

Konya Atlı Tramvayı ve Kent İçi Ulaşım Etkisi (1906 – 1914)

Konya Horsecar and Its Effect on Urban Transportation (1906 - 1914)

Emrah YILMAZ

Siirt Üniversitesi, Tarih Bölümü, emrah.yilmaz@siirt.edu.tr

ORCID Numarası/ORCID Numbers: 0000-0001-5955-8277

Özet

Bu araştırma, Anadolu'nun merkezi platosunda yer alan Konya şehir merkezine 1896 yılında Anadolu – Bağdat Demiryolu hattının inşa edilmesinden sonra kent içi ulaşım sisteminde bir alternatif olarak gelişen atlı tramvayı incelemektedir. Konya'ya demiryollarının gelişinden sonra kent merkezi ile mülhakatında önemli ekonomik ve sosyal gelişmeler yaşanırken kent içi ulaşımında da bir modernleşme pratiği izlenmiştir. Konya tren istasyonunun ilgili dönemde kent merkezine belli bir mesafede inşa edilmesi yolcu ve ticari emtianın taşınma sorununu beraberinde getirmiş ve bu durum o döneme kadar Konya ve çevresinde tecrübe edilmeyen atlı tramvayın ortaya çıkış sürecini hazırlamıştır. Atlı tramvay öncesi Konya kent merkezinde yolcu taşımacılığı için tek atlı yaylı arabalar ile faytonlar kullanılırken ticari eşya nakli için de genellikle at arabaları kullanılmaktaydı. Atlı tramvayın inşa edilmesi ve işletmeye açılmasıyla birlikte bu sürecin değişim yaşadığı anlaşılmaktadır. Bu değişim sürecini anlamak adına araştırmamızda atlı tramvay şirketinin kuruluşu, hat inşaatı ve hattın işletmeye açılması ve hattın kentsel mekâna etkisi gibi bir dizi etkenler incelenmiş ve atlı tramvayın kent tarihindeki önemi ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Demiryolları, Konya, kent içi ulaşım, atlı tramvay, ulaşım

Abstract

This research examines the horsecar that developed as an alternative to the urban transportation system after the construction of the Anatolian-Baghdad Railway line to the city center of Konya, which is located on the central plateau of Anatolia, in 1896. After the arrival of the railways in Konya, while there were significant economic and social developments in its appendage with the city center, a modernization practice was also followed in urban transportation. The construction of the Konya train station at a certain distance from the city center in the relevant period brought about the problem of the transportation of passengers and commercial commodities and this situation prepared the emergence process of the horsecar that was not experienced in Konya and its surroundings until that period. Before the horsecar, single horse and spring carriages and coaches were used for passenger transportation in Konya city center, while horse carriages were generally used for the transportation of commercial goods. It is understood that this process has changed with the construction and opening of the horsecar. In order to understand this change process, a number of factors such as the establishment of the horsecar company, the construction of the line and the opening of the line to the operation and the effect of the line on the urban space were examined in our research and the importance of the horsecar in the history of the city was tried to be revealed.

Keywords: Railways, Konya, urban transportation, horsecar, transportation

Giriş

Osmanlı İmparatorluğu'nda kara ulaşım sistemindeki modernleşme pratiği öncelikle demiryolları ile başlamıştır. 1830'lu yıllardan itibaren imparatorluk sathında demiryolu hatlarının inşa edilmesi gündeme gelmiş ve bu noktada 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren demiryolu hatlarının inşa edilmesi için önemli adımlar atılmıştır.¹ Osmanlı coğrafyasında demiryolu hatlarının inşa edilmesinde İngilizlerin önemli bir etkisi olmuş ve İngilizler öncelikle Mısır'da İskenderiye – Kahire arasındaki demiryolu hattını 1856 yılında inşa ederek işletmeye açmışlardır.² Mısır'dan sonra Anadolu coğrafyasındaki demiryolu hatları Batı Anadolu merkezli olmak üzere İzmir – Aydın ve İzmir – Kasaba [Turgutlu] hatları şeklinde inşa edilmiş ve bu iki hattın İzmir – Kasaba hattı 23 Ocak 1866 yılında işletmeye açılırken inşaatı daha önce başlayan İzmir - Aydın demiryolu hattı da 1 Temmuz 1866 tarihinde işletmeye

¹ Quataert, 1985, s. 1630 – 1635.

² Engin, 1993, s. 34 – 37; Akyıldız, 1992, s. 114 – 115.

açılmıştır.³ Batı Anadolu Bölgesi, 1860'ların ikinci yarısından itibaren bahsi geçen iki demiryolu hattıyla hinterlandına bağlanırken merkez Anadolu platosu da 1888 yılında II. Wilhelm'in tahta çıkmasıyla Almanya'da değişen dış politikanın tezahürü olarak inşa edilen Anadolu demiryollarıyla ulaşımda önemli gelişmeler tecrübe etmeye başlamıştır.⁴

Merkez Anadolu platosunun demiryollarıyla birlikte önemli değişimler yaşamasında Alman sermayesini merkezileştiren ve demiryolu yapımına kaynak aktaran Deutsche Bank'ın önemli bir katkısı olmuştur. Deutsche Bank, Alman sermayesinin önemli kuruluşları arasında yer alan Frankfurt merkezli Deutsche Vereinsbank ile Württembergische Vereinsbank gibi önemli kuruluşları da yanına alarak Anadolu demiryollarını inşa etmek için Mart 1889'da Anadolu Demiryolu Şirketi [Societe du Chemin de fer Ottoman d'Anatolie] adında bir anonim şirket kurmuştur.⁵ Deutsche Bank'ın mali desteği ve Almanya'nın teknik gelişiminin önderliğinde Anadolu demiryolu hattı hızlı bir şekilde inşa edilmiş ve bu demiryolu hattının İzmit – Ankara kısmı tamamlanarak şirketin ilk tren katarı 27 Kasım 1892 tarihinde Ankara'ya ulaşmıştır.⁶ Anadolu demiryolu hattının kısa sürede Ankara'ya ulaştırılması hattın Konya'ya uzatılmasını gündeme getirmiş ve Osmanlı devleti, Anadolu Demiryolu Şirketi'ne 15 Şubat 1893 tarihinde Eskişehir'den Konya'ya kadar uzatılacak demiryolu hattının yapım ve işletilmesi için bir imtiyaz vermiştir.⁷

Anadolu Demiryolu Şirketi, 15 Şubat 1893 tarihinde demiryolu hattı imtiyazını aldıktan sonra finansman sorununu da çözerek hattın inşaatına başlamış ve bu hattın inşa edilmesi için de Eskişehir – Konya Demiryolu Şirketi adında bir şirket teşkil edilmiştir.⁸ Anadolu'nun merkezinde bulunan bu hat yapım ve işletme imtiyazının alınmasından yaklaşık üç buçuk yıl sonra hizmete girmiştir. Hattın işletmeye açılan Akşehir – Ilgın arasındaki kısmından sonra⁹ demiryolu hattının Konya kent merkezine doğru ilerletilmesi hızlı bir şekilde devam etmiş ve demiryolu rayları 29 Temmuz 1896 tarihinde Konya istasyonuna ulaştırılmıştır.¹⁰ Anadolu demiryolu hattının Temmuz 1896 tarihinde Konya'ya ulaştırılması Konya kent merkezinde ve çevresinde önemli değişiklikleri beraberinde getirmiştir. Bu değişim sürecinde tarımsal üretimde artış söz konusu olmuş, zirai makinelerin kullanımı artış göstermiş ve Konya tahılının başkent İstanbul'a sevkiyatı hız kazanmıştır.¹¹ Demiryolları kendisiyle beraber bir dizi ekonomik gelişmeye sebep olurken aynı zamanda kent içi ulaşım sistemini de etkilemiştir. Öncelikle 1896'dan sonra Anadolu demiryollarının bu hattında başta şeker, petrol, manifatura ve meyve gibi ürünler taşınırken¹² bu emtianın istasyondan kent merkezine veya kent merkezinden istasyona taşınması için gündüzleri çalışan ve genellikle iki atın çektiği at arabaları ortaya çıkmıştır. At arabalarını kullanan arabacılar, verdikleri hizmet için pazarlık usulüyle anlaşıp ona göre bir ücret talep etmekteydiler. Ancak arabacılar tarafından talep edilen ücretler o kadar yüksekti ki Haydarpaşa'dan Konya'ya getirilen malın fiyatına eşdeğerti. Bazı durumlarda da taşıma ücreti taşınan eşyanın miktar ve durumuna bağlı olarak çok daha fazla olabiliyordu. Bu durum, yolcu taşımacılığı yapan tek atlı yaylı arabalar için de söz konusuydu. Meselâ, Akşehir'den veya Sarayönü'nden bir yolcu Konya merkez istasyonuna 20 para bilet ücreti verip gelebilirken Konya istasyonundan kent merkezine gitmek için %50 oranında bir fark yani 30 para ödeyerek merkeze gidebilmekteydi. Konya demiryolu istasyonundan kent merkezine yapılan taşımacılık dönemin yerel yöneticilerini de yakından ilgilendirmiştir. 1902 yılında Konya'ya vali olarak atanan Mehmet Tevfik [Biren] Bey, İstanbul'dan Konya'ya geldiği sırada yaptığı bir incelemede istasyondan kent merkezine yapılan taşımacılık ücretlerinin İstanbul'dan Konya'ya gelenden daha fazla olduğunu tespit etmiştir. Bu durum doğal olarak, ticari anlamda ciddi bir maddi kaybı ifade etmekle birlikte Konya'da hem yolcu hem emtia taşımacılığında yeni bir taşıma aracı ihtiyacını doğurmuştur.

³ Ruzname-i Ceride-i Havadis, 23 Ramazan 1282, S. 341, s. 1; Akyıldız, 1995, s. 265; Akyıldız, 1992, s. 115.

⁴ Önsoy, 1982, s. 15.

⁵ Özyüksel, 1988, s. 66 – 67; Ortaylı, 2006, s. 120 – 121; Issawi, 1980, s. 188; Karkar, 1972, s. 71 – 72.

⁶ Özyüksel, 1988, s. 76; Karkar, 1972, s. 72.

⁷ Earle, 1924, s. 33; Özyüksel, 1988, s. 83; Ortaylı, 2006, s. 120.

⁸ Özyüksel, 1988, s. 88; Rathmann, 1982, s. 47 – 48.

⁹ BOA. Y.PRK. TNF.4/43, H. 26/11/1313.

¹⁰ Özyüksel, 1988, s. 90. Demiryolu hattının Konya'ya ulaştırılma tarihi konusunda farklı görüşler bulunmaktadır, bu görüşlerden bazıları için bkz. Albayrak, 1995, s. 16 vd.

¹¹ Yılmaz, 2018, s. 25 – 28.

¹² Yılmaz, 2018, s. 27.

