,1	29,4	6	44	3.440
	22	Bebek-Eminönü	5,2	18,7	4	37	15.287
	23	Ortaköy-Aksaray	4,4	20,9	5	48	10.011
	24	Ortaköy-Fatih	5,2	20,6	4	42	49
	31	Fatih-Sirkeci	3,2	8,7	3	10	10
	32	Topkapı-Sirkeci	3,9	19,6	5	31	14.950
	33	Yedikule-Sirkeci	4,4	20,7	5	34	14.814
	34	Yedikule-Beşiktaş	4,1	23,9	6	63	7.945
	35	Topkapı-Bayezid	3,4	23,1	7	26	120
	36	Yedikule-Bayezid	3,5	16,3	5	19	140
	Müteferrik nakliyat		3,1	20	6	-	-
	Genel Toplam		4,6	25,5	6	634	8.162

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03566-012 no'lu belge.

Tablo 50. 1927 Yılı Mayıs Ayı Birim İşletme Göstergeleri

1927 MAYIS AYI	Hat Numaraları	Hatların İsimleri	Ortalama Yolcu Ücreti	Araç-Km Baş Gelir	Araç-Km Baş Yolcu	Sefer Baş Yolcu	Sefer Sayısı
			Kuruş	Kuruş	Adet	Adet	Adet
	10	Şişli-Tünel	4,2	29,5	7	29	34.708
	11	Tatavla-Tünel	4,6	27,1	6	26	6.062
	12	Harbiye-Fatih	5,1	34,2	7	59	14.353
	15	Taksim-Sirkeci	5,0	37,2	7	29	5.520
	16	Maçka-Bayezid	5,0	32,0	6	53	6.600
	18	Taksim-Fatih	5,1	30,7	6	46	2.539
	22	Bebek-Eminönü	5,2	17,8	3	35	17.189
	23	Ortaköy-Aksaray	4,3	19,5	4	45	10.552
	32	Topkapı-Sirkeci	3,9	19,3	5	30	15.732
	33	Yedikule-Sirkeci	4,4	20,3	5	33	16.028
	34	Yedikule-Beşiktaş	4,0	22,0	6	27	19.985
	Müteferrik Nakliyat			2,8	15,3	5	
	Genel Toplam			4,6	24,4	5	13.022

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03566-008 no'lu belge.

Tablo 51. 1927 Yılı Temmuz Ayı Birim İşletme Göstergeleri

1927 TEMMUZ AYI	Hatların Numaraları	Hatların İsimleri	Ortalama Yolcu Ücreti	Araç-Km Baş Gelir	Araç-Km Baş Yolcu	Sefer Baş Yolcu	Sefer Sayısı
			Kuruş	Kuruş	Adet	Adet	Adet
	10	Şişli-Tünel	4,2	26,8	6	27	33.238
	11	Tatavla-Tünel	4,6	27,0	6	26	5.918
	12	Harbiye-Fatih	5,1	35,1	7	60	14.371
	15	Taksim-Sirkeci	5,1	36,9	7	28	6.119
	16	Maçka-Bayezid	5,0	32,3	6	53	6.772
	18	Taksim-Fatih	5,1	32,3	6	48	2.192
	22	Bebek-Eminönü	5,2	18,8	4	37	18.447
	23	Ortaköy-Aksaray	4,4	21,0	5	48	10.200
	32	Topkapı-Sirkeci	4,0	21,1	5	33	15.816
	33	Yedikule-Sirkeci	4,3	21,0	5	34	15.936
	34	Yedikule-Beşiktaş	4,1	24,3	6	29	21.000
	35	Topkapı-Bayezid	3,3	13,8	4	16	11
	36	Yedikule-Bayezid	3,6	10,8	3	12	13
	Müteferrik Nakliyat			6,2	26,4	4	-
	Genel Toplam			4,6	24,9	5	11.896

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03566-007 no'lu belge.

Tablo 52. 1927 Yılı Teşrin-i Sani Ayı Birim İşletme Göstergeleri

1927 TEŞRİN-İ SÂNİ AYI	Hat Numaraları	Hatların İsimleri	Ortalama Yolcu Ücreti	Araç-Km Baş Gelir	Araç-Km Baş Yolcu	Sefer Baş Yolcu	Sefer Sayısı
			Kuruş	Kuruş	Adet	Adet	Adet
	10	Şişli-Tünel	4,6	33,0	7	30	31.813
	11	Tatavla-Tünel	4,7	30,2	6	28	5.306
	12	Harbiye-Fatih	5,7	37,1	7	57	14.161
	15	Taksim-Sirkeci	5,6	38,0	7	26	8.827
	16	Maçka-Bayezid	5,6	34,7	6	52	6.304
	18	Taksim-Fatih	5,5	31,5	6	44	1.821
	22	Bebek-Eminönü	5,5	19,3	3	36	15.393
	23	Ortaköy-Aksaray	4,7	22,3	5	48	8.596
	32	Topkapı-Sirkeci	4,3	20,5	5	30	15.616
	33	Yedikule-Sirkeci	4,7	21,2	5	32	14.915
	34	Yedikule-Beşiktaş	4,4	27,9	6	31	15.869
	Müteferrik Nakliyat		5,1	19,9	4	-	-
	Genel Toplam		5,0	27,2	5	415	11.982

Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03566-005 no'lu belge.

Tablo 47-52 arasındaki tablolarda yer alan altı aylık veriler analiz edildiğinde, 1926 ve 1927 yıllarına ait bütün hatların ortalama yolcu başına düşen geliri 4,63 kuruş olarak hesaplanmıştır. Elektrikli tramvay yıllarına ait veri setinde yer alan rakamlar üzerinden yapılan hesaplamada yolcu başına ortalama gelirin 3,77 kuruş olduğu bilinmektedir. 1926 ve 1927 yıllarına ait altı aylık yolcu başına hesaplanan gelir ortalamanın üzerindedir.

Araç-km başına düşen bütün hatların ortalaması ise 25 kuruştur. En yüksek araç-km başı gelir getiren hattın 36 kuruş ile Taksim-Sirkeci olduğu söylenebilir. Araç-km başına düşen gelir itibarıyla; Taksim-Sirkeci'yi 35 kuruşla Fatih-Harbiye, 32 kuruşla Maçka-Beyazıt, 31 kuruşla Taksim-Fatih hatları takip etmektedir. Daha sonra sırasıyla 29 kuruşla Şişli-Tünel, 28 kuruşla Tatavla-Tünel, 25 kuruşla Yedikule-Beşiktaş, 20'şer kuruşla Ortaköy-Aksaray, Topkapı-Sirkeci ve Yedikule-Sirkeci hatları izlemektedir. Araç-km başına gelir getiren son sıradaki hat ise 18 kuruşla Bebek-Eminönü hattıdır.

Araç-km başı yolcu sayısı bakımından 7 yolcu ile Taksim-Sirkeci, Fatih-Harbiye ve Şişli-Tünel hatları gelmektedir. Araç-km başı yolcu sayısında bütün hatların ortalaması 5 yolcu iken, 3 yolcu ile Bebek-Eminönü hattı en düşük değere sahip olan hattır.

Safer yolcu sayısı itibarıyla en yoğun hat 59 yolcu ile Fatih-Harbiye hattıdır. Sefer yolcu sayısı bakımından Fatih-Harbiye hattını 52 yolcu ile Maçka-Beyazıt, 47 yolcu ile Aksaray-Topkapı ve 46 yolcu ile Taksim-Fatih hattı izlemektedir. Yedikule-Beşiktaş 38 yolcu, Eminönü-Bebek 36 yolcu, Yedikule-Sirkeci 35, Topkapı-Sirkeci 31, Şişli-Tünel 29 ve Tatavla Tünel ile Taksim-Sirkeci 27'şer sefer yolcu taşımaktadır.

1926 ve 1927 yıllarında bütün hatlarda aylık ortalama 11.081 sefer yapılmıştır. Yapılan seferlerden aslan payını 33.365 sefer ile Şişli-Tünel hattı almıştır. Onu 16.385 sefer ile Eminönü-Ortaköy hattı takip etmiş, 16.200 sefer sayısı ile Yedikule-Beşiktaş hattı ise üçüncü sırada yer almıştır. Topkapı-Sirkeci 15.176, Yedikule-Beşiktaş 14.306, Fatih-Harbiye 14.138, Ortaköy-Aksaray 10.042, Taksim-Sirkeci 8.008, Maçka-Beyazıt 6.506, Tünel-Tatavla 5.603 ve Taksim-Fatih hattında 2.498 sefer yapılmıştır.

Araç-km başına getirisi 30 kuruşun üzerindeki dört hat sırasıyla Taksim-Sirkeci, Fatih-Harbiye, Maçka-Beyazıt ve Taksim-Fatih hatlarıdır. Bahsedilen hatların sefer sayılarının düşük olduğu görülmekte, sefer başına düşen yolcu sayısı itibariyle de araç içi yolcu yoğunluğunun oldukça fazla olduğu izlenmektedir. Tramvay araçlarının 25 yolcu kapasitesiyle sınırlı olduğu bilinmektedir. Özellikle Fatih-Harbiye hattında sefer başına düşen 59 yolcu dikkat çekicidir. Fatih-Harbiye hattı, 42.950 lira ile en çok gelir getiren hat olması, hattın sefer esnasında inen ve binen yolcusunun fazla olduğunu göstermektedir. Şişli-Tünel hattı elde ettiği gelir bakımından 41.447 lira ile ikinci sırada yer alırken, birinci sıradaki Fatih-Harbiye hattından neredeyse 2,5 kat daha fazla sefer yapmaktadır. Sefer sayısının fazlalığı yolcular açısından seyahat konforu ve zaman tasarrufu demektir. Şişli-Tünel hattı 2,5 kat daha fazla sefer sayısı ve işletme gideriyle elde ettiği brüt gelir bakımından Fatih-Harbiye hattının ardından ikinci olabilmektedir. Buradan hareketle Şişli-Tünel yolcularına ayrıcalık tanındığı sonucu çıkarılabilir. Eski İstanbul semtlerine hizmet eden en önemli hat olan Fatih-Harbiye hattı sefer sayısı itibariyle ancak altıncı sırada yer almaktadır. Yani geç gelen tramvay araçları ve olması gerekenden her zaman daha kalabalık araçlar, tarihi yarımadaya hizmet götüren en önemli hat olan Fatih-Harbiye hattında karşılaşılan olağan durumlardır. Yolcu sayısı ve aylık gelir itibariyle üçüncü sırada yer alan Eminönü-Bebek hattı ise km başına gelir sıralamasında sonuncu sırada bulunmaktadır.

ALTINCI BÖLÜM

TÜNEL İŞLETMESİ

6.1. Tünel İmtiyazı Hakkında Ferman-ı Ali⁶⁴⁵

İmtiyaz fermanı 10 Haziran 1869 tarihinde Sultan Abdülaziz tarafından verilmiştir. İmtiyazla ilgili sürecin Nafia Nezareti tarafından yürütülmesi kararlaştırılmıştır. İmtiyaz, Fransız vatandaşı Mösyö Gavand'a 42 yıl müddetle verilmiştir. İmtiyaz sahibi Gavand elde ettiği gelirlerden hazineye %1,5 vergi ödemekle yükümlü tutulmuştur.

6.2. Tünel Şirketi Mukavelenamesinin⁶⁴⁶ Değerlendirilmesi

Sözleşme toplam üç maddeden oluşmaktadır. Tramvay sözleşmelerine göre oldukça kısadır. Tramvay sözleşmeleri tek imza ile yürürlüğe girmiştir. İdarenin ve yüklenicinin karşılıklı olarak imzaladıkları ilk tramvay sözleşmesi 1907 yılında yapılan sözleşmedir. 7 Kasım 1869 tarihinde Tünel sözleşmesi imtiyaz sahibi Gavand ve Nafia Nazırı Davud Paşa tarafından imzalanmıştır. İmtiyaz fermanından beş ay gibi geç sayılacak bir süre sonra sözleşmenin imzalanmış olması dikkat çekici bir husustur.

Zarar ve ziyanı kendisine ait olmak üzere yer altından demir yolu inşa etmeye ve işletmeye Mösyö Gavand'ın yetkili olduğu teyit edilmektedir. Tünelin yapım ve işletme sermayesini bulmakta Gavand serbest bırakılmış ancak hisse senedi ihracı Devlet-i Aliye'nin iznine tabi tutulmuştur. İhraç edilecek olan hisse senetlerinin beşte ikilik kısmının rüçhan hakkı Devlet-i Aliye tebaasına ait olacaktır.

6.3. Tünel Şirketinin Şartnamesinin⁶⁴⁷ Değerlendirilmesi

7 Kasım 1869 tarihinde imtiyaz sahibi Gavand ve Nafia Nazırı Davud Paşa tarafından imzalanan Tünel sözleşmesi, Galata ile Beyoğlu arasında yer altından yapımı

⁶⁴⁵ Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C. V, s. 2489. (EK X'da Tünel İmtiyazı Hakkında Ferman-ı Ali)

⁶⁴⁶ Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C. V, s. 2490. (EK XI'de Tünel Şirketinin Mukavelenamesi)

⁶⁴⁷ Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C. V, ss. 2490-2499. (EK XII'de Tünel Şirketinin Şartnamesi)

taahhüt edilen demiryolunun otuz ay içerisinde bitirilmesini hükme bağlamış, Galata ve Beyoğlu İstasyonlarının yerleri belirlenmiştir.

1/2.000 ölçeğinde güzergâh haritası üzerine istasyon yerlerinin işlenerek 3 ay içerisinde imtiyaz sahibi tarafından hat boyunca boy kesit ve en kesitler alınarak projelerin hazırlanması istenmiştir. Emniyet, cer ve tahrik aletleri ile demiryolu alt yapısının detaylı teknik çizimleri, araçların cer ve fren mekanizmalarını içeren bir dosya ile birlikte onaya sunulacak ve idarenin istediği değişiklikler yapılacaktır. 1869 yılında hazırlanan Tünel şartnamesinde teknik terimlerin, aynı yıl hazırlanan tramvay şartnamesine göre çok daha iyi kullanıldığı görülmüştür. Ancak Tünel şartnamesinde de ray, travers gibi demiryolu terimleri kullanılmamıştır. Şartnamede “demir çubukların taban ağacı üzerine vaz ve temdidi” derken, rayların ahşap traversler üzerine yerleştirilip, döşenmesi anlatılmak istenmiştir ve ağırlığının metrede yirmi kilogramdan az olmaması gerektiğini belirterek alt sınır tespit edilmiştir. Bu tür teknik terimlerle 1907 tramvay şartnamesinde karşılaşmıştır. Ancak Tünel şartnamesinde kesitlerin istenmesi, kullanılacak ekipmanın teknik resimlerinin talep edilmesi ve bunların isimlerinin teker teker belirtilmesi kendi dönemine göre oldukça iyidir. Çünkü teknik çizimlerin istenmesini görmek için tramvayda 1911 yılındaki şartnamenin beklenmesi gerekmiştir.

Tünelin çift hat olarak yapılması planlanmıştır. Tünel en kesiti 7,75 m ve her bir hattın demir çubuklarının kenarlar ile arasındaki mesafe 1,44 metre öngörülmüştür. Raydan tünel cidarına, iki hat arası mesafe, ray kotundan tünelin taban kotuna olan mesafe metrik olarak tarif edilmiştir. Tünel kesitini belirlemek bu şartnamenin en kritik konusudur. Zira tünel kesitinden geçecek iki aracın dinamik ve statik gabarilerinin belirlenmesi, aracın teknik özelliklerinin bilinmesi gibi birçok parametrik bilgi içerir. Bütün bunlar çalışılmış olduğu, 1869 yılındaki tünel şartnamesinin bu bilgileri yeterli içerikte vermesinden anlaşılmaktadır. Tünelin nasıl açılacağı, hangi usullerle kazı yapılacağı, yaklaşım galerileri veya shaftlar belirtilmemiş olsa da gabari eksiksiz tanımlanmıştır. Ana çerçeve çizilmiş, gerisi yükleniciye bırakılmıştır. Ancak çevresel etki değerlendirmesi ihmal edilmemiş, kazı esnasında çıkacak hafriyat atıklarının uyacağı nizamname ve usulden bahsedilmiştir.

İmtiyaz sahibi işbu teşebbüsünün gerçekleşmesi için gerekli sermayeyi tedarik için lazım gelen mali tedbirleri almada serbest bırakılmakla beraber şirket heyeti teşekkül etmedikçe ve bu şirketin dâhili nizamnamesi devlet tarafından tasdik edilmedikçe hisse senedi ihracına izin verilmemiştir. Tünel işletmesi halatlarla birbirine bağlanan araçların aşağı yukarı rayların üzerinde salınması şeklinde çalışması üzerine kurgulanmıştır. Kot farkı fazla olduğu için birkaç ayrı eğim uygulanması zorunlu görülmektedir. Planlanan maksimum eğim olarak, %16 limit değeri konulmuştur.

İnşaat esnasında tünel ve istasyonlarda kullanılacak malzeme ve donanımın en iyi cinsten olması esası benimsenmiştir. Aynı şekilde demiryolu ekipmanı ve malzemesinin amaca matuf en iyi cinsten temin edilmesi istenmiştir. Demiryolu araçlarını çekecek makinelerin de en iyi cinsten belirleneceği, bunların kullanma şekilleri ve özellikle dumanın giderilmesi için filtre konulması hakkında devlet tarafından ileri sürülecek bütün şartlara imtiyaz sahibinin uyacağı taahhüt altına alınmıştır. 2007 yılında tünelde yapılan kapsamlı tadilat esnasında Beyoğlu istasyonunda kullanılan duvar kaplamalarının özel olarak Belçika'dan getirtildiği tespit edilmiştir. Kültür Varlıklarını Koruma Kurulu bahsedilen kaplama malzemelerinin korunması için gerekli işlemleri başlatmış, kültür varlığı olarak tescil etmiş ve zarar görmüş olanların yerine birebir aynılarının konulmasını şart koşmuştur.

Tünelin her iki ucundaki ağızlarında gerekli istimlak işlemlerinin yapılması imtiyaz sahibinin yükümlülüğüne bırakılmıştır. İstimlak işlemlerinde değer tespitinin, tramvayda uygulandığı gibi rayiç değer %20 fazlası şeklinde yapılması benimsenmiştir.

İmtiyaz sahibi inşaat sürecini hükümetin denetim ve gözetiminde yürütmek mecburiyetinde tutulmuştur. İmalatlar bittikten sonra yetkililerin nezaretinde deneme sürüşlerinin nasıl yapılacağı tarif edilmiştir. İdarenin belirleyeceği bir komisyon tarafından düzenlenecek kabul tutanağından sonra tünelin işletmeye açılması kararlaştırılmıştır. Kabul tutanağı tanzimine dair herhangi bir hükümle 1869 ve 1881 şartnamelerinde karşılaşılmamıştır. Tünel şartnamesinden 38 yıl sonra yapılan 1907 tramvay sözleşmesinde kabul tutanağından bahsedilmiştir.

İmtiyaz sahibinden masrafları kendisine ait olmak üzere, inşaatın tamamlanmasının ardından tünelin, istasyonların, demiryolu aksamalarının ve ekipmanlarının projelerini ve kullanım kılavuzlarını hazırlayarak Nafia Nezaretine teslim etmesi istenmiştir. Günümüz sözleşme ve şartname terminolojisiyle yüklenici firma işin bitiminde as-built projeleri ve manuellere hazırlayıp idareye sunmakla yükümlü tutulmuştur. On üçüncü maddedeki şartname hükmünün zamanının çok ilerisinde olduğu rahatlıkla söylenebilir. Tramvay şartnamelerinin hiç birinde böyle bir teknik talep söz konusu olmamıştır. Son derece gerekli ve önemli olan inşaat sonrası projelerin uygulamaya göre tekrar çizilmesi talebi, günümüz ihalelerinde dahi ihmal edilebilmektedir. Tünelin yüz elli yılla yakın uzun ömrünü, sapasağlam ayakta ve hizmette oluşunu borçlu olduğu konulardan birinin de on üçüncü maddenin muhtevası olduğunun söylenmesi yerinde olacaktır. Zira Gavand zamanından kalma tünel çizimleri, makine ve ekipman teknik resimleri günümüze kadar ulaşmıştır.

Demiryolu ve üzerindeki sistemlerin her daim suhulet ve emniyetle çalışacak şekilde bakımları yapılacaktır. Denetimler hükümet tarafından tayin olacak yetkililer tarafından yılda bir defa, ihtiyaç durumunda daha sık aralıklarla gerçekleştirilecektir.

İmalatların kontrolü, kabul heyetinin muayene ve tasdik işlemleri, işletme süresince gerekli denetim ve nezaret için yapılan masraflar imtiyaz sahibine aittir. Bunun için imtiyaz sahibi tarafından yılda bin beş yüz frank Nezaret hesabına yatırılacak ve bu yatırılan para sadece bu işte kullanılacaktır. Kontrol heyetinin masraflarının yüklenici tarafından karşılanması tramvay şartnamelerinde de geçmektedir. Kontrol heyeti için yatırılacak paranın birimi tünelde Frank olarak belirlenmişken, tramvayda Osmanlı Lirası'dır.

On beşinci maddede, sözleşmenin imzalanmasını müteakip on ay içerisinde taahhüdün yerine getirilmesini sağlayacak şekilde imtiyaz sahibi gerekli hazırlıkları yaptığını ispat edip, inşaata başlayamazsa imtiyaz hakkını uyarıya gerek kalmadan kaybedeceği belirtilmiştir. Bu durumda imtiyaz fesih olacak ve teminat irat kaydedilecektir. Tramvay şartnamelerinde de benzer hükümler vardır fakat tünel şartnamesinde ifadeler daha net ve süreç daha belirgin çizgilerle tarif edilmiştir.

On altıncı maddede yükümlölüklerin yerine getirilmemesi durumunda günlük gecikme cezası prensibi belirlenmiştir. Günümüzde yapılan sözleşmelerde de günlük gecikme cezası tanımlanır ve uygulanır. 1869, 1881 ve 1907 tramvay şartname ve sözleşmelerinde böyle bir hüküm maalesef yoktur. Bunun benzeri bir madde ile ancak 42 yıl sonra, 1911 yılında hazırlanan şartnamede karşılaşılmasıdır. Yükümlölüğün yerine getirilmesinin gecikmesi bir yıla uzarsa imtiyazın feshine gidilecektir. O güne kadar yapılan yatırımlarla beraber mevcut haliyle tekrar ihaleye çıkılması ve bir kaç aşamalı tanımlanan süreçlerin sonucunda ihalelerde yüklenici çıkmaması durumunda bütün emlak ve araziyle birlikte yapılan yatırımların Devlete devir olacağı açık şekilde tanımlanmıştır.

On yedinci maddede, işletmenin yapılmadığı günler için sürecin nasıl işleyeceği açıkça tarif edilmiştir. Zararı imtiyaz sahibine ait olmak üzere, Tünel hükümet tarafından gerekli tedbirler alınarak geçici olarak işletilecektir. Geçici süre en fazla üç ay olabilecek, bu süre aşıldığı durumda on altıncı maddenin hükümlerinin uygulanacaktır. Tünel şartnamesinde işletme sürecinde yaşanan aksaklık durumunda belirlenen izlenecek prosedür, maalesef tramvay şartnamelerinin hiç birinde tarif edilmemiştir. Bu durumun tramvay işletmesi açısından büyük bir eksik olduğunu belirtmek gerekir.

On sekizinci madde de ise mücbir durumlar oluştuğunda on beş ve on altıncı maddelerin hükümlerinin uygulanmayacağı hükme bağlanmış ama mücbir sebep tanımına nelerin gireceğine açıklık getirilmemiştir. Mücbir durum kavramı ve bu durum oluştuğunda getirilen istisnalar Tünel şartnamesinin ilklerindendir.

Demiryolunda aracını tahrik edecek makine ekipmanı tarif edilmiş, tahrik aksamı ve kazan ünitelerinin yedekli olması istenmiştir. Ünitelerden biri arızaya girdiğinde yedeğinin devreye girmesi, işletmeyi aksatmadan arızalı olanın bakıma alınması planlanmıştır. Kadınlar ve erkeklere ayrı yerler tanımlanmıştır. Kadınlar ve erkekler aynı araçta ayrı ayrı tahsis edilen alanlarda seyahat edeceklerdir. İstasyonda eğim olabileceği ön görülerek düz yüzeyden eğimli yüzeye geçişlerin yolcuları rahatsız etmeyecek bir düzenleme ile yapılması istenmiştir. Şartnamede istasyon eğiminin nasıl çözüleceğinin belirlenmesi, ön görü ve teknik kapasite hakkında fikir vermektedir. İkinci mevki araçlarda ayakta duracak yolcular için alan tahsisi düşünülmüş, eşya ve de hayvan

taşıması uygun görülmüştür. Halatlar koptuğunda her bir aracın kendi başına durmasına imkân verecek fren sistemi şart koşulmuştur.

Tramvay şartnamelerinde olduğu gibi ilk defa yurt dışından getirilecek makine ve araçlar gümrük vergisinden muaf tutulmuştur. Yatırımı teşvik maksadıyla sağlanan bu imkândan Tünel imtiyazı sahibi olarak Gavand ve şirketi de yararlanmıştır.

Yirmi ikinci maddede ücret kısmı düzenlenmiştir. Beş yaşından büyük yolculardan birinci mevki için 2, ikinci mevki için 1 kuruş ücret alınması kararlaştırılmıştır. Aynı araçta hem yolcu hem de eşya taşınabilmesine izin verilmiştir. Eşya için uygulanacak tarifeler detaylı şekilde belirtilmiştir. İnek, öküz ve boğa, ester ve adi bargir ve koşum bargirleri için üç kuruş; dana, keçi ve koyun benzeri hayvandan iki kuruş ve arabasıyla beraber bir baş bargirden altı kuruş; hayvansız arabadan dört kuruş; eşya yüklü arabadan on kuruş alınması karara bağlanmıştır. Tünel işletmesinin ilk dönemlerinde Tünel araçları, Pera-Galata arası hayvan nakli için de kullanılmıştır. Yolcu yanında taşınması, yirmi kıyyeden fazla olmaması ve diğer yolcuları rahatsız etmemesi kaydıyla Tünel yolcularının ücret ödemediği yanlarında eşya bulundurmalarına izin verilmiştir.

Tünelin açılışından on beş yıl sonra usul ve esasları belirlenmiş kurallar çerçevesinde Devletin Tünel İşletmesini satın alabileceği kayıt altına alınmıştır. Tramvayda şartnamelerinde de benzer hükümler bulunmaktadır. Yatırımcının korunduğu ve haklarının teminat altına alındığı görülmektedir.

Yirmi dokuzuncu madde bu projenin bir yap-işlet-devret projesi olduğunu açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Tramvay imtiyazlarında olduğu gibi, Tünel imtiyazı da yolculuk garantisi verilmemiş; finansal, yapım ve işletme sorumluluğunun tamamıyla yüklenicide olduğu bir yap-işlet-devret projesidir. Tünel İşletmesini en mükemmel şekilde imtiyazın sonunda idareye teslim şartları ve usulü açıklanmış, imtiyaz sahibinin bu konudaki yükümlülükleri belirlenmiştir.

Otuzuncu madde “İstanbul genelinde sabit makine ile cer olunur bu nevi bir demiryolu inşasına ruhsat veyahud imtiyaz i'tâ buyurulduğu halde sâhib-i imtiyâz ol bâbda şerâit-i mütesâviye ile hakk-ı rüçhâne mâlik olacaktır” denilmektedir. Bu madde

Tünel imtiyaz sahibine, elektrikli tramvay işletmesi hususunda rüçhan hakkı kapısını aralamaktadır. Tramvay şirketi elektrikli tramvay yapım ve işletme imtiyazı aldıktan sonra, bu maddeden doğacak tazminat endişesiyle Tünel şirketiyle masaya oturmuş ve Tramvay şirketi, Tünel şirketini satın almıştır.

Teminat akçesi olarak bin beş yüz Osmanlı lirası belirlenmiştir. İmalat kısmı bitince teminatın imtiyaz sahibine iadesi kararlaştırılmıştır. İmtiyaz sahibinin net gelirinin %1,5’nu hükumete vermesi, bina ve mağazaların emlak vergisini ödemesi hükmüne bağlanmıştır. İmtiyaz sahibinin Galata veya Beyoğlu’nu ikametgâh olarak kullanması zorunlu tutulmuştur. Nitekim bu çerçevede 1912 yılında Tünelin Pera çıkışında bulunan Metro Han binası, şirket merkezi olarak inşa edilmiştir.

Tünel şartnamesinin genel olarak tüm zamanlardaki tramvay şartnamelerinden daha yüksek bir teknik kapasiteye sahip olduğu belirtilmelidir. 1869 yılında hazırlanan tünel şartnamesindeki kimi maddelerin benzer hükümleri, tramvay şartnamesinde ancak kırk sene sonra görülmüştür. Aynı Nezaretin imzaladığı şartnameler arasında bu kadar teknik kapasite farklılığının olması dikkat çekici bir durum olarak ayrı bir araştırmanın konusudur.

6.4. Tünel Şirketinin Mukavele Senedinin⁶⁴⁸ Değerlendirilmesi

Şirketin ismi, Dersaadet Mülhakatından Galata ve Beyoğlu Beyninde Tahte'l-arz Demiryolu Şirketi olarak belirlenmiştir. Şirketin merkezi Londra’dır. Sermayesi 250.000 İngiliz Sterlini olarak belirlenmiştir.

6.5. Tünel’in Yapım ve İşletme Süreci

Galata’da “Petit-Champs des Morts (Küçük Mezarlık)” adında gravür ve fotoğraf sanatçılarına ilham kaynağı olan büyük bir mezarlık bölgesi bulunmaktadır. Mezarlığın sınırları Haliç kıyısından Şişhaneye oradan Tepebaşına kadar uzanmakta, Tünel’in Pera’daki ucundan Tophaneye kadar inmektedir. Altıncı Dairenin ilk icraatlarından biri de Galata’daki mezarlık bölgesinin düzenlenmesi olmuştur. Bölgedeki diğer büyük

⁶⁴⁸ Ergin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, C. V, s. 2499. (EK XIII’de Tünel Şirketinin Mukavele Senedi gösterilmektedir.)

mezarlık alanı ise Taksim’de bulunan “Grand-Champs des Morts (Büyük Mezarlık)” mezarlık alanıdır. Büyük mezarlık Taksim’den başlayarak Gümüşsuyu’ndan Fındıklı’ya kadar inmekte, diğer bir kolu da Pangaltı’ya kadar uzanmaktadır.⁶⁴⁹

Beyoğlu bölgesinin etnik ve dini kökene göre nüfus dağılımı semtlere göre farklılık göstermektedir. “Gayrimüslim nüfus Galata-Tünel-Taksim arasındaki bölgede oturmasına karşın, Müslüman nüfus Tophane, Azapkapı sınırından başlayan ve Kasımpaşa’ya doğru yoğunlaşan bir alanda meskûndur.”⁶⁵⁰

1867 Mayıs ayında İstanbul’a turist olarak gelen Fransız mühendis Henri Gavand’ın dikkatini İstanbul’un en kalabalık ve ticaretin yoğun olduğu Galata ile Beyoğlu arasındaki hareketlilik çekmiştir. Dar ve dik yokuşlarda insanlar ellerindeki ve sırtlarındaki yüklerle ciddi bir trafik oluşturmaktadır. Tramvay güzergâhı Galata ve Pera’yı birbirine bağlayacak şekilde, Cadde-i Kebir’in güney ucuna doğrudan hizmet vermemektedir. Beyoğlu’nun ticari değeri yüksek bu iki merkezi arasındaki en kısa erişim dik ve dolambaçlı yollardan sağlanmaktadır. Galata’dan Pera’ya çıkan bu dik ve dar yokuş yüksek kaldırım olarak bilinmektedir.⁶⁵¹ Günde 40.000 kişinin geçtiğinin tahmin edilen yüksek kaldırım güzergâhı, %24’lere varan eğime sahip, yaklaşık 6 -7 metre eninde dar sokaklardan oluşmaktadır. Mühendis önsezisi ile yola koyulan Gavand, Galata ve Beyoğlu arasındaki kot farkını da dikkate alarak, asansör tarzında bir proje üzerinde çalışmıştır. Eğimli bir hat üzerinde sürekli çıkan ve inen, yolculara hız, rahatlık ve tasarruf sunan projesini hayata geçirmek için yola koyulmuş, uzun uğraşlardan sonra türünün dünyadaki ilk örneklerinden biri sayılan yer altından giden şehir içi raylı sistem projesin hayata geçirmiştir.⁶⁵²

Anılarında imtiyaz almak için verdiği mücadeleye ayrıntılarıyla yer veren Gavand, Bâb-ı âli’nin, özellikle de Belediye’nin bir çalışanı gibi yüksünmeden ve para almadan birçok teknik işte çalıştığını uzun uzun anlatır. 1869 yılı boyunca teknik

⁶⁴⁹ Akın, s. 203.

⁶⁵⁰ Akın, s. 32.

⁶⁵¹ Çelik, s. 127.

⁶⁵² Eugene Henri Gavand, **İstanbul Tüneli, Tunnel De Constantinople**, 1. Basım, İstanbul: İETT Yayınları, 2011, s. 23.

konularda bilirkişilik, İstanbul Kadastro Komisyonu üyeliği, Altıncı Belediye Dairesi Su İşleri Komisyonu üyeliği görevlerinde bulunmuştur.⁶⁵³

İmtiyaz Fermanını aldıktan sonra Henri Gavand, finans bulmak için Fransa’da ciddi bir çaba içerisinde girmiş, araya giren Almanya-Fransa savaşı ve Paris’te meydana gelen 18 Mart ayaklanmasından dolayı sonuca ulaşamamıştır. Fransa’daki girişimleri başarısızlıkla sonuçlanınca finans bulma çabalarını İngiltere de yoğunlaştırmıştır. İstanbul Paris arası seyahatlerini Londra ya çevirmiş, yürüttüğü üç senelik mücadelenin sonucunda yoğun müzakereler ardından Şirketini kurmayı başarmıştır.⁶⁵⁴ “The Metropolitan Railway Constantinople From Galat to Pera” adında bir İngiliz Şirketi kuran Gavand, 1872 Nisan ayında Şirketin nizamnamesini Osmanlı Hükümetine onaylatmayı başarmıştır. “Galata’dan Beyoğlu’na İstanbul Şehir Demiryolu” nizamnamesinin Hükümet tarafından onaylanması üzerine Gavand, İngiliz bankalarıyla yaptığı ön anlaşmaları hayata geçirmiş ve finans konusunu çözmüştür.⁶⁵⁵

Şartname hükümlerine göre inşaatı başlaması gereken son gün olan 1 Eylül 1871 tarihine birkaç gün kala Galata kulesi civarında bulunan Hendek sokağından girilen çıkmaz üzerindeki 30 metrekarelik bir arsada geçici olarak shaft açma çalışmasına başlanmıştır. Böylelikle yaklaşım tüneli için ilk kazma vurulmuş ve şartnamenin yükümlülüğü yerine getirilmiştir. Finans anlaşması yapılmadan ve Şirket kurulmadan inşaat çalışmalarına başlanmıştır. Açılan ilk shaft Tünel’in Galata’daki başlangıç noktasına 353 metre mesafededir. Çıkmaz bir sokağın içerisinde geçici olarak açılan yaklaşım galerisi çalışmaların tamamlanmasına kadar kullanılmıştır.⁶⁵⁶

Tünel ağzlarındaki istimlak işlemleri tamamlanamadığından dolayı tünel inşaatının kazı işlemleri tünel aksına dikey olarak açılan galeriler vasıtasıyla yürütülmüştür. Pera ile Galata arasındaki tünel hattının yaklaşık orta noktasına denk gelen Galata Kulesi civarında ikinci bir dikey shaftla yaklaşım tüneli oluşturulmuştur. Dikey shaftlar tünel koduna kadar açılarak yatay delme yoluyla her iki yönde tünel açma çalışmalarına devam edilmiştir. İkinci shaft için kazı izni 1871 Ağustos ayında Nafia

⁶⁵³ Henri Gavand, s. 24.

⁶⁵⁴ Çelik, s. 127.

⁶⁵⁵ Henri Gavand, s. 25.

⁶⁵⁶ Henri Gavand, s. 32.

Nezaretine iletilmiş, Şehremaneti incelemelerini tamamlayıp kuyunun açılmasında herhangi bir mahzur olmadığını Gavand’a ancak Ekim 1871’de bildirmiştir. Kazı izni bürokratik dirençten dolayı hafriyat çalışmaları başladıktan sonra çıkmıştır.⁶⁵⁷

1871 Aralık ayında açılan ve başlangıç noktasına 293 metre mesafede bulunan bu ikinci kuyu Galata Kulesi yakınlarında açılmıştır. Burası asıl şantiye olarak kullanılmış, kazılan toprağın dışarı atılmasında önemli bir kolaylık sağlamıştır. 1872 ortasına kadar bu iki kuyudan kazı alanına ulaşılmış ve tünel açma çalışmalarına devam edilmiştir.⁶⁵⁸ Beyoğlu tarafındaki tünelin başlangıç noktası çok sonraları kazı için teslim edilmiş, Galata tarafı ise tünelin tamamlanmasından sadece birkaç gün önce boşaltılmıştır.⁶⁵⁹

Tünel yapım çalışmaları sırasında, Altıncı Daire Başkanı ve teknik ekip zaman zaman çalışmaları yerinde denetlemek için inşaat alanına ziyarette bulunmuşlardır. Mevlevihane’nin civarında tünel yapım çalışmaları sırasında, altlarında Cenevizlilere ait mezarların da görüldüğü Türk mezarlarından bahsedilmektedir. Bölgenin mezarlık sahası olduğu göz önüne alındığında normal bir durum olarak karşılanmalıdır.⁶⁶⁰

Tünel inşaatı için Belçika metodu adı verilen bir yöntem kullanılmıştır. Bu metot ilk önce üst kısımda küçük galeri açmak ve duvar ayaklardan önce tonozlamayı içermektedir. Meskûn mahalde çalışıldığı için patlayıcı kullanılmamış, keski ile kayalar yontulmuştur. Yontulması gereken sert kaya tabakaları çok fazla değildir. “Zemin daha ziyade çatlak şistlerden, havada az ayrışabilir, hafif sulu, yuvarlak maden kütleleri ve katmanları ile karışık, bazen oldukça kalın, tamamen sert püskürüklü kayalardan meydana gelmektedir.” Bu zemin şartlarında o gün uygulanan delme metodu ile yirmi dört saat esasına göre günlük ilerleme 10-20 santimetre civarında olmaktadır. Gavand daha iyisini yapmanın da pek mümkün olmadığını söylemektedir.⁶⁶¹ Günümüz koşullarında yeni Avusturya metoduyla meskûn mahalde açılan tünellerde zemin cinsine göre günlük, 50 cm ile 2 m arasında ilerlenmektedir. Tünel Açma Makinesi-Tunnel

⁶⁵⁷ Engin, **Tünel**, s. 46.

⁶⁵⁸ Henri Gavand, s. 33.

⁶⁵⁹ Henri Gavand, s. 31.

⁶⁶⁰ Akın, s. 143.

⁶⁶¹ Henri Gavand, s. 39.

Boring Machine (TBM) makinesiyle açılan tünellerin günlük ilerleme hızı ise 10-12 metreleri bulmaktadır.

Kaplama kalınlığı için bu cins bir zemin yapısında, tasarımdaki 70 santimetre yeterli olacaktır. Fakat şehir içinde çalışıldığı için tedbir almak ihtiyaç hissedildiğinden, kaplama kalınlığı tünel tabakasının üzerindeki evlerin mesafeleri göz önünde bulundurularak 0,85 ile 1,10 metre arası değişmektedir. Tünel bu tarz bir çalışmanın daha önce hiç yapılmadığı İstanbul'da inşa edildiğinden, Gavand'ın korkusu en ufak bir kazanın imtiyazı geri almak ve projenin tamamlanmasını bütünüyle durdurmak için kullanılması ihtimalidir.⁶⁶² 2017 yılında İETT Genel Müdürlüğü'nün GPR ölçüm raporunda tuğla duvar kalınlığı 70 ile 90 santimetre arası olduğu tespit edilmiştir⁶⁶³.

Ancak Tünelde mevcut su probleminin çözümü maksadıyla yapılan çalışmalar esnasında ana kayadaki suyun tahliyesi için inşa edilen ve barbakan adı verilen küçük su tahliye gözeneklerinin temizliği sırasında, tünel tabanına doğru bu kalınlığın Gavand'ın kitabında yazdığını doğrular nitelikte 110 santimetreyi bulduğunu, bazı noktalarda ise 115 santimetrenin dahi ölçüldüğünü söylemek gerekir. Tünelin kaplama tabakası yapı elemanı olarak tuğladan örülmüştür.

2017 yılında İETT Genel Müdürlüğü'nün Ankara Üniversitesi Yerbilimleri Uygulama ve Araştırma Merkezi (YEBİM) laboratuvarlarında yaptırdığı jeokimyasal analiz sonuçları ilginç veriler içermektedir. Tünelin tuğla duvarlarının dış yüzeylerinde belirli aralıklarla görülen katran numuneleri üzerinde yapılan analizler, bu katran tabakasının tuğla duvarla ana kaya arasında su yalıtımı için bir inşaat teknik gereksinimi olarak kullanıldığını düşündürmektedir. Henri Gavand'ın tüneli inşa ederken yaklaşık 150 yıl önce yalıtım malzemesi kullandığını iddia edebilecek sonuçlar elde edilmiştir. Tünel şartnamesinin, teknik olarak tramvay şartnamelerinden çok ileri olduğu önceki bölümlerde detaylı olarak değerlendirilmiştir. Aynı durumun yapım tekniği için de geçerli olduğunu söylemek mümkündür.

⁶⁶² Henri Gavand, s. 39.

⁶⁶³ İETT, Tarihi Karaköy-Beyoğlu Tünelinin, Jeofizik Radar GPR Yöntemi ile Araştırılması ve Jeokimya Çalışması, 2017, s. 48.

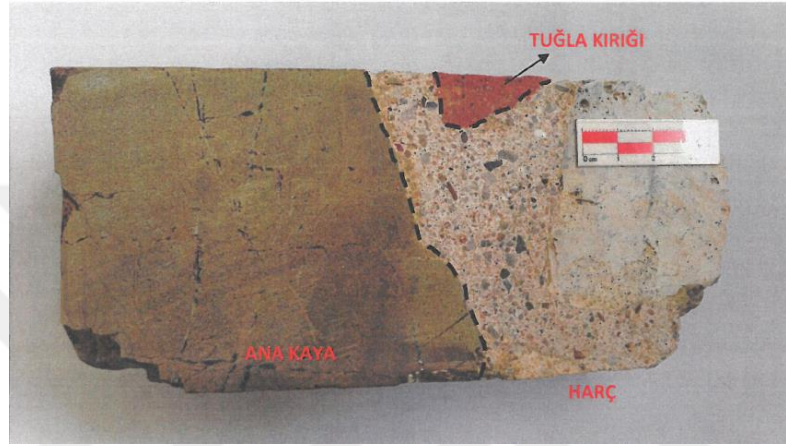


Resim 3. S7 Karot Numunesi, 380-390 km Arası Duvardaki Örnek Yeri ve Alınan Örnek

Örneklerin majör oksit ve iz element jeokimyasal analizleri Ankara Üniversitesi YEBİM laboratuvarlarında yapılmıştır. Nicel ve Mikro Analiz Laboratuvarı'nda öncelikle kırma ve öğütme işlemlerinden geçirilmiştir. Numuneler öncelikle Retsch Marka otomatik taş kırıcıda ufaltılmış, daha sonra FRITSCH marka otomatik öğütücüde Tungsten Karbid değirmene konularak öğütülmüştür. 4 g öğütülmüş örnek 0.9 g bağlayıcı malzeme (Wachs) ile karıştırılıp, hidrolik pres altında sıkıştırılarak pres-pastil halinde analize hazır hale getirilmiştir. Öğütülmüş toz numunelerinin toz pelletleri yine aynı laboratuvarlarda yapılmış ve örnekler X ışınları Floresans Spektrometresi (XRF) analizi için hazır hale getirilmiştir. Analizler Spectro marka X-LAB 2000 model Polarize Enerji Dispersif X Işınları Floresans Spektrometresi (PEDXRF) cihazında ana element oksit ve iz element analizleri yapılmıştır. XRF analizleri GEO-7220 yöntemiyle yapılmış olup cihazın kalibrasyonu USGS'in plütonik kayalar (granit, granodiyorit vb.) için oluşturduğu K02-GSR- 09 ve GOI-GS-N-Granite standartları kullanılarak yapılmıştır.

Bölgenin yeraltı su seviyesi ve deniz bölgesine yakın olmasının yanında kayanın fiziksel parametrelerine bakıldığında %0,5'ten %3,5'a kadar boşluk gözenek ve süreksizlik içermektedir. Bu süreksizlikler birimin su tutma ve su alma özelliğini önemli ölçüde etkilemiştir. Büyük olasılıkla Tünel açılması sırasında yer altı su problemleri ile karşılaşmış ve bu sıkıntıdan kurtulmak için iyileştirme ve barbakan yapımına başvurulmuştur. İyileştirme yöntemlerinden en önemlisi Tünel sathına sıvadan önce kaim bir katran (zift) sürülmüştür. Daha sonra bu ziftli yüzeye 2 tabaka halinde harç ve sıva yapılmıştır. Harç ve sıva yapımında büyük ölçüde tünel açılması sırasında elde edilen kırma taşlar katılarak harç yapılmıştır. Bu değerlendirmeye göre Tünelin iç cidar bölümünü dıştan içeriye doğru 4 bölüme ayrılmıştır. Bahsedilen bölümler şu şekildedir;

- 1- Tuğla kısmı,
- 2- Harç Kısmı,
- 3- Katran Kısmı,
- 4- Ana kaya.



Resim 4. Karot Numunesinde Ana Kaya–Harç
Tuğla kısmı;

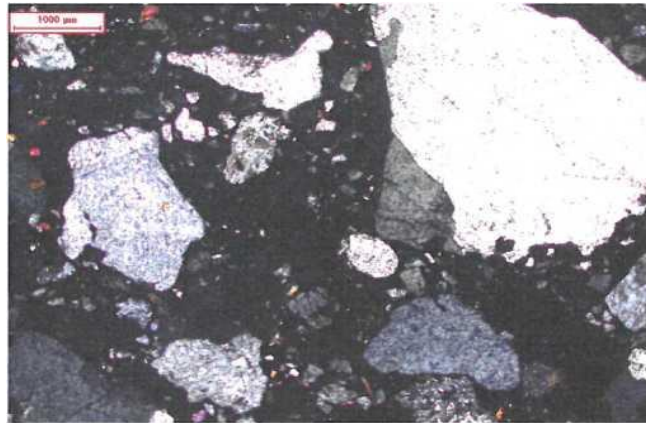
Genel olarak tuğla kısmı, kırmızı bordo renkli deliksiz dolgulu ve kompakt bir yapıya sahiptir. Tuğla mikroskop altında oldukça kompakt ve orta taneli bir yapıda görünür. İçerisinde %35 agrega ve pişmiş kilden oluşmaktadır. Agregalar kumtaşı, granit, metagranit, çört, kuvars, amfibol, biyotit ve feldispatlardan oluşmaktadır. Yaklaşık olarak 900 derecede pişmiş, %5 porozite içeren ve ayrılmış granit toprağından elde edilmiş olabilir.



Resim 5. Tuğla Örneği Mikroskop Görüntüsü

Harç kısmı;

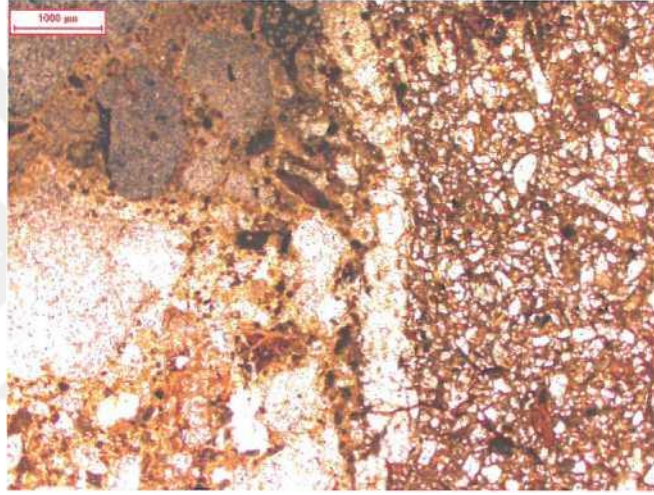
Harç genel olarak 2 aşamada yapılmıştır. Yoğun agregalı (%0'dan fazla ve az agregalı %30'dan az) şekilde iki tabakadan oluşmaktadır. Yoğun agregalı olan seviye doğrudan Tünel'in ana kayasına ve daha sonra da bunun üzerine diğer harç kısmı gelmektedir. Her iki harçta başlıca kireç bağlayıcısından oluşmakta ve içerisinde agrega olarak %5 civarında Tuğla kırığı, geri kalan %95 ise granit, çört, kumtaşı, metakumtaşı, mfiibol, biyoti, kuvars, kireçtaşı parçası ve opak mineral içermektedir.



Resim 6. Harç Örneği Mikroskop Görüntüsü

Katran kısmı;

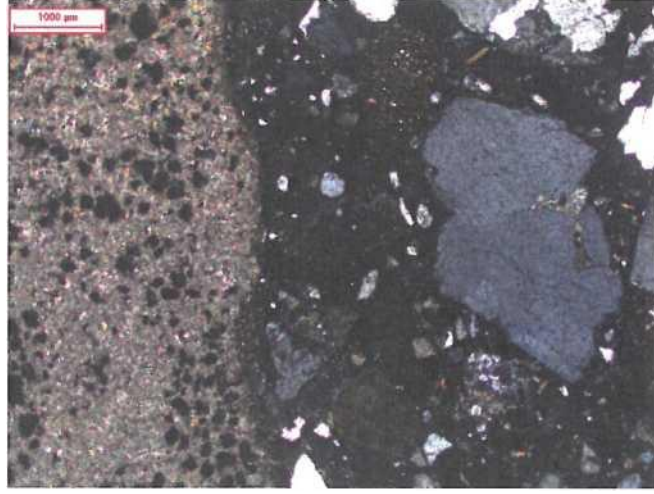
Doğrudan Tünel'in ana kayası olan meta-kumtaşı birimin üzerine sürülmüştür. Katran kalınlıkları yerden yere fark etmektedir. Ancak özellikle bol kırık ve çatlaklı yerlerde kalınlıkları 0.5 mm'ye kadar varmaktadır. Bazı yerlerde de zemin ve yeraltı suların etkisi ile doğrudan harç kısmına nüfuz ederek orada dağılmıştır. Katran tabakası büyük olasılıkla ana kayadan çıkan su sızıntılarını doğrudan tünele gelişini engelleme amacı ile uygulanmış olabilir. Böylece sızdırmazlık vazifesini görme özelliği belli bir dönem sağlamış olabilir.



Resim 7.Harç-Ana Kaya Katran Kısmı Mikroskop Görüntüsü

Ana kaya kısmı;

Bu kısım tünelin en önemli bölümünü ve temelini teşkil etmektedir. Bu birim kırılanma ve çatlaklanma yapısı göstermekte ve başlıca kuvars, biyotit, plajiyoklaz, kalsit, klorit, proksen ve serisit içermektedir. Düşük dereceli metamorfizma etkisi ile yönlendirme ve katklazma yapısı da göstermektedir.



Resim 8. Harç-Ana Kaya Karot Örneği Mikroskop Görüntüsü

Gavand'ın tüneli inşa etmek için ilk kazmayı vurduğu tarihten, 146 yıl sonra tünelden alınan numune sonuçları göstermektedir ki; tünelin tuğla kaplamasının altında su yalıtımı için katran sürülmüş, zaman içerisinde gelen suların tahliyesi için ise barbakan adı verilen su tahliye kanalları teşkil edilmiştir.⁶⁶⁴

Tünel inşaatında kullanılan tuğlalar Marsilya ve Livourne tuğlalarıdır. “Santorin puzzolanesi, Boğaziçi kireci ve nehir kumundan, eşit oranda katmak suretiyle, mükemmel bir karışım yapılmış ve harç olarak kullanılmıştır. Yaklaşık 200 metrelik bir alanda Homme-D’Armes’in sulu kireci, Sardunya ve Porte de France’in çimentosu tercih edilmiştir.” Tünel’in Galata girişi Trieste’nin sağlam ve güzel taşlarıyla, Beyoğlu girişi ise Cassis’in kesme taşları ile kaplanmıştır.⁶⁶⁵

1873 Haziran’ında istimlakler önemli ölçüde tamamlanınca inşaat faaliyetleri özellikle hızlanmıştır. Ancak Galata istasyonunun yapımı için gerekli kamulaştırma işlemlerinde ihtilaf açılıştan kısa süre önceye kadar devam etmiştir. Tünel inşaatının Galata kısmındaki imalatlar en sona kalmış, 1874 yılının sonlarına doğru tamamlanabilmiştir.⁶⁶⁶

⁶⁶⁴ İETT, Tarihi Karaköy-Beyoğlu Tünelinin, Jeofizik Radar GPR Yöntemi ile Araştırılması ve Jeokimya Çalışması, 2017, ss. 39-42.

⁶⁶⁵ Henri Gavand, s. 39.

⁶⁶⁶ Engin, **Tünel**, s. 57.

Tünel'in inşaat maliyeti 1.017.500 frank olarak gerçekleşmiştir. Metre başına inşaat maliyeti 1.834 frank olarak hesaplanmıştır. Gavand, idarenin inşaatı engellemeye yönelik masraflı ve şartnameye aykırı tutumunun maliyetleri artırdığını iddia etmektedir. Söz konusu engellemeleri maliyeti metre başına 434 frankı bulmuştur. İdareden kaynaklı gecikme ve engellemelerin olmaması durumunda metre başına inşaat maliyeti 1.400 frank seviyesinde olacaktır.⁶⁶⁷

1871 Haziran'ından itibaren başlamış olan tünel inşaatı çalışmaları, 1872 Nisan ayında İngiliz Şirketinin kurulmasının ardından hız kazanmıştır. Nihayet tünel inşaatı 1874 Aralık ayında tamamlanmıştır. Tünel araçlarıyla deneme seferleri hükümet yetkilileri nezaretinde Kasım 1874 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Tünelin geçici kabul işlemleri 5 Aralık 1874 tarihinde yapılmıştır. Pera ile Galata arasında yeraltından inşa edilen raylı sistemin yapım maliyeti 4.125.554 frank 50 senti bulmuştur.⁶⁶⁸

Pera'dan Galata'ya ulaşan Tünelin istasyonlar dâhil toplam uzunluğu 626 metreyi bulmaktadır.⁶⁶⁹ Eğimli palan üzerinden toplam yüksekliği 554,80 metredir. Sonraki yıllarda Galata istasyonunda yapılan istasyon binası çalışmalarında Tünel yaklaşık 15 metre daha uzamıştır. 2017 yılında Tünelin başı ile sonu arasındaki mesafe 573 metre olarak ölçülmüştür.⁶⁷⁰ “Tünelin çapı 6,70 metre, aks üzerinden yüksekliği eğimli plana dikey olarak ölçüldüğünde balastların üzerinden 4,60 metre, toplam yüksekliği ise 4,90 metredir.”⁶⁷¹ “Duvar ayakların yüksekliği 1,25 metredir. Galata istasyonunda ray üstü kotu 1,15 metre, Beyoğlu istasyonunda ray üstü kot 62,70 metreye çıkmaktadır. Kot farkı 61,55 metredir.”⁶⁷² Yüksek kot farkından dolayı Tünelin çalışma prensibi, araçların çelik kayışlarla bağlanarak asansör sisteminde olduğu gibi birbirini çekmesi esasına göre kurgulanmıştır.⁶⁷³

⁶⁶⁷ Henri Gavand, s. 39.

