

**ADANA ŞEHRİNİN ELEKTRİK VE ELEKTRİKLİ  
TRAMVAY İŞLETME İMTİYAZI (1909-1950)**

ADANA CITY'S ELECTRICITY AND ELECTRIC  
TRAM OPERATION CONCEPTION (1909-1950)

Mustafa DAĞ

21

# ADANA ŞEHRİNİN ELEKTRİK VE ELEKTRİKLİ TRAMVAY İŞLETME İMTİYAZI (1909-1950)

## ADANA CITY'S ELECTRICITY AND ELECTRIC TRAM OPERATION CONCEPTION (1909-1950)

\*Mustafa DAĞ

### Anahtar Kelimeler:

Mühendis Osman  
Vehbi Bey,  
ELG Şirketi,  
Adana Belediyesi,  
Elektrik,  
Elektrikli Tramvay.

### Keywords:

Engineer Osman  
Vehbi Bey,  
ELG Company,  
Adana Municipality,  
Electric,  
Electric Tram.

\* Dr. Arş. Gör., Harran Üniversitesi,  
Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih  
Bölümü, mustafadag@harran.edu.  
tr, ORCID: 0000-0003-4571-8115.

Alıntılanmak için/Cite as: Dağ M.  
(2024). Adana şehrinin elektrik ve  
elektrikli tramvay işletme imtiyazı  
(1909-1950). Çukurova Üniversitesi  
Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi  
354-379

### ÖZ

Avrupa ülkeleriyle eş zamanlı olarak Osmanlı İmparatorluğu'nda kullanılmaya başlanan elektrik, imparatorluk genelinde XX. yüzyılın başlarından itibaren yaygınlık kazanmıştı. Bu yüzyıla gelindiğinde elektrik artık elektrikli tramvaylar aracılığıyla ulaşım amaçlı da kullanılmaktaydı. Haliyle bu durum da elektrikten istifade eden nüfusun artmasını sağlamıştı. İmparatorluk yönetimi ise artan bu talebe cevap verebilmek için halkın elektrikten ve elektrikli tramvaylardan istifade edebilme hakkını kamu hizmeti olarak tanımlamıştı. Bu hizmetin karşılanmasında çoğu yerde özel girişimciler aktif görev üstlenmişlerdi. Ancak imparatorluğun son dönemlerine doğru ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında ekonomide başlatılan millileştirme politikası çerçevesinde özel sermayeli elektrik ve elektrikli tramvay işletmeleri, belediyelerin himayesine alınmaya başlanmıştı. Özel sermaye ile başlayan ancak daha sonradan belediyenin denetimine giren elektrik ve elektrikli tramvay işletmesinin bir örneği de Adana şehrinde görülmüştür. Bu çerçevede Adana şehrinin aydınlatılması için kullanılan elektrik ve ulaşım amaçlı kullanılan elektrikli tramvay işletmesiyle ilgili meydana gelen her türlü gelişmenin ele alındığı bu çalışmada, kaynak olarak arşiv belgelerinin yanı sıra basın arşivi ve araştırma-inceleme eserler kullanılmıştır.

### ABSTRACT

Electricity, which began to be used in the Ottoman Empire simultaneously with European countries, was widespread throughout the empire in the 20th century. It has become widespread since the beginning of the century. By this century, electricity was also used for transportation purposes through electric trams. Naturally, this situation led to an increase in the population benefiting from electricity. To respond to this increasing demand, the Empire defined the people's right to benefit from electricity and electric trams as a public service. In most places, private entrepreneurs took an active role in providing this service. However, towards the last periods of the empire and within the framework of the nationalization policy initiated in the economy in the first years of the Republic, privately owned electricity and electric tram enterprises began to be taken under the auspices of municipalities. An example of electricity and electric tram operation, which started with private capital but later came under the control of the municipality, was seen in the city of Adana. In this context, in this study, in which all developments regarding the electricity and electric tram operation used for the illumination of the city of Adana are discussed, archive documents as well as press archives and research-review works were used as sources.

## GİRİŞ

Elektrik kelimesi Yunanca kehribar anlamına gelen elektron sözcüğünden türetilmiştir (Bahadır, 2001, s. 13-14). Bu bilgiden hareketle elektriğin ilk olarak Yunan coğrafyasında kullanıldığı söylenebilir. Zira tarihsel süreçte elektriğin kullanıldığına dair en erken bilgilerin Yunan dönemine ait olduğu saptanmıştır (İnan, 1978, s. 246). Daha sonraki süreçlerde dünya ülkelerinde tüketimi yaygınlaşan elektriğin uzun süre kullanım alanı son derece kısıtlı olmuştur. Ancak 17. yüzyılın başlarından itibaren insanların gündelik hayatında kullanımı daha da artmaya başlamıştır. 19. yüzyılın başlarına gelindiğinde ise elektrik artık dinamo ve su<sup>2</sup> türbinleriyle üretilmeye başlanmış, kullanım alanı daha da genişletilmiştir. Özellikle bu dönemde elektriğin kullanımında endüstri sektörü ön plana çıkmıştır (Kayabaşı, 1999, s. 14). 1880'den itibaren şehirlerin aydınlatılmasında ve elektrikli tramvayların işletilmesinde yaygın olarak kullanılan elektrik, insanların gündelik hayatında da artık kolaylaştırıcı bir araç haline gelmiştir. Bu durum elektriğin insanların gündelik hayatında vazgeçilmez bir unsur olarak ön plana çıkmasını sağlamıştır (Nacar, Tutsak, 2023, s. 20).

Gündelik hayatın vazgeçilmez unsuru olan elektrik, insanoğlunun konforlu bir yaşam sürmesinde dönüm noktası olmuştur (Arısal, 2023, s. 216). Nitekim elektrik kısa süre içerisinde gündelik yaşamın her aşamasında kolaylaştırıcı unsur olarak kendisini göstermiş ve insanlar tarafından yaygın olarak kullanılmaya başlanmıştır (Küçük, 2022, s. 39-40; Tanık, Dağ, 2023, s. 415). Elektriğin gündelik hayata olan bir diğer önemli katkısı da şehirlerin aydınlatılmasında kullanılmasıydı. Zira şehirlerin aydınlatılması güvenli ortamın yanı sıra insanların gecenin karanlığından daha fazla istifade etmelerini sağlamıştır. Bu çerçevede 1881'de dünyada aydınlatılan ilk şehir olan Londra'dan sonra şehirlerin aydınlatılmasına yönelik çalışmalar hız kazanmıştır (Karayaman, 2014, s. 50). Nihayetinde daha önceleri bal mumu, yağ mumu, fener, odun, tezek ve kömürle aydınlatılan Osmanlı şehirleri 1846'da elektrikle aydınlatılmaya başlanmıştır (Haytaoğlu, 2018, s. 897; Özdemir, 2016, s. 19-21).<sup>3</sup>

Bu çalışmalar çerçevesinde İstanbul ve çevresinin aydınlatılma imtiyazı Heres Efendi'ye verilmişti (Erol, 2007, s. 42). Böylece elektrikle aydınlatılan sokakların daha güvenli olması ve vatandaşların gece karanlığından daha fazla istifade etmesi sağlanmıştı. Bu gibi imtiyazlardan elde edilen başarıların artmış olması imtiyaz sahasının genişlemesine katkı sağlamıştı. Nihayetinde kısa süre içerisinde İstanbul'un yanı sıra Edirne, Beyrut, Selanik ve Şam gibi şehirlerin aydınlatma imtiyazı özel işletmecilere verilmişti (BOA. A. (DVNS. İMTZ.d. No: 2, s. 106, 112, 123).

Elektriğin işletilmesinde özel sermayenin artış göstermesine bağlı olarak elektrik işletmelerinde artış meydana gelmişti. Özellikle üretilen elektriğin kullanım alanında yaşanan artışa bağlı olarak elektrik üretiminde kullanılan ham madde olan fosil yakıtlarının da tüketimi artmıştı. Fosil yakıtlarının etrafa salmış olduğu zararlı havanın etkisiyle insan sağlığı ve iklim yapısı ciddi tehditle karşı karşıya kalmıştı. Bu tehdidin ortadan kaldırılması veya azaltılması amacıyla elektrik üretiminde tamamen temiz kaynakların kullanılması için çalışmalar başlatılmıştı. Bu çalışmalar kısa süre içerisinde neticesini vererek 1902 yılında Tarsus bölgesinde su gücünden yararlanarak elektrik üretilmeye başlanmıştır. Böylece elektrik üretiminde yoğun olarak kullanılan fosil yakıtların doğa ve insan sağlığına olan olumsuz etkileri azaltılmaya çalışılmıştı (Dinçel, 1973, s. 87-89; Adıbelli, 2011, s. 23; Arslan, 2014, s. 31; Coşkun, 2013, s. 55).

1903 yılına gelindiğinde imparatorluğun genelindeki şehirlerde artık elektrikli aydınlatma faaliyetleri yaygın olarak görülmeye başlanmıştır (Gençosman, 1960, s. 151-152; Karayaman, 2014, s. 50). Bu yaygınlığın temel sebebi ise devlet yöneticilerinin elektrik hizmetlerinin halka sunulmasını bir kamu hizmeti olarak görmeleriydi (Damliabağ, 2020, s. 167-168). Devlet yöneticilerinin bu bakış açısının yanı sıra daha önce Heres Efendi'ye verilmiş olan imtiyazdan elde edilen başarı dikkate alınarak 12 Temmuz 1903 tarihinde özel sermayeye verilen elektrik

<sup>2</sup> Adana'da su gücünden istifade edilerek elektrik üretimi 8 Nisan 1956 tarihinde Seyhan Hidroelektrik Barajı'nın işletilmeye başlanmasıyla gerçekleşmiştir. Bkz. Güneş, 1892, s. 4.

<sup>3</sup> Osmanlı'da elektrik ilk olarak 1870'te donanma alanında güvenlik amaçlı kullanılmıştı. 1895 yılına gelindiğinde sinema sektöründe kullanılmaya başlanmıştır. 1900'lü yıllara gelindiğinde ise sağlık sektöründe tüketilmeye başlanmıştır. Son olarak şehirlerin aydınlatılmasında kullanılmıştı. Bkz. BOA. İ. ŞD. 32/1579; BOA. Y. A. RES. 28/49; BOA. Y. A. RES. 29/36; BOA, BEO, 1597/119714; BOA, BEO, 1703/127673; BOA, BEO, 1995/149618; BOA, İ. HUS, 116/59; Arslan, 2017, s. 2-3; Koşlu, Arslan, 2014, s. 1.

işletmelerinin faaliyete geçirildiği yerler arasında Selanik ve İzmir’de yerini almıştı (BOA. Y. MRZ.d. 11397). 1910 yılında ise İstanbul’un elektrik imtiyazı Macar Ganz Anonim Elektrik Şirketi’ne verilmişti (Akpınar, 2018, s. 355; Karıptaş, Aytis, Karıptaş, 2020, s. 22).

1911 yılında Banque Generale de Credit Hongrois ve Banque de Bruxelles iş birliği yaparak ortaklaşa Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi’ni kurmuşlardı (Koç, 2010, s. 75). Bu şirket aynı yıl içerisinde Silahtarağa’da elektrik fabrikasını kurmuştu (Gökçen, Çetin, 2023, s. 120). Şirket kısa süre içerisinde vilayet genelinde teşkilat yapısını tamamlayarak faaliyetlerine başlamıştı. Bu çerçevede 1914 yılında şebeke ve abonelere elektrik vermiş, elektrikli tramvay<sup>4</sup> işletmeye başlamıştı (Gürbüz, 2006, s. 75; Özdemir, 2016, s. 24). Benzer bir işletmenin örgütlenerek 1909 yılında faaliyete geçtiği yerlerden biri de Adana olmuştur (Karayaman, 2013, s. 8-9).

1909 yılında elektriğe ve elektrikli tramvaya kavuşan Adana’da elektrik işletme imtiyazının ele alındığı bu çalışmada, 1909 ile 1950 yılları arasında kentten elektrikle aydınlatılması ve elektrikli tramvayın işletilmesine dair faaliyet gösteren işletmelere odaklanılmıştır. Bu çerçevede 1909 ile 1914 yılları arasındaki Adana Belediyesi imtiyaz süreci ve bu süreçte idarenin hayata geçirmiş olduğu politikalar ele alınmıştır. Daha sonra kentin elektrik ve elektrikli tramvay imtiyazını üstlenen ilk özel sermaye girişimi olarak Mühendis Osman Vehbi Bey liderliğinde kurulan işletmenin 1914 ile 1928 yılları arasındaki faaliyetleri üzerinde durulmuştur. Ancak ilk özel sermayeden istenilen başarının elde edilememiş olması imtiyazın 1928 yılında yabancı sermaye olan ELG Şirketi’ne devredilmesine neden olmuştu. Bu bağlamda çalışmanın üçüncü aşamasında ELG Şirketi’nin 1928 ile 1939 yılları arasındaki faaliyetlerine odaklanılmıştır. Bu dönemdeki süreci daha öncekilerinden ayırt eden temel özellik kentte elektrik ve elektrikli tramvay işletme imtiyazının ilk defa yabancı bir sermayenin denetimine verilmiş olmasıydı. Fakat bu yabancı sermaye girişiminde de beklenen sonuçların elde edilememesi neticesinde imtiyaz tekrar belediyenin himayesine alınmıştır. Bu doğrultuda çalışmamızın son aşamasını oluşturan Adana

Belediyesi Elektrik İşletmesi döneminde 1939 ile 1950 yılları arasındaki faaliyetler ele alınmıştır.