Bu noktada ise o döneme kadar Konya ve mülhakatında tecrübe edilmeyen yeni ve alternatif bir ulaşım aracı gündeme gelmiştir: Atlı tramvay.¹³

Atlı Tramvay ve Konya Atlı Tramvay Şirketi'nin Doğuşu

Tramvay, şehir içi yolcu taşımacılığında kullanılan ve çıkıntı olmayacak şekilde döşenmiş raylardan oluşan demiryolu ağına verilen isimdir. Tramvayların ortaya çıktıkları tarih kesin olarak bilinmemekle beraber 19. yüzyılın ilk çeyreğinde omnibüslerin bozuk yollarda ilerlemesinin getirdiği sorunları aşma fikri tramvay düşüncesini doğurmuştur. Bu noktada omnibüs tarzı araçların raylar üzerinde işletilmesi gündeme gelmiş ve 1832 yılında omnibüsün raylar üzerinde işletilmesi New York Harlem'de gerçekleştirilmiştir. Ancak rayların yol zeminine göre yüksek olması istenilen sonucu doğurmamış ve kısa bir süre sonra bu uygulamadan vazgeçilmiştir. Bu uygulamadan vazgeçilmesi üzerine 1852 yılında Amerika'da yaşayan Loubat isimli Fransız bir mühendis tarafından raylar yola gömülerek atların çektiği tramvay arabaları New York Broadway'de kullanılmış ve bu uygulamanın başarılı olması atlı tramvayların dünyanın farklı yerlerinde kullanılmasına sebep olmuştur.¹⁴

Atlı tramvay, Avrupa kıtasında ilk olarak Paris'te 1855 yılında işletmeciliğe açılırken ilerleyen zamanlarda diğer Avrupa kentlerinde de görülmeye başlanmıştır. Bu bağlamda atlı tramvay, 1860'da Birkenhead [İngiltere], 1862'de Cenevre ve Londra, 1863'te Kopenhag ve Peşte, 1865'te Berlin ve Viyana, 1866'da La Haye, 1869'da Brüksel ve Liverpool şehirlerinde kullanılmaya başlanmıştır.¹⁵ Avrupa'da kent içi ulaşımında atlı tramvaylar 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kullanılmaya başlarken Osmanlı başkenti İstanbul'da da atlı tramvayın kullanıma girmesi için özellikle Pera basını baskı yapmış ve başkentte atlı tramvayın uygulamaya geçmesi için birçok yazı kaleme almıştır.¹⁶ İstanbul'da basının etkisi ve bu konuda imtiyaz almak isteyen müteşebbislerin başvuruları neticesinde 20 Ağustos 1869 tarihinde Kostantin Karapano Efendi'ye şehir içi toplu ulaşımında işletilmek üzere atlı tramvay imtiyazı verilmiş, 30 Ağustos 1869'da da kendisiyle mukavele yapılmıştır. Bu mukavelede "Dersaadet'te tramvay ve tesis inşası"nın yapılacağı belirtilmiş ve mukavele maddesi İstanbul sokaklarında yolcu ve eşya nakli için tramvay adı verilen ulaşım aracı ile hayvanların çekeceği araba işletme imtiyazının Karapano Efendi'nin kuracağı şirkete verileceği belirtilmiştir.¹⁷

Karapano Efendi, atlı tramvay imtiyazını aldıktan sonra 18 Şubat 1870 tarihinde İstanbul Tramvay Şirketi'ni – ki 1881'den sonra bu şirket Dersaadet Tramvay Şirketi olarak adlandırılacaktır - kurmuştur. İstanbul Tramvay Şirketi'nin sermayesi her biri 20 Osmanlı Lirası değerindeki 20.000 hisse senedinden meydana gelirken toplam sermayesi de 400.000 Osmanlı Lirası'ydı.¹⁸ İstanbul Tramvay Şirketi'nin kuruluşundan yaklaşık 17 ay sonra 31 Temmuz 1871 tarihinde Azapkapı – Beşiktaş arasındaki atlı tramvay hattı açılmış ve bu hattın açılmasıyla Osmanlı başkentinde ilk atlı tramvay hattı da hizmete girmiştir.¹⁹

Atlı tramvayın başkent İstanbul'da hizmete girmesinden yaklaşık 35 yıl sonra yani 1906 yılında Konya'da ilk defa olmak üzere elektrikli tramvayın işletilmesi gündeme gelmiştir. İstasyon ile kent merkezi arasındaki mesafe 3 – 4 km'yi bulduğundan ilgili dönemde yolcu ve yük taşımak ciddi bir sorun haline gelmiş ve İzmir tüccarlarından Yusuf Mazhar, Kardiya Kapulu ve Almanya devleti tebaasından Ogust Artur Konya Belediyesi'ne müracaat ederek elektrikli tramvay kurma girişiminde bulunmak istemişlerdir.²⁰ İzmirli tüccarlar, elektrikli tramvay imtiyazının kendilerine 99 yıllığına verilmesi durumunda Konya kent içinde 2 hat şeklinde olmak üzere ve Meram Köyü ile Silile'yi de içine alacak şekilde toplam uzunluğu 30 km'yi bulacak elektrikli bir tramvay hattı kuracaklarını belirtmişlerdir. Ayrıca tramvay hattının yapılması dışında Konya'nın elektrik ile aydınlatılması ve Konya hükümet binasının yakınlarında kurulacak bir tesis ile elektrik üretebileceklerini ve üretilen elektriği de dışarıya satabileceklerini ifade etmişlerdir. İzmirli tüccarlar Konya'daki elektrikli tramvay işletmesinin

¹³ Atalay, 2011, s. 90; Biren, 1993, C. I, s. 220 vd.

¹⁴ Engin, 2011, s. 17 – 19.

¹⁵ Engin, 2011, s. 19.

¹⁶ Çolak, 2003, s. 177 – 178.

¹⁷ BOA. ŞD. 2855/20, H. 29/11/1286, lef 2 – 4; Engin, 2011, s. 39 – 41.

¹⁸ Kayserilioğlu, 2003, s. 40 – 41; Engin, 2011, s. 47.

¹⁹ Engin, 2011, s. 51.

²⁰ BOA. İ. İMT. 5/13, H.17/09/1324, lef 4.

kendilerine verilmesi durumunda ayrıca Hicaz Demiryolu'yla diğer harici kurumlara yıllık 200 Osmanlı Lirası vereceklerini de vurgulamışlardır.²¹ İzmirli tüccarların bu girişimi, Ticaret ve Ziraat Nezareti ile Nafia Nezareti tarafından olumlu karşılanmış ve bu imtiyazın hukuki takibi için dosyalar Şurâ-yı Devlet'e gönderilmiştir. Yapılan değerlendirmeler neticesinde imtiyazın İzmirli adı geçen tüccarlara; tramvay ruhsatının da Konya Belediyesi'ne verilmesi kararlaştırılmıştır. Bu imtiyaz padişahın da iradesi ile 1 Mart 1906 tarihinde onaylanmıştır. Ancak hem elektrikli tramvay hem de Konya'nın elektrik ile aydınlatılması konusundaki bu önemli imtiyaz padişahın iradesinden kısa bir süre sonra yüksek maliyeti nedeniyle iptal edilmiştir.²²

Yusuf Mazhar Bey ile diğer İzmirli tüccarların imtiyaz talebinin yüksek maliyet nedeniyle iptal edilmesi tramvay kurma girişimlerine Konya Belediyesi'nin iştirak etmesine ve tramvayın Konya Belediyesi tarafından yapılmasını gündeme getirmiştir. Vilayetten, 10 Mayıs 1906 tarihinde Ticaret ve Ziraat Nezareti'ne gönderilen yazıda tramvay tesisinin belediye tarafından yapılmasının daha uygun olacağı belirtilmiştir.²³ Konya Belediyesi'nce tramvayın yapılacağına dair yazı Ticaret ve Ziraat Nezareti'ne gönderilmesine rağmen Mayıs ayından aynı yılın Temmuz ayının sonuna kadar herhangi bir cevap alınmamıştır. Bunun üzerine Konya valisi Faik Bey, 30 Temmuz 1906 tarihinde [R.17 Temmuz 1322] Ticaret ve Nafia Nezareti'ne bir telgraf göndererek belediye tarafından tramvay hattının yapılmak istendiği belirtmiş, böyle bir girişim için imtiyaz verilmesi halinde tüccar-ı memleket ve ahalinin bundan istifade edeceğini ve böyle önemli bir girişim için henüz bir cevap alamadıklarını belirterek tramvay hattının inşasının faydalarına istinaden 1906 yılında inşasına başlanması için izin istemiştir.²⁴ Konya valisi Faik Bey'in Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderdiği telgraf ilerleyen zamanlarda etkisini göstermiş olmalı ki Meclis-i Vükela tarafından Konya'da atlı tramvay yapılacağına dair imtiyaz onaylanmış ve bu imtiyaz 30 Kasım 1906 tarihinde de padişah iradesiyle kesinleşmiştir. Verilen imtiyazda tramvay hattının elektrikli değil atlı tramvay şeklinde olacağı ve bu tramvayın Konya Belediyesi tarafından tesis edileceği belirtilmiştir.²⁵

Atlı tramvayın Belediye tarafından tesis edileceği kesinleştikten sonra tramvay hattının ne şekilde yapılacağı, plan, proje ve harita çizimleri ile hattın yapımının teknik boyutunu ilgilendiren meseleler gündeme gelmiştir. Bu noktada Konya Belediyesi'nce görevli mühendis Petraki Efendi'nin tramvay hattının tesisi için görevlendirilmesi hususu önem kazanmış ve Petraki Efendi'nin tramvay hattının yapımında görevlendirilmesi için izin istenmiştir.²⁶ Petraki Efendi'nin tramvay hattı yapımında görevlendirilmesi konusu Ticaret ve Nafia Nezareti'nin 24 Mart 1907 tarihli yazısıyla Konya Vilayeti'ne bildirilmiştir. Nezaretten gönderilen bu yazıda, mühendis Petraki Efendi'nin tramvay inşaatında görevlendirilmesinin uygun olmadığı belirtilmiş ve en kısa sürede tramvay inşaatı konusunda uzman birinin Konya Belediyesi'nce istihdam edilmesi gerektiği belirtilmiş ve bundan sonraki süreçte tramvay inşaatıyla ilgili harita, proje vb. konularda vilayet başmühendisinin yetkili olduğu kaydedilmiştir. Bu yazı, tramvay hattının teknik boyutuyla ilgili de önemli bilgiler içermekteydi. Buna göre, tramvay hattında kullanılacak demir çubukların yabancı ülkeler ile İstanbul'da olduğu gibi 1 metre uzunluğunda olanların kullanılmasının Konya için daha uygun olduğu belirtilmiş ve her ne kadar tramvay hattı ile ilgili teknik ruhsatnamede demir rayların içten içe 1.44 – 1.45 cm olacağı belirtilmişse de bu genişlikteki demir çubukların kullanılmasının belediye bütçesini zor durumda bırakacağı ifade edilmiştir.²⁷ Konya atlı tramvay hattının teknik boyutlarıyla ilgili bu gelişmeler yaşanırken hattın Konya kent merkezinin nerelerinden geçeceği ve hattın yapılması verilen ruhsatnamede önemli bir konu olarak gündeme gelmiştir.

Konya Atlı Tramvay Hattı Güzergâhı ve Ruhsatnamesi

Konya'da inşa edilecek atlı tramvay, kentin 20. yüzyılın başındaki kentsel gelişim ve dönüşümüne paralel olarak istasyon caddesi başta olmak üzere kentin batısına doğru bir gelişme göstermiştir. İnşa

²¹ BOA. İ. İMT. 5/13, H. 17/09/1324, lef 4.

²² BCA. 230. 0-0-0/138.07.03, M. 24/03/1907, lef 8 – 9; Atalay, 2011, s. 91 vd.

²³ BOA. İ. İMT. 5/13, H. 17/09/1324, lef 5.

²⁴ BOA. İ. İMT. 5/13, H. 17/09/1324, lef 6.

²⁵ BOA. İ. İMT. 5/13, H. 17/09/1324, lef 7 – 8; Atalay, 2011, s. 92 vd.

²⁶ BCA. 230. 0-0-0/138.07.03, M. 24/03/1907, lef 2 – 3.