⁶⁶⁸ Gavand, s. 48.

⁶⁶⁹ Gavand, s. 49.

⁶⁷⁰ İETT, Tarihi Karaköy-Beyoğlu Tünelinin, Jeofizik Radar GPR Yöntemi ile Araştırılması ve Jeokimya Çalışması, 2017, s. 6.

⁶⁷¹ Gavand, s. 39.

⁶⁷² Gavand, s. 37.

⁶⁷³ İlhan Tekeli, İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları, ss. 29-30.

“İstimlakler haricinde metre başına maliyet 3.420 frank, istimlakler dâhil metre başına maliyet 6.590 franktır.” Arsa maliyeti yaklaşık bir milyon frank’ı bulmuştur. “Bununla birlikte bu harcamalara, imtiyazın satın alınması (652.000 frank), Şirketin Paris ve Londra’daki idari masrafları, komisyonlar ve emisyon giderleri, kambiyo kayıpları, inşaat boyunca bankalara ve hissedarlara ödenen faizler, ki istimlaklerden kaynaklanan gecikmeler sebebiyle 3,5 yıldan fazla süren inşaat dolayısıyla hatırı sayılır hale gelen faizleri de ilave etmek gerekmektedir.”⁶⁷⁴

Tablo 53. Beyoğlu-Galata Demiryolu Maliyet Tablosu

İşin Adı	Tutar (Frank)
İstimlakler	
Galata	1.239.420
Beyoğlu	670.345,25
Diğer Tazminatlar	74.607,25
İstimlak Toplam	1.984.372,50
Tünel	1.017. 500
Personel Giderleri, 4 yıl boyunca genel giderler	177.270
Yol	92.500
Kablo	20.500
Makine ve Kazanlar	203.500
Makine ve Kazanların Binası	70.000
Beyoğlu İstasyonu (Otel Hariç)	106.000
Galata İstasyonu	69.700
Yürür Aksam	102.500
Ara Toplam	1.859.470
Öngörülme-yen Çalışmalar	
Galata’da Tünel’in Uzatılması	11.363,75
Makinelerin Yerleşiminin Değiştirilmesi	90.934
Öngörülme-yen Çalışmalar Toplam	102.297,75
Şirket İstanbul Masrafları	179.414,25
Genel Toplam	4.125.554,50

⁶⁷⁴ Gavand, s. 49.

Kaynak: Eugene Henri Gavand, **İstanbul Tüneli, Tunnel De Constantinople**, 1. Basım, İstanbul: İETT Yayınları, 2011, s. 49.

Tablo 53 incelendiğinde istimlak masraflarının yapım giderlerini geçtiği görülmektedir. Tünelin açılmasının maliyeti, toplam yapım giderlerinin içerisinde yaklaşık %55’lik paya sahiptir. Mekanik aksamın toplam yapım bedeli içerisindeki payı yaklaşık %11 civarında gerçekleşmiştir.

İstanbul’daki ikinci şehir içi raylı toplu ulaşım sistemi olan Tünel’in açılışı coşkuyla karşılanmıştır.⁶⁷⁵ İstanbul Tüneli’nin açılış merasimi 17 Ocak 1875 tarihinde büyük bir tören düzenlenerek yapılmıştır.⁶⁷⁶ Açılış töreni seçkin konukların Pera ile Galata arasında tünelde gerçekleştirdikleri ilk seferle başlamıştır. Orkestralar çalınmış, mükemmel sofralar kurulmuştur. Devlet erkânı ile yabancı misyon temsilcileri hazır bulunmuşlardır.⁶⁷⁷

18 Ocak 1875 tarihinde Tünel İşletmesi tarifeli seferlerine başlamıştır. İki paralel hat üzerinde işletme veren iki araçlık tren setinde birinci araç yolculara, ikinci araç ise yük ve hayvan taşımacılığına ayrılmıştır.⁶⁷⁸ Yeni ulaşım sistemiyle, Galata’nın ticaret bölgesiyle Pera’daki konut ve eğlence merkezi arasındaki erişim hızı ve konforu artmış, iki merkez arasında ulaşım rahatlamış ve talep kapasitesi artmıştır.⁶⁷⁹ İlk günlerden itibaren Tüneli kullanan yolcu sayısı yüzleri güldürmüş, 30 yıllık bir işletme olan Lyon-Croix Rousse demiryolu ile eşdeğer yolcu taşınmıştır.⁶⁸⁰

Tünelde uygulanan tarife göre araçların Pera ve Galata’dan aynı anda hareket etmeleri, sabah saat 7:00’dan akşam saat 21:00’e kadar sefer yapmaları planlanmıştır. Sefer aralıkları saat 7:00 ile 11:00 arasında her 5 dakikada, 11:00 ile saat 15:00 arasında her 10 dakikada, 15:00 ile 19:00 arasında her 5 dakikada ve 19:00 ile 21:00 arasında her 15 dakikada bir araç kalkması şeklinde düzenlenmiştir. Her iki istasyon arasında seyahat

⁶⁷⁵ Çelik, s. 128.

⁶⁷⁶ Engin, **Tünel**, s. 61.

⁶⁷⁷ Çelik, s. 129.

⁶⁷⁸ İlhan Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçeri Ulaşım Tarihi Yazıları**, s. 30.

⁶⁷⁹ Akın, s. 143.

⁶⁸⁰ Gavand, s. 49.

süresi ortalama 1,5 dakikadır. Tünel ücreti birinci mevki için 2 kuruş, ikinci mevki için 1 kuruş şeklinde uygulanmıştır. 5 yaşından küçük çocuklar ücretsiz, askerlerden ve resmi üniformalılardan ücretin yarısının alınması kararlaştırılmıştır. Tünelde uygulanan ulaşım ücretlerinde 20 Mayıs 1875 tarihinde indirimle gidilmiştir. İndirim sonrası aylık taşınan yolcu sayısı neredeyse iki katına çıkmıştır. İstasyonlarda yolcuların giriş yaptığı kapılarda muhtemel bir karışıklığı önlemek için turnike sistemi kurulmuştur.⁶⁸¹

İstanbul halkı Tünele ilk açıldığı günden beri büyük bir teveccüh göstermiştir. Tünelin açılışı Galata istasyonu tamamen bitirilmeden yapılmıştır. İstasyonun hemen çıkışında bulunan Değirmen Hanı satın alınamadığı için yolcular büyük zorluklar yaşamışlardır. Hanın sahibi satışa yanaşmadığından açılış geciktirilmek istenmemiş, geçici çözümler bulunmuş ve yolcular zahmetli bir şekilde istasyona giriş-çıkış yaparak Tüneli kullanmışlardır. Han sahibi ile Şirket yetkilileri arasında satın alma konusunda uzlaşma çıkmayınca istimlak konusu gündeme gelmiştir. Mesle Şura-yı Devlet'e kadar intikal etmiştir. Tünelin açılışının yapılmış olması Gavand açısından taahhüt edilen yükümlülüğün yerine getirildiği ve şartnamenin otuz yedinci maddesinde belirtilen yatırılan teminatın iadesinin önünde bir engel kalmadığı anlamına gelmektedir. Gavand'ın teminat olarak yatırdığı 1.500 liranın tarafına iade edilmesi talebi olumsuz karşılanmıştır. Gerekçe olarak; teminatın iade edilmesi için işin tamamının bitirilmesi gerektiği, oysa Tünel inşaatında noksan işler olduğu, Galata İstasyonu inşaatının henüz tamamlanmadığı, tamamlanmayan istimlak süreçlerinden dolayı İmtiyaz sahibi ile Şura-yı Devlet arasında devam eden işlemlerin bulunduğu bildirilmiştir.⁶⁸²

Teminatın iade edilmemesi üzerinden yürütülen tartışmalar 1907 yılına kadar değişik şekillerde devam etmiştir. Şirket faiziyle birlikte 3.000 lirayı bulduğunu iddia ettiği teminatın iade edilmemesini imtiyazın uzatılması müzakerelerinde sürekli koz olarak kullanmıştır. Hükümet ise işlerin tamamen bitmediği gerekçesiyle kesin kabul yapılmadığı için teminatın iade edilemeyeceğini ileri sürmektedir. Şirket hükümete ödenmesi gereken gelirlerin %1,5'lük kısmını ödememekte, gerekçe olarak ise kesin

⁶⁸¹ Bozkurt, s. 163.

⁶⁸² Engin, **Tünel**, ss. 65-66.

kabulün yapılmamasını göstermektedir. İlişkilerin sarmal haline geldiği açıkça anlaşılmaktadır.⁶⁸³

Şartnamenin otuz birinci maddesi, imalatın tamamlanmasının ardından teminatın imtiyaz sahibine iadesini hükme bağlanmıştır. Yine şartnamenin on birinci maddesinde; demiryolu imalatı yapılacak inceleme ile kabule uygun bulunup, komisyon tarafından düzenlenecek kabul tutanağı Devlet tarafından onaylanmadıkça tamamlanmış sayılmayacak, işbu tutanak kabul ve onay aldıktan sonra açılış gerçekleştirilecektir denilmektedir. İmtiyaz sahibi tarafından, kabul işleminden sonra demiryolu işletmeye açılacaktır ifadesinden hareketle, demiryolunun işletmeye açılmasının kabul işleminin tamamlandığı ve teminatın iade edilmesi gerektiği yorumu çıkarılmaktadır. Beri taraftan Galata istasyonu ancak açılıştan birkaç gün önce düzenlenmiş ve geçici bir istasyon giriş-çıkış koridoru oluşturulmuştur. Şirket, Tünel'in işletmeye açılmasının işlerin tamamlandığı anlamına geldiği iddiasında bulunurken; hükümet ise otuz birinci madde çerçevesinde imalatın tamamlanmadığı ve eksik kalan işlerden dolayı teminatın iade edilemeyeceğini savunmaktadır. Şartnamenin dokuzuncu maddesinde, Tünelin her iki ucunda bulunan istasyonların inşası için gerekli istimlaklerin yapılması imtiyaz sahibinin yükümlülüğündedir hükmü bulunmakta, ihtilaf vaki olduğunda ise Şura-yı Devlet çözüm konusunda yetkilendirilmiştir. Hükümet ise dokuzuncu madde hükümlerinin tam olarak yerine getirilmediği ve Galata istasyonundaki istimlak işlerinin eksik kaldığı noktasından hareketle imtiyaz sahibinin taahhüdündeki işlerin tamamlanmamış olduğunu düşünmektedir.

Hükümetin yaklaşımı doğru olmakla birlikte, 1874 Aralık ayında tamamlanan ve deneme seferleri hükümet yetkilileri nezaretinde Kasım 1874'de gerçekleştirilen ve geçici kabul işlemleri 5 Aralık 1874 tarihinde yapılan Tünelin açılışı için acele edildiği anlaşılmaktadır. Galata istasyonunun istimlak işlemleri henüz tamamlanmadan açılış konusunda acele edilmiş olunması yaşanan ihtilafın kök nedenini oluşturmaktadır. Açılış olmasa, yatırımcı bir an evvel yatırımın geri dönüşünü gerçekleştirmek için söz konusu istimlak işlerini hızla bitirmek ve ihtilaf konusu hanı satın almak durumunda kalacaktır. İstasyonu da aynı şekilde tamamlamak için bütün imkânlarını seferber edecektir.

⁶⁸³ Engin, **Tünel**, s. 76.

Teminatın iadesinin önünde engel olacak imalat ve istimlak işlemleri bitmeden kabul yapmak her zaman için idareleri zora sakan bir husustur. Günümüz şartlarında da bu durumun böyle olduğu bilinen bir gerçektir. Şartnamede kabul işlemleri ise geçici kabul ve kesin kabul olarak iki aşamalı tanımlanmamıştır. Tek kabul işlemi öngörmüş, açılış için yapılan kabul işlemi imtiyaz sahibi tarafından taahhüt edilen yükümlülüklerin yerine getirildiği şeklinde yorumlanmıştır.

Öte yandan Tünel Şirketi teminat ve kabul sorunu üzerinden müzakereler yürüterek, teminatın süresini uzatmak istemektedir. Şirketin, İmtiyazın bitimine henüz 23 sene varken imtiyaz müddetini yeniden uzatmak istemesi aslında işletmeden bir hayli memnun olduğu ve ortaya bir rakip çıkmadan kendisi için en elverişli şartlarda yeni bir uzatmayı elde etmenin peşinde olduğunu göstermektedir.⁶⁸⁴

Nitekim Tünel için başka talipliler de çıkmıştır. Paris Sefareti Müsteşarı Necip Melhame Efendi çok iyi şartlarda imtiyaz teklifinde bulunmuştur. Tünel Şirketinin mevcut imtiyazı devam ederken Nezaret ile Şirket arasında yaşanan sorunlar nedeniyle ve Necip Melhame Efendi'nin (müstear ismiyle Cebraile Gazal) teklifinin daha iyi olması sebebiyle imtiyazın uzatması Cebraile Gazal Efendiye verilmiştir. 16 Mart 1900 tarihinde Cebraile Gazal Efendi adına verilen 50 yıl müddetli yeni imtiyaz, Tünel Şirketinin mevcut imtiyazının bitiminde yürürlüğe girecektir.⁶⁸⁵ On dört maddelik Tünel imtiyazını uzatma sözleşmesi aşağıdaki ana başlıkları içermektedir:

- Tünel Şirketi ile yapılan mevcut sözleşme ve şartname hükümleri geçerli olacak ve işletme bu esaslara göre yapılacaktır. Tünel işletmesinin gelirlerinden Hükümetin payı %1,5'dan yeni sözleşmenin imzası tarihinden itibaren %6'ya ve Şirketin mevcut imtiyazının sona ermesinden itibaren %12'ye çıkarılmıştır.
- İmtiyaz sahibi Cebraile Gazal Efendi mevcut imtiyazın süresinin bitiminin ardından, en geç iki yıl içinde bir Osmanlı Anonim Şirketi kurmayı taahhüt etmiştir.
- Tünelin Galata ve Beyoğlu uçlarında yer alan ve geçici istasyonlar yıkılarak yerlerine kâgir ve işletmenin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde yeni binaların yapılması kararlaştırılmıştır. Yeni istasyon inşaatlarına, projelerinin onayının

⁶⁸⁴ Engin, **Tünel**, s. 76.

⁶⁸⁵ Engin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, C. V, ss. 2517-2520.

tamamlandığı yılın Mart ayında başlaması ve aynı yılın Aralık ayında ise bitirilmesi planlanmıştır.

- Platform ve istasyon inşaatlarının yapımının dışında imtiyaz sahibinin Tünele ait arazi üzerinde Galata ve Pera istasyonlarının üzerinde gelir getirici binalar inşa etmesi kararlaştırılmıştır. Gelir getirici İnşaatların tamamlanma süresi proje onayından itibaren 3 sene olarak belirlenmiştir. Söz konusu projelerin yapım maliyetinin 30.000 Osmanlı lirasından az olmaması hükme bağlanmıştır. Yeni bina projelerinden elde edilen yıllık gelirden Hükümete %5 pay verilmesi benimsenmiştir.

- Uzatmaya konu imtiyaz süresinin sonunda, işleyen aksam ve imtiyaza konu bütün taşınmazlar sonradan inşa edilecek bütün yapılar ile beraber iyi halde olmaları kaydıyla Hükümete teslim edilecektir.

- İmtiyaz sahibi sözleşmedeki yerine getirmeyi taahhüt ettiği şartları tamamen veya kısmen ifa edemezse imtiyazı fesih edilecek ve herhangi bir hak iddia edemeyecektir

- Tesisat-ı askeriye için, Tünel işletmesinin gelirlerinden %3 oranında bir pay vermeyi yeni imtiyaz sahibi Cebrail Gazal Efendi kabul ve taahhüt etmiştir.⁶⁸⁶

Tünel Şirketi uzatma imtiyazının kendileri dışında bir başkasına, Cebrail Gazal Efendiye verilmesine itiraz etmiştir. Tünel İşletmesinin gelirlerinden oldukça memnun olmalıdır ki işin peşini bırakmamış, konuyu siyasi platforma çekerek tabiiyetinde bulunduğu İngiltere Devleti'nin nüfuzunu da devreye sokmuştur. Cebrail Gazal Efendi ile yapılan sözleşmeden sonra İngiliz Sefareti konu ile ilgili Bâb-ı âli'ye nota göndermiş, şartnamenin yirmi dokuzuncu maddesinin Tünel Şirketine rüçhan hakkı tanıdığını ve bu hakkın ihlal edildiğini, Sefaretin yeni yapılan imtiyazı tanımadığını bildirmiştir. İngiliz Sefaretinin devreye girmesi Osmanlı hükümetini meseleyi yeniden gözden geçirmeye itmiştir.⁶⁸⁷

Balkanlarda meydana gelen isyanlar 19. yüzyılda Osmanlı Devletinin başını hayli ağrıtmıştır. 20. yüzyılın başlarında Makedonya'da çıkan isyanla kendini tekrar hissettirmiştir. Sultan Abdülhamit döneminde izlenen denge politikası gereği 1902-1903

⁶⁸⁶ Engin, **Tünel**, ss. 82-83.

⁶⁸⁷ Engin, **Tünel**, ss. 83-84.

yılları alevlenen Makedonya isyanları esnasında Bâb-ı âli İngiltere'yi karşısına almak istememiştir. İngiltere'nin Tünel imtiyazının İngiliz Şirketi olan Tünel Şirketi ile devam edilmesi konusundaki ısrarı diplomatik bir manevra olarak kullanılmış, uzlaşmaya varılmıştır. Böylelikle Cebrail Gazali Efendiye verilen imtiyaz iptal edilerek, taraflar arasında yapılan görüşmeler neticesinde imtiyaz süresinin uzatılması konusunda mutabakata varılarak Tünel Şirketine uzatma imtiyazı verilmiştir.⁶⁸⁸

Tünel imtiyazının uzatılmasına dair mukavele 5 Aralık 1904 tarihinde imzalanmıştır. Sözleşmeyi Hükümet adına Ticaret ve Nafia Nazırı Zihni Paşa, Tünel Şirketi adına ise Şirket Müdürü William Albert imzalamışlardır. On altı maddelik sözleşme Cebrail Gazali Efendinin sözleşmesini iptal eden hüküm içererek yürürlüğe girmiştir.⁶⁸⁹

6.6. Tünel Şirketi İmtiyazının Yetmiş Beş Sene Müddetle Temdidine Dair Mukavelenamenin⁶⁹⁰ Değerlendirilmesi

Uzatma sözleşmesi mevcut imtiyazın bitiminden itibaren 75 yıl daha imtiyaz süresini uzatmaktadır. Tünel Şirketi üç yıl içerisinde bir Osmanlı anonim şirketine dönüşmeyi kabul etmektedir. Bâb-ı âli'nin müzakerelerde üzerinde en fazla durdukları konuların başında, Şirketin İngiliz tabiiyetinden çıkıp bir Osmanlı Şirketi olmasıdır.

Tünelin Galata ve Beyoğlu cihetlerinde bulunan geçici istasyonlarının yıkılarak yerlerine kâgir binaların yapılması ve binaların yapımı esnasında 3 ay süreyle işletmenin tatil edilmesi karara bağlanmıştır. Beyoğlu ve Galata'da yapılacak gelir getirici binaların %5 geliri Hükümete aktarılacaktır. Binalar Beyoğlu'nda 4 kat, Galata'da 3'er kat olacaktır. Yapılacak binaların toplam maliyeti 30.000 liranın altında olmayacaktır.

Sözleşmenin yedinci maddesi, söz konusu uzatma sözleşmesinin de bir yap-işlet-devret projesi olduğunu teyit etmiştir. İmtiyaz süresinin bitiminde, Tünelin imtiyaza konu

⁶⁸⁸ Engin, **Tünel**, s. 86.

⁶⁸⁹ Engin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, C. V, ss. 2524-2528.

⁶⁹⁰ Engin, **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, C. V, ss. 2524-2528. (EK XV'de Tünel Şirketi İmtiyazının Yetmiş Beş Sene Müddetle Temdidine Dair Mukavelename gösterilmektedir.)

olan yürüyen aksamı ve bütün taşınır taşınmaz varlığıyla en iyi şekilde Hükümete devrini hükme bağlamıştır.

Uzatma sözleşmesinin Onuncu maddesi, Tünel işletmesinin net gelirinin %3'nü tesisatı askeriye aktarılmasını taahhüt etmektedir. Mevcut sözleşmenin hükümleri geçerliliğini sürdürmektedir. İşin başında Şirket'in yatırmış olduğu teminatla birlikte iadenin gecikmesinden dolayı eklenen faiziyle toplamda üç bin liraya ulaşan tutarın, Devlet'e ödenmesi gereken paydan mahsup edilmesi karara bağlamıştır. Şirket açmış olduğu 120.000 liralık tazminat davasından da vaz geçtiğini beyan etmiştir.

Sözleşmenin son maddesinde, Cebrail Gazali Efendi kendi namına verilen imtiyaz sözleşmesinden vaz geçtiği kayda girmiştir. Böylelikle tartışmalara ve diplomatik krize sebep olan 16 Mart 1900 tarihinde Cebrail Gazal Efendi'ye 50 yıl müddetle verilen imtiyaz hükümsüz kalmıştır. Böylelikle İngiltere Devleti'nin tam desteğini alan Tünel Şirketi, uzun ve çetin bir sürecin ardından imtiyaz süresini uzatma ve yeni bir sözleşme imzalama çabasını başarıyla sonuçlandırmıştır.⁶⁹¹

1904 yılında imzalanan uzatma sözleşmesi ile Tünelin imtiyazı, ilk imtiyazın bitiş tarihinden itibaren geçerli olmak üzere yetmiş beş yıl uzatılmıştır. 1869 yılında 42 yıllığına Henri Gavand'a verilen Tünel imtiyazı 1911 yılında bitmeden önce 75 yıl daha uzatılarak 1986 yılına kadar geçerli kılınmıştır. İmtiyaz sahibi Şirket, Galata ile Pera arasındaki Tünel işletmesini 1938 sonunda gerçekleştirilen millileştirmeye kadar yürütmüştür.⁶⁹²

Uzatma sözleşmesinden sonra 9 Haziran 1907⁶⁹³ ve 5 Mart 1908⁶⁹⁴ tarihlerinde iki defa, Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından Tünel Şirketi'ne yazılan yazılarda, mülga Esham-ı Umumiye Emanet'inden Gavand'a verilen 28 Haziran 1285 tarihli senedin hükmü kalmadığından kendisinden alınarak Hazineye gönderilmek üzere Nezarete iletilmesi talep edilmiştir. Yazılarda teminat akçesinin sözleşme gereği faiziyle birlikte

⁶⁹¹ Engin, **Tünel**, s. 90.

⁶⁹² Çelik, s. 129.

⁶⁹³ İETT Arşivi, 7103-04298-043 no'lu belge.

⁶⁹⁴ İETT Arşivi, 7103-04298-044 no'lu belge.

hükümetin Şirketten alacaklarına mahsup edildiğinden bahsedilerek, hükümsüz olduğuna özellikle dikkat çekilmiştir.

6.7. Tünel'in İstanbul'un Sosyal ve Ekonomik Yaşamına Etkileri

Galata ile Pera arasında var olan yüksek kot farkını erişilebilir kılan ve yeraltından modern araçlarıyla hizmet veren Tünel İşletmesi, dönemin Batılı tarzdaki yaşam tarzını destekleyen önemli yeniliklerindendir. İstanbul'un karada gerçekleşen toplu ulaşım girişimlerine yeni bir boyut kazandırmıştır.⁶⁹⁵ Tramvay projeleriyle entegrasyonu sağlanacak Tünel İşletmesi İstanbul'un yeni çekim merkezi Beyoğlu bölgesinin gelişmesine büyük katkı sağlamıştır.

1904 yılında imzalanan ve imtiyaz süresini 75 yıllığına uzatan yeni sözleşme, Pera ve Galata'da bulunan geçici istasyon binalarının yıkılmasını ve yerine yeni çok katlı yeni istasyon binalarının yapılmasını karara bağlamıştır. Buna göre, Pera istasyonunun 900 metrekare oturumlu, dört katlı inşa edilmesi ön görülmüştür. İstasyon binasının görkemli bir cephe silüetine ve içinde ticari faaliyete imkân verecek mağazalara sahip olması uygun bulunmuştur. Galata istasyonunun ise 700 metre kare oturumlu ve üç katlı yapılması kararlaştırılmıştır. İstasyon binasının cadde katında mağazaların bulunmasına ve düzgün bir cephe görünümüne uygun projelendirilmesine izin verilmiştir.⁶⁹⁶

Tünelin hizmete girmesiyle beraber bölgedeki yapılaşma daha bir hızlanmış ve bölgenin çehresi değişmeye başlamıştır. Galata bölgesi iş yerleri ve bankalar, Pera ise yoğun konut alanları ile öne çıkmaktadır. Galata aynı zamanda uluslararası ticaret açısından birçok yerli ve yabancı şirkete ev sahipliği yapmaktadır. Tünelin sağlamış olduğu hızlı ve konforlu erişim olanağından dolayı Pera Caddesi üzerinde yabancı sefaretlere yakın çok sayıda tercüme bürosu açılmıştır.⁶⁹⁷ Gösterişli ve yüksek katlı kâgir binaların yoğunluğunun arttığı gözlenmektedir. Elektrikli tramvayın Tünel hattıyla entegrasyonu, bölgenin potansiyelinin bir tarafta boğaz güzergâhı üzerindeki Beşiktaş-Bebek aksına diğer tarafta ise Şişli'ye kadar uzamasını sağlamıştır.⁶⁹⁸

⁶⁹⁵ Akın, s. 25.

⁶⁹⁶ Çelik, s. 129.

⁶⁹⁷ Akın, s. 249.

⁶⁹⁸ Akın, s. 344.

Bölgede hızla artan çok katlı ve gösterişli kâgir binalara 1904 sözleşmesi gereği Pera istasyonuna inşa edilmesi öngörülen yapı da katılmıştır. Yapımına 1912 yılında başlanan ve çelik konstrüksiyon olarak yapılan bina 1914 yılında tamamlanmıştır. Sözleşmede ön görüldenden iki kat daha yüksek olarak altı kat üzerine inşa edilen yapıya, yer altından yapılan bir raylı sistem projesi olması hasebiyle bir tür metro olan Tünelden mülhem Metro Han denilmiştir.⁶⁹⁹ Hem Galata'da hem de Pera bölgesinde Tünelle beraber yapımı hızlanan çok katlı kâgir binalar geceleri görkemli bir şekilde aydınlatılmıştır.⁷⁰⁰

Gavand kitabında Tünel'in ilk açıldığı andan itibaren günde 8.000 yolcu taşıdığını kayda geçirmiştir.⁷⁰¹ Tünel de 1875 yılında 2.2 milyon, 1891 yılında 3.2 milyon, 1902 yılında 3 milyon, 1912 yılında ise 7.5 milyon yolcu Galata ile Pera arasında seyahat etmiştir.⁷⁰² Tünel işletmesi 1927 yılında günde ortalama 32.400 yolcu taşımıştır.⁷⁰³ 1935 yılına gelindiğinde, günde ortalama Tünel ile seyahat eden yolcu sayısı 18.300'e gerileyerek önemli bir düşüş yaşanmıştır.⁷⁰⁴ 1914 yılında Tünel'de taşınan yolcu sayısı 8.224.470 iken ciddi bir artış göstererek 1920'de 16.761.596'ya çıkmış,⁷⁰⁵ 1923 yılında 12 milyona⁷⁰⁶ 1924'de ise 11 milyonun altına⁷⁰⁷ inmiştir. 1920'lerin sonuna kadar yıllık 10 milyonun üzerindeki yolcu seviyesini korumuştur. 1930 yılında yolcu sayısı 8,5 milyon civarına düşmüş, 1935'de 6 milyona ve millileştirmenin gerçekleştirildiği 1938 yılında Tünel İşletmesinde taşınan yolcu sayısı 5,5 milyona gerilemiştir.⁷⁰⁸

Tünel yolcu sayısı mütareke yıllarında iki katına yakın bir artış göstermiştir. Galata ile Beyoğlu arasındaki trafiğin hareketli olduğunu söylemek mümkündür. Bu durum, işgal güçlerine bağlı askerlerin limanın bulunduğu Karaköy ile eğlence ve sosyal hayatın merkezi Beyoğlu arasındaki hareketliliğini ifade etmektedir. Cumhuriyet'in

⁶⁹⁹ Engin, **Tünel**, s. 100.

⁷⁰⁰ Akın, s. 165.

⁷⁰¹ Gavand, s. 49.

⁷⁰² Öztürk, s. 167.

⁷⁰³ İlhan Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları**, s. 30.

⁷⁰⁴ İlhan Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları**, s. 39.

⁷⁰⁵ Ergin, **İstanbul'da Vesait-i Nakliye Şirket ve İdareleri Tarifeleri ve Taşıdıkları Yolcu Adedi**, s. 289.

⁷⁰⁶ Engin, **Tünel**, s. 116.

⁷⁰⁷ Ergin, **İstanbul'da Vesait-i Nakliye Şirket ve İdareleri Tarifeleri ve Taşıdıkları Yolcu Adedi**, s. 289.

⁷⁰⁸ Engin, **Tünel**, s. 116.

ilanıyla beraber Tünel’de seyahat eden yolcu sayısının tedrici olarak düştüğü görülmektedir. Cumhuriyet yönetiminin merkezinin Ankara’ya taşınması, İstanbul’daki hareketliliğin azalmasını en fazla Beyoğlu bölgesinde hissettirmiştir.

Şehir içerisinde ilk defa yer altından bir raylı sistem projesi uygulanmış ve başarılı olmuştur. Tünel projesinde elde edilen bu başarılı uygulama örneği, başka projelerin gündeme gelmesine ön ayak olmuştur. Gündeme gelen proje önerileri uygulamaya konulmamış olsa da daha sonraki dönemlerde şehri planlayanlara ışık tutmuş, ilham kaynağı olmuştur. Bu çerçevede Tünel projesinin başarılı mimarı Gavand, 1876 yılında Osmanlı Hükümetine yeni bir proje daha sunmuştur.⁷⁰⁹ Tahmini uzunluğu 4.300 metre olan proje, İstanbul’u güneyden kuzeye kat eden ve büyük bir kısmı yeraltında olan bir demiryolu projesidir. Marmara sahilinde Kumkapı’dan başlayan raylı sistem ağı yarımadaı yeraltından geçerek, İstanbul terminali olarak yapılması düşünülen Eminönü’nde yer üstüne çıkarak, Boğaziçi sahilinde Beşiktaş’a kadar ulaşır. Henri Gavand’ın hükümete sunduğu proje hayata geçmemiş, proje aşamasında kalmış ancak önerilen proje ile Marmara ile Haliç sahilleri arasında doğrudan en kısa mesafede bağlantı kurma fikri ileri sürülmüştür.⁷¹⁰

8 Temmuz 1909 tarihinde bir başka proje, imtiyaz talebi ile hükümete sunulmuştur. Hatların toplanıp dağıldığı Beyazıt ile Taksim’i yer altından birleştiren Metro Proje teklifi Mösyö Moray tarafından hazırlanarak Bâb-ı âli’ye arz edilmiştir. Metro projesi Haliç’i yer altından geçerek, iki yakanın merkezlerini birbirine bağlamayı hedeflemiştir. Hattın plan ve profilleri İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı arşivlerinde bulunmaktadır. Ekler kısmında, Beyazıt-Taksim Metro projesine ait palan, profil ve kesitlerden bazıları verilmiştir. Metro projesinin önerildiği plan üzerinde aynı zamanda döneme ait diğer tramvay hatları ve banliyö hattı da işlidir. Beyazıt-Taksim Metro projesi için imtiyaz talebi, Mösyö Moray ve Lacey Sillar&Leigh Westminster adına yapılmıştır. İmtiyaz talebi ile sunulan proje teklifi, fikir aşamasında kalmış ancak bütün bu çalışmalar 1990’larda yapımına başlanan İstanbul Metrosunun adeta altlığı oluşturmuştur. Günümüzde yapımı tamamlanan ve İstanbul’un ana ulaşım omurgasını

⁷⁰⁹ Par Eugene-Henri Gavand, Tunnel De Constantinople, Paris:1876, s.53.

⁷¹⁰ Çelik, ss. 130-131.

oluşturan İstanbul Metrosu, Taksim ile Beyazıt meydanının yanı başındaki Vezneciler'i bir birine bağlayarak ulaşım hizmetini sürdürmektedir.⁷¹¹

Galata ile Pera'yı dönemin en ileri teknolojisiyle yer altından birbirine bağlayan yarım kilometrenin biraz üzerindeki demiryolu hattı, esasında ticarete ve şehrin gelişmesine yeni bir rota çizmektedir. Karaköy Köprüsünün yapımı ile tarihi yarımadadaki sosyal ve ekonomik hayatın ağırlık merkezi Galata ve Karaköy aksına kaymıştır. Tünel ile beraber bu aks, Beyoğlu üzerinden daha sonraları Şişli ve Büyükdere caddesine doğru ilerlemiştir. Dönemin en büyük yatırımlarından olan Tünelin hizmete girmesi, Şehrin ticaretini, imar faaliyetlerini ve sosyal hayatını derinden etkilemiştir. Şehrin kuzeye doğru genişlemesine katkıda bulunmuştur.

6.8. Tünel ve Tramvay Şirketi'nin Millileştirilmesi

Tramvayın bir ulaşım aracı olarak Cumhuriyet'in ilk yıllarında da rağbet gördüğü bu dönemdeki yolcu sayısının fazlalığından anlaşılmaktadır. Nitekim Tablo 31'deki verilere göre, 1924-1930 seneleri arasındaki yedi yıllık dönemde tramvayla seyahat eden toplam yolcu sayısının 450 milyona yaklaştığı ve yıllık ortalama yolcu sayısının 60 milyonun üzerinde gerçekleştiği görülmektedir. Ancak tramvayın son yıllardaki işletme performansının pek parlak olmadığını da belirtmek gerekmektedir. 1939 yılına gelindiğinde elektrikli tramvayın işletmeye başladığı 26 yıl öncesine göre daha yavaş olduğu görülmektedir. Şehir içerisinde seyahat süresinin neredeyse iki katına çıkmasıyla, tramvayların ilan edilen tarifelere uyamadığı ve yolcuların üst üste sıkışık vaziyette seyahat etmesine yol açmıştır.⁷¹²

Tünel Şirketi'nin 1912 yılında elde ettiği brüt geliri 38.000 lira, net kazancı ise 27.000 lira olarak gerçekleşmiştir.⁷¹³ Hükümet tarafından satın alınmadan önce son faaliyet yılı olan 1938 senesinde Tünelde günlük ortalama 195 sefer yapılmış ve 5 milyon 469 bin yolcu taşınmıştır. Bunun karşılığında 84.000 lira gelir elde edilmişse de masraf 96.000 lira olmuştur. Şirket'in Tünel İşletmesinin son senesinde 12.000 lira zarar ettiği

⁷¹¹ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Atatürk kitaplığı, Ekler bölümünde EK XXI.

⁷¹² Öztürk, s. 156.

⁷¹³ Öztürk, s. 281.

anlaşılmaktadır. Tünel İşletmesinin mali durumunun da millileştirmeden önceki son yıllarda pek iç açıcı olmadığı görülmektedir.⁷¹⁴

Elektrik Üretim Şirketi ile beraber, aynı sermaye sahiplerine bağlı olan Tramvay Şirketi, Ankara'daki yeni kadroya hiçbir zaman tam olarak güvenmediğinden, oyalayıcı politikalar izlemiştir. Şirket yükümlülüklerini, yani yeni hatlar açılmasını ve eski hatların bakım-onarımını ihmal etmiştir. Geçen 15 yıllık süre zarfında, Şirket'in devletleştirilmesi ise hiç gündemden düşmeyen bir konu olarak kalmıştır.⁷¹⁵

Cumhuriyet döneminde Şirketle 21 Temmuz 1926 tarihinde sözleşme yapılmış ve yeni hatların yapılması taahhüdü alınmıştır. Şirket taahhütlerini yerine getirmemiş ve yeni hatların yapımından özellikle kaçınmıştır. 1926 sözleşmesinde bahsi geçen hatlardan sadece Fatih-Edirnekapı hattının yapımı tamamlanmış ve 20 Haziran 1929 tarihinde hizmete açılmıştır.⁷¹⁶

Cumhuriyet döneminde Fatih-Edirnekapı haricinde Avrupa yakasında yapılan ikinci hat, tramvayın Mecidiyeköy'e uzatılması projesidir. Tramvay Şirketi, Şehremaneti'ne 21 Ocak 1912 tarihli yazdığı yazıda Şişli istasyonu ile yapılması düşünülen Ermeni Mezarlığı istasyonu arasında işletme izni istemiştir.⁷¹⁷ Şişli'de bulunan tramvay deposuna araçların varabilmesi için, Şişli istasyonundan 700 metre bağlantı hattının yapılması gerekmiştir. Bağlantı hattında işletme yapma imtiyazı sözleşmede tanımlanmadığından dolayı Şirket özel izinle bu bölgede işletme hakkına kavuşmuş ve bağlantı hattı, verilen müsaadeyle işletmeye açılmıştır. Ermeni mezarlığından şehrin yeni merkezlerinden Mecidiyeköy Meydanı'na demir ağlar 1934 yılının sonbaharında ulaşmıştır. Tramvay şirketi, 20 Eylül 1934 tarihinden itibaren Şişli tramvay hattını Mecidiyeköy'e kadar uzatmış ve bu tarihten itibaren kesintisiz şekilde Eminönü-Mecidiyeköy seferleri yapılmaya başlanmıştır.⁷¹⁸

Şirket Cumhuriyetin kurulduğu 1923 yılında mevcut olan tramvay şebekesine, Fatih-Edirnekapı hattı ve Mecidiyeköy uzatması hariç hiçbir ilave yapmamış, demiryolu

⁷¹⁴ Engin, **Tünel**, s. 112.

⁷¹⁵ Gülersoy, **Tramvay İstanbul'da**, s. 97.

⁷¹⁶ İETT Dergisi, Sayı 2, Kasım 1956, s. 25.

⁷¹⁷ İETT Arşivi, 7103-03005-155 no'lu belge.

⁷¹⁸ Engin, **Tünel**, s. 208.

ağını genişletmemiştir. Her vesile ile oyalayıcı bir siyaset takip ederek masraflı işlerden kaçınmıştır. Cumhuriyet'in kurulduğu senenin ve Şirket'in devrinden önceki yılın işletme faaliyetleri ve gelir gider durumu ise şöyledir: 1923 senesinde şirket işletmekte olduğu mevcut 12 hat üzerinde 141'i motris, 69'u römork olmak üzere günde ortalama 210 araç çalıştırmaktadır. Aynı sene zarfında 10.490.000 araç-kilometre yol yapılmış ve 55.599.688 yolcu taşınmıştır. Kilometre başına 0,784 kilovatsaat hesabıyla 7.639.025 kilovatsaat enerji satın alınmıştır. Elde edilen 2.349.147 lira brüt gelirden, 1.936.130 lirası gider olmak üzere 413.017 lira net gelir temin edilmiş, memur ve çalışan sayısı 1.699'a ulaşmıştır.⁷¹⁹ Tramvay Şirketi 1924 yılında günde ortalama 175.000 yolcu taşırken, 1927 yılında günde ortalama 183.000 yolcu sayısına ulaşmış, 1935 yılında ise 177.200 yolcuya gerilemiştir.⁷²⁰ Şirketin son işletme senesi olan 1938 Aralık ayı itibariyle, günde ortalama 177 motris, 83 römork olmak üzere 266 araç çalıştırılmaktadır. 1938 yılı içerisinde 15.356.364 araç-kilometre yol yapılmış ve 73.039.303 yolcu taşınmıştır. Cer şebekesinde kilometre başına 1,016 kilovatsaat hesabıyla 12.909.840 kilovatsaatlik elektrik enerjisi tüketilmiştir. 2.412.949 lira brüt gelir, 2.385.128 lira gider ve 27.821 lira net gelir elde edilmiştir.⁷²¹ Millileştirmeden sonra ise günde ortalama taşınan yolcu sayısında büyük artış olmuş ve 241.000 yolcu rakamına erişilmiştir.⁷²²

Cumhuriyetin kurulmasının üzerinden geçen yıllardan sonra 1930'lardan itibaren kamu hizmeti yürüten imtiyaz sahibi şirketlere karşı politikanın değişmeye başladığı görülmüştür. Bu şirketlerin millileştirilmesi konusu, ilk olarak 1937 yılında Bayar hükümetinin programında yer almıştır. 1929 büyük buhranının etkisiyle devletçilik ilkesi belirginleşmeye başlamış ve kamu hizmeti veren şirketlerin satın alınma sürecine gidilmiştir.⁷²³

Dünya savaşının ayak seslerinin yüksek perdeden hissedildiği 1938 yılı sonuna gelindiğinde, Cumhuriyet Hükümetleri belli bir mali birikime ulaşmıştır. Büyük güçlerle denge politikası izlenirken iktidara gelen İnönü Hükümeti, içeride devletçiliğe hız vermiş ve İstanbul'da üçlü bir eylem planını yürürlüğe koymuştur. İstanbul'un kangren olmuş

⁷¹⁹ İETT Dergisi, Sayı 2, Kasım 1956, s. 26.

⁷²⁰ İlhan Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları*, s.29, 38.

⁷²¹ İETT Dergisi, Sayı 2, Kasım 1956, s. 26.

⁷²² İlhan Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları*, s.42.

⁷²³ Öztürk, ss. 294-295.

mirasından önce Elektrik Şirketi'nin, sonra Tramvay Şirketi'nin devletçe satın alınması ve İstanbul'un imar faaliyetlerine girilmesi süreçlerini başlatmıştır.⁷²⁴ Millileştirme hamlesi sadece ülkemize özgü değildir. Aynı dönemlerde Fransa'da çok önemli şirketlerin kamu otoriteleri tarafından satın alınarak millileştirildiği görülmektedir.⁷²⁵ Savaşa giden bir dünyanın içinde bulunduğu konjonktürde yabancı sermaye şirketlerinin millileştirilmesini gerektirmektedir.⁷²⁶

1930 yılında çıkarılan 1580 sayılı Belediye Kanununun 157. maddesi çerçevesinde imtiyaz sahibi şirketlerin satın alınmasına karşılıklı anlaşmalar yoluyla başlanmıştır.⁷²⁷ Esasen elektrik şirketi ile aynı uluslararası sermaye gurubuna bağlı Tünel-Tramvay Şirketi'nin de tasfiyesi zamanı gelmiştir. Bu itibarla elektrik şirketinin satın alınmasını müteakip Hükümet Tünel-Tramvay Şirketi'yle de satın alma müzakereleri için masaya oturmuştur.⁷²⁸ Millileştirmenin birincil amacının yürütülen kamu hizmetinin niteliğini artırmak olduğu söylenebilir. İkincil hedef ise yabancı sermayeli Şirket'in kazancını ülke içinde tutarak elde edilen gelirlerle yerel yönetime kaynak oluşturmaktır.⁷²⁹

Cumhuriyet döneminde de İstanbul şehir içi kara ulaşımının omurgası olmayı sürdüren Tramvay Şirketi 1939 yılı başı itibariyle millileştirilmiştir. Dönemin Nafia Vekili Ali Çetinkaya'nın çabalarıyla, SOFİNA grubu temsilcileri ile yürütülen müzakereler belli bir aşamaya gelmiş, Tünel ve Tramvay şirketleri devlet tarafından satın alınmıştır. Satın alma konusunda taraflar arasında 8 Şubat 1939 tarihinde bir sözleşme yapılmıştır. Sözleşmeyi Nafia Vekili Çetinkaya ile SOFİNA grubu temsilcisi H. Speciael imzalamışlardır. Sözleşme hükümleri gereğince Şirket, bütün imtiyaz hakları ve menfaatlerini, 1 Ocak 1939 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere Hükümete devretmiştir. Şirket temsilcisi H. Speciael ile varılan mutabakata göre, "bütün tesisleri ile beraber Tünel Şirketi 175.000 liraya, Tramvay Şirketi ise 1.750.000 liraya Nafia Vekâleti

⁷²⁴ Gülersoy, *Tramvay İstanbul'da*, s. 97.

⁷²⁵ Öztürk, s. 296.

⁷²⁶ İlhan Tekeli, *İstanbul ve Ankara İçin Kent İçeri Ulaşım Tarihi Yazıları*, s.42.

⁷²⁷ Öztürk, s. 295.

⁷²⁸ İETT Dergisi, Sayı 2, Kasım 1956, s. 26.

⁷²⁹ Öztürk, ss. 297-298.

'ne devredilmiştir. Nafia Vekâleti de gerekli düzenlemeleri yaptıktan sonra her iki şirketin işletmesini İstanbul Belediyesi 'ne bırakmıştır".⁷³⁰

1869 tarihli sözleşmenin yirmi birinci maddesi⁷³¹ imtiyazın devlet tarafından satın alınmasının esaslarını düzenlemiştir. Buna göre, satın alma tarihi itibariyle son yedi yılda elde edilen net kara bakılarak, en düşük iki yıl hariç olmak üzere son beş yılın yıllık ortalama net karı hesap edilir. Elde edilen yıllık ortalama net kar bedeli kalan imtiyaz süresi ile çarpılarak Şirket'e ödenmesi gereken bedel bulunur. Tablo 38'de 1932-1938 yılları arası yedi yıllık net kar rakamları verilmiştir. 1934 ve 1938 yılları en düşük değer olduğu için hesaplama dâhil edilmemiş ve son beş yılın yıllık ortalama net karı 248.445 lira olarak bulunmuştur. 1939 yılı itibariyle kalan imtiyaz süresi Tramvay ve Tünel işletmeleri için 53 yıl olarak hesaplanmıştır.⁷³² Son beş yılın ortalamasının kalan imtiyaz müddeti ile çarpımıyla 13 milyon olarak bulunan Tramvay işletmesinin satın alma bedelinin, çok altında bir bedele Tramvay Şirketi'nin satın alma süreci tamamlanmıştır. Sözleşmede ön görülen satın alma bedelinin neredeyse sekiz kat altında bir bedele satışın gerçekleştirilmiş olması başarı olarak değerlendirilebilir. Nitekim Tünel-Tramvay şirketinin satın alınması kamuoyunda büyük yankı uyandırmış, dönemin gazetelerinde günlerce konu ile ilgili yazılar yazılmıştır. Halk, Şirket'in millileştirilmesini büyük bir sevinçle karşılamıştır.⁷³³

9 Ekim 1939 tarihinde İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı imzasıyla Nafia Nezareti'ne, tünel tramvay şirketinin tünel kısmının satın alınması ile ilgili bir yazı yazılmıştır. Satın alma sözleşmesine atıf yapılan yazıda 3643 sayılı kanunun hükmü gereğince Cumhuriyet Merkez Bankası'na 6 Temmuz 1939 tarihinde yatırılan satın alma bedeli bildirilmiştir. Buna göre; satın alma sözleşmesinin yedinci maddesi uyarınca yatırılması gereken 175.000 liradan, yine sözleşmenin altıncı maddesi lüzumunca 25.099,50 liranın düşülmesinden sonra 149.900,50 lira kalmıştır. Bu miktara 1 Mart'tan 6 Temmuz'a kadar olan sürenin faizine denk düşen 2.608,87 liranın ilave edilmesiyle toplam 152.508,37 lira Merkez Bankası hesabına yatırılmış ve Osmanlı

⁷³⁰ Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvaylar*, ss. 215-216.

⁷³¹ Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, C. V, s. 2406.

⁷³² Öztürk, s. 300.

⁷³³ Öztürk, s. 290.

Bankasına da yazı ile bildirilmiştir. Böylelikle Tünelin satın alma işlem süreci tamamlanmıştır.⁷³⁴ Tünel-Tramvay şirketinin satın alınması kamuoyunda büyük yankı uyandırmış, dönemin gazetelerinde günlerce konu ile ilgili yayınlar yapılmıştır. Halk Şirket'in millileştirilmesini büyük bir sevinçle karşılamıştır.⁷³⁵

Tramvay şirketinin satın alınmasına dair kanun ile Elektrik, Tramvay ve Tünel İdareleri Teşkilat ve Tesisatının İstanbul Belediyesi'ne Devrine Dair Kanun TBMM'de Haziran ayı içinde görüşülmüştür. 3643 sayılı 12 Haziran 1939 tarihli şirketin satın alınmasına dair sözleşmenin onaylanması hakkındaki kanunla, bilcümle hak ve vecibeleriyle hükümete intikal eden tramvay işletmesi, 3645 sayılı 16 Haziran 1939 tarihli kanunla Belediye'ye devrolmuştur.⁷³⁶ Satın alma sözleşmesi hakkındaki 3643 sayılı kanun, 21 Haziran 1939 tarihli Resmi Gazetede yayınlanmıştır. Şirketlerin Belediye'ye Devrine Dair 3645 Kanun ise 22 Haziran 1939 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

3645 sayılı kanunun birinci maddesine göre; İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel şirketlerinin satın alınmasına dair sözleşme gereği, Hükümete intikal eden haklar ve sorumlulukların tamamı İstanbul Belediyesi'ne devredilmiştir. Kanunun ikinci maddesi mucibince; İstanbul Belediyesi'ne devrolunan idareler (İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü) adı ile kurulacak hükmi şahsiyeti haiz ve İstanbul Belediye Başkanlığı 'na bağlı bir Umum Müdürlük tarafından idare olunacaktır. Toplam 15 maddelik kanunun diğer kısımlarında İETT Umum Müdürlüğü'nün görev ve yetkilerine dair hususlar zikredilmiştir.⁷³⁷ 16 Mart 1955 tarihinde Üsküdar-Kadıköy Halk Tramvayları Şirketi de imtiyaz haklarını İETT'ye devretmiştir.⁷³⁸

1912 yılından itibaren İstanbul'da otobüs işletmesinin başladığı söylenebilir. Kurtuluş savaşı sonrası otobüs seferleri tekrar başlamıştır.⁷³⁹ 1926-1927 yıllarında

⁷³⁴ İETT Arşivi, 7103-04298-007 no'lu belge.

⁷³⁵ Öztürk, s. 290.

⁷³⁶ İETT Dergisi, Sayı 2, Kasım 1956, s. 25-26.

⁷³⁷ TBMM, **İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İdareleri Teşkilat ve Tesisatının İstanbul Belediyesine Devrine Dair Kanun,**

https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc020/kanuntbmmc020/kanuntbmmc02003645.pdf (27 Ekim 2020).

⁷³⁸ Engin, **Tünel**, s. 217.

⁷³⁹ İlhan Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları**, s. 39.

Kadıköy iskelesi ile Moda arasında özel girişim ile otobüs işletmesi yapılmıştır. 21 Ekim 1927 tarihinde Beyazıt-Eminönü arasında otobüs seferleri düzenlenmiştir. 1928 yılından itibaren halk otobüsleri yaygınlaşmıştır. Bunun üzerine 1931 yılında belediye bir otobüs talimatnamesi çıkartmıştır. Talimatnameye göre otobüsler belirlenen iki nokta arasında çalışacak sefer saatlerine ve ücret tarifelerine uyacaklar ve yolculara basılmış bilet vereceklerdir. 1935 yılında Taksim-Yenimahalle-Rami, Keresteciler-Eyüp hatlarında 97 halk otobüsü çalışmaktadır.⁷⁴⁰

İstanbul şehir içi ulaşımında Tramvay Şirketi'nin otobüs kullanması ilk defa 21 Ekim 1927 tarihinde Eminönü-Beyazıt arasında yapılmıştır.⁷⁴¹ 1931 yılında servise konan dört otobüsle devam etmiştir. 0 Şirket bu dört otobüsle muhtelif hatlar üzerinde denemeler yapmış, Taksim-Beşiktaş güzergâhında tarifli seferlere karar kılınmış ve bu durum millileştirmeye kadar devam etmiştir. Millileştirmeden sonra bu hatta otobüs işletmesi bir müddet daha sürmüştür fakat malzeme yetersizliği ve benzin kısıtlaması sebebiyle 30 Eylül 1942 tarihinde işletmeye son verilmiştir. Şirketin son işletme senesi olan 1938 senesinde serviste bulunan üç otobüsle 211.795 kilometre yol yapılmış ve 484.929 yolcu taşınmıştır. Elde edilen 50.119 lira brüt gelirden, 49.975 lirası gider olmak üzere 144 lira net gelir elde edilmiştir.⁷⁴² Tramvay Şirketi'nin Taksim-Beşiktaş arasında akaretler üzerinden dört araçla yaptığı otobüs işletmesi ile günde ortalama 31.500 yolcu taşıdığı bilinmektedir.⁷⁴³

1939 yılından günümüze toplu taşıma hizmeti veren İETT Genel Müdürlüğü, tarihi Tünel hattının her iki ucundaki binalarında faaliyetlerini sürdürmektedir. Genel Müdürlük merkez yapısı, Beyoğlu istasyonunun üzerine 1912 yılında kurulan Metro Han ve Galata'daki Karaköy istasyonunun üzerine 1969-1971 yılları arasında inşa edilen Karaköy binalarında, köklü geleneğini güçlü geleceğe taşıyarak, asırlık çınar gibi İstanbul halkına hizmete devam etmektedir.

1960'lı yıllara gelindiğinde yeni açılan yollar ile lastik tekerlekli araçların şehir hayatına egemen olduğu söylenebilir. Artık tramvayların varlığı kamuoyunda tartışılmaya başlanmıştır. O dönemlerde tramvayların yavaş kaldığı için eskiyi, lastik

⁷⁴⁰ Tekeli, **Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)** ss.39.40.

⁷⁴¹ İlhan Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları**, s. 39.

⁷⁴² İETT Dergisi, Sayı 4, Ocak 1957, s. 19.

⁷⁴³ Tekeli, **Toplu Eserler 9 İstanbul Kent İçi Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)** ss.39.40.

tekerlekli araçların ise hızlarından dolayı yeniye temsil ettiği düşünülmektedir. 12 Ağustos 1961⁷⁴⁴ yılında hızının az olmasından dolayı trafiği aksattığı gerekçesiyle İstanbul Avrupa yakasından tramvaylar kaldırılmıştır. 14 Kasım 1966⁷⁴⁵ tarihinde Kadıköy-Üsküdar ve Kadıköy-Haydarpaşa hatlarının son seferlerini yapmasıyla İstanbul Anadolu yakasında da tramvay faaliyetlerine son verilmiştir. Böylece 1871 yılında Azapkapı-Beşiktaş hattında başlayan tramvay yolculuğu 95 yıl sonra Üsküdar-Kadıköy hattında son bulmuştur.

İETT Genel Müdürlüğü günümüzde Tarihi Tünel hattını ve Taksim-Tünel nostaljik tramvayını işletmektedir. Kurum, metrobüs hatları dâhil, günlük ortalama 4 milyon yolcuya lastik tekerlekli araçları ile hizmet vermektedir.

⁷⁴⁴ Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvaylar**, s. 220.

⁷⁴⁵ Engin, **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvaylar**, s. 220.