### **1. Mühendis Osman Vehbi Bey’in İmtiyaz Süreci (1914-1928)**

Anadolu Bağdat Demiryolları Meclisi İdare azasından Mühendis Osman Vehbi Bey’in Adana’nın aydınlatılması imtiyazını üstlenmesinden önce kentte elektrik işleri belediye tarafından yürütülmekteydi. Bu döneme dair her ne kadar ayrıntılı bilgiler elde edilememiş olsa da 8 Haziran 1909 tarihinde bir elektrik dinamosunun Belediye İşletmesi tarafından satın alındığı tespit edilmiştir (BOA. BEO. 3052/228841). Şehrin elektrikle aydınlatılmasına dair en erken bilgi olarak tespit edilebilen bu gelişmeden hareketle 1909 senesinde Adana’da elektrik işleriyle belediyenin ilgilendiği söylenebilir. Ancak 1913 yılına gelindiğinde elektrik işletmesinin özel sektöre devredilmesi için çalışmalar başlatılmıştı. Sadece elektrik işletmesinin imtiyazı değil aynı zamanda şehrin elektrikli tramvay işletmesinin imtiyaz hakkı da devredilecekti. İmtiyazı üstlenmek isteyen taliplerden biri Mühendis Osman Vehbi Bey’di (BOA. ŞD. 2143/11). Bu çerçevede Belediye İdaresi ile Osman Vehbi Bey arasında yapılan görüşmeler neticesinde 25 Ocak 1914 tarihinde Adana’nın elektrikle aydınlatılması ve elektrikli tramvayın işletilme hakkı Osman Vehbi Bey’e devredilmişti (BOA. BEO. 2143/11). Böylece 1909 yılında elektrikle tanıştığı tespit edilebilen şehrin elektrik ve elektrikli tramvay imtiyazı beş yıllık aradan sonra özel sektörün idaresine bırakılmıştı

Belediye İdaresi ile Osman Vehbi Bey arasında yapılan anlaşmanın Nafia Nezareti tarafından onaylanmasıyla birlikte imtiyaz hakkı 50 yıllığına Osman Vehbi Bey’in kuracağı işletmeye devredilmişti. Buna göre Osman Vehbi Bey ile Mösyö Pol Kokil Efendi’nin ortaklığıyla kurulacak olan işletme, elektrik ve elektrikli tramvayın işletilmesiyle ilgili her türlü faaliyetlerde tek yetkili kurum olarak kabul edilecekti (BOA. MV. 231/172). Kurulan bu işletmenin kuruluş sermayesi 50.000 lira olarak belirlenmişti (BCA. 30.18.1.1, 19/39/15). Ancak Mösyö Pol Kokil Efendi’nin daha sonra vefat etmesiyle birlikte mukavelede değişikliğe gidilerek Osman Vehbi Bey tek başına imtiyazı üstlenmişti (BOA. ŞD. 3110/41).

<sup>4</sup>Osmanlı’da ilk tramvay işletme imtiyazı 1869 yılında İstanbul’da şehir içi ulaşımı sağlamak amacıyla Konstantin Karapano Efendi’ye verilmişti. İlk tramvay Avrupa’daki atlı tramvaylar örnek alınarak yapılmıştı. Bkz (Çolak, 2004, s. 75; Karataşer, Öztürk, 2018, s. 53).

Ortaklardan birinin çekilmesiyle birlikte Osman Vehbi Bey ile Belediye İdaresi arasında imzalanan mukavelenamede işletmenin kuruluşu, yetkileri, hakları ve faaliyetlerine yönelik hükümler ayrıntılı şekilde ele alınmıştı. Buna göre işletmenin faaliyetlerine başlayabilmesi için imtiyaz sahibinin teminat akçesi olan 5.000 lirayı 1 ay içerisinde hükümetin uygun göreceği bir bankaya teslim etmesi gerekmekteydi (BOA. MV. 179/85; BOA. MV. 241/232). Fakat Osman Bey, daha sonra teminat akçesinin teslim edilmesine dair belirlenen sürenin uzatılması için girişimlerde bulunmuştu (BOA. BEO. 4208/315527). Bu girişimler Belediye İdaresi tarafından dikkate alınarak 29 Temmuz 1915 tarihinde mukavelenamenin bazı maddelerinde değişikliğe gidilmesi kararlaştırılmıştı (BOA. MV. 191/12; BOA. MV. 195/104; BOA. BEO. 4302/322642).

Bu doğrultuda Vükela Meclisi tarafından başlatılan çalışmalar 18 Kasım 1915 tarihinde bitirilmişti (BOA. BEO. 4387/328962; BOA. BEO. 3052/228841; BOA. MV. 239/23). Bu çerçevede yapılan değişikliklere göre teminat akçesinin teslimat süresi 1 aydan 3 aya çıkarılmıştı (BOA. İ. MMS. 172/9; BOA. MV. 241/202). I. Dünya Savaşı'nın getirmiş olduğu ekonomik sıkıntılar dikkate alınarak bazı ödemelerin 1 sene ertelenmesi kararlaştırılmıştı. Bunun yanı sıra faizlerin düşürülmesine dair değişiklikler de yapılmıştı. İmtiyaz sahibi lehine yapılan bu tür değişikliklerin aksine daha önce 50 yıl olarak belirlenen imtiyaz müddeti 25 yıla düşürülmüştü (BOA. A.) DVN. MKL. 68/9). Bu gibi değişikliklerin yapılmasına rağmen işletmenin üzerine düşen vazifeyi yerine getirememesi, Adana Mebusu Zamir Bey'in Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde eleştirisine neden olmuştu. Bu eleştirinin odak noktası ise Osman Bey'e elektrik imtiyaz hakkının verilmesinin üzerinden birçok sene geçmiş olmasına rağmen herhangi bir faaliyete girilmemiş olması ve elektriğin verilememesinden dolayı bölgede ciddi sorunların meydana gelmiş olmasıydı (BCA. 30.10.0.0, 7/43/28).

Oysa mukavelenameye göre işletmenin temel görevi Adana'nın elektrik ihtiyacını karşılamak, telefon hatlarını

inşa edip işletmek ve elektrikli tramvay hatlarının inşası ve işletmesi olarak belirlenmişti. Yapılan bu eleştiriler dikkate alınmış olmalı ki işletme ve belediye arasında yapılan görüşmeler neticesinde tramvay hatlarının planları hazırlanmıştı. Mecburi hatların inşası için bir an önce harekete geçileceğine dikkat çekilmişti (BOA. İ. MMS. 195/31). Bu hat; Hükümet Konağı'nın batı kısmından başlayıp Saathane, Kapalı Çarşı, Yağ Cami, Tarsus Kapısı, Buğday Pazarı, Kuru Köprü, Şimendifer Mevkii, Adana Reji Fabrikası<sup>5</sup> ve Şakir Paşa Mevkiine kadar uzanmaktaydı (Dağ, 2023, s. 187). Bu hatta ek olarak Hükümet Konağı'ndan başlayıp sahil kıyısı üzerinden Bağdat Demiryolu mevkiince uzanan bir hattın daha inşa edilmesi planlanmıştı. Üçüncü hat ise Hükümet Konağı'ndan başlayıp 10 kilometrelik bir güzergâh üzerinde inşa edilecekti. Yapılan planlamaya göre tüm bu hatların 10 yıl içerisinde bitirilmesi hedeflenmişti. Bu hatlar dışında işletmenin talep etmesi halinde diğer bölgelerde faaliyet gösterecek hatlar inşa edip işletilebilecekti. İsteğe bağlı olan bu hatların inşası ise planın hazırlanıp ilgili kurumlar tarafından onayladığı tarihten itibaren 2 yıl içerisinde bitirilmesi gerekmekteydi. Gerek mecburi gerekse isteğe bağlı olarak inşa edilip işletilecek olan hatlar için mevcut yol ve sokakların kullanılabilmesi gibi yeni yol ve sokaklar açılabilirdi (BOA. İ. MMS. 195/31). Ancak bu sokak ve yollar kullanılırken işletmenin hükümet ve ahalinin çıkarlarını göz önünde bulundurmamak zorundaydı (BOA. ŞD. 2830/8).

İşletmenin imalatla ilgili olan hakları; fabrika açmak, bu fabrikalarda elektrik imal etmek, tramvay hatlarını inşa etmek ve buna dair tüm faaliyetleri yerine getirmektir. Buna göre işletme, 1.000 kilovattan düşük olmayacak bir elektrik fabrikası kuracaktı. İvedi bir şekilde Adana'nın işlek sokaklarında elektrik hatları inşa edecekti. Bu hatların hanelere olan uzaklığı 200 metreden fazla olmayacaktı. Belediye tarafından yapılan lambaların %20'sinin şirkete devredilmesinden dolayı işletme bu lambaların yenilenmesi ve bakımından sorumlu olacaktı (BOA. ŞD. 2830/8). Ayrıca işletme, 20 metrede bir yerleştireceği lambalar için belediyeden ücret alacaktı. Buna göre Kavs lambalarından

<sup>5</sup> Fabrika, 1883 yılında Reji İdaresi'nin faaliyete geçmesiyle birlikte kurulmuştu. Fabrika için 1895 yılında yeni bir bina yaptırılmıştı. Ancak 1903 yılına gelindiğinde fabrika için Bahçeçay bölgesi, Şakir Paşa mevkiinde sonradan Hamidiye olarak isimlendirilecek olan bölgede inşa edilen yapıya taşınmıştı. Burada 1925 yılına kadar faaliyetlerine devam etmişti. Bu bilgilerden hareketle Şakir Paşa mevkiinde inşa edilen Reji Fabrikasının elektrikli tramvay güzergahı üzerinde bulunan yapının olduğu söylenebilir. (Dağ, 2022, s. 129; Ulaş, 2019, s. 56; Aslıhan Özdoğan, 2010, s. 103-104; Akpınar, 2022, s. 109; Varlık, Emiroğlu, Türkoğlu, 2008, s. 78; Emiroğlu, 2020, s. 276).

6 amperin her bir saati için 10, 10 amperin her bir saati için 12, 12 amperin her bir saati için 14, 15 amperin her bir saati için ise 17 para alınacaktı. Lambaların belirlenen saatlerde yanıp sönmemesi halinde eksik veya fazla çalıştığı her bir saat için 2 kuruş ceza tahsil edilmekteydi. Lambaların tamiri hususunda gösterilen zafiyetten dolayı lamba başına yevmiye 1 kuruş ceza alınmaktaydı. Aydınlatma için kullanılan her 1 kilovat için belediye tarafından işletmeye en az 2 kuruş ödeme yapılacaktı. Ancak aksaklığın yaşanması halinde 1 kuruş kesinti yapılabilecekti (BOA. İ. MMS. 195/31).

Tramvay raylarının sağ ile solu 50'şer santimetre bandırma taşıyla döşenecekti. Ayrıca yeni inşa edilen Reşadiye caddesinin yaya yolları betondan inşa edilecekti. Buharlı Elektrik Fabrikası'nın kurulmasına karar verilmesi halinde bu yapı; hastane, resmî daireler, kışla, mektep, karakol ve diğer fabrikalardan uzak bir mevkide inşa edilecekti. Bu fabrikanın inşa edilmesi izne bağlanmıştı. İzin dilekçesinin işletme tarafından Nafia Nezareti'ne verildiği andan itibaren 30 gün içerisinde cevap verilmesi zorunluydu. İşletme, fabrikanın inşa edileceği bölgeyi gösteren harita, inşa projesi, hesap cetveli, makinaların resim ve kayıtları ile fabrikanın iktisadi ve fenni açıdan faydalarını içeren raporu hükümete sunmakla mükellef kılınmıştı (BOA. ŞD. 2830/8). Ayrıca elektrik hatlarının güzergahı ile alet ve malzemelerin takılacağı noktaları gösteren proje evrakını, buna dair resim ve görselleri, hesap cetveli ve işletilen tramvay hatlarının genel haritasını Nafia Nezareti'ne teslim edecekti (BOA. İ. MMS. 195/31). Böylece işletme tarafından yapılan işlemlerin belediye makamlarınca takip ve kontrolü kolaylaştırılmaya çalışılmıştı.