²⁷ BCA. 230. 0-0-0/138.07.03, M. 24/03/1907, lef 1.

edilecek atlı tramvay, iki hat şeklinde kent merkezinde ulaşımı sağlayacaktı. Buna göre bu hatlardan biri Buğday Pazarı'ndan tren istasyonu ambarına diğeri de hükümet konağı – bugünkü valilik binası – civarındaki eski telgrafhane önünden başlamak üzere Feridiye Caddesi'ni takip ederek İstasyon Caddesi [Şosesi] üzerinde bulunan karakol yakınlarında diğeri hat ile birleşmek üzere inşa edilecekti. Belirtilen bu iki güzergâh üzerinde işletilecek atlı tramvaylardan hükümet konağından İstasyon Caddesi'ne doğru hareket eden hat, yolcu taşımacılığı için kullanılırken Buğday Pazarı'ndan istasyon ambarına uzatılan hat ise emtia-i ticariye ve zahire taşımak amacına hizmet edecekti. At ile çekilen arabalardan teşekkül edecek olan bu kent içi raylı ulaşım aracı tek hat üzerine tesis edilecek ve tramvay hattının işletilmesi de Konya Belediyesi'ne verilecekti.²⁸

Her ne kadar tramvay hattı güzergâhının yukarıda belirtilen şekilde olacağı varsayılmışsa da etüt çalışmaları sırasında birtakım değişiklikler söz konusu olmuştur. Bu değişikliklerden birincisi tramvay hattının tek hat üzerine değil de çift hat şeklinde döşenmesiydi; çünkü tek hat üzerine inşa edilecek bir tramvay hattında gidiş gelişlerde ciddi sorunlar yaşanabilecek ve vagonlardan biri gelirken diğeri onu beklemek zorunda kalabilecekti, bu da kent içi ulaşım kolaylık sağlamak amacıyla inşa edilen bir hat için istenmeyen bir durum ortaya çıkaracaktı. Tramvay hattı güzergâhı ile ilgili ortaya çıkan bir diğeri sorun ise hükümet konağından Feridiye Caddesi'ni takip ederek İstasyon Caddesi'ne gidecek olan ve yolcu taşımak amacıyla inşa edilecek atlı tramvay hattı ile ilgiliydi. Bu hattın başlangıç noktasının ruhsatnamede de belirtildiği üzere hükümet konağı yakınlarındaki eski telgrafhane önü olduğu belirtilmişse de birtakım siyasi baskılarla hattın Türbe Önü [Mevlana Müzesi]'ne ve oradan da Mevlana Poştınışını Amil Çelebi'nin evinin bulunduğu yere kadar uzatılması istenmişti.²⁹

Tramvay güzergâhı hakkında bu gelişmeler yaşanırken yolcu taşımak amacıyla tesis edilecek bu hat güzergâhının nerede başlayıp nerede sona ereceği son aşamada şu şekilde belirlenmişti: Atlı tramvay eski postane ve hükümet konağı önünden başlatılarak Alaeddin Tepesi'ne doğru hareket edecek ve bugün İş Bankası binasının olduğu yerden sola döndürülerek Katolik Kilisesi ve Dr. Dat veya diğeri bir ismiyle Amerikan Hastanesi'nden Arapoğlu Kosti'nin evinin önüne kadar uzatılacaktı. Arapoğlu Kosti'nin evinin önüne bir makas atılması kararlaştırılmış ve bu şekilde atlı tramvaylardan biri makasta beklerken diğeri geçişi sağlanmıştır. Tramvay güzergâhındaki bu makastan dolayı bu bölgeye zamanla halk arasında *Arapoğlu Makası* adı verilmiştir. Arapoğlu Makası'ndan sonra hattın, Kosti'nin evinin önünden Mimar Muzaffer Caddesi'ni takip ederek Tahir Paşa Camisi'nin önüne getirileceği belirtilmiş buradan da hattın kuzeye uzatılarak günümüzde Zafer Meydanı olarak bilinen alana çıkarılacağı ifade edilmiştir. Atlı tramvay hattı buradan, günümüzde Atatürk Müzesi olarak bilinen binanın önünden geçerek Atatürk Anıtı'na ve oradan İstasyon Caddesine yöneltmiş ve hattın oradan da Feridiye Karakolu'na uzatılacağı kaydedilmiştir. Tramvay güzergâhı bu şekilde belirlenirken Feridiye Karakolu'nun önüne bir makas atılması kararlaştırılmış ve yolcu taşımak amacıyla eski telgrafhane ile hükümet konağından hareket eden hat ile ticari eşya ve zahire taşımak amacıyla Buğday Pazarı'ndan gelen diğeri hat burada birleştirilmiştir. Buradan devam eden hat, tren istasyonuna varınca kuzeye döndürülerek Bağdat Otelinin önünden geçirilmiş ve tren istasyonunun yakınında bulunan istasyon boyhanesinde tramvay hattı bitirilmiştir.³⁰

Yolcu taşımak amacıyla başlangıç noktası hükümet konağından hareket ederek istasyona varan atlı tramvay hattının güzergâhı genel hatlarıyla yukarıdaki şekilde belirlenirken ticari eşya, mal ve zahire taşımak amacıyla başlangıç noktası Konya Buğday Pazarı olan diğeri hat için de hattın ticari önemine binaen farklı bir güzergâh belirlenmiştir. Buna göre bu ticari hat, Konya Buğday Pazarı'ndan başlayarak günümüzde Larende Caddesi olarak bilinen caddeyi takip etmiş ve güherçile fabrikasına Söylemez Tekkesi'nin bulunduğu yere atılan bir makasla bağlanmıştır. Buradan devam eden hat, Sahip Ata Külliyesi'nden güneye doğru hareket etmiş ve oradan bugün Etnografya Müzesi olarak bilinen binanın güneyinden geçerek Muhacir Pazarı'na ulaşmıştır. Muhacir Pazarı'ndan balık halinin olduğu yerden Meram Eski Yol'unu kesen hat oradan bugün Devlet Su İşleri'nin olduğu bölgeden hareket ederek Atatürk Stadyumu'nun önünden geçirilerek Feridiye Karakolu'nun önünde diğeri hat ile birleştirilmiştir. Feridiye Karakolu'ndan istasyon binasına doğru hareket eden hat buradan güneye yönelerek istasyon

²⁸ BOA. İ. İMT. 5/13, H. 17/09/1324, lef 2.

²⁹ Atalay, 2011, s. 94 – 95; BOA. İ. İMT. 5/13, H. 17/09/1324, lef 2.

³⁰ Atalay, 2011, s. 95 – 96.

ambarlarının olduğu yerde son bulmuştur.³¹ Buğday Pazarı'ndan başlayarak Larende Caddesi'ni takip eden ve Konya güherçile fabrikasından Muhacir Pazarı'na doğru giden bu hat, güzergâhından anlaşılacağı üzere kentin ticari noktalarını birbirine bağlamak için meydana getirilmiş ve bu noktada hem kent içinde üretilen ticari eşya, mamul madde vb. ürünleri istasyon ambarlarına taşımış hem de Konya'ya demiryoluyla nakledilen ve ithal edilen her türlü ticari eşya, mamul madde, zahire gibi ürünlerin istasyon ambarlarından kent merkezine nakli konusunda birinci dereceden bir önem sahip olmuştur. Buğday Pazarı'ndan başlayan ve istasyon ambarlarında sona eren bu tramvay hattından da anlaşılacağı üzere tren istasyonunun kent iâşesinin sağlanmasında doğrudan bir katkısı söz konusuydu.³²

Konya atlı tramvay hattının güzergâhı yukarıda belirtildiği üzere son şeklini alırken Osmanlı'nın Orta Anadolu'daki önemli kentlerinden biri olan Konya'nın kent içi ulaşımında hem yolcu hem de yük taşımak için inşa edilen atlı tramvay hattının ruhsatnamesi de konunun teknik özelliklerinin, inşaat sürecinin anlaşılması, nakliye ve taşıma ücretlerinin nasıl ve ne şekilde belirlendiğini anlamak adına genel hatlarıyla ele alınacaktır. Konya atlı tramvayı için verilen ruhsatname toplamda 14 maddeden ibarettir. Ruhsatnamenin 1. maddesinde, atlı tramvay hattının çift hat şeklinde olmak üzere inşa edileceği, tramvayın at ile çekilen arabalardan teşekkül edilen çift güzergâhlı olduğu ve hattın hem yapım hem de işlettilmesinin Konya Belediyesi'ne verildiği belirtilmiştir. Ruhsatnamenin 2. maddesi, Konya Belediyesi'nin 6 ay gibi bir sürede Nafia Nezareti'ne tramvay inşaatı ile ilgili plan, proje ve haritaları takdim etmesini ve 1 yıl içinde de inşaatı başlatmasını kapsıyordu. Bu madde kapsamında ayrıca haritaların onay almasından sonra 2 yıl içinde de inşaatın tamamlanması öngörülmekteydi. Ruhsatnamenin 3. maddesinde, tramvay inşaat denetiminin Nafia Nezareti'ne bağlı bir mühendis tarafından yapılacağı kaydedilmiş ve aynı zamanda vilayet başmühendisinin de bu sürece dâhil olacağı yani inşaatı kontrol edebileceği belirtilmiştir. Yapılacak kontroller, belli bir düzene bağlanmış ve kontrollerin inşaatın kesin olarak bitirilmesi üzerine ve kış aylarının geçmesinden sonra yapılacağı ifade edilmiştir. Ruhsatnamenin 4. maddesinde, tramvay inşaatının kamu yararına olduğundan bahisle tramvayın inşası sırasında inşaat için gerekli olan tezgâhların kurulması, malzeme temini ve taş ocaklarının açılması gibi hususlara değinilmiş, inşaat sırasında kamulaştırılacak arazilerin Konya valiliği tarafından Konya Belediyesi'ne verileceği ve belediyenin kamulaştırılan bu araziler karşılığında tazminat ödeyeceği ifade edilmiştir. Bu maddede, inşaat sırasında geçici olarak kullanılan devlet arazisi ile mülk arazinin belediye tarafından ücretsiz bir şekilde iade edileceği de ayrıca kaydedilmiştir.

Ruhsatnamenin 5. maddesinde, Konya Belediyesi tarafından inşa edilecek tramvay hattı için yurt içinden satın alınacak ve yurt dışından ithal edilecek her türlü malzemenin gümrük vergisinden muaf tutulacağı kaydedilmiştir. Ruhsatnamenin 6. maddesi, tramvay hattının inşaat sonrası teslim süreciyle ilgiliydi. Bu maddeye göre, inşaat bittikten sonra bu durum belediye tarafından Nafia Nezareti'ne bildirilecek ve nezaret bünyesinde bulunan teknik bir heyet tramvay inşaatının durumuna göre kontroller yaparak tesisi geçici olarak teslim alacaktır. Bu geçici teslimden bir (1) yıl sonra yine heyet tarafından kontroller yapılarak tesisin gerekli teknik hususları taşıdığı tespit edilirse tesisin kesin olarak kabul edileceği belirtilmiştir.³³

Ruhsatnamenin ilk 6 maddesi yukarıda belirtildiği gibiyken 7. madde tramvay ve yapımıyla ilgili olan sabit veya hareketli malzemenin iyi bir şekilde korunması ve muhafazasına yöneliktir. İlgili madde, bu tür malzemenin korunmasıyla beraber zarar görmesi halinde Konya Belediyesi'nin bunu tazmin edip masrafını karşılayacağını belirtmiştir. Belediyenin malzemeler konusunda üzerine düşeni yapmaması veya müsamaha göstererek ertelemesi söz konusu olursa bu durum ihtarnameler yoluyla belediyeye bildirilecek ve belediyeden bunların telafi etmesi istenecekti, belediye üzerine düşeni yapmadığı takdirde de malzemelerle ilgili eksiklikler devlet tarafından geçici olarak karşılanarak sonrasında Konya Belediyesi'nden tahsil edilecekti. Ruhsatnamenin 8. maddesinde, tramvayın geçici kabulünden itibaren tarifelere uygun bir şekilde ücret alınacağı ifade edilmiştir. 9. madde ise, tramvayda çalışacak memur ve hizmetlilerin kıyafetlerini düzenlemeye yöneliktir. 10. Madde, Konya Belediyesi'nin tramvayın her türlü gelirini 6 ayda bir defa olmak üzere cetveller şeklinde Nafia Nezareti'ne takdim edeceğini ve gayri safi hasılatı gösteren bu cetvellerde yolcu ve emtia nakliyatı da dâhil olmak üzere her

³¹ BCA. 230. 0-0-0/138.07.02, M. 4/11/1906, ekli harita; Atalay, 2011, s. 96.