SONUÇ

19. yüzyıl boyunca İmparatorluğun başkenti fiziksel, ticari ve sosyal dokusunun değişmesine paralel olarak yeni kurum ve projeleriyle dönemine kendini adapte etme sürecinin içindedir. Avrupa başkentlerinde yaygınlaşan demir tekerlekli ulaşım araçları yüz yılın son çeyreğinde şehrin birçok bölgesini birbirine bağlayan bir ağ oluşturmaya başlamıştır. Yeni ulaşım modeli batılılaşma sürecinde önemli bir teknoloji hamlesi olarak değerlendirilebilir. Bu hamlenin akabinde oluşan semtler arası daha hızlı ve görece konforlu ulaşım imkânı, yerleşim taleplerini hızlandırmış ve alternatif yaşam alanlarına kapı aralamıştır.

İstanbul'un modern şehir formunun şekillenmesine etki eden temel faktör ulaşım sistemlerinin gelişmesidir. 19. yüzyılın ortalarından itibaren deniz yoluyla toplu taşıma işletmeciliğine başlanmış ve buna bağlı olarak şehrin kıyı şeridinde imar faaliyetlerinin arttığı gözlenmiştir. Ancak kent formunun iç kesimlere doğru kayması için kara ulaşım ağının yaygınlaşması gerekmektedir. 1870'li yılların başından itibaren tramvay ve tünel hatlarının işletmeye başlamasıyla birlikte şehrin kuzey semtleri hızlı bir gelişme sürecine girmiştir. Asıl şehri dönüştüren etki ise 1913 yılından itibaren seferlerine başlayan elektrikli tramvayla yaşanmıştır. Ulaşımın hızının ve konforunun artması şehrin gelişim eksenini ve yönünü belirlemiştir. Ağırlıklı olarak yabancı sermaye guruplarına verilen imtiyazlar şehrin ulaşım altyapısını dönüştürmüş, modern ulaşım vasıtalarına kavuşturmuştur. Dünyanın ikinci metrosu bu sayede İstanbul'da açılabilmiştir. İmtiyaz sistemi ile yabancı sermayenin yatırım yapması sağlanmış, erken sayılabilecek bir dönemde modern kentlerin esasları olan belediye alt yapı hizmetleri şehre kazandırılabilmiş ve kentin önemli bir bölümü ulaşım ağına erişim sağlamıştır. İstanbul'un bir kısmı Avrupa şehirlerinde görülen kent yaşamının imkânlarına ve modern hayatın kolaylıklarına kavuşmuştur. Halkın da tramvay ve tünel gibi modern ulaşım sistemlerine olan ilgisi yeniliğe açık olduğunu göstermektedir.

Şehrin ulaşım altyapısının geliştiği bölgelerdeki kentsel yapılaşma süreci hızlanmıştır. Aynı zamanda ulaşım yatırımları ekonomik büyümeyle iç içe geçen bir etkileşim içerisindedir. Erişilebilirliğin artması sonucu mekân kullanımında ve tüketim

taleplerinde meydana gelen çeşitlilik, şehir içi hareketliliği hızlandırmış ve yaşam alanlarının geleneksel yapısından yeni bir forma dönüşmesine yol açmıştır. Ulaşım altyapısının gelişimine paralel olarak kullanılan mekânda yayılım ve arazi kullanım kapasitesinin artması söz konusu olmuştur. Geleneksel şehir merkezi çekim gücünü yeni merkezlere bırakırken, şehrin dağılımına bağlı alt merkezler de oluşmuştur.

İstanbullular öteden beri ulaşım ihtiyaçlarını deniz üzerinden kayıklar, pereme ve mavnalar ile gerçekleştirirken, karadaki ulaşımını 18. yüzyılın başlarına kadar yürüyerek sağlamışlardır. Kara ulaşımında arabaların kullanımının yaygınlaşması ile birlikte, yaya hareketleri ile şekillenmiş sokaklar, oluşan talebi karşılayamamış ve İstanbul'un dar sokaklarında arabaların oluşturduğu hareketlilik erişimde güçlüklerle yol açmıştır. Deniz ulaşımının ise olumsuz hava koşullarında yapılamaması ve ulaşım talebindeki sürekliliği karşılayamaması önemli bir sorundur. Bu anlamda ulaşım sisteminin arazi kullanımına belirleyici ve direk etkisi, tramvay yatırımlarıyla birlikte ortaya çıkmıştır. Ulaşım sistemi-arazi kullanımının etkileşiminin sonuçlarını, tramvay güzergâhı üzerindeki mekân kullanımındaki artışta ve şehrin bu istikametteki gelişmesinde görmek mümkündür.

Tramvay altyapı sistemi şehir içi ulaşım hızını yükseltmiş, şehir içi hareketliliği arttırmış ve şehrin yeni fonksiyonlar kazanmasına etki etmiştir. Tek merkezli şehir yapılanmasından çıkılarak çevreye doğru genişleme sürecine girilmiş, ticari ve hizmet ağırlıklı merkezlerin oluşması aşamasına geçilmiştir. Şehrin yapılaşma sınırları gelişmiş, ulaşım aksı boyunca mekân kullanımı gelişim göstermiştir. Ulaşım sistemlerinin artan hızı ve konforu merkeze erişimleri kolaylaştırdığından şehrin dış çeperlerini yeniden şekillendirmiştir. Şehrin fiziksel yapısına doğrudan etki eden erişilebilirlik süreci sosyal dokuya da tesir etmiş, varlıklı olmayan geniş kitleler hareketliliğin daha az olduğu kent merkezinde kalırken, zengin sınıf ise farklılaşan alışkanlık ve hayat tarzlarına hitap eden şehrin yeni yapılaşma içindeki kenar semtlerine doğru kaymıştır. Ulaşım sistemlerinin erişimde sağladığı kolaylık, merkezden uzak yeni konut alanlarına doğru şehrin büyümesini sağlamıştır. Böylelikle ekonomik kalkınmanın beslediği sosyal tabakalar, farklılaşmış hayat tarzlarını sürdürecekleri yeni yaşam alanlarına kavuşmuşlardır.

1913 sonrası elektrikli tramvaya geçişle birlikte tramvayın hızı ve konforunun artmasıyla, İstanbul'un toplu ulaşım modları arasındaki türel dağılım değişmeye başlamıştır. Elektrikli tramvay döneminden önce deniz yoluyla taşınan yolcu sayısı raylı sistem yolcusundan fazla iken, 1914 yılından sonra deniz yoluyla taşınan yolcu sayısı düşerken tramvay yolcu sayısı artmıştır. Tramvayın sunduğu ulaşım alt yapısı; Beyoğlu, Şişli, Pangaltı, Teşvikiye, Nişantaşı ve Maçka ile birlikte Boğaz kıyılarında Bebek'e kadar uzanan yerleşim birimlerinde, ekonomik dönüşümün doğurduğu farklılaşan sosyal zümreye arazi kullanım imkânı sağlamıştır. Şehrin kuzeyi ulaşım sitemlerinin gelişmesi ile hızlı bir gelişim sürecinden geçerken, geri kalan bölgeleri durgunluk içerisinde. Geleneksel kent merkezi, dönemin modernleşme akımına sırtını dönmüşçesine yaşanan ekonomik ve sosyal dinamizmin dışında kalmıştır.

1869 yılında verilen tramvay ve tünel imtiyazı üzerine imzalanan sözleşme ve şartnameler birbirini takip etmiştir. 1869, 1881, 1907, 1911, 1912 ve 1926 tramvay sözleşmeleri ile 1869 ve 1904 tünel sözleşmeleriyle, banliyö hattı hariç şehir içi raylı sistem taşımacılığı ile ilgili imzalanan sözleşme sayısı sekize ulaşmıştır. Bu sözleşmelerin gelişim süreçlerinin izlenmesi ve değerlendirilmesi hayli zengin içerikler sunmaktadır. Aynı şekilde 1869, 1881 ve 1911 tramvay şartnameleriyle 1869 tünel şartnamesi teknik kapasitesi ve şartname usul ve esaslarının gelişimi açısından önemli içeriklere sahiptir. İmzalanan dört şartnamenin günümüz şartnameleriyle karşılaştırılması da dikkate değer sonuçlar içermektedir.

Tramvay özelinde, mesafe bazlı ücretlendirme bütün sözleşmelerde temel kriter olarak benimsenmiştir. 1907 tramvay sözleşmesinde teknik terimlerin kullanılmaya başladığı, geçici ve kesin kabul gibi kavramların belirginleştiği, bütün tramvay yollarının parke yapılmaya başlandığı söylenebilir. 1911 sözleşmesinde diğer tramvay sözleşmelerinde yer almayan birçok ilkten söz edilebilir. İş programı, mücbir sebep ve yerine getirilmeyen yükümlülüklerle ilgili günlük ceza kavramları sözleşmede öne çıkan konular arasındadır.

Tünel sözleşmesi çok kısa tutulmuş, detaylar şartnamede açıklanmıştır. Teknik çizimler ayrıntılı olarak istenmiştir. Tramvay sözleşmelerinde 1907 yılında gündeme gelen kabul sürecinin, 1869 tünel şartnamesinde benimsenmesi dikkat çekicidir.

Tramvayda 1911 yılında rastlanan günlük gecikme cezası ve mücbir sebep kavramları yine 1869 yılındaki tünel şartnamesinde detaylı bir şekilde tarif edilmiştir. Deneme seferleri ve araç testleri istenmiştir. Tünel şartnamesinin en belirgin yanı zamanının çok ötesinde bir anlayışla, tamamlanan imalatların bitiş projelerinin (as-built proje) çizilmesinin zorunlu hale getirilmesidir. Ayrıca 1869 yılında hazırlanan tünel sözleşme ve şartnamesinin, çağdaşı olan tramvayınkine göre teknik anlamda çok ileri olduğunu belirtmek gerekir. Tramvay sözleşme ve şartnamelerinin, tünel sözleşme ve şartnamelerinde varılan seviyeyi 1911 yılında yapılan mukavelelerde bile tam olarak yakalayamadığı gözlenmiştir.

Sözleşmelerin diğer bir ortak özelliği ise gerek tramvay gerekse tünel imtiyazlarının tamamının bir yap-işlet-devret projesi olmasıdır. Devlet, projelerin gerçekleşmesi için her hangi bir yolculuk garantisi vermediği gibi bilet fiyatlarında zorlayıcı bir taahhüt altına girmemiştir. Başlangıçta verilen tramvay imtiyazları 40-42 yıl arasında değişmektedir. 1881 yılı tramvay imtiyazının müddeti ise 36,5 yıldır. Ancak 1904 Tünel ve 1907 tramvay imtiyazlarının süreleri 75 yıla çıkarılmıştır. 20. yüzyıl başlarında yapılan sözleşmelerdeki imtiyaz sürelerinin, öncekilere göre neredeyse iki katına çıkması dikkat çekicidir. Devletin içinde bulunduğu mali ve diplomatik koşullar, çok uzun olan imtiyaz sürelerinin kabulünü zorlamıştır. Cumhuriyet döneminde yenilenen imtiyaz sözleşmelerinde süre uzatımına gidilmemiştir.

1869 sözleşmesi ile Konstantin Karapano Efendi'nin yapımını üstlendiği İstanbul'un ilk atlı tramvay hatları tamamlandığında; Azapkapı-Ortaköy, Eminönü-Aksaray, Aksaray-Yedikule ve Aksaray-Topkapı hatlarının toplam uzunluğu neredeyse 16 km'ye ulaşmıştır. Söz konusu dört hattın toplam yatırım bedeli yaklaşık 138 bin Osmanlı lirasını bulmuştur. 58.830 lira tutan istimlak masrafı ile birlikte tramvay yapımı için harcanan toplam bedel 196.830 Osmanlı lirasına ulaşmıştır. Çalışmalar planlanan süreden 8 ay önce bitirilmiştir. Planlanan süreden işlerin daha erken bitirilmesi Tramvay Şirketinin iş yapma kapasitesini gösterdiği gibi, tramvay işletmesinden beklenen gelir düzeyinin yüksekliğini de ortaya koymaktadır. Nitekim ilk işletme yıllarında İstanbul tramvay işletmesinin gelirleri, Avrupa'nın önemli şehirlerindeki diğer tramvay otoritelerine göre daha yüksektir.

Tünel imtiyazı Beyoğlu bölgesinde Galata ile Pera'yı birbirine bağlamaktadır. 31 Temmuz 1871 yılında Azapkapı-Beşiktaş arasında başlayan ilk tramvay seferinin, İstanbul bölgesi yerine Beyoğlu tarafında yapılması sembolik açıdan önemlidir. İlerleyen süreçlerde tramvay yatırımlarında, sefer sayılarının sıklığı ve yeni araçların çalıştırılması hususlarında önceliğin Galata-Beyoğlu bölgesine verildiği görülmektedir. Tramvay yatırımlarının yönü nüfusun yoğun olduğu bölgelere göre değil, alım gücü yüksek seçkin kesimlerin yaşadığı yeni yaşam alanlarına doğru çevrilmiştir. İlk belediye çalışmaları kapsamında örnek belediye olarak VI. Daire'nin Beyoğlu'nda kurulması tesadüf değildir. Kırım savaşı sürecinde belediyecilik hizmetlerinin yürütülmesine aşina olan yabancıların da ikametgâh olarak Beyoğlu'nu seçmeleri, örnek belediyenin yerine karar verilmesini kolaylaştırmıştır. Ulaşım ve alt yapı yatırımlarıyla desteklenen yeni şehir formunun şekillenmesi bu bölgede başlamıştır. Belediyecilik hizmetlerinin gelişmesi ve ulaşım ağının yaygınlaşması ile Galata-Beyoğlu bölgesi, ekonomik çekim merkezi olma potansiyelini daha da artırmış, gerek İstanbul'da gerekse Osmanlı şehirlerinde batılılaşma sürecinin öncülüğünü yapmıştır. Bu bölgede yerleşik halkın ekonomik düzeyinin gelişmişliğinin ve dışa açık pozisyonunun, İstanbul tarafında yaşayan ahaliye göre daha ileri seviyede olması büyük bir avantaj olarak durmaktadır.

1881 yılında yeni hatların yapımı karşılığında imtiyaz süresini Ferman-ı aliden itibaren 36,5 yıla uzatan bir sözleşme imzalanmıştır. Yeni sözleşmede 12 yıldır faaliyette olan şirketi, yabancılar ve Osmanlı tebaasından azınlıklardan müteşekkil bir heyet temsil etmiştir. Sözleşme kapsamında üç yeni hattın yapılması planlanmıştır. Galata-Şişli, Eminönü-Eyüp, Şişli-Pangaltı hatlarından sadece Galata-Şişli hattı bu dönemde yapılabilmektedir.

1907 sözleşmesiyle Şirket imtiyaz müddetini 1993 yılına kadar uzatmaya muvaffak olmuştur. İmtiyaz süresinin 75 yıllığına uzatılması karşılığında Beyoğlu'ndan geçen tramvayın Tünel'e kadar götürülmesi, Şişli-Pangaltı ve Beyazıt-Fatih-Edirnekapi hatlarının yapımı ve Yedikule hattının uzatmasının inşa edilmesi ve işletilmesi taahhüt edilmiştir. Yine aynı anlaşmayla Şirket, Ortaköy hattını Bebek'e kadar uzatmayı ve Eminönü'nden Eyüp'e ulaşacak yeni bir hattın inşasını ve işletmesini de ihtiyari olarak

üstlenmiş bulunmaktadır. Şirket bu sözleşmede geçen Fatih-Edirnekapı hariç zorunlu hatların hepsini tamamlayarak taahhütlerini büyük oranda gerçekleştirmiştir.

Tramvay çalışmaları kapsamında İstanbul'un dar olan yollarında istimlak yöntemiyle genişletme çalışmaları yürütülmüştür. Yangınlardan sonra yapılan planlama ve yol açma çalışmalarının ardından, İstanbul'un sokak ve caddelerini şehrin demiryolu ve karayolu araçlarına hizmet edecek akıcılığa kavuşturan en önemli hamle tramvay çalışmaları olmuştur. 1907 sözleşmesi, Tramvay Şirketi'ne hatların geçtiği cadde ve sokakların yol ve kaldırımlarına parke döşeme zorunluluğu getirmiş ve buraların bakımını da Şirket'e yüklemiştir. Daha önceki sözleşmelerde sadece kaldırımları ve bazı protokol yollarını kapsayan parke yapma çalışmalarının, tramvayın geçtiği bütün yolları ve kaldırımları da içine alması belediyeçilik hizmetlerinin gelişmesi ve kentleşmenin yaygınlaşması anlamında önemli bir adım olarak değerlendirilmelidir. Tramvay Şirketi'nin kaldırım taşı döşediği yolları özenli ve kaliteli şekilde yapmasının şehir açısından büyük bir kazanç olduğunu belirtmek gerekir. Bu anlamda İstanbul'un gelişiminde, yabancı sermayenin hâkimiyetinde bulunan tramvay imtiyazının önemli bir yeri bulunmaktadır. Ulaşım alt yapı yatırımlarının imtiyaz verilmesi yoluyla yaptırılması, belediyeçilik faaliyetlerini hızlandırmıştır.

Tünel imtiyazı yabancı uyruklu Fransız vatandaşı Henri Gavand'a verilirken, tramvay imtiyazı bir Osmanlı vatandaşı olan Karapano Efendi'ye tevdi edilmiştir. Şirket-i Hayriye imtiyazı direk şirket'e, tünel ve tramvay imtiyazları ise şahıslara verilmiştir. İmtiyaz sahibi şahıslar daha sonra kurulan şirketlere imtiyaz sahibi şahıslar yetkilerini aktarmıştır. Tramvay Şirket'i başlangıçta yabancı sermayenin temsilcisi durumundaki azınlıkların ve Galata bankerlerinin ortak olduğu yerli bir girişimken, sonraları yabancı sermayenin eline geçmiştir. 1898 yılında itibaren Şirket'in sermayesi Almanlar'a kaymış, Deutsche Bank kademeli olarak şirketin kontrolünü ele geçirmiştir. 1911 yılına gelindiğinde hisse senetlerinin Belçika menşeli SOFİNA gurubunun kontrolü altına girdiği görülmüştür. Millileştirmeye kadar Tramvay Şirket'nin sermaye yapısı bu gurubun denetiminde kalmıştır. Tünel Şirketi'ne gelince, tamamen yabancı sermayenin bir girişimi olarak kurulmuş ve 20. yüzyılın başlarına kadar da yabancı bir şirket olarak faaliyetlerini yürütmüştür. Ancak 1904 sözleşmesinden sonra Tünel Şirketi bir Osmanlı

şirketine dönüşmüş ve Eylül 1911’de SOFİNA’nın kurduğu İstanbul Konsorsiyumu tarafından satın alınmıştır. Anadolu yakası tramvay imtiyazı için kurulan şirketler ise yerli sermayeli yatırımlara örnek teşkil etmektedir.

Sultan II. Abdulhamit’in tahttan indirilmesinden sonra yeni yönetim şirket ile tekrar masaya oturmuş ve 1911 yılında kapsamlı bir anlaşma yapmıştır. Yeni sözleşme ile Şirket’in imtiyazı altında bulunan hatlarda işletilen tramvay sisteminin değiştirilmesi ve elektrikli tramvay işletmesine geçilmesi planlanmıştır. Balkan Harbi patlak verince, Tramvay Şirketi’nin elindeki bütün atlar Harbiye Nezareti tarafından satın alınarak savaş bölgesine gönderilmiş, böylece 25 Ekim 1912 tarihinden itibaren atlı tramvayların seferleri sona ermiştir. O tarihten itibaren İstanbul halkı yaya kalmış, 41 yıldır devam eden hizmet bir anda kesilerek sokaklar sessizleşmiştir. Şehirde kara ulaşımı güçlüğüle sağlanır hale gelmiş, tramvayın tekrar sefere başlaması hasretle beklenir olmuştur.

1911 sözleşmesi kapsamında elektrikli tramvay işletmesi için çalışmalar hızlanmıştır. Bir taraftan istimlak işlemleri ile tramvayın geçeceği yollar çift hat olacak şekilde genişletilmiş, diğer taraftan sipariş edilen yeni araçlar için Şişli’de bakım ve depolama alanı inşa edilmiştir. Elektrikli tramvayın ilk seferi 16 Ağustos 1913 tarihinde Şişli-Tünel arasında yapılmış, 10 Ocak 1914’de Karaköy-Beşiktaş hattı işletmeye açılmıştır. Yapımı çelik konstrüksiyon olarak gerçekleştirilen Karaköy Köprüsünün orta aksına döşenen rayların üzerinden tramvay 25 Ocak 1914 tarihinden itibaren sefere başlanmıştır. Böylelikle Haliç’in iki yakasında yer alan tramvay şebekeleri birbirine fiziki olarak bağlanarak bir ağ haline gelmiştir. 20. yüzyılın başlarında İstanbul trafiğinin ana arteri görevini üstlenen Karaköy Köprüsü, geleneksel şehir merkezi Eminönü-Sirkeci ile batılılaşma sürecinin ekonomik ve sosyal eksenini temsil eden Karaköy-Galata-Beyoğlu hattını birbirine bağlamıştır.

İstimlak meselesi, tramvay imtiyazının yapım sürecine ait en önemli konudur. Yük arabalarının bile geçmesine imkân vermeyen dar sokaklardan, tramvay araçlarını geçirmek zorlukları olan, meşakkatli ve masraflı bir süreçtir. 1869 sözleşmesi gereği yapılan dört hattın istimlak bedeli olan 5.833.000 kuruş, Devlet tarafından karşılanmıştır. 1881 sözleşmesi ise istimlak yükümlülüğünü Şirket’e bırakmıştır. Devletin veya Şehremanetinin her hangi bir masrafa katlanmasına gerek olmaksızın yapılan yeni

hatların istimlak yükümlülüğü Şirket'in sorumluluğundadır. 1907 sözleşmesine göre de gerekli istimlak bedelinin Şirket tarafından karşılanması karara bağlanmış, istimlak işlemleri için ödenmesi gereken meblağ 30 bin Osmanlı Lirası olarak belirlenmiştir.

İstimlak konusunda 1911 sözleşmesi sorumluluğu ağırlıklı olarak Şehremaneti'ne yüklemiştir. Yapımı öngörülen hatların (birinci şebeke) toplam istimlak tutarı cetveller halinde hesaplanmış, tespit edilen 130 bin Osmanlı Lirası föyleriyle beraber sözleşmenin eki olarak kayıt altına alınmıştır. 1912 sözleşmesinde ise yapılması taahhüt edilen hatların (ikinci şebeke) istimlak işlerinde kullanılmak üzere 110 bin Osmanlı Lirası bedel olarak belirlenmiştir. Birinci şebeke için 130 bin Osmanlı Lirası, ikinci şebeke için ise 110 bin Osmanlı Lirası olmak üzere toplamda 240 bin Osmanlı Lirasını, geri ödemesiz veya geri ödemeli olarak istimlak finansman desteği çerçevesinde tramvay şirketi vermeyi taahhüt etmiştir. Finansman desteğinin geri ödemesiz kısmı 1911 sözleşmesi gereği 80 bin ve 1912 sözleşmesi gereği ise 25 bin, toplamda 105 bin Osmanlı Lirasını olarak belirlenmiştir. Bu çerçevede Şirket'in istimlak için ödediği toplam tutar 145.478,09 Osmanlı lirası ile sınırlı kalmıştır. Bu tutara geri ödemesiz bedel olarak belirlenen 105 bin Osmanlı Lirası dâhildir. 1911 sözleşmesine göre şirketin taahhüt ettiği 130 bin liranın, 9.521,91 lirası hiç ödenmemiştir. 1912 sözleşmesinde taahhüt edilen meblağın sadece 25 bin lirası ödenmiş, geri kalan 85 bin lira ödenmemiştir. 1911 ve 1912 sözleşmelerinde olduğu halde ödenmeyen istimlak bedeli 94.521,91 Osmanlı Lirasıdır. Ancak gerçekte istimlak için harcanan tutar ön görülenin çok üzerine çıktığından, söz konusu meblağı Devlet bizzat kendisi ödemiştir. İstimlak işlemlerinin finansmanı çerçevesinde Şirket'in ödediği geri ödemeli paralar, elektrik aidatı ve temettü bedellerinden düşülerek, mahsuplaşma yoluyla Şirket tarafından Şehremanti'nden tahsil edilmiştir.

Tramvay ve Tünel imtiyazında asıl yetki Nafia Nezaretindedir. Belediye hizmetlerini içeren altyapı imtiyazları Hükümet tarafından verilmektedir. Söz konusu uygulamada, Belediye teşkilatının henüz yeterince güçlenmemiş olmasının etkisi büyüktür. Şehremaneti ücret tarifelerini belirleme ve denetim konusunda yetkilendirilmiştir. 1911 sözleşmesinde Nezaret denetim yetkisini de önemli oranda üzerine almıştır.

1873 yılında tek hat olarak inşa edilen 15.970 metre tramvay hattı; 1897 yılında 21.200 metreye, 1911 yılında 24.070 metreye, 1920 yılında 30.483 metreye, 1926 yılında ise 30.700 metreye ulaşmıştır. 1935 yılına gelindiğinde Avrupa yakasında tramvay hatlarının uzunluğu 35.448 metreye, Anadolu yakasında ise 25.950 metreye yükselmiştir. İstanbul genelinde tramvay hatlarının toplam uzunluğu 61.398 metreyi bulmuştur. Tramvay Şirketi'nin 1924 yılında Avrupa yakasında bahsedilen güzergâhlarda on hatta işletme yaptığı ve işletilen hatların toplam uzunluğunun 67.702 metreye ulaştığı bilinmektedir. 1936 yılına kadar işletme yapılan hatların sayısı on dört ile on sekiz arası değişmektedir.

Atlı tramvay döneminde tramvay güzergâhlarında durak yerleri sözleşmelerde belirtilmiş olmakla beraber arabaların istedikleri yerde yolcu indirip bindirmelerinden dolayı tramvay durakları belirginleşememiştir. Kent estetiğine modern bir görünüm kazandıran tramvay durakları ancak elektrikli tramvay döneminde merkezi noktalarda inşa edilebilmiştir. 1915 yılında Şehremaneti'nin tramvay güzergâhı üzerinde 41 noktada durak yapılmasını istediği bilinmektedir. Ne var ki 1937 yılına gelindiğinde Taksim, Beyazıt, Fatih ve Topkapı gibi merkezlerde kapalı durak yapılmasının hala çözüm bekleyen bir problem olarak durduğu anlaşılmaktadır.

41 yıl boyunca devam eden atlı tramvay işletmesi yıllar içerisinde araç sayısını arttırarak seferlerini sürdürmüştür. 1911 yılına gelindiğinde Tramvay Şirketi'nin 171 araçla sefer yaptığı görülmektedir. Elektrikli tramvay dönemine geçildiğinde 1914 yılında 179 araç ile işletmeye başlanmış, 1927 yılında araç sayısı 320'ye yükselmiştir. 1927 yılından millileştirmeye kadar araç sayısı 320'de sabit kalmıştır. Anadolu yakasında 1935 yılında 56 araçlık bir filoyla işletme yapılmıştır. Elektrikli Tramvay döneminde filodaki araçların servise çıkarılma oranlarına bakıldığında, yıllık ortalamada sefer gerçekleşme düzeyi %78'de kalmıştır. Sefer gerçekleşme oranı filoda bulunan araçların kullanılma kapasitesini göstermektedir. Bu oranın düşük olması yolcuların sıkışık araçlarda seyahat etmelerine ve tarifiede belirlenen seferlerde aksamalara yol açmaktadır. 1927 yılında %72 olan sefer gerçekleşme oranı Şehremaneti ile Şirket arasında ciddi tartışmalara neden olmuş, gösterilen yoğun çabalar sayesinde %78 seviyesine 1928'de çıkarılabilmektedir.

Sözleşmelerde Tramvay ücretlerinin mesafe bazlı olması prensibi benimsenmiştir. 1869 şartnamesinde kilometre başına 40 para, 1881’de 30 para ve 1911 şartnamesinde 20 para üst limit olarak konulmuştur. Ücret tarifelerini belirleme hususunda Şehremaneti yetkilendirilmiştir. İstanbul’da uygulanan tramvay ücret tarifeleri Avrupa şehirlerine göre oldukça pahalıdır. İstimlak bedelleri ve belediye tarafından yerine getirilmesi gereken yolların bakım ve onamının da tramvay imtiyazı kapsamında olması, yatırımın finansman maliyetini arttırmıştır. Toplu taşıma hizmetleri dünyanın her tarafında sosyal boyutu olan projelerdir. Tramvay Şirketi’nin kara ulaşımında rekabet edeceği banliyö idaresi dışında bir ulaşım otoritesinin olmayışı kâr motivasyonunu kamçılamiş, tramvay ücretlerinin muadili şehirlerin çok çok üzerinde olmasına neden olmuştur. Tramvay ücretlerinin yüksekliği, seyahat esnasında aktarmaların çokluğu ve her kıt’a için ayrı bir bilet alma zorunluluğu İstanbul halkının zaman zaman tepkisine yol açmıştır.

1871 yılı Temmuz ayında Azapkapı-Beşiktaş arasında sefere başlayan atlı tramvaylar ilk yılında 2 milyon yolcu taşımıştır. 1912 yılının sonuna kadar devam eden atlı tramvay döneminin tamamında taşınan yolcu sayısı yıllık ortalama 6 milyonu aşmıştır. Bu dönemde şehir içi ulaşımında tramvay yolcularının türel dağılımı, 1897 yılında %14.8 iken 1912 yılında %14.1 olarak gerçekleşmiştir.

Tramvay Şirketi 1911 yılında 171 araçla yaklaşık 9 milyon yolcu taşıırken, 1914 yılında elektrikli sisteme geçildiğinde 179 araç ile 24 milyon yolcu taşımıştır. Karşılaştırma yapılan yılların araç sayılarının yaklaşık olarak aynı olduğu görülmektedir. 1911’den 1914’e yolcu sayısının 2,5 kat artması, elektrikli tramvaya geçişle beraber ulaşım hızı ve konforunda yaşanan iyileşmeyle ve de yeni tramvay araçların yolcu kapasitesinin fazlalığıyla açıklanabilir.

1913-1938 yılları arası elektrikli tramvay dönemine ait yolcu sayılarına bakıldığında, yıllık ortalama 54 milyona yakın yolcu taşındığı görülmektedir. Uzun dönemli elektrikli tramvay yolcu sayısının, atlı tramvayın benzer dönemine göre 8.5 kat arttığı tespit edilmiştir. Söz konusu artıştan, nüfus hareketliliği ve savaş sonrası refah etkisi gibi faktörlerin tesiri arındırıldığında, gerçek etki faktörü yaklaşık 5,33 olarak bulunur. Şehir içi toplu taşımada sistem değişikliğine gidilerek atlı tramvaydan elektrikli tramvaya geçiş tek başına yaklaşık 5,33 kat yolcu sayısını arttırmıştır. Elektrikli

tramvayın erişimde sağladığı hız ve konfor sayesinde yükselen yolcu sayısı şehir içi hareketliliği ivmelendirmiştir. Şehir içi toplam yolcu sayısı içerisinde tramvay yolcularının payı 1914 yılında %28'den, 1927'de %50'lere ulaşmıştır. 1927 yılında şehir içerisinde seyahat eden 124 milyon yolcunun 61,4 milyonunu tek başına Tramvay Şirketi taşımıştır. Tramvay yatırımlarının şehir içi hareketliliği belirgin bir şekilde arttırmasının şehrin gelişimine, sosyal ve ekonomik yapısına büyük tesirleri olmuştur. Şişli, Pangaltı, Teşvikiye, Nişantaşı, Maçka ve Bebek'e kadar uzanan boğaz kıyılarındaki semtlerden, sosyal ve ekonomik hayatın döndüğü merkezlere erişimin kolaylaşması bahsedilen semtlerin gelişmesine yol açmıştır. İnsanların daha uzak yerleşim bölgelerinde yaşayıp merkeze çalışmaya gelme imkânı elde etmeleri, imar hareketlerini merkezden çepere doğru kaydırmıştır. Şehrin dış semtleri, kuzeye doğru genişleme sürecine girmiştir.

Tramvay yolcu hareketliliğinin bölgesel dağılımı, 1896-1897 yıllarında Beyoğlu-Şişli bölgesinde %74, boğaz hattında %29, İstanbul yakasında ise %26 olarak gerçekleşmiştir. Elektrikli tramvay dönemini ifade eden 1920 yılı bölgesel dağılımı ise Beyoğlu-Şişli'nin 5 puan artarak %50'ye ulaştığını, boğaz hattının %28'e, İstanbul yakasının ise %22'ye kadar düştüğünü göstermektedir. Tramvay yolcu hareketliliğinin %78'inin Beyoğlu-Şişli ve boğaz bölgelerinde olması ve İstanbul yakasının yolcu oranının %22'de kalması şehrin büyüme ve genişleme yönünü açık bir şekilde ortaya koymaktadır.

İmtiyaz verilen şirketlerin istihdam kapasiteleri toplumsal hayata katkı sağlamıştır. Tramvay Şirketi'nde çalışanların %98'i Osmanlı tebaasından, %2'si ise yabancılardan oluşmaktadır. Şirketi'nin çalışan sayısı 1873-1884 yılları arası yıllık ortalama 230 civarıyken, 1920-1936 yılları arasında elektrikli tramvay döneminde yıllık ortalama 1.590 kişiye ulaşmıştır. Atlı tramvay ile elektrikli tramvay dönemleri arasında şirketin çalışan sayısı yaklaşık 7 kat artmıştır. Atlı tramvay döneminde çalışan başına alınan ücret 45-50 lira bandındayken, elektrikli tramvay döneminde bu rakam 720 liradır. 1873 yılında çalışan maaşlarının brüt gelire oranı %15'den, 1920'li yıllarda ortalama %36'ya, 1930'larda ise ortalama %40'lara çıkmıştır. 1935 ve 1936 yıllarında çalışan maaşlarının brüt gelire oranının %45'leri geçtiği görülmektedir. Bu durum tramvayın ilk yıllarında işletme verimliliğinin yüksek olduğunu göstermektedir. 1920'lerin başında

yaşanan grevlerden sonra çalışanların özlük haklarında iyileşmeler meydana gelmiştir. İşletilen hatların uzamasıyla birlikte artan personel sayısı ve maaşlarda yapılan düzenlemeler, brüt gelirlerin neredeyse yarısının personel giderlerine ayrılmasına yol açmıştır.

1871-1912 yılları arası atlı tramvay döneminde Tramvay Şirketinin yıllık ortalama net geliri 10.450 lira düzeyindedir. Elektrikli tramvay dönemini kapsayan 1919-1938 arası yıllık ortalama net gelir ise 327.273 liraya ulaşmıştır. Son yılların net gelirlerindeki azalış ortalamaı düşürdüğünden 1937 ve 1938 yılları hariç tutularak, söz konusu dönemin yıllık net gelir ortalaması 352.578 lira olarak hesaplanmıştır.

Atlı tramvay döneminden elektrikli tramvay dönemine geçişte yolcu sayısı ortalama 8,5 kat artarken, çalışan sayısı 7 kat artmıştır. Buna mukabil şirketin net gelirinde meydana gelen artış ise 33,74 kata ulaşmıştır. Yani şirketin net geliri yolcu sayısındaki artışın yaklaşık 4 katı şeklinde gerçekleşmiştir. Elektrikli tramvay dönemi yolcu başına elde edilen brüt gelir, atlı tramvay yıllarına göre 4,27 kat yükselmiştir. Başka bir ifadeyle bilet ücretleri %427 zamlanmıştır. Bir işçinin günlük kazancının yarısını ulaşım gideri olarak tramvaya verdiği anlaşılmaktadır ki bu durum Avrupa kıtasının en pahalı tramvay taşıma ücretinin İstanbul'da alındığı anlamına gelmektedir.

Tünel işletmesinde 1875 yılında 2,2 milyon, 1891 yılında 3,2 milyon, 1902 yılında 3 milyon, 1912 yılında 7,5 milyon, 1914 yılında 8 milyon, 1920'de ise 16 milyon yolcu Galata ile Pera arasında seyahat etmiştir. Tünelin yolcu sayısı 1923'de 12 milyona, 1924'de 11 milyona, 1930'da 8.5 milyona ve 1935'de ise 6 milyona düşmüştür. 1938 yılında Tünel İşletmesinde taşınan yolcu sayısı 5,5 milyona gerilemiştir.

Tünel yolcu sayısı, mütareke yıllarında iki katına yakın bir artış göstermiştir. Bu dönemde Galata ile Beyoğlu arasındaki trafiğin yoğun olduğu anlaşılmaktadır. Liman bölgesi Karaköy ile eğlence ve sosyal hayatın merkezi Beyoğlu'nda, işgal güçlerine bağlı askerlerin hareketliliği dikkat çekmektedir. Cumhuriyet'in ilanıyla beraber Tünel'de seyahat eden yolcu sayısının tedrici olarak düştüğü ve Beyoğlu'nun tenhalaştığı görülmektedir.

Mütareke yılları İstanbul’unda tramvay yolcu sayısı ise 1919 yılında yaklaşık 32 milyonken, 1920 yılında 16.5 milyon artışla 48,5 milyona, 1921 yılında 23 milyon artışla 55 milyona ulaşmıştır. Tünel yolcu sayısındaki artışa paralel bir yolcu artışının tramvayda da yaşandığı gözlenmektedir. Mütareke dolayısıyla İstanbul’da bulunan yabancı Ükelere ait askerlerin şehir içi hareketliliği arttırdığı anlaşılmaktadır.

Tramvay hatları araç-km başına getirisi bakımından değerlendirmeye alındığında, ilk dört hat sırasıyla Taksim-Sirkeci, Fatih-Harbiye, Maçka-Beyazıt ve Taksim-Fatih hatlarıdır. Bahsedilen hatların sefer sayılarının düşüklüğü ve sefer başına düşen yolcu sayısı itibariyle de araç içi yolcu yoğunluğunun fazlalığı izlenmektedir. Fatih-Harbiye en çok gelir elde edilen hat olarak ilk sırada yer alırken, Şişli-Tünel ikinci sırada bulunmaktadır. Ancak sefer sayısının fazlalığı bakımından Şişli-Tünel hattının bariz bir ayrıcalığa sahip olduğu göze çarpmakta ve kendisinden daha fazla gelir getiren Fatih-Harbiye’nin neredeyse 2,5 kat daha fazla sefer sayısına sahip olduğu görülmektedir. Sefer sayısının çokluğu yolcular açısından seyahat konforu ve zaman tasarrufu anlamına gelmektedir. İstanbul yakasına hizmet eden en önemli hat olan Fatih-Harbiye, sefer sayısı itibariyle ancak altıncı sırada yer almaktadır. Geç gelen tramvay araçları ve olması gerekenden her zaman daha kalabalık araçlar bu hatta karşılaşılacak olağan durumlar haline gelmiştir.

Tramvayın İstanbul’un sosyal hayatına büyük katkısı olduğu ve şehir hayatının ayrılmaz bir parçası haline geldiği inkâr edilemez bir gerçektir. Dönemin gazetelerinde çıkan makalelerde ve edebi eserlerde bütün yönleriyle tramvay yolculukları önemli bir yer tutmaktadır. Tramvay idaresinin müşteri memnuniyetini ön planda tutmayan yaklaşımları da sık sık eleştirilere konu olmuştur. Aşırı kalabalık tramvay araçlarına ve personelin nezaketsiz davranışlarına yönelik yapılan tenkitler karşısında, alternatifi olmayan Tramvay Şirketi genelde kulak tıkamış ve umursamaz davranmayı tercih etmiştir. Tramvay güzergâhlarında günde ortalama bir yaralanmalı kaza meydana gelmektedir. Yakındaki eczanelerin acil servis olarak kullanıldığı kazalarda, Şirket genelde olayı örtbas etme ve yaşanan kazaları yolcu ve yayaların hatalarına bağlama yoluna gitmiştir. Kurum arşivinde tazminat ödenen çok az sayıda dosya bulunmaktadır. Halkın kara ulaşımı konusunda tercih edecek alternatifinin neredeyse bulunmaması ve

denetim konusunda yaşanan yetersizlikler, Şirket'i sorumsuz davranmaya ve müşterisinin memnuniyetini dikkate almamaya sevk etmiştir. Nitekim araçların fren mekanizmalarının zayıflığının ve gerekli bakımlarının zamanında yapılmamasının, birçok kazanın birincil sebebi olması durumun vahametini açıklamaktadır. Araçların günlük temizliğinin bile yapılmadan zaman zaman sefere çıkarılması, Şirket yetkililerinin hassasiyetinin boyutunu ortaya koymaktadır.

Tramvay Şirketi'nin, Ankara Hükümeti'yle Cumhuriyetin ilanını beklemeden 17 Haziran 1923 tarihinde imzaladığı ilk sözleşmeyi, 1926 yılında yaptığı üç farklı sözleşme takip etmiştir. 21 Temmuz 1926 tarihli sözleşmeyle Şirket, yeni hatlar yapımı konusunda taahhütlerde bulunmuş ve bunun karşılığında taşıma ücretlerine zam yapılmıştır. Şirket'in yükümlülüklerini yerine getirmemesi üzerine, tramvay ücretlerinde yapılan zamların haksız kazanca yol açtığı tespit edilmiştir. Yapılan değerlendirmenin ardından, 1926 tarihli sözleşme feshedilerek, 1923 sözleşmesine geri dönmüştür. Taşıma ücretlerine yapılan zamlar neticesinde, Şirket'in haksız olarak elde ettiğine hükmedilen ulaşım ücretlerinin toplam bedeli olan 1.700.000 lira Şirket'ten tahsil edilmiştir. Denetim ve müeyyide konusunda Cumhuriyet yıllarında bürokrasinin daha etkin olduğunu söylemek gerekir. Tramvay Şirketi'nin yükümlülüklerini yerine getirme hususunda sorumsuz tutumu cezasız bırakılmamış, gerekli idari ve hukuki mücadele verilerek sözleşmeden doğan haklar korunmuştur.

Cumhuriyet döneminde yabancı sermayeye karşı kamuoyunda büyük bir tepki ve imtiyaz verilen şirketlerin satın alınması yönünde bir beklenti oluşmuştur. 1930'lardan itibaren imtiyaz sahibi şirketlere karşı politikanın değişmeye başladığı görülmektedir. Bu doğrultuda 1930 yılında 1580 sayılı Belediye Kanunu çıkarılarak söz konusu işletmelerin satın alınmasının yolu açılmıştır. İmtiyaz sahibi şirketlerin satın alınarak Belediye bünyesi altında kamu şirketleri haline dönüştürülmesindeki temel amacın, halka sunulan hizmetin kalitesinin arttırılmasının ve sosyal boyutun gözetilmesinin yanında, söz konusu işletmelerin gelirlerinin Belediye'ye aktararak belediye faaliyetlerinin daha etkin yürütülmesinin sağlanmasıdır. Satın alınan Şirketlerin ücret tarifelerinin reel anlamda düşürülmesi ile hedeflenen sosyal faydalara ulaşılmıştır. Aynı zamanda yurtiçinde elde edilen gelirlerin ülke dışına çıkarılmasının da önüne geçilmek istenmiştir. Bu şirketlerin

millileştirilmesi konusu, ilk olarak 1937 yılında Bayar hükümetinin programında yer almıştır. Dönemin Uluslara arası kontjonktürü de bunu gerektirmektedir. 1929 büyük buhranının etkisiyle devletçilik ilkesi bütün dünyada yaygınlaşmaya başlamış ve hükümetler kamu hizmeti veren şirketleri satın alarak devletleştirme yoluna gitmişlerdir.

1938 yılı sonunda iktidara gelen İnönü hükümeti, İstanbul'da Elektrik Şirketi ve Tünel-Tramvay Şirketi'nin millileştirilmesi konusunda adım atmıştır. Bu şirketlerin devlet tarafından satın alınma süreci başlatılmış ve başarıyla yürütülmüştür. 1869 şartnamesinin imtiyazın satın alınmasını düzenleyen yirmi birinci maddesine göre, tramvay işletmesinin satın alınması için Şirket'e ödenmesi gereken bedel 13 milyonu bulduğu halde, bu bedelin yaklaşık sekizde birine denk gelen 1.750.000 liraya karşılıklı uzlaşmıştır. Tramvay şirketinin satın alınmasına dair kanun ile Elektrik, Tramvay ve Tünel İdareleri Teşkilat ve Tesisatının İstanbul Belediyesi'ne Devrine Dair Kanun TBMM'de Haziran ayı içinde görüşülmüştür. 3643 sayılı 12 Haziran 1939 tarihli şirketin satın alınmasına dair sözleşmenin tasdiki hakkındaki kanunla, bilcümle hak ve vecibeleriyle hükümete intikal eden tramvay işletmesi, 3645 sayılı 16 Haziran 1939 tarihli kanunla (Elektrik, Tramvay ve Tünel İdareleri Teşkilat ve Tesisatının İstanbul Belediyesine Devrine Dair) Belediye'ye devrolmuştur. 16 Mart 1955 tarihinde Üsküdar-Kadıköy Halk Tramvayları Şirketi de imtiyaz haklarını İETT'ye devretmiştir.

1939 yılından günümüze toplu taşıma hizmeti veren İETT Genel Müdürlüğü, tarihi Tünel hattının her iki ucundaki binalarında faaliyetlerini sürdürmektedir. Genel Müdürlük merkez yapısı, Beyoğlu istasyonunun üzerine 1912 yılında kurulan Metrohan ve Galata'daki Karaköy istasyonunun üzerine 1969-1971 arasında inşa edilen Karaköy binalarında, asırlık çınar gibi İstanbul halkına hizmete devam etmektedir.

Toplu taşımada lastik tekerlekli araçların ağırlığının artmasından dolayı, 12 Ağustos 1961 yılında trafiği aksattığı gerekçesiyle İstanbul Avrupa yakasından tramvaylar kaldırılmıştır. 14 Kasım 1966 tarihinde Kadıköy-Üsküdar ve Kadıköy-Haydarpaşa hatlarının iptal edilmesiyle, İstanbul Anadolu yakasında da tramvay faaliyetlerine son verilmiştir. Böylece 1871 yılında Azapkapı-Beşiktaş hattında başlayan yolculuk, 95 yıl sonra boğazın karşı yakasındaki Üsküdar-Kadıköy hattında son bulmuştur.

EKLER

EK I: Dersaadet'te Tramvay Tesis ve İnşasına Dair Mukavelename

22 Cumâdelûlâ 1286 ve 18/30 Ağustos 1285/1869

Birinci Madde: Saltanat-ı seniyye işbu mukâvelenâmeye merbût şartnâmede gösterilen Dersaadet sokaklarında yolcu ve eşya nakliyyün tramvay tâbir olunan demiryolun inşâsıyla hayvan vasıtasıyla araba işletmesi imtiyazını Karapano Efendi'nin teşkil edeceği kumpanyaya i'tâ eder ve kumpanya dahi şartnâme ahkâmına takbikan masarafı ve zarar ve ziyânı kendisine âit olarak işbu yolları inşâ edecektir.

İkinci Madde: İşbu imtiyazın müddeti imtiyaz fermân-ı âlisi tarihinden itibaren kırk senedir.

Üçüncü Madde: Şehrin sâir tarafını mevkıflara rabt etmek üzere şartnâmede mukarrer olan fiyat ile yolcu taşımak için lüzûmunu göreceği mahallerde bir güne imtiyaz tahtında olmamak şartıyla âdî omnibüs bulundurması ruhsatı mezkûr kumpanyaya i'tâ olunmuştur.

Şu kadar ki tramvayın bulunduğu sokaklarda her nevi âdî yolcu ve eşya arabası işleyecek ve Kumpanyanın imtiyazı dahilinde olmayan mahaller için evkâf-ı muayyene ve suret-i muntazamada işleyecek arabaların tramvaylı sokaklardan murûruna mümanaat olunamayacak ise de ne şahs-ı vâhid ve ne de bir kumpanya tramvay işleyen sokaklarda muntazam sûrette ve muayyen saatlerde araba işletemeyecektir.

Dördüncü Madde: Şartnamenin birinci maddesinde beyan olunan hatların işlemeye başladığı müddetten on sene sonra varidât-ı sâfiyyesi eğerce yüzde onbeşi tecâvüz ederse o halde tarifenin miktar-ı münâsebe ta'dîl ve tenzili huşuna kumpanya mecbur olacak ve işbu ta'dilât Devlet-i aliyye ile şirket-i mezkûre beyninde bi'l-ittifak kararlaştırılacaktır.

Beşinci Madde: Fermân-ı âlî tarihinden itibâren beş sene müddet içinde şartnamenin birinci bendinde ta'dâd olunan tramvaylardan mâ'adâ İstanbul, Galata, Beyoğlu ve Üsküdar ve Boğaziçi'nin sahil caddelerinde mezkûr şartnamenin hâvi olduğu şerâita

tatbikan kumpanyanın tramvay tesis ve inşâ eylemesi Devlet-i aliyye'nin ruhsat-ı resmiyyesini istihsâle menûttur. İşbu beş sene müddet zarfında Devlet-i aliyye zikrolunan caddelerde tramvay inşâsı için başka bir kumpanyaya ruhsat i'tâ etmeyecektir. Yeni yapılacak tarîklerin müddet-i inşâiyyesi kumpanya ile bi'l-ittifâk taraf-ı devletten tayin olunacaktır. Zikrolunan beş senenin hitâmından sonra beyan olunan daire dahilinde bulunan mahallerde tramvay inşâsına başka taraftan tâlip zuhûr eder ise Devlet-i aliyye müsaade i'tâ etmekte muhtardır. Beyan olunan beş sene zarfında mahallât sokakları haricinde olup Şehremâneti'nin dâhil-i dâiresi olan mahallerde dahi mezkûr kumpanya taraf-ı devletten ruhsat i'tâ buyurulduğu halde işbu şartnâme ahkâmına tevfikân başka tramvay tesis ve inşâ edebilecektir. Yalnız işbu mahallât sokakları haricinde tesis olunabilecek tramvayların inşasından işbu kumpanya istinkâf eylediği takdirde bunları şarâit-i mütesâviye ile Devlet-i aliyye başka kumpanyaya i'tâ edebilecektir. Ve Taksim den bir şubesi Kağıthane'ye gitmek üzere Büyükdere'ye temdîd olunacak hat herhalde müstesnâ olup bunun imtiyazını münâsib gördüğü halde şimdiden başka kumpanyaya i'tâ etmeye Devlet-i aliyye'nin hakkı olacaktır.

Altıncı Madde: Temîn akçası olmak üzere mûmâ-ileyh Karapano Efendi nakd veyahud fiyat-ı cârîsi ile eshâm-ı umûmiyye kağıdı olarak işbu mukavelenâmenin hîn-i imzasında onbin Osmanlı lirasını Maliye Hazine-i Celilesi'ne teslim etmiş bulunacaktır.

Yedinci Madde: İrade-i seniyye sudûru tarihinden itibaren yirmi gün zarfında kumpanya nizâmı vechile teşkil edip nizâmât-ı esâsiyesi tasdik buyurulmak üzere Hükûmet-i seniyyeye arz ve takdim olunacaktır. Kumpanyanın merkez-i idâresi Dersaadet olacaktır.

Sekizinci Madde: Ameliyata lüzûmu olan sermâyenin tedârîki hakkında muktezî gördüğü tedâbirin icrâsına sâhib-i imtiyâz mezun ise de işbu Şirket; kâidesi üzere teşkil olunup nizâmât-ı esâsiyesi taraf-ı Devlet-i aliyye'den kabul ve tasdik buyurulmadıkça bey'ü şirâ olunacak hisse kağıtları çıkarmaya kumpanyanın hakkı olamayacaktır.

Dokuzuncu Madde: Tramvayın her şubesi tekmlil olundukça altıncı maddede gösterilen temin akçasının bir rub'u kumpanyaya iade olunarak nihayet şubenin hitâmında meblağ-ı mezbûrun kâffesi verilmiş olacaktır.

Onuncu Madde: Mezkûr kumpanya fermân-ı âli tarihinden itibâren bir sene müddette ameliyâta mübâşeret etmediği takdirde bir gûna ihtara hacet olmayarak hukûk-ı imtiyâziyyesinden kâmilten mahrûm kalacak ve bu halde altıncı maddede beyan olunduğu üzere kumpanya tarafından verilmiş olan temin akçası devletin malı olacaktır.

Onbirinci Madde: Birinci madde mücebince teşekkül edecek kumpanya Devlet-i aliyye tarafından evvelce ruhsat verilmedikçe işbu mukâvelenâme ile kendisine i'tâ olunmuş olan hukûk-i imtiyâziyyeyi kimseye terkedemiyecektir ve bu bâbda ruhsat verip vermemekte Devlet-i aliyye muhtardır.

İşbu mukâvelenâme Şûra-yı Devlet Heyet-i Umûmiyyesi'nde ve Meclis-i Hâss-ı Vükelâ-yı fihâmda bi'l-etrâf mütâla'a ve tedkik olunarak taraf-ı eşref-i hazret-i Padişâhi'ye dahi arz ile lede'l-istîzan ber-minvâl-i muharrer icrâsı husûsuna irâde-i seniyye-i cenâb-ı hilâfet-penâhi müteallik ve şeref-sudûr buyurulmuş olmakla iki nüsha olarak tahrir ve Nâfia Nezâret-i celîlesi vekâleti cânibinden ve mûmâ-ileyh tarafından imza ve temhir olunarak teati kılındı. Tahriren fi'l-yevmi's-sâni ve ve'l-ısrîn min şehr-i cumâdelûlâ li-seneti sitte ve semânîn ve mi'eteyn ve elf.

22 Cumâdelûlâ 1286 ve 18/30 Ağustos 1285/1869

Nâzır-ı Ticâret ve Zirâat ve

Vekîl-i Nezâret-i Umûr-ı Nâfia Mehmed Kabulî

Kaynak: Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediye, C.V, ss. 2398-2400.

EK II: Dersaadet'te Tramvay Tesis ve İnşasına Dair Şartname

22 Cumâdelûlâ 1286 ve 18/30 Ağustos 1285/1869

Birinci Madde: Karapano Efendi'nin tesisine müteahhid olduğu kampanyaya imtiyazı i'tâ olunan tramvay dört hat olarak âtide beyan olunan tariklerden geçecektir:

Birinci hat, Azapkapısı'ndan bed' ile Galata, Tophane, Beşiktaş ve Ortaköy'e müntehi olacaktır.

İkinci hat, Yeniköprü'nün İstanbul cihetinden bed' ile Bab-ı âlî ve Soğukçeşme'den Divanyolu caddesiyle Aksaray'da Yusufpaşa Çeşmesi'ne kadar temdîd olunacaktır.

Üçüncü hat, Aksaray'da ikinci hattın ayrılarak Samatya ve Yedikule'ye gidecektir.

Dördüncü hat, Aksaray'da ikinci hattın ayrılarak Topkapı'ya müntehi olacaktır.

İkinci Madde: İmtiyaz fermân-ı âlîsi tarihinden itibaren birinci ve ikinci hatlar iki, üçüncü hat üç, dördüncü hat dahi dört sene zarfında tekmil olup bu halde işbu dört hattın cümlesi tarih-i mezkûrdan itibaren nihâyet dört senede hitâm bulacaktır.