Mukavelenamede tramvay hatlarında kullanılacak olan malzemelerin boyutlarıyla ilgili bilgilere de yer verilmişti. Buna göre tramvay hatlarının bağlandığı demir çubukların yüksekliği 3,60 metre olacaktı. Hatlar tek yönlü olmakla birlikte işletme, nezaretten olur alarak çift hata dönüştürebilecekti. Çift yönlü hattın arasında 50 cm boş alan bırakılacaktı. Şehir ve köylerde rayların gömme olarak inşa edileceği bölgelerde nezaretin müsaadesi olmadıkça hat demirleri yollar üzerinde inşa edilmeyecek, döşemelerin zeminle aynı seviyede inşa edilmesine hassasiyet gösterilecekti. Rayların ara yerleri hariç her iki tarafına 50'şer cm genişliğinde 16 metre uzunluğunda

kaldırım inşa edilecekti. İşlek tramvayların yanında çalışmayan tramvayların durdurulması için 2,60 cm mesafe bırakılacaktı. Bu alan ise bir emniyet banketiyle işaretlenip buraya girişler yasaklanacaktı (BOA. İ. MMS. 195/31).

Yayaların üzerinde yürüyeceği ve tramvaya binmek için kullanacağı yaya yolu kırmızı taş ve iri taneli kumdan 35 metre uzunluğunda, 1,90 santimetre genişliğinde ve tramvay aracının zemine olan mesafeyle aynı yükseklikte olacaktı. Tramvay hatlarının sağ ve solunda yer alacak olan akotmanlardan tramvaya geçişin yapılabilmesi için belirlenen noktalarda 12 santimetrelik bir pervaz yapılacaktı. Böylece şose yoluyla tramvay arasında yayaların geçiş yapması sağlanacaktı. Yaya kaldırımlarının genişliği en az 1 metre olacaktı. Yaya kaldırımlarıyla rayları arasındaki mesafe en az 50 metre olacaktı. Tramvay hatlarının geçirileceği mahallelerdeki istimlak masrafları ve istimlak işleri belediyeye ait olacaktı. Bu masraflar daha sonra taksitler şeklinde işletmeden tahsil edilecekti (BOA. İ. MMS. 195/31).

Mukavelenamede tramvayların çalıştırılacağı elektrik aksamıyla ilgili bilgilere de değinilmiştir. Şöyle ki bu tellerin en alçak kısmı 5 metre olmak zorundaydı. Böylece insanların ve araçların tellerle temas etmesinin önüne geçilerek mal ve can kaybının önlenmesi hedeflenmişti. Bu teller demir, beton veya ahşaptan yapılan direklere elektrik konsolları aracılığıyla bağlanacaktı. Konsollar duvarlara da takılabilecekti. Bu konsollar tarihi yapılar dışında belediyenin izin verdiği yapılara takılabilecekti. Ancak işlemler sırasında vatandaşların evlerine zarar vermemek için büyük hassasiyet gösterileceği belirtilmişti. Gösterilen hassasiyete rağmen elektrik hatlarının inşa edilmesi sırasında güzergâh üzerinde bulunan yapıların zarar görmesi halinde yeniden inşa veya tamirat masrafları işletme tarafından karşılanacaktı. Ayrıca işletmenin devlete ait olan yapıların elektrik veya telgraf tesislerine zarar vermesi halinde bunların tamir masrafları işletmeden karşılanarak tamirleri ilgili dairenin mühendisleri tarafından yapılacaktı. Hatların inşa edilmesinden sonra inşa edilecek sanayi imalathaneleri ile hatlar arasında en az 2,90 cm mesafe bırakılacaktı. Hatların geçirildiği güzergahta bulunan hemzemin geçitlerin ve üst ile alt yolların inşa yapım masrafları işletme tarafından karşılanacaktı. Ayrıca işletmenin tramvay hattı çalışması

sırasında ahalinin su ile elektrik kesintilerinden ve kazılmış olan çukurlarda suların birikmesinden dolayı sıhhat açısından oluşacak olan mağduriyetlerin önlenmesi için gerekli olan tedbirleri alacaktı (BOA. İ. MMS. 195/31).

Yayaların binişi için inşa edilecek durakların birbirinden uzaklığı 50 metreden fazla olmayacaktı. Yolcuların bu duraklara çıkması için rıhtım ve rampalar işletme tarafından inşa edilecekti. Bu duraklar tramvayın gelmesinden 1 saat önce ahalinin girişi için açılacaktı. İşletme en geç 10 ay içerisinde projelerini Nafia Nezareti'ne sunacaktı. Nezaret 3 ay içerisinde bu projelerle ilgili kararını işletmeye bildirecekti. İşletme 6 ay içerisinde çalışmalara başlayarak 2 sene içerisinde bu projeleri tamamlayacaktı. Belirlenen süre içerisinde projelerin tamamlanmaması halinde ise işletme hakkında hukuki muamele başlatılacaktı. Tramvaylar Avrupa standartlarında inşa edilerek hükümetin onayını aldıktan sonra çalıştırılacaktı. İmalatta en iyi malzemeler kullanılacaktı. Demir çubuklar çelik olacak ve her bir metresi 40 kilo olacaktı. Buna dair denetimler ise hükümetin görevlendireceği bir komisyon tarafından yapılacaktı (BOA. İ. MMS. 195/31).

İşletmenin denetlenmesi için Nafia Nezaretince oluşturulan komisyona işletme senelik 180 Osmanlı altınına 12 aya bölerek her ay peşin olarak verecekti. Şirketin ülke içi veya dışından ticaretini yapacağı her türlü malzeme ile tesislerin inşa edileceği araziler damga resmî dışında vergiden muaf tutulmuştu. Ancak işletme personeli yürürlükte olan tüm vergi çeşitlerine tabi olacaktı (BOA. A.) DVN. MKL. 60/27). Böylece özel sermayenin elinde olan elektrik ve elektrikli tramvay imtiyazıyla ilgili faaliyetler devlet memurları tarafından denetlenebilecekti.

Bu tramvaylar mümkün derece gürültüsüz olacak ve iki kösteği bulunacaktı. Bu köstekler kar, yağmur ve sisli havalarda da görevlerini başarılı şekilde yerlerine getireceklerdi. Bu köstekler saatte 10 kilometre hızla ilerleyen bir arabaya çarpmamak için 8 metre mesafe kala fren tutmak için kullanılacaktı. Salonlarda birer lamba ile her tramvayın içinde 16'şar mumluk ve 3 lamba çalıştırılacaktı. Her tramvayın içinde işletmenin ismini, sefer güzergahını, yolcu sayısını, hareket edeceği saatlere dair tarifinin ve son kontrol tarihini içeren Türkçe ve Fransızca metinler asılacaktı. Bu uygulamanın hayata

geçirilmesinde yolcuların; arabaların bakımı, gidiş güzergahı ve hareket saatleri hakkında bilgilendirilmesi hedeflenmiştir. Makinistin yanında kondüktör ve yoldan geçenleri ikaz etmek için bir çan ile bir boru olacaktı. Tramvaylarda yapılacak onarım ve bakımlar dört gün önceden ilgili devlet dairelerine bildirilecekti (BOA. İ. MMS. 195/31).

İşletme faaliyetlerini gerçekleştirirken diğer hizmetleri aksatmamak için gerekli önlemleri alacaktı. İşletmenin belediyeden izin ruhsatı alarak gerçekleştireceği faaliyetler sırasında zarar vereceği yol ve yapıların onarımı imtiyaz sahibi tarafından yapılacaktı. Yapılmaması halinde masraflar işletme tarafından karşılanarak belediye tarafından icra edilecekti. Bu işlemler sırasında elektriklerin kesilmesi işletmeden istenebilecekti. Elektrik kesintisinin talep edilmesine neden olan bir diğer gerekçe ise bir kimsenin elektrikten zarar görmesi veya yaralanmasıydı (BOA. İ. MMS. 195/31). Tramvay seferlerinin belediye tarafından iptal edilmesinin gerekçeleri arasında tramvayların arızalı olması, belediyenin güzergâh üzerinde yol, su ve lağım gibi işlemleri gerçekleştirmesi, resmî geçit ile törenler yer almaktaydı. Bu gibi nedenlerden dolayı seferlerin iptal edilmesi halinde işletme belediyeden tazminat talebinde bulunamayacaktı. İptal talebi en az 3 gün önceden işletmeye bildirilmekteydi. Belediye kendi hizmetlerini yürütürken işletmenin tesisatına dokunabilecekti. İşletme ile diğer özel şirket veya devlet kurumları arasında sorunun oluşması halinde Bidayet Mahkemesi'ne başvurulmaktaydı (BOA. İ. MMS. 195/31).

Mukavelenamede sahada görev alan hizmetlilerle ilgili bilgilere de yer verilerek bu görevliler haricinde elektrik alet ve malzemelerine kimsenin dokunmaması, binalara girmemesi ve hayvan sokulmamasına dikkat edilmesi gerektiği belirtilmişti. Ayrıca işletme bünyesinde istihdam edeceği kişileri Osmanlı tebaasından seçecekti. Osmanlı tebaasında ihtiyaç duyduğu görevlilerin olmaması halinde müdür, baş mühendis ve 10 yıllık memurlar dışındaki görevlileri diğer devletlerin vatandaşlarından seçebilecekti. Yolcuların tramvaylara taşınması için her zaman hazır olacak 40 kişilik binek en az 2 en çok 6 araba bulunduracak, bayram günlerinin yanı sıra yoğunluğun oluşacağı günlerde nakliye için gerektiği kadar katır

bulundurmak zorundaydı. Bu katırlar da yolcuların yüklerini taşımakta kullanılacaktı. Bu katırların hareket saatleri belediyeye birlikte yolcuların ihtiyaçlarına göre belirlenecekti. İşletme bu saatlerde belediyenin izni olmadan değişiklik yapamayacağı gibi belediyenin ise değişiklik yapmak istemesi halinde 48 saat önce işletmeye bilgi aktarmak zorundaydı. Bu katırların hızı şehir içinde saatte 10 kilometre şehir dışında ise 30 kilometreydi. Katırların hareket edeceği toplanma noktaları ile tramvay durakları arasındaki mesafe 10 ile 60 metre arasında değişiklik gösterecekti (BOA. İ. MMS. 195/31).

Mukavelenamede üzerinde durulan bir diğer önemli husus elektrik fiyatları olmuştu. Buna göre aydınlatma ve evlere verilecek her bir kilovatın saati için 4 kuruş, sanayi için ise 2 kuruş ücret alınması kararlaştırılmıştı. Hükümet binalarına, belediye dairelerine, hastanelere, hayır cemiyetleri ve mekteplere haneler için belirlenen tarifinin %40 daha düşük ücretle elektrik verilecekti. Sanayiye verilen her bir abone için senelik 400 saatten, evler için ise 150 saatten düşük olmayacaktı. Abonelerin başvuru tarihinden itibaren en geç 1 ay içerisinde elektriği verilecekti. Talep edilen elektrik 25 ile 50 kilovat arasında olması halinde 3 senelik abonelik yapılmaktaydı. Faturaların ödemeleri için ahaliye 15, idarelere ise 30 gün süre tanınmıştı. Faturaların zamanında ödenmemesi halinde elektrik kesilebilmekteydi. Fabrika veya işletmelerden elektrik hattının talep edilmesi halinde elektriğin 5 sene kullanılması garantisinin verilmesi şartıyla 1 ay içerisinde projenin inşasına başlanıp, 2 ay içerisinde de elektriğin verilmesi zorunluydu (BOA. İ. MMS. 195/31).

Abonelere bağlanacak olan saatlerin tedariki ve kurşunla mühürlenmesi işletmeye aitti. Saatler işletme tarafından abone sahibine satılmakta veya kiralanmaktaydı. Tamiri ücretsiz olarak işletmeye aitti. Saate yüklenecek elektriğin ücreti her hektowatt için 5 kuruşu geçmeyecekti. Aboneler şirket tarafından denetlenebilecek, belirlenen hükümlere uymayanların elektriği kesilebilecekti. Elektrikler, abonelere gece ve gündüz verilecekti. İşletme, bakım için elektriği ayda 1 gün kesebilecek, tramvay hattını 1 gün durdurabilecekti. Elektrik kışın sabah saat 09.00 ile 15.00 arasında, yazın ise sabah 07.00 ile akşam 17.00 arasında kesilebilecekti. Abonelere verilen elektriğin kullanım hakkı tamamen abone sahibine ait olup, başkasına devredilmesi

mümkün olmayacaktı. İşletme belediyenin izniyle zam uygulayabilmekteydi (BOA. İ. MMS. 195/31). Zam tarifesinin belediyenin iznine tabi tutulması işletmenin keyfi uygulamalarının önüne geçmek amacıyla alınmış bir önlem olarak yorumlanabilir.

Yolcuların ücret tarifesi adam başına birinci mevki için 20, ikinci mevki için ise 15 para olarak belirlenmişti. Üç yaşından küçük olan çocuklar ücretsiz, üç ile yedi yaş arasındaki çocuklardan yarım ücret alınmaktaydı (BOA. İ. MMS. 195/31). Yüzbaşı rütbesine kadar olan zabıta ile polis komiserleri birinci sınıf arabalarda, asker ve mülkiye öğrencileri, baş çavuşluk rütbesine kadar olan deniz, kara, polis ve jandarma neferleri ikinci sınıf arabalarda üniforma veya kimliklerini göstermeleri halinde belirlenen ücretin yarısıyla seyahat edebileceklerdi (BCA. 230.0.0.0, 1/4/1). Belediye kendi telefon ve telgraf hatları için işletmenin direklerini kullanabilecek ve şirketin haberleşme imkanlarından faydalanabilecekti. Bu nedenle işletme merkezinde devlet makamlarını temsilen telgraf memuru görevlendirebilecekti (BCA. 230.0.0.0, 2/7/1).