³² BOA. İ. İMT. 5/13, H. 17/09/1324, lef 1 – 8.

³³ BOA. İ. İMT. 5/13, H.17/09/1324, lef 2; BCA. 230. 0-0-0/138.07.02, M. 4/11/1906, lef 3 – 4.

türlü hasılatın gösterileceği kaydedilmiştir.³⁴ Ruhsatnamenin 11. maddesi, uygulanacak ücret tarifesiyle ilgiliydi ve tarifeler bu madde kapsamında ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Buna göre, ücret tarifesi dereceli olmakla beraber nezaretin haberi olmadıkça bu ücret tarifesi arttırılmayacak ve ücret tarifesinde herhangi bir değişiklik olması durumunda ilgili kurumlardan ruhsat alınacaktı. Ayrıca, ücret tarifelerinde değişiklik söz konusu olduğunda bu durum bir ay öncesinden halka duyurulacak ve yine ücret tarifelerinde herhangi bir indirimle gidilirse bu durum da 3 gün önceden ilan edilecekti. 11. madde kapsamında ücret tarifelerinin ne şekilde olacağı da düzenlemiştir. Yolcu taşımak için tarife ücretleri adam başına ve kilometre hesabına göre belirlenmişti. Buna göre; birinci mevki 30 para, ikinci mevki ise 20 para olacak şekilde yolcu taşıma ücretleri tespit edilmişti. Bununla beraber eşya nakli için de ton başına ve kilometre hesabına göre 4 kuruş ücret alınacağı kaydedilmiştir. Verilen bilgi ve rakamlardan da anlaşılacağı üzere ruhsatname, tramvay ücretlerini çok ayrıntılı bir şekilde ele almış ve bu madde kapsamında nakliye – taşıma ücretleri günümüzde olduğu gibi dikkatli bir şekilde düzenlenmiştir. Bu madde kapsamında ayrıca, üç yaşına kadar olan çocuklardan refakatlerindeki kişinin kucağında olmak şartı ile ücret alınmayacağı, üç yaşından yedi yaşına kadar olan çocuklar için yarım ücret alınacağı ve her birine ayrı koltuklar tahsis edileceği, çavuş rütbesine kadar olan askerlerden, donanmada görevli bahriyelilerden ve elbiseleri üzerinde olan polislerden yarım ücret alınacağı kaydedilmiştir.³⁵

Konya atlı tramvayıyla ilgili ruhsatnamenin ilk 11 maddesi yukarıdaki gibiyken 12. madde, tramvaya binen yolcuların eşyalarının tramvay içinde yer etmesine binaen eşyaların ücrete tâbi olmalarına ilişkin ve bu ücretin kilometre hesabına göre hesaplanacağı belirtilmişti. Ruhsatnamenin 13. maddesi, tramvay için denetim ve kontrol sağlayan Osmanlı hükümet yetkililerinin ücretsiz bir şekilde tramvayları kullanabileceğini belirtmekteydi. Ruhsatnamenin 14. yani son maddesi ise atlı tramvayın hareket saatleri ile ilgiliydi ve Konya Belediyesi'nin belirlediği hareket saatlerinin Konya valiliği tarafından tasdik edileceği ve valiliğin izni olmadıkça hareket saatlerinin değiştirilemeyeceği vurgulanmıştır.³⁶ Buraya kadar açıklamaya çalıştığımız bilgiler ışığında atlı tramvay ruhsatnamesinin tramvay hattının hem yapım, inşaat hem de taşıma ücretleri konusunda ayrıntılı olduğu ve bu ayrıntılı ruhsatnamenin Konya'da 20. yüzyılın başından itibaren toplu taşıma kültürünün gelişmesine yönelik önemli bir adım olduğu söylenebilir. Ruhsatnamesini ve güzergâhını ayrıntılı bir şekilde ele aldığımız Konya atlı tramvay hattıyla ilgili üzerinde durulması gereken bir diğer husus ise bu hattın inşa edilme sürecidir.

Konya Atlı Tramvay Hattı'nın İnşa Süreci ve Hattın İşletilmesi

Konya'da tramvay hattının tesis ve inşa edilme girişimi ilk defa yukarıda da ifade edildiği gibi öncelikle İzmirli tüccarlardan gelmiş ve bu tüccarlardan Yusuf Mazhar, Kardiya Kapulu ve Almanya tebaasından Ogust Artur Konya Belediyesi'ne müracaat ederek Konya'da elektrikli tramvay kurmak istediklerini belirtmişlerdir. 20. yüzyılın başında Konya merkez sancağında yapılacak bu girişim için imtiyaz süresi 99 yıl olarak belirtilmiş ve girişimin Konya kent merkezinde 2 hat şeklinde olmak üzere Meram Köyü ile Sille'yi kapsayacağı ve bu tramvay hattının toplam uzunluğunun 30 km'yi bulacak şekilde inşa edileceği kaydedilmiştir. Bunun yanında Konya'nın elektrikle aydınlatılması da bu imtiyaz kapsamında gündeme getirilmiştir.³⁷ Her ne kadar İzmirli tüccarlar bu önemli girişimde bulunmuşlarsa da ilerleyen zamanlarda hem elektrikli tramvay hem de Konya'nın elektrikle aydınlatılması padişah iradesine rağmen kısa bir süre sonra yüksek maliyeti nedeniyle iptal edilmiş ve Konya'da tramvay inşası bundan sonra atlı tramvay ile yeni bir sürece girmiştir.³⁸

Konya kent merkezinde elektrikli tramvayın iki hat şeklinde işletilmesinin yüksek maliyet nedeniyle iptal edilmesi, Konya Belediyesi'nin tramvay tesisi için adımlar atmasına sebep olmuştur. Belediye, kent içi ulaşımı modernize etmek ve kolaylaştırmak amacıyla 1906 yılında atlı tramvayın tesis edilmesi için girişimde bulunmuştur.³⁹ Konya Belediyesi, tramvayın tesis edilme yani inşa sürecini belediye

³⁴ BOA. İ. İMT. 5/13, H.17/09/1324, lef 2; BCA. 230. 0-0-0/138.07.02, M. 4/11/1906, lef 4 – 5.

³⁵ BOA. İ. İMT. 5/13, H.17/09/1324, lef 2; BCA. 230. 0-0-0/138.07.02, M. 4/11/1906, lef 4 – 5.

³⁶ BOA. İ. İMT. 5/13, H.17/09/1324, lef 2; BCA. 230. 0-0-0/138.07.02, M. 4/11/1906, lef 6.

³⁷ BOA. İ. İMT. 5/13, H.17/09/1324, lef 4.

³⁸ BCA. 230. 0-0-0/138.07.03, M. 24/03/1907, lef 8 – 9; Atalay, 2011, s. 91 vd.

³⁹ BCA. 230. 0-0-0/138.07.03, M. 24/03/1907, lef 4 – 7.

imkânlarıyla karşılanabileceğini düşünmekteydi ki bu konuda aldığı bir encümen kararını 17 Nisan 1906 tarihinde [R.04/02/1322] vilayete göndermiştir. Vilayete gönderilen bu yazı vilayet meclis-i umumisinde görüşülmüş ve içeriği uygun bulunarak 10 Mayıs 1906 tarihinde [R. 27/02/1322] Ticaret ve Ziraat Nezareti'ne gönderilmiştir. Gönderilen yazıda Konya'da yapılması planlanan tramvay hattının Konya Belediyesi tarafından da yapılacağı, yapılabileceği belirtilmiştir.⁴⁰ Ticaret ve Ziraat Nezareti'ne gönderilen bu yazıda Konya'da tesis edilecek atlı tramvayın Konya kent merkezinde yolcu taşımacılığı ile emtia-i ticariye ve zahire nakline mahsus olmak üzere inşa edileceği ve gerektiğinde Konya merkez sancağının diğer mahallerine de uzatılabileceği belirtilmiştir. İnşa edilecek atlı tramvay hattı, iki hat şeklinde olmak üzere biri Konya Buğday Pazarı'ndan demiryolu istasyon ambarına diğeri de hükümet konağı civarında bulunan eski telgrafhane önünden başlamak üzere Feridiye Caddesi'ni takip ederek İstasyon Caddesi üzerinde bulunan karakol önünde ilk hat ile birleştirilecek şekilde inşa edilecekti. Bu noktada buğday pazarından istasyon ambarına ticari emtia ile zahire nakli için tesis edilecek hat ile hükümet konağı civarındaki eski telgrafhane önünden başlayarak İstasyon Caddesi'ne gelen ve kent içi yolcu taşımacılığı yapacak hattın Konya demiryolu istasyonuna tek hat şeklinde uzatılacağı görülmektedir.⁴¹ Konya kent içi ulaşımında hem yolcu hem de ticari eşyanın nakli için yapılacak atlı tramvay hattı için Konya Belediyesi'ne gerekli izin ve ruhsatnamenin verildiği ayrıca padişah iradesinin de 30 Kasım 1906'da verilerek tramvayın inşa edilme sürecinin devlet tarafında da onaylandığı anlaşılmaktadır.⁴²

Konya atlı tramvayının inşa edilmesi için Konya Belediyesi'ne padişah iradesiyle 30 Kasım 1906'da ruhsat verilmesinden sonra yapılması planlanan tramvay hattı için 5 Ağustos 1907 tarihinde ihaleye çıkılmıştır. İhale şartlarına bakıldığında tramvay hattı için ray, travers ve demir aksam ile 8'i yolcu 10'u eşya nakline mahsus olmak üzere toplam 18 vagonun satın alınması gerektiği belirtilmiştir. İhale şartlarında ayrıca inşa edilecek tramvay hattı için iki güzergâh şeklinde olmak üzere toplam 4.828 m. uzunluğunda rayların döşeneceği ve döşenecek rayların 17 – 18 m. gibi bir uzunluğa sahip olmaları gerektiği kaydedilmiştir.⁴³ Atlı tramvay hattı için ihalenin teknik boyutları belirlenirken Konya'nın kent içi ulaşımına ve yine ticari emtianın taşınmasına kolaylık sağlayan bu projenin mali boyutu da hesaplanmıştır. Konya atlı tramvayı için Mecidi 20 kuruş olmak şartıyla ihale bedelinin 534.000 kuruş olarak hesaplandığı görülmekle beraber ihalenin açık eksiltme usulü ile yapılacağı belirtilmiştir. İhalenin, açık eksiltme usulü ile yapılması Konya Belediyesi'nin de menfaatine olduğu kaydedilmiştir.⁴⁴ 30 Ekim 1907 [R. 17/TE/1323] tarihinde yapılan ihale, eksiltme usulü ile yapılmış ve Konya atlı tramvayı yukarıda ifade edilen 534.000 kuruştan 46.000 kuruş eksik olarak 488.000 kuruşa ihale edilmiştir. İhalenin kesin sonucu Konya valisi Cevad Bey tarafından Nafia Nezareti'ne de bildirilmiştir.⁴⁵

Konya atlı tramvay hattı, 30 Ekim 1907 tarihinde 488.000 kuruşa ihale edildikten sonra inşaatın başlaması gündeme gelmiştir. Ancak, inşaat çalışmalarının Ticaret ve Nafia Nezareti fen müşavirliği tarafından sürekli olarak engellenmesi inşaat yapımını zorlaştırmış ve hatta hattın yapımı sürekli müdahaleler karşısında durma noktasına gelmiştir. Her ne kadar Ticaret ve Nafia Nezareti fen müşavirliği yapım sürecini durma noktasına getirmişse de tramvayın yapımı için elde oldukça fazla alet ve edevat bulunmaktaydı, bu da malzemelerin atıl ve kullanılamaz hale gelmesi korkusunu yaratmıştır. Bununla beraber, 23 Temmuz 1908'de II. Meşrutiyet'in ilan edilmesi ve yaşanan birtakım siyasi gelişmeler de atlı tramvay hattı inşaatının ertelenmesine sebep olmuştur.⁴⁶ Tramvay hattının yapımı, 1908 yılı yaz aylarında sürüncemede kalırken inşa edilmesi planlanan tramvay hattının alt yapı çalışmaları da Konya halkının tepkilerine neden olmuştur. İstasyon Caddesi'nin tramvay alt yapıları nedeniyle yıktırılması ve uzunca bir süre yapılmaması Konya halkında gerekirse tramvay hattından vazgeçilmesi düşüncesini doğurmuş ve İstasyon Caddesi'nin bir an evvel açılması ve günlük yaşamın kaldığı yerden devam etmesi istenmiştir. İstasyon Caddesi'nin yıktırılmasının yanında Konya Belediyesi'nin bir mühendisinin olmaması, tramvay inşası gibi önemli bir işin ehil kişilere verilmemesi,

⁴⁰ BCA. 230. 0-0-0/138.07.03, M. 24/03/1907, lef 4 – 7; Atalay, 2018, s. 82.