Üçüncü Madde: Tarîkin arzı demirlerin iç tarafından mesâha olunduğu halde lâ-ekal bir metre olacak vesâir arabaların murûrunda mâni olmamak için demirler kaldırımın zeminine tecâvüz etmeyecektir. İki demirin beyni kaldırımları yerine kırmataş dökmek şirketçe tercih olunursa ol sûrede inşâsına mezûn olacaktır. Sokakların zeminlerinin ta'dil ve tağyîrine kumpanyaca lüzûm görülürse yeniden intihâb olunacak sûret Şehremânet-i behiyyesi tarafından tasdik olunmadıkça icra olunmayacaktır. Arabaların murûru zamanında yolun kenarlarında bulunan dükkan ve haneler ile arabaların beyni ve diğer taraftan sâir arabaların murûruna zarar getirmemek üzere bırakılacak mesafenin miktarı Şehremânet-i behiyyesi tarafından tayîn olunacaktır. Her ne vakit olursa olsun tramvayın başka bir tarîke ilhakı için Devlet-i aliyye demiryolu çubuklarının arzı mesafesinin veyahud tramvayın geçeceği tarîkin zeminini tağyîr ve tebdîl etmek murâd buyurursa bu babda olacak masârîf devlete ait olacaktır.

Dördüncü Madde: Demir çubukların vaz' olunacağı ve merkezlerin inşâ kılınacağı mahalleri etrafiyla tayin ederek tramvayın geçeceği yolların bir mükemmel haritasını masârîfı kendisine ait olmak üzere kumpanya tanzîm ettirip Hükûmet-i seniyyeye takdim edilecektir. İşbu harita beher metre iki milimetre mikyâsında olacaktır. Her bir hattın haritası kumpanya tarafından tanzim olunup takdim olunduğu tarihten altı

ay zarfında mâsarıfı kâmilten devlete ait olup arzı lâ-ekal on iki arşın olmak üzere yolların tevsi'yle kumpanyaya teslimini Devlet-i aliyye taahhüd eder ve yalnız âtide beyan olunan on bir sokağın arzı on iki arşından noksan olabilecektir.

Hamidiye Medresesi'nden Hamidiye Türbesi köşesine kadar Hamidiye Caddesi, Salkımsöğüt köşesinden Soğukçeşme Karakolu'na kadar, Sultan Bayezid'de Vâki Beylik fırından Hasanpaşa Karakolu'na kadar, Aksarayda Valide Sultan Çeşmesi, Yusuf Paşa Çeşmesi'nden Molla Gürani köşesine kadar, Şehremini Karakolu'ndan Topkapı'ya kadar, Yedikule kapısından Mirahor Kilisesi'ne kadar, Mirahor Kilisesi köşesinden Merhaba köşesine kadar mahall-i mezburede Uzunyol'dan Yokuşbaşı'na kadar Bestan Camiinden Langa harik mahallinde vâki keresteci köşesi ve mahall-i mezkurdan Aksaray'da Valide Çeşmesi'ne kadar.

Tramvay için çifte yol inşâsı kumpanya tarafından matlûb olduğu halde bu babda Şehremânetinin muvafakat ve ruhsatını istihsale kumpanya mecbur olacaktır. Eğerçi çifte yolun tesisine Şehremâneti tarafından ruhsat verilmez ise emânet-i müşârun-ileyhâ ile bi'littifak tayin edeceği mahallerde iki araba karşı karşıya geldiği halde geçebilmek üzere lüzumu olacak yedek demir yollarının tesisine kumpanya muhtardır. İşbu demiryollarının inşâsı zımında sokakların tevsi'i için taraf-ı devletten sarfolunacak akçaya mukâbeleten kumpanya dahi şartnamenin birinci maddesinde beyan olunan dört hattın gerek kaldırım ve gerek makadam olarak şosesini ve kaldırımalarını cümlesinin arzı nihayet yirmi arşın olmak üzere müceddeden inşâ ve bütün müddet-i imtiyâziyye zarfında icâb eden tamiratını icra eylemeyi taahhüd eder. İşbu inşaatı Fransa'da câri olan usûl ve şekil ve metanetde icrâ etmeye kumpanya müteahhid olup bu halde Şehremânet-i behiyyesine i'tâ eyleyeceği birkaç usul ve inşaatın hangisi tensîb kılınır ise onun teferruatı kumpanya ile bi'l-ittifâk emanet-i müşârinileyha tarafından karar verilecektir. Fakat Azabkapısı'ndan Tophane'ye ve Yeniköprü'den Bâb-ı Âlî'ye kadar olan yollar dört köşe yontulmuş taş ile muntazam usulde kaldırım olacaktır. Ve küsur tarîkler makadam olarak şose yapılacak ve yaya kaldırımları dahi üç arşından ziyâde olmamak üzere tabîî veyahut ma'mûl düz kapak taşından olmak ve kenarları ser taştan yapılmak üzere inşâ kılınacaktır. Ahar ve arabalık ve fabrika ve kumpanyanın malı olacak şâir mahallerin iştirâsı kendisine ait olacaktır.

Beşinci Madde: Tramvayın inşâ olunacağı mahallerin her bir vechile mahzurdan sâlim olduğu Şehremâneti tarafından muayene ve tasdik olunarak ruhsat verilmedikçe kumpanya hiçbir ameliyâta mübaşeret edemiyecektir.

Altıncı Madde: Kumpanyanın icra edeceği ameliyâttan dolayı şayet su ve gaz yollarına ve lağımlara bir hâle geldiği takdirde bunların masarifi kendisine ait olmak üzere kumpanya tamir ederek suların cereyanını istihsâl edecektir ve yolların taharet ve suların cereyânı istihsâl olunmak üzere iktizâsı takdirinde demiryolunun boyuna veyahud arzına lüzûmu olacak mecraları tesis eyleyecektir.

Yedinci Madde: Demiryolunun zîr-i zemininde bulunan su ve gaz ve lağım yollarının tamirine kumpanya mâni olamayacak ve bunların tamiri vukû'unda hükûmet mühendisleri taraflarından haber verildiği zaman lağımların kazılması ve lüzûmu olacak tamirâtın icrâsı hakkında mûmâne'at edemiyecek yalnız tamirâtın icrâsından sonra yolun hâl-i aslîsine vaz-ı Şehremâneti'ne ait olup fakat demir çubukların çıkarılıp yine mahallerine vaz'ı masârifi herhalde kumpanya tarafından tesviye olunacaktır. Lağımların hafri lüzûmunda tramvayın murûruna mâni olunmamak üzere yolun evvela bir tarafı açılıp demir çubuklar muvakkaten diğer tarafına vaz' olunacak ve açılmış mahal kapan-dıktan sonra diğer taraf hafrolunmak için demir çubuklar mahall-i aslîsine naklettirilecek ve masârif-ı vâkı'a kumpanya cânibinden i'tâ edilecektir. Lâğımlar şayet açtırılıp vaktiyle kapattırılmaz veyahud açıldığı zaman bir zarar isâbet edip yaptırılmaz ise kumpanya tarafından ait olduğu daireye resmen haber verilip yirmi dört saat zarfında yine yapılmadığı halde bu nevi mahaller kumpanya tarafından yaptırılıp keşfi bi'l-icrâ masârifi ait olan taraftan istihsal olunacaktır.

Sekizinci Madde: Tramvayın yollarıyla müştemilâtı kumpanya tarafından daima hüsn-i hâlde tutulacaktır.

Dokuzuncu Madde: Yolculara mahsûs olan arabaların bir numûnesi Şehremâneti'ne arzolunup kabul olunduğu halde her bir arabaya nihâyet derecede alınacak müşterinin adedi emânet-i müşârunileyhâ tarafından tayin olunacak ve her bir arabanın ne miktar müşteri alacağı derûnlarına okunaklı rakam ile tahrîr kılınacak ve kadınlara ayrıca araba tahsîs olunacak ve Şehremâneti tarafından münâsib görüldüğü

sûrette erkeklerin bineceği arabalarda kadınlara mahsûs olarak ayrıca bölmeli mahal tefrîk kılınacaktır.

Onuncu Madde: Tramvay tarîkinin herbir hattı kıt'alara munkasim olup her bir kıt'a mu'tenâ olan dört yol ağızlarına müntehî olacaktır ve yolculardan alınacak ücret dahi kıt'a itibariyle ahzolunacaktır ve bir kıt'anın evvelinden intihasına kadar gitmeyip yolda binmiş olan müşterilerden dahi yine tekmiil ücret alınacaktır. Adam başına alınacak ücret beher bin metre mesafe için kırk parayı tecavüz etmeyip bu esas ile lüzûmu olan tarifeye Şehremâneti'yle karar verilecektir. Altı yaşından eksik olup peder veya valideleri dizinde oturan çocuklardan ücret alınmayacak. Posta memurlarıyla berriye ve bahriye ve zabtiye neferâtı -çavuşa kadar- asker elbiseleriyle bulundukları halde yalnız nisf ücret verecektir.

On Birinci Madde: On okkayı tecavüz etmeyip ayak arasında veyahud diz üzerinde tutularak kimseyi ta'cîz etmeyecek sûrette olan eşyayı müşteriler ücret vermeyerek birlikte alabileceklerdir. Beyan ve tarif olunan miktar ve cesametten ziyâde olan yük onsekiz kıyyeye kadar her bir mevkifte kabul olunup arabaların üzerlerinde olan mahalle konacak ise de bu makûle yük kalabalık edecek derecede pek cesâmetli ve hey'etce sakîl olmamak ve yalnız bir mevkiften diğer mevkife gitmek şartıyla kabul olunup bunlardan müşteri için alınan ücretin nisfi derecesinde bir nakliye alınacaktır.

On İkinci Madde: İşbu kumpanya vasıtasıyla naklolunacak eşyadan alınacak ücret eşyanın nev'ine ve gidecek mahallin mesafesine göre tayin olunup bu babda icâb eden tarife Şehremânet-i behiyyesiyle tanzîm olunacaktır. Hükûmet-i seniyye'ye ait olan eşya ve mühimmâtın nakli için kumpanya yalnız nisf ücret alacaktır. Kâbil-i taksîm olmayan bin kıyyeden bin beş yüz kıyye ağırlığında olan eşyadan tarife fiyâtının nisfini daha zammederek ücret almaya kumpanyanın salâhiyeti olup kâbil-i taksîm olmayıp bin beş yüz kıyyeden ziyâde ağır bulunan eşyâyı kabul etmeye mecbur olmayacaktır.

On Üçüncü Madde: Bir mevkiften diğer mevkife naklolunacak eşyadan ahz olunacak nakliye masârıfından mâ'adâ o eşyanın mevkiften hâriç diğer bi mahalle gönderilmesi veyahud mevkifte hıfzolunması lâzım gelir ise hamal ve mağaza kirası ve bu misillü masârıf için dahi başkaca bir tarife tanzîm olunup kezâlik tensîb buyurulduğu halde icrâ olunmak üzere Hükûmet-i seniyyeye arz ve takdim olunacaktır.

On Dördüncü Madde: Hatların her merkezinde yolcuların istirahatı ve güneş ve yağmurdan muhafazaları için lâ-ekal yirmi kişilik olarak lüzûmu miktar mevkif mahallerini kumpanya inşâ ederek bunların her birine birer büyük saat vaz' eyleyecek ve şirketin ahâlîce bilinmesi arzu olunabilecek nizâmât ve ilânâtını ta'lik edecektir. Meydan ve geniş caddelerde kumpanya memurlarının barınmaları, için Şehremânetinin tensîb ve ta'yin edeceği mahallerde kumpanya tarafından lüzûmu miktar kulûbe inşâ olunacaktır.

On Beşinci Madde: Arabalar her merkez ve mevkiflerde tevakkuf edeceği gibi yolda giderken bir adam binmek veyahud inmek istediği halde araba durmaya mecbur olacaktır.

On Altıncı Madde: Ahâlînin ihtiyâcâtını defa kâfi olacak miktâr vakitlerde lüzûmu kadar araba işletmeye kumpanya mecbûr olup bundan mâ'adâ şehrin sâir mahallerini tramvay merkezlerine rabt etmek için mevâki-i münâsebede omnibüs işletilebilecektir. Arabalar tulû'u şemsde başlayıp nısfu'l-leyle kadar işleyecektir ve geceleri arabaların derûnlarına dahi şu'le vermek üzere ön ve arka taraflarına renkli fenerler vaz' olunacaktır.

On Yedinci Madde: Kumpanya ittihâz edeceği usûl ve hareketin yani arabaların ne günden itibaren işlemeye başlayacağını ve her bir mevkiften saat kaçta hareket edeceğinin ve her bir merkez için alınacak ücretin miktarını ise mübâşeretten lâ-ekal sekiz gün evvel Dersaadet gazeteleri ve mevkiflere Türkçe ve Rumca ve Ermenice ve Yahudice ilânâmeler ta'liki ile herkese neşr ve ilân edecek ve muahharen usûl ve arabaların zaman-ı hareketini tebdil ve tağyir eylediği halde onun dahi kezâlik bu sûretle ilânına müsâraat eyleyecektir.

On Sekizinci Madde: Kumpanya idâre-i dahiliyyesine ve arabaların zamân-ı hareket ve miktarına dâir muahharen bazı tebdilâtın icrâsına lüzûm gördüğü halde bu babda intihâb edeceği usûlü Şehremânet-i behiyyesine arz ile alacağı ruhsat üzerine mevki-i icrâya koyabilecektir.

On Dokuzuncu Madde: İşbu kumpanya Devlet-i aliyye'nin zabtiye ve turuk hakkında câri bulunan ve bundan böyle mevki-i icrâya konulacak olan her bir kavânînine tâbi' olacaktır.

Yirminci Madde: Kumpanya müddet-i imtiyâziyyenin hitâmında işbu yoları kâffe-i müştêmilât ve edevâtıyla berâber hüsn-i halde olarak saltanat-ı seniyyeye terkeyleyecektir. Şirketin makina ve eşyâ-yı menkûlesini tarafeynden tayin olunacak mühemminlerin keşf ve takdiri üzerine Devlet-i aliyye matlûb eylediği halde mübâya'a eyleyecektir.

Yirmi Birinci Madde: Kumpanyaya verilmiş olan işbu imtiyazı Devlet-i aliyye geri almak murad buyurursa bervech-i âtî beyan olunan şeraitle işbu imtiyazı kumpanya devlete teslim eylemeye mecbûr olacaktır. Evvela kumpanya imtiyazını terkedeceği seneye değin güzerân etmiş olan müddetin son yedi senesi varidât-ı sâfiyesi hesâb olunarak bundan en az ticaret etmiş olan iki senelik vâridât-ı sâfiyye bi't-tenzîl kalan beş senenin varidât-ı sâfiyyesinden beşte bir misli müddet-i imtiyâziyye inkizâsına kaç sene kalmış ise beher sene için taraf-ı Devlet-i aliyye'den kumpanyaya i'tâ olunacaktır. Fakat hiç bir halde beyan olunan beş senelik vâridâtın beşte bir kısmı imtiyâzın istirdadı senesinin vâridât-ı sâfiyyesinden dûn olmayacaktır. Bir de kumpanya işlemeye başladığı müddetten yirmi sene murûr eylemedikçe mezkûr imtiyâzın istirdadı câ'iz olamayacaktır. Kumpanyanın eşya ve edevâtının bedeli yirminci bendde beyan olduğu veçhile tahmin olunup ayrıca şirkete te'diye ve i'tâ olunacaktır. Yalnız meblağ-ı mezbûrun senevî yüzde altı fâiz ve yüzde iki re'sû'l-mâl akçası ki cem'an yüzde sekiz hesâbıyla kaç kuruşa bâliğ olursa kumpanyaya senevî verilecek temettü bedelinden tenzil olunacaktır.

Yirmi İkinci Madde: İkinci bendde beyân olunan müddet içinde kumpanya ameliyâtı tekmil edemediği veyahud mukâvele veçhile vazifesini icrâ eylemediği halde inşâsına mübâşeret etmiş olduğu hattın hitâm bulup işlemeye başlamamış olan parçasının imtiyazından mahrûm kalacaktır. Bundan mâ'adâ bir hattı tekmil edip işletmeye başlattıktan sonra bir mecbûriyet-i kaviyye tahtında olmayarak mütevâliyen yirmi gün tatil ederse kezâlik bu veçhile tatil olunan hattın hukûk-ı imtiyâziyyesini kaybedecektir.

Yirmi Üçüncü Madde: Mezkûr hatların inşâsıyçün lüzûmu olan tabanlar ve demir çubuklar ile miktarı Şehremânet-i behiyyesi tarafından tayin olunacak taş ve çimento ve araba ve koşum ve araba bargirleri ilk defa için gümrük resminden muaf olacaktır. Ondan sonra getireceği her nev' şeylerin resm-i gümrüğünü i'tâ eyleyecektir. Tramvayın araba ve hayvan ve inşâ edeceği ahırları vergiden muaf olup imtiyâz haricinde

işleteceği omnibüs ve hayvanlar Şehremâneti tarafından bu nev‘ araba ve hayvanlar için muayyen olan vergiyi ilâya mecbûr olacaklardır.

Yirmi Dördüncü Madde: Kumpanya istihdam edeceği hademe ve amelenin intihâbında muhtar olup yalnız şirketin idâresi ve imtiyâz hukûkunun ıcrâsıyçün bulunacak memurlardan mâ'adası cümleten teb‘a-i Devlet-i aliyye’den olacak ve heyet-i şirket saltanat-ı seniyyenin kâffe-i kavânîn ve nizâmât-ı câriyye ve müstakbelesine tâbi olacaktır ve dikkatsizlikten dolayı vukûa gelebilecek kazadan kumpanya mesul tutulacaktır.

Yirmi Beşinci Madde: Şirketin icrâ edeceği ameliyatı ve imtiyâz mûcebince işleteceği yolları teftîş ve muâyene etmek üzere Şehremânet-i behiyyesi tarafından mahsûs memurlar tayin olunacaktır. Bu babda cânib-i devletten edilecek masârıfa mukâbil kumpanya emânet-i müşârun ileyhâya senevî yüz Osmanlı lirası i'tâ edecektir.

Yirmi Altıncı Madde: İşbu şartname veyahud mukâvelenâme ahkâmının icra-sından veyahud hâvi olduğu ibârâtın manâsından dolayı Şehremâneti ile kumpanya beyinde zuhûr edebilecek kâffe-i tahallûf ve dava tarafeynden müsâviyyü'l-aded nasbolunacak hakemlerden mürekkeb komisyonda fasl ve ru'yet olunacak ve işbu hakemlerin hükm ve kararı istinâf kabul etmeyip hemen mevki-i icrâya konulacaktır. İşbu komisyonda tesâvî-i ârâ vukû‘ bulursa keyfiyetin fasl u hasmı Şûrâ-yı Devlet'in Muhâkemât Dâiresi'ne havâle olunacaktır.

Hâtime; İşbu şartnâme Şûrâ-yı Devlet Hey'et-i Umûmiyyesi'nde ve Meclis-i Hâss-ı Vükelâ-yı fehâmda bi'l-etraf mutâla‘a ve tedkîk olunarak taraf-ı eşref-i hazret-i padişâhiye dahi arz ile lede'l-istizân ber-minvâl-ı muharrer icrâsı husûsuna irâde-i seniyye-i cenâb-ı hilâfet-penâhi müte'allik ve şeref-sudûr buyurulmuş olmakla iki nüsha olarak tahrîr ve Nâfia Nezâret-i celîlesi vekâleti cânibinden ve mûmâ ileyh tarafından imza ve temhîr olunarak te'âtî kılındı. Tahrîren fi'l-yevmi's-sânî ve'l-işrîn min şehri cumâde'l-ulâ li-seneti sitte ve semânîn ve mi'eteyn ve elf.

22 Cumâdelûlâ 1286 ve 18/30 Ağustos 1285/1869

Nâzır-ı Ticâret ve Ziraat ve

Vekîl-i Nezâret-i Umûr-ı Nâfia

Mehmed Kabûlî

Kaynak: Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediyye, C.V, s.2401-2407.



EK III: İstanbul Tramvay Şirketi Nizamname-i Esasisi

18 Zilka'ade 1286 ve 7/19 Şubat 1285/1870

Fasl-ı evvel

Şirketin Maksad ve İsim ve Merkez ve Müddet-İ İmtiyazı

Birinci Madde: Muharririn imza Bank-ı Osmâni ve şirket-i umûmiyye-i Osmâniyye ve Mösyö Kamondo ve Hristoki Zoğrafos Efendi ve Mösyö Zarifi ve Kostantin Kara Pano Efendi işbu nizâmnâmenin ahkâmına tevfikân furûht olunacak hisselerin bi'l-cümle sahiplerinden ibâret olmak üzere bir anonim şirketi ihdâs ederler.

İkinci Madde: Şirketin maksadı evvela mukâvelenâme ahkâmı mücebince Kostantin Karapano Efendi'ye imtiyazı i'tâ olunan tramvayı inşâ ile işletmekten ve sâniyen bir nev' imtiyâz tahtında olmayarak tramvay mevkiplerine yolcu taşımak için lüzûmu miktar omnibüs işletmekte muhtar bulunmasından ibârettir. Mûmâ-ileyh Karapano Efendi mezkûr mukâvelenâme ve şartnâme mücebince hâ'iz olduğu kâffe-i hukûkunu şirket-i mezkûreye nakl ve terkeder ve binâenaleyh şirket-i mezkûre mukâvele ve şartnâmede mûnderic bi'l-cümle şarâ'it ve taahhüdâtı ifâ eylemek şartıyla mûmâ-ileyhin yerine kâim olur.

Üçüncü Madde: Şirket "İstanbul Tramvayı Şirketi" ismiyle yâd olunacaktır.

Dördüncü Madde: Şirketin merkezi ve ikâmetgâhı İstanbul'dur.

Beşinci Madde: Şirketin müddet-i imtiyâzı fermân-ı âlî tarihinden itibaren kırk sene olacaktır.

Fasl-ı Sâni

Şirketin Sermâyesi

Altıncı Madde: Şirketin sermâyesi dört yüz bin Osmanlı lirasından ve beheri yirmi Osmanlı lirası olarak yirmi bin hisseden ibâret olacak ve mezkur sermâye yeni hisseler neşriyle tezyîd olunabilecektir ve işbu sermâye tezyîd' hususuna ve sermâyenin

sûret-i tedarikine meclis-i idârenin teklifi üzerine meclis-i umûmî karar verecek ve yeni hisseler neşr ve furûht olunduğu hald şirketin müessislerinin her birisinin asıl sermâyede olan hisselerine nisbeten beynlerinde taksîm etmek üzere yeni hisselerin nısfını başa baş iştirada sâirlere takdîmi ve kezâlik yeni hisselerin nısf-, diğerini dahi mutasarrıf oldukları hisseler nisbeten hissedârânın iştiraya salâhiyetleri olacaktır.

Yedinci Madde: Şirket-i mezkûre ileride muhtaç olacağı mebâligi tahvilât veya senedat-ı şâire neşriyle tedârik edebilecek ise de bu babda evvelce Devlet-i aliyye nin ruhsatını istihsâl etmeye mecbur olacaktır.

Sekizinci Madde: Her bir hissenin veya hisselerin tevziine değin muvakkaten verilen her bir senet sahibi şirketin mal-ı mevcuduna hâmil olduğu hisse nisbetinde mutasarrıf olacak ve kırkaltıncı madde mücebince taksim olunacak temettü'âtan dahi yine o nisbet üzerine hisse-mend olacaktır.

Dokuzuncu Madde: Hisseler ile senedât-ı muvakkate kâbil-i taksim olmadığından şirket her bir hisse ve senedin yalnız sahibini tanır ve hissenin şumûlü olan hukûk ve vazâif hisse senedi her kimin yedine geçer ise ona râcidir. Bir hisse tasarrufunun şirketin nizâmatına muvâfakaten şumûlü vardır.

Onuncu Madde: Hisseler koçanlı defterlerden kat' ve üzerlerine kumpanyanın damgası ve zîrlerini meclis-i idâre a'zâsından ikisinin imzası vaz' olunan ve hâmiline ait olan senedâttan ibârettir.

On Birinci Madde: Hissedârân nihâyet her hissenin nâtık olduğu mebâligin i'tâsına müteahhid olup ondan ziyâde akçe talebi memnû'dur.

On İkinci Madde: Hisselerin senedât-ı kat'iyyesi ancak beher hisse için beş Osmanlı lirası te'diyesinden sonra i'tâ ve tevzi' olup ol vakte değin senedât-ı muvakkate i'tâ kılınacaktır.

On Üçüncü Madde: Senedât-ı muvakkate hissedârânın esâmisini hâvi olmak üzere ancak beher hisse için iki Osmanlı lirasının te'diyesinden sonra ashâbına i'tâ kılınacaktır. İleride beher hisse için beş Osmanlı lirasına kadar te'diye olunacak tekâsitin şerâiti meclis-i idâre tarafından tayin olup şartnâme ve mukâvelenâmede şirketin

ilanına dair münderic olan ahkâma tevfikân neşredilecek olan ilannâmede beyan olunacak ve te'diye kılınan tekâsit hisselerin senedât-ı muvakkatesi üzerine işâret kılınacaktır.

On Dördüncü Madde: Beher hisse için beş Osmanlı lirasından ziyâde akçe talebi meclis-i umûmînin tasdikına mütevakıftır. İşbu tekâsitin sûret-i istihsâli meclis-i idâre tarafından kararlaştırılarak onüçüncü madde ahkâmına tevfikân en sonu tahsil için tayin olunan müddetten lâ-ekal on beş gün akdem olmak üzere üç defa neşr ve ilan olunacak ve işbu tekâsitin tahsili mezkûr hisselerin senedât-ı kat'iyyesinde mahsus damga ile işâret olunacaktır.

On Beşinci Madde: Onüçüncü ve ondördüncü maddeler ahkâmına tevfikân tayin olunan evkâfta tekâsitin adem-i tediyesi takdirinde te'hîr eden kimesne senevî yüzde sekiz hesabıyla faiz ilâsına mecbûr olacaktır. İşbu te'hîr tekâsitin tahsili için tayin olunan müddetten itibaren dört mâhtan ziyâde mümted olduğu halde meclis-i idâre hiçbir habere ve hiç bir hakem ve memura müracaata hâcet kalmamak üzere taksiti te'hîr eden hissenin iptaline hükmedebilecek ve böyle hisselerin münâsib göreceği vakit ve sûrette ikinci nüshasını furûht etmeye mezun olacak ve hisâs-ı mezkûrenin numaraları onüçüncü maddede beyan olduğu veçhile furûhtundan on beş gün mukaddem ilan olunacak ve bey'inden hâsıl olan semen, masârıfıdan ba'de't-tenzîl hissedârın deynine usûlü veçhile mahsûb edilerek fazla kalan meblağ tarih-i taksitten itibaren yevm-i bey'a değin murûr eden zaman için senevî yüzde sekiz fâiz tenzîl olunmak şartıyla sâhib-i hisseye ait olacak ve sahipleri furûhtundan akdem hisselerini almak istedikleri halde meclis-i idâre şu te'hîrden dolayı senevî yüzde sekiz hesabıyla fâiz te'diye olunmak şartıyla rıza gösterecektir.

On Altıncı Madde: Hissedârân ile veresesı ve alacaklıları ile vekillerinin şirketin eşya ve emvâline herhangi bahane ile olur ise olsun vaz'-ı mühür ettirmeye ve onların taksim ve müzâyedesini talep etmeye ve şirketin idâresine hiç bir sûrede müdâhale eylemeye salâhiyetleri olamayıp ihkâk-ı hakları için şirketin sene defterlerini ve meclis-i umûmînin müzâkerâtını kabul ve telâkkîye mecbur olacaklardır.

Fasl-ı Sâlis

Meclis-i İdâre

On Yedinci Madde: Şirketin idâresi altı a'zâdan mürekkebe bir meclise muhavveldir.

On Sekizinci Madde: Meclis-i idârenin a'zâsı meclis-i umûmî tarafından intihâb olunur ve müddet-i memuriyetleri üç senedir ve a'zânın sülûsü her sene teceddüd eder ve birinci meclisin tecdîdi için çıkacak a'zâ bâ-kur'a ihraç kılınıp ondan sonra kıdem usûlû câri olacaktır ve çıkan a'zâdan herbiri tekrar intihâb olunabilir.

On Dokuzuncu Madde: İdâre-i meclis a'zâsından herbirisi tarih-i intihabından on beş gün zarfında ve umûr-ı me'mûresine mübâderetten evvel inkızâ-yı me'mûriyetine değin bey' ve terkolunamayacak olan ve vaktini hulûl etmemiş kuponları üzerinde bulunan yüz hisse veya senedât-ı muvakkateyi şirketin sandığınaa vaz'a mecbur olacak ve bu şerâ'iti ifâ etmeyen a'zâyâ memuriyetini kabul etmemiş nazarıyla bakılacaktır.

Yirminci Madde: Meclis-i idâre a'zâsından birinin vefâtı veyahud istifâsı vuku'unda bir diğersini muvakkaten ve atîde tecemmû' edecek meclis-i umûmî birini asaleten a'zâ nasbeyler. Bu vechile tayin olunan a'zâ a'zâ-yı sâireye mu'âdil olacak ve selefinin bakî kalan müddetini ikmâl edecektir.

Yirmi Birinci Madde: Onsekizinci maddenin hilâfında olarak meclis-i idâre ilk beş sene için mü'essislerinden yani Devlet-i aliyye bankası direktörlerinin birinden ve meclis İdâresinin intihâbına ta'lîkan Şirket-i Umûmiyye-i Osmâniyye nin ya azâ-yı meclis-i İdâresinin birinden veyahud direktöründen ve Kont Kamondo veya biraderinden ve Hristaki Zoğrafos Efendi ve Mösyö Jorz Zarifî ile Kostantin Karapano Efendi'den mürekkebe olacak ve işbu birinci meclisin tecdidine ancak altıncı seneden itibaren bed' edecek ve onsekizinci madde ahkâmına tevfikân icrâ olunacak ve ilk beş sene zarfında yirminci maddede beyan olunan intihâb sûret-i kat'iiyyede olarak meclis-i idâre tarafından icrâ olunacak ve meclis-i umûmînin tasdikine mecbur olmayacak ve mezkûr ilk idâre meclisi a'zâlarından biri muvakkat gaybûbetinde yerine meclis tarafından kabul olunan bir vekil ta'yin edilebilecektir.

Yirmi İkinci Madde: Meclis-i idâre beher sene a'zâsından bir reis ile bir reis vekili tayin ve gıyâblarında a'zâ-yı hâzıradan en müsinnî riyâset edecek ve reis-i evvel ile reis-i sâni her vakit tekrar intihâb olunabilecektir.

Yirmi Üçüncü Madde: Meclis-i idâre şirketin menâfi'i için her ne zaman ihtiyaç görünür ise her halde ayda lâ-ekal iki defa tecemmu' edecek ve meclis a'zâları hazır bulundukları mübeyyin bulunan ve kıymetleri birinci meclis-i umûmî tarafından vaz' ve tayin olunacak olan pulları ahzedeceklerdir.

Yirmi Dördüncü Madde: Meclisin müzâkereye salâhiyeti lâ-ekal a'zâdan üç zâtın mevcut olmasına ve dört re'y bulunmasına menû olup hazır bulunan ve vekil gönderen a'zânın esâmisi ictimâ'ın mazbatasının bâlâsına tahrir olunacak ve a'zâdan birisi ikiden ziyâde re'y veremeyecektir.

Yirmi Beşinci Madde: Meclisin müzâkerâtı hâzır bulunan ve vekil gönderen a'zânın ekseriyet ârâsıyla karâr-gîr olacak ve tesâvî-i ârâda reisin re'yi bulunduğu taraf muraccâh tutulacak, reisi hâzır bulunmayan a'zânın vekili olamayacaktır.

Yirmi Altıncı Madde: Müzâkerât şirket merkezinde tutulan bir defterde mukayyed mazbatalar ile bi'l-tasdîk hâzır bulunan a'zâ tarafından imza olunacak ve mezkûr mazbataların sûretleri ve fîkrât-ı müstahricesi şâyed mehâkim veya mahâll-i sâireye ibrâz olunmak iktizâ eder ise reis veya vekili tarafından tasdik kılınacak ve fakat mahkeme defâtirin arz ve ibrazını talep edebilecektir.

Yirmi Yedinci Madde: İdâre meclisi şirketin idâresine me'zûniyet-i kâmile si olup şirketin her nev' husûsâtının idâresiyçün mukâvelât ve mubâyâ'âtın icrasına memur olacak ve ikinci maddede beyan olunan dâire dahilinde bulunmak üzere şirketin teşebbüsâtının tevsiine dair akd-i mukâvele edecek ve karâr verecek ve eşyâ-yı lâzimenin ve idâreye muktezî görünecek şâir levâzımâtın sûret-i tedârikini tayin edecek ve iştirâsına ruhsat i'tâ eyleyecek ve idârece lâzım olacak her bir şeyin işтира ve bey' ve mübâdele ve isticârına ve sâiresine mezûn olacak ve fakat bahâsının yekûnu iki bin Osmanlı lirasını tecâvüz eden emlâkin bey'u şirâsında meclis-i umûmînin ruhsatını istihsâl eyleyecek ve şirkete ait olan her nev' esmân ve vâridât ve emvâl ve senedâtın istirdâdına ve havâle ve bey'ine ruhsat i'tâ edecek ve otuzikinci ve otuzdokuzuncu maddelerin ahkâmına tevfi kan

meclis-i umûmî tarafından verilen ruhsat üzerine gerek rehin verilsin ve gerek verilmesin tahvîlât i'tâsıyla müddet-i tavîle için istikrâzlar akdeyleyecek ve muvakkat istikrâzât dahi edecek ve her nev' makbûz senetleri i'tâ eyleyecek ve her nev' vesikostro (?) keff-i yed etmeye ve istiğlâl defterinden terkîn-i kayd ettirmeye murahhas olacak ve kâffe-i esmân-ı ihtiyâtiyyenin ve mevcût akçanın sûret-i isti'mâlini tayin ve idâre nizâmnâmelerinin ve şartnâmenin tayin ettiği şerâite tevfikân tarifeleri tanzim ve tertip ve masârif-i te'sîsiyye ile idâre masârifine ruhsat i'tâ ve kumpanyanın direktörü ile memurlarını azl ve nasb ve vezâiflerini tayin ve maaşlarıyla mükâfaatlarını ve îcâbı halinde kefâlet akçalarını tahsis edecek ve îadesine ruhsat verecek ve meclis-i umûmiye i'tâ olunacak muhâsebe defâtirini tanzim edecek ve vaktin hulûlünden evvel hisselerin miktar-ı temettu'unu tayin eyleyecek ve şirketin muhâsesiyle umûr ve mesâlihinin ahvâline dair hissedarânın meclis-i umûmisine raporto i'tâ ve şirket nâmına mukâvele ve sulh edecek ve'l-hâsıl şirketin idâresine müteallik olan kâffe-i icraata bakacaktır.

Yirmi Sekizinci Madde: Şirketin imzası iki meclis-i idâre a'zâsı veyahud meclis tarafından terhis olundukları takdîrde direktör veya vekîli tarafından vaz olunacaktır.

Yirmi Dokuzuncu Madde: Kararlarını fiile götürmek üzere meclis-i idâre tarafından bir direktör tayin olunacaktır. Direktör şirketin kâffe-i umûrî hakkında bi'l-cümle tedâbir ve evâmiri tehiyye edip meclise tasdik ettirdikten sonra icra ettirecek ve direktörün vezâ'îfi ve memuriyeti meclis-i idâre tarafından tanzim olunacak şirketin nizâmatıyla tayin olunacak ve direktöre meclis a'zâsından biri vekil olabilecektir.

Otuzuncu Madde: Meclis-i idâre bazı muamelât-ı muayyene ve müddet-i mahdûde için mesuliyet kendisine ait olmak üzere kâmilten veyahud bir cüz'ünü direktöre veya a'zâlardan birine veyahud birkaçına ve lede'lhâce vekâletnâme-i mahsûs ile diğer bir şahsa ihâle edebilecektir.

Otuz Birinci Madde: Meclis-i idâre a'zâsı idâreleri cihetiyle şirketin taahhüdâtından dolayı ne şahsen ve ne de hey'eten mesuliyet altında bulunmayıp ancak memur oldukları husûsâtın icrasından mesuldürler.

Fasl-ı Rabi'

Hissedârânın Cem'iiyet-i Umûmiyyesi

Otuz İkinci Madde: Suret-i muntazamada teşekkül edecek olan cem'iiyet-i umumiyye mecmu' hissedârân demek olacağından kararlarına hazır bulunan veya bulunmayan bi'l-cümle hissedârân mutavaat edeceklerdir. Meclis-i umûmînin vezâ'if ve karârları evvelen idare meclisinin a'zâsının nasbı ve sâniyen bir senelik muhâsebâtın tasdîki ve sâlisen taksim olunacak hisse temettuatının tayini ve râbi'an şirket nizâmnâmesinin ta'dîli ve hamisen şirket sermâyesinin tezyidi ve sâdisen tahvilât neşri veya cihet-i şâire ile müddet-i tavîle için istikrâzât akdi ve sâbi'an işbu nizâmnâmede muayyen zamandan akdem şirketin lağvı ve sâminen şirketin şâir kumpanyalar ile birleşmesi ve tâsi'an bedeli iki bin Osmanlı lirasını mütecâviz emlâkin bey' u şîrâsı ve âşiren işbu nizâmnâmenin ahkâm-ı mahsûsasına tevfikân kendisine arz olunacak mevâd ve idâre meclisi tarafından olunacak tekâlif hakkında müzâkereden ibâret olacak ve şirket menâfi'ine müteallik her bir mevâd hakkında kat'iiyen karar verecektir.

Otuz Üçüncü Madde: Meclis-i umûmi her senenin ilk üç mahı zarfında Dersaadet'te ve bundan başka idâre meclisinin mukayyet addedildiği veya dört bin hissenin mutasarrıfı olan hissedârânın vukû'-ı istid'âsı takdirinde fevkalâde olarak ictimâ' ve ilk defa olmak üzere meclis-i umûmi şirketin teşekkülünün ikinci senesinin ilk üçüncü mahı zarfında tecemmu' edecektir.

Otuz Dördüncü Madde: Hissedârândan lâ-ekal on hisseye mutasarrıf olanlar cem'iiyet-i umûmiyyeye dahil olabilirler ve cem'iiyet-i umûmiyyeye duhûle salâhiyeti olan sâir hissedârânı tevkil edebilirler. İşbu vekâletnâmelerin sûret-i tanzimi meclis-i idâre tarafından tayin olunur.

Otuz Beşinci Madde: Cem'iiyet-i umûmiyyenin ancak hissedârân-ı hâzırânın adedi yirmi beşten ibâret ve bunlar umûm hisselerin lâ-ekal sümününü hâmil oldukları halde müzâkerâtı mu'teber olacak ve birinci davet üzere tecemmu eden hissedârândan işbu şerâit bulunmadığı halde ikinci defa davet edilecek ve ikinci davet ile cem'iiyet-i umûmiyyenin ictimâ'ı beyninde olan mühlet onbeş güne tenzil olunabilecek ve bu ikinci içtimâ de karârgir olacak müzâkerât hâzır bulunan hissedârân adedi ve mutasarrıf

oldukları sermâye ne miktara bâliğ olur ise olsun muteber tutulacak ve fakat işbu müzâkerât ancak birinci davette mübâhasesi mukarrer olan mevâd hakkında olacaktır.

Otuz Altıncı Madde: Cem'iyetin ictimâ'ı için gerek âdi ve gerek fevkalâde davetler on üçüncü madde hükmüne tevfikân içtimâ tarihinden ekalli otuz gün evvel ilân ve tebliğ olunacak ve işbu ilânnâmelerde cemiyette müzâkere olunacak mevâd tasrih olunacak ve her bir cem'iyet-i umûmiyyede ancak evvelce meclis-i idâre tarafından tayin olunan mevâd hakkında müzâkere olunabilecek ve cem'iyet-i umûmiyyenin akdinden on gün akdem o cemiyette müzâkere olunmak üzere akalli on hissedar tarafından vukû bulacak her bir teklif-i müzâkerât fihristine ilâve kılınacaktır.

Otuz Yedinci Madde: Hissedârân cem'iyet-i umûmiyyeye dahil olabilmek için senedâtıyla vadesi hulûl etmemiş olan kuponları Dersaadet'te şirket sandığına ve memâlik-i ecnebiyyede meclis-i idâre tarafından irâ'e olunacak bankerlerin sandıklarına tarih-i ictimadan ekal on gün evvel tevdi' ve teslim etmeye mecbûr olacaklar ve her birerlerine birer duhûliyye pusulası verilip işbu pusula zâtına mahsûs olmak üzere hissedârânın ismini hâvi olacak ve mezkûr pusulada sandıklara vaz' olunan hisselerin adedi derc ve tasrih olunacaktır.

Otuz Sekizinci Madde: Cem'iyet-i umûmiyyeye idâre meclisi reisi evveli veyahud reis vekili ve bunların gıyabında onların yerine kâ'im olmak üzere meclis-i idâre tarafından gösterilen a'zâ riyâset edecek ve verilen arâyı saymak memuriyeti cemiyetin hîn-i küşâdında hâzır bulunan hissedârânın ekseriyeti tarafından intihâb olunan iki zât tarafından ifâ ve reis ile işbu iki zât cem'iyet-i umûmiyye kâtibini tayin edeceklerdir.

Otuz Dokuzuncu Madde: Otuzyedinci maddede münderic şeaît ile vaz'-ı sandık olunan her on hisse bir re'y i'tâsına salâhiyet verdiği için cem'iyet-i umûmiyye a'zâsından her birinin ne kadar on hissenin mutasarrıfı veya vekili bulunur ise o kadar ârâsı olacak ve fakat hiç kimse on beşden ziyâde ârâya mâlik olamayacak ve cem'iyet-i umûmiyye müzâkerâtına ekseriyet-i ârâ ile karâr verecek ise de otuzikinci maddenin fıkra-i sâdisesinde muharrer mevâd hakkında olan karârlar â'zâ-yı hâzırânın ancak üç rub'unun ârâsıyla ittihâz olunabilir. Hafıyyen re'y alınması cem'iyetin beş a'zâsı tarafından talep olunabilecektir.

Kırkinci Madde: Otuzikinci maddenin fıkra-i râbi'a ve hâmise ve sâbi'a ve sâminesinde musarrah mevâd hakkında olunacak müzâkerât ancak akalli şirket sermâyesinin lâ-ekal bir rub'unu hâmil olan hissedârân hazır bulunduğu halde karârgâr olabilecek ve ilk cem'iyette bu maksada vâsıl olunamaz cem'iyet-i umûmiyyenin tecemmü'una dair otuzbeşinci maddenin ahkam fıkra-i mezkûre hakkında dahi mer'iyü'l-icrâ tutulacaktır.

Kırk Birinci Madde: Cem'iyet-i umûmiyyenin kararları reis ve ta'dâd-ı ârâya memur olanlar tarafından mümzâ mazbatalarında tahrîr ve iktizâ eden mahalde âharlara irâ'e olunacak mazbataların sûretleri ve fıkra-i müstahricesi meclis-i idâre reisi veya reis makâmında bulunan a'zâ tarafından tasdik olunacak ve cem'iyet-i umûmiyyede hazır bulunan a'zânânın ve her bir a'zâda bulunan hisseler adedini mübeyyin bir varaka ile vekil gönderen hissedârânın vekâletnâmeleri mazbataya merbut bulunacak ve işbu varaka her bir hissedar tarafından meclise hîn-ı duhûlunde imza kılınacaktır.

Fasl-ı Hâmis

Muhasebat-ı seneviyye ve faiz ve tevzi' olunacak temettuât, ve re'sü'lmâl te'diyesi ve ihtiyat sermayesi hakkındadır.

Kırk İkinci Madde: Şirketin senesi beher sene şehir-i kânûnisânînin ibtidasından bed' ile şehir-i kânûnievvelin otuz birinde nihayet bulur. Bi'l-istisnâ ilk senesi nizamnamenin kabulüyle bin sekiz yüz yetmiş beş senesi kânûnievvelinin otuz birine kadar câri olan zamandan ibaret olacaktır.

Kırk Üçüncü Madde: Şirketin muhasebatı kânûnievvelin otuz birinde kat' olunup her sene şirketin matlûbatı ile duyûnatını mübeyyin bir defter-i umûmî tanzim olunur. İşbu defter ile musaddak olan evrâk meclis-i idare tarafından muhâsebat-ı sâire ile berâber cem'iyet-i umûmiyyeye arz ve her senenin ilk altı ayı hitâmında direktör marifetiyle altı aylık bir muvâzene defteri tanzim ve cem'iyete takdim olunacaktır.

Kırk Dördüncü Madde: Şirketin demiryollarının hutût-ı muhtelifesinin inşâsı ve şirketin teşebbûsâtından ma'dûd imalat-ı sâirenin icrâsı müddetinden muvâzene defterine

esas olacak muhâsebâtın tanzim ve tertibinde kâide olmak üzere işbu inşaat ve ameliyâtın muhâsebesinde güzeste için sermâyeden yüzde beş zimmet kaydolunması mukarrerdir.

Kırk Beşinci Madde: Şirketin vâridâtı evvel emirde tamir ve işletme ve idare masârifıyla akdolunabilecek istikrâzâtın fâiz ve re'sül-mâlî te'diyesine ve ale'l-umûm şirketin kâffe-i masârîfının ifâ ve tesviyesine hasrolunacaktır.

Kırk Altıncı Madde: Bâlâda muharrer masârîfın te'diyesinden sonra fazla-i vâridâtdan evvela beher sene re'sül-mâlî tediye olunmamış hisseler sahiblerine te'diye olunan sermâye üzerine yüzde beş faiz i'tasına kâfi olacak meblağ ifraz ve saniyen fevkâlâde ve min-gayr-i me'mul zuhur eden kâffe-i masârîfî ifâ ve tesviyeye mahsûs bir ihtiyaç sermayesinin tedarik ve teşkili için yüzde on tahsis ve sâlisen mukâvele-i mahsusaları mücebince tanzimi ilk cem'iyet-i umûmiyye tarafından kararlaştırılmak üzere kendilerine verilecek olan senet mücebince müessisler beyninde taksim olunmak üzere yüzde altı ve râbî'an meclis-i idare a'zâlarının mutasarrıf oldukları hisselerine nisbeten beynlerinde taksîm olunmak üzere yüzde dört ve hâmisen hisedârân tarafından verilen sermâye imtiyâzın inkızâsından beş sene evvel külliyen te'diye sandığıyçün ifraz olunacak ve işbu meblağın ifrazına şirketin inşa ettireceği araba demiryollarının ilk dört kolunun işletilmesine şurûundan ancak üç sene sonra başlanılacaktır ve müddet-i muayyene zarfında hisselerin mecmû'unun re'sül-mâlî te'diye ve ifâ için lüzûmu olan mebâliğin ikmâlî zımnında re'sül-mâlîni te'diye olunmuş olan hisselerine ait yüzde beş fâizi dahi re'sül-mâlî sandığına zam ve ilâve kılınacak mebâliğ-i muhtelif-i mezkûrenin ifrâzından sonra kalan varidât re'sül-mâlî ve gerek te'diye olunmuş ve gerek te'diye olunmamış olan kâffe-i hisselerine taksîm ve re'sül-mâlî mukaddemâ te'diye olunmuş olan hisselerine ait olan temettu'ât miktârı bu misillü hisselerin mukabilinde verilmiş olan ilmuhaber ashâbına verilecektir.

Kırk Yedinci Madde: Hisselerin re'sül-mâlînin te'diyesine bed' olundukda re'sül-mâlî te'diye olunacak olanları her sene meclis-i idâre tarafından tayin olunan evkât ve sûverde Dersaadet'te alenen kur'a keşidesiyle tayin ve kur'a isâbet eden hisselerin numaraları onüçüncü madde ahkâmına tevfikân tab' ve i'lân olunacak ve kur'ası isâbet eden hisseler ashâbı evvela kânûnevvelin otuz birinde hitâm bulan sene için hisse temettu'una ve sâniyen beher hisse üzerine verilen meblağın nakden te'diyesine ve sene-

i hâliyyenin kânûnisânîsi ibtidâsından te'diyesi gününe değin yüzde beş hesâbıyla fâizine hakları olacak ve bundan başka sahihlerine hises-i asliyyeleri mukâbilinde yalnız madde-i sâbıkanın son fıkrasında zikrolunan temettu'âtın miktâr-ı musîblerinin ahzından başka birşeye hak ve salâhiyet vermeyecek olan mahsûs hisseler i'tâ olunacak ve bu nev' hisseler ashâbı idâre ile mecâlise i'tâ-yı re'ye müteallik olan vezâifte henüz re'sü'l-malı te'diye olunmamış olan hisseler ashâbıyla hem-hukûkdurlar.

Kırk Sekizinci Madde: Şayet müddet-i imtiyâzda bazı ahvâlden dolayı hisselerin re'sü'l-mâlinin te'diyesi müşkilâta dūçâr olur ise hitâm-ı imtiyâzda ve şirketin kat'-i muhâsebâtında emvâl-i mevcûdeden hâsıl olacak meblağdan evvel emirde re'sü'l-mâlî te'diye olunmamış hisselerin bedeline mukâbil akça bi'l-ifrâz fazlası bi'l-cümle hisseler taksîm olunacaktır.

Kırk Dokuzuncu Madde: İhtiyât akçası kırk bin Osmanlı lirasına bâliğ olduğu vakit kırkaltımcı maddede tayin olunan yüzde on artık ahzolunmayacak ve miktar-ı mezkûr tedenniye yüz tutar ise yine madde-i mezkûre ahkâmı cari olacaktır.

Ellinci Madde: Hisseler temettuâtının te'diyesi her sene mayısının ibtidâki gününde şirket merkeziyle meclis-i idâre tarafından tayin ve irâe olunacak sandıklarda icrâ olunacaktır.

Elli Birinci Madde: Onüçüncü madde ahkâmına tevfikân ilân oluna vadeden itibaren beş sene murûrunda alınmamış olan temettu'ât şirkete ait olacaktır.

Fasl-ı Sâdis

Mevâdd-ı Umûmiyye

Elli İkinci Madde: Cem'iyet-i umûmiyye şirketin hîn-i feshinde ittihâz olunacak sûret-i kat' hesâbı ta'yin ve bu husûs için bir veyahud bir kaç komiser nasb ve hesabların kat'ına değin icrâ-yı vazâ'ife devam ve cem'iyet-i umûmiyye-i âdiye misillü kat'-ı hesâb muhâsebelerini ru'yet ve tedkîk ve tasdik ve lede'l-hâce ibrâ senetleri i'tâ etmeye bi'l-hassa memur ve me'zûndur.

Elli Üçüncü Madde: Şirketin müddet-i imtiyâzı zarfında veya kat'-ı hesâb esnâsında gerek hissedârân ile şirket ve gerek hissedârân beyninde ve umûr ve mesâlih-i şirket hakkında zuhura gelebilecek her nev' münâza'ât Dersaadet mehâkim-i lâzimesi tarafından ber-mûceb-i kânûn fasl ve ru'yet olunacaktır.

Her bir hissedar münâza'ât-ı mezkûreye müteallik olan kâffe-i mevâd için Dersaadet'te ikâmetgâh resmi ittihâz etmiş addolunur.

18 Zilka'ade 1286 ve 7/19 Şubat 1285/1870

Kaynak: Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediyye, C. V, ss. 2408-2417.

EK IV: Dersaadet'te Müceddeden İnşa Ve Tesis Olunacak Tramvay Hatlarına Dair Mukavelename

2 Ramazan 1298 ve 17/29 Temmuz 1297/1881

Birinci Madde: Devlet-i aliyye Dersaadet Tramvay Şirketi meclis-i idaresi a'zâsından olup şirket-i mezkûre nâmına hareket eden saâdetlü Edvars Efendi ve sa'âdetlü Subûh Maksûd Efendi ve izzetlü Paspali Efendi ile Mösyö Kazanova ve Mösyö Fernandes ve Mösyö Rali'ye işbu mukâvelenâmeye merbût şartnâmede tayin olunan caddelerde üç hat olmak üzere yolcu nakli için Tramvay inşâsı ve bunların işletilmesi imtiyazını i'tâ eder. Şirket dahi salifü'z-zikr şartnâme ahkâmına tevfikân masârif ve zarar ve ziyânı kendisine ait olarak mezkûr tramvay hatlarını inşâ etmeyi ve işletmeyi taahhüt eyler.

İkinci Madde: İmtiyâzın müddeti fermân-ı âlî tarihinden itibaren otuz altı buçuk senedir.

Üçüncü Madde: El-yevm mevcûd olan dört tramvay hattının inşâsına ve işletilmesine dâir 22 Cumâdiyelulâ 1286 ve 8 Ağustos 1869 tarihinde tanzim olunan mukâvelenâme ve şartnâme ahkâmından bazı mevâddın adem-i icrâsından dolayı Hükûmet-i seniyye ile şirket beyninde tehaddüs eden bi'l-cümle münazaat işbu imtiyâz-ı cedîdin i'tâsı mukâbilinde müttefikân ke'en lem-yekûn nazarıyla bakılmıştır.

Dördüncü Madde: Mevcûd olan dört hattın bakiyye-i müddet-i imtiyâziyyesi yeni imtiyaz ile berâber otuz altı buçuk seneye temdîd olunmuştur.

Beşinci Madde: Şirket işbu mukâvelenâmenin hin-i imzasında teminât akçası olmak üzere aynen dört bin adet Osmanlı lirasını veya kıymet-i rayicesi ol miktara müsâvi eshâm-ı umûmiyye veyahud hazine vergisini Bank-ı Osmaniye teslîm etmiş bulunacaktır.

Altıncı Madde: Hissedârân meclis-i umûmisi tarafından karâr verilmek şartıyla şirket deruhte eylediği ameliyâtın icrâsına lâzım olan mebâliği tedarik eylemek için müddet-i te'diyesi işbu mukâvele nâmede muayyen olan imtiyâz müddetini tecavüz etmemek üzere istikrâz senedâtını ihrâc ve tedavül ettirebilecektir.

Şurası dahi mukarrerdir ki ashâb-ı senedâtın vikâye-i menâfi'i zımında Hükûmet-ı seniyyenin müdde-i-i umûmî vâsıtasıyla şirketin lede'l-iktizâ muamelâtını teftiş ve tedkîka hakkı vardır.

Yedinci Madde: Yeni yapılacak hatların birinci şubesi yani Galata ve Beyoğlu ve Şişli caddeleri inşaatı ikmâl ile işlemeye başladıkta beşinci maddede gösterilen te'minât akçasının nısfı ve ikinci şube yani Eminönü'nden Eyüp'e muntehi olacak hattın işletilmesine bed' olundukda nısf-ı diğeri şirkete i'âde olunacaktır.

Sekizinci Madde: Şirketi imtiyâz fermân-ı âlîsi tarihinden itibaren sekiz mâh müddetle birinci şubenin ameliyâtına mübâşeret eylemediği takdirde bir güne ihtâra hacet kalmaksızın hukûk-ı imtiyâziyyesinden kâmilten mahrum olacak ve bu halde beşinci madde mücebince verilen teminat akçası devlete mal olmuş bulunacaktır.

Dokuzuncu Madde: Devlet-i aliyye tarafından ruhsat verilmedikçe şirket işbu mukâvelenâme ile kendisine i'tâ olunmuş olan hukûk-ı imtiyâziyyeyi kimseye terkedemeyecektir ve terk-i hukuka ruhsat verip vermemekte Devlet-i aliyye muhtardır.

Onuncu Madde: Mösyö Kazanova ve Edvars Efendi ve Mösyö Fernandes ve Paspali Efendi ve Mösyö Rali ve Subûh Maksût Efendi Hükûmet-i seniyye ile şirket beyinde câri olan bi'l-cümle ihtilâfât ve münâza'attan şirket nâmına keff-i yed etmiş ve eski mukâvelenâme ve şartnâmenin mevâdd-ı mundericesince bu defa icrâ edilen ta'dilâtı dahi tamamen kabul eylemiştir.