Mukavelenamede üzerinde durulan bir diğer önemli husus temettü akçesi ile işletmenin feshedilme süreci olmuştu. Buna göre toplanan temettü gelirlerinin %25'i belediyeye, diğer %75'i ise işletmeye ait olacaktı. İmtiyaz süresinin bitmesiyle birlikte elektrik ve elektrikli tramvayla ilgili her türlü yetki belediyeye devredilecekti. Belediyeye devredilmiş olan gayri menkul mallar 6 ay içerisinde satışa çıkarılarak elde edilen gelirin bir miktarı imtiyaz sahibine verilecekti. İmtiyazın bitmesi veya feshedilmesi halinde belediyeye devredilecek malzemelerin korunması devir gerçekleştirilinceye kadar imtiyaz sahibine aitti. İşletme, yapılan mukavelename gereğince projelerini 6 ay içerisinde hayata geçirmek için çalışmalarına başlamaması halinde ihtiyat akçesine el konularak imtiyaz feshedilebilecekti. İşletmenin feshedilebilmesi için gerekli olan bir diğer gelişme temettü akçesinin zamanında toplanmamış olmasıydı. Feshedilen işletmenin tesis ile malzemelerin fiyatları belirlenerek müzayedeye konulmaktaydı. Nafia Nezareti'nden izin alarak katılan şahıslardan bu aletleri ve tesisleri satın almaya hak kazanan kişi kefalet akçesini ödemek zorundaydı. Müzayedede fiyatın belirlenmemesi halinde 6 ay sonra tekrar bir müzayedede gerçekleştirilmekteydi. Bu müzayedede de



netice alınamaması halinde alet ve tesisler ücretleri karşılığında belediyeye devredilmektedir (BOA. A.) DVN. MKL. 60/27). Ancak hükümetin onayı olmadan imtiyazın süresine son verilmeyecek veya başka bir kişiye devredilemeyecekti. Fesihten dolayı işletme ile belediye arasında sorunun oluşması halinde çözüm merkezi Şûrâ-yî Devlet olacaktır (BCA. 230.0.0.0, 2/7/1).

### **1.1. Mühendis Osman Vehbi Bey'in İmtiyaz Sürecindeki Faaliyetler**

Belirtilen bu hükümler çerçevesinde 25 yıllığına imtiyaz hakkını elde eden işletmenin bölgedeki faaliyetleriyle ilgili bilgiler son derece kısıtlı olmuştur. Osman Vehbi tarafından 1914 ile 1928 yılları arasında işletilen işletmenin faaliyetlerine bakıldığında elde edilen ilk veriler işletmenin bölgede uyguladığı elektrik tarifesine dair olmuştur. Buna göre işletmenin faaliyete geçmesiyle birlikte aydınlatmadan istifade edecek olan abonelerden 4 kuruş ücret talep edilecekti. Ancak daha sonraki dönemlerde şirket komisyonu ile Nafia Nezareti arasında gerçekleştirilecek olan görüşmeler neticesinde bu ücrette artışa veya düşüşe gidilebilecekti. İşletmenin ücret tarifesinde değişikliğe gitme girişiminde Nafia Nezareti ile birlikte hareket etmesi mukavelenamede belirtilen hükümler çerçevesinde hareket ettiğini göstermektedir (BOA. İ. MMS. 195/31).

İşletmenin ücret tarifesinin yanı sıra Adana Polis Müdürlüğüne elektrik verilmesiyle ilgili 11 Kasım 1915 tarihinde bir gelişme daha meydana gelmişti. Bu doğrultuda gerek elektrik masraflarının gerekse tesis edilen arabanın şoförü ve dairede kullanılan su masraflarının karşılanması için merkezi idareden bütçe talep edilmişti. Talep edilen bütçeden elektrik masrafları karşılanacaktı (BOA. DH. EUM. MH. 269/16). Buradan hareketle 1915 yılında yeniden inşa edilen Adana Polis Dairesi'ne işletme tarafından elektrik verildiği çıkarımı yapılabilmektedir.

İşletme ile belediye arasında meydana gelen bu etkileşimin yanı sıra 1918 yılında bölgede ihtiyaç duyulan elektriğin sağlanması adına elektrik motorlarının alınmaya çalışıldığı saptanmıştır. Buna göre Adana Askeriyesi adına çalışmakta olan Taribani ile oğullarının şehrin aydınlatılması için Avusturya'daki Buvari Fabrikası'ndan 1 elektrik motoru

satın almak amacıyla girişimlerde bulunmuşlardı. Bu girişimler olumlu şekilde neticelenerek 1 adet elektrikli motorun satın alınması hususunda anlaşma sağlanmıştı. Ancak bu motorun ödemesine dair problem yaşanmıştı. Bu problem ise tüccarlar aracılığıyla 76 kilo hurda bakır ihracatının yapılmasına izin verilerek oradan elde edilecek olan gelirle ödemenin yapılmasıyla aşılmıştı. Bu çerçevede İhracat Kanununun 1. maddesinin ikinci fıkrası gereğince bakırın ihraç edilebilmesi için Vükela Meclisi 13 Temmuz 1918 tarihinde izin kararını onaylamıştı (BOA. BEO. 4531/339794). Böylece gerçekleştirilecek olan ihracat üzerinden elde edilecek gelirlerle motorun ücreti karşılanmıştı.

İşletmenin tespit edilebilen son faaliyeti elektrik fabrikasının inşa edilmesine dair bilgiler olmuştur. Buna göre 1926 yılında bölgede inşa edilmesi planlanan bir elektrik fabrikasının inşa masraflarına dair kayıtlar tutulmuştu. Buna göre inşa edilecek olan fabrika 2 elektrik motorundan oluşacaktı. Bu motorlardan ilki 800 beygir, diğeri ise 600 K.V.A gücündeydi. Motorların biri gündüz diğeri ise gece çalışacak şekilde planlanmıştı. İlk etapta aktif edilecek olan bu iki motora ek olarak daha sonra ihtiyaca göre üçüncü motorun çalıştırılmasına dair planlar hazırlanmıştı. Böylece inşa edilmesi planlanan fabrikanın kapasitesi üç motor gücünde olacaktır. Kablolar için 20.000 vatlık elektrik planlanmış olsa da sadece 10.000 vatlık elektriğin verilebileceği kablolar döşenebilmişti. Verilecek olan elektrik üç safhalı, 50 devirli ve 3.000<sup>6</sup> voltluk olacaktır. 1.000 voltluk elektrik şehir içerisinde 380/220 voltluk olan şubelere verilecekti. Fabrikada üretilen elektrikten istifade edecek olan toplam nüfusun sayısı ise 90.000 olarak belirlenmişti. Bu durum ise inşa edilecek olan fabrikanın bölge elektriğine olan katkısının ne denli büyük olduğunu göstermektedir. Nüfus başına 25 voltluk bir lamba ve bu lambanın senede 300 saat çalışması planlanmıştı. Aydınlatma için nüfus başına senelik masraf 7.500 Wh veya 7.5 KWh harcama olarak hesaplanmıştı. Elektrik için ise nüfus başına 22 Wh harcama yapılacağı ön görülmüştü. Bu öngörüler çerçevesinde inşa edilecek olan elektrik fabrikasının yapı giderlerine dair bilgiler tablo 1'de yer almaktadır.

<sup>6</sup>Dinamonun planı için bkz. Ek-1.

**Tablo 1. Adana’da İnşa Olunacak Elektrik Tesisi Masrafları (1926)**

		Yüzölçümü veya Adet	Her Biri Türk lirası	Toplam Türk lirası
Temel Kazısı	Temel kazısı (3 metre)	59 Metre	1,40	86,60
	Temellere Eklenecek Porteler	4,32 Metre	1,40	6,50
	Bina Zemininin Düzeltilmesi	387 Metre	0,70	200,90
	<b>Toplam</b>			<b>294,00</b>
Duvar ve Beton İşleri	Temeller İçin Beton	40 Metre	28,00	1.130,00
	Demir Beton Çerçeve İnşaatı	39,50 Metre	105,00	4.147,50
	Çatı İskelesine Destek İnşaat	336 Metre	3,36	1.800,96
	Duvarları Üzerine Konulacak Porteler	1,32 Metre	112,00	147,84
	Demir Betondan Yapılmış Levhalar	357 Metre	8,40	3.998,80
	Makine Dairesi Temel Betonu	75 Metre	35,00	3.625,00
	Şube Duvarları İçin Tuğla (13 cm)	451 Metre	7,00	3.157,00
	Beyaz kireç harcından sıva harcı	330 Metre	1,15	379,50
	İç Sıva	572 Metre	1,00	572,00
	Çimento Sıvası	338 Metre	1,40	437,20
	Beton Döşeme Çimentosu	267 Metre	7,50	2.010,00
<b>Toplam</b>			<b>21.405,80</b>	
Demir Çelik ve Camcılık İşleri	Demir Pencereler (1,10x3 Ebadında)	13 Adet	70,00	840,00
	Demir Pencereler (2,30x3 Ebadında)	1 Adet	150,00	150,00
	Sürmen Kapı (2,40x3 Ebadında)	1 Adet	131,00	131,00
	Ahşap Kapı ve Üstündeki Pencereler	2 Adet	192,00	384,00
	Ahşap Kapı Kağıtları	2 Adet	38,00	76,00
	Ahşap Pencereler	1 Adet	34,00	24,00
	<b>Toplamı</b>			<b>1.605,00</b>
Tenekeci ve Çatı İşleri	Elektrik ve Çinko Demir Teneke	78 Metre	3,50	273,00
	Damın Teneke Çerçevesi	36 Metre	4,00	144,00
	Damın Muşambası	337 Metre	2,25	758,25
	<b>Toplam</b>			<b>1.175,25</b>

(Kaynak: BCA. 230.0.0.0., 1/5/2)

Tablo 1’deki veriler incelendiğinde yapılacak olan elektrik fabrikasının imtiyaz sahibine olan toplam maliyeti 24.480 lira 5 kuruştur. Ancak inşanın gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğine dair bilgiler elde edilememiştir. Fabrikayla ilgili elde edilen bu veriler dışında işletmenin faaliyetlerine dair detaylı bilgiler elde edilememiştir. Bu nedenle hazırlanan proje ve planların tam anlamıyla hayata geçirilememiş olması, işletmenin mukavelenamede

belirtilen hükümler doğrultusunda hareket etmemesinden ve Osman Vehbi Bey’in imtiyazında bulunan işletmenin üzerine düşen görevleri tam anlamıyla yerine getirememesinden dolayı bölge halkının mağduriyet yaşamaya göz önünde bulundurularak verilen imtiyazın Nafia Nezareti tarafından feshedilmesi için girişimlerde bulunulmuştur.

Esasen bu girişimler 4 Eylül 1924 tarihinde Adana Belediyesi tarafından başlatılmıştı. Buna karşın Osman Vehbi Bey, imtiyaz şartnamesinin 30 Ocak 1924 tarihinde yeniden düzenlenmesini istemişti (BCA. 30.18.1.1, 12/60/9). Gerekçe olarak ise bu durumda fesih işleminin gerçekleştirilmesi halinde maddi açıdan yapmış olduğu yatırımlardan dolayı mağdur olacağını ve bu durumun da bölgeye yatırım yapmak isteyecek olan yatırımcıları bu fikirlerinden vazgeçirmesine neden olacağına dikkat çekmişti. Zira Osman Bey, bu tarihlerde gerekli işlemlerin yapılması için Alman şirketi olan Dodço Ornatis Bankası'ndan mali destek almıştı. Bu talebi nezaret tarafından olumlu karşılanarak mukavelenamede yeniden düzenlemeye gidilme kararı alınmıştı. Bu karar çerçevesinde 1 Ocak 1925 tarihinde mukavelenamede gerekli düzenlemeler bitirildikten sonra taraflar arasında imzalanmıştı. Böylece işletme daha önce hazırlayıp hayata geçirememiş olduğu projelerini tekrar gözden geçirilerek nezarete sunulması için 31 Aralık 1925 tarihine kadar zaman kazanmıştı (BCA. 230.0.0.0, 1/5/1).