⁴¹ BCA. 230. 0-0-0/138.07.03, M. 24/03/1907, lef 8 – 9.

⁴² BCA. 230. 0-0-0/138.07.03, M. 24/03/1907, lef 9 – 11; Atalay, 2018, s. 82.

⁴³ BCA. 230. 0-0-0/138.07.03, M. 24/03/1907, lef 39; Atalay, 2018, s. 82 – 83.

⁴⁴ BCA. 230. 0-0-0/138.07.03, M. 24/03/1907, lef 39.

⁴⁵ BCA. 230. 0-0-0/138.07.03, M. 24/03/1907, lef 41.

⁴⁶ Anadolu, S.31, 15 Kanun-u Evvel 1324, s. 3; Atalay, 2011, s. 113 vd.

Konya'ya gönderilen rayların istasyondan alınmayıp bekletilmesi gibi sorunlar ciddi şikâyetleri beraberinde getirmiş ve bu tür şikâyetler yerel basında yerini almıştır.⁴⁷ Atlı tramvay hattının yapımı, 1908 yılının yaz aylarında bir süre sürüncemede bırakıldıktan sonra hattın yapım ve tamamlanması için Eylül [1908] ayında Konya Sanayi-i Nefise fen şubesi mezunlarından mühendis mösyö Rizro yıllık 150 Osmanlı Lirası bedel ile hattın 33 yıllığına işletmesine talip olmuş ve bu durumu Konya Belediyesi'ne bildirmiştir.⁴⁸

Mösyö Rizro'nun bu teklifi, Konya Belediyesi tarafından kabul edilmemiştir. Bunun üzerine Konya Belediyesi hattın yapımı için farklı alternatifler üretmeye çalışmıştır. Belediye bu noktada Konya'nın ileri gelenleriyle görüşmüş ve inşaatın başlaması için anlaşmalar yapmaya çalışmıştır. Konya yerel basınının önemli gazetelerinden Anadolu Gazetesi, 28 Aralık 1908 tarihli sayısında ve "Konya tramvayı şimdi yapılabilir" başlıklı yazısında tramvay yapım işinin ilgili dönemde Konya'nın önemli sermayedarlarından kabul edilen Banker İlyas Cuha Efendi'ye verildiğini kaydetmektedir. Banker İlyas Cuha'ya verilen tramvay yapım işi için bir şirket tesis edilmiş ve tesis edilen bu şirkete hisse satışı aracılığıyla Konya ahalisinin de iştirak ettirilmesi planlanarak tramvay hattı inşaatının bu şekilde başlayacağı belirtilmiştir. Bununla beraber Banker İlyas'ın hattın yapımı için gerekli olan maddi güce fazlasıyla sahip olduğu da kaydedilmiştir.⁴⁹

Banker İlyas Cuha'nın maddi anlamda güçlü olması ve tramvayı inşa edecek şirketin Aralık 1908 tarihi itibarıyla kurulması bundan sonraki süreçte inşaatın daha hızlı ilerlemesine vesile olmuştur. Bu anlamda Konya Belediyesi ile Banker İlyas arasında tramvay inşaatı hakkında 1909 Şubat'ında bir mukavele hazırlanmış ve bu mukavele tasdik ettirilmek için Konya vilayet idare meclisine takdim edilmiştir. Vilayet idare meclisine takdim edilen mukavele Konya Ticaret Odası üyelerinin de olduğu bir komisyon tarafından incelenerek içeriği uygun bulunmuştur. Tramvay hattı yapımı için uygun bulunan mukavelede Banker İlyas – bazı belgelerde İlyas Hacı Efendi olarak da geçmektedir – işin finansman tarafında yer alırken işin teknik ve mühendislik boyutunda mösyö Schied(?) Lenker'in görev alacağı belirtilmiştir.⁵⁰ İçeriği hem vilayet idare meclisi hem de ticaret odası üyeleri tarafından uygun bulunan tramvay inşaat mukavenesininin 23 Şubat 1909 tarihinde onaylandığı anlaşılmalı beraber 27 Şubat [1909] Cumartesi gününden itibaren de uygulamaya konulacağı diğer bir ifadeyle inşaatın resmen başlayacağı ifade edilmiştir.⁵¹

23 Şubat 1909'da onaylanan ve 27 Şubat 1909 tarihinde ise yürürlüğe giren mukavele gereğince inşaat çalışmaları 1909 yılının ilerleyen aylarında başlamış ve Konya merkezinde atlı tramvayın rayları döşenmeye başlamıştır. 1909 yılının Mayıs ayına gelindiğinde tramvay hattının rayları, istasyon civarında bulunan Konya Ovası Sulama İdarehanesi önünden Millet Bahçesi'ne kadar döşenmiş ve tramvay için gerekli olan kaldırımlar da bu dönemde yapılmıştır.⁵² 1909 yılının ikinci yarısında tramvaya ait idari binalar da yapılmış ve Konya Belediyesi bu dönemde tramvay çekiminde kullanılacak atlar için de iki farklı ahır inşa etmiştir. Atlar için inşa edilen ahırlardan biri 30 kadar at ile 50 araba kadar samanı içine alacak şekilde inşa edilirken bir diğer ahır da 12 atın konulabileceği bir genişlikte yapılmıştır. Atlı tramvayı çekecek atlar için inşa edilen bu iki ahır, Atatürk Anıtı'ndan Muhacir Pazarı'na giden yol üzerinde Eski Oluklu Çeşme civarında inşa edilmiştir.⁵³

1909 yılının ikinci yarısında inşaatı tamamlanan Konya atlı tramvay hattının, 1909 yılından itibaren 5 yıllık bir süre ile bir müteşebbis veya şirkete işletmesinin verileceği Konya Belediyesi tarafından ilan edilmiştir. Tramvay hattının işletmesi ile ilgili ihale şartları, ilgili dönemde Konya yerel basınında önemli rol oynayan gazetelere de gönderilerek halkın ihale şartlarından haberdar olması sağlanmıştır.⁵⁴ Belediye tarafından ilan edilen ihale şartlarına bakıldığında öncelikle şu şartlarla karşılaşılmaktadır: İnşaatı tamamlanan hattın 4.375 m. olduğu ve bu uzunluktaki tramvayın iki farklı hat şeklinde hizmet vereceği belirtilmiştir. Ayrıca 8'i yolcu 10'u yük vagonu olmak üzere toplam 18 vagon ile yukarıda adı

⁴⁷ Anadolu, S.5, 6 Eylül 1324, s. 3; Anadolu, S.7, 17 Eylül 1324, s. 4.

⁴⁸ Anadolu, S. 6, 13 Eylül 1324, s. 4.

⁴⁹ Anadolu, S. 31, 15 Kanun-u Evvel 1324, s. 3.

⁵⁰ Anadolu, S. 46, 6 Şubat 1324, s. 3 – 4.

⁵¹ Anadolu, S. 47, 10 Şubat 1324, s. 3.

⁵² Meşrik-i İrfan, S. 25, 31 Mayıs 1325, s. 1; Özcan, 2008, s. 131.

⁵³ Hakem, S. 39, 8 Ağustos 1325, s. 3; Atalay, 2011, s. 114; Odabaşı, 1998, s. 147 – 148.

⁵⁴ Hakem, S. 39, 8 Ağustos 1325, s. 3; Meşrik-i İrfan, S. 45, 10 Ağustos 1325, s. 3 – 4.

geçen iki farklı hattın 5 yıl süre ile işletme hakkının ihaleye verileceği kaydedilmiştir. İsimleri geçen iki farklı tramvay hattından biri yolcu taşımacılığı için hizmet vermek üzere Konya hükümet konağı ile istasyon arasında seferler yapacakken diğer hat ise Buğday Pazarı ile istasyon ambarları arasında sefer yapacaktı.⁵⁵

Tramvay işletmesi ile ilgili şartlara bakıldığında yıllık kira bedelinin 12 eşit taksit şeklinde her ay sonunda Konya Belediyesi veznesine nakden ödenmesinin istendiği görülmektedir. Bir diğer madde, tramvayı işletecek kişilere tramvaya ait alet ve edevatın ihale kapsamında demirbaş olarak verileceğini belirtilmekle beraber ihalenin sona ermesiyle alet ve edevatın aynı şekilde teslimini öngörmekteydi. Bu madde kapsamında ayrıca tramvay vagonlarında meydana gelebilecek arıza, bozulma gibi eksiklikler ile boyamanın yine işletmeyi yapan kişi, kişiler tarafından yapılacağı kaydedilmiştir. İşletme ile ilgili diğer bir madde ise hat boyunca her ne şekilde olursa olsun meydana gelecek arızaların tamirinin işletmeyi alan kişiye, belgelerin diliyle ifade edersek müteahhide ait olacağı belirtilmiştir. Bir başka madde de ise tramvayın Anadolu Demiryolu Şirketi trenlerinin geliş ve gidiş zamanına göre yaz - kış demeden sabah ve akşam saatlerinde trene göre hareket etmesi gerektiğini belirtilmiş ve yine müşterinin olup olmadığına bakılmaksızın çalışması gerektiği vurgulanmıştır.⁵⁶

Tramvayın nasıl ve ne şekilde işletileceği hakkındaki diğer bir madde ise tramvayın çekimi için kullanılacak atlarla ilgiliydi. Çekim için kullanılacak atların kesinlikle zayıf olmaması ve cinsçe de küçük olmamaları belediye talep edilmiştir. Ayrıca bu hayvanlar için kullanılacak koşum takımlarının mükemmel denilecek türden olmaları ve daima yağlı boya ile boyanıp temiz bir halde bulundurulmaları gerektiği belirtilmiştir. İşletme ile ilgili olan bir diğer madde buğday pazarı ile istasyon arasında işleyecek olan yük ve eşya tramvayının güzergâh üzerinde yüklü vagon bulundurmamaları ile ilgiliyken yük vagonlarının ait oldukları tüccar dükkânlarına gönderilip teslim edilmelerinin işletmecinin mükellefi kapsamında olduğu da özellikle ifade edilmiştir. Tramvay işletmesi ile ilgili şartlarda ayrıca tramvayda çalıştırılacak kişilerin Osmanlı vatandaşı olması, Türkçe okur – yazar olması gerektiği ve bu kişilerin belediyenin tarif ettiği elbise ve kıyafetleri giymelerinin zorunlu olduğu belirtilmiştir. Tramvay işletmesi ile ilgili bir diğer madde ise tramvayda çalışacak kişiler ve müşteriler ile ilgiliydi. Tramvayda işletmeci tarafından istihdam edilecek biletçi ve seyis gibi kişilerin yolculara gerekli saygıyı göstermeleri ve hatta her yolcuya efendim kelimesiyle seslenmeleri istenmiş, bu tür nezaket kurallarını benimsemeyen kişilerin istihdam edilmeyeceği özellikle vurgulanmıştır. Buna karşın tramvayda çalışan biletçi vb. memurlara yolcular yanlış bir harekette buldukları takdirde memurların buna karşılık vermemeleri ve durumu şahitler eşliğinde hazırlanan bir ihbarnameye kaydetmeleri ve ihbarnameyi en yakın polis memuruna vermeleri istenmiştir.⁵⁷