Atık mukâvelenâmenin tarafeynden kabûl olunan bazı ta dilâtı hakkında madde-i munzamme

Birinci madde üzerine icra edilen ta'dilât:

İşbu mukâvele nâmeye merbût şartnâmede gösterilen Dersaadet sokaklarında yolcu nakliyçün inşâ ettirilecek tramvaylar hayvan vasıtasıyla devletin kabulüne arz olunmak şartıyla nev' icâd bir vasıta ile çektirilebilecektir. Eşyâ nakli yalnız atık dört hatta münhasır kalıp yeniden yapılacak hatlara şâmil olamayacaktır.

İkinci madde hakkında icrâ olunan ta'dîlât:

Eski imtiyâz yeni hatların imtiyazıyla berâber yani yeni imtiyaz ferman-ı âlisinin tarihinden itibaren otuz altı buçuk sene inkızasında hitam bulacaktır.

Üçüncü madde hakkında icrâ olunan ta'dîlât:

Atık mukâvele nâmenin omnibüslere dair olan maddesi tayy ve ilgâ olunmuştu

Dördüncü maddenin tadilâtı:

Şartnâmenin birinci maddesinde beyan olunan hatların işlemeye başladığı müddetten on sene sonra vâridât-ı sâfiyyesi yüzde on beşi tecâvüz ederse tarifenin ta'dil ve ücret-i nakliyyenin tenziline şirket mecbûr olacak ve işbu ta'dilât Şhremânetiyle şirket beyinde bi'l-ittifâk kararlaştırılacaktır.

Beşinci maddeye dair tadilât:

Gerek mevcut olan ve gerek işbu mukâvelenâme ahkâmınca müceddeden tesisi kararlaştırılan hatların temdîdi veyahud başka hat inşâsı için diğer şirketlere veyahud sermâyedârâna imtiyâz i'tâsı hakkı devletin yed-i iktidârındadır. Fakat ahara i'tâ olunan imtiyâzât mücebince tesis olunacak hatlar tramvay şirketi hatlarının iki tarafından lâ-ekal beşyüz metre uzak olacak ve şirketin muvâfakati olmadıkça işbu mesafe tenzil edilemeyecektir.

Onbirinci Madde: Atık mukâvelenâmece ta'dil olunmayan mevâddın ahkâmı kemâkân câri olacak ve bâlâda gösterilen ta'dilât ve ta'dil olunmayan mevâd yeni hatlarca dahi mer'iyü'l-icrâ tutulacaktır.

İşbu mukâvelenâme taraf-ı eşref-i hazreti padişâhiye arz ile lede'l-istizân icrâ-yı iktizâsı husûsuna emr ve irâde-i seniyye-i cenâb-ı tâcdâri müteallik ve şerefsudûr buyurulmuş olmakla işbu nüsha temhir olunarak mûmâ ileyhim cânibine i'tâ kılındı. Tahriren fi'l-yevmi'l-hâdî ve'l-işrîn min şehri şa'bânü'l-mu'azzam li-seneti semân ve tis'in mi'eteyn ve elf.

Tarih-i te'âti: 2 Ramazan 1298 ve 17/29 Temmuz 1297/1881

Nâzır-ı Umûr-ı Nâfia

Haşan Fehmi

Kaynak: Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediye, C. V, ss. 2418-2420.



EK V: Dersaadet'te Müceddeden İnşa ve Tesis Olunacak Tramvay Hatlarına Dair Şartname

2 Ramazan 1298 ve 17/29 Temmuz 1297/1881

Birinci Madde: Dersaadet Tramvay Şirketi meclis-i idâresi a'zâsından olup şirket-i mezkûre nâmına hareket eden saâdetlü Edvars Efendi ve saâdetlü Subû Maksûd Efendi ve izzetlü Paspali Efendi ile Mösyö Kazanova ve Mösyö Fernandes ve Mösyö Rali'ye taraf-ı saltanat-ı seniyyeden ber-mûceb-i mukâvele imtiyâzı i'tâ olunan tramvay üç hat olarak âtide muharrer caddelerden geçecektir.

Birinci hat

Galata'da kâ'in Voyvoda sokağından bed' ile kabristan ve Tepebaşı sokaklarıyla Beyoglu'nun büyük caddelerinden ve Taksim ve Pangaltı'dan murûr ile Şişli'ye müntehi olacaktır.

İkinci hat

Karaköy Köprüsü'nün İstanbul cihetinden bed' ile Balıkpazarı ve Odunkapısı ve Kapan-ı dakik ve Cibâli ve Fener ve Balât ve Defterdar'dan murûr ile Eyüp'e kadar temdîd olunacaktır.

Üçüncü hat

Birinci hattın ileride ta'yin olunacak bir mahallinden ayrılarak Tatavla'dan murûr edecektir.

İkinci Madde: Birinci hattın Voyvoda sokağı ile Altıncı Dâ'ire-i Belediye beyinde bulunan birinci kısmı ile üçüncüsü olan Tatavla hattının inşâsı şirketçe ihtiyarî olacak ve kısm-ı mezkûr ile üçüncü hattın inşâ edildiği halde sâir hatların inşâsı hakkında câri olan şarâit-i umûmiyyeye tâbi' bulunacaktır.

Üçüncü Madde: Yeni imtiyâz fermân-ı âlîsi tarihinden itibaren birinci hat bir buçuk ve ikinci hat üç sene zarfında ikmâl olunacaktır ve tarih-i mezkûrdan itibaren üç

sene inkızâsında şayet üçüncü hattın inşâsına şirket henüz bed' eylememiş bulunursu işbu hattın inşâsına dair olan hukûkundan sâkıt addolunacaktır.

Dördüncü Madde: Şirketin demir çubukların vaz' olunacağı mahalleri etrâfıyla tayin ve masârıfı kendisine ait olmak üzere tramvayın geçeceği yolların beher metre beş milimetre mikyâsında bir haritasını tanzim ettirip Şehremânetine takdim eyleyecektir.

Beşinci Madde: Hutût-ı cedîdenin murûr edeceği âtiyü'z-zikr mahallerde iktizâ eden emlâkin mubâyâ'asıyla sokakların tevsî'ini şirket deruhte eder. Fakat şurası mukarrerdirki şirket emlak ve arâzinin ashâbnı irzâ etmeye mecbûr olacak ve şâyet ashâb-ı emlâktan şirketin teklif ettiği bedel herhalde mülkün şeref ve kıymetine göre razı olması lâzım gelecek miktarda iken fahiş kıymet talebiyle ta'annüd edenler bulunursa bunlar için istimlâk kanûnu ahkamına mürâca'at olunacak ve bu makûlelerin muhafaza-i hukûk ve menâfi i tedbirine Şehremânetiyle Nâfia Nezâreti tarafından i'tinâ edilecektir.

Birinci hattın güzergahından,

evvelen: Tepebaşı sokağında kâin 18, 12, 10 8 numaralı haneler kesilerek İngiltere sefarethanesinin parmaklık duvarına kadar sokağın sol tarafının dâ'ire-i belediye haritası mûcebince tevsî'i

Sâniyen: Beyoğlu büyük caddesinde vâki' 198, 196, 194, 192, 194, 182, 178 174, 170, 168, 166 numaralı haneler kesilerek sokağın yalnız sol tarafının dâ'ire-i belediye haritasına tevfiқан tanzimi.

Sâlisen: Birinci hattın birinci kısmı inşâ olunduğu takdirde Voyvoda sokağının sağ tarafının dâ'ire-i belediye haritasına tatbikan tevsî'i.

İkinci ve üçüncü hatlar güzergâhının Şehremâneti tarafından tasdik olunacak bir kıt'a harita mûcebince kamilen on beş arşından aşağı olmamak üzere tevsî'i.

Ancak gerek devlete ve gerek Şehremânetine ait olup temdîd olunacak hatlara tesâdüf edecek ebniye ve arâzi-i haliye-i emiriyyeden yolların arzen hadd-ı mukarrerine iblâğı için yalnız lüzûm-ı hakikisi tebeyyün edecek miktarı şirkete terk olunacak ve şu

kadar ki ebniye ve arâzi-i mezkûreden me'âbid ve makâbir ve türbeler ile kale duvarları müstesnâ olup bunlara hiç bir sûretle dokunulmayacaktır.

Bu sırada devlete ve Şehremâneti'ne ait ebniye hedmi veya kat'ı lâzım gelir ise şirket onların masârifi kendisine ait olmak üzere inşâ etmeye mecbur olacaktır. Tevsî'ât enâsında zuhur edebilecek âsâr-ı âtika Hükûmet-i seniyyeye teslim kılınacaktır.

Şirket tarafından sokakların bir cihetince icrâ edilecek tevsî'âttan dolayı karşı cihetinde müstefid olacak arâzi ve emlâk ashâbından hiç bir gûnâ rusûm-ı şerefiyye talep olunmayacaktır.

İmtiyaz fermân-ı âlisinin sudûrunu müteâkıb li-ecli't-tevsî' ber-vechı muharrer şirketin mübâya'a eyleyeceği emlâk ve arâzinin muâmele-i kânuniyyesi bir an evvel icrâ olunmak için dâire-i belediyye tarafından muâvenet-i lâzime-i mümkün icrâ olunacaktır.

Tevsi' olunacak sokaklarda emlâk-ı lâzimenin mübâyaaası ve istikâmet-i tarîk göre kat' ve tesviyesi hitâm bulmaksızın şirket tarafından demir çubuk ferşolunamayacaktır.

Altıncı Madde: Şirket arabaların murûru için iki hat inşâ edebilecek ve işbu iki hattın arzı iki metre altmış beş santimetreyi tecavüz etmeyip beher hattın arzı dahi doksant santimetreden dûn olmayacaktır.

Atık şartnâmenin bazı maddelerinin bi'l-ittifâk ta'dîl olunan şerâ'iti hakkında madde-i munzammedir.

Evvela dördüncü madde ber-vechi zîr ta'dîl olunmuştur:

Hattın hîn-i tesisinde tevsî olunmamış olan sokaklar ileride tevsî' olunduğu halde bunların vusât-ı kadîmesi kaç arşın ise kaldırımından o kadar mahallinin tanzim ve tamiri şirkete ve yalnız tevsî' edilecek mahallerin kaldırımının inşâ ve tamiri Şehremânetine ait olacaktır.

Eski ve yeni hatların yaya kaldırımının ve yan taşlarının inşaat ve tamirâtı eski şartnâmede münderic ahkâm mücebince kemâkân şirkete ait olacaktır.

Şirket madde-i mezbûre mücebince Bâb-ı Âlî ve Galata caddelerinin dört köşe taş ile tanzimine müteallik taahhüdâtı imtiyâz-ı cedîdin i'tâsını müteakib bilâ tehîr ifâ etmeye mecbûr bulunacaktır.

Sekizinci madde hakkındaki tadilât:

Şirket gerek eski şartnâme mücebince mukaddemâ açılmış ve gerek yeniden açılacak hatlarda inşâ ve tamirini müteahhid olduğu kaldırımlara zikrolunan şartnâmede ta'rîf ve ta'yin kılınan şekl ve sûrette yapmağı ve yine yolda tamir etmeyi ve işbu kaldırımlardan el-yevm mezkûr şartnâme hükmüne muğâyir olarak yapılmış olanları müceddeden tanzim olunmak iktizâ eyledikte sûret-ı mukarreresine ifrâğ ve ıslâh eylemeyi ve yeni hatların kaldırımları hakkında dahi bu kâ'ideye ri'âyet etmeyi ta'ahhüt eyler. Yalnız eski hatlardan ba'dezîn açılacak mahaller kaldırımlarının tevsiâta ait inşaat ve tamirâtı işbu şartnâmenin madde-i munzammesi hükmünce Şehremânetine râci' olduğu cihetle zikrolunan ta'ahhüdât onlara şumûlü yoktur.

Şirket ber vechi bâlâ müteahhid olduğu esâslara tevfikân vakt ü zamânıyla inşaat ve tamirâtı icrâ etmez veyahud inşaat ve tamirâtı hattın murûr eylediğı yerlere hasr ile umûma ait araba güzergahlarını ve yaya yollarıyla bunların kenar taşlarını i'mâr ve tanzîm eylemez veyahud ale'l-umûm inşaat ve tamirâtı hattın bir kısmı üzerinde icrâ ile aksam-ı sâiresini terk ve tatil eyler ise Şehremâneti tarafından bir hafta mehil ile bir ihtarnâme gönderilip işbu şartnâme hükmünün icrâsına davet olunacaktır. Müddet-i mehil munkazıyye olup da icrâsız kalan taahhüdâtı ifâ edemez ise yapılmayan şeyler Şehremâneti tarafından inşâ ve tamir ettirilerek masarifi şirketten talep ve istifâ olunacak ve nihâyet on beş gün zarfında i'tâ olunmaz ise yalnız icrâ-yı ta'ahhüdât olunmayan mahallerde şirketin araba işletmesini men' etmeye Şehremâneti'nin hakkı olacaktır ve bu tatilden dolayı şirketin Şehremâneti'nden bir güne zarar ve ziyan talebine salâhiyeti olamayacaktır.

Onuncu maddeye müteallik ta'dîlât:

Tramvayın her bir hattı kıt'ât-ı müte'addideye münkasım olup her kıt'a dört yol ağızlarına muntahi olacaktır. Yolculardan alınacak ücret kıt'a i'tibâriyle ahz olunacağı gibi bir kıt'anın ibtidâsından nihâyetine kadar gitmeyipte yolda binmiş olan müşterilerden dahi

yine tekmi'l kıt'a ücreti alınacaktır. Adam başına alınacak ücret beher bin metre mesafe için mecidiye yirmi kuruş i'tibârıyla otuz parayı tecavüz etmeyip mecidiyeden gayrı meskûkât devletin kabul eylediği fi'atla kabul olunacaktır.

Beher kilometrede bir yolcudan otuz paradan ziyâde almamak şartıyla şirket bâlâda muharrer ücretlerin hadd-ı nihâyesi dahilinde olarak tarifesini ta'dil eylemekte muhtardır. Bu ta'dil tarifeyi şirket Şehremânetine ba'de'l-mürâca'a icrâ eyleyecektir. Şukadarki zikrolunan mürâca'at gününden itibaren sekiz gün hitâmına kadar Şehremâneti cevâb vermediği halde tarifenin bilâ te'hîr ta'dîlâtını icrâ ve i'lâna şirketin salâhiyeti olacaktır.

Posta ve Şehremâneti memurlarıyla çavuş rütbesine kadar asâkir-i berriye ve bahriye ve zabtiye neferâtından elbise-i askeriyelerini lâbis bulundukları halde yalnız yirmi para ücret alınacaktır.

Ondördüncü maddeye dâir ta'dîlât:

Şirket îcâb eden mahallerde yolcular için mevkifler inşâsına müteallik taahhüdâtını imtiyâz-ı cedîdin i'tâsını müteakip bilâ-te'hîr ifâ etmeye mecbûr olacaktır. Her mevkifte bulunması lâzım gelen i'lânât ve fıkra-i nizâmiyyeden ma'ada ahâlînin şikâyetini kaydeylemek üzere birer defter bulunduracaktır.

Onaltıncı maddenin omnibüsler hakkında olan fıkrası tay ve ilğa olunmuştur.

Yirmibirinci maddenin ta'dîli:

İmtiyazın taraf-ı devletten iştirâsı hakkında olan fıkradan şerâ'it-i âtiye lağvolunmuştur.

(Fakat hiçbir mahalde beyan olunan yedi senelik varidatın yedide bir kısmı imtiyazın istirdatı senesinin vâridat-ı safiyesinden dûn olmayacaktır.)

Yirmiüçüncü maddenin Omnibüsler hakkında olan fıkrası münfesihtir.

Yirmialtıncı madde hakkında tadîlât:

İşbu şartnâme veyahud mukâvelenâme ahkâmının tefsir manasından dolayı Şehremânetiyle kampanya beyinde zuhur edebilecek ihtilâfât Şûrâ-yı Devlet'te; gerek Şehremâneti ve gerek ahâli ile şirket beyinde tekevvün eden davalar mehâkim-i muteallikasında ru'yet olunacaktır.

Bâlâda beyan olunan ta'dilât ve atık şartnâmenin ta'dîl olunmayan maddeleri yeni hatlar hakkında dahi câri olacaktır.

İşbu şartnâme taraf-ı eşref-i hazret-i padişâhiye arz ile lede'l-istizân icrâ-yı iktizâsı husûsuna emr ve irâde-i seniyye-i cenâb-ı tacdâri müteallik ve şerefsudûr buyurulmuş olmakla işbu nüsha temhir olunarak mûmâ ileyhim cânibine i'tâ kılındı. Tahriren fi'l-yevmi'l-hâdî ve'l-işrîn min şehri şa'bânü'l-mu'azzam li-seneti semâne ve tis'in ve mi'eteyn ve elf.

Tarih-i te'âtî: 2 Ramazan 1298 ve 17/29 Temmuz 1297/1881

Nâzır-ı Umûr-ı Nâfia

Hasan Fehmi

Kaynak: Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediyeye, C. V, ss. 2420-2425.

EK VI: Dersaadet Tramvay Şirketi Müddet-i İmtiyaznamesinin Temdidi ve Bazı Hutut-ı Cedide İnşası Hakkında Mukavelename

17 Zilhicce 1324 ve 19 Kânûnısânî 1322/1 Şubat 1907

Bir taraftan Hükûmet-i seniyye nâmına hareket eden Ticaret ve Nâfia Nazırı devletlü Zihni Paşa hazretleriyle diğer taraftan Dersaadet Tramvay Şirketi nâmına hareket eden şirket-i mezkûre meclis-i idâre reisi Mösyö K. Vayze ve Şirket-i mezkûre müdürü Mösyö K. Perdikaris beyninde mevâdd-ı âtiye kararlaştırılmıştır.

Birinci Madde:

Evvelen, işletilmekte bulunan Eminönü-Aksaray hattının Bayezid istasyonundan ayrılarak Sultan Bayezid Meydanı'yla Şehzâdebaşı'ndan ve Şehremânetince ta'yin olunacak sokaklardan geçerek Fatih ve oradan Edirnekapısı'na müntehi olmak,

Saniyen: Şişli hatt-ı hâzırının Galatasaray, mevkiinden ayrılarak şimdilik Leh sokağının köşesine ve Altıncı Dâire-i Belediyye tarafından caddenin tevsi'i halinde Tünel mevkiine kadar temdîd edilmek ,

Sâlisen: Yine Şişli hatt-ı hâzırının Pangaltı'da mezarlık sokağı köşesine müsâdif mahallinden ayrılarak mezkûr mezarlık sokağıyla Aya Dimitri sokağında bi'l-murûr Tatavla-Aya Dimitri kilisesi meydanına mütenthi olmak üzere mecbûri.

Rabi'an: İleride Hükûmet-i seniyye ile bi'l-ittifâk ya Eminönü'nden veyahud Unkapanı'ndan bed' ile Eyüp'e müntehi olmak,

Hamisen: Unkapanı Meydanı'ndan bed' ile vefa caddesinden bi'l-murûr sâlifü'z-zikr Fatih hattıyla birleştirilmek.

Sâdisen: Hatt-ı hâzırın Ortaköy mevkiinden itibaren Kuruçeşme ve Arnavudköyü'nden geçerek Bebek bahçesi önünde nihâyet bulmak üzere ihtiyari olarak müceddeden tramvay hatları inşâ ve bargir ile cer olunur tramvay arabaları işletilmek üzere taraf-ı Hükûmet-i seniyyeden şirket-i mezkûreye imtiyaz ihsân buyurulmuştur.

İkinci Madde: Birinci maddede inşâsı gösterilen hutût-ı cedîdeye ait imtiyaz müddeti hutût-ı hâzıra müddeti imtiyâziyyesi tarih-i inkizâsından itibaren yetmiş beş senedir. Hutût-ı hâzıra müddet-i imtiyâziyyesi dahi salifü'z-zıkr hutût-ı cedide müddet-i imtiyâziyyesiyle birlikte hitâm bulacaktır.

Üçüncü Madde: Şirket ferman-ı âlî tarihinden itibaren birinci maddede mecbûri olarak inşâsını deruhte eylediği hatlardan Fatih-Edirnekapısı hattını on ve hutût-ı sâireyi beş sene müddet zarfında inşâ ve ikmâl ile işletecek ve ihtiyârî olan diğer üç hattın dahi velev kısmen inşâ edilmiş olsun yine işbu beş sene zarfında tamamıyla ikmâl ile işletilemeyenleri için ahar şahs veya şirkete imtiyaz i'tâsında Hükûmet-i seniyye muhtar bulunacaktır.

Şu kadarki sâlifü'l beyan müddet esnâsında hutut-ı mezkûre ameliyatının adem-i icrâsını veyahut icrasının te'hirini mûcib esbâb-ı mücbire zuhur ederse esbâb-ı mezbûre derhâl Ticaret ve Nâfia Nezâreti'ne resmen ve tahriren ihbâr edilecek ve kabulü halinde te'hir müddetince imalat müddeti temdîd olunacaktır.

Dördüncü Madde: Şirket üçüncü maddede gösterilen beş sene müddet zarfında hutût-ı hâzıranın eskimiş demir çubuklarını tecdîd eylemeyi ve hutût-ı hazıra ve cedîdenin murûr edeceği bi'l-cümle sokakları piyade yolları dahil olduğu halde yirmi arşın arzına kadar parke taşıyla döşemeyi ve müddet-i imtiyaziyyenin hitamına değin tamir ve hüsn-i halde muhafaza etmeyi ve hayvanların ayağı kaymamak için işbu taşları çentmeyi ta'ahhüd eder.

Beşinci Madde: Şirket hutut-ı cedîdenin murûr edeceği caddelerden tek hatlı olanların arzını on iki arşından dûn ise on iki arşına ve kezâlik hutut-ı cedîdeden çift hat ferş olunacak caddeler ile hutût-ı atıkadan dahi el-yevm çift hat işleyen yollardan mâ'adâ çift hatta tahvil edilecek caddelerin arzları on beş arşından dûn ise on beş arşına iblâğa mecbûrdur. Şu kadarki şirket işbu tevsî'ât için şimdilik nakden otuz bin lira sarf etmeyi müteahhiddir.

Şehremânetiyle şirket beyninde bi'l-müzâkere meblağ-ı mezkûr ile evvel be-evvel hutût-ı cedîdeden tek hatlı yollardan arzını on iki arşından dûn olanları on iki arşına iblâğ

edilecek ve meblağ-ı mezkûrun bakiyyesi âtiyü'z-zikr çift hat ferş olunacak yolların masârıf-ı tevsî'iyyesine karşılık tutulacaktır.

Şöyleki şirket hutût-ı cedîde ve atıkadan vus'atı hâzıraları on beş arşından dûn olmayan yollara emânet-i müşârûn ileyhânın inzimâm-ı re'y ve muvâfakatıyla çift hat ferşedeceği gibi bakiyye-i mezkûre gerek hutût-ı cedîde ve gerek atıkadan kezâlik emânet-i müşârûn ileyhânın inzimâm-ı muvâfakatıyla hangilerinin on beş arşına iblâğına kifâyet ederse tevsî' olunduktan sonra oralarda dahi çift hat ferşedilecektir İşbu tevsîât için kat' ve mubâyaaşı iktizâ eden mebâninin kat' ve mübâyaaşı husûsunda sâhib-i imtiyâz ile ashâbı uyuşmadığı halde istimlâk nizâmnâmesinemtevfik-i muâmele olunacaktır.

Altıncı Madde: Şirket işbu mukâvelenâme ile tayin olunan ta'ahhüdâtını ifâ edeceğini te'minân fermân-ı âlînin şeref-sudûru kendisine tebliğ olduğu tarihten itibaren te'minât akcası olarak Bank-ı Osmanî'ye nakden iki bin Osmanlı lirası tevdi' edecek ve işbu te'minât akçası umûm hatlarla tamirât ve tecdidât ve ferşiyâtın hitâmıyla kabûl-ı kat'î muâmelesini müte'âkıb şirkete i'âde olunacaktır.

Yedinci Madde: Ameliyâtın ikmâli Tramvay şirketi tarafından ihbar olunduktan Ticâret ve Nâfia Nezâreti tarafından mansûb bir fen komisyonu ma'rifetiyle ameliyât-ı mezkûre bi'l-mu'ayene iktizâ ettiği halde muvakkaten kabul edilecek ve kabul-ı muvakkat tarihinden itibaren bir sene sonra yine bir fen komisyonu ma'rifetiyle ameliyât-ı vâkı'a tekrar bi'l-muâyene kâide-i fenne muvâfık ve şartnâme ahkâmına mutabık olduğu tahakkuk eylediği halde işbu komisyonun tanzîm edeceği rapor üzerine Ticâret ve Nâfia Nezâreti tarafından kat'iyen kabul muâmelesi icra olunacaktır.

Sekizinci Madde: Hutût-ı atîka ve cedîdeye muvâzi olarak lâ-ekal beş yüz metre ba'd ve mesafede bulunmak şartıyla Hükûmet-i seniyye yeniden tramvay hatları tesis ve temdid ve işletilmesi için dilediği şahs veya şirkete imtiyaz i'tâsında muhtardır.

Dokuzuncu madde: Şirket dördüncü maddedeki ta'ahhüdâtını ifâ için te'sîsât-ı ibtidâ'iyyeye ait olmak üzere celbedeceği travers ve ray ve miktarı Şehremânetince ta'yin ve takdîr olunacak taş ve çimentoyu ve hutût-ı cedîdenin ilk işletilmesine ait ve bir defaya

mahsûs olmak üzere celbedeceği bargir ve koşum ve arabaları bilâ resm gümrükten imrâr edebilecektir.

Onuncu Madde: Şirketin bu defa icrâsını deruhte eylediği ameliyatın mevki-i fi'le getirilmesi için lâzım gelen sermâyenin tedârîki zımnında şirket evvelce meydân-ı tedâvüle çıkarılan tahvîlâtıdan başka mecbûri hatlar için ikiyüz elli bin lira ve ihtiyârî hatlar için yüz elli bin liralık tahvil çıkarabilecektir.

On Birinci Madde: İleride Hükûmet-i seniyyece tramvay arabalarının kuvve-i elektrikiyye ile cerîne müsâ'ade buyurulduğu halde tramvay arabalarının ceri ve depolarının tenvîri için iktizâ eden kuvvet doğrudan doğruya bilâ vasıta Hükûmet-i seniyye tarafından tramvay şirketine furûht olunmak üzere ol vakit Hükûmet-i seniyye cânibinden tramvay hatlarının güzergahıyla murûr edeceği yolların memleketin husûl-i intizâmıyla murûr ve ubûrca selâmet-i umûmiyyeyi te'min edecek sûrette vus'atı ve şerâ'it-i fenniyyesi ta'yin edilecek ve bu yolların tevsî'ine muktezî istimlâk masârıfi tamamen şirket tarafından tesviye kılınacaktır.

On İkinci Madde: Hükûmet-i seniyyeden istihsâl-i ruhsat etmedikçe şirket gerek işbu mukâvelenâme ile ve gerek bundan evvelki mukâvelât ile ihsân buyurulmuş olan hukûk-ı imtiyâziyyeyi ahar bir şahs veya şirkete devr ve ferâğ edemeyecektir.

On Üçüncü Madde: Şirket işbu mukâvelenâme ile muayyen olan ta'ahhüdâtını tamamen veya kısmen ifâ etmediği sûrette gerek hutût-ı cedîde ve gerek hutût-ı atîke imtiyâzının temdidine ait olan hukûk-ı imtiyâziyyeden sâkıt olacak ve te'minât akçası henüz i'ade olunmamış ise taraf-ı hükûmetten zabtedilecektir.

On Dördüncü Madde: Hükûmet-i seniyye gerek hutût-ı asliyyeyi ve gerek ilaveten inşa olunacak hutûtu imtiyâz-ı hâzırın inkızâ-yı müddetinden itibaren yirmi beş sene murûrunda her vakt mubâya'a etmek salâhiyetini hâ'izdir. Bu halde şartnâmenin madde-i mahsûsasına tevfi-k-i muamele olunacaktır.

On Beşinci Madde: Fermân-ı âlînin şeref sûduruyla şirkete teslimi halinde şirket Eyüp'te mutasarrıf olduğu depo mahallini Bâb-ı vâlâ-yı seraskeri'ye bilâ bedel terkeylemeyi ve bedel-i icârdan dolayı terâküm etmiş olan mebâliğ ile Şehremanetinde

olan matlûbâtından ve bi'l-cümle devâ'ir-i devlet ile bir guna müdde'iyât ve mutâlebatı var ise onların cümlesinden külliyyen ve kat'iyyen ferâgat etmeyi taahhüd eyler.

On Altıncı Madde: Şirket bu kere müceddeden inşâ edeceği hatlarla çifte olarak yapacağı hatları bir metre arzında inşâ edecektir.

On Yedinci Madde: Bundan akdem te'âtî kılınan 22 Cumâdelulâ 1286/1870 ve 2 Ramazan 1298/1881 tarihli mukâvelenâmeler ile bunlara ait şartnâmeler ve bunların ta'dilâtının işbu mukâvelenâme ile tağyîr ve tebdil olunmayan mevâddı kemâkân mer'î ve mu'teberdir.

İşbu mukâvelenâme şerefsâdır olan irâde-i seniyye-i hazret-i padişâhi mücebince iki nüsha olarak bi't-tanzîm imza ve te'âtî olunmuştur.

17 Zilhicce 1324 ve 19 Kânûnısânî 1322/1 Şubat 1907

K. Vayze K. Perdikaris Nâzır-ı Umûr-ı Ticâret ve Nâfi'â Zihni

Kaynak: Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediyye, C. V, ss. 2425-2429.

EK VII: Dersaadet Tramvay Şirketi Hututunda Kudret-i Elektrikiye İstimaline Dair Mukavlename

17 Muharrem 1329 ve 5 Kânûnısânî 1326 / 18 Ocak 1911

(Düstur'da mukâvelenâmenin tarihi bu suretle muharrer isede şirketin tab' ettirdiği nüshada 8 Kânûnısânî 1326 / 21 Ocak 1911'dir. Şu halde bu sonraki; tarih-i te'âtî olmak lâzım gelir.)

Bir taraftan hükûmet-i Osmaniyye nâmına hareket eden Nâfia Nazırı Halacyân Efendi hazretleri ile diğer taraftan Dersaadet tramvayları şirketi meclis-i idâresi a'zâsından olup meclis-i mezkûrdan ol babda hâ'iz bulunduğu vekâlete binaen şirket-i mezkûre nâmına hareket eden Mösyö Kavos beyninde mevâdd-ı âtiye karârgâr olmuştur.

Birinci Madde: Hükûmet-i osmâniyye şerâ'it-i âtiyeye tevfikân tramvay Şirketine:

Evvelen: Şirket-i mezkûrenin taht-ı imtiyâzında bulunan şebekeler üzerinde seyr u sefer eyleyecek tramvay arabalarının cer ve tenvîri.

Saniyen: Dersaadet'in İstanbul ve Rumeli cihetiyle mülhakâtında kudret-i elektrikiyye tevzi'ât-ı umûmiyyesi imtiyazının turuk-ı umûmiyyeyi isti'male ta'alluk eden hakk-ı inhisârı ol bâbdaki şartname lâyihasının ikinci maddesinin üç numaralı fıkrasında "Umûmi vesâ'it-i nakliyye tesisatına ait kuvve-i muharrikeyi tevlîd ve bu tesisâtın hâvi olduğu mü'essesat ve mebaniyi tenvire muktezî kudret-i elektrikiyye istihsâl ve i'tâsına mahsûs imalat ve müteferri'âtına şâmil değildir." sûretinde muharrer ahkâmına tatbîkân tramvay şirketine â'id mebâni ve müessesâtın gerek tenvîri ve gerek kuvve-i muharrikesi için imtiyaz müddetince kudret-i elektrikiye isti'mâl edilmek üzere ruhsat i'tâ eyler.

İkinci Madde: Tramvay Şirketi:

Evvelen: Kudret-i elektrikiyye istihsâli için Şehremânetiyle şirket beyninde bi'l-ittifâk kararlaştırılacak mevâkt'a bir veya müte'addid fabrika inşâ edecek veyahud fabrika inşâ etmemeyi menâfi'ine daha muvâfık addederse ihtiyâcâtına muktezî kudreti elektrikiyyeyi mübâyaa fi'âtı şerâiti Nâfia Nezâretince tasdik olunmak kaydıyla müesses

bulunan veya âtiyen tesis kılınacak olan fabrikaların herhangi birinden mübâyaa eyleyecektir.

Ancak mübâyaa sûretini ihtiyâr edildiği takdirde şirket:

a- Mârru'l-beyân fabrikaların iktidârı derece-i kâfiyede bulunduğunu isbât eyleyecektir.

b- Esbâb-ı mücbire müstesnâ olmak üzere kudret-i elektrikiyenin istihsâli husûsunda kâffe-i mesuliyeti deruhte edecektir.

Sâniyen: Turuk-ı umûmiyyeyi dahi isti'mâl ederek işbu mukâvelenâme ve merbut şartnâmede gösterilen müddetler zarfında ve şerâ'it-i muharrere dâiresinde kudret-i elektrikiyye istihsâli için muktezî bi'l-cümle imalatı tesis eyleyecektir.

Sâlisen: Karaköy köprüsüne cer elektrikîye mahsûs çift hat vaz'ıyla arabalarını mezkûr köprü üzerinde seyr ü sefer ettirecek ve bu hattı bir taraftan Şisli-Azapkapı-Ortaköy ve diğer taraftan Eminönü-Aksaray hututunda rabt ve ilsâk edecek ve köprü üzerinden aktarmasız geçebilmesi için yolculara teshîlât-ı mümkün irâ'e eyleyecektir

Üçüncü Madde: Tramvay şirketinin inşâ edeceği müvellid-i elektrik fabrikaları ile anlara müteferri' tesisât-ı sâbite işletme umûruna mahsus mebâniden addolunacak ve bunlar imtiyaz müddetinin inkızâsında bilâ bedel hükümete rucû' eyleyecektir.

Dördüncü Madde: Her nev' imalat ve kavâ'id-i fenne ve merbut şartname ahkâmına ve en son tekemmulât-ı fenniyyeye tevfikân icrâ kılınacaktır. İmalat-ı mezkûre elektrikli tramvaylar inşaatında tecrübesi mesbûk ve müştehir olan en ma'rûf mü'esseseler ma'rifetiyle vücuda getirilecektir.

Beşinci Madde: Kuvve-ı elektrikiyenin istihsâline mahsûs fabrikalar (evzin) ve depolar inşâsı veya bunlardan mevcutların tevsî'i ve mevcut veya âtiyen inşâ kılınacak hutûtu depolara rabt eyleyecek hutût-ı iltisâkiyye, muhavvel mevâkı'ı ve intizâr salonları için Nâfia Nezâreti'nce lüzumuna kana'at hâsıl olan mahallerin emr-i mubâyaa'asında şirket ile ashâb-ı miyânesinde i'tilâf husûle gelemediği takdirde istimlâk kanununa tevfik-

i mu‘âmele edilecektir. İşbu mahallerin mubâyaası masârıfı sırf şirkete ait olup yedinci maddede gösterilen mebâliğa dahil değildir.

Altıncı Madde: Sokakların tevsî'ine ait muamel-i istimlâkiyye 17 Zilhicce 1324 ve 18/31 Kânûnısânî 1322/1907 tarihli mukâvelenâmenin beşinci ve onbirinci maddeleri ahkâmını ta'dilen ve işbu mukâvelenâmeye merbût ve mer'ıyyeti musaddak haritalara tevfikan Şehremâneti cânibinden icrâ kılınacaktır. Bu babdaki masârıf âtide beyan olunan yedinci madde ahkâmı mücebince tesviye olunacaktır.

Bi'l-i'tilâf icrâ kılınabilecek ta'dilât müstesnâ olmak şartıyla istimlâk olunacak mahaller münhasıran merbût cetvelde gösterilen mahaller olup bunlar mezkûr cetvelde muharrer sıra tertibi üzere istimlâk edilecektir.

Şurası mukarrerdirki sokakların tevsî' ve tanziminden münbais olup yalnız salifü'z-zikr cetvelde gösterilen istimlâkâtin lüzûm ve kifâyeti kabul edilmiş olduğundan Tramvay Şirketi kendi hatları murûr eyleyen ve arzı on beş arşına müsâvi veya ondan efzûn ve hatta galata cadde-i kebîrinde bazı nukâtı on dört buçuk ile on beş arşın (11 metre ile 11.37 metre) arasında bulunan bi'l-cümle sokaklarda şimdiden elektrike mahsûs çift hat inşâ veya mevcût çift hatları ibkâ etmeye me'zûndur.

Galata cadde-i kebîrine mümâsil ahvâlde ayn-ı müsâ'ade-i musâmaha kârîde bulunmak câiz olabilecektir.

Tramvay şirketi el-yevm hatlarının takip ettiği sokaklarda icrâ kılınacak sâir bir güne istimlâk masârıfına iştirâk etmeyecek ve mevcut olan çift veya tek hatları elektrikle cere müsâ'id bir hale ifrâğ ederek ibka eyleyecektir.

Yedinci Madde: Altıncı madde mücebince yapılacak istimlak muamelatı Şehremâneti marifetiyle icra kılınacak ve fakat tramvay şirketi masârıf-ı vâkıya Şerâ'it-i âtiye dâ'iresinde iştirâk edecektir. Şöyleki:

Otuz bin Osmanlı lirasına vâsıl oluncaya kadar sarfedilecek mebâliğin kâffesi tamâmıyla şirket tarafından tesviye olunacaktır.

Ma'a haza Bâb-ı Âlî duvarı boyunca imtidâd eden sokağın tevsi'i için tramvay şirketince sarfedilen mebâliğ ile mukaddemâ vuku bulan i'tilâf vechile Altıncı Dâ'ire-i Belediye pişgâhında Şişhâne karakolu sokağının tevsi'i için sarfı muktezî masârif marû'l-beyan otuz bin Osmanlı lirasından mahsûb edilecektir. Miktarı nihâyet elli bin Osmanlı lirasına kadar vâsıl olmak ve işbu mebâliğ şirkete ait ta'ahhüdâtın hadd-i a'zamını teşkil eylemek şartıyla şirket salifü'z-zikr otuz bin Osmanlı lirasından fazla olarak sarfına lüzûm görülecek mebâliğin nısfına iştirâk eylemeyi deruhte eder. Bundan başka masârif-i istimlâkıyye için min haysü'l-mecmû' tahmin olunan yüz otuz bin liradan ber vechi muharrer mekâdire nazaran Şehremâneti hissesine isâbet edecek olan masârif-i istimlâkıyyeye mukâbil dahi şirket emânet-i müşârun ileyhâya elli bin Osmanlı lirasına kadar avans yapmayı ta'ahhüd eyler işbu elli bin liralık avans bilâ fâiz icrâ ve istimlâk yapıldıkça peyder pey tesviye ve ifâ kılınacaktır.

Şirket sâlifü'z-zikr avansı te'diye ettiği miktara vâsıl oluncaya kadar onikinci madde mücebince âidât veyahud on üçüncü madde ahkâmınca taksîm-i temettü' nâmlarıyla Şehremâneti'ne i'tâyâ mecbûr olduğu mebâliğden bi'l-mahsûb istifâ edecektir.

İstimlâk muamelâtına muktezî masârif mârru'l-beyan yüz otuz bin Osmanlı lirasını tecâvüz eylediği halde işbu meblağdan fazla vukû' bulacak sarfiyât munhasıran, Şehremâneti'ne ait ve emânet-i müşârun-ileyhâ buna muktezî mebalîği vakt ü zamanıyla tedarik eylemeye mecburdur. Bu takdirde şirket işbu mukâvele nâmenin onikinci ve onüçüncü maddeleri mücebince Şehremânetine ait olup bâlâda zikrolunan elli bin liralık avansın te'min-i istifâsı için evvelki fıkra mücebince şirket tarafından tevkif edilen mebâliğden senevî otuz bin frank istimlâk masârıfı olmak üzere yüz otuz bin lirayı tahmin için esas itibar edilmiş olan istimlâktâ istimlâk kânunu mücebince muktezi olan fazla mebalîğin tedarikine tahsisi zımnında Şehremâneti'ne muvakkaten terkeder. Ma'a-mâfih işbu otuz bin freankı bâlâda zikrolunan maksadın husûlü için istikraz edilen mebâliğin te'diyesine isti'mâle ihtiyaç kalmadığı takdirde meblağ-ı mezbûrun evvelki mahall-i tahsisine yani yukarıda zikri sebbeden elli bin liralık avansın te'diyesine rucû' etmesi meşruttur. Bilakis masârif-i mezkûre yüz otuz bin Osmanlı lirasından dûn olduğu takdirde meblağ-ı mütebâkıye şirketle bi'l-i'tilâf Şehremâneti ma'rifetiyle tramvay güzergâhınca icrâ kılınacak tevsiyat-ı mütehammile-i sâriye tehsis kılınabilecektir. Bu babda emânet-i

müşârun-ileyhâ ile şirket beyinde ihtilâf zuhurunda Şûrâ-yı Devlet ihtilâf-ı vâkı'ı hallu fasledecektir. 18 Kânûnısânî 1322/1907 tarihli mukâvelenâmenin üçüncü maddesinde muharrer ihtiyârî hatlar hakkında madde-i mezkûre ahkâmı tamamıyla bâkî ve mer'î ve işbu ihtiyârî hatların murûr edeceği sokakların tevsî'ine muktezî istimlâk masârifi kâmilten şirkete aittir.

Sekizinci Madde: Esna-yı inşaatta şirketin talebi üzerine Nâfia Nezâreti'nin inzimâm-ı muvâfakatıyla muvakkaten isti'mâline lüzûm görülecek arazi ashâbının zarar-ı hakîkileriyle mahrum olacakları intifa' şirket tarafından tazmîn edilmek şartıyla ve devâ'ir-i â'idesi ma'rifetiyle şirkete teslim edilecektir.

Vukû'a getirilecek hasarâtta dolayı şirket tarafından ashâbına tazminat verilmek kaydıyla Şehremâneti mebâni-i husûsiyye cephelerine nakillerin istinâdına mahsus halka ve dirsekler vaz'ı için şirkete mu'âvenet ve müzâharette bulunacaktır. Kıymet-i tarihiyyeyi hâ'iz olan veya âsâr-ı nefiseden ma'dûd bulunan ebniye üzerine tel, rozas (?), konsül vesâire takılmayacaktır.

Gerek turuk-ı umûmiyyenin sûret-i muvakkatede ve gerek zemînin elektrik direkleri ve kablolar ve tesisât-ı sâire ile sûret-i dâimede işgâl olunmasından dolayı bir güne tazmînât verilmeksizin turuk-ı mezkûre tramvay şirketi tarafından isti'mâl olunacaktır.

Dokuzuncu Madde: İstimlâk mu'amelesinin icrâsına muktezî bi'l-cümle planlar ile evrak-ı müteferri'ası Şehremânetiyle tramvay şirketi beyinde bi'l-ittifak tanzim edilecek ve fakat şirket emânet-i müşârun ileyhâyâ tevdi' edeceği işbu planlarla evrâkın maddeten ve mükemmelen ihzârı mecburiyetiyle mükellef olacaktır.

Onuncu Madde: 2 Ramazan 1298/1881 tarihli şartnâmenin beşinci maddesinin son fıkrası ahkâmından inhirâfen şurâsı mukarrerdir ki ameliyât programı Şehremâneti cânibinden tasdik edilmiş olmak şartıyla mu'amele-i istimlâkiyye ile berâber ayn-ı zamanda te'sîsâta ait ameliyâta veyahud yolların tanzimine müteallik husûsata ibtidâr ve devam olunabilecektir. Ma'amafih işbu tasdik mu'amelesine rağmen şirket salifü'z-zikr ameliyâttan tevellüd edebilecek hasarâtta mesul olacaktır.

Bununla beraber 18 Kânûnısânî 1322/1907 ve 17 Zilhicce 1324 tarihli mukâvelenâmenin üçüncü maddesi ahkâmına ve kudret-i elektrikiye isti'mâline dair olan işbu mukâvelenâmeye merbût şartnâme mü'eddâsına tevfikân tramvay şirketinin icrâya mecbûr bulunduğu ta'ahhüdâtı ifâ edebilmesi için Şehremâneti istimlâke ait bi'l-cümle muamelâtı lüzûmu zamanında istimlâk kânûnuna tevfikân icrâ edecektir.

Aksi takdirde hükümet şirketi ne merbût şartnâme mucebince te'ehhuratdan munbâ'is cezâ-yı nakdîyi i'tâyâ ve ne de işbu imtiyâzdan mütevellid hukûkundan iskâta sevketmeksizin te'ehhürât-ı vâkı'a mukâveleten muayyen olan müddetlere zammedilecektir.

Şirket ikmâl edilip işletilmeye salih bulunduğu tahakkuk eden aksam-ı hutûtiyyeyi işletebilecektir.

On Birinci Madde: Şirketin tesisât-ı ibtidâ'îyye ve tevsîiyyeye muktezî olup memâlik-i ecnebiyyeden celbedeceği edevât ve malzeme-i inşaiyye imtiyâzât kânûnu ahkâmına tevfikân gümrük rusûmundan muaf tutulacaktır.

İşbu fasla dahil olan edevât ve levâzım-ı inşâ'îyye ber-vech-i âtidir: Makineler, arabalar, vagonlar, kablolar, raylar ve tramvay şebekesinin elektrikli hutûta tahviline ve 17 Zilhicce 1324 ve 18-31 Kânûnusânî 1322-1907 tarihli mukavelenamede muharrer hutût-ı cedîdenin inşâsına muktezî eşyâ-yı sâire.

Hitâm-ı müddet-i imtiyâziyyeye kadar şirketin vâridât ve ihtiyat akçaları ve imalatın tesisi için muktezî emlak ve arâzi vergiden mu'âf kılınacağı gibi hisse senedâtı ve tahvilât dahi damga resminden mâ'ada rusûm ve tekâliften muaf olacaktır.

Şirket tarafından inşâ olup işletme muamelâtında kullanılmayan her nev' ebniye ve tesisât memâlik-i Osmâniyye'de halen mer'i bulunan veya müstakbelen mevki'-i tatbîka vaz' edilecek olan her güne tekâlife tâbi' olacaktır.

Kezâlik maden kömürü ile madeni yağlar gibi işletme muamelâtına muktezî malzeme dahi gümrük rûsûmuna tabi bulunacaktır.

On İkinci Madde: Tramvay şirketi bi'l-cümle ihtiyâcâtı için sarf ve istihlâk edilecek kudret-i elektrikiyyenin beher kilovât saat başına Dersaadet'te Şehremânetine bir frankın yüzde 1,6/10 (bir ve onda altı) hesabıyla âidât verecektir (Bir frank altın akça dört kuruş kırk santimdir). Hutûtun mu'âmele-i kabuliyesi için yapılacak tecrübelerde sarf ve istihlâk olunacak kilovat saatlar mezkûr â'idâta idhâl edilmeyecektir.

Âidât-ı mezkûrenin miktar-ı senevîsi el-yevm inşâ edilmiş veya derdest inşâ bulunmuş olan şebekenin hey'et-i umûmiyyesi elektrikle işletirildiğine nazaran hiç bir vechile yetmiş beş bin franktan dîn olmayacaktır. Hutûtun kısmen işlettirilmesi halinde hadd-ı asgar olarak ta'yin olunan salifü'z-zikr yetmiş beş bin frank nisbet kâ'idesine tevfikân tenkis edilecektir.

"Â'idat-ı mezkûrenin hesâbına esâs tutulacak kilovat saatin adedi ana tellerinin trolenin temas teline cereyan-ı elektriki i'tâ ettiği nukâta mevzû' husûsu mu'addidler (kontürler) vasıtasıyla ta'yin olunacaktır."

Nafia Nezâretiyle Şehremâneti memurlarının kudret-i elektrikiyyenin sarfiyatıyla zayi'atını, tefîş eylemelerini teshilen şirket bi'l-cümle tedâbiri ittihaz eyleyecektir. Salifu'l-beyan â'idât, mukaddemki senenin sarfiyât-ı elektrikiyyesi a'idatı her sene-i maliye kanûnisânisinin otuz birinde te'diye olunmak sûretiyle tesviye olunacaktır.

On Üçüncü Madde: Şirketin el-yevm mevcut nizamnâme-i dahilîsi ahkâmına tevfikân hesâb edilecek temettu'atın miktarı imha edilmemiş olan hisse senedâtına nizâmname-i dahili mücebince yüzde beş fâiz dahi dahil olduğu halde ceman yüzde altı ve imhâ edilmiş hisse senedâtına dahi bunlara terettüb eden hisse-i temettu'un tesviyesine müsaade etmedikçe husule gelecek farkı ikmâlen bilâ-fâiz sinîn-i âtiye fazlalarından tesviye edilmek üzere fark-ı mezkûr işbu mukâvelenâmenin tarih-i tasdikından itibaren "intizâr hesabı" nâmıyla bir hesâba geçirilecektir.

Şu kadar ki hesap-ı mezkûrun mâ-kabline şumûlü olamayacağından şirket bu hesâba işbu mukâvelenâmenin tasdikinden evvelki zamana ait farkları kayd ve idhâl edemeyecektir.

İntizâr hesâbı kâmilten tasfiye edildikde hâsıl olacak temettu' şirket ile Şehremâneti arasında ber-vech-i âtî taksim kılınacaktır.

Evvelen: İmhâ edilmemiş olan hisse senedâtına ber-minvâl-ı muharrer yüzde altı ile imha edilmiş hisse senedâtına dahi bunlara terettüb eden hisse-i temettu' tefrik olunduktan sonra kalacak fazlanın evvel emirde yüzde onu Şehremânetine i'tâ olunacak ve mütebâkısı nizamnâme-i dahili ahkâmına tevfikân tramvay şirketinin (imhâ edilmiş veya edilmemiş) bi'l-cümle hisse senedâtına taksîm olunacak temettu'a tahsis kılınacaktır. Fakat işbu sûret-i taksîm yalnız imhâ edilmeyen hisse senedâtına (ber-vech-i bâlâ zikrolunan yüzde altı dahi dahil olduğu halde) cem'an yüzde dokuz isâbet edinceye kadar câri olacaktır.

Saniyen: Şayet ber-vech-i muharrer imhâ edilmemiş hisse senedâtına yüzde dokuz ile imhâ edilmiş hisse senedâtına dahi bunlara terettüb eden hisse-i temettu' tefrik olunduktan sonra yine fazla kalırsa Şehremâneti bu fazlanın Yüzde yirmisini ahz ve istifâ edecek ve mütebâkısı imha edilmemiş olan hisse senedâtına yüzde on iki isâbet edinceye değin tramvay şirketinin (imha edilmiş ve edilmemiş) bi'l-cümle hisse senedâtına tevzî edilecektir.

Sâlisen: Eğer imha edilmemiş hisse senedâtına yüzde on iki ile imha edilmiş hisse senedâtına dahi bunlara terettüb eden hisse-i temettu' tefrik olunduktan sonra yine fazla zuhûr eder ise Şehremâneti bu fazlanın yüzde otuzunu ahz ve istifâ edecek ve mütebâkısı dahi imhâ edilmemiş olan hisse senedâtına yüzde on beş isâbet edinceye kadar tramvay şirketinin (imhâ edilmiş ve edilmemiş) bi'l-cümle hisse senedâtına taksim olunacaktır.

Râbi'an: Şayet imhâ edilmemiş hisse senedâtına ber-vech-i bâlâ yüzde on beş ile imhâ edilmiş hisse senedâtına dahi bunlara terettüb eden hisse-i temettu' tefrik olunduktan sonra kezâlik fazla zuhûr eder ise Şehremâneti bu fazlanın yüzde kırkını ahz ve istifâ edecek ve mütebâkısı imhâ edilmemiş olan hisse senedâtına yüzde on sekiz isâbet edinceye değin tramvay şirketinin (imha edilmiş ve edilmemiş) bi'l-cümle hisse senedâtına tevzi' edilecektir.

Hamisen: Bâlâda dördüncü fıkra da gösterilen tevzi'âttan sonra kalacak mebâliğ dahi Şehremânetiyle tramvay şirketi beyrinde münâsefeten taksîm olunacaktır.

Şehremâneti'ne ait hisse-i temettü' hey'et-i umûmiyye tarafından hissedârâna tevzi'i kararlaştırılacak hisse-i temettu'a nazaran bâlâda gösterilen esaslara tevfikân hesab edilecek ve şirketin nizâm-nâme-i dahilîsi ahkâmı dâiresinde hey'et-i mezkûrenin ittihâz eyleyeceği mukarrerât kafi olacaktır.

İmtiyâz müddetinin inkizâsından mukaddem şirketin feshi veyahud imtiyâzın inkizâsı halinde şirkete ait bi'l-cümle temettu'âtın taksimi âdi temettü' hisselerinin tevzi'i hakkında işbu maddede gösterilen usûle tabi' olacaktır.

Ancak temettu'âtın taksiminden sonra imtiyaz müddetince sırf hissedârâna ait hisseden ifrâz sûretiyle şirketin teşkil ettiği fevkalâde ihtiyât akçaları münhasıran şirkete ait olacaktır.

Temettu'âtın dâ'ire-i hakkâniyetde taksîm olunduğuna hükümetce yakın hâsıl olabilmek için şirket blançolarını hükümete ibrâz etmeye mecbûrdur. Şirket işbu mukâvelenâme mü'eddâsına tevfik-i hareket edecek veçhile nizamname-i dahilisi ahkâmını ta'dil eyleyecektir.

On Dördüncü Madde: Arabalar ile beraberinde bulunan şirket memurları Karakoy Köprüsü'nden murûr eylediklerinden dolayı bir güne murûriye ücreti te'diye edemeyeceklerdir. Bilakis mezkûr arabalar ile nakledilen yolcular köprüyü mâşiyen murûr eyledikleri halde i'taya mecbur oldukları ücreti te'diye edeceklerdir. Ücret-i mezkûrenin muntazaman ahz ve isifâsı Şehremâneti'ne te'diye ve ifası esbâbını te'min için emnat-i müşârun ileyha şirkete nakd mukabilinde bir numune-i mahsûsaya tevfikân tanzim ve numaralı olarak defter şeklinde tertib edilmiş onar para kıymet i'tibârisinde biletler tevdi' ve şirket memurları işbu biletleri on para mukabilinde yolculara tevzi' edecektir. Köprü ücûrâtının istîfâsıyla mükellef Şehremaneti me'mûrîni şirket memurları tarafından mezkur biletlerin sûret-i muntazamada tevzi'i hususuna nezâret edeceklerdir.

Karaköy köprüsü mûruriye ücreti lağvedildiği takdirde işbu madde ahkâmı dahi ke-en lem yekûn addedilecektir.

On Beşinci Madde: Tramvay şirketi müceddeden inşâsı mukarrer Karaköy Köprüsü üzerine müteahhidi marifetiyle birer metre genişliğinde tesis edilecek iki

tramvay hattı masârifini doğrudan doğruya müteahhid mûmâ ileyh tesviye ve ifâ edilecektir.

Ancak işbu masârıfın miktarı mezkûr köprü inşaatına ait 1-14 Teşrinievvel 1325/1909 tarihli mukâvelenâmede hadd-ı a'zâm olarak gösterilen iki bin Osmanlı lirasını tecavüz etmeyecektir.