Mukavelenamede 1925 yılında yapılan değişikliğe rağmen işletmenin çalışmalarında 3 ay içerisinde başlayamaması, teminat akçesini 1 ay içerisinde ödemesi gerekmesine rağmen 5 ay geçmiş olduğu halde ödemenin henüz yapılmaması gerekçesiyle işletmenin Belediye İdaresine devri gündeme gelmişti. Devir işlemleri için Adana Belediye Reisi Tarhan Efendi ile Osman Vehbi Bey arasında görüşmeler başlatılmıştı. Yapılan görüşmeler neticesinde işletmenin belediyeye devri konusunda anlaşma sağlanmıştı. Buna göre işletme 4.000 liraya satın alınmıştı. İki tramvay hattının alımı için Osman Vehbi Bey'e toplamda 8.000 lira verilecekti. Teminat akçesi olan 5.000 lira Osman Vehbi Bey'e sözleşmenin feshedilmesini takip eden 1 ay içerisinde teslim edilecekti. Netice olarak 17.000 liraya işletme 5 yıllığına Adana Belediyesine devredilmişti. Osman Vehbi ile Adana Belediyesi arasında 20 Şubat 1927 tarihinde Ankara'da senet hazırlanarak devir işlemleri gerçekleşmişti. Böylece 1928 yılında mart ayının sonundan itibaren elektrik ile elektrikli tramvayları işletme imtiyazı Adana Belediyesine geçmişti (BCA. 230.0.0.0, 2/6/2).

## **2 Elektricitats Lieferunga Gesellachft Şirketi (1928-1939)**

Osman Vehbi Bey'in 1928 yılında elektrik ve elektrikli tramvay imtiyazını belediyeye devretmesinden sonra ELG Şirketi ile görüşmeler yapılmıştı (BCA. 30.18.1.2, 2/15/8). Bu görüşmeler neticesinde 23 Mart 1928 tarihinde Adana Belediye Başkanı Turhan Cemal Beyefendi ile şirket vekili Mösyö Danyel Burla arasında şartname imzalanmıştı (BCA. 230.0.0.0, 1/5/2; BCA, 30.18.1.1, 30/54/16). Bu şartnameye göre şirketin imtiyaz müddeti 50 yıl olarak belirlenmişti. 500.000 liralık sermaye ile kurulan İstanbul merkezli şirketin şartnamesi 15 Mayıs 1929 tarihinde onaylanmıştı (BCA. 30.18.1.2, 4/31/1). Bu şartnameye göre belediye, şirketin tesisat ve imalat gibi her türlü faaliyetlerinden, ithal veya ihraç edeceği malzemelerden vergi almayacaktı. Ancak şirketin inşa edeceği binalar ve istihdam edeceği memurlardan vergi tahsil edilecekti. Bu çerçevede şirket ilk faaliyet olarak 9.800 metrelik metro hattı için 9.800 liraya arazi satın almıştı. Ayrıca belediyeye ait olan arazilerin her bir metresi için 1 lira fiyat belirlenmişti. Şirketin belediye lehine sağlayacağı elektrik indirim oranı %55 olarak ifade edilmişti. İmtiyazdan vazgeçilmek istenmesi halinde bir hafta içerisinde tarafların bu kararı birbirlerine iletmeleri halinde her iki taraf da tazminat ödemeyecekti (BCA. 230.0.0.0, 1/5/1).

Şirket, 6 ay içerisinde bir anonim şirket olarak kurulacak ve Adana, Ankara ile İstanbul'da yönetim merkezleri bulunduracaktı. Şirketin sahip olduğu hisse senetlerinden %35'ini 3 ay içerisinde belediyeye veya ahaliye satabilecekti. Şirket, 15 gün içerisinde Adana Belediyesine 17.000 lira ödeme yapacaktı. Şirket 3 ay içerisinde kuruluş projelerini hazırlamış olup Nafia Nezareti'ne teslim edecekti. Şirket, Adana Belediyesi tarafından önerilecek bir makinist Türk gencinin Almanya'daki ELG Elektrik Fabrikası'nda eğitim görmesini sağlayacaktı. Bu gencin tüm masrafları şirket tarafından karşılanacaktı. Şirket, Memalik-i Şarkıyye Fransız Bankası Adana şubesine 26 Şubat 1928 tarihinde bir teminat mektubu vererek belediyenin bankadan 10.000 lira teminat akçesi almasını sağlayacaktı. Şirket ile belediye arasında oluşan ihtilaf

her iki tarafı temsil edecek iki hakem tarafından karara bağlanacaktı. Soruna çözüm bulunamasa halinde üçüncü hakem görevlendirmektedir. Üçüncü hakemin de alacağı karar kabul edilmezse çözüm için Temyiz Mahkemesi'ne başvurulacaktı (BCA. 230.0.0.0, 1/5/1).

Şirket tarafından tramvay ve elektrik tesisatı için yapılan kazılar sonucu bozulan yol ve kaldırımlar eski haline dönüştürülecekti. Kanunlara aykırı olarak inşa edilmiş direk ve hatların şirket tarafından kaldırılmaması halinde masrafları şirkete ait olmak üzere belediye tarafından kaldırılacaktı. Belediye, tramvay veya elektrik hatlarının geçtiği güzergahlar üzerinde şirkete bilgi vererek çalışmalar gerçekleştirebilecekti. Bu işlemler gerçekleştirilirken mümkün mertebe elektrik kesintilerinin önlenmesi için gerekli tedbirler alınacaktı. Elektrik fiyatlarının belirlenmesi için her dört ayda bir Nafia Nezareti ile şirket yönetiminden oluşan bir komisyon toplanacaktı. Fiyatlar bu komisyonda yapılacak görüşmeler neticesinde belirlenecekti. Belirlenecek olan fiyat ise hiçbir zaman Ankara'daki fiyatlardan yüksek olmayacaktı. Sanayide kullanılan elektrik fiyatı her zaman hanelerde kullanılan elektrik fiyatının yarı ücreti olarak kabul edilecekti. Belediye kurumlarında, hastane ve belediye dispanserlerinde, polis merkezlerinde, karakollarda, yetimhanelerde ve okullarda kullanılan elektrik ücreti %5, belediyeye ait fabrika ve imalathanelerde %25 ve aydınlatmalarda kullanılan elektrik ücretinde %50 oranında indirim yapılacaktı (BCA. 230.0.0.0, 1/5/1).

Sanayi bölgelerinde senelik en az 400 saat, meskenlerde ise senelik en az 150 saat elektrik verebilen şebekeler kurulacaktı. Elektrik talebinin olması halinde abonelere 1 ay içerisinde elektrik verilmesi zorunluydu. Talep edilen elektrik 25 ile 50 kilovat arasında ise abonelik 2 seneden aşağı, 50 kilovattan yüksek ise 3 yıldan aşağı olmayacaktı. Bu işlemler gibi abonelere takılacak olan saatlerin masrafları da abone sahipleri tarafından karşılanacaktı. Saatlerin kurşunlanması, tamir edilmesi ve korunması şirket tarafından sağlanacaktı. Bunların fiyatları ise elektrik saat ücretlerini belirleyen komisyon tarafından kararlaştırılacaktı. Şirket, saatleri istediği zaman denetleyebilecekti. Taraflar arasından anlaşmazlığın çıkması halinde ise belediye reisi tarafından oluşturulan komisyon, saatleri denetleyip muayene edecekti. Saatin abone sahibi lehine çalışmamasının tespit edilmesi halinde

masraflar abone sahibinden, aleyhine çalışması halinde ise masraflar şirket tarafından karşılanacaktı. Saatlerin onarım ve bakımları için şirket bir imalathane kurmak zorundaydı. Borç ödemeleri için faturanın kesildiği tarihten itibaren haneler için 15 gün, idarehaneler için ise 1 ay müddet tanınmıştı. Belirlenen sürede faturaların ödenmemesi halinde şirket elektrikleri kesebilecekti (BCA. 230.0.0.0, 1/5/1).

Şirket, gündüz ve gece abone sahiplerine elektrik sağlamak zorundaydı. Ancak bakımlar için komiserliğin kararıyla ayda bir gün elektrik kesme ve tramvay seferlerini durdurma hakkı bulunmaktaydı. Şirket, sokakların<sup>7</sup> aydınlatılması için 20 metreden az olan bölgelerde ücretsiz lambalar taktıracak, ancak 20 metreden fazla olan bölgelerdeki masraflar için senelik %7 faiz uygulayacaktı. Lambaların yıllık ömrü en az 2.500 saat olacaktı. Kömürle çalışan lambaların aydınlatması %15 oranında düşerse şirket bunları tamir etmek zorundaydı. Kavsli lambalar iyi cinsten kömüre sahip olanlardan seçilecekti. Şirket, sokakların aydınlatılması için 50 mum kuvvetine sahip olan lambalar için günlük 60, 100 mum kuvvetinde olan lambalar için günlük 100, 200 mum kuvvetinde olan lambalar için günlük 120, 500 mum kuvvetinde olan lambalar için günlük 140 ve 1.000 mum kuvvetinde olan lambalar için günlük 170 para olan ücreti belediyeden alacaktı. Bunların tamir ve kömür değişimleri de bu tarifeye dahildi (BCA. 230.0.0.0, 1/5/1).

Lambaların vaktinden önce çalıştırılması veya söndürülmesi halinde saat başına 20 kuruş, bakımların yapılmaması veya belirtilen kuvvette çalıştırılmaması halinde lamba başına 10'ar kuruş para cezası şirketten tahsil edilecekti. Şirketin faaliyete geçmesinden sonra ilk 10 senede elde edilen hasılatın %1'ini, ikinci 10 senelik hasılatın %2'sini, üçüncü 10 senelik hasılatın %2,5'ini ve diğer seneler için %3'ünü belediyeye vermek zorundaydı. Şirketin görev süresinin bitmesi halinde borcunun kalmamış olması ve işletmiş olduğu bütün tesislerin belediyeye devredilmesi sağlanacaktı. Şirket, devirden 6 ay önce belediyeye bilgi vererek tesis ve fabrikaların denetlenmesini sağlayacaktı. Devir esnasında bu fabrika ve tesislerin çalışır durumda olmadığı tespit edilirse masrafları şirketten karşılanarak çalışır hale getirilecekti. Şirkete tanınan imtiyaz müddetinin bitmesine bağlı olarak hükümet imtiyazı başka birine satabilecekti. Şirketin fenni

<sup>7</sup> 1929'da kullanılan direk ve lambaların planları için bkz. Ek-2.

faaliyetleri ve tesisat çalışmaları Nafia Nezareti tarafından oluşturulacak bir komisyon tarafından denetlenecekti. Bunların masrafları için şirket yıllık 1.200 lira ödeme yapacaktı (BCA. 230.0.0.0, 1/5/1).

Şirket, haberleşme için telefon hatları çekebilecekti. Ancak bu faaliyetler Posta ve Telefon Müdürlüğü tarafından görevlendirilecek müfettişler aracılığıyla denetlenebilecekti. Böylece şirketin bu manadaki faaliyetleri devlet makamlarınca denetlenebilecekti. Şirket, Adana'da bir ikametgâh adresi belirleyecek ve bölgede 1.000 kilovattan düşük olmayacak bir merkez fabrikası kuracaktı. Adana'nın işlek sokaklarında hanelerle arasında en fazla 3 metre mesafe bulunması şartıyla elektrik hatları çekebilecekti. Şirket, tramvay yolunun sağ ve sol şeridine 50 metre genişliğinde Bandırma taşından kaldırımlar inşa edecekti. Tramvay hatlarının inşa edileceği bölgelerin istimlak masrafları belediyeye ait olacaktı. Buharlı fabrikaların kurulması halinde devlet daireleri, hastaneler, mektepler, kışlalar ve karakollardan uzak yerde inşa edilecekti. İnşa edileceği yer şirket ile Nafia Nezareti arasında yapılan müzakereler neticesinde belirlenecekti. Gerek tramvay gerekse elektrik hatlarının projelerinin en geç 12 ay içerisinde Nafia Nezareti'ne sunulması, bu projelere ise 4 ay içerisinde nezaretten cevap verilmesi kararlaştırılmıştı. Onaylanan projelerin yapımına en geç 6 ay içerisinde başlanacak ve en geç 2 sene içerisinde bitirilecekti. İnşa edilmesi mecburu olarak belirlenmiş olan hatların inşa sürecinin 5 yıl içerisinde tamamen bitmiş olması gerekmektedir. Diğer hatların yapımına ise 5 yıl içerisinde başlanacak ve bu hatlar 2 yıl içerisinde bitmiş olacaktı. Şayet belirlenen süreler içerisinde hatların yapımına başlanıp bitirilmezse şirket hakkında hukuki işlemler başlatılmaktaydı (BCA. 230.0.0.0, 1/5/1).

Şirketin inşa edeceği tesislerin projeleri Nafia Nezareti, belediye ve şirket tarafından birer üyenin katılım sağlayacağı 6 ayda bir toplanan komisyon tarafından onaylandıktan sonra kabul edilecekti. Komisyon her devrenin son 10 gününde bir araya gelip bu işlemleri icra etmekteydi. Bu komisyon, memur ve görevlilerin maaşları, amelelerin ücretleri, kömür, yağ, vesaire malzemelerin bedel ve miktarları, mevcut alet ve malzemelerin tamiri ile şirketin tüm işletme masrafları hakkında karar alabilmekteydi. Şartnamenin imzalanmasından sonra 3 ay içerisinde imtiyaz sahibi hükümetin uygun göreceği

bankaya nakden 2.000 lira ve daha sonra 5 ay içerisinde 5.000 liraya kadar olan miktarı yatırmak zorundaydı. Teminat akçesi olarak geçen bu ücret daha sonradan şirketin feshedilmesiyle birlikte %9'u imtiyaz sahibine iade edilecekti. Ancak belirlenen sürelerde teminat akçesinin teslim edilmemesi halinde hiçbir uyarıya ihtiyaç duyulmaksızın imtiyaz feshedilebilecekti (BCA. 230.0.0.0, 1/5/1).