İhale ile ilgili bir diğer madde, işletmeyi alacak kişi veya şirketin Konya Belediyesi'ne karşı sorumlulukları ile ilgiliydi. Tramvayı işletecek kişi veya şirket tarafından sorumluluklar yerine getirilmezse ve bunlar belediye tarafından ispat edilirse işletmecinin para cezasına çarptırılacağı belirtilmiştir. İhale şartlarında ayrıca işletmecinin tramvay çekimi için yedek hayvan bulundurması istenmiş yedek hayvan bulundurulmadığı için vagonlar hat boyunca hizmet veremezlerse işletmecinin Konya Belediyesi'ne 5 Osmanlı Lirası nakdi ceza ödeyeceği kaydedilmiştir. İhale şartlarında dikkat çeken bir diğer madde ise Konya cadde ve sokaklarında 1909 yılı itibarıyla faaliyette bulunacak atlı tramvayın belli kurallara riayet etmesini öngörmekteydi. Buna göre, Konya çarşısı, sokak ve özellikle de köşe başlarında tramvayın yavaş gitmesi istenmiş, kaza yapacak şekilde tramvayı süratli kullanan seymenlere bu durumda ilk defaya mahsus olmak üzere yarım Osmanlı Lirası ceza kesilecekti. Seymenlerin bu tür kazalara devamı halinde ise meslekten atılacakları ifade edilmiştir. Yine bu madde kapsamında az veya çok içki içtiği tespit edilen seymenlerin görevlerine son verileceği de belirtilmiştir.⁵⁸

Konya atlı tramvay işletmesiyle ilgili en son üzerinde durduğumuz konu tramvay ücret tarifesidir. 20. yüzyılın başında 1909 yılı itibarıyla işletmeye açılan atlı tramvayın ücret tarifesinin dereceli [mevki] ve Konya Belediyesi'nin kontrolünde olduğu görülmektedir. Buna göre tramvayı işletenler, herhangi bir ücret indirimine giderlerse bunu 3 gün önceden belediyeye bildirmekle sorumlu tutulmuşlardır. Tespit

⁵⁵ Hakem, S. 39, 8 Ağustos 1325, s. 3; Meşrik-i İrfan, S. 45, 10 Ağustos 1325, s. 3.

⁵⁶ Hakem, S. 39, 8 Ağustos 1325, s. 3; Meşrik-i İrfan, S. 45, 10 Ağustos 1325, s. 3.

⁵⁷ Hakem, S. 39, 8 Ağustos 1325, s. 3; Meşrik-i İrfan, S. 45, 10 Ağustos 1325, s. 3.

⁵⁸ Meşrik-i İrfan, S. 45, 10 Ağustos 1325, s. 3.

edebildiğimiz ilk ücret tarifesi şu şekildeydi: a) tramvayın hareket noktası olan hükümet konağı civarındaki telgrafhane önünden demiryolu istasyonu bilethanesinin önüne kadar olan kısım 1. mevki kabul edilmiş ve kişi başına 60 para ücret talep edilmiştir. 2. mevki için ise ücret 1 kuruş [40 para] olarak belirtilmiştir. b) Tramvay hattı üzerinde binip inenler 1. mevki için 30 para, 2. mevki içinse 20 para ödeyeceklerdi. Ayrıca 3 yaşına kadar ebeveynlerinin kucagında olan çocuklardan herhangi bir ücret talep edilmemiştir. c) Ücret tarifesinde, asker, polis ve belediye memurlarının 2. mevki için yarım ücret, bu kişilerin 1. mevkiye binmeleri halinde ise tam ücret verecekleri kaydedilmiştir. d) Tarifede ayrıca belediye reisi, mühendis, müfettiş ve üst düzey bürokratlardan ücret talep edilmeyeceği de belirtilmiştir. Yolcu taşımacılığı bu şekilde ücretlendirilirken eşya – emtia taşımacılığı da taşınan malın ebadına, ağırlığına göre tarifelendirilmiştir. Konya Belediyesi tarafından atlı tramvayın işletmesi bu maddeler kapsamında ihaleye çıkarılırken bu koşulları kabul eden işletmecinin kefil bulma zorunluluğunun olduğu da kaydedilmiştir. Konya atlı tramvayının 1909 yılı itibariyle yukarıda verilen maddeler kapsamında işletmeye verildiği bilinmektedir.⁵⁹ İşletmeye verilen atlı tramvayın 1909'dan 1914 yılına kadar ki serüveni diğer başlığımızın konusudur.

Konya Atlı Tramvayının Ulaşım Hizmetleri ve Kentsel Mekâna Etkisi (1909 – 1914)

Bu başlık altında tramvayın ulaşım hizmetlerine ve kentsel mekâna etkisi üzerine değinmeden önce tramvayın Konya'da ortaya çıkmasında etkili olan Konya'ya özgü birtakım faktörler üzerinde durmak istiyoruz. Bu faktörler kent merkezinin düz bir araziye sahip olması, yüz ölçümü, kentin nüfusu ve ticari potansiyeli olarak sıralanabilir. Konya, 19. yüzyılın sonunda olduğu gibi 20. yüzyılın başında da Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu coğrafyasındaki en büyük vilayeti konumundaydı. 1899 yılında Konya Vilayeti, kuzey ve kuzeydoğu yönünden Ankara Vilayeti, kuzeybatı yönünden Hüdavendigâr Vilayeti, batıdan Aydın Vilayeti, doğudan Adana Vilayeti, Adana Vilayetine bağlı İçel Sancağı ve Akdeniz ile çevriliydi. Bu dönemde Konya'nın yüz ölçümü 102.000 km² yi bulmaktaydı.⁶⁰ Konya Vilayetinin 20. yüzyılın başındaki nüfusu da artış eğilimi göstermekteydi. Yine Konya merkez kazası nüfusunun da 20. yüzyılın başında artış eğiliminde olduğu görülmektedir. Konya merkez kazasının nüfusunun artış eğiliminde olduğu Rumi 1322 tarihli [M.1906/07] Konya vilayet salnamesinden tespit etmek mümkündür. Bu yıllarda vilayetin toplam nüfusu 608.902'si erkek, 628.568'i kadın olmak üzere 1.237.470'tir. Konya merkez kazasının nüfusu ise aynı kaynakta 26.023'ü erkek, 26.141'i kadın olmak üzere toplam 52.164 olarak kaydedilmiştir. İlgili yıllarda Konya'ya bağlı nahiyelerin nüfusları da ayrıntılı bir şekilde analiz edildiğinde Konya merkez kazası ile nahiyelerinin toplam nüfusunun 136.243 olduğu anlaşılmaktadır.⁶¹

Konya merkez kazasının nüfusuyla birlikte kentin 1896'dan itibaren gelişen ticari potansiyeli de atlı tramvayın ortaya çıkış sürecini hızlandırmıştır. Kentin ticari potansiyelinin gelişmesinde özellikle 1896'dan sonra İstanbul'a sevk edilen tahılın önemli bir rolü vardır. Demiryolları ile birlikte 19. yüzyılın son yıllarından itibaren Konya buğdayı İstanbul piyasasına gönderilmiş ve başkent İstanbul'un tahıl ihtiyacı kısmen Konya tarafından karşılanmaya başlanmıştır. Anadolu demiryolu hattı, Konya platosuna rayları uzattıkça tahılın İstanbul'a taşınması kolaylaşmış ve Konya tahılı daha uygun fiyatlara alıcı bularak İstanbul piyasasının aranan bir ürünü olmuştur.⁶² Bununla birlikte demiryollarının zamanla uygun hale gelen navlun oranları sayesinde Konya ve Anadolu'dan ihraç edilen yerli unlar Marsilya, Odessa ve Varna gibi diğer yabancı unlar karşısında %20'lere varan bir fiyat avantajı elde etmiş, bu durum da hem Konya hem de Anadolu menşeli yerli unların sürümünü kolaylaştırmıştır. Konya tahılının, 1896 – 1906 yılları arasındaki 10 yıllık dönemde demiryoluyla nakledilme oranı sürekli olmasa da artış eğilimindeydi. Bu konuda yıl bazında tahıl sevkiyatı ile ilgili aşağıda verilen bilgiler bu görüşümüzü desteklemektedir. Örnek olarak; 1904 yılında Konya'dan yapılan toplam tahıl ihracatı 10.08 milyon İstanbul kilesi olarak gerçekleşirken demiryolu ile İstanbul'a 2.0 milyon İstanbul kilesi tahıl ihraç edilmiştir. 1904 yılında toplam tahıl ihracatının yaklaşık %36'sı demiryolu ile yapılmıştır. 1906 yılına ait istatistikler de benzer eğilimler göstermektedir. 1906 yılında Konya'dan yapılan toplam tahıl ihracatı 6.4 milyon İstanbul kilesi iken bu miktarın 2.7 milyon kilesi demiryoluyla İstanbul'a nakledilmiştir. 1906 yılındaki oranlar dikkate alındığında toplam tahıl ihracatının %41.6 gibi önemli bir

⁵⁹ Meşrik-i İrfan, S. 45, 10 Ağustos 1325, s. 3; Atalay, 2011, s. 115 – 116.

⁶⁰ Konya Vilâyet Salnamesi, H. 1317, s. 40.

⁶¹ Konya Vilâyet Salnamesi, R. 1322, s. 68.

⁶² Yılmaz, 2018, s. 27.

yüzdesinin demiryoluyla sevk edildiği anlaşılmaktadır.⁶³ Verilen rakamlardan da anlaşılacağı üzere Konya'nın 19. yüzyılın sonundan itibaren gelişen tarımsal üretimi ve aynı zamanda bu üretimin başta İstanbul olmak üzere dışarıya ihraç edilmesi ve daha önce kullanılan at arabalarının gelişen ticari potansiyel karşısında yetersiz kalması ve bunların ticari emtia taşımacılığında oldukça pahalı olması Konya merkez kazasında ulaşım sistemlerinin görece daha modern ve kullanışlı olmasını zorunlu hale getirmiştir.⁶⁴

Bu noktada atlı tramvay hattı ile ilgili çalışmaların başladığı yıllarda hem Konya'nın ticari potansiyeli hem de nüfusu – ilgili dönemde Konya merkez kaza nüfusu 50.000'in üzerindeydi – atlı tramvay çalışmalarının başlamasına ve bu çalışmaların yürütülmesine ivme kazandırmıştır. 50 binin üzerinde bir nüfusu barındıran bir kent merkezinin kent içi ulaşım sisteminde değişikliğe gitmesi ve tramvay gibi daha gelişmiş araçları kullanması beklenen bir uygulamadır. 1909 yılı itibarıyla 8'i yolcu vagonu 10'u yük vagonu olmak üzere kent içi ulaşım ile ticari eşya ve zahire taşımacılığına başlayan atlı tramvayda yolcu taşımacılığı için iki farklı tipte vagon kullanılmaktaydı. Yolcu taşımacılığı yapılan vagonlardan 4'ü yazlık olup üstü açıkken 4'ü ise kış mevsiminde kullanılmaktaydı ve bunlar üstü kapalı olacak şekilde tasarlanmışlardı. Konya ve genel olarak Osmanlı coğrafyasında kullanılan diğer tramvaylarda yazlık ve kışık vagonlar fark etmeksizin haremlik ve selamlık uygulaması söz konusuydu; yolcu vagonlarında bulunan bir perde ile erkek ve kadın yolcular birbirinden ayrılıyordu. Bu noktada tramvay gibi modern bir taşıta geleneksel kültürün yansıtıldığı söylenebilir. Ayrıca mekânsal ayrılma, ayrışma ile kültürün ön plana çıkarılması Osmanlı'nın yabancı mal ve icatları kendisine mâl etmesinin de bir yoluydu. Moda gibi ulaşım araç ve teknolojileri de özellikle Avrupa'dan ithal edilmekle birlikte bu araç ve teknolojiler transfer edilirken Osmanlı kültürünü yansıtacak şekilde dönüşüm geçirip bu şekilde Osmanlı toplumunun hizmetine sunulmaktaydı.⁶⁵ Konya atlı tramvayında günümüzde olduğu gibi sıralı koltuklar değil peykeler [tahta sedir] bulunmaktaydı. Yolcular, bu peykelerde karşılıklı olarak oturmaktaydılar. Yine atlı tramvayda personel olarak iki kişinin çalıştığı bilinmektedir. Bunlardan biri tramvay sürücüsü olan seymenler diğeri de biletçiydi. Seymenler, tramvayı çeken atları sürer ve duraklarda dururken biletçi de tramvaya binen yolculardan para alıp onlara biletlerini verirdi. Bilet fiyatlarının 1910'lu yıllarda görece daha düşük olduğu ancak daha sonraları 1920'li yıllarda fiyatların 6 kuruşa kadar ulaştığı kaydedilmiştir.⁶⁶