Bu babda vukû' bulacak masârıf-ı hakîkiyye Nâfia Nezâreti ile köprü müteahhidi ve tramvay şirketi beyrinde bi'l-i'tilâf kararlaştırılacaktır.

On Altıncı Madde: Ücûrâtın istifâsı için tramvay şebekesi bir takım kıt'âta taksim edilecektir. Şöyleki:

Şişli - Feriköy

Feriköy - Galatasaray

Galatasaray - Altıncı Dâ'ire-i Belediyeye

Altıncı Dâ'ire-i Belediyeye - Karaköy

Tatavla – Feriköy

Azapkapı – Karaköy

Karaköy – Kabataş

Kabataş – Beşiktaş

Beşiktaş – Ortaköy

Karaköy – Eminönü

Eminönü - Sultanahmet

Sultanahmet – Bayezıt

Bayazıt – Aksaray

Aksaray – Yedikule

Bayazıt – Şehzâdebaşı

Aksaray – Çapa

Çapa - Topkapı

Cer elektriği ile tramvayların işletilmesine bed’ ve mübâşeret edilir edilmez şirket âtideki tarifeyi mevki-i tatbika vaz’ edecektir:

		Birinci sınıf Para	İkinci sınıf Para
Bir	Kıt’a dâhilinde seyr için	30	20
Bila inkıta’ iki	“ “ “ “	40	30
Bila inkıta’ üç	“ “ “ “	60	40
Bila inkıta’ dört	“ “ “ “	70	50
Bila inkıta’ beş	“ “ “ “	90	60
Bila inkıta’ altı	“ “ “ “	100	70
Bila inkıta’ yedi	“ “ “ “	120	80
Bila inkıta’ sekiz	“ “ “ “	130	90
Bila inkıta’ dokuz	“ “ “ “	150	100
Bila inkıta’ on	“ “ “ “	160	110
Bila inkıta’ onbir	“ “ “ “	180	120

Bâlâdaki üçûrâta işbu mukavelenamenin on dördüncü maddesi ahkâmına tevfikân istifâ olunacak köprü ücreti dahil değildir. El-yevm mer’i tarifeden dolayı istisnâen Azabkapı - Karaköy kısmı üzerinde birinci sınıf için 20, ikinci sınıf için 10 para ücret istifâ kılınacaktır.

Şirket sâlifü'l-beyân kıt’ât ile tarifeleri ta’dil etmek hakk-ı ihtiyârını hâizdir. İşbu ta’dilât Şehremâneti'nin muvafakati istihsâl edilmedikçe mevki-i tatbika vaz’ olunamayacaktır.

Şurası mukarrerdirki işbu tarifede gösterilmeyen hutût-ı cedîdeye ait biletlerin ücûrâtı mezkûr tarife esâs ittihâz edilerek şirket tarafından vukû‘ bulacak teklif üzerine Şehremâneti ile bi'l-ittifâk kararlaştırılacaktır.

Mâru'l-beyân iki fıkra icrâ edileceği gösterilen kâffe-i ta'dilât-ı mukâvelenâme ahkâmının ta'dilini ve irâde-i seniyye-i hazret-i padişâhîyi istilzâm etmeyeceğinden bu bâbda Şehremâneti'yle şirket beyninde husûl-ı i'tilâf ta'dilât-ı mezkûreyi ifâya kâfi addedilecektir.

Bâlâdaki tarifeler her yolcu kilometre başına hadd-ı a‘zam olarak birinci sınıf için 20 para, ikinci sınıf için 15 para istîfâ olunmak esâsı üzerine tanzim edilmiştir.

Bed’ edilen beher kilometre tam olarak hesâb edilecektir. Ma’amâfih bir sefer için hadd-ı aşğar olarak alınacak ücret

Birinci sınıf için 30 para,

İkinci sınıf için 20 para olacaktır.

Yolcular bilet bedelini münhasıran para, kuruş ve ikilik olarak ufak akça te’diye etmeye mecburdur.

Posta müvezzîleri ve belediye çavuşları ve başçavuş dahi dahil olduğu halde çavuş rütbesine kadar üniformalarını lâbis asâkir-i berriyye ve bahriyye ve polis ve jandarmalar ile talebenin ikâmetgâhı ile devâm eylediği mekteb beynindeki hatta mahsûs olmak ve yedlerine şirket tarafından ilmühaber verilmek ve mektebin devâm zamanlarına tâbi’ ve münhasır bulunmak ve tatil zamanlarına şumûlü olmamak şartıyla mekâtib-i âliyye talebesinden gayr-ı bi'l-cümle şirket tarafından yedlerine ilmu haber verilmiş olan onbeş yaşına kadar mekâtib talebesi:

- 1- Eminönü - Şehzâdebaşı (Fâtih), Eminönü - Yedikule, Eminönü - Topkapı
- 2- Azapkapı - Ortaköy
- 3- Karaköy - Şişli, Karaköy – Tatavla

Hatları üzerinde ikinci sınıf ile bilâ inkıtâ' icrâ edecekleri her sefer için ke-mâ fi's-sâbık adam başına yirmişer para ücret i'tâ edeceklerdir.

Bâlâda beyan olunan ikinci sınıf ile Eminönü'nden Karaköy'e gitmek için sefer başına on para ücret ifâ eyleyeceklerdir.

On para köprü ücretine gelince ücret-i mezkûre resmen bunu te'diyeden muaf olmayan kimselerden istifâ kılınacaktır.

Kudret-i elektrikiyye istihsâli için isti'mâl edilecek mahrukât üzerine yeniden her güne vergi veya rusûm tarh ve yahud âtiyen kudret-i elektrikiyye üzerine her nev' resm vaz' edilmesi masârıfca vukû' bulacak miktar tezâyüd nisbetinde işbu rusûm; tekalif-i cedîdenin tarh ve vaz' edildiği tarihte mer'î ve carî olan tarifelerin dahiterfi'ini istilzam eyleyeceği gibi kuvve-i elektrikiyyenin istihsâli için isti'mâl olunan mahrukat rûsumundan vukû'a gelecek her nev' tenzilât masârıfatın miktar-ı tenâkusu nisbetinde tarifede bir tenzilât icrâsını icab ettirebilir.

Tarifelerin şu suretle tezyid veyâ tenzili Şehremâneti'yle şirket beyrinde b'il-ittifâk kararlaştırılacaktır. Miyânelerinde i'tilaf hâsıl olmadığı takdirde üçûrat-ı mezkûre birincisi Şehremaneti ve ikincisi şirket tarafından ve üçüncüsü her ikisi ve aralarında ittifâk hâsıl olamadığı takdirde mahkeme-i temyiz reis-i evveli canibinden bi'l-intihab nasbolunacak üç ehl-i hibre ma'rifetiyle tayin kılınacaktır.

On Yedinci Madde: Fatih-Edimekapısı ve Senantuvan-Tünel hatları müstesnâ olmak üzere şebeke-i hazıradaki hutût ile şirketin inşâsına mecbûr bulunduğu hutûta ait ameliyat-ı elektrikiyyeye merbût şartnâmenin ikinci maddesi ahkâmına tevfiқан şirketin hükûmete tevdi' eylemeye mecbur bulunduğu projelerin tarih-i tasdikinden itibaren altı mâh müddet zarfında ibtidâr olunacaktır.

Ameliyât-ı mezkûre kezâlik zikrolunan tarihten itibaren yirmi dört mâh müddet zarfında ikmâl edilecektir.

Fatih'ten Edirnekapısı'na ve Senantuvan'dan Tünel'e mümted olacak olan hutût-ı cedîdeye ait ameliyât-ı elektrikiyye dahi salifü'z-zikr hatlar inşaatıyla berâber aynı zamanda icrâ kılınacaktır.

Muhârebe, tatil-i işgâl dahili ve arâzinin istimlâki veya muvakkaten işgâli husûsunda zuhura gelebilecek müşkilât gibi esbâb-ı mücbireden münba'is ahvâlden dolayı bâlâda mezkûr müddetlerce te'ehhürât vukû'a geldiği takdirde tramvay şirketi esbâb-ı mezkûreyi derhâl Nâfia Nezâret ve Şehremânetine tahriren iş'âr eylemek şartıyla ameliyât için muayyen olan müddetle vukû'a gelecek te'hîr müddetleri kadar temdîd edilecektir.

On Sekizinci Madde: Resmen mütehakkık bir güne esbâb-ı mücbire müstenid olmaksızın şirket on yedinci maddede muayyen müddetler zarfında ameliyâta mübâşeret eylemediği veya eyledikten sonra ikmal etmediği veyahud işbu mukâvelenâmeden mütevellid ta'ahhüdâtını ifâ eylemediği takdirde bir mâhdan dûn olmamak üzere tayin kılınacak bir müddet zarfında ta'ahhüdâtın icrâsı için tedâbir-i mukteziyye ittihâzı lüzumu Nâfia Nezâretinden bâ ihtârname şirkete tebliğ edilecektir.

Şirket kendi hatası neticesi olarak işbu tebliğâ tevfiğ-i mu'âmele eylemediği takdirde ihtârnamede muayyen müddetin tarih-i inkızâsından itibaren te'ehhürât-ı vâkı'anın ilk üç ayı zarfında resmen tahakkuk eden beher gün te'ehhür için Şehremânetine cezâ-yı nakdî olarak yevmi iki ve uç aydan sonraki te'hîrât için dahi on Osmanlı lirası te'diye ve ifâ eyleyecektir. Esbâb-ı mücbiresi isbât edilmeyen te'ehhürât müddeti bilâ inkıtâ' altı ayı tecâvüz eylediği takdirde dahi şirket işbu mukâvelenâmedeki hukuk-ı imtiyâziyyesinden ıskât edilebilecektir.

On Dokuzuncu Madde: Hutût-ı elektrikiyyeden birinin ameliyât-ı tesisiyyesi ikmâl edilince şirket keyfiyeti aynı zamanda Nâfia Nezâretiyle Şehremânetine tahrir ve iş'âr eyleyecektir. Tarih-ı iş'ardan itibaren on beş gün müddet zarfında nezâret bir fen komisyonu marifetiyle hatt-ı mezkûrun mu'ayene-i fenniyyesini icrâ ettirerek îcâbı halinde kabûl-ı muvakkat muamelesini ifâ eyleyecektir.

Bâlâda muharrer on beş gün müddet murûr ettiği takdirde şirket te'sîsat-ı mezkûreyi muvakkaten kabûl edilmiş addederek mevzu' bahsolan hattın elektrikle işletilmesine mübâşeret eyleyecektir.

Kabûl-ı muvakkat muamelesinden bir sene sonra yine bir fen komisyonu tarafından hat ikinci defa olarak nazar-ı mu'ayeneden geçirilecek ve ameliyât-ı vâkı'anın

kavâ'id-i fenne ve şartnâme ahkâmına tevfikân icrâ kılındığı tahakkuk eylediği halde işbu komisyonun tanzîm ve i'tâ edeceği rapor üzerine Nâfia Nezâretince hatt-ı mezkûrun kabul-i kat'i mu'âmelesi icrâ edilecektir. Bu meyânda fen komisyonu cânibinden talep edilebilecek ta'dilât işletme umuru tatil edilmeksizin icrâ kılınacaktır.

Yirminci Madde: 22 Cumadelulâ 1286/1869 tarihli mukâvelenâmeye merbut şartnâmenin yirmibeşinci maddesinde muayyen masârif-ı teftişîyye tramvay hutûtunun herhangi bir kısmı üzerinde cer elektrikinin mevkı'-ı tatbika vaz' edildiği tarihten itibaren senevî üç yüz Osmanlı lirasına iblâğ edilecektir.

Yirmi Birinci Madde: 22 Cumâdelulâ 1286/1869 tarihli mukâvele nâmenin ikinci ve üçüncü ve dördüncü maddeleriyle 17 Zilhicce 1324/1907 tarihli mukâvele nâmenin beşinci ve on birinci maddeleri fesh edilmiştir.

Mukâvelât-ı mevcûdenin mevâdd-ı sâiresiyle ta'dilât ve ilâvâtının ve ale'l-husûs birinci mukâvele nâmeye merbût şartnâmenin yirmidördüncü maddesinin işbu mukâvele nâme ile tağyir olunmayan ahkâmı ke-mâ-kân mer'î ve bâkîdir.

Sarf ve istihlâk edilecek elektriğin her kilovatından alınacak â'idâta dair olan on ikinci maddenin ilk dört kelimesi yeniden tedkik ve iktizâ ettiği takdirde icâbı veçhile te'dil edilmek şartıyla ta'âtî kılınmıştır.

18 Muharrem 1329 ve 6 Kânûnısânî 1326/ 19 Ocak 1911 tarihli tezkire-i sâmiye ile tebliğ buyurulan irâde-i seniyye-i hazret-i padişahiyye tevfikân mezkûr mukavele name nüshateyn olarak te'âtî olundu.

20 Muharrem 1329 ve 8 Kânûnısânî 1326/21 Ocak 1911

F.Kavos

(imza)

Ticâret ve Nâfia Nazırı

Halacyan

(imza)

Kaynak: Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediye, C.V, ss. 2429-2442.

EK VIII: Dersaadet Tramvay Şirketi Hututunda Kudret-i Elektrikiye İstimaline
Dair Şartname

17 Muharrem 1329 ve 5 Kânûnısânî 1326 / 18 Ocak 1911

Birinci Madde: Dersaadet Tramvay Şirketi gerek el-yevm işletmekte olduğu umûm şebeke dahilinde ve gerek 18-31 Kânûnısânî 1322-1907 tarihli mukâvelenâme mücebince mecbûrî olarak inşâ edeceği hutût üzerinde tramvay arabalarının sûret-i muntazamada kuvve-i elektrikiyye ile cerini te'min için icrâsı lâzım gelen kâffe-i ameliyâtı kendi masârif ve zarar ve hasarına olarak icrâ ve mukâvelenâmede mu'ayyen müddetler zarfında ikmâl edecektir.

Şirket-i mezkûre ihtiyârî hatları dahi inşâ ettiği halde işbu şartnâme ve merbût mukâvele nâme ahkâmına tevfi-k-i mu'âmele eyleyecektir.

İkinci Madde: Tramvay şirketi merbut mukavelenamenin tarih-i tasdikından itibaren altı mâh müddet zarfında hututun elektrikle işletilmesine ait kaffe-i tertibâtı câmi' mükemmel bir proje tanzim ve Nâfia Nezâreti'ne takdim edecektir. Bu babda tanzim ve i'tâ olunacak dosya evrak-ı âtiyeyi ihtivâ eyleyecektir. Şöyle ki:

Evvela: Tramvay hattının 1/10.000 mikyasında bir kıt'a harita-i umûmiyyesi tanzim ve işbu haritada nakil tellerin güzergahı ile fabrikaların mevâkı'ı ve muhavvele merâki'z-i tâliye ve destgahlar ve depolar irâ'e kılınacaktır.

Saniyen: Suhûletle tedkîkât icrasını te'mîn edebilecek bir mikyâsta tulâni ve arzani makta'alar ile berâber beş milimetre bir metre mikyasında olmak üzere yolların mufassal bir planı

Sâlisen: Cereyân-ı elektrikiyeyi tevli-d ve tahvile mahsûs fabrikalar ile destgâhların bir kıt'a harita-i umûmiyyesi.

Râbi'an: Müvellid makineler ile muhavvelelerin ve muharrik arabaların musattah ve mukatta' ve cephe resimleri

Hamisen: Mesnedler dahil olmak üzere hutût-ı hava'îye levâzımının resimleri.

Sâdisen: Selâmet-i umûmiyyenin te'mîni zımnında ittihâz kılınacak tedâbir-i hâki ve âlât ve mecârinin hesâbâtını havi olmak üzere projenin tertibât-ı esâsiyyesini i'zâh ve te'yid ve kudret-i elektrikiyye tevliğine mahsûs makinalar ve arabalar ile işletme muamelâtına müteferri' âlâtın evsâfını irâ'e ve tafsil edecek bir muhtıra sûret-i meşrûha dâ'iresinde tanzim ve tevdi' kılınacak, işbu proje tarih-i tevdi'inden itibaren nihâyet üç mâh müddet zarfında aynıyle veya icâb eden ta'dilâtın icrâsıyla tasdik edilecektir.

Üçüncü Madde: Projelerin tasdikini müte'akıb şirket nezâretçe tekrarrur eden projelere tevfikân ameliyâta ibtidâr edecektir. Eğer madde-i sabıkada muharrer üç mâh müddet zarfında projeler hakkında nezâretin karârı tebliğ olunmamış ise şirketin tevdi' etmiş olduğu projelere tatbikân ameliyâtı icrâ etmeye salâhiyeti olacaktır.

Dördüncü Madde: Tramvay şirketi tarafından inşa edilecek fabrikalar ile vucuda getirilecek her güne makina ve te'sîsât-ı münâkılât muhammene-i a'zamıyyeye göre tramvay şebekesinin işletilmesini muktezî kudret-i elektrikiyyeyi tevliğ ve tahvil ve nakl eyleyecek bir sûrette tertib edilecektir.

Kudret-i elektrikiyye tevliğine mahsûs makineler ol veçhile muhtelif gruplara tefrik edilecektir ki bunlardan biri bozulduğu halde bile şebekenin bir güne dahi duçar-ı tatil olmayarak sûret-i muntazama ve dâ'imede işletilmesi te'min edilecek ve lede'l-icab mezkur makineler yekdiğerine mu'âvin ve biri diğerrinin yerine kaî'm olabilecektir.

Beşinci Madde: Cereyan-ı elektriki şirketin ihtiyarına ta'likân mütebeddil veya mütemadi olabilecektir.

Miktar-ı tutar hiç bir vechile tahte'l-arz nakillerde altı bin voltu ve havâ'i nakillerde dahi cereyan mütemâdi isti'mâl edildiği takdirde altı yüz voltu tecavüz etmeyecektir.

Altıncı Madde: Tevzî'at-ı havâ'i olacak ise de asıl nakiller veya ana telleri tahte'l-arz yapılabilecektir.

Trolenin temas eyleyeceği teller arzânî tellere yahud direkler üzerine mevzû' veya doğrudan doğruya mebâniye merbût konsüllere istinâd ettirilecek ve mezkûr tellerin en alçak noktası turuk-ı umûmiyye tesviyesinden lâ-ekal beş metre mürtefi' bulunacaktır.

Arzâni teller ya surdin ile mücehhez rozaslar vasıtasıyla mebâni veyahud demir veya betonarmadan veyahud ağaçtan ma'mûl direklere rabtedilecektir.

Zemin ile iltisâk hâsıl etmeleri müraccâh olan nukât-ı mahsûsa müstesnâ olmak üzere arzâni teller temas telleri ile zemin tellerinden kemâl-i i'tinâ ile tecrîd edilecektir.

Vaz' edilecekleri hanelerin manzarasına tevâfuk eylemek üzere murûr ve ubûru teshilen ve direklere tercihen ekseriya eşkâl-i muhtelifede olan rozas ve konsüller isti'mâl olunacaktır.

Bir şekl-i münâsibde inşâ edilecek olan demir veya betonarma direkler murûr u ubûru kesîr olan geniş sokaklarda kullanılabilecek ve ağaç direkler dahi Şehremâneti'nin müsâade-i mahsûsasıyla ancak büyük caddelerden gayri mahallerde isti'mâl olunacaktır.

Şirket hükûmete ve belediye ile vakfa ait ebniye duvarları üzerine konsül ve rozaslar vaz'ına me'zûndur.

Şirket münhasıran kendisine ait tahkikat hidemâtı için kendi konsül, rozas veya direkleri üzerine telgraf ve teşekkül eden telefon işletme şirketinin hukûku mahfuz kalmak şartıyla telefon ve işârât-ı şâire nakilleri vaz' etmek salâhiyetini hâ'izdir.

Şirket cereyân-ı elektrikiyi ahz için trole yerine fennen mûcib-i muhasseânât olduğu tahakkuk eyleyen diğer bir tertîb tatbîk eylemekte muhtardır.

Yedinci Madde: Tevzî'âta ait imalatın husûsatı fenniyye ve şerait-ı ıcrâ'iyyesj 1/14 Mart 1326/1910 tarihli nizamnâme-i fenni müeddâsına ve tesisât-ı mevcûde de tahakkûk edecek olan tehâlikin önünü almak üzere atıyen hükûmetçe bu misillü mü'essesât hakkında mevki-i tatbika vaz edilecek bi'l-cümle nizâmât ahkâmına muvafık olacaktır.

Ale'l-umûm imalat iyi cins malzeme ile kavâ'id-i fenne muvafık sûrette vücûda getirilecektir.

Sekizinci Madde: Ameliyât murûr ve ubûra ve tramvay hatlarının civarında bulunup umûma ta'alluku olan telgraf, telefon, su, gaz ve şâire gibi mü'essesâta mümkün

meretebe az irâs-ı sekte edecek sûrette icrâ kılınacak ve bu babda ittihâzı lâzım gelen tedâbîr şirketin re'yi sorulduktan sonra Şehremâneti cânibinden tayin olunacaktır.

Ameliyâtın icrâsında takip edilecek sıra şirket tarafından lâ-ekal sekiz gün evvel hükümet komiserleriğine bildirilecek ve alâ kaderi'l-imkân alâkadar olan eşhâsın ve hidemât-ı umûmiyye-i sâirenin menâfi'i gözedilmek üzere işbu sıra komiserle şirket arasında bi'l-i'tilâf icâbı veçhile ta'dil edilebilecektir.

Hafr edilmesine lüzûm görülecek yaya kaldırımları ile kaldırımlar ve şoseler ve sâire şirket tarafından murûr ve ubûra sâlih olacak veçhile hüsn-i hâle ifrağ edilecektir.

Dokuzuncu Madde: Her ne nev'den olur ise olsun arabalar metin ve tahsis edilecekleri hıdemâta elverişli bir sûrette inşâ edilecektir. Mezkûr arabaların arzı a'zamî olarak 1.85 metre olacak ve tramvay hatları yekdiğerine tesâdüf eden iki tramvay arabası arasında lâ-ekal 40 santimetre serbest bir fasıla kalabilecek sûrette te'sis edilecektir. Zatü'l-hareke olsun veya olmasın yolcu arabaları mümkün olduğu kadar huzûr veistirâhati te'mîn edebilecek sûrette inşâ kılınacak ve harici manzaraları el-yevm Avrupanın büyük şehirlerinde isti'mâl edilmekte olan arabaların manzaraları kadar i'tinâlı olacaktır.

Numûne resmine muvâfakatı Şehremâneti'nce tasdik edilmeyen arabaların seyr ü seferine müsâ'ade edilmeyeceği gibi emâneti müşârun ileyhânın bir me'mûr-ı mahsûs ta'yiniyle mezkûr arabalar inşaatını fabrikalarda tedkik ettirmeğe salahiyeti olacaktır. Bu maksatla tramvay şirketi arabaların salifü'z-zıkr fabrikalarda mu'âyeneye âmâde olduğunu Şehremânetine iş'âr ve ihbar eyleyecek ve emanet-i müşârun ileyhâca iş'âr-ı vâki tarihinden itibaren iki mâh müddet zarfında mezkûr arabaların mu'âyenesi icrâ ettirilmediği takdirde âtiyen emanet-ı müşârun ileyha ile şirket beyninde bi'l-i'tilâf icâb eden ta'dilât ifa edilmek şartıyla tramvay şirketi tarafından tanzim ve resimleri Şehremânetine tasdik ettirilmiş olan arabaların seyr ü sefer eylemelerine müsâ'ade olunacaktır.

Onuncu Madde: Zatü'l-hareke arabaların elektrik motorları ile hareketin nakline mahsus bulunan âlât ahâli tarafından mümteni' iltimas bir sûrette tertîb edilmiş

bulunacaktır. Bunlar mümkün mertebe az gürültülü ve bi't-tecrübe hüsn-i sûrede işletildiği sâbit nev'den intihâb olunacaktır.

Elektrik kontrolörleri lâ-ekal üç süratli olacak ve cereyan-ı ma'kûse ve serî'alı tertîbâtı hâ'iz bulunacaktır.

Trole, arşa, frotör ve sâire gibi hattın ve arabaların edevâtı ve arabanın tekmil elektrik devresi ahâlî için mümteni'-i iltimas bir sûrette tertib edilecek ve ahâlinin hiç bir vakit cereyan-ı elektrikiyye ma'rûz kalmamasını te'min eyleyecek bi'l-cümle tedâbir-i ihtiyâdyye ittihâz kılınacaktır.

On Birinci Madde: Muharrik arabaların yekdiğerinden müstakil iki kösteki bulunacak ve bunlardan biri hareket-i mihânikiyeli olacaktır. Köstekler sür'at-i a'zamiyye ile hareket eden bir arabayı nihâyet beş metre mesafede tevkif edebilecek kadar kuvvetli bulunacaktır.

Köstek tecrübeleri yağmurlu, karlı ve sisli havalarda icrâ edilmeyerek ve zikrolunan beş metre mesafe kösteklerin altındaki takozlar kaldırıldığı andan itibaren hesâb olunacaktır.

Beher muharrik araba matlûb veçhile işletildiği sâbit bir kumluğu ihtivâ edecektir. Kâ'ideten beher muharrik arabaya bir müteharrik araba rabt edilebilecektir.

Bir muharrik arabaya müte'addid müteharrik arabalar rabtına müsâ'ade olunduğu ve bu sûretle bir muharrik ve müte'addid müteharrik arabalardan müteşekkil bir katar terkîb edildiği takdîrde işbu katar umûm arabalara icrâ-yı tesir edecek ve makinistin mevkiinden kullanılabilecek sûrette bir mütemâdi köstek (Fren kontino) ile teşhiz edilecektir. Şirket ber-vech-i muharrer katar terkibi hakkında her bir hat için Nâfia Nezâreti'nce tasdik edilmek şartıyla Şehremânetinden istihsâl-ı müsâ'ade edecektir.

Şirket yollar üzerinde bulunan ecsâmı defe veya derece-i hâdim ve ahâlinin en ziyâde emniyet ve selâmetini temine kâfil olacak tertîbâtı tedkîk ile mevki-ı icrâya vaz' eyleyecektir.

On İkinci Madde: Tarik fenerlerinden mâ'ada muharrik arabaların sahanlıklarında birer kuvvetli müteşebbih lâmba bulunacak ve her arabanın dahili on altışar mumluk la-akal üç adet lamba ile tenvîr edilecektir.

On Üçüncü Madde: Her bir muharrik arabanın elektrik nâkilleri kât' devreler veya zatü'l-hareke dijonkotürler ile ve birde siper-i sâ'ika ile muhâfaza edilecektir. İşbu muhafaza edevâtı bir kavs-ı dâ'imi hâsıl etmeyecek ve yolcular üzerine me'âdîn-i müzâbe dökülmesine meydan vermeyecek sûrette tertib kılınacaktır.

On Dördüncü Madde: Beher muharrik arabanın haricine Türkçe ve Fransızca olarak büyük yazı ile:

Evvelen: Şirketin ünvanı

Saniyen: Arabanın seyr ü sefer ettiği kısmın ismi

Sâlisen: Her bir arabanın ön ve arkasına sıra numarası ve yan taraflarına sınıfı

Râbi'an: Son defa icrâ kılınan kontrol tarihi tahrir edilecektir.

Araba sahanlarından her birinin ön tarafına seyredecekleri istikâmeti mübeyyin levhalar ta'lik edilecek ve ön tarafına müsâdif levhalar arabaların esnâ-yı seyrinde geceleri bile suhûletle tefrik ve temyiz olunacaktır.

Her bir arabanın alabileceği yolcunun adedi ile her bir sınıftan kaç yolcu bulunabileceği kolayca görölüp okunabilecek veçhile Türkçe ve Fransızca olarak arabanın dahili ile sahanlıklar üzerine yazılacaktır.

Vakt-ı hareket cetveli ile ücûrât-ı nakliyyeyi mübeyyin tarifenin Türkçe ve Fransızca olarak birer sûreti göze çarpmak veçhile her araba dahiline ve intizâr salonlarına talik edilecektir.

On Beşinci Madde: Her muharrik arabada kondüktör ile makinist arasında işârât te'âtisine mahsûs âlât olacağı gibi her bir makinistin yanında yoldan geçenleri ikâz etmeye mahsûs bir çan ve bir de boru bulunacaktır.

On Altıncı Madde: Tramvay hatları üzerinde kâfi adette mecbûri ve ihtiyari tevakkuf mahalleri bulunacaktır. İşbu tevakkuf mahallerinin mevâkıfı tramvay şirketinin teklifi üzerine Şehremâneti tarafından ta'yin kılınacaktır.

Tramvay arabaları yolcu almak için mevâkıf arasında tevakkuf etmeyecektir.

On Yedinci Madde: Yekdiğerini takip eden iki tevakkuf mahalli veya ihtiraz nukâtı arasında katarlar ve münferiden seyr-i sefer eden muharrik arabalar beyninde la-ekal mesafât-ı âtiyenin muhafazasına i'tinâ olunacaktır. Mesâfât-ı mezkûre:

Arabalar saatte on altı kilometre süratle hareket eyledikleri halde 20 metre,

Saatte 20 kilometre sür'atle hareket eyledikleri halde 30 metre, Saatte 25 kilometre sür'atle hareket eyledikleri halde 60 metre, olacaktır.

Katarlar ile arabaların sür'ati şehir dahilinde murûr ve ubûra mahsûs yollar üzerinde nihayet yirmibeş kilometre olacaktır. Aksâm-ı münhaniyede ve fevkalade kalabalıklı sokaklarda kösteklerin derece-i te'isirini teshil için sürat-i mezkûre tenkîs edilecektir.

On Sekizinci Madde: Ahvâl-i mücbire müstesna olmak üzere tesisât-ı elektrikiyye işbu şartname ahkâmını ve şebekenin aksâm-ı muhtelifesi üzerinde işletme umurunun intizamını muhafaza ve te'min eyleyecek veçhile sûret-i dâ'imede hüsn-i hâlde tutulacaktır.

Cereyan-ı ric'iyeden mütehassıl te'sirât-ı elektrikiyyenin men'î vukû'u zımında bi'l-cümle tedâbir-i ihtiyâtıyye ittihâz kılınacaktır,

On Dokuzuncu Madde: Mukâvelenâmenin on ikinci maddesinde muharrer olduğu üzere ana telinin trolenin temas tellerine cereyan-ı elektriki i'tâ edeceği nukâtan herbirine vaz' edilecek olan mü'addidlerden ikişer aded olacak ve bunlardan biri Şehremâneti ve diğeri tramvay şirketi tarafından tedarik kılınacaktır. Mezkûr mü'addidlerde erkâm her on beş günde bir Şehremânetinin ta'yin eyleyeceği memur ile şirketin memuru tarafından kırâ'et ve zabt olunacak ve bu bâbda nushateyn olarak tanzim edilecek olan zabıtnâmeler tarafeyn memuru cânibinden imza edilecektir.

Her iki mu'addidin irâ'e eylediği erkâm arasında fark büyük rakama nisbetle yüzde ondan fazla değil ise mezkûr iki rakamın vasatısı ahz ve kabul olunacaktır.

Her iki mu'addidin irâ'e eylediği erkâm arasında yüzde ondan fazla fark bulunduğu takdirde tarafeynden herbirinin diğer taraf mu'addidinin mu'ayene ve lede'l-icâb tashih edilmesini talebe salâhiyeti olacaktır. Mü'addidlerden birinin bozulduğu tahakkuk eyler ise bunun irâ'e eylediği erkâm tashih edilecek ve kilovat sa'at miktarı olarak bu sûretle tashih edilmiş olan erkâmın vasatısı alınacaktır. Şu kadarki bervechi muharrer bi't-tashih bulunacak miktar yalnız mu'amele-i tashîhiyyenin ifâ kılındığı tarihten akdem murur eyleyen son on beş güne yalnız bir mu'addidin işlemiş olduğu müddete mukabil tatbik olunacaktır.

Her ne sebeple olur ise olsun tashîhât icrâsı kâbil olamadığı takdirde bir evvelki on beş günlük miktar ile bir sonraki on beş günlük miktarın vasatısı on beş günlüğe ait miktar-ı vasati add ve i'tibâr edilecekti.

Mu'addidlerin mu'ayene ve tashihi masarısı hatası yüzde beşten fazla olan mu'addid sahibine ait olacaktır. Tarafeynden biri bir mu'addidin muayenesini talep edip de işbu mu'addidin irâ'e eylediği rakamda fazla veya noksan olarak yüzde beşi müteceviz hata olmadığı tahakkuk eder ise mu ayene masârısı mu'ayenenin icrasını talep etmiş olan tarafa ait ve raci bulunacaktır.

Şehremâneti'nin âlâtın tahkiki ve damgalanması muamelâtında hâzır bulunmak üzere bir me'mur-ı mahsûs tayinine hakkı olacaktır.

Yirminci Madde: Tramvay şirketi Karaköy Köprüsü üzerine mevzû olup kendisine ait bulunan hutût ve nâkiller ile âlât-ı elektrikiyyeyi hüsn-i hâlde muhafaza eyleyecektir.

Şirket köprünün müteharrik olan kısmının küşâdına mübâşeret edildiği esnada tramvay arabalarının köprü üzerine gitmelerine mâni' olmağı veya mezkûr arabaların köprü üzerine geçmiş olmaları halinde bunları tevkif eylemeyi te'minen Şehremânetince kabûl ve tasvib edilecek bir tertîbât-ı mahsûsa tesis eyleyecektir.

Yirmi Birinci Madde: İtfâ'îye hidemâtının ifâsı dolayısıyla elektrik nâkillerinin devre haricine vaz'ına mecbûriyet hâsıl olur ise şirketin bu yüzden bir güne tazminât talebine hakkı olmayacaktır.

Yirmi İkinci Madde: Hat üzerinde tevakkuf eyleyen arabalar sûret-i dâ'imede şirket memurlarından birinin taht-ı muhâfazasında bulunacak ve arabaların makineli kösteği sıkıştırılacağı gibi kontrolörün veya ceryanı aksetmeye mahsûs olan tertîbâtın manivele kolu kaldırılmış bulunacaktır.

Yirmi Üçüncü Madde: Şirketin elektrik şebekesini işletmeye mükellef memurları ile olan münâsebâtı ve me'mûrîn-i mûmâ ileyhimin vazâîfî ve sûret-i intihâbı ve yolcuların hukûk ve vezâ'îfî şebekenin elektrikle işletilmesine bed ve mübâşeret eylediği tarihten itibaren altı ay müddet zarfında şirket tarafından tanzim edilecek olan nizâmnâme-i muvakkatle ta'yin kılınacaktır. İşbu nizâmnâme devâ'ir-i â'idesince tedkik ve ayniyle veyâ icâb eden ta'dilâtın icrâsıyla tasdik olunacak ve tarih-i tevdi'inden itibaren nihâyet bir sene müddet zarfında kesb-i kat'îyyet eyleyecektir.

Mezkur nizâmnâmenin Şehremâneti tarafından mümzâ birer nüshası işletme memurlarının her birine i'tâ kılınacak ve me'mûrîn-i mûmâ ileyhim nizâmnâme-i mezkur ahkâmına tevfik-i hareket edeceklerdir.

Yirmi Dördüncü Madde: Arabalara talik edilecek her nev' i'lân ve reklâmlara gelince şirket bu bâbda canib-i hükümetten tebliğ kılınacak evâmire ri'âyet edilmesine dikkat eyleyecektir.

Yirmi Beşinci Madde: Tramvay şirketi her ay ale'l-âde tanzim kılınan istâtistik ve bilhassa hâsılât-ı gayr-ı sâfiye cetvellerini Şehremâneti'ne i'tâ edecektir.

Yirmi Altıncı Madde: 22 Cumadelula 1286/1869 tarihli şartnamenin onbeşinci maddesiyle 2 Ramazan 1298/1881 tarihli şartnamenin altıncı maddesi fesh edilmiştir.

Mevcut şartnamelerin mevâdd-ı sâiresiyle ta'dilât ve ilâvâtının işbu şartname ile tağyîr edilmeyen ahkâmı kemâ kân mer'i ve bâkidir.

Onbirinci maddenin kösteklere dair olan ahkâmı yeniden tedkik ve iktizâ ettiği halde icâbât-ı fenniyyeye göre ta'dîl edilmek şartıyla işbu şartnâme ta'âtî kılınmıştır.

18 Muharrem 1329 ve 6 Kânunısânî 1326/19 Ocak 1911 tarihli tezkire-i sâmiye ile tebliğ buyurulan irâde-i seniyye-i hazret-i padişahiyye tevfikân mezkûr mukavele name nüshateyn olarak te'âtî olundu.

18 Muharrem 1329 ve 6 Kânunısânî 1326/19 Ocak 1911

Kavas

Ticâret ve Nâfia Nazırı

Halacyan

Kaynak: Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediyeye, C. V, ss. 2449-2457.

EK IX: Dersaadet Tramvayları Hututu Cedidesi İmtiyazı Kakkında 8/21 Kanunisani 1326/1911 Tarihli Nameye Müzeyyil Mukavelename

İstanbul ve Beyoğlu cihetlerinde mevcut tramvay hutûtunun ilâveten inşâ ve temdîd olunacak hutut-ı cedide imtiyazında şerâ'it-i mukarrere ile Dersaadet Tramvay Şirketine ihalesine Şûrâ-yı Devlet ve Meclis-i Vükela karanyla ruhsat verilmiştir.

Bu irâde-i seniyyenin icrasına Nâfia Nezâreti memurdur.

5 Cemâziyelâhir 1330 ve 9/22 Mayıs 1328/1912

Mukâvele-i Müzeyyile:

Bir taraftan hükûmet-i Osmâniyye nâmına hareket eden Nâfia Nâzırı Cavid Bey Efendi hazretleri ile diğer taraftan Dersaadet Tramvayları Şirket-i Osmâniyyesi meclis-i idâresi tarafından verilen salâhiyete binâen şirket-i mezkûre nâm ve hesâbına hareket eden Mösyö Feris ve Mösyö Şırayber beyninde mevâddı âtiye karargâr olmuştur

Birinci Madde: Hükümet-i Osmâniyye şerâ'it-i âtiyeye tevfikân evvelen

Aksaray'dan bed' ile Silivrikapı'sına saniyen Eminönü-Aksaray hattının Bahçekapısı Karakolu'ndan ayrılarak Sirkeci istasyonunun medhal kapısı civarında bir noktaya ve işbu şube hattıyla hatt-ı esâsinin te'min-i iltisâkı için şube hattının münasib bir noktasından başlayıp istasyonun mahreckapısı önünden geçerek Eminönü-Aksaray hattının münâsib bir noktasına sâlisen Şehremâneti ile bi'l-i'tilâf kararlaştırılacak güzergâhı takiben Taksim'den Dolmabahçe'ye Râbi'an Karaköy Şişli hattının Mekteb-i Harbiyye civarına müsâdif bir noktasından ayrılarak Maçka'ya hamisen Kasımpaşa'dan mürur etmek şartıyla Feriköy'ünden başlayarak Azapkapısı hattına müntehi olmak üzere tramvay hatları temdîd ve tesis edilmesi ve kuvve-i elektrikiyye ile cer olunur. Tramvay arabaları işletilmesi için Dersaadet tramvayları Şirket-i Osmâniyyesi'ne imtiyaz i'ta ve şirket-i mezkûre dahi işbu imtiyazı kabul eyler. Şurası mukarrerdir ki 18 Kânunisani 1322/1906 tarihli mukavelenamenin birinci maddesiyle bir müddet-i muayyene zarfında inşâ edip etmemekte şirkete hakk-ı hıyar verilip müddet-i muayyenesi mürur etmiş olan

a- Eminönü—Eyüp

b- Ortaköy-Bebek

Hatlarını dahi şirket sâlifü'z-zikr mecburi hatlar miyânına bi'l-idhâl inşâ eylemeyi te'ahhüd eder. Eminönü-Eyüp hattı Tahmis-Kantarcılar-Azapkapısı-Unkapanı hatlarını takib edecektir.

İşbu maddede tasrih edilen şebeke çift hat olarak te'sîs edilecek ise de Ortaköy-Bebek, Aksaray-Silivrikapı hatlarıyla Eminönü-Eyüp hattının cisreyn arasındaki kısmı lüzumu kadar makası ihtiva etmek üzere tek ve Şehremaneti caddeleri tevsî' eylediği sûrette çift hat olarak inşâ edilecektir. Ancak mevzubahs tek hatların murûr edeceği sokaklara mevâzî ve tek hat tefrişine elverişli yekdiğerinden nihayet yüz metre mesafede olan diğer sokaklar olduğu ve emânet-i mezkûrece talep vuku' bulduğu takdirde işbu ikinci sokaklara dahi şirketçe hat ferşolunacak ve fakat asıl hattın güzergâhı olan yollar çift hat inşâsına müsâ'id sûrette tevsî' olunduğu vakt-ı mezkûr ikinci sokakta icrâ kılınan parke tefrişi ve tretuvar tesisi ve elektrik sütun ve telleriyle şâir inşaatın masârıfı Şehremâneti'nce şirkete tesviye kılınacaktır. Şurasıda mukarrerdir ki bu vechile iki sokaktan geçecek olan iki hat bir caddeden geçen çift hat mahiyetinde olduğundan 18 Kânûnısânî 1322/1907 tarihli mukâvele nâmenin dördüncü maddesi mücebince kaldırım tefriş ve hüsn-i halde muhâfazası şirkete âit olan kısım bu iki sokak için cem'an yirmi arşın arzı tecavüz etmeyecektir.

İkinci Madde: El-yevm mevcût tramvay hatlarına ait 8/21 Kânûnısânî 1326/1911 tarihli mukavelenamenin işbu mukâvele-i müzeyyile ile ta'dil edilmeyen ahkâm, bu iki hatlar hakkında da kemâ-kân bâki ve mer'idir.

Üçüncü Madde: Birinci maddede zikr ve ta'dâd olunan hutûtun harita ve resimleri işbu mukâvele-i müzeyyilenin irâde-i seniyyeye iktirân ettiği tarihten itibaren nihayet bir sene müddet zarfında Şehremaneti ne tevdî' olunacaktır. Mezkûr harita ve resimler tarih-i tevdî inden itibaren nihâyet dört mâh müddet zarfında emânet-i müşârun ileyhâca bi't-tedkik hâliyle veya icâb eden ta'dilâtm icrâsıyla tasdik kılınacaktır.

Dördüncü Madde: İşbu mukavelenâme-i müzeyyilede mevzû' bahsolan hutût harita ve resimlerin tarih-i tasdîkından itibaren on kilometresi üç sene ve mütebâkiside iki sene olmak üzere nihâyet beş sene müddet zarfında inşâ ve ikmâl edilecektir. Üç sene zarfında ibtidâ inşâ edilecek hututun hangileri olacağı şirketçe vukû' bulacak teklif üzerine emânetçe kararlaştırılacaktır. Esbâb-ı mücbire hayluletiyle veya caddelerin vakt ve zâmânıyla tevsî' veyahud Şhremâneti'nce inşâ edilecek yolların tanzim olunmaması dolayısıyla ameliyyât duçar-ı te'ehhür veya tatil olursa şirket Nâfiâ Nezâreti'ni keyfiyetten resmen haberdar eylemek şartıyla sâlifü'z-zikr müddet-i inşaat, müddet-i te'ehhür veyâ tatil kadar temdîd olunacaktır. Mevzubahis olan hutût miyânında bulunan Kasımpaşa-Feriköy hattının murûr edeceği yol Şhremâneti'nce münâkaseten bir müteahhide ihâl edilmiş olduğundan kaldırımın hîn-i ferşinde Şhremâneti tarafından tramvay şirketinin ray ve kablolarının vaz'ına ruhsat verildiği takdirde yirmi arşın arzında ferşedilmiş olan kaldırım ve tretuvar için bi'l-münâkasa sarfı tahakkuk etmiş olan mebâliği kumpanya emânet-i müşârun-ileyhâya defaten i'tâ etmeyi ta'ahhüd eder.

Beşinci Madde: İşbu mukâvelenâme-i müzeyyilede de beyan ve ta'dâd olunan hutûtun murûr edeceği sokakların dokuz veya on iki arşından (882 ve 6 veya 960 ve 9 metreden) dûn arzı hâ'iz olan mahalleri tek hatlar için yedi metreye ve çift hatlar ile makas mahalleri için dokuz metre yirmi beş santimetreye iblağ edilecektir. Bu yüzden icrası muktezî istimlâkât ber vech-i âtî 17 Zilhicce 1324/1907 tarihli mukavelenamenin beşinci maddesi ve 8/21 Kânunısanı 1326/1911 tarihli mukavelenamenin yedinci maddesinin son fıkrası ahkâmını ta'dilen icra kılınacaktır.

Şöyleki: Şirket münhasıran istimlâkâta ait olmak üzere Şhremânetine istirdâd olunmâmak şartıyla ber-vech-i peşin ve defaten yirmi beş bin Osmanlı lirası i'tâ eylemekle berâber mu'amele-i istimlâkıyye icrâ edildikçe peyderpey tesviye kılınmak üzere emânet-i müşârun ileyhâya bilâ fâiz elli bin Osmanlı lirasına kadar avans yapmayı ta'ahhüd eder. Mezkûr elli bin liralık avansın tasfiyesine değin şirket işbu mukâvele-i müzeyyilenin mevzu olan hututtan dolayı Şhremâneti'ne ifrâz ve i'tâ edeceği hisse-i temettu' ve âidâtı tevkîf ve zikrolunan avansın tasfiyesine hasr ve tahsis edecektir. Mebâliğ-i mezkûre istimlâkâta kifâyet etmeyipte Şhremâneti talebettiği halde şirket yüzde beş fâiz ile ve on senede ödenmek üzere emânet-i müşârun ileyhâya ayrıca otuz

beş bin lira ikrâz etmeyi dahi ta'ahhüd eylemiştir. İşbu otuz beş bin lira hutût-ı mezkûre güzergâhında istimlâkât sebebiyle kesb-i şeref edecek emlâkin ashâbından ebniye kânununun on dördüncü madde-i müzeyyilesi hükmüne tevfikân istifâ olunacak şerefiye hâsılâtıyla te'min olunacaktır. İstihsâl olunacak şerefiyyenin yekûnu otuz beş bin liraya vefa etmediği sûrette mebâliğ-i mütebâkiyye Şehremânetinin varidât-ı sâiresinden tesviye olunacaktır.

Şehremâneti mezkûr mebâliğle evvel emirde tramvayın geçeceği cadde ve sokakların arzını ânifü'l-beyan mekâdire iblâğ etmek üzere icrâsı muktezî istimlâkâtı ifâ ve ikmâl ettikten sonra bâki kalacak mebâliği istediği gibi sarfedebilecektir.

Altıncı Madde: 8/21 Kânûnısânî 1326/1911 tarihli mukâvelenâme-i müzeyyilenin Şehremâneti'ne verilecek âidâta müte'allik olan onikinci maddesi ahkâmı işbu mukâvele-i müzeyyilede münderic hutût hakkında dahi tatbik olunacak ve hutut-ı mezbûreden dolayı her sene-i efrenkiye zarfında vukû bulacak sarfiyât-ı elektrikiyyeye mukabil te'diye edilecek âidât onu takib eden senenin rûmî kânûnısânî ayının otuz birinci günü tesviye edilecektir.

Bu meblağ hutût-ı mezkûrenin kâffesinin işletilmeye başladığı tarihten itibaren senevi elli bin franktan dûn olmayacaktır. Hutut-ı mezkûre kamilen işletilmeye başlanıncaya kadar şirketin vereceği asgari aidat işletilen aksamın tûli ile mütenâsiben yine bu elli bin frank esâsı üzerinden hesap ve tayin edilecektir. Şurası mukarrerdir ki hatların mecmû'unun ikmalinden yedi sene sonra hutût-ı atîka ve cedîdede sarfedilecek elektrik kuvveti üzerine emânete verilecek hissenin mecmû'u senevi yüz elli bin franktan dūn olmayacaktır.

Yedinci Madde: İşbu mukavele nâme-i müzeyyilede münderic hutût için 8/21 Kânûnısânî 1326/1911 tarihli mukâvelenâmenin on altıncı maddesinde münderic tarife tatbik edilmek üzere işbu hutût ber vech-i âtî kıt'âta taksim olunmuştur.

Ortaköy-Kuruçeşme-Arnautköy-Bebek, Aksaray-Davutpaşa-Silivrikapı, Karaköy-Kasımpaşa-Yenişehir-Feriköy, Eminönü-İstasyon ve Sirkeci, Harbiye-Maçka, Eminönü-Cibâlî-Ayvansaray-Eyüp.

Taksim hattını Beşiktaş hattına rabteden şube hattının güzergâhı henüz ta'yin edilmemiş olduğundan güzergâhı ta'yin edildikte kıt'âtı Şehremâneti ile şirket arasında ta'yin edilecektir.

Sekizinci Madde: İşbu mukâvelenâme-i müzeyyilenin irâde-i seniyyeye iktirân ettiği tarihten itibaren şirketçe hutût-ı hâzıra için taahhüt olunan üç yüz Osmanlı lirası masârıf-ı teftîşîyye senevi dört yüz seksen Osmanlı lirasına iblâğ edilecek ve bundan yüz seksen lirası Nâfia Nezâreti ve üç yüz lirası da Şehremâneti veznesine te'diye ve teslim kılınacaktır.

Dokuzuncu Madde: Şirket işbu mukâvelenâme-i müzeyyilenin irâde-i seniyyeye iktirân ettiği tarihten itibaren nihâyet bir ay müddet zarfında nezâretçe kabul edilen bir bankaya nakden veya Devlet-i Osmâniyye tahvilâtı olmak üzere beş bin Osmanlı lirası kefâlet akçası tevdi' edecektir. Tahvilât tevdi edildiği takdirde tenzîl-i fiyâtta mütevellid farkın ikmâl olunacağı mezkûr bank tarafından ta'ahhüd olunacaktır. Mezkûr kefâlet akçası 8/21 Kânûnîsânî 1326/1911 tarihli mukâvelenâmenin ondokuzuncu maddesine tevfiқан inşaatin icra edilecek kabul-ı kat'i mu'âmelesini müte'âkib şirkete i'ade kılınacaktır. Şayet müddet-i muayyenesi zarfında şirket ber vech-i bâlâ kefâlet akçasını depozito etmeyecek olur ise bu babda hiçbir ihtar-ı resmiyye lüzûm kalmaksızın işbu mukavele-i müzeyyile ke-en lem-yekûn addedilecektir.

Onuncu Madde: Şirket işbu mukâvele-i müzeyyilede münderic inşaatin icrası zımnında iktiza eden sermâyenin tedârîki için miktarı Nâfia Nezâreti'nce kabul ve tasvib olunmak şartıyla ve tahvilât veya hisse senedâtı ihracı suretiyle re'sûl-mâlini tezyide me'zundur. Şirke, işbu mukâvele-i müzeyyilede münderic ahkama nazaran nizamname-i esasisini ta'dîle mecburdur.

On Birinci Madde: işbu mukavele ile ihâle olunan hutûtun müddet-i imtiyâziyyesi işbu mukavelenin irâde-i seniyyeye iktirânı tarihinden itibaren elli senedir. Müddet-i mezkûrenin inkızâsından itibaren Dersaadet Tramvay Kumpanyasının zaten taht-ı imtiyâzında bulunan hutût müddet-i imtiyâziyyesinin hitâmına kadar güzêrân olacak müddet zarfında dahi işbu hutût-ı cedîdeyi bi'l-cümle tesisât ve âlât-ı sâbite ve müteharrikesi ile işletmek hakkı mezkûr kumpanyaya aittir. Kumpanya şu ikinci işletme

muamelâtında dahi yolların tamiratı ve hüsn-i halde muhâfazası husûsunda ve bi'l-cümle husûsât-ı sâirede mevcut mukâvele ve şartnâmeler ahkâmına tâbi' olacaktır. Bu işletme muamelâtına mukâbil elli senenin nihâyetinde hiç bir sûrede istirdâd edilmemek ve temettü atın tevzîinde Şhremâneti'nin hissesine isâbet eden miktarlar ile mahsûb olunmamak şartıyla kumpanya tarafından emânet-i müşârun-ileyhâya nakden ve defaten seksen bin lira tesviye olunacaktır.

On İkinci Madde: Şirket ahâlinin ihtiyâcâtını te'mine kâfi araba ve edevât-ı müteharrikeyi ihzâr ve bunları ihliyâcât ve münâkılâtın tezâyüdü hissedildikçe tezyîd eylemeye ve yolcuların intizârına meydan verilmeyerek icâb eden arabaları seyr-i sefer cetvellerine nazaran dâimâ müheyyâ bulundurmaya mecburdur. Sabah zevâli saat dörtten nısfu'l-leylden sonra saat bire kadar güzerân olan müddet dahilinde olmak üzere Şhremâneti'nce mevsim ve mevk'i dahi nazar-ı dikkate alınarak gösterilecek lüzuma göre tertîb olunacak cetveller mücebince tramvayların seyr ü sefer etmeleri mecbûri ve bu saatler haricinde işletilmeleri ihtiyâridir. Bu hususta şirketle emânet beyninde ihtilâf zuhûr ederse ihtilâf-ı vâkı' Nâfia Nezâreti'nce hal olunacaktır.

On Üçüncü Madde: Şirket gerek mevcut hatlarda gerek işbu mukâvelenâme-i müzeyyile ile imtiyazı verilen hutût üzerinde eşya nakline mecburdur. Ancak eşya nakliyatı için tahsis olunacak arabaların nerelerden hangi saatlerde hareket ettirileceğine ve bu husûsta tatbik olunacak tarifelere dair memleketin ahvâl-i ticâriyyesine ve memâlik-i sâirede kabul olunan usûle göre Şhremâneti yle bi'l-i'tilâf bir kârar ittihâz olunacaktır.

On Dördüncü Madde: Şirket işbu mukâvele-i müzeyyile ile vâkı' olan ta'ahhüdâtını ifâ etmediği halde 8 Kânûnısânî 1326/1911 tarihli mukavelenamenin onsekizinci maddesi mücebince mu'âmele olunacaktır. Ancak mezkûr onsekizinci madde gerek hutût-ı atîka ve gerek işbu hutut-ı cedide için bervech-i âtî tevsî' olunmuştur. Şöyleki: Şirketin esbab-ı mucbireye müstenid olmaksızın ifâ-yı ta'ahhüd eylememesinden dolayı mukavelename fesholunduğu takdirde ameliyât-ı vâkı'a sebebiyle tarih-i feshe kadar bozulmuş olan sokakların hâl-i sâbıkına ircâ'ı için sarfı muktezî mebâliğ şirketten başkaca istifa olunacaktır.

On Beşinci Madde: İşbu mukâvele-i müzeyyile mücebince inşâ olunacak hatların civarında hangi mesafede olursa olsun ve mevâzi bulunsun bulunmasın Tramvay ihdâsı için hükümet diğer bir şahsa veya bir şirkete ruhsat veya imtiyaz i'tâsında veyahud doğrudan doğruya tramvay te'sis ve idâresinde muhtar olup tramvay şirketinin muayyen bir mıntıka dahilinde hiç bir hakk-ı rüchan ve inhisarı olmayacaktır.

On Altıncı Madde: Şirket tramvay hututunda teb'a-i Osmâniyyeyi ve bi't-tercih hıdemât-ı askeriyyesini ifâ etmiş olanları istihdam edecektir. Bunların Türkçeye âşinâ olmaları meşruttur.

İşbu mukâvelenâme-i müzeyyile Dersaadet'te 15 Mayıs 1328/28 Mayıs 1912 tarihinde ta'ati edilmiştir.

Şırayber

Freys

Nâfia Nâzırı

Mehmet Câvid

Kaynak: Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediyye, C. V, ss. 2460-2466.