## **2.1. Elektricitats Lieferunga Gesellachft Şirketi'nin Faaliyetleri**

ELG Şirketi'nin bölgedeki faaliyetlerine dair tespit edilebilen en erken bilgiler 16 Nisan 1930 tarihinde hazırlanan bir raporda yer almaktadır. Hazırlanan bu raporda şirketin çalışmalarına 1 Eylül 1929 tarihinde başladığı aktarılmıştı. Belirtilen tarih aralığında şirket, yeni kurulmasından dolayı ciddi bir faaliyet gerçekleştirememiş ancak bölgede bulunan birçok şirketle anlaşmalar yapmıştı. Şirket ilk dört ay içerisinde sermayenin %30'una denk gelen hisseleri sermayedarlara satmıştı. Bu tarihlerde şirketin Heyet-i İdaresinde Başkan Nafia Müsteşarı Burhanettin Bey, yardımcısı Berlin'de müdür Lobinger, azalar Galip Kemali, Feyzi ve Egon Fon Riben yer almıştı. Bu heyet bir sene görev icra edecekti. Ancak şirketin kuruluş tarihinden dolayı ilk sene dört ay sürmüş ve bu heyete bir sene daha görev yapma hakkı tanınmıştı. Bu heyet tarafından 31 Aralık 1929 tarihinde hazırlanan şirketin dört aylık bilançosu tablo 2'de yer almaktadır.

1929 yılına dair bilançonun yanı sıra şirketin 1930 yılında genel görüşme yapmak üzere bir toplantı çağrısında bulunduğu saptanmıştır. Buna göre Heyet-i Umumiye Meclisi'ni oluşturan hissedarların 16 Nisan 1930 tarihinde çarşamba günü saat 14.00'da Galata'da Bahtiyar Hanında şirketin idarehanesinde hazır bulunmaları istemişti (Akşam Gazetesi, 1 Nisan 1930, s. 12). Her ne kadar 1930 yılında gerçekleşen bu toplantının içeriğine dair ayrıntılı bilgi elde edilememiş olsa da 1931 senesinde şirketin döşemiş olduğu elektrik kablosundan dolayı meydana gelen ölüm vakasına dair ayrıntılı bilgiler elde edilmiştir. Buna göre Yıldız parkının büfesinde çıkan yangına müdahale etmek üzere olay yerine koşan Tahrir Komiser Muavini Necip, kopan kabloya basarak elektrik çarpması sonucu hayatını kaybetmişti (Cumhuriyet Gazetesi, 30 Eylül 1931, s. 3). Elektrik çarpmalarından dolayı vefat eden bir diğer kişi

**Tablo 2. Şirket Bilançosu (1 Eylül 1929-31 Aralık 1929)**

Cins	Türk lirası
Hissedarlar Hesabı	750.000
Arsalar	14.033,28
Demirbaş Eşya ve Aletler	20.858,36
İlk İşler	111.705,63
Vezne	1.160,14
Nakliye Vasıtaları	3.318,69
Malzeme	34.178,70
İmtiyazın Alınması	90.000
Borçlular	26.716,28
Sermaye Borçları	1.000.000
Alacaklıların Borçları	51.971,08
Tesisat Masrafları	6.374,31

eski belediye mühendisi Hami Bey'in büyük oğlu Tarık Bey'di. Tarık, Divanyolundan geçerken Doktor Ali Hikmet Bey'in evinin yanındaki direklerden birine dokunması sonucu elektrik çarpmasından dolayı ölmüştü (Vakit Gazetesi, 29 Ekim 1932, s. 3). Elektrik çarpma vakaları ahali dışında şirket çalışanlarını da etkilemişti. Zira 1932 yılında şirket bünyesinde çalışan Alman Bokarmi isimdeki işçi tedbirsiz şekilde Kanlı Fabrika civarında bulunan tellerin tamiri için çalışırken elektrik çarpması sonucu yaralanmıştı. Neyse ki bir an önce hastaneye kaldırılmış ve tedavi sürecine başlanmasıyla birlikte ölüm tehlikesini atlattığı (Son Posta Gazetesi, 22 Haziran 1932, s. 4).

Hakkında detaylı bilginin elde edildiği bir diğer gelişme 1932 yılında elektrik fabrikasında meydana gelen yangındı. Yangınla ilgili dava sürecinin yaşanmasının nedeni ise yangının bilerek çıkarılıp fabrika kasasında eksik olan miktara dair evrakların yok edilmesine yönelik ortaya atılmış iddialardı. Nitekim yangın muhasebe odasında çıkmıştı (Son Posta Gazetesi, 3 Ağustos 1932, s. 4). Eksik olan miktar ise 90.000 liraydı. Kasada 107.000 gelir olmasına rağmen 17.000 lirası belediyeye verilmiş ancak 90.000 lirası ortada yoktu. Bu kayıp paranın delillerinin yangınla ortadan kaldırılmaya çalışıldığı iddia edilmişti (Son Posta Gazetesi, 19 Nisan 1932, s. 1,11). Meydana gelen yangından dolayı fabrika Müdürü M. Oberle, İkinci Müdür M. Blumenstein, Tercüman Kami,

Muhasebeci Fahreddin, Şahit Hakkı Muhlis, Seyis Ali ile 12 şahidin katılımı ile yargılama süreci başlatılmıştı (Son Posta Gazetesi, 6 Mayıs 1932, s. 1). Yapılan yargılamalar neticesinde Seyis Ali, 400 lira karşılığında fabrikayı yaktığını itiraf etmiş ve 1 sene 6 ay hapis cezası almıştı. Fahreddin ise 4 aylık tutuklamadan sonra serbest bırakılmıştı (Akşam Gazetesi, 25 Ağustos 1932, s. 4). Diğer ismi geçenler beraat etmişti (Akşam Gazetesi, 14 Ekim 1932, s. 1).

Şirket heyetinde bulunan Başkan Burhanettin, yardımcısı Georg Lenk, azalar Galip Kemali, Rasih Zade Feyzi, Fritz Becker, Suphi Paşa Zade, Mösyö Alfred Blumenstein ve mühendis Mösyö Josef Oberle tarafından 1933 yılına dair hesap bilançosu hazırlanmıştı. Pamuk mahsulünün kötü olmasına bağlı olarak iktisadi hayatın olumsuz etkilenmesi, elektrik işlerini de olumsuz etkilemişti. Ancak birçok sanayi müessesesine 520 KW elektrik tesisinin bağlandığına dikkat çekilerek son üç yılın faaliyetlerine dair bilgilere yer verilmişti. Buna göre 1931 yılında 1.481 abone, 12.645 lamba, 538 cihaz ve 162 motor mevcuttu. 1932 yılında 1.883 abone, 14.740 lamba, 659 cihaz ve 216 motor bulunmaktaydı. Son olarak 1933 yılında 1.805 abone, 15.067 lamba, 760 cihaz ve 232 motor faaliyet göstermekteydi (BCA. 230.0.0.0, 3/9/2). Bu çerçevede 1932 yılında verilen elektrik miktarı 9.217.438 kilovatken 1933 yılında bu miktar 1.796.803 kilovata çıkmıştı.

Bağlanan tesisatın bedeli 1932 yılında 2.031.141,22, 1933 yılında ise 2.041.723,34 lira değerindeydi. Buna karşın 1932 yılının zararı 82.275,18, 1933 senesinin zararı ise 108.837,39 liraydı. Bu arada Direktör Mösyö Lobinger ile Direktör Mösyö Dr. Siegel'in yerine şirketin başına

Nazır Mösyö George Lenk ile Mösyö Direktör Fritz Becker seçilmişti. Son olarak 31 Aralık 1933 tarihinde şirket mallarının değerine dair bilgiler tablo 3'teki gibi aktarılmıştır.

**Tablo 3. Şirket Bilançosu (1 Eylül 1929-31 Aralık 1929)**

	<b>Mallar</b>	<b>Türk lirası</b>
	Arsalar	40.510,71
	Binalar	407.090,59
	Demiryolu Şube Hattı	9.866,65
	Makinalar	628.703,71
	Mübadilleri	127.385,43
	Uzak Mesafeli Hatlar	148.709,66
<b>Demirbaş Eşyalar</b>	Sokak Hatları	306.874,49
	Bina Bağlantıları	48.885,10
	Sokak Aydınlatması	85.089,38
	Tahsisat Gelirleri	4.323,47
	Saatler	30.355,15
	İnşa Faizleri	104.167
	31 Aralık 1933'te Vaziyet	21.679,66
	Eskime Payı	2.167,66
	31 Aralık 1933'te Vaziyet	107.000
	Ödenen Borçlar	26.750
	Esham ve İştirak	3.635,68
	Vezne	3.635,68
	Bonolar	1.537,61
	Nakliye Vasıtaları	2.240
	Emtia	1
<b>İmtiyazın Alınması</b>	İnşaat Ambarı	19.786,87
	İşletme Malzemesi	15.130,77
	İnşaat	10.826,92
	Peşinen Verilen İcarlar	1.399,23
	Kefalet Borçları	800
	Borçlar	500
	Bankanın Alacağı	5.531,50
	Muhtelif	104.200,21
	Zarar	108.837,39
	<b>Toplam</b>	<b>2.310.619,02</b>

(Kaynak: BCA. 230.0.0.0, 3/9/2.).

Tablo 3’te aktarılan bilgilerden hareketle şirkete ait olan malların toplam değerinin 2.310.619 lira 02 kuruş olduğu söylenebilir. Aynı yıl şirketin zimmetinde bulunan malların toplam değeri ise 251.399 lira 90 kuruştur. Heyet tarafından yapılan değerlendirme neticesinde 39.499 lira 78 kuruş artış göstererek 2.041.723 lira 34 kuruşa çıktığı tespit edilmiştir. Buna karşın 1932 yılında şirket zararının 82.275 lira 18 kuruş olduğu onaylanmıştı (BCA. 230.0.0.0, 3/9/2). Şirketin faaliyetlerine dair bir diğer gelişme 16 Ekim 1934 tarihinde gerçekleşmişti. Şöyle ki ihale usulüyle Adana Saat Kulesi’ne asılmak üzere bir siren satın alınacağı duyurulmuştu (Hakimiyet-i Millî Gazetesi, 21 Eylül 1934, s. 6).

Şirketin 21 Mart 1934 tarihinde Almanya’dan satın almış olduğu bir diğer ürünler arasında iki adet transformator, bir adet üç kutuplu yağ otomatı ve bir fiçü içerisinde ayrı olarak 570 kilo yağ yer almıştır. Berlin’den Hamburg üzerinden Allgemeine Elektricitats Ges. Nakliye şubesi tarafından Doyçe Levant Liniye Vapuru aracılığı ile Mersin<sup>8</sup> Gümrüğüne getirilen bu ürünlerden gümrük vergisi alınmamıştı. Getirilen motorlarından biri şehir mezbahası, diğeri ise Karşıyaka’da Cumhuriyet Fabrikası güzergahında bulunan alana elektrik verilmesi için, yağ otomatı ise 6 numaralı şebeke istasyonunda kullanılmıştı (BCA. 230.0.0.0, 3/9/3). Bu gibi faaliyetlerin devam ettiği 1934 yılında şirketle ilgili şikâyetler meydana gelmişti. Buna göre elektrik direklerinin çok kusurlu ve yanlış kurulduğu, tellerin bahçe ve arsalardan geçirildiği ve bu nedenden dolayı birçok kazanın meydana geldiğinden yakınılmıştı (Son Posta Gazetesi, 26 Mayıs 1934, s. 8).

Halkın sık sık şikâyette bulunduğu bir diğer önemli husus elektrik fiyatlarının yüksek olmasıydı. Bunun üzerine 1935 yılında mart ile kasım ayları arasında tutulan kayıtlar inceleme altına alınmış ve bazı kesimlere yönelik tesisat masraflarında indirimle gidilirken genel yatırımlarda kanunsuz şekilde fiyat artışı yapıldığı tespit edilmişti. Bu nedenle elektrik kilovatının saat başına en fazla 20 kuruş olabileceği kararlaştırılmıştı. Ayrıca Maliye Nezareti ile şirketin görevlendirdiği memurlardan oluşan komisyon konu hakkında tahkikat süreci başlatmıştı (BCA. 230.0.0.0, 3/9/3). Alınan bu karar mayıs ayından itibaren Ankara’da olduğu gibi Adana’da uygulanmasına geçilmişti

(Cumhuriyet Gazetesi, 19 Mayıs 1935, s. 7). Daha önce alınan ücret ise 22,5 kuruştur (Akşam Gazetesi, 9 Mayıs 1935, s. 2). Şikâyetler devam etmiş olmalı ki 1937 yılında bu fiyat 19,25 kuruşa çekilmişti (Ulus Gazetesi, 24 Ocak 1937, s. 5).