Atlı tramvayın Konya'da inşa edilmesini hızlandıran kente özgü sebepler ile tramvayın teknik özellikleri hakkında bilgi verdikten sonra atlı tramvayın I. Dünya Savaşı'na kadar olan dönemde nasıl işletildiği ve Konya kent içi ulaşımına nasıl etkide bulunduğu üzerinde durabiliriz. Bu noktada özellikle 1910'lu yıllarda Konya'yı seyahat eden seyyahların anıları değerli bilgiler vermektedir. Bu seyyahlardan biri Temmuz 1913'te Konya'yı ziyaret eden Macar seyyah Horvath'tır. Horvath, ziyareti esnasında Konya sokaklarının gaz lambalarıyla aydınlatıldığından dem vurarak Konya caddelerinde atlı tramvayın işlediğini ve kentin önemli bir dönüşüm geçirdiğini belirtmektedir.⁶⁷ Horvath'ın 20. yüzyılın ilk on yılında Konya'nın önemli bir değişim geçirdiğine dair görüşü dönemin süreli yayınları tarafından da onaylanmaktadır. Bu dönemde Konya sokakları gaz lambalarıyla aydınlatılırken kentin güvenliğini sağlamaya yönelik çabalar da önem kazanmış ve atlı tramvay toplu ulaşım kültürü oluşturmaya başlamıştır.⁶⁸ Her ne kadar Konya'nın bu dönemde bazı alt yapı sorunları yaşadığı gözlemlense de Konya Belediyesi'nin özellikle 1910'lu yıllardan itibaren kentsel bir mekân yaratmaya çalıştığı ve bunun için başta belediye olmak üzere vilayet kurumlarının hem kent içi ulaşımı hem de yol ve aydınlatma gibi alt yapısal sorunları tamamlamaya çalıştığı görülmektedir.⁶⁹

Konya merkezinin yukarıda ifade edilen 1910'lu yıllardaki gelişimine paralel olarak atlı tramvay hattında da birtakım yenilikler yapılması gündeme gelmiştir. 1913 yılında atlı tramvay hattında yenileme çalışmaları için Avrupa'dan gerekli alet ve edevatın ithal edildiği anlaşılmaktadır. Avrupa'dan getirilen ray ve demir aksamı için devletten gümrük resmi muafiyetinin istenmesi ilgili dönemde devlet kurumları

⁶³ Yılmaz, 2018, s. 27 – 28.

⁶⁴ Yılmaz, 2018, s. 27 – 28; Biren, 1993, c. I, s. 220 vd.

⁶⁵ Brummett, 2003, s. 472 – 473; Atalay, 2011, s. 116; Odabaşı, 1998, s. 148.

⁶⁶ Yeni Meram, S. 1347, 13 Mayıs 1954, s. 2; Atalay, 2011, s. 116; Odabaşı, 1998, s. 148.

⁶⁷ Horvath, 1997, s. 10 – 12.

⁶⁸ Anadolu, S. 10, 28 Eylül 1324, s. 2; Yeni Meram, S. 1347, 13 Mayıs 1954, s. 2.

⁶⁹ Anadolu, S. 38, 27 Kanun-u Sani 1324, s. 3; Anadolu, S. 40, 18 Kanun-u Sani 1324, s. 4.

arasında çeşitli sorunlara sebep olmuştur.⁷⁰ Atlı tramvay hattı ile ilgili yenileme çalışmalarının olduğu dönemde ayrıca tramvay hattının uzatılması da gündeme gelmiştir. İlgili yazışmalarda tramvay hattı için Avrupa'dan ithal edilen ray ve teferruatının Konya Belediyesi'ne ait atlı tramvaya ait olduğu ancak tramvay hattının merkez kazanın nerelerine uzatılacağına dair bir harita olmadığı gibi bu konuda bilgi de verilmediği kaydedilmiş ve bu konuda vilayetten bilgi istenmiştir.⁷¹ Atlı tramvay hattının uzatılmasının gündeme geldiği dönemde Konya Belediyesi hem yolcu taşımacılığı hem de ticari emtia ve zahire taşımacılığı için kullanılan hattı Konya Aziziye Camisi'nin bulunduğu yerde birbirine bağlamak istemiş ve bu şekilde Konya'daki tramvay hatları arasında bir ring hattı oluşturulmak istenmiştir. Bu noktada bu iki güzergâhlı hatların Aziziye Camisi önünde bir makasla birbirine bağlanarak daha işlevsel ve verimli hale getirilmek istendiği söylenebilir.⁷²

Konya atlı tramvay hattının uzatılma kararı alınmış olmakla birlikte I. Dünya Savaşı'nın ayak seslerinin duyulduğu 1914 yılında Konya Belediyesi'nin hattı uzatmasının çok da mümkün olmadığı görülmektedir. Belediye her ne kadar Almanya'dan 10 adet yük vagonu ithal etmiş ve bunlar için önceden Maliye Nezareti'ne ödenen 4.705 kuruş Konya Belediyesi'ne iade edilmişse de tramvay hattının uzatılması mümkün olamamıştır.⁷³ Tramvay hattı uzatma çalışmalarının kesintiye uğradığı 1914 yılında - Mayıs ayı ortaları - Konya'yı ziyaret eden Fransız yazar André Gide, Journal 1889 – 1939 adlı eserinin Türkiye Gezisi [La Marche Turque] bölümünde Konya atlı tramvayı ve kentle ilgili ilginç tespit ve gözlemlerde bulunmuştur. Konya'ya Eskişehir üzerinden - trenle önce Afyon'a ve oradan da Akşehir'e - gelen Gide, Konya istasyonuna yakın bir otelde [Bağdat Oteli] kaldığını ve istasyonun 1914 yılında bile şehre uzak olduğunu belirtmiştir. Gide, ayrıca küçük bir [atlı] tramvayın yolcuları kasvetli bir istasyondan alıp şehir merkezine götürdüğünü ve demiryollarının Konya'ya çok da geç olmayan bir tarihte geldiğini ifade etmiş ve bu noktada demiryollarının Konya için önemine değinmiştir.⁷⁴

André Gide'nin üzerinde durduğu demiryolları ve atlı tramvayın, Konya'nın 20. yüzyılın ilk on yıllarındaki kentsel mekân ve dokusu üzerinde de etkisi olmuştur. Atlı tramvayın inşa edilip işletilmesi ile Konya ticari mekânları ile kentsel alanı istasyon çevresine doğru kaymaya başlamış ve demiryolları ile tramvay hattı kentin bu bölgesine hem mimari hem de ticari bir canlılık getirmiştir. Bu hafif raylı sistem hükümet konağından istasyona doğru 1909 yılından itibaren işletilmeye başlayınca Mimar Muzaffer Caddesi olarak bilinen cadde ile İstasyon Caddesi'nin yol boylarına modern konaklar ve yeni dükkânlar inşa edilmeye başlanmıştır. Bu dönemde Yusuf Şar gibi Konya'nın önemli simalarının konakları istasyon çevresinde kümelenmeye başlamış ve demiryolları ile tramvay hattı kendisiyle beraber yeni yaşam alanları getirmiştir. Bu yeni yaşam alanlarında mimari olarak genellikle iki katlı ve balkonlu konaklar inşa edilmiştir. Bu tip konaklara o döneme kadar Konya merkezinde tesadüf edilmezken bundan sonra bu tür yapıları görmek mümkün hale gelmiştir. Yine bu bölgenin ışıklandırılması, yol yapım çalışmaları ile temizliğine kentin diğer bölgelere nazaran ayrı bir önem ve ehemmiyet gösterilmiştir.⁷⁵

Konya atlı tramvayının kentsel mekânın dönüşümü noktasında önemi yadsınamamakla birlikte tramvayın 1909 yılında işletmeye açılması Konya kent merkezinde birtakım trafik sorunlarını da gündeme getirmiştir. Bu sorunların başında - Konya yerel gazetelerinde mizah konusu olan - tramvayın oldukça yavaş hareket ediyor olması geliyordu. Tramvay ağır ağır işleyip sık sık durakladığı için özellikle yolcu taşımacılığı yapan güzergâhta istasyona gitmek bazen saatler alabiliyordu. Yine tramvay hattı üzerinde birtakım dönemeç ve dolambaçlı sokak ve araların bulunması tramvayın geliş – gidişinde ciddi bir zaman kaybına sebep olmaktadır. Tramvayın hareket etmesi sorun olduğunda tramvay içindeki yolcuların, tramvayı itmeye ve binbir zorlukla yola sokmaya çalıştıkları da kaydedilmiştir. Bununla beraber, tramvayın hareket saatleri de öngörülemiyordu, yolcuların bazen duraklarda uzun saatler beklediği de oluyordu.⁷⁶ Tramvayın ortaya çıkardığı bir diğer trafik sorunu ise kazalardı. Tramvayın

⁷⁰ BCA. 230. 0-0-0/138.07.05, M. 25/03/1914, lef 10 – 12.

⁷¹ BCA. 230. 0-0-0/138.07.05, M. 25/03/1914, lef 10.

⁷² BCA. 230. 0-0-0/138.07.05, M. 25/03/1914, lef 10 – 12; Atalay, 2011, s. 117.

⁷³ BCA. 230. 0-0-0/138.07.05, M. 25/03/1914, lef 11 – 16.

⁷⁴ Gide, 1948, s. 410 – 411.

⁷⁵ Anadolu, S.17, 26 Teşrin-i Evvel 1324, s. 4; Anadolu, S.38, 27 Kanun-u Sani 1324, s. 3; Yılmaz, 2015, s. 105; Karpuz, 1998, s. 24 – 25; 87; 93; 95; 134 – 135.