EK X: Tünel İmtiyazı Hakkında Ferman-ı Ali

Galata'dan Beyoğlu'na tahte'l-arz tünel küşâdıyla bir demiryol inşası hususuna musaade-i seniyyem erzân kılınması Fransa Devleti tebaasından Mösyö Gavand tarafından istida olunmuş ve keyfiyet Devlet-i aliyyem'in umûr-ı nâfiası nezâretine lede'l-havâle Galata ciheti Dersaadet'immin muâmelât-ı ticâretine mahsus bir kıtası olduğundan dairesinin muhit olduğu mevâki beyninde vâki turuk ve esvâkın sâye-i mehâsin-vâye-i pâdişâhânemde tanzim ve tevsii ve menkûlât ve müdâvelâtın teshil ve tesrii zımnında Galata'dan Beyoğlu'na tahte'l-arz öyle bir yol inşası halkça ve ticâretçe teshilât-ı matlûbeyi vücuda getireceği cihetle ve müddet-i imtiyâziyesi işbu fermân-ı âlîşânım tarihinden itibaren ancak kırk iki sene olmak üzere işbu tünelin küşâdıyla demiryolun inşa olunması ve bunun hâsılât-ı vâkıasından hazîne-i celîleme yüzde bir buçuk resm verilmesi ve müteahhidin hiç bir suretle taraf-ı Devlet-i aliyyem'den bir güne zarar u ziyân iddiâsına salâhiyeti olamaması şerâit-i esâsiyye ve müteferri- asını mutazammın tanzim olunan mukâvelenâme ve şartnâme Şûrâ-yı Devlet Heyet-i Umûmîyyesi'nde dahi mütalaa ve tedkik birle mücebince ruhsat-ı matlûbenin i'tâsı tensib ve tasvib kılınarak keyfiyet taraf-ı eşref-i pâdişâhâneme arz ile lede'l-istizân ber-minvâl-i muharrer icrâsı hususuna irâde-i seniyye-i mülûkânem taallukuyla emr-i hümayûn-ı şâhânem sünûh ve sūdûr eylemiş ve muktezâ-yı münîfî üzere mezkûr şartnâme ve mukâvelenâme ikişer nüsha olarak tahrir ve nezâret-i müşârun-ileyhâ ile mûmâ-ileyh Gavand câniblerinden imza ve temhir olunarak teâtî kılınmış olmağın şerâit-i mezkûre ve müddet-i mahdûde ve muayyene-i imtiyâziyye ile mezkûr tünelin küşâdına ve tarikin inşasına ruhsatı hâvi Dîvân-ı Hümayûn'umdan işbu emr-i celîlül-kadrim ısdâr ve hükmü zikrolunan şartnâme ve mukâvelenâmenin tamâmî-i icrâsına muallak olmak üzere mûmâ-ileyh yedine i'tâ kılındı. Tahriren fi'l-yevmü t-tâsi ve'l-ısrîn min şehr-i aferû'l-hayr li-senetü sitte ve semânîn ve mieteyn ve elf.

29 Safer 1286/29 Mayıs 1285/10 Haziran 1869

Kaynak: Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediye, C. V, s. 2489.

EK XI: Tünel Şirketinin Mukavelenamesi

Saltanat-ı Seniyye ile Mösyö Gavan Beyninde Akdolunan Mukavelenamedir.

Birinci Madde: Taraf-ı Saltanat-ı Seniyye'den tanzim olunan şartnâmenin ahkâm ve şeraitine tevfikân Galata'dan Beyoğlu'na tahte'l-arz bir demiryolu inşası için Mösyö Gavand'a imtiyaz i'tâ kılınmıştır.

İkinci Madde: Mösyö Gavand taraf-ı Devlet-i aliyye'den iâne-i nakdiye veyahud temîn-i temettü' akçesi verilmeksizin zarar ve hasarı kendisine ait olmak üzere işbu mukâvelenâmenin mevzuu olan demiryolunu inşa etmeyi ve bunun inşası ve işlettilmesi hususunda tanzim olunan şartnâme ahkâm ve şerâitine mütâbaat eylemeyi taahhüd eder.

Üçüncü Madde: Sâhib-i imtiyâz işbu teşebbüsün husûlü zımnında iktizâ eden sermayeyi tedarik için lâzım gelen tedâbir-i mâliyyeyi ittihâz etmekte muhtar olup fakat şirket heyetinde teşekkül etmedikçe ve bu şirketin nizâmât-ı dâhiliyyesi cânib-i devletten kabul ve tasvib buyurulmadıkça hisse senedâtı ihraç edemeyecek ve her hisse senedâtı ihracında tebe'a-i Devlet-i aliyye'den buna talip olanların senedât-ı mezkûrenin beşte ikisine hakk-ı rüçhâniyetleri olacaktır

2 Şaban 1286, 26 Teşrîn-i evvel 1285 ve 7 Kasım 1869

Sahib-i İmtiyaz

Nafia Nazırı

Gavand

Davud

Kaynak: Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediyeye, C. V, s. 2490.

EK XII: Tünel Şirketinin Şartnamesi

Birinci Madde: Mösyö Gavand taraf-ı devletten iâne-i nakdiyye veyahud temin-i temettü' akçesi verilmeksizin zarar ve hasarı kendisine ait olmak üzere Galata'dan Beyoğlu'na kadar tahte'l-arz tünel vasıtasıyla bir demiryolunu işbu imtiyaz hakkında şeref-sünûh buyurulacak irâde-i seniyye tarihinden itibaren otuz mah zarfında kâmilin inşa ve itimam ile bunu müddet-i mezbûre inkızasında tamamen işlettiyecek bir hale getireceğini taahhüd eder.

İkinci Madde: Galata cihetinde olacak mevkıf Galata caddesinin veyahud Yeni Cami sokağının sol tarafında ve Perşembe Pazarı caddesiyle Galata gümrüğü beynindevâki mesafenin bir mahallinde tesis ve inşa kılınacaktır. Mezkûr mevkıf için mesafe-i mezbûre dahilinde ittihazı lâzım gelen mevki sâhib-i imtiyaz tarafından bit-tayin saltanat-ı seniyyenin kabul ve tasdikine arz ve talik olunacak ve Beyoğlu mevkıfı dahi Beyoğlu caddesinin sol tarahnda vâki Kulekapısı karakolhanesi civarında olacaktır.

Üçüncü Madde: Sahib-i imtiyaz imtiyaznâme hakkında irâde-i şâhâne şeref-sünûhu tarihinden itibaren üç mâhı müddet zarfında mâtde-i sabıka ahkâm-ı mündericesine tevfiikan iki binde bir mikyasında olmak üzere demiryolun kat î güzergâh haritasını takdim edecek ve işbu haritada mevkıfların mevki ve resmini işaret eyleyecektir. Ve bu haritaya demiryolun hatt-ı mütavassıtı üzerine tanzim kılınmış bir kıta maktu'-ı tûlânî haritasıyla demir hatların emniyet ve cer ve tahrik aletlerinin mükemmel resimleri ve arabaların cer ve tevkifi hususunda sâhib-i imtiyaz tarafından ittihaz olunacak vesâit ile inşaatın tarifâtını hâvi bir kıt'a lâyiha rabtedilecek ve sâhib-i imtiyâz inşaata müteallik olarak ittihazını münasib göreceği ta'dîlâtı arz ve teklif etmeye mezun olup ancak işbu ta'dîlât taraf-ı devletten bir sûret-i sarîhada kabul buyurulur ise icra olunacaktır.

Dördüncü Madde: Demiryolu çift hattın ibaret olup mecmu'-ı ittisâi yedi metre ve yetmiş santimetre olacak ve her bir hattın demir çubuklarının kenarları arasında olan arızı bir metre ve kırk dört santimetreden bir metre ve kırk beş santimetre kadar ve iki hat arasında kalacak mesafe her bir hattın demir çubuklarının dış yüzlerinden lede'l-mesâha lâ-ekall bir metre otuz dokuz santimetre bulunacaktır. Tarafeyn satırlarının yani kenarda

bulunacak demir çubukların dış yüzleri ile tünelin taban duvarları arasında olacak mesafe lâ-ekall bir metre beş yüz seksen beş milimetre bulunacak ve yolun taban duvarlarının demir çubukların sathından itibaren mikdâr-ı irtifâları seksen sekiz santimetre olacaktır. Tünelin kemeri tam daire olup üç metre seksen beş santimetre nısf-ı kutrunda bulunacaktır. Açılacak tünelden çıkacak toprağın nakl ve def'i hususunda sâhib-i imtiyazın liman nizamâtına ve Şehremâneti'nin evâmirine tâbi olması meşruttur.

Beşinci Madde: Demiryolu bir ucundan diğer ucuna kadar bir hat üzere olarak bir veyahud bir kaç yokuşları olup bu yokuşların en ziyadesi metre başına on altı santimetreden ziyâde dik olmayacaktır. Sâhib-i imtiyaz gerek işbu maddenin ve gerek mâtde-i sabıkanın ahkâm-ı mundericesince inşaata müteallik olarak icrasını bi't-tecrûbe münasib göreceği ta dîlatı arz ve teklife mezun olacak ve ancak işbu ta'dîlât taraf-ı devletten bir sûret-i sarihada kabul ve tasdik buyurulur ise icrâ olunacaktır.

Altıncı Madde: İşbu demiryolu bi'l-cümle sokakların alımdan geçebileceği gibi emlâk iştirasına ve güzergâhta bulunacak ashâb-ı emlâk veyahud tüccarın iddialarına mahal bırakmamak üzere kamilen tahte'l-arz inşa kılınacaktır.

Yedinci Madde: Emlâk ve arazinin muvakkaten isti'mâli sahiplerinin rızasına menûl olup bundan dolayı lâzım gelen ücret ve tazminat sâhib-i imtiyaz tarafından tediye olunacaktır.

Sekizinci Madde: Sâhib-i imtiyaz tünel ve yol ve mevkıf ve sâirenin inşa ve imalinde bu misillü inşaatta müstamel olan edevât ve levâzımâtın âlâ cinsinden kullanacaktır. Ve tünelin başları ve zaviyeleri ve pay-bendleriyle duvarların sath-i fevkânîleri som taştan yapılmak lâzım gelecektir. Ve demir çubuklar ile demir yolun şâir eczâ-yı müteşekkilesi âlâ cinsden olup husûl-i maksada elverişli sûrette bulunacak ve demir çubuklar taban ağacı üzerine vaz' ve temdîd olup bunların sıklığı beher metrede yirmi kilogramdan dîn olmayacaktır.

Dokuzuncu Madde: Tahte'l-arz inşa olunacak kemerin medhal ve mahrecinde mevkıflar ve demir yol için elzem olan kâffe-i arâzi sâhib-i imtiyâz tarafından kıymetleri bi't-tediye iştirâ olunacak ve arâzi iştirâsında arâzi ashâbının hüsn-i rızâları tahsil olunamaz ise arâzi-i mezbûre menâfi-i umûmiyye için alınan emlâk ve arazi hakkında

olan kânuna itbâan iştirâ olunup emlak-i mezbûrenin tahmîn-i kıymetlerine sudûr fermân-ı âliden altı mâh mukaddemki miktar irâdî esas ittihaz edilecektir. Arâzinin ber-vech-i bâlâ altı mâh mukaddemki kıymet-i hakikiyyesi muhamminler vasıtasıyla ve Altıncı Dâire-i Belediyeye'nin kıymet-i emlak defterine müracaatla tayin olunduktan sonra çend senelerden beri emlakın kıymetlerince vâki olan tedennî-i fiyat ve emlakın ashâbı tarafından bi'l-mecburiye furûhtu lâzım geldiği ve ahz ve i'tâ ve icrâ-yı sanatları hususunda tebdîl-i mekân vukûu hasebiyle iddiâ edebilecekleri her güne masârif ve zarar ve ziyan maddeleri nazar-ı dikkate alınarak sâhib-i imtiyâz emlakın kıymet-i muhammenesine yüzde yirmi zammıyla sahiplerine i'tâ edecek ve ancak herhalde emlakın kıymet-i hakikiyesinin ber-vech-i sâbık vukûbulan tahmini tahkik ve isbat için gerek ashâb-ı emlak ve gerek sâhib-i imtiyâz Şûrâ-yı Devlet'e mürâcaat salâhiyetini hâiz olacaklardır.

Onuncu Madde: Sâhib-i imtiyâz intihâb eylediği vesâit ve kesân marifetiyle icrâ-yı ameliyât ettiği esnada hükûmetin taht-ı teftiş ve nezâretinde bulunacak ve işbu nezaretten maksad dahi sâhib-i imtiyâzın şartnâmede münderic ahkâm ve şeraitten inhirafını men etmekten ibaret olacaktır.

On Birinci Madde: İmalât hitam-pezîr oldukta Hükûmet-i seniyye canibinden tayin buyrulacak bir komisyon marifetiyle yolun küşadına ibtidar olunacaktır. Mezkur komisyon araba ve vagonların sûret-i cer ve tevkifini ve bunların havi olacakları tevkif aletlerini tecrübe ve muayene edecektir. Demiryolu imalâtının lede't-teftiş kabulüne ve mezkûr tecrübenin icrasına dâir komisyon tarafından tanzim kılınacak mazbata taraf-ı devletten kabul ve tasvib olunmadıkça mâmûlün-bih tutulmayacaktır. İşbu mazbata kabul ve tasvib buyurulduktan sonra sâhib-i imtiyâz demiryolunu küşâd ile âtide münderic ücûrât-ı nakliyyeyi ahzedebilecek ve hükûmet her ne vakit tensib buyurur ise masârif-i vâkiası sâhib-i imtiyâza ait olmak üzere sâlifü'z-zikr tecrübeleri tekrar ettirecektir.

On İkinci Madde: Sâhib-i imtiyâz inşaatın itmâmında masârif kendisi tarafından tesviye olunmak üzere demiryolun ve teferruatının bir kıta haritasını ve işbu şartnâmede münderic şerâit ve ahkâma tevfikân tesis ve inşa kılınacak olan tünel ve mevkiîların bir kıta tarifnâmesini tertib ettirecek ve işbu harita ile tarifnâme Nâfia Nezâret-i celîlesi'ne i'tâ ve teslim kılınacaktır.

On Üçüncü Madde: Dâimâ demiryolu ile kâffe-i teferruâtı üzerinde suhulet ve emniyetle devr u hareket olunacak derece hüsn-i halde bulundurulacak ve bunların ahvâli senede bir lede'l-hâce veya hadise vukuunda daha sık sık hükümet tarafından tayin olunacak bir veyahud bir kaç komiser marifetiyle muayene ve tahkik olunacaktır. Bunların gerek hüsn-i halde muhafazası ve gerek bir sûret-i âdiye veyahud fevkalâdede icrâ-yı tamirâtı masârifî sâhib-i imtiyâza ait olacaktır. Sâhib-i imtiyâz demiryolun ve teferruatının hüsn-i muhafazası ve icrâ-yı tamirâtı hususunda Hükûmet-i seniyyenin taht-ı teftiş ve nezâretinde bulunacak ve demiryolu itmâm olup ta ale'd-devâm hüsn-i halde bulundurulmadığı takdirde vukû bulacak masârif sâhib-i imtiyâza ait olmak üzere Hükûmet-i seniyye tarafından iktizası icra kılınacaktır.

On Dördüncü Madde: İmalâtın muayene ve teftişi ve kabul ve tasdiki ve demiryolunun işlettilmesinin nezareti için lâzım gelen masârif sâhib-i imtiyâza ait olacak ve işbu masârif gerek demiryolun inşa olunduğu ve gerek işlettilildiği vakit için senevi bin beş yüz franka kat'olunup tayin olunacak memurlara verilmek üzere işbu meblağ sâhib-i imtiyâz tarafından Nâfia Nezâret-i çelilesi veznesine teslim olunacaktır.

On Beşinci Madde: Mukâvelenâmenin imza olunduğu tarihten itibaren on maha kadar sâhib-i imtiyâz işbu teşebbüsün ikmâline muktezî esbâbı tedarik eylediğini isbat eylemediği ve imalâta bir sûret-i sahîhada mübaşeret etmediği halde kendisine hiçbir tenbih ve tekid icra olunmaksızın imtiyaz fesholunarak hukukundan sâkıt olacaktır ve bu halde kefâlet akçesi nâmıyla mevdû olan akçe devletin malı olup hazine-mande edilecektir.

On Altıncı Madde: Sâhib-i imtiyâz icrasını müteahhid olduğu imalâtı şartnamenin birinci bendinde muayyen olan müddet zarfında tamamen icra ye ikmâl etmediği halde her kaç gün tehir vukûbulur ise beher günü için yüz frank cezâ-yı nakdî alınacak ve eğer tehir bir seneye balığ olur ise imtiyaz fesholunarak sahibi hukukundan sakıt olacaktır ve bu halde ıştırâ olunan arazi ve imalat ve cem ve tedarik olunan edevat ve levazımât mevkı-ı müzâyedeye konularak kimin üzerinde takarrür eder ise onun marifetiyle imâlâtın işbu şartnamenin ahkâmına tevfikân devam ve itmâmına ibtidâr olunacaktır. Sâhib-i imtiyaz dahi bi'l-müzâyede takarrür edecek bedeli ahz ve istifa edecektir. İşbu müzayade üç mâh mümted olup bir netice hâsıl olmadığı takdirde birinci müzayede müddetinin

inkızası tarihinden itibaren iki ay sonra bir kere daha müzayede olunacak ve bu müzayede beş mâh mümted olup bundan dahi bir netice hâsıl olmaz ise sâhib-i imtiyâz imtiyâzdan katiyen mahrûm ve işbu tarikin inşa kılınmış olan kıtaları ile ona müteferri olan emlak ve arazi meccânen ve derhal devletin malı olacaktır.

On Yedinci Madde: Demiryolun işlettirilmesi tatil olunduğu takdirde zarar ve hasarı sâhib-i imtiyâza ait olmak üzere yolun muvakkaten işlettirilmesini temin için hükümet cânibinden tedâbir-i lâzimeye teşebbüs olunacak ve bu veçhile yolun muvakkaten işlettirilmesine bed' olunduğu tarihten itibaren üç maha kadar sâhib-i imtiyâz yolu işlettirmeye muktedir olduğunu bir sûret-i kaviyyede isbat etmediği ve yolu işletmeye başlamadığı takdirde imtiyazından sâkit olacak ve on altıncı maddede beyan olunduğu veçhile demiryolu iki defa mevki-i müzâyedeye konulup bir netice hâsıl olmadığı halde devletin malı olacaktır.

On Sekizinci Madde: İmalât ve inşaatın tehiri veyahud tatili ve demiryolun işleminin inkıtâı sûret-i meşrûada tahakkuk eden bir sebep-i mücebbirden neşet ettiği halde onbeşinci ve onaltıncı ve onyedinci maddelerin ahkâm-ı mûndericesi bu misillü hâlât hakkında mer'ıyyü'l-icrâ olmayacaktır.

On Dokuzuncu Madde: Demiryolun inzibatı ve kendisinin ve teferruâtının hüsn-i halde muhafazası hususlarını temin için devletçe ittihazı lâzım gelen tedabir ve teşebbüsât sâhib-i imtiyâzın rey-i bi'l-istifhâm yapılacak nizâmnâmelerde tayin kılınacak ve bu tedâbir ve teşebbüsâtın mûcib olacağı masârıf sahib-i imtiyaza ait olacaktır.

Yirminci Madde: Sâhib-i imtiyâz demiryolunun umûr ve hususatı ve işlettirilmesi için tanzim edeceği her türlü nizâmatı Hükûmet-i seniyyenin nazar-ı kabul ve tasvibine arz u talik edecektir.

Yirmi Birinci Madde: Demiryolun arabalarını tahrik edecek makineler en a'lâ nev' ve cinsden imal olunup bunların sûret-i istimâl-i ve ez cümle dumanın izalesi için fümivor vaz'ı vesair tedabirin ittihazı hakkında taraf-ı devletten der-miyan olunan kâffe-i şerâite sahib-i imtiyaz tevfik-i hareket edecek ve iki takım makine ve kazgan olup bunlardan birinin tamiri halinde ale'd-devam işleminde hâlel gelmemek üzere diğer takım istimal olunacak ve yolcu arabaları a'la ve yaylı olacaktır. Kadın ve erkek yolcular

için ayrı ayrı mevkiler olacak ve bir araba içinde kadın ve erkeğe mahsus iki türlü mevki olabilecektir. Demiryolun arabaları yolcu nakline mahsus arabalar hakkında tertib olunmuş ve ileride tertib olunacak şerâiti cami olup sath-ı mailden mevkıfların ufka muvâzi olan kıtalarına ve kezâlik mevkıfların sutûh-ı müsteviyyelerinden sath-ı mâile murûrunda yolculara bir güne rahatsızlığı mûcib olmayacak sûrette tertib ve tanzim kılınacaktır. Demiryolu kısa olduğu cihetle sâhib-i imtiyâz tarafından arabaların ikinci sınıf mevkilerinde ayakta duracak yolcular için bazı mevâki tahsis olunabileceğinden demiryolun vagon ve arabaları ona göre tertib ve eşya ve hayvanât nakline mahsus arabalar güzelce ve metanetlice olarak inşa olunacak ve demiryol arabalarının cerrine mahsus demir halat kazaen münkesir oldukta her arabanın başlı başına tevakkufu için tevkife mahsus fren tabir olunan bir alet-i mahsusası olacak ve bu alet dahi Fransa'da vâki Kruvaros nâm yolda müsta'mel olup numunesi Nâfia Nezâret-i celilesi dairesinde mahfuz bulunan alet cinsinden bulunacaktır. Demiryolun işlemeye başlaması için lâzım olan makineler ile edevât-ı müteharrikenin kâffesi gümrük resminden muaf tutulacaktır.

Yirmi İkinci Madde: İşbu şartnâme ahkâmına tevfikân ve bunun şerâit-i mûndericesini tamamen îfâ etmek kayd-ı sarihiyle deruhte ettiği imalât ve masârifât için sâhib-i imtiyâza mükâfât olmak üzere işbu imtiyaznâmenin mevzuu olan imalâtın itmâmı için tayin olunan tarihten itibaren kırk iki sene müddet zarfında ber-vech-i âti yolcu ve eşya nakli için ücret alınması zımnında cânib-i saltanat-ı seniyyeden sâhib-i imtiyâza mezuniyet i'tâ olunmuştur. Evzân on kıyye veyahud onun hâsıl-ı darbî nisbetinde hesap olunup mesela sıfırdan on kıyyeye kadar olan eşkâlden on kıyye itibarıyla ücret-i nakliyye alınacağı misillü on kıyyeden yirmi kıyyeye kadar olan eşya dahi yirmi kıyye itibar olunacaktır. Hükûmet-i seniyye sâhib-i imtiyâzın reyini bi'l-istifhâm araba katarlarının mikdâr-ı nihâye süratlerini ve her bir katarın ne mikdâr yolcu ve eşya arabasından ibaret olacağını ve lede'l-iktizâ beher arabanın mikdâr-ı nihâye ağırlığını mahsus nizâmnâmelerle tahdîd ve beyan edecektir. Hükûmet-i seniyye cânibinden sûret-i mahsûsa ve muvakkatada i'tâ olunacak bir ruhsatı hâiz olmadığı halde sâhib-i imtiyâz âdi araba katarlarında demiryol mevkıfına gelmiş olan yolcular için iki sınıf mevkiden iktizâ edecek kadar yer tedarikine mecbur olacaktır. Bir araba katarında hem yolcuya mahsus ve hem eşya için araba olabilecektir. Ücret-i nakliyenin nihayet derecesi bakır akçe hesabıyla ber vech-i âti tayin kılınmıştır. Şöyle ki: Beş yaşından yukarı olan yolculardan

birinci sınıf için iki ve ikinci sınıf için bir kuruş ücret-i nakliye alınacaktır. Beş yaşından aşağı olup yanında bulunan adamın dizinde veyahud kucağında giden çocuktan ücret alınmayacak ve zabıtanın ma'ada elbise-i resmiyeyi lâbis olan asâkirden nısıf ücret alınacaktır. On kıyyeye kadar olan eşyadan yirmi para ve on kıyyeden yirmi kıyyeye kadar olan eşyadan kırk para ve yirmi kıyyeden otuz kıyyeye kadar olan eşyadan altmış para ve bundan ziyade eşyanın beher on kıyye ziyadesi için on para ücret alınacaktır. İnek öküz ve boğa ester ve adi bargir ve koşum bargirleri için üç kuruş ve dana ve keçi ve koyun misillü hayvandan iki kuruş ve arabasıyla beraber bir re's bargirden altı kuruş ve hayvansız ve arabadan dört kuruş ve eşya ile mahmul arabadan on kuruş alınacaktır. Sâhib-i imtiyaz zikrolunan tarife mücebine ahz ve istihsali lâzım gelen ücretleri taklil etmek istediği halde tenzil olunan ücûrat-ı nakliye üç ay geçmedikçe yeniden tezyîd olunamayacaktır. Tarifece icrâ olunacak ta'dilatın bir mâh evvel ilan olunması lâzımeden olduğu misillü sâhib-i imtiyaz tarafınan arz olunup cânib-i saltanat-ı seniyyeden tasdik buyrulmaları iktiza edecektir. Ücret herkesten bilâ-fark ve istisnâ seyyanen alınacak ve şayet bazılarının tarifede muayyen mikdardan dūn ücret vermelerine sâhib-i imtiyaz tarafından müsaade olduğu halde keyfiyet evvel emirde Hükûmet-i seniyyeye arz ve beyan kılınacaktır.

Yirmi Üçüncü Madde: Her hangi yolcunun nezdinde bulunan eşyası yirmi kıyyeden ziyade olmayarak yolcuları taciz etmez ise ondan ücret-i nakliye ahz olunmayacak ve şu kadar ki zikrolunan eşyanın sahibi olan yolcu işbu eşyayı elinde taşıyacaktır.

Yirmi Dördüncü Madde: Tarifede muayyen ücûrât-ı nakliye evvelâ bin altı yüz kıyyeden ziyade ve yekpare eşya ve sâniyen bir metre mü'kab cesâmetinde olup yüz altmış kıyye ağırlığında olmayan hububât hakkında cari olmayıp gerek bu istisnâat ve gerek tarifede muayyen olmayan hususât hakkında sâhib-i tıyazın hükümet tarafından hükümet tarafından kabul olunmuş olan ücûrât-ı nakliyyeye nisbetle bir ücret ahz ve tahsiline hak ve salâhiyeti olacaktır.

Yirmi Beşinci Madde: Sahib-i imtiyâz ber-vechi muharrer beyan olunan ücûrât-ı nakliyyeyi ahz ve tahsil ile işbu şartnamede münderiç mevadd-ı istisnaiyeden başka yolcu ve havvan ve hubûbat ve erzak ve emtiyâ ve kendilerine tevdi olunacak her türlü eşyayı

daima kemâl-i dikkat ve sûratle nakletmeyi taahhüt eder. Hayvanât ve hububat erzak ve emtia ve eşya-yı sâire deftere kayıtları sırasıyla bir diğerine takdim olunmaksızın naklonulacaktır. Tarifede mezkûr olmayan eşyanın ucurâtıyla ale'l-umum emtiânın demiryola tahmili ve demiryoldan ihrâcı ve mevkıflarda vâki anbar ve mağazalarda hıfzı gibi yine tarifede münderiç olmayan masârif-i müteferrika tarifesi her sene saltanatı seniyyenin muvaâkatine arz olunacaktır. Mürsel ve mürselü'n-ileyhler emtialarının emanetçiliğini istedikleri halde bizzat icra ve eşyayı arabalara vazedecekler ve bununla beraber sahib-i imtiyâz işbu maddenin ahkâm-ı mündericesini onlar hakkında tamamen icraya memur olacaktır. Sahib-i imtiyaz işbu maddenin ahâm-ı mündericesini onlar hakkında tamamen icraya memur olacaktır. Sâhib-i imtiyaz emtia ve eşyanın nakli için bir veyahud bir kaç mürsel ile mukavele ettiği halde mukaveleyi mek-i icraya koymazdan evvel keyfiyeti hükümete ihbar edecek ve her kim ister ise bu mukavele ahkamından müstefid olacaktır. Emtia ve eşyayı demiryola getirmek ve demiryoldan çıkan eşyayı dahi şehirde ashâbına tevzi ve i'tâ etmek üzere sahib-i imtiyazın gerek bi'l-vâsıta ve gerek doğrudan doğruya bazı tedâbire teşebbüs etmesine müsaade olunmuştur.

Yirmi Altıncı Madde: Demiryolun hesâbât ve sâir hususâtının muâyenesine memur olan komiser ve mühendis ve harîk vukûunda tulumba ve tulumbacılar vesair harîk memurları meccânen naklolunacaktır.

Yirmi Yedinci Madde: Saltanat-ı seniyye bir telgraf hattının vaz' ve temdîdi için yolların iki tarafına iktizâ eden bi'l-cümle inşaatı icrâ ile alât ve edevât-ı lâzimeyi vaz etmek ve demiryolun umûruna sekte getirmeksizin telgraf hattının intizâm-ı cereyânını temin için icab eden tamirâtı icrâ ve her türlü tedâbiri ittihâz eylemek hak ve salâhiyetini muhafaza buyurur.

Yirmi Sekizinci Madde: Saltanat-ı seniyye imalâtın hitâm-pezîr olması için birinci maddede muayyen olan müddetten itibaren birinci on beş senenin inkızâsından sonra her vakit demiryolunu mübâyaa etmek hak ve salâhiyetini hâiz olacaktır. Ve demiryolunun fiat-ı mübeyyi'esini tayin için hangi senede iştirâ olunacak ise ondan evvelki yedi sene zarfında vukû' bulan sarf [ve] hâsılât hesab olunarak ekall-i hâsılât olan iki senenin temettuâtı bundan lede't-tenzîl kusûr beş senenin mikdâr-ı temettuât-ı mütevassıtası tayin olunacak ve işte müddet-i imtiyâziyeden mütebâki senelerin beheri

için sâhib-i imtiyâza i'tâ kılınacak meblağ-ı mezbûr temettuat-ı mütevassıttan ibaret olacak ve her bir halde mezkûr meblağın mikdarı esas ittihaz olunan yedi senenin son senesinin mikdâr-ı temettuatından ekall olmayacaktır. Sâhib-i imtiyâz demiryolun mübâyaası tarihinden itibaren üç mâh zarfında âtiyü'z-zikr madde hükmünce müddet-i imtiyâziyenin inkızâsında ahzetmeye hakkı olan mebâliği tahsil ve istifâ edecektir.

Yirmi Dokuzuncu Madde: İmtiyaz müddeti münkaziye oldukça saltanat-ı seniyye sâhib-i imtiyâzın emlak haritasında beyan olunan arazi ve inşaat üzerinde olan bi'l-cümle hukukunu yalnız şu müddetin inkızâsıyla hâiz olacak ve demiryolunun kâffe-i teferruat ve hasılâtını taht-ı tasarrufuna alacak ve sâhib-i imtiyâz demiryolu ve onun müterekküb olduğu inşaat ile mevkıf ve tahmil ve tenzil mevkileri ve tahsildâr odası ve sâbit makine ve halat gibi teferruatını ve ale'l-umûm nakl-i iskâle mahsûs olmayan sair kaffe-i emval-i gayr-i menkûleyi hüsn-i hâlde olarak teslim etmeye mecburdur. Sâhib-i imtiyaz demiryolu ile teferruatının hüsn-i hâlde teslimi için teşebbüsât-ı lazıme icra etmediği takdirde saltanat-ı seniyye müddet-i imtiyâziyenin son beş senesinde hâsılât-ı vâkıayı süküstro ile demiryol ve teferruatının hüsn-i hâle konulmasına sarf edilebilecektir. Araba ve vagon ve yük arabası ve edevat ve mahrûkât ve levâzımât-ı sâire gibi emvâl-i menkûleye gelince sâhib-i imtiyâz istediği halde saltanat-ı seniyye bunları muhamminlerin tahminleri üzerine alacağı misillü saltanat-ı seniyye dahi arzu buyurduğu halde sâhib-i imtiyâz muhamminlerin takdir ve tahminleri üzerine bunları terketmeye mecburdur. Fakat saltanat-ı seniyye müddet-i imtiyâziyenin inkızâsında yalnız altı mâh için lâzım olacak levâzımâtı ahz ve kabul etmeye mecbur olup müddet-i imtiyâzın hitâmında saltanat-ı seniyye bu demiryolunu kendi hesabına olarak işletmeyip iltizam sûretiyle işletmek murad buyurur ise şerait-i mütesâviyede hakk-ı rüçhan, imtiyazı hitâm bulan sâhib-i imtiyâzın olacaktır.

Otuzuncu madde: Beyoğlu ile Galata arasında bir güne yol veyahud şose inşası için ruhsat verildiği takdirde sâhib-i imtiyâzın ol bâbda tazminât iddiasına hakkı olmayacak ve ancak mezkûr demiryolun hatt-ı mütevassıtından itibaren ikişer kilometre mesafe dahilinde veyahud İstanbul'da bu türlü sabit makine ile cer olunur bu nevi bir demiryolu inşasına ruhsat veyahud imtiyaz i'tâ buyurulduğu halde sâhib-i imtiyâz ol bâbda şerait-i mütesâviye ile hakk-ı rüçhâne mâlik olacaktır.

Otuz Birinci Madde: Sâhib-i imtiyâz mukâvelenâme imza olunmazdan evvel kefâlet akçesi olmak üzere hazîne-i celîle'ye nakden bin beş yüz Osmanlı lirası veyahud teslim gününün piyasası fiatıyla bu kıymette eshâm-ı umûmiye teslim edip eshâm-ı mezbûrenin faizi kendilerine râci olacak ve bu akçe veya esham yalnız imâlatın hitâmında sâhib-i imtiyâza iâde olunacaktır. Onbeşinci maddede beyan olunduğu üzere imtiyaz fesh olundukta kefâlet akçesi bi't-tabi devletin malı olacaktır.

Otuz İkinci Madde: Sâhib-i imtiyâz hâsılât-ı sâfiyesinden yüzde bir buçüğünü Hükûmet-i seniyye'ye i'tâ edecek ve demiryolun müteferriâtından olan ebniye ve mağazalar için sâir ashâb-ı emlâkin verdikleri ve verecekleri gibi vergi vermeye mecbur olacaktır.

Otuz Üçüncü Madde: Sâhib-i imtiyâz Galata'yı veyahud Beyoğlu'nu ikâmetgâh ittihaz edecektir ve mûmâ-ileyh mevcut ve ileride vaz' kılınacak olan kavanın ve nızâmât-ı Devlet-i aliyye'ye tâbi olup fakat an asıl ecnebi olup ta bu demiryolunda müstahdem bulunanlar uhûd-ı mer'iyye hükmünce mensup oldukları devletin zîr-i himayesinde kalacaktır.

Otuz Dördüncü Madde: işbu şannâmenin ahkâm ve şerâit-i mûndericesinden veyahud maânîsinden dolayı sâhib-i imtiyâz ile hükûmet beyninde bir gûne münazaa tekevvün eder ise keyfiyet Şûrâ-yı Devlette muhakeme ve faslolunacaktır.

2 Şaban 1286, 26 Teşrîn-i evvel 1285 ve 7 Kasım 1869

Sâhib-i imtiyaz

Nafia Nâzırı

Gavand

Dâvud

Kaynak: Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediyye, C. V, ss. 2490-2499.

EK XIII: Tünel Şirketinin Mukavele Senedi

Birinci Madde: Kumpanyanın ismi "Dersaadet Mülhakatından Galata ve Beyoğlu Beyninde Tahte'l-arz Demiryolu Şirketi" olacaktır.

İkinci Madde: Şirketin merkezi Londra'da bulunacaktır.

Üçüncü Madde: İşbu şirketin teşkilinden maksat **evvelâ** Dersaadet'te Galata'dan Beyoğlu'na tahte'l-arz bir demiryolu inşası için taraf-ı Devlet-i aliyye'den Mösyö Gavand'a i'tâ olunmuş olan imtiyâzın istihsâli **sâniyen** imtiyaz şartnâmesi ahkâmına tatbikan zikrolunan demiryolunun inşa ve idaresiyle işletilmesi **sâlisen** mezkûr demiryoluna müteallik diğer şubeler inşası ve şâir imalât icrâsı için imtiyaz istihsâliyle bunların fiile getirilmesi **râbi'an** bu bâbda lâzım gelen her nevi fabrika ve makine mağazaları ve idare mahallerinin ve ebniye-i sâirenin iştirâ veyahud inşasıyla iktizâ eden arsa ve emlâkin iştirâ veya isticârı **hâmisen** kumpanyanın zikrolunan demiryoluna müteallik olmayarak mutasarrıf olduğu emlâk ve emvâlin veya kumpanyanın nakliyatının hepsinin veya bir mikdarının Devlet-i aliyye'nin ruhsatını istihsâl eylediği halde demiryolunun dahi cümlesinin veya bir parçasının gerek şâir kumpanyaya ve gerek eşhâs-ı sâireye veyahud Hükûmet-i seniyye'ye furûht ve ihâle ve ilzâm olunması **sâdisen** taraf-ı Devlet-i aliyye'den ruhsat verildiği halde işbu kumpanyanın diğer kumpanya ile birleştirilmesi **sâbi'an** husûsât-ı mezkûrenin fiile getirilmesi için lüzûmu olacak her nevi teşebbüsâtın icrâsı maddelerinden ibarettir.

Dördüncü Madde: Hissedarân nihayet her hissenin nâtık olduğu meblağın i'tâsına müteahhid olup ondan ziyade şeyden mesul tutulmaz.

Beşinci Madde: Kumpanyanın sermayesi iki yüz elli bin İngiliz lirasından ve beheri yirmi İngiliz lirası olarak on iki bin beş yüz hisseden ibaret olacaktır.

Muharrirîn-i imza işbu nizâmnâme-i dâhilinin icrâsı için bir kumpanya teşkili arzusunda bulunduğumuzdan kumpanyanın sermayesinden her birerlerimizin isimleri muvacehesinde gösterilen miktar hissenin ahz ve iştirâsını taahhüd ederiz.

Kaynak: Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediye, C. V, ss. 2499-2500.

EK XIV: Tünel Şirketi İmtiyazının Yetmişbeş Sene Müddetle Temdidi Hakkında Ferman-ı Ali

29 Ramazan 1322 ve 24 Tışrin-i Sani 1320/7 Aralık 1907

Galata tünel imtiyazının inkızâ-yı müddetinden itibaren elli sene müddetle Cebrail Gazal Efendi uhdesine ihâle olunmasından dolayı şirket-i hâzıra tarafından imtiyâz şartnamesinin yirmi dokuzuncu maddesi fıkra-i ahîresi medlulüne istinaden serdedilen metâlib ve müddeiyât ve müddet-i imtiyâziy- yenin yetmiş beş seneye iblâğı ve bazı şerâit ile şirket-i hâzıraya devren ihâlesi hakkında vukûbulan müsted'iyât üzerine Meclis-i Ticâret ve Nâfia'dan kaleme alınıp Ticâret ve Nâfia Nezâretimizden bâ-tezkire Bâb-ı Âlîmize irsâl kılınan mukâvelenâme Meclis-i Mahsûs-ı Vükelâ-yı fihâmımda tedkik ve icâb eden mahalleri ıslâh ve ta dîl olunduktan sonra atebe-i ulyâ-yı şevket-ihtivâ-yı mülûkâneme arz ve takdim kılınmış ve mâru'l-beyân mukâvelenâmenin mevâdd-ı esâsiyesinde Galata'dan Beyoğlu'na kadar mümted olan tünelin müddet-i imti- yâziyesi târih-i inkızâsından itibâren yetmiş beş sene daha temdîd olunacağı gibi şirket imtiyâz-ı hâzırın inkızâsından itibâren mezkûr tünelin bin iki yüz seksen altı senesi şabân-ı muazzamının ikinci günü ve iki yüz seksen beş sene-i mâliyesi teşrinievvelinin yirmi beşi tarihiyle müverrah olan imtiyâz şartnâme- sinin otuzikinci maddesinde tünelin hâsılât-ı sâfiyesinden Hükûmet-i seniyyeme aidiyeti muharrer olan yüzde bir buçuğun yerine müddet-i hâzıra-i imti- yâziyenin inkızâsı tarihinden itibâren şirketin yüzde dört vermeye ve mezkûr tünelin işletilmesi umûrunun devamı zımnında müddet-i hâzıra-i imtiyâziyyenin inkızâsından itibâren nihâyet üç sene zarfında irâde-i seniyye-i mülûkânemle mevzû' nizâmnâme numûnesindeki ahkâm ve şerâite muvâfık bir Osmanlı anonim şirketi teşkiline mecbur olacağı ve tünelin gerek Beyoğlu ve gerek Galata cihetinin el-hâleti-hâzihi muvakkat heyette bulunan mevkıflarını hedm ile yerlerine kârgir olmak ve taksimât ve tertibât ve tezyînât-ı dâhiliye ve manzara-i hâriciyesi nezâret-i müşârun-ileyhâca kabul ve tasdik olunacak resm ve haritaya mutabık ve herhalde nakliyâtın ihtiyâcâtına muvâfık bulunmak ve tünel ile mütemâdiyü'l-vukû' olan iyâb u zihâbı tas'ib ve işkâl etmeyecek sûrette olmak üzere müceddeden mevkıflar inşa edeceği cihetle işbu mevkıfların inşasından dolayı şirket üç mâh müddetle işletme umurunu tatil

edebileceği ve şirket gerek mevkıflara ve gerek ashabını bi'l-ırzâ şirket nâmına akâr yapmak üzere mübâyaa ve mevkıf arazisine ilhâk ve ilave edeceği arsalar üzerine inşa eyleyeceği akârâta dâir harita ve resimleri üçer nüsha olarak Osmanlı anonim şirketinin teşekkülü tarihinden itibaren altı mâh zarfında Ticâret ve Nâfia Nezâretimize takdim ile işbu harita ve resimlerin târih-i takdiminden itibaren üç mâh zarfında nezâret-i müşârun-ileyhâca bi't-tedkik yolunda olduğu sûrette haliyle ve olmadığı takdirde icâb eden ta'dîlât ve tashîhâtın icrâsıyla tasdik olunacağı ve mevkıflar imâlâtının resim ve haritalarının tasdik olunduğu tarihi takib edecek mart ayından mübâşeretle şehir-i mezkûrun bulunduğu senenin kânûnievvelî nihâyetinde ikmâl edileceği gibi akârât dahi harita ve resimlerinin tasdiki tarihinden itibaren üç sene zarfında itmâm olunacak ise de sûret-i meşrûha dâiresinde haritaların tasdikiyle emr-i inşaâta müddet-i imtiyâziyye-i hâzırânın inkızâsından evvel bed'eylemeye şirketin salâhiyeti olacağı ve esbâb-ı mücbireden münbais hâlât vukûa gelmeksizin şirket muayyen olan müddet zarfında gerek mevkıflara ait ameliyâta ve gerek akârâtın inşaatına mübâşeret etmediği veya başlayıp da ikmâl eylemediği halde günde elli frank cezâ-yı nakdî alınacağı ve mevkıflar ameliyatının ikmâlî şirket tarafından ihbâr olun- dukda cânib-i nezâretten mansûb bir fen komisyonu marifetiyle iktizâ eylediği halde imâlât-ı cedîde ile asıl demiryolunun ve teferruât-ı sâiresinin kabûl-i katîsi icrâ edileceği ve Beyoğlu ile Galata mevkıflarında ve bunların yanlarında mukâvelenâmenin beşinci maddesi mücebince icrâ olunacak inşaatın masrafı otuz bin Osmanlı lirasından dûn olmayacağı gibi kabûl-ı kat'î muamalesi dahi işbu akârâta şâmil olmayacaksa da akârât-ı mezkûrenin emr-i inşâsındaki muamale ile muâmelât-ı müteferria-i şâire ebniye nizâmnâmesine tâbi tutularak şirket şartnâmenin otuzikinci maddesi hükmüne tevfikân işbu akârât için iktizâ e en vergiyi i tâ ve bedel-i icârından bilcümle masârif-i tahsiliyye ve rûsûm-ı nizamiye tenzil olunduktan sonra yüzde beşini Hükûmet-i seniyyem cânibine tediye ve ifa edeceği ve imtiyâzın müddet-i münkaziye oldukça hükûmet-i seniyyeme intikâlî şartnâmenin yirmidokuzuncu maddesinde meşrût olan demiryol ve sâire miyanında munahharan inşa olunacak akârât ile icra edilecek sâir müessesat dahi hüsn-i halde olarak bilâ-bedel hükûmet-i seniyyemin malı olacağı ve imtiyaz şartnamesinin yirmisekizinci maddesinde muharrer olan hakk-ı mübâyaa müddet-i hâzıra-i imtiyaziyyenin inkızası tarihinden itibaren yirmi beş sene murûrundan sonra istimâl olunabileceği gibi bedel-i mübâyaa olmak üzere verilecek taksit-i senevi dahi demiryol hangi sene iştirâ olunacak ise ondan evvelki yedi sene zarfında vukûbulan

hâsılât-ı sâfiye hesap olunarak en az hâsılâtı olan iki senenin temettuâtı bundan bi't-tenzîl kûsûr beş senenin mikdâr-ı temettuât-ı mütevasıtasından ibaret olacağına binâen şartnâmenin yirmisekizinci maddesinde bedel-i mübâyaa mikdâr-ı senevisinin ona esas ittihâz olunan yedi senenin son senesinin mikdâr-ı temettuâtından ekal olmayacağına dâir mûnderiç olan şartın hükmü olmayacağı ve akârât-ı mezkûrenin devlet nâmına iştirâsı halinde mukâvelenâmenin sekizinci maddesinin fıkra-i ahîresine tevfiğ-i muamale olunacağı ve şirket esbâb-ı mücbireden madûd ahvâl bulunmadığı sûrette sâlifü'z-zıkr mukâvelenâme mücebince deruhte eylediği şerâiti gerek kısmen ve gerek tamamen ifâ edemez ise kâffe-i hukûk-ı imtiyâziyesinden sâkıt olacağı ve şirket müddet-i hâzıra-i imtiyâziyenin inkızâsından itibaren tediyesine başlanmak üzere tesisât-ı askeriye için hâsılât-ı sâfiyeden yüzde üç derecesinde bir meblağı müddet-i cedîde-i imtiyâziyenin hitâmına kadar sene be-sene tefrik ve i'tâyı müteahhid olduğu ve tûnel imtiyâzına dâir el-yevm mevcut ve mer'î olan sâlifü'z-zıkr bin iki yüz seksen altı senesi şabân-ı muazzamının ikinci günü ve bin iki yüz seksen beş senesi teşrinievvelinin yirmi beşi tarihli mukâvelenâme ve şartnâmenin işbu mukâvelenâme ile ta'dîl olunmayan kâffe-i ahkâm ve şerâiti kemâkân bâki ve mer'î olacağı muharrer ve mûnderiç olduğu gibi mevâdd-ı sâiresi dahi Devlet-i Aliyyem ile şirket-i mezkûre beyninde olan ihtilâfin sûret-i hal ve tesviyesi ile tûnelin işletilmesi ve teferruatı hakkında icrâ olunacak muâmelâtı muhtevi bulunmuş olmasıyla ber-müceb-i arz ve istizân ifâ-yı iktizâsına irâde-i seniyye-i şehriyârânem şeref-efzâ-yı sünûh ve südür olmağla mezkûr mukâvelenâme ahkâmının harfiyen icrâsına muallak olmak üzere zikrolunan Galata Tûneli imtiyâzının inkızâ-yı müddetten itibaren yetmiş beş sene müddetle şirket-i hâzıraya devren ihâle kılındığını mutazammın Divân-ı Hümayûnumdan işbu fermân-ı âlişânım ısdâr ve mukâvelenâmenin bir nüsha-i musaddakası dahi i tâ olundu tahriren fî el-yevmü't-tâsi' ve'l-ışrîn min şehr-i Ramazanü 1-mübârek li-senetü'n- isnâ ve ışrîn ve selâse miete ve elf.

29 Ramazan 1322 ve 24 Tışrin-i Sani 1320/7 Aralık 1907

Kaynak: Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediyye, C. V, ss. 2521-2523.

EK XV: Tünel Şirketi İmtiyazının Yetmiş Beş Sene Müddetle Temdidine Dair Mukavelename

27 Ramazan 1322/ ve 22 Teşrinisani 1320-5 Kânûnıevvel 1904

Bir taraftan Hükûmet-i seniyye nâmına hareket eden Ticâret ve Nâfia Nâzın devletlü Zihni Paşa hazretleriyle diğer taraftan Galata Beyoğlu Tünel Şirketi beyinde mevâdd-ı âtiye kararlaştırılmıştır:

Birinci Madde: Galata'dan Beyoğlu'na kadar mümted olan tünelin müddet-i imtiyâziyesi târih-i inkızâsından itibaren yetmiş beş sene daha temdîd buyurulmuştur.

İkinci Madde: Şirket imtiyâz-ı hâzırın inkızâsından itibâren mezkûr tünelin 2 Şaban 1286 ve 25 Teşrinievvel 1285 tarihli imtiyâz şartnâmesinde münderiç ahkâm ve şeraite tevfikân işletilmesini taahhüt eylediği gibi mezkûr şartnâmenin otuzikinci maddesinde tünelin hâsılât-ı sâfiyesinden Hükûmet-i seniyyeye âidiyeti muharrer olan yüzde bir buçuğun yerine müddet-i hâzıra-i imtiyâziyyenin inkızâsı tarihinden itibaren yüzde dört i'tâsını taahhüt eder.

Üçüncü Madde: Şirket-i mezkûr tünelin işletilmesi umûrunun devamı zımında müddet-i hâzıra-i imtiyâziyyenin inkızâsından itibaren nihayet üç sene zarfında bâ-irâde-i seniyye mevzû' nizâmname numûnesindeki ahkâm ve şerâite muvâfık bir Osmanlı anonim şirketi teşkiline mecburdur.

Dördüncü Madde: Şirketin tünelin gerek Beyoğlu ve gerek Galata cihetinin el-hâletü-hazihi muvakkat heyette bulunan mevkıfların hedm ile yerlerine kârgir olmak ve taksimât ve tertibât ve tezyinât-ı dahiliyye ve manzara-i hariciyyesi nezaretçe kabul ve tasdik olunacak resim ve haritaya mutabık ve herhalde nakliyatın ihtiyâcatına muvafık bulunmak ve tünel ile mütemadiyyü'l-vukû olan iyab u zihâbı tas'ib ve işkal etmeyecek sûrette olmak üzere müceddeden mevkıflar inşa etmeyi taahhüt eder. Şu kadar ki işbu mevkıfların inşasından dolayı şirket üç mâh müddetle işletme umûrunu tatil edebilir.

Beşinci Madde: Şirket gerek mevkıflara ve gerek madde-i atiyede muharrer akârâtâ dâir harita ve resimleri üçer nüsha olarak Osmanlı anonim şirketinin teşekkülü tarihinden itibaren altı mâh zarfında Ticâret ve Nâfiâ nezaret-i Celilesi'ne takdim edecek

ve nezaret işbu harita ve resimleri tarih-i takdiminden ve haritalarının itibaren üç mâh zarfında bi't-tedkîk yolunda olduğu sûrette haliyle ve olmadığı takdirde icab eden ta'dilat ve tashîhâtın icrâsıyla tasdik eyleyecektir. Mevkıflar imâlâtının resim tasdik olunduğu tarihi takib edecek mart ayından mübâşeretle şehir-i mezkûrun bulunduğu senenin kânunievveli nihâyetinde ikmal eyleyecektir. Akârata gelince bunlar harita ve resimlerinin tasdiki tarihinden itibaren üç sene zarfında ikmâl kılınacak ise de sûret-i meşrûha dairesinde haritaların tasdikiyle emr-i inşaata müddet-i imtiyâziye-i hâzıranın inkızasından evvel bed'eylemeye şirketin salâhiyeti olacaktır. Esbâb-ı mücebbi- reden munba'ıs halat vukua gelmeksizin şirket muayyen olan müddet zarfında gerek mevkıflara ait ameliyâta ve gerek akârâtın inşaatına mübâşeret etmediği veya başlayıp da ikmâl eylemediği halde günde elli frank cezâ-yı nakdî alınacaktır. Mevkıflar ameliyâtının ikmâli şirket tarafından ihbâr olundukta Ticâret ve Nâfia Nezâreti cânibinden mansûb bir fen komisyonu marifetiyle iktizâ eylediği halde imâlât-ı cedîde ile asıl demiryolunun ve teferruât-ı sâiresinin kabul-i kat'isi icrâ edilecektir.

Altıncı Madde: Şirket dilediği gibi icâr etmek üzere merbût muvakkat haritalarında sürh ile irâe olunan arsaları ashâbını bi'l-ırzâ iştirâ ederek mevkıf arazisine kalb ve ilhâk eylemeyi ve şu suretle hâsıl olacak arazinin mecmû'u üzerinde akâr olmak üzere ebniye yapmayı taahhüt eder. Beyoğlu cihetinde yapacağı ebniye terbi'an bin beş yüz zirâ' arsa üzerinde ve bu arsayı tamamen setredecek cesâmette olacak ve mezkûr arsa el-yevm mevkıfa ait bulunan bin iki yüz zirâ' mahal ile onun ittisâlinde ve tünel meydanına nâzır ve tünele girilir iken sol tarafta vâki olup şirketin bi'l-mübâyaa birleştireceği mahalden teşekkül edecektir. İşbu ebniye dört kat olarak inşa olunacak ve yüzleri Sarrafoğlu Hanı tülünce mümted olan sokak üzerinde olmak üzere mağazaları dahi hâvi bulunacak ve ebniye-i mezkûrenin tarz ve şekli muntazam olacaktır. Galata cihetinde yapacağı ebniye terbi'an bin iki yüz zirâ' arsa üzerinde ve bu arsayı tamamen setr edecek cesâmette olacak ve mezkûr arsa el-yevm mevkıfa ait bulunan bin seksen zirâ' mahal ile şirketin bi'l-mübâyaa onunla birleştireceği yüz yirmi zirâ' murabba'ı mahalden teşekkül edecektir. İşbu ebniye üç kat olarak inşa olunacak ve mevkıf arkası istikâmetince mümted olan sokak üzerinde yüzleri olmak üzere mağazaları dahi hâvi olacaktır. Ebniye-i mezkûrenin tarz ve şekli mevkıf ile Helbik Hanı arasında ahîren yapılan ebniyeye mûmâsil bulunacaktır. Gerek Beyoğlu ve gerek Galata mevkıflarıyla yanlarında ber-vech-i

muharrer icrâ olunacak inşaatın masrafı otuz bin Osmanlı lirasından dûn olmayacak ve mâdde-i sâbıkada muharrer kabul muamalesi işbu akârâta şâmil olmayıp akârât-ı mezkûrenin emr-i inşâsındaki muamale ile muâmelât-ı müteferri'a-i sâiresi ebniye nizâmnâmesine tâbi olacaktır. Şirket şartnâmenin otuzikinci maddesi mücebince işbu akârât için dahi iktizâ eden vergiyi verecektir. Mezkûr akârâtın bedel-i icârından bilcümle masârif-i tahsiliye ve rûsûm-ı nizâmiyesi çıktıktan sonra yüzde beşi Hükûmet-i seniyyeye ait olacaktır.