Elektrik fiyatlarının yüksek olmasının yanı sıra ahali elektriğin yetersizliğinden de yakınmıştı. Buna göre 1937 yılında şehrin iç mahallelerine henüz elektriğin verilmediği şikâyeti üzerine Adana Meclisi tarafından yapılan açıklamada 100 adet lambanın belirtilen mahallelere takılacağı aktarılmıştı. Şikâyetler çerçevesinde şehir genelinde aydınlatma çalışmaları hız kazanmıştı. Buna göre daha önce 425 lambaya ek olarak 285 lamba daha eklenerek Adana caddelerinde toplamda 710 lamba aktif hale getirilmişti. Ayrıca şirket ile belediye arasında yapılan iş birliğiyle her sene düzenli olarak 100’er lamba daha takılacaktı (Ulus Gazetesi, 15 Ekim 1937, s. 5).

Elektrik noksanlığının giderilmesi için bu tarihlerde Türkelog Şirketi ile iş birliğine gidilmişti. Bu şirketin 3.150 beygir gücünde mazotla çalışan iki dizel motoru bulunmaktaydı. Elektrik fabrikası ise 2.144 kilovatlık ve 6.000/220 volt kuvvetindeydi. Elektriğin hala 20 kuruşa satılıyor olmasından dolayı fakir halk hala gaz lambaları kullanmakta olduğunu belirterek elektriğin belediyenin hizmetine alınarak ucuza satılmasını talep etmişti (Akşam Gazetesi, 8 Haziran 1937, s. 12). 1937 yılında meydana gelen bu şikâyet ve taleplerin yanı sıra şirketin 1936 yılına ait bilançosunun değerlendirilmesi için 16 Mart 1937 tarihinde bir toplantı düzenlenmişti (Cumhuriyet Gazetesi, 21 Şubat 1937, s. 10). Buna benzer bir diğer toplantı 23 Mart 1938 tarihinde gerçekleştirilerek 1937 senesine ait hesap bilançoları görüşülmüştü (Cumhuriyet Gazetesi, 1 Mart 1938, s. 8).

Elektriğin yetersizliğine dair şikâyetler 1939 yılında da devam etmişti. Şirket bu şikâyetlere cevap olarak sokaklarda şimdiye kadar 808 adet büyük sokak lambasının takıldığını ve şehrin geneline elektrik vermek için yeni bir projenin hazırlandığına dikkat çekerek Nafia Nezareti’nin onayından geçer geçmez uygulamaya alınacağını belirtilmişti (Son Posta Gazetesi, 30 Nisan 1939, s. 5). Ancak bu proje hayata geçirilmeden 23 Haziran 1939

<sup>8</sup> Mersin’de ilk tramvay hattı inşa girişimi 1888’de Mersin Belediyesi tarafından gerçekleştirilmişti. Bu tramvay hattının Adana, Tarsus ve Mersin arasında işletilmesi planlanmıştı. Bu planlama çerçevesinde 1000 metre uzunluğunda olan tramvay hattının inşa ruhsatı 18 Kasım 1888 tarihinde Mersin Belediyesi’ne verilmişti. Bkz. (Ulutaş, Arslan, 2018, s. 240).



tarihinde saat 19.00'da ELG Şirketi ile yapılan anlaşma doğrultusunda elektrik işletmesi Adana Belediyesi'ne geçmişti (Ulus Gazetesi, 23 Haziran 1939, s. 1).

Satışa dair mukavelenameyi Nafia Vekili Konya Milletvekili General Ali Fuat Cebesoy ile şirket adına İngiliz R. Benson Limited Şirketi'nin mümessilleri imzalamıştı. Buna göre ELG Şirketi, 3.100.000 lira değerinde satın alınmıştı. 450.000 lirası beşin, geri kalan 2.650.000 lira ise %5 faiz ile 20 yılda taksitler şeklinde ödenecekti. Satın alınan hisselerin değeri toplamda 4.000.000, alacaklıların toplam paraları ise 6.615.131 lira değerindeydi (Son Posta Gazetesi, 23 Haziran 1939, s. 3). Netice olarak 13 Temmuz 1939 tarihinde Adana elektrik imtiyazı, tekrar özel sermayenin elinden alınarak belediyeye devredilmişti (Ulus Gazetesi, 13 Temmuz 1939, s. 7; Ulus Gazetesi, 13 Temmuz 1939, s. 7). 11 yıl hizmet veren ELG Şirketi'nin lağvedilmesi ekonominin millileştirilmesi için atılmış önemli bir adım olarak değerlendirilerek halk tarafından sevinçle karşılanmıştı. Zira halk özel işletmenin denetiminde olan elektrik kesintilerinden dolayı yaşamış olduğu mağduriyeti elektriğin belediye idaresi altındayken yaşamayacağına inanmaktaydı (Cumhuriyet Gazetesi, 5 Temmuz 1939, s. 6).

### **3. Adana Belediyesi Elektrik İşletme Müessesesi (1939-1950)**

ELG Şirketi, Ankara Elektrik Türk Anonim Şirketi'ne 1.500.000, Ankara Havagazı Türk Anonim Şirketi'ne 1.500.000 ve Adana Elektrik Türk Anonim Şirketi'ne 1.000.000 lira borç vermişti. Ayrıca daha sonra vermiş olduğu avanslarla birlikte toplamda 6.615.131 lira 35 kuruşluk alacağını belediyeye devretmek için 20 Haziran 1939 tarihinde Nafia Nezareti'ne başvuruda bulunmuştu. Esasen şirket daha önce bu alacaklarını Londra'da Robert Benson Company Limited Şirketi'ne devretmişti. Daha sonradan belediye ile yapılan anlaşmaya göre Ankara Elektrik, Ankara Havagazı ve Adana Elektrik Şirketlerinin hisse senetleri belediyeye devredilmişti. Devir karşılığında belediye, Benson Company Şirketi'ne 3.100.000 lira, bunun 450.000 lirasını peşin diğer miktarı ise %5 faiz oranıyla 20 senetten oluşan taksitler şeklinde ödeyecekti (BCA. 30.18.1.2, 87/55/1; BCA. 30.18.1.2, 87/59/17; BCA. 30.18.1.2, 94/31/18). Bu karar doğrultusunda 18 Aralık

1943 tarihinde Robert Benson Limited Şirketi'ne 44.800 adet tahvilin verilmesi kararlaştırılmıştı (BCA. 30.18.1.2, 104/4/40).

### **3.1. Adana Belediyesi Elektrik İşletme Müessesesinin Faaliyetleri**

Adana Belediyesi Elektrik İşletmesi'nin faaliyetlerine bakıldığında 1941 yılında şirkette istihdam edilmek üzere bir elektrik mühendisi ilanı verilmişti (Akşam Gazetesi, 1 Aralık 1941, s. 8). İşletme bünyesinde istihdam edilecek olan bu kişi Mühendis ve Sanat Mektebi'nden mezun olmuş tecrübe sahibi olacaktı (Akşam Gazetesi, 25 Kasım 1941, s. 4). 1941 yılında mühendisin yanı sıra bir muhasebecinin daha istihdam edileceği belirtilmişti (Bugün Gazetesi, 21 Haziran 1942, s. 3). Yine bu yıl daha önce 19,25 kuruş olan elektrik fiyatına sanayi müesseseleri hariç 1 kuruş daha zam getirilmişti. Mayıs ayından itibaren geçerli olacak olan bu zamdan elde edilecek kâr asker ailelerine yardım olarak dağıtılacaktı (Bugün Gazetesi, 9 Ekim 1941, s. 4). Bu ücret 1942 yılında motorin fiyatlarına zam gelmesinden dolayı mayıs ayından itibaren geçerli olmak üzere 24 kuruşa çıkarılmıştı. Bu fiyat işletmeler için ise 12 kuruş olarak belirlenmişti (Bugün Gazetesi, 7 Mayıs 1942, s. 4).

İşletme, 25 Mart 1942 tarihinde 1941 yılına ait hesap bilançosunun değerlendirilmesi için bir toplantı gerçekleştirmişti. Çarşamba günü saat 10.00'da gerçekleştirilecek toplantıya hisselerini belediye veya bankaya teslim eden tüm hissedarlar katılacaktı (Bugün Gazetesi, 6 Mart 1942, s. 2). 1942 yılında gerçekleşen bu gibi faaliyetlerin yanı sıra transformatör istasyonlarının temizliği için 15 Şubat 1942 tarihinde pazar günü saat 09.15'ten 12.30'a kadar elektrik kesintisi yaşanmıştı. İşletme bu hususta önceden halkı bilgilendirerek tedbirli olmalarını istemişti (Bugün Gazetesi, 11 Şubat 1942, s. 2). 1943 yılına gelindiğinde ise sıklıkla görevli istihdamı için girişimlerde bulunduğu tespit edilmiştir. Buna göre 170 kuruş aylık ücretle bir yazı işleri şefi alınacağı duyurulmuştu. Bu kişi en az lise mezunu olması ve 5 yıl çalışmış olması şartı aranmıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 10 Temmuz 1943, s. 4).

1943 yılında istihdama yönelik bir diğer çağrıda bir dizel elektrik makinistin arandığı belirtilmiştir. Bu kişi ise

aylık 210 kuruş ücret alacaktı (Ulus Gazetesi, 2 Eylül 1943, s. 8). Makinist ihtiyacı giderilmemiş olmalı ki 1944 yılında tekrar bir ilana çıkılmıştı.<sup>9</sup> Alınacak olan bu kişi 210 kuruş ücret alacaktı (Akşam Gazetesi, 14 Kasım 1944, s. 8). Fabrika lojmanlarından istifade edebilecekti (Ulus Gazetesi, 17 Kasım 1944, s. 6). Makinistin yanı sıra bir makine mühendisinin de istihdam edilmesi için aylık 400 kuruş ücret ödeneceği belirtilmişti (Ulus Gazetesi, 20 Haziran 1944, s. 6). Bu kişinin Yüksek Mühendis Mektebi'nden mezun olması gerekiyordu (Ulus Gazetesi, 1944, s. 6). Görev alması halinde fabrika lojmanlarından istifade etme hakkının olacağı da belirtilmişti (Cumhuriyet Gazetesi, 3 Mayıs 1944, s. 5). Son olarak 1944 yılında bir fen müdürlüğü vazifesini icra edebilecek bir mühendisin istihdam edileceği aktarılmıştı (Ulus Gazetesi, 8 Haziran 1944, s. 6; Ulus Gazetesi, 15 Haziran 1944, s. 6). Bu kişi aylık 400 kuruş ücret alacaktı (Cumhuriyet Gazetesi, 12 Mayıs 1944, s. 6; Ulus Gazetesi, 17 Haziran 1944, s. 6).

İşletmenin 1944 yılında vermiş olduğu ilanlar 1945 yılında da sıklıkla gerçekleşmişti. Şöyle ki 360 kuruş ücretle bir elektrik mühendisi, 210 kuruş ücretle şebeke baş ustası (Akşam Gazetesi, 21 Aralık 1945, s. 4; Cumhuriyet Gazetesi, 13 Nisan 1945, s. 4) ve 300 kuruş aylık ücretle dizel elektrik santralinde çalışacak bir baş ustası alınacağı duyurulmuştu. Alınacak olan bu görevliler fabrika lojmanından istifade edebilecekti (Ulus Gazetesi, 25 Haziran 1945, s. 6; Akşam Gazetesi, 23 Haziran 1945, s. 8; Cumhuriyet Gazetesi, 18 Haziran 1945, s. 4). Elektrik işletmesinin belediyenin denetime girmesiyle birlikte sık sık personel istihdamına yönelik girişimlerin gerçekleştirilmiş olması personel yetersizliğinin olduğunu ve bu eksikliğin giderilmesi için çalışmalar yapıldığını göstermektedir.

1945 yılında alınması planlanan bu görevlilerin yanı sıra ihale yoluyla 400 adet sayaç alınacağı duyurulmuştu. İhaleye katılmak isteyenlerin ise 1 Aralık 1945 tarihine kadar işletmeye başvurularını istenmişti (Son Posta Gazetesi, 14 Kasım 1945, s. 8). İşletmenin ihale yoluyla alacağı bu sayaçların yanı sıra 1946 yılında 8 transformatör cihazı, 200 adet hava hattı, 200 adet hava hattı fincanı,

2.500 metre yer altı kablosu ve 25 farklı kalemden oluşan elektrik malzemesi alınacağı duyurulmuştu (Cumhuriyet Gazetesi, 5 Haziran 1946, s. 6). İhale teklifleri 24 Temmuz 1946 tarihine kadar işletmeye verilecekti (Akşam Gazetesi, 4 Haziran 1946, s. 7).