⁷⁶ Yeni Meram, S. 1347, 13 Mayıs 1954, s. 2.

fren tertibatı söz konusu olmadığı için güzergâh üzerinde sık sık kazalar meydana gelmekte ve bu kazalar yüzünden de birçok kişi sakat kalmaktaydı.⁷⁷

Konya'nın hem kent içi yolcu hem de ticari emtianın taşınmasına önemli bir katkısı olan atlı tramvay, Konya'nın kentsel mekânlarını yeniden düzenleyip mimari ve kültürel yeniliklere sebep olurken I. Dünya Savaşı sonrası dönemde ve Milli Mücadele yıllarında özellikle yük taşımacılığı yapan kısmının atıl halde olduğu kayıtlardan anlaşılmaktadır. 1922 yılında atlı tramvay, Selanikli bir tüccar olan Mithat Bey tarafından işletilirken tramvayın bu yıllarda pek de sağlıklı bir şekilde hizmet veremediği anlaşılmaktadır. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte Konya Belediye Başkanı olan Kazım Gürel 1924 yılında atlı tramvayı uygulamadan kaldırarak yerine Konya Şoförler Odası'nın öncülüğünde kurulan şirkete *Delahi* marka otobüsler aldirarak Konak – İstasyon arasında yolcu taşıtmaya başlamıştır.⁷⁸

Sonuç

Alman sermayesinin öncülük ettiği Anadolu demiryolu hattının 1896 yılında Konya'ya ulaşması kent merkezinde ve mülhakatında bir dizi önemli gelişmelere sebep olmuştur. Bu önemli gelişmeler arasında tarımsal üretim ile zirai makine kullanımının artış göstermiş olması önemli olmakla birlikte bu gelişmelerin doğal bir sonucu olarak tarımsal ürün ihracatı da önem kazanmıştır. 20. yüzyılın başında Konya'nın tarımsal ürün ihracatının artış göstermesi ile paralel olarak nüfusunun da artış gösterdiği gözlemlenmektedir. Kentin hem üretim hacminin artması hem de nüfus artışı geleneksel ulaşım sistemlerinde değişikliğe gidilmesini zorunlu kılmıştır. Bu noktada, ticari emtianın Konya istasyonundan kent merkezine veya kent merkezinden istasyona taşınması daha önceki zaman dilimlerinde at arabalarıyla yapılmaktayken kentin ticari potansiyelinin artışından dolayı yeni bir ulaşım aracı olan atlı tramvay kullanılmaya başlanmıştır. Ticari emtia için söz konusu olan durum yolcu taşımacılığı için de gündeme gelmiş ve o zamana değin kullanılan tek atlı yaylı arabalar yerine genellikle iki atın çektiği atlı tramvay kullanılmaya başlanmıştır. Atlı tramvayın hem yolcu hem de ticari emtia ve zahire naklinde kullanılmasında Konya Belediyesi'nin önemli etkisi olmuştur. Belediye, kentin gelişiminin farkında olarak kent içi ulaşımı modernleştirmeye ve tramvay gibi modern bir aracı uygulamaya sokarken karşılaştığı sorunları da hem yerel düzeyde hem de imparatorluğun idari bürokrasisi içerisinde çözüme kavuşturma çabası içinde olmuştur. Konya Belediyesi'nin bu gayretleri yerelde mali gücü elinde bulunan kişiler tarafından da desteklenmiş ve atlı tramvay 1909 yılı itibariyle işletmeye açılmıştır. İşletmeye açılan ve yolcu taşımacılığı yapan hat hükümet konağı ile istasyon arasında çalışırken ticari eşya naklini mahsus olan hat da Konya Buğday Pazarı ile istasyon arasında hizmet vermekteydi. Tramvay hattının inşası ve sonrasında işletilmesi Konya'da toplu ulaşım kültürünü geliştirmiş aynı zamanda kentsel mekânların yeniden organize edilmesi üzerinde de etkili olmuştur. Atlı tramvay güzergâhının istasyon merkezli olması Konya'nın hem çarşı, pazar gibi ticari mekânlarının hem de yeni mimari özellikler gösteren evlerin İstasyon Caddesi'ne diğer bir ifadeyle kentin batısına doğru yapılmasını getirmiştir. Bu dönemde iki güzergâhlı tramvay hattı ile beraber Konya'nın 1910'lu yıllardan itibaren alt yapı sorunlarını da çözme uğraşı içinde olduğu ve kent cadde ile sokaklarının aydınlatılması, temizlenmesi gibi modern kentlere özgü birtakım uygulamaların başlatıldığı anlaşılmaktadır.

Nihai olarak, atlı tramvayın demiryolları ile birlikte özellikle 20. yüzyılın ilk yıllarında kentin mekânsal olarak bütünleşmesine katkı sağladığı bununla beraber tramvayın işletilmesinin de Konya'da o güne kadar çok da tecrübe edilmeyen raylı ulaşım sisteminin uygulanmasını mümkün kıldığı söylenebilir. İmparatorluğun Anadolu coğrafyasındaki önemli kentlerinden biri olan Konya'da 1920'li yıllara kadar aktif bir şekilde kullanılan atlı tramvay daha sonraları yerini otobüslere bırakarak birçok Konyalı için fotoğraflarla anılan hoş bir anı olmuştur.

⁷⁷ Odabaşı, 1998, s. 148.

⁷⁸ Yeni Meram, S. 1347, 13 Mayıs 1954, s. 2; Dr. Nazmi, 2009, s. 21; Atalay, 2011, s. 124 – 125.

Kaynakça

I - Arşiv Kaynakları

A. T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi [BOA].

BOA. ŞD. 2855/20, H. 29/11/1286.

BOA. Y.PRK. TNF.4/43, H. 26/11/1313.

BOA. İ. İMT. 5/13, H.17/09/1324.

B. T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi [BCA].

BCA. 230. 0-0-0/138.07.02, M. 4/11/1906.

BCA. 230. 0-0-0/138.07.03, M. 24/03/1907.

BCA. 230. 0-0-0/138.07.05, M. 25/03/1914.

II. Gazete ve Salnameler

A. Gazeteler

Anadolu, Sayı: 5, 6 Eylül 1324.

Anadolu, Sayı: 6, 13 Eylül 1324.

Anadolu, Sayı: 7, 17 Eylül 1324.

Anadolu, Sayı: 10, 28 Eylül 1324.

Anadolu, Sayı: 17, 26 Teşrin-i Evvel 1324.

Anadolu, Sayı: 31, 15 Kanun-u Evvel 1324.

Anadolu, Sayı: 38, 27 Kanun-u Sani 1324.

Anadolu, Sayı: 40, 18 Kanun-u Sani 1324.

Anadolu, Sayı: 46, 6 Şubat 1324.

Anadolu, Sayı: 47, 10 Şubat 1324.

Hakem, Sayı: 39, 8 Ağustos 1325.

Meşrik-i İrfan, Sayı: 25, 31 Mayıs 1325.

Meşrik-i İrfan, Sayı: 45, 10 Ağustos 1325.

Ruzname-i Ceride-i Havadis, Sayı: 341, 23 Ramazan 1282.

Yeni Meram, Sayı: 1347, 13 Mayıs 1954.

B. Salnameler

Konya Vilayet Salnamesi, Hicri 1317, defa 28, Konya: Vilayet Matbaası.

Konya Vilâyet Salnamesi, Rumi 1322, defa 29, Konya: Vilayet Matbaası.

III. İkincil Kaynaklar

- Albayrak, M. (1995). “Osmanlı – Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu’nun Yapımı”, OTAM, 6 (6), s. 1 – 38.
- Akyıldız, A. (1992). “Demiryolları ve Değişme (Batı Anadolu örneği)”, Yeni Toplum, (1), s. 114 – 121.
- Akyıldız, A. (1995). Osmanlı Anadolusunda İlk Demiryolu: İzmir – Aydın Hattı (1856 – 1866). E. İhsanoğlu ve M. Kaçar (Ed.), Çağın Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri, içinde (s. 249 – 270). İstanbul: İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA).
- Atalay, A. (2011). Meşrutiyetten Cumhuriyete Konya’da Kurulan Milli Şirketler ve Milli Bankalar. Konya: Çizgi.
- Atalay, A. (2018). Osmanlı’nın Son Döneminde Yap – İşlet Devret Modelinde Kurularak Faaliyette Bulunan Konyalı Şirketler. Abdulkadir Buluş, Caner Arabacı, Şerife Özkan Nesimioğlu, (Ed.), Konya Kitabı XVI, Konya Ticaret Tarihi (1. baskı) içinde (s. 79 – 158). Konya: Konya Ticaret Odası.
- Biren, M. T. (1993). “Bir Devlet Adamının” Mehmet Tevfik Bey’in (Biren) II. Abdülhamid, Meşrutiyet ve Mütareke Devri Hatıraları. F. R. Hürmen (Yay. Haz). Cilt. 1, İstanbul: Arma.
- Brummett, P. (2003). İkinci Meşrutiyet Basınında İmge ve Emperyalizm 1908 – 1911. A. Anadol, (Çev.). İstanbul: İletişim.
- Çolak, M. (2003). “XX. Yüzyıl Başlarında İstanbul’da Trafik ve Tramvay”, Osmanlı Araştırmaları, (22), s. 177 – 189.
- Dr. Nazmi. (2009). Türkiye’nin Sıhhi-i İctimâi Coğrafyası Konya Vilayeti. M. Karayaman, (Yay. Haz.). Konya: Çizgi.
- Earle, E. M. (1924). Turkey, The Great Powers and The Bagdad Railway (2nd edition). New York: The Macmillan.
- Engin, V. (1993). Rumeli Demiryolları. İstanbul: Eren.
- Engin, V. (2011). İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları. İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.
- Gide, A. (1948). Journal 1889 – 1939. Paris: Gallimard, Bibliotheque de la Pleiade.
- Horvath, B. (1997). Anadolu 1913 (2. baskı). T. Demirkan, (Çev.). İstanbul: Tarih Vakfı.
- Issawi, C. (1980). The Economic History of Turkey 1800 – 1914. Chicago: The University of Chicago.
- Karkar, Y. N. (1972). Railway Development in the Ottoman Empire 1856 – 1914. New York: Vantage Press.
- Karpuz, H. (1998). Fotoğraflarla Geçmişte Konya (3.baskı). İstanbul: Konya Büyükşehir Belediyesi.
- Kayseriilioğlu, R. Sertaç. (2003). Dersaadet’ten İstanbul’a Tramvay. Cilt 1, (2. baskı). İstanbul: İ.E.T.T. Genel Müdürlüğü.
- Odabaşı, A. Sefa (1998). 20. Yüzyıl Başlarında Konya’nın Görünümü. Konya: Konya İl Kültür Müdürlüğü.
- Ortaylı, İ. (2006). Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu (9. baskı). İstanbul: Alkım.
- Önsoy, R. (1982). Türk – Alman iktisadi münasebetleri (1871 – 1914) İstanbul: Enderun.
- Özcan, T. (2008). Meşrutiyet Dönemi Konya Basınına Bir Örnek Meşrik-i İrfan Gazetesi (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Selçuk Üniversitesi/ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Özyüksel, M. (1988). Osmanlı – Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları İstanbul: Arba.

Özyüksel, M. (2013). Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi Anadolu ve Bağdat Demiryolları. İstanbul: Türkiye İş Bankası.

Rathmann, L. (1982). *Berlin – Bağdat Alman Emperyalizminin Türkiye'ye Girişi*. R. Zarakolu (Yay. Haz). İstanbul: Belge.

Quataert, D. (1985). “19. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları”, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt, 6, s. 1630 – 1635.

Yılmaz, E. (2015). II. Abdülhamit Döneminde Konya ve Kentin Yapısal Değişimi (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Anadolu Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.

Yılmaz, E. (2018). Anadolu Demiryolları'nın Konya Ekonomik ve Sosyo – Kültürel Yapısına Etkileri Üzerine Bir Değerlendirme. Abdülkadir Buluş, Caner Arabacı ve Şerife Özkan Nesimioğlu, (Ed.), *Yeni İpek Yolu Dergisi Özel Sayısı Konya Kitabı XVI (Konya Ticaret Tarihi)*, içinde Cilt 2, (s. 19 – 36). Konya: KTO Karatay Üniversitesi.

Ekler

1- 20. Yüzyılın Başında Konya Panoraması



Karpuz, 1998, s. 26.

2- Konya Tren İstasyonu



Karpuz, 1998, s. 159.

3 – Konya İstasyonu ve Çevresi



Özyüksel, 2013, s. 90.

4 – Konya Buğday Pazarı



Karpuz, 1998, s. 100.

5 – İstasyon Caddesi'nin Başı



Karpuz, 1998, s. 134.

6 – Kış Mevsiminde İstasyon Caddesi ve Atlı Tramvay



Karpuz, 1998, s. 135.

7- Atlı Tramvay [Araboğlu Makası'nda]



Karpuz, 1998, s. 93