Yedinci Madde: İmtiyazın müddeti münkazi oldukta Hükûmet-i seniyyeye intikâli şartnâme-i mebhûsun yirmidokuzuncu maddesinde meşrû olan demiryol ve şâire miyânında işbu mukâvelenâme mantûkunca muahharen inşa olunacak akârât ile icrâ edilecek sair muessesat dahi hüsn-i halde olarak bilâ-bedel Hükûmet-i seniyyenin malı olacaktır.

Sekizinci Madde: Şartnamenin yirmisekizinci maddesinde muharrer olan hakk-ı mubayaa müddet-i hâzıra-i imtiyâziyenin inkızâsı tarihinden itibaren yirmi beş sene murûrundan sonra istimâl olunabilecek ve şu kadar ki bedel- i mübâyaa olmak üzere verilecek taksit-i senevî demiryol hangi sene iştirâ olunacak ise ondan evvelki yedi sene zarfında vukû'bulan hâsılât-ı sâfiye hesap olunarak en az hâsılâtı olan iki senenin temettuâtı bundan bi't-tenzil küsûr beş senenin mikdâr-ı temettuât-ı mütevassıtasından ibaret olacak ve binâ-berîn şurası mukarrerdir ki sâlifü'z-zikr yirmisekizinci maddede bedel-i mübâyaa mikdâr-ı senevisinin ona esas ittihâz olunan yedi senenin son senesinin mikdâr-ı temettuâtından ekal olmayacağına dâir mûnderiç şartın hükmü olmayacaktır. Sâlifü'l-beyân hakk-ı mübâyaa müddetinin altıncı maddede muharrer akârâta dahi şumûlü olup ancak işbu akârâtın emr-i mübâyaaası sûret-i âtiyeye tevfiikan icrâ olunacaktır. Şöyle ki akârât-ı mezkûrenin bedel-i mübâyaaası olmak ve müddet-i imtiyâziyenin hitâmına kadar cânib-i Hükûmet-i seniyyeden şirkete tediye olunmak üzere bir taksit-i senevî tayin olunacak ve şu taksit-i senevî emr-i mübâyaaanın icrâ edileceği seneden evvelki son yedi sene zarfında alınmış olan icâr-ı bedelât-ı senevîyesi cem'edilip şunun mecmû'undan en az bedel-i icâr veren iki seneye mahsûs mikdar tenzil olunduktan ve geri kalan beş seneye ait icâr bedelâtının mikdâr-ı vustâsından da yüzde iki buçuk tenzil kılındıktan sonra baki kalacak akçeden ibaret bulunacaktır. Zikrolunan taksit-i senevînin evkât-ı muayyenede

tediyesi taraf-ı devletten temin ve bu hususa dâir bir mukâvele-i mahsûsa tanzim edilecektir.

Dokuzuncu Madde: Şirket esbâb-ı mücbireden madûd ahvâl mevcut olmadığı halde işbu mukâvelenâme mücebince deruhte eylediği şerâiti gerek kısmen ve gerek tamamen ifâ edemez ise kâffe-i hukûk-ı imtiyâziyesinden sakıt olacaktır.

Onuncu Madde: Şirket müddet-i hâzıra-i imtiyâziyenin inkızâsından itibaren tediyesine başlanmak üzere tesisât-ı askerîye için hâsılât-ı sâfiyeden yüzde üç derecesinde bir meblağı müddet-i cedîde-i imtiyâziyenin hitâmına kadar sene be-sene tefrik ve i'tâ etmeyi dahi taahhüt eyler.

On Birinci Madde: Tünel imtiyazına dâir el-yevm mevcut ve merî olan salifû'z-zikr fî 2 Şaban sene 1286 ve fî 25 Teşrinievvel 1285 tarihli mukâvelename ve şartnamenin işbu mukâvelenâme ile ta'dîl olunmayan kâffe-i ahkâm ve şeraiti kemâkân baki ve mer'î olacaktır.

On İkinci Madde: Dersaadet'te diğer bir sistemde usûl-i cerriye tatbik ve istimaline Hükûmet-i seniyyece müsaade buyurulduğu takdirde şirket işbu müsâadeden istifâde edeceği gibi şirket ameliyât-ı cerriyeyi daha ehven sûrede icrâ edebilecek bir usûlün tatbiki için dahi Hükûmet-i seniyyeden istidâ-yı müsâade edebilecektir.

On Üçüncü Madde: Şirket işbu mukâvelenâmenin teâtisinde hazîne-i celîleye tevdi etmiş olduğu bin beş yüz lira kefâlet akçesinin müterâkim olan fâizinin dahi re'sûl-mâlın bir misline tanziliyle bâliğ olduğu üç bin liranın tediye olunacak hisse-i hükûmetten mahsubunu icrâ etmeye muvâfakat eyler.

On Dördüncü Madde: Şirket işbu mukâvelenâmenin teâtisinde evvelâ tünel ameliyâtının usûlüne mugâyir ve masraflı olarak kuyular hafrı sûretiyle icrasına binâenaleyh masârif-i zâide ihtiyârına mecbûriyetinden mütevellid zarar ve ziyandan ve saniyen istimplâk edilen mahaller için resmî bir komisyon marifetiyle tayin edilmiş olan bedelâtın iki defa tezyidinden münbaîs ziyandan ve sâlisen ücûrât-ı muayyeninin nühâs akçe olarak istifâsı meşrût iken meskûkâtın tahavvül-i fiatı cihetiyle vukû'bulan ziyandan ve râbian Beyoğlu tarafında temdîd olunan tramvayın rekâbetinden neş'et eyleyen

ziyandan dolayı şirketin Hükûmet-i seniyyeye karşı serd-i müddeiyât eylemekte olduğu yüz yirmi iki bin liradan vesâir her güne müddeiyâtından sarf-ı nazar etmeyi taahhüt eylediği gibi Hükûmet-i seniyye dahi şirket ile bâdi-i ihtilâf olan yüzde bir buçuk hisse-i hâsılâtın işbu mukâvelenâmenin târih-i teâtisine değin müterâkim olan mikdarından ve metâlib-i sâiresinden ferâgat eyler.

On Beşinci Madde: Gerek mevkıfların ve gerek mebanı ve akârâtın inşaat ve tesisât-ı ibtidâiyesi için memâlik-i ecnebiyeden celbedilecek petrollerle mevâdd-ı madeniyyei resm-i gümrükten muaf tutulacaktır.

On Altıncı Madde: İşbu imtiyaz 18 Zilkade 1317 tarihli fermân-ı âlî ile Cebrâil Gazali Efendi nâmına ihsan buyurulmuş ise de mûmâ-ileyh Cebrâil Gazali Efendi'nin nâmı nâm-ı müsteâr olduğundan imtiyâz-ı mezkûrun sâhib-i hakîkisi olan atûfetlü Necib Melhame [292] Efendi hazretlerinin hiçbir güne itirâzı olmadığını mübeyyin müşârun-ileyh hazretleri tarafından şirkete bir beyannâme verilecek ve işbu mukâvelenâmenin hîn-i teâtisinde şirket mezkûr beyannâmeyi makâm-ı nezârete i'tâ edecektir.

27 Ramazan 1322 ve 22 Teşrînisânî 1320/5 Kânûnevvel 1904

Galata ve Beyoğlu Nâzır-ı Umûr-ı Ticâret ve Nâfia

Tünel Şirketi Direktörü

Zihni

William Albert

Kaynak: Osman Nuri Ergin, Mecelle-i Umur-ı Belediyye, C. V, ss. 2524-2528.

Feuille N°2.-

20 Juil/22 :Tramways et
Electricité de Constantinople.Ixelles-Bruxelles.-

Signaux:-

L'intensité du trafic et sa régularité ont été entravées jusqu'à présent sur les lignes de Top-Capou et Yédicoulé à cause des évitements actuels. Le public, malgré l'avantage de nos tarifs et la proximité de nos trains à Yédicoulé, empruntait de préférence le Chemin de fer.-

Pour remédier, nous procédons à des essais en plaçant sur ces deux lignes des signaux aux évitements qui sont, de ce fait, pratiquement supprimés.-

Pour Yédicoulé, la recette journalière est montée de Ltqs. 637 à Ltqs. 692.-

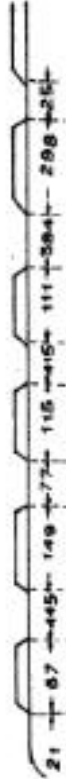
Nous modifions actuellement la répartition du matériel pour ces deux lignes et nous sommes persuadés que nous obtiendrons encore un meilleur rendement. Nous ne manquerons pas de vous tenir au courant des nouveaux résultats obtenus à la fin.-

Pour éviter les dérangements journaliers qu'occasionnent les signaux, nous proposons de munir tous les tronçons à simple voie, de signaux électriques automatiques, identiques à ceux que nous avons placés sur la ligne de Sébék où ils ont alors donné de bons résultats.-

Ces signaux électriques sont décrits dans la notice ci-jointe et ne permettent jamais qu'à une seule voiture de s'engager à la fois sur le tronçon à simple voie.-

./.

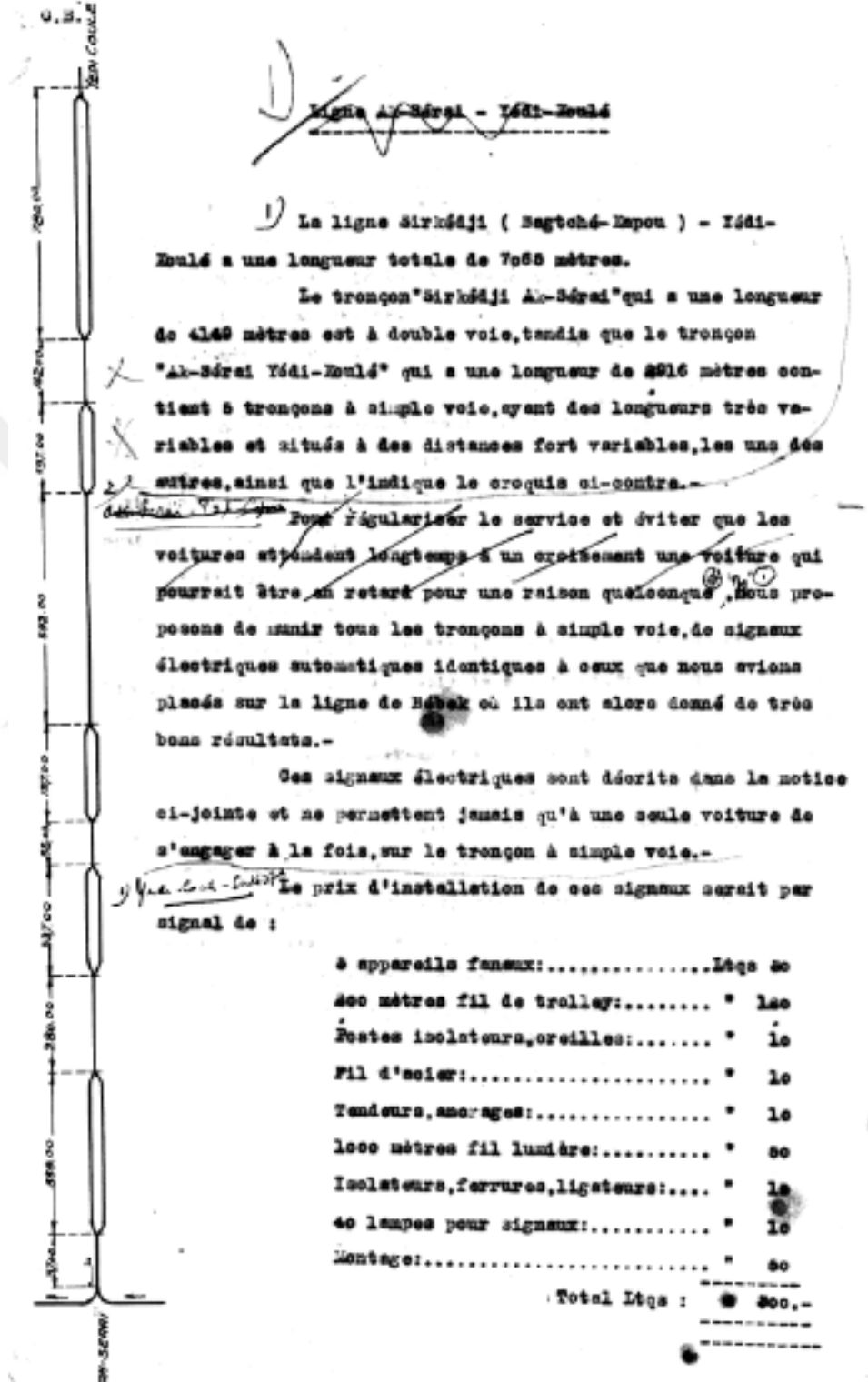
AK-SERAI



TOP-CAPOU

./.

EK XVII: Aksaray-Yedikule Sinyalizasyon Projesi



Kaynak: İETT arşivi, 7103-03056-083 no'lu belge, s.7.

EK XVIII: 1911 Tarihli Sözleşmenin 9. Maddesinde Yapılan Değişiklik
Talimatnamesi

Article. 9.- Modifié du Cahier des Charges
échangé en date du 8/21 Janvier 1326/1911
relatif à l'utilisation de l'énergie élec-
trique sur les lignes des Tramways de Con-
stantinople.

Les Véhicules de toute nature devront être solidement cons-
truits et propres au service auquel ils sont destinés.

La largeur des dites voitures sera de 2m.10 et l'entre-voie
existante sera élargie peu à peu à condition de ne pas entraver
la circulation.

Toutefois, la Société devra prendre les mesures préventives pour
assurer la sécurité publique jusqu'à la fin des travaux d'élargis-
sment de la dite entre-voie.

Il est, toutefois, bien entendu, que les sièges réservés pour
chaque voyageur ne seront pas inférieurs à 45 cm. de largeur; de
sorte qu'un total de trois voyageurs pourront prendre place sur les
banquettes transversales.

Des tablettes seront installées sur les voitures, indiquant à
gros caractères leur destination.

Les voitures à voyageurs, automotrices ou remorques, seront aus-
si confortables que possibles; leur aspect extérieur sera aussi
soigné que celui des voitures actuellement employées dans les grandes
Ville d'Europe.

Aucun type de voiture ne pourra être mis en circulation avant
que les dessins en aient été approuvés par la Préfecture. Celle-ci
aura la faculté de faire examiner les voitures dans les ateliers de
construction par un de ses délégués.

A cet effet, la Société des Tramways avisera la Préfecture quand
les voitures seront prêtes à être examinées dans les ateliers sus-
mentionnés.

Si la Préfecture ne procède pas à l'examen des voitures dans un
délai de deux mois à partir de la date dudit avis, la Société des
Tramways sera autorisée à faire circuler ses voitures selon la dis-

S u i t e

- 2 -

- dèle qu'elle aura adopté et dont les dessins auront été approuvés par la Préfecture, et ce toutefois, sous réserve des modifications éventuelles apportées ultérieurement suivant entente intervenue entre la Préfecture et la Société.

Le 28 Zilhidjdjé 1329

(S): MEHMED RECHAD

Le 7 Décembre 1327

Le Ministre des Travaux
Publics.

(S): HOULOUSCI

Le Grand - Vézir

(S): SAID.

* Pour Copie conforme:

La Direction du bureau de la Sublime Porte.

Kaynak: İETT arşivi, 7103-03472-076 no'lu belge, s.3-4.

EK XIX: 1926 Yılı Kanun-i Evvel Ayı Toplam İşletme Göstergeleri

Société des Tramways de Constantinople

Statistique du mois de Décembre 1926

Kilomètres Parcourus pour le trafic :

1°) Par les Motrices :	591.157,53	} 966.110,73
2°) Par les Remorques :	374.953,20	

À savoir sur les lignes de :

	<u>Kilomètres</u>	<u>Voyageurs</u>	<u>Recettes Ltqs.</u>
Chiehli-Tunnel	143.619,80	940.630	39.467,05
Tatavla-Tunnel	24.308,20	144.717	6.864,38
Harbié-Fatih	127.482,42	808.937	40.975,17
Taksim-Sirkédji	36.315,76	231.840	11.449,37
Matchka-Bayazid	52.507,12	305.155	15.788,65
Taksim-Bayazid	23.335,32	105.048	5.724,19
Bébek-Emin-Eunu	155.340,05	528.057	26.599,68
Ortakeuy-Ak-Sérai ..	105.362,73	453.072	19.462,66
Fatih-Sirkédji	2.249,21	10.329	338,92
Top-Capou-Sirkédji .	96.714,41	436.451	17.256,17
Yédi-Coulé-Sirkédji.	105.141,26	458.064	19.889,99
Fatih-Béchiktache ..	87.908,14	480.591	19.147,87
Top-Capou-Bayazid ..	2.354,30	9.998	339,38
Yédi-Coulé-Bayazid .	2.905,75	9.963	361,05
Transports Divers	566,26	670	32,91
	<u>966.110,73</u>	<u>4.923.522</u>	<u>223.697,44</u>

Constantinople, le 8 Janvier 1927.

Kaynak: İETT arşivi, 7103-03566-012 no'lu belge, s.5.

EK XX: 1918 Yılı İstanbul Geneli Tramvay Hatları

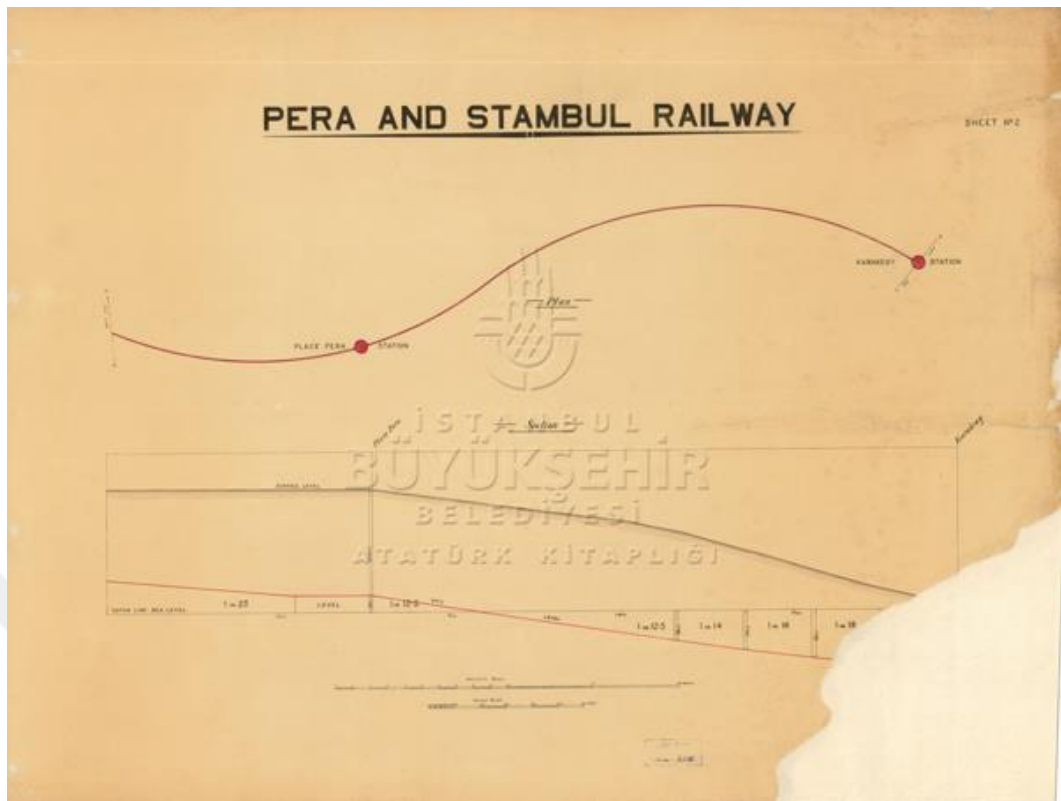


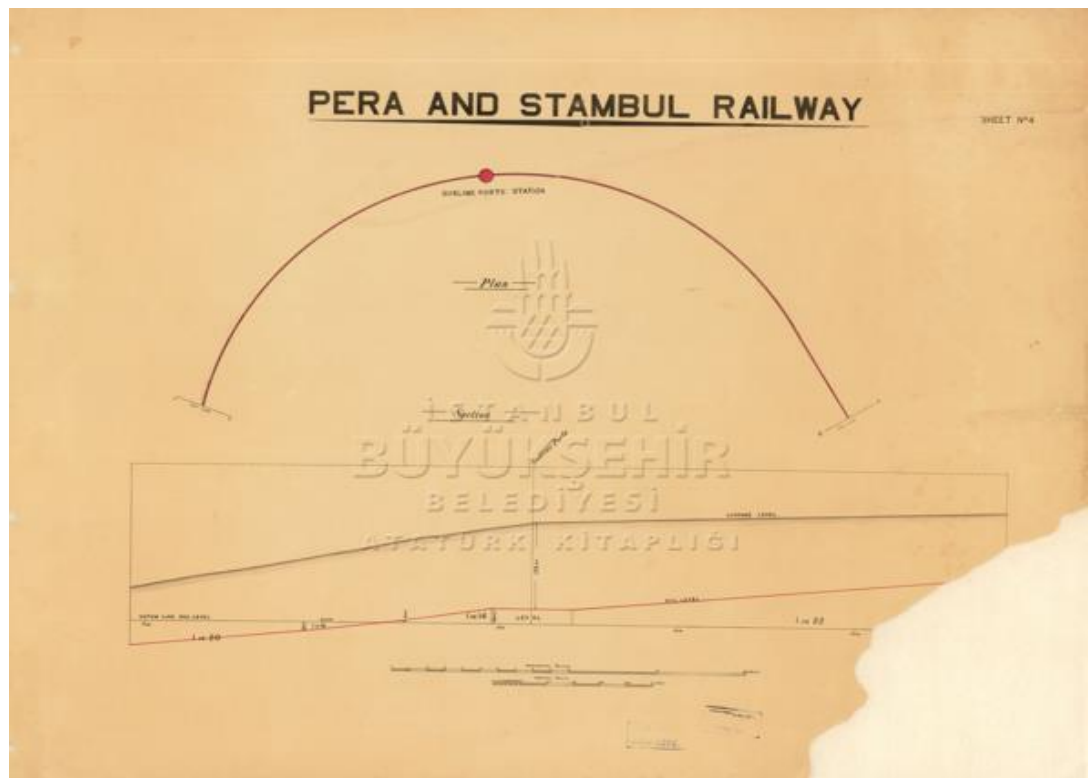
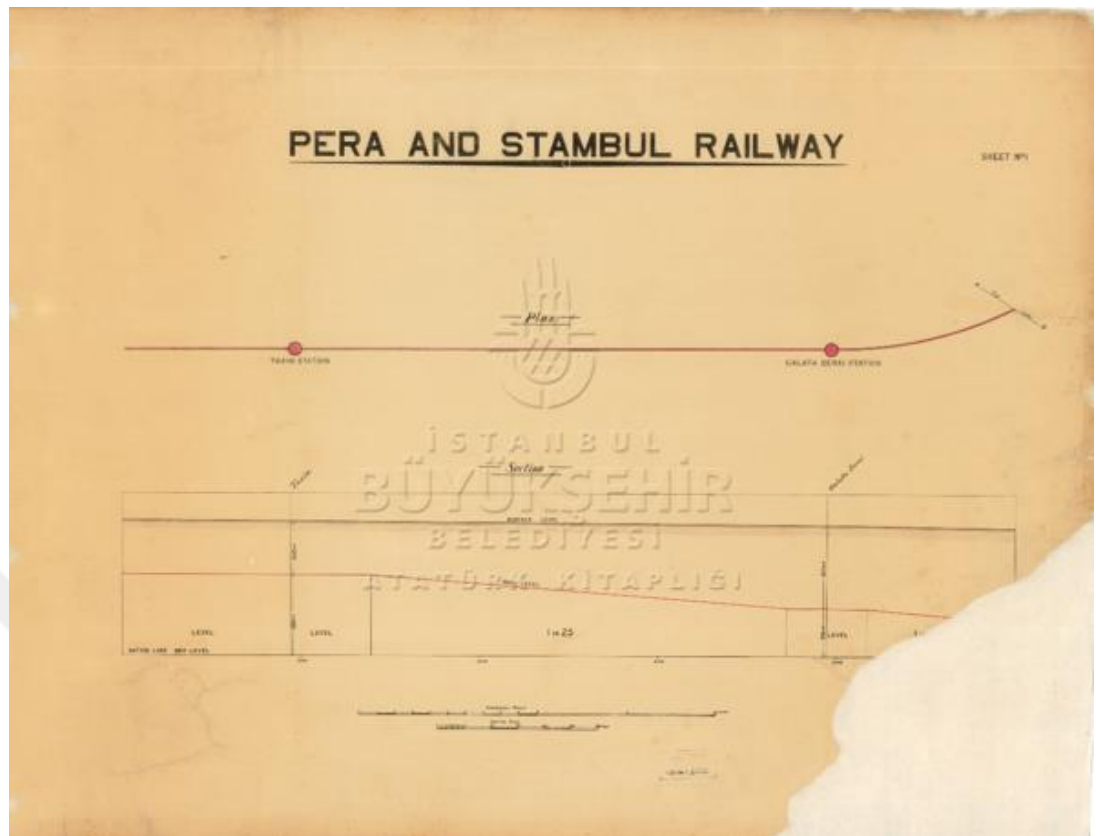
EK XXI: Beyazıt-Taksim Metro Projesi Plan ve Profilleri

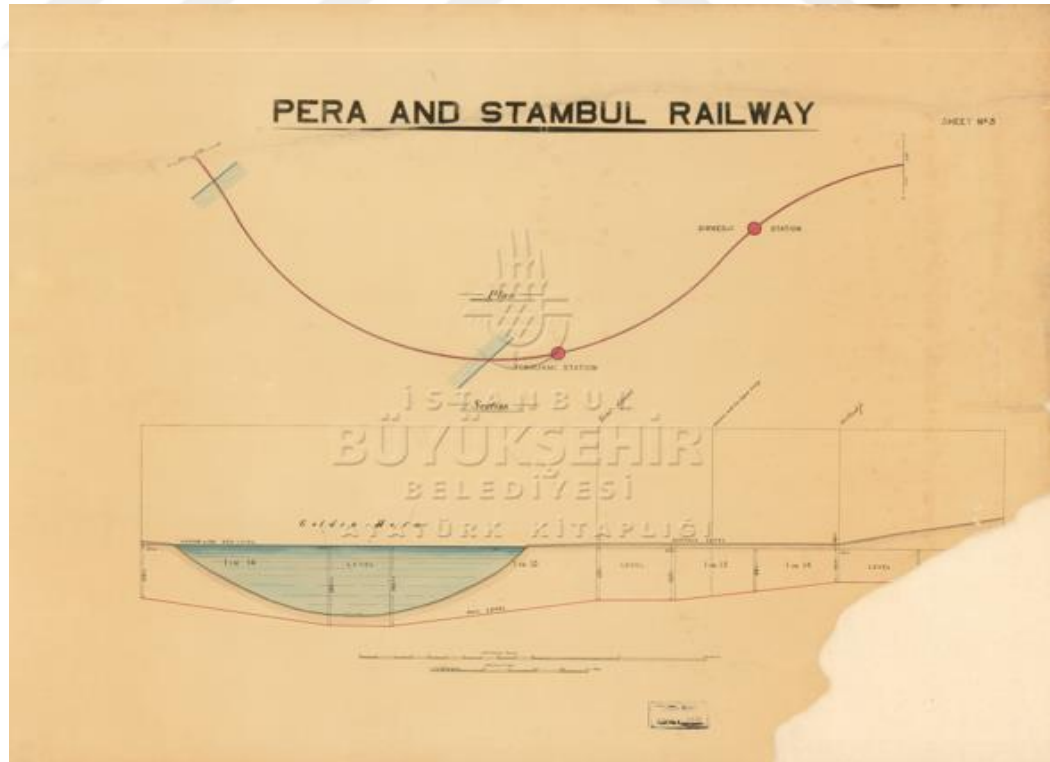
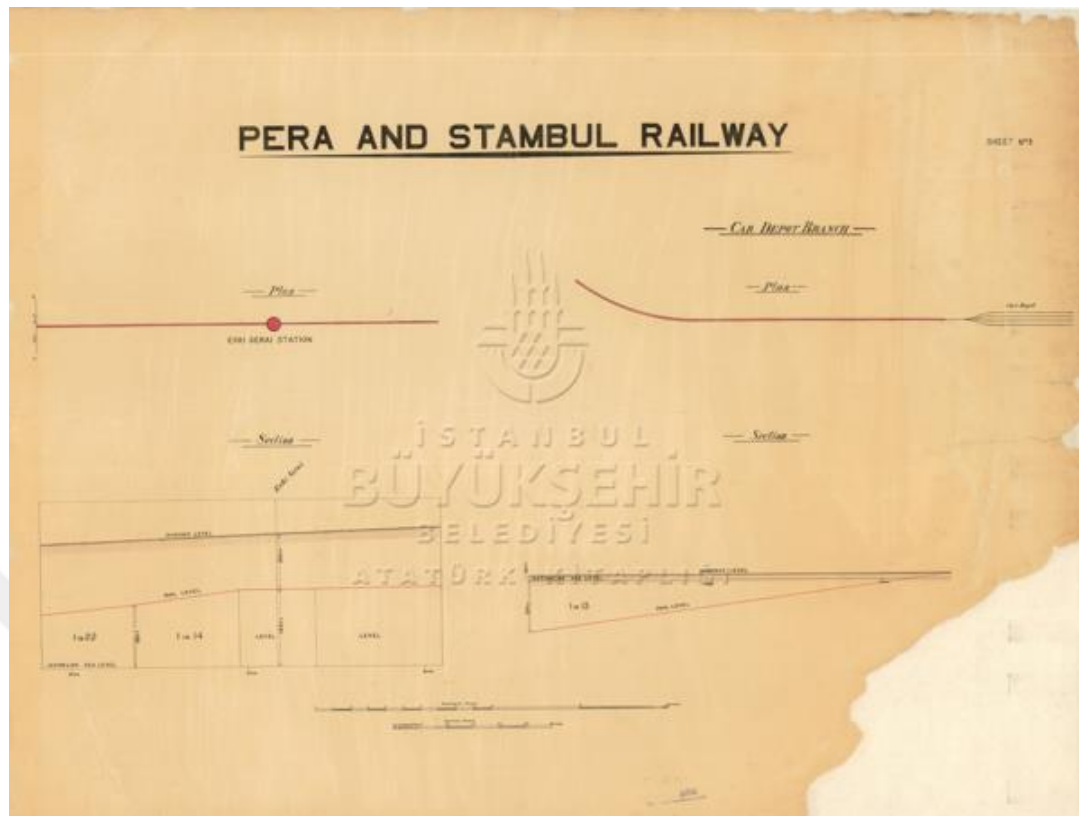


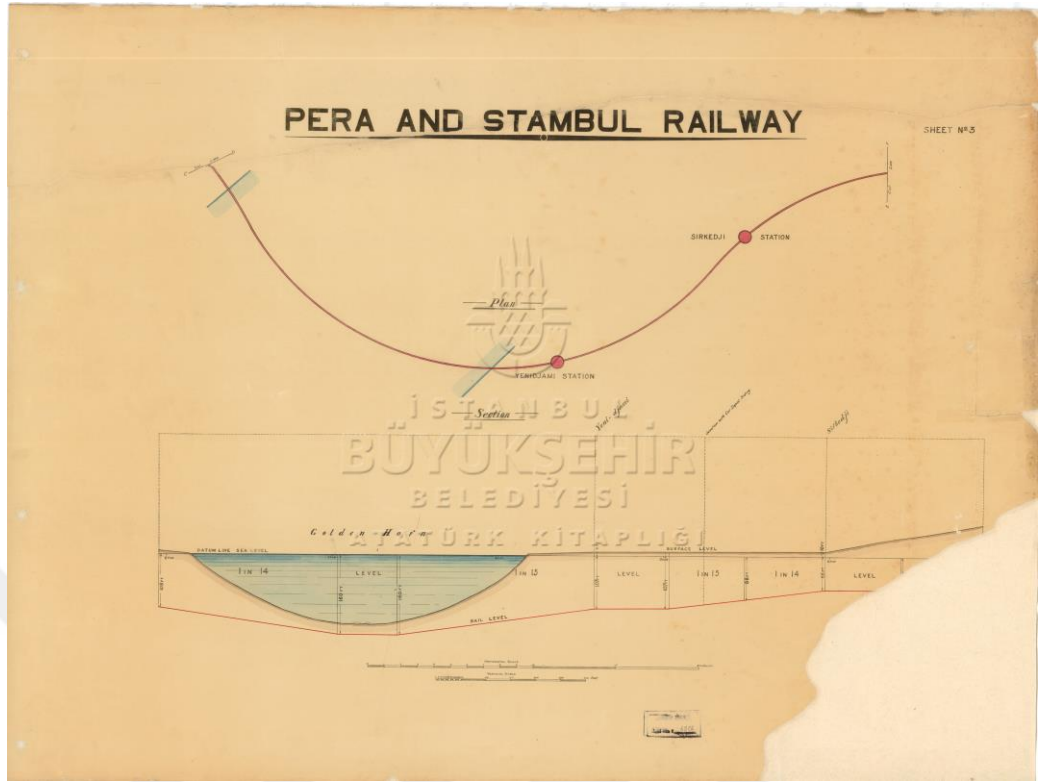
PERA AND STAMBUL RAILWAY

SHEET NO 2



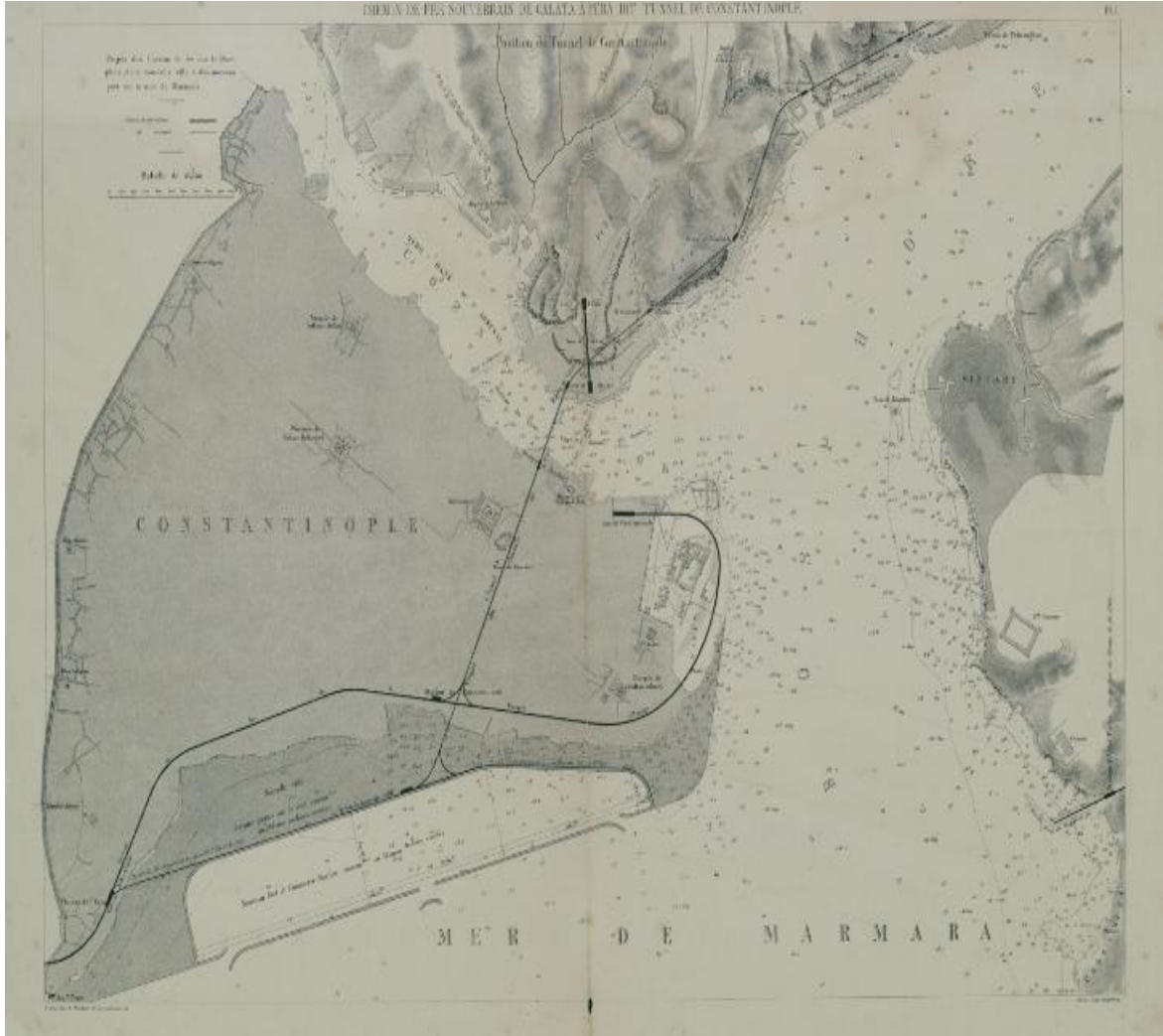






Kaynak: İstanbul Atatürk Kitaplığından 2019 yılında erişilmiştir.

EK XXII: Galata-Pera Tünel Projesi



Kaynak: Par Eugene-Henri GAVAND, **Tunnel De Constantinople**, Paris: 1876, s. 53.

KAYNAKLAR

A- Kitap, Makale ve Tezler

AKAY, Tolga. **20. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Otomobil, Kazalar ve Trafik Düzenlemeleri**, Kafkas Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitü Dergisi, TAED-62, Mayıs 2018, Erzurum.

AKIN, Nur. **19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera**, 3. Basım, İstanbul: Literatür Yayıncılık, 2011.

AKTUĞLU AKTAN, Esin Özlem. **Kent Biçimi-Ulaşım Etkileşimine İlişkin (Tarihsel ve Güncel) Yaklaşımlar ve İstanbul Örneği**, İstanbul, 2006, YTÜ, Yayınlanmamış Doktora Tezi, s. 81.

ARISAL, Murat. **Üsküdar-Ümraniye Metro Projesi Fizibilite Raporu**, İstanbul Ulaşım A.Ş., Nisan 2016.

ASLAN, Taner. **II. Meşrutiyet Dönemi İşçi Hareketleri ve Bu Hareketlerin Meydana Getirdiği Sorunlar Üzerine Bir Deneme**, OTAM, 25 / Bahar 2009.

AYRAL, Naci. **İstanbul Belediye Mecmuası**, Aralık 1938-Ocak 1939, Sayı 172-173.

BİLGİN, Arif, ÇAĞMAN, Ergin., BIYIKLI, Şaban. **Dünden Bugüne Toplu Ulaşım Kültürü**, İETT Yayınları Dizisi – 6, İstanbul: 2012.

BOZKURT, İbrahim Murat. **İstanbul Kentiçi Kara Toplu Ulaşım Hizmetlerinin Başlaması ve Gelişimi 1850-1900**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004.

CEZAR, Mustafa. **XIX. Yüzyıl Beyoğlu**, İstanbul: Akbank Ak Yayınları, 1991.

ÇALIŞKAN, Fehime Tunalı., KIRMIZI, Zikrullah. **İstanbul Ulaşım Zaman Dizini**, Cinius Yayınları, 1 Baskı, 2012.

ÇALIŞKAN, Fehime Tunalı., KIRMIZI, Zikrullah. **İstanbul'da Tramvay**.

- ÇAVDAR, Necati. **Birinci Dünya Harbi Sonunda İstanbul'da Kömür Kıtlığı ve Buna Bağlı Sıkıntılara Çözüm Arayışları**, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Cilt:30, Sayı 89.
- ÇELİK, Zeynep. **19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul**, İstanbul: İş Bankası Yayınları, 3. Basım, 2007.
- ÇOLAK, Melek. **XX. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Trafik ve Tramvay**, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuydta/issue/951/10718> (6 Aralık 2012).
- ELDEM, Edhem. GOFFMANN, Daniel. ve MASTERS, Bruce. **Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti Halep**, İzmir ve İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2. Basım, 2017.
- ELDEM, Vedat. **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 1970.
- ERDOĞAN, Tuba. **Ulaşım Hizmetlerinin Ekonomik Kalkınma Üzerine Etkisi**, İğüsed, C.3, Sayı 1, 2016, <http://dx.doi.org/10.17336/igusb.05060> (23 Ekim 2020).
- ENGİN, Vahdettin. **İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları**, 1. Basım, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 2011.
- ENGİN, Vahdettin. **Tünel**, 1. Basım, İstanbul: Simurg, 2000.
- ERGİN, Osman Nuri. **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, İBB Kültür İşler Daire Başkanlığı, C II, 1995.
- ERGİN, Osman Nuri. **Mecelle-i Umur-ı Belediye**, İBB Kültür İşler Daire Başkanlığı, C V, 1995.
- ERGİN, Osman Nuri. **Türkiye Şehirciliğin Tarihi İnkişafı**, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi İktisat ve İktimaiyat Enstitüsü Neşriyatı, No: 3, 1936.

- ERGİN, Osman Nuri. **İstanbul'da Vesait-i Nakliye Şirket ve İdareleri Tarifeleri ve Taşıdıkları Yolcu Adedi**, Şehremaneti Mecmuası, Haziran 1341, Sayı 10.
- GAVAND, Eugene Henri. **İstanbul Tüneli, Tunnel De Constantinople**, 1. Basım, İstanbul: İETT Yayınları, 2011.
- GENÇ, Mehmet. **Devlet ve Ekonomi**, 8. Basım, Ötüken Yayınları, 2012.
- GENİM, M. Sinan. **Şehir ve Kültür İstanbul**, 1. Basım, İstanbul: Profil Yayıncılık, 2012.
- GERÇEK, Haluk. ŞENGÜL, Serap. **İstanbul'da Yolculuk Hareketlerindeki Son On Yılda Değişimlerin Arazi Kullanımı-Ulaştırma İlişkisi Çerçevesinde Değerlendirilmesi**, 7.Ulaştırma Kongresi, 19-21 Eylül 2007, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- GÜLERSOY, Çelik. **Eski İstanbul Arabaları**, İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayınları.
- GÜLERSOY, Çelik. **Tramvay İstanbul'da**, İstanbul: İstanbul Kitaplığı, 1989.
- HOYT, Homer. **Changing Patterns of Land Values**, Land Economics a quarterly Jurnal of Planning, Housing and Public Utilities, 1960, c. 36, sayı 2, ss.109-117.
- İBB, **Sayılarla İstanbul**, APK Daire Başkanlığı, İstanbul, 2001.
- İDO, **Boğaziçi'nde Asırlık Seyahat Belgelerle Şirket-i Hayriye**, İstanbul: İDO Kültür Yayınları, 2007.
- İNALCIK, Halil. ve SEYİTHANOĞLU, Mehmet. **Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu**, TEKELİ, İlhan. **19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanın Dönüşümü**, 7. Basım, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2018.
- İNALCIK, Halil. ve SEYİTHANOĞLU, Mehmet. **Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu**, YERASİMOS, Stefan. **Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine**, 7. Basım, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2018.

İETT Dergisi, Kasım 1956, C. I, Sayı 2, İstanbul: İETT Kültür Yayınları.

İETT, **Tarihi Karaköy-Beyoğlu Tünelinin, Jeofizik Radar GPR Yöntemi ile Araştırılması ve Jeokimya Çalışması**, 2017.

JOURNAL Article, **The Hamburg Electric Tramway**, Scientific American, Vol. 55, 1886, <https://www.jstor.org/stable/10.2307/26088735> (23 Ekim 2020).

KARATAŞER, Büşra., ÖZTÜRK, Salih. **Osmanlı Dönemi Ulaşımında Raylı Sistemler Üzerine Bir İnceleme: İstanbul Tramvay Örneği**, Balkan Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt:7, Sayı 14, Temmuz 2018.

KARPAT, Kemal H. **Osmanlı Nüfusu (1830-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri**, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2003.

KAYNAR, Haydar. **Projesiz Modernleşme Cumhuriyet İstanbul’undan Gündelik Fragmanlar**, İstanbul: İstanbul Araştırma Enstitüsü, 2012.

KAYSERİLİOĞLU, Sertaç. **Dersa’adetten İstanbul’a Tramvay**, 2. Basım, C.I, İstanbul: İETT Yayınları, 2003.

KAYSERİLİOĞLU, Sertaç. **Osmanlı’da Ulaşımın Serüveni**, 1. Basım, C.I, İstanbul: İETT Yayınları, 2011.

KAZGAN, Haydar. **Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Şirketleşme**, İstanbul: Creative Yayıncılık, 1991.

KILINÇASLAN, İsmail. **İstanbul Kentleşme Sürecinde Ekonomik ve Mekânsal Yapı**, İTÜ Mimarlık Fakültesi Baskı Atölyesi, 1981.

KORALTÜRK, Murat. **Şirket-İ Hayriye (1851-1945)**, İstanbul: İDO yayınları, 2007.

MANTRAN, Robert. **İstanbul Tarihi**, 4. Baskı, İstanbul: İletişim Yayıncılık, 2015.

ORTAYLI, İlber. **Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Yerel Yönetim Geleneği**, İstanbul: Hil Yayınları, 1985.

ÖZTÜRK, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İmtiyaz Usulü İle Yürütülen İstanbul Belediye Hizmetleri (Yap-işlet-devret uygulaması), İBB Kültür A.Ş. Yayınları, İstanbul, 2010.

ÖZTÜRK, Zübeyde. **Tramvay Kazaları ve Azaltma Önlemleri**, 2. Toplu Ulaşım Haftası Transist 2011 IV. Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi, İstanbul: Haliç Kongre Merkezi. 01-02 Aralık 2011.

PAMUK, Şevket. **Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**, İş Bankası Kültür Yayınları, 2014.

SHARMA, Rohit. NEWMAN, Peter. **Does Urban Rail Increase Land Value in Emerging Cities? Value Uplift From Bangalore Metro**, Transportation Research Part A: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856417303178?via%3Dihub> (23 Temmuz 2020).

SHAW, Stanford J. ve SHAW, Ezel Kural. **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, Reform Devrim ve Cumhuriyet: Modern Türkiye'nin Doğuşu 1808-1975**, 4. Basım, İstanbul: e Yayınları, C. II, 2017.

SMİTH, William James. **Sultan Abdulmecid'in Bir Mimarı**, İBB Kültür A.Ş. Yayınları, 2016.

ŞİMŞEK, Hüseyin. **Osmanlı Dönemi Eğitim Sorunları: Yol Güvenliği (Trafik) ve Okul Servisçiliğine Dair Tarihsel Bir İnceleme**, Kurumsal Eğitimbilim Dergisi, C. III, Sayı: 1, 2010.

TABAKOĞLU, Ahmet. **İslam İktisadına Giriş**, 3. Basım, İstanbul: Dergah Yayınları, 2013.

TABAKOĞLU, Ahmet. **Osmanlı Mali Tarihi**, İstanbul: Dergah Yayınları, 2016.

TANYELİ, Gülsün. KAHYA, Yegan. **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, "Galata Köprüleri"**, İstanbul: Tarih Vakfı, c.III, 1993.

- TBMM, **İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İdareleri Teşkilat ve Tesisatının İstanbul Belediyesine Devrine Dair Kanun**, https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc020/kanuntbmmc020/kanuntbmmc02003645.pdf (27 Ekim 2020).
- TEKELİ, İlhan ve İLKİN, Selim. **Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken**, 2. Basım, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2010.
- TEKELİ, İlhan. **Dünya Kenti Olma Süreci İçinde Akımlar Mekanını Yeniden Biçimlendiren İstanbul**, İstanbul, 2001.
- TEKELİ, İlhan. **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçeri Ulaşım Tarihi Yazıları**, 1. Basım, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2010.
- TEKELİ, İlhan. **Modernite Aşılırken Kent Planlaması**, 1. Baskı, Ankara: İmge Kitabevi, 2001.
- TEKELİ, İlhan. **The Development of the Istanbul Metropolitan Area Urban Administration and Planning**, İstanbul: Kent Basımevi, 1994.
- TEKELİ, İlhan. **Toplu Eserler 9: İstanbul Kent İçeri Ulaşımın Gelişimi (1927-1985)** İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2009.
- TEZER, Azime. **Kentsel Ulaşım Planlamasında (KUP) Arazi Kullanım-Ulaşım Etkileşiminin Modellenmesi: İstanbul Üzerine Bir Değerlendirme, Yayınlanmamış Doktora Tezi**, 1997, İTÜ.
- TUNA, Serkan. **Dersaadet Tramvay Amelesi Grevi 26 Ocak-7 Şubat 1922**, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, 2017.
- ULVİ, Hayri. KUTLU, Büşra Hilal. ve AKDEMİR, Furkan. **Gelişmekte Olan Ülkelerde Raylı Sistem Yatırım Kararlarını Etkileyen Ölçütlerin Belirlenmesi: AB Ve Türkiye Üzerinde Bir Araştırma**, <http://dergipark.gov.tr/demiryolu>, 2019(9):61-78 (23 Ekim 2020).
- YETİŞKİN, Memet. ÖZDAMAR, Toroshan. **Osmanlı Şehirlerinde Belçika**

Şirketlerinin Altyapı Faaliyetleri, TAD, 2018, C.37, Sayı 64.

YILDIRIM, Kadir. **Osmanlı Çalışma Hayatında İşçi Örgütlenmesi ve İşçi Hareketlerinin Gelişimi (1870-1922)**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2011.

YILMAZ, İbrahim. **Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Trafik ve Trafik Kazaları**, Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, C. 20, S. 36, 2016.

B- İETT Arşiv Belgeleri

İETT Genel Müdürlüğü, Tünel Tramvay Müdürlüğü Faaliyet Raporu, 2020.

İETT Arşivi, 1270 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02713-048 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02713-049 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02713-074 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02713-080 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02713-090 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02713-0801 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02713-101 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02713-104 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02713-116 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02713-0960 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02713-117 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02713-0967 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02723_001 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02723_004 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02723_008 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02723_010 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02723_011 no'lu belge

İETT Arşivi, 7103-02723_014 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02723_015 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02723_016 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02723_019 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02723_022 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02723_0264 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03600_095 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03600_103 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03600_105 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03600_108 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02733_105 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02823-0245 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02823-066 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02824-004 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02824-036 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02824-046 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02824-060 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02824-092 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02824-078 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-007 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02825-019 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02825-055 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-002 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-004 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-005 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-007 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-008 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-012 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-033 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-076 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-037 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-063 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-73 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-064 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-065 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-022 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-0200 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-0232 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-025 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-0230 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-026 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-066 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-054 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-087 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-089 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02826-086 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02865-0092 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02888-0061 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02888-123 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02888-017 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02888-097 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02888-101 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02888-116 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02888-127 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02888-852 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02888-853 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02888-852 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02888-854 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02890-026 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02890-056 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02890-059 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02891-034 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02912-014 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02890-026 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02890-050 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02888-0061 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02890-059 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02916-011 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02888-089 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02888-097 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02890-050 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02888-111 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02912-019 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02912-067 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02912-091 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02912-16 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02917-137 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02917-160 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02921-0611 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02926_016 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534_098 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02926_043 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02926_045 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02926-009 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02926_0067 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02926_0068 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02926-0103 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02926-020 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02926-025 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02926-031 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02926-006 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02926-044 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02926-055 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02926-064 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03549-045 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02926-069 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02926-070 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02926-093 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02954-033 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02954-035 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02954-004 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02954-005 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02954-038 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02954-051 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02954-092 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02954-016 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02954-032 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02967-001 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02967-004 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02967-005 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02967-118 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02967-032 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02967-039 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02969-081 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02969-110 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02967-024 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02969-115 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02969-121 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02995_012 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02995-0128 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02999-0377 no'lu belge

İETT Arşivi, 7103-02999-050, no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03005-155 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03036-036 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03036-038 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03036-043 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03036-044 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03036-045 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03037-020 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03037-035,no'lu belge

İETT Arşivi, 7103-03037-037, s. 5 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03037-042 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03037-046 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03037-047 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03037-052 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03037-071 3 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03037-082 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03037-085 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03037-089 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03037-091 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03050-1030 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03050-149 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03052-044 no'lu belge

İETT Arşivi, 7103-03052-056 no'lu belge

İETT Arşivi, 7103-03052-060 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03533-114 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03056-083, s. 12 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-033534-078 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03418-024 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03418-037 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03418-0593 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03418-081 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03418-0603 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03418-102 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03418-104 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03418-0605 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03418-079 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03418-0595 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03419-073 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03419-0498 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03434-034 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03434-086 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03434-123 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03434-149 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03434-162 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03451-181 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03472-039 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03472-044 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03472-047 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03472-046 no'lu belge

İETT Arşivi, 7103-03472-047 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03472-072 no'lu belge

İETT Arşivi, 7103-03472-073 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03472-074 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03472-076 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03472-081 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03472-082 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03472-083 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03472-085 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03472-090 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03533-128 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534_035 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-0021 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-039 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-082 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-0033 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-0037 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-004 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-0041 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-060 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-016 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-017 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-0170 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-026 no'lu belge

İETT Arşivi, 7103-03534-032 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-032 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-038 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-039 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-041 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-042 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-044 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-052 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-053 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-054 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-062 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-063 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-064 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-065 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-066 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-071 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-073 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-074 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-079 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-082 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-086 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-088 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-089 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-092 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-094 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03546-022 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03546-027 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03546-028 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03546-057 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03546-059 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03547-060 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03547-068 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03547-070 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03548-053 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03550-049 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03550-050 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03550-059 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03550-070 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03550-072 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03550-075 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03580_0049 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03580_0091 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03580_0099 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03580_0115 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03580_0153 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03580_0312 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03580_0354 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03580_0210 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03580_0212 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03580_0214 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03580_0575 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03583_079 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03580_0397 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03580_0613 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03581_0836 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03585-022 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03600-099 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03600-100 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03600-0673 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03600-111 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03600-109 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03600-134 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03600-139 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03600_0994 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_003 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_004 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_009 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_011 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_012 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_015 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_016 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_017 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_018 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_019 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_023 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-0306_024 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_038 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_040 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_041 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03607_087 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03607_094 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_033 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_048 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_054 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_57 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03607_095 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_049 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606_030 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03606-037 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03626-003 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03626-0026 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03626-004 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03626-0034 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03626-028 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03626-0256 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03697-0574 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03697-074 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03697-080 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03697-081 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03869-0342 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03869-0575 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03869-0597 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03869-0402 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-04298-007 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-04298-043 no'lu belge

İETT Arşivi, 7103-04298-044 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-04617-014 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-02999-101 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03534-102 no'lu belge.

İETT Arşivi,: 7103-04298-042 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03566-093 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03566-001 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03566-005 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03566-007 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03566-008 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03566-012 no'lu belge.

İETT Arşivi, 7103-03566-013 no'lu belge.

İETT Arşivi, Biletler 1, no'lu belge.

İETT Arşivi, Biletler 2, no'lu belge.

İETT Arşivi, Fatih-Edirnekapı Hattının İnşaatı no'lu belge.

İETT Arşivi, Şehremaneti İstatistik Bürosu Verisi.

İETT Arşivi, Şişli Araç Deposu İncelemeler 3-9 no'lu belge.

İETT Arşivi, Şişli Tramvay Arabaları Depo İnşaatı 2 no'lu belge.

İETT Arşivi, Topkapı Hattı Yolcu Kapasitesi s. 3-5 no'lu belge.

İETT Arşivi, Topkapı Hattı Yolcu Kapasitesi, s. 1 no'lu belge.

İETT Arşivi, Topkapı Hattı Yolcu Kapasitesi, s. 2 no'lu belge.