İşletmenin abonelerine daha iyi hizmet verebilmesi için satın alma işlemlerini 1946 yılında da devam ettirmişti. Buna göre 6 ton çıplak bakır kablo, 4.000 metre NKBA, 1.000 voltluk yer altı kablosu, 70 adet harici kablo başlığı, 70 adet dahili sigortalı kofra, 100 adet topraklama levhası (Akşam Gazetesi, 17 Ağustos 1946, s. 8), 75.000 lira değerinde 10 adet demir direği (Son Posta Gazetesi, 2 Şubat 1946, s. 8), 2.500 kg çıplak bakır teli, 6.000 metre antikor kablo ile 80 kalem muhtelif elektrik malzemesi satın alınmıştı (Son Posta Gazetesi, 30 Ocak 1946, s. 8; Son Posta Gazetesi, 5 Şubat 1946, s. 8). İşletmenin kesintisiz hizmet verilebilmesi için 1948 yılında 800 adet tek fazlı elektrik sayacı, 30 adet iki fazlı elektrik sayacı, 10 adet üç fazlı elektrik sayacı ve 5 adet üç fazlı 4 nâkili elektrik sayacı satın almıştı (Ulus Gazetesi, 18 Eylül 1948, s. 6). Yapılan bu satın alma işlemleri elektrik kesintilerinin engellenmesi, abone sahiplerine dahi iyi bir hizmet verilebilmesi ve elektriğin kent genelinde yaygınlaştırılması adına Belediye İşletmesinin çalışmalarına aralıksız devam ettiğini göstermektedir.

İşletmenin gerek personel istihdamına gerekse satın alma alanında hayata geçirmeye çalıştığı faaliyetlerden hareketle abonelere daha iyi hizmet vermeye çalışıldığı görülmektedir. Bu gibi çalışmaların yanı sıra elektrik kesintilerinin önüne geçilmesi amacıyla tamirata da gerekli önemi göstermeye çalışmıştı. Bu tamirat ve bakım işlemlerini gerçekleştirirken abone sahiplerinin mağdur olmaması amacıyla elektriğin kesileceği tarih ve saatler hakkında bilgilendirme yapılmıştı. Bu çerçevede işletme rutin bakımlar için Yenişehir, Demirtepe ve Sümer sokaklarındaki elektriklerin 7 Şubat 1946 tarihinde perşembe günü saat 10.00'dan 13.00'a kadar kesileceğini halka duyurarak tedbirli olmalarını istemişti (Ulus Gazetesi, 7 Şubat 1946, s. 6).

İşletmenin bu gibi faaliyetleri devam ederken keyfi davranışların ve olası yasa dışı girişimlerin önlenmesi

<sup>9</sup> İşletmenin bu tarihlerde kullandığı fabrika binası için bkz. Ek-3.

amacıyla sık sık denetime de tabi tutulmuştu. Bu bağlamda 1947 yılında Bayındırlık Bakanlığı tarafından gerçekleştirilen denetleme örnek olarak incelenebilir. Buna göre bakanlık bir elektrik mühendisi ile bir müfettişi görevlendirerek işletmedeki faaliyetleri denetime tabi tutmuştu (Son Posta Gazetesi, 19 Aralık 1947, s. 1). Zira yapılan tüm denetimlere rağmen 1950 yılında bir yolsuzluk girişimi meydana gelmişti. Buna göre tahsildar Osman Omay 90.000, diğer tahsildar Mehmet Ünlü ise 7.000 lirayı işletme kasasından zimmelerine geçirmişlerdi (Son Posta Gazetesi, 28 Ağustos 1950, s. 6). Konuyla ilgili yapılan tahkikat neticesinde Osman Omay yakalanarak yargılanmış ve suçunu kabul etmişti. Ancak Mehmet Ünlü yakalanmamıştı (Son Posta Gazetesi, 20 Ağustos 1950, s. 3). Osman Omay, Cumhuriyet Başsavcılığına vermiş olduğu ifade de zimmetine 50.000 lirayı geçirdiğini itiraf etmişti (Seyhan Gazetesi, 7 Ağustos 1950, s. 3).

## SONUÇ

Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde meydana gelen önemli gelişmelerden biri de elektriğin gündelik hayatta kullanılmaya başlanması olmuştu. Bilhassa teknolojik gelişmelerin hız kazandığı 19. yüzyılda elektriğe duyulan önemi daha da arttırmıştı. Ancak henüz elektriğin üretimi ve vatandaşlara sunulmasında istenilen başarı elde edilememişti. Buna rağmen imparatorluğun başlıca bölgelerinde elektrikli motorlar ve fosil yakıtla çalıştırılan jeneratörler aracılığıyla şehirler aydınlatılmaya ve elektrik halkın hizmetine sunulmaya çalışılmıştı. Bu doğrultudaki çalışmaların yürütüldüğü ve enerji kaynağının kullanıldığı kentlerden birisi Adana olmuştur. Bu bağlamda Osmanlı'nın son dönemlerinde birkaç şehir ve sınırlı işletmeler tarafından kullanılan elektrik enerjisi ve bu enerjiyle çalışan tramvaylar İstanbul dışında Adana'da da kullanılmaya başlanmıştı. Önemli tekstil şehirlerinden biri olan Adana'nın elektrik enerjisine ve elektrikli tramvaya kavuşması, elektriğin modern bir şehrin vazgeçilmez özelliği olarak görülmesinden kaynaklanmıştı.

Şehrin elektrikle tanışması belediyenin teşebbüsüyle başlamıştı. Başta Adana Belediye başkanı ve vali olmak üzere mahalli idareciler bu hizmetin kente ulaşması için çalışmalar başlatmışlardı. Böylece Adana, 1909 yılında belediye öncülüğünde elektrik ve elektrikli tramvayla

tanışmıştı. 1909 ile 1914 yılları arasında belediye işletmesi aracılığıyla yürütülen elektrik ve elektrikli tramvay çalışmalarının daha geniş bir alanda yaygınlaştırılması için özel sermayeden oluşan bir işletmeye 25 yıllığına devredilmişti. Böylece kentin elektrik işleri ilk defa özel bir teşebbüsün denetimine girmişti. Osman Vehbi Bey ile ortağı Mösyö Pol Kokil Efendi'ye devredilmişti. Bu dönemde elektrik enerjisi sağlanmış ve alt yapı faaliyetleri yürütülmüştür.

Bu süreç zarfında işletme 1918'de Avusturya'daki Buvari Fabrikası'ndan 1 elektrik motoru satın alabilmişti. 1926'ya gelindiğinde işletme bir elektrik fabrikasının inşasına başlamıştı. Fabrikada 800 beygir ile 600 K.V.A gücünde 2 elektrikli motoru devreye sokabilmişti. 1926 yılında atılan bu adımlarla birlikte şehirde elektrikten istifade eden kişi sayısı 90.000'e çıkmıştı. Elektrikten istifade edebilen nüfusta meydana gelen artış haliyle işletmenin elde ettiği kâr oranında da artışı sağlamıştı. Ancak buna rağmen elektrik hizmetinde birtakım aksaklıklar yaşanmıştı. Hazırlanan projelerin zamanında hayata geçirilememesi, elektrikli tramvay işletmesinde beklenen başarının elde edilememiş olması, alt yapı sorunun çözülmemiş olması ve elektriğin belirlenen bölgelere kesintisiz olarak verilememesinden dolayı 1928 yılında imtiyaz hakkı feshedilmişti.

Son dönemde meydana gelen bu gelişmeler yeterli görülmemiş olmalı ki, imtiyaz hakkı ELG Şirketi'ne devredilmişti. Böylece elektrik işlerinde yeni bir döneme girilmiş ve elektrik işletmesi yabancı sermaye idaresine girmişti. Adana Belediye Başkanı Turhan Cemal Beyefendi ile şirket vekili Mösyö Danyel Burla arasında yapılan mukavele doğrultusunda elektrik ve elektrikli tramvay işletme hakkı 23 Mart 1928 tarihinde ELG Şirketi'ne 50 yıllığına verilmişti. ELG Şirketi'nin faaliyetleriyle birlikte elektrik kullanımı daha geniş bir sahaya yayılmıştı. Bu çerçevede 9.800 metre uzunluğunda metro hattı için 9.800 kuruşa arazi satın alınmıştı. Bu çalışmalara rağmen şirketin 1930 yılına ait gelirleri düşük olsa da 1933 yılında faaliyetlerini kesintisiz şekilde devam ettirmişti. 1931 yılında 1.481 olan abone sayısı 1932 yılında 1.883, 1933 yılında ise 1.805 olmuştu. 1931 yılında 12.645 adet lamba, 1932 yılında 14.740, 1933 yılında 15.067 adete çıkmıştı. 1931 yılında mevcut olan cihaz sayısı 538, 1932 yılında

659 ve 1933 yılında 760'a yükselmişti. 1931 yılında mevcut olan motor sayısı 162, 1932 yılında 216 ve 1933 yılında 232 adete çıkmıştı. Bu verilerden hareketle şirketin vatandaşlara kesintisiz elektrik verebilmek için aralıksız çalışmalar yürüttüğü çıkarımı yapılabilmektedir. Buna ek olarak 1934 yılında 2 elektrikli motor satın alınmıştı. Elektrik fiyatlarına dair yapılan şikâyetler üzerine fiyat; 1935 yılında 22,5 kuruştan 20 kuruşa, 1939 yılında ise 19,25 kuruşa düşürülmüştü. Aydınlatma hususunda yapılan şikâyetler üzerine harekete geçilerek 1937 yılında mevcut olan 425 lambaya ek olarak 285 lamba daha taktırılarak lamba sayısı 710'a çıkarılmıştı. Ayrıca her yıl 100'er lamba taktırılacağı sözü de verilmişti. Tüm bu faaliyetlerin yanı sıra aynı yıl içerisinde 3.150 beygir gücünde 2 dizel motoru bulunan Türkelog Şirketiyle anlaşma yapılmıştı.

ELG Şirketi faaliyetlerine aralıksız şekilde devam ederken 1930'lu yıllarda başlatılan devletçilik politikası ve II. Dünya Savaşı'nın olumsuz yansımaları neticesinde elektrik ile elektrikli tramvay işletmesinin imtiyaz hakkının devlet kontrolüne geçirilmesi için çalışmalar başlatılmıştı. Bu çalışmalar neticesinde 1939 yılında işletme hakkı tekrar Adana Belediyesine geçmişti. Cumhuriyet kadrosunun modern teknoloji hamlesine yönelik kalkınma politikası çerçevesinde atılan adımlardan biri olan elektriğin belediyenin himayesine alınmasıyla elektriğin kullanım alanının yaygınlaştırılması hedeflenmişti. Bu hedefler doğrultusunda faaliyetlerini yürüten işletme çalışmalarını kent genelinde yürütmekle birlikte elektrikli tramvay hatlarını ise Hükümet Konağı merkezli işletmişti.

Elektriğin gerek belediye gerekse özel sermaye eliyle işletilmesi sürecinde işletmelerin vermiş olduğu hizmetlerden dolayı vatandaşların memnun olmadığına dair birçok şikâyet örneğine rastlanılmıştır. Bu şikâyetlerin temel nedeni ise sık sık elektrik kesintileri ve ücretlerin yüksek olmasıydı. İşletmeler bu şikâyetlere çözüm olarak yeni projeleri hayata geçirme, yeni fabrikalar açma ve fiyat indirimine gitme yollarına başvurmuştu. Fiyatların indirimine yönelik girişimler özellikle işletmenin ELG Şirketi tarafından idare edilmesi sürecinde gerçekleşmişti. Gerek belediye gerekse özel işletmelerin temel gayesi sık sık kesintiye uğrayan elektriklerin düzenli olarak abonmanlara verilmesini sağlamak, abonman sayısını ve kentteki aydınlatma oranını arttırmak, halkın elektrik

konusundaki memnuniyetini sağlamak ve elektrikli tramvay hatlarının yaygınlaştırılarak geniş ağlarla vatandaşlara hizmet vermesini sağlamak olmuştu. Bu gaye doğrultusunda en yüksek başarıyı elde eden işletmenin ELG Şirketi olduğu saptanmıştır. Fakat belediye işletmesinin tüm faaliyetlerine rağmen hedeflenen başarının elde edilmediği gibi elektrik kesintilerinin de önü alınamamıştı. Bu durum da abonmanların belediye işletmesine olan güvenlerinin sarsılmasına yol açmıştı.

ELG Şirketi ile Belediye İşletmesinin Osman Vehbi Bey'in imtiyaz dönemine oranla abonmanlarına düzenli elektrik verme hususunda kısmen başarı sağlamış olduğu tespit edilmiştir. Ancak buna rağmen özellikle ELG Şirketi'nin kâr amaçlı faaliyetlerini yürütmesi ve belediye işletmesinin geniş yelpazeye hitap etme girişiminden dolayı elektrikte uzun süreli kesintilerin yaşanmasına ve elektrikli tramvay seferlerinin gerçekleştirilememesine dair problemlerin yaşanmasının önü alınamamıştır.

## KAYNAKLAR

### Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

Başbakanlık-Muamelat Genel Müdürlüğü:  
30.10.0.0,7/43/28.

Başbakanlık-Kararlar Daire Başkanlığı (1920-  
1928): 30.18.1.1,30/54/16, 30.18.1.1,19/39/9,  
30.18.1.1,12/60/9.

Başbakanlık-Kararlar Daire  
Başkanlığı(1928-):30.18.1.2,2/15/8,  
30.18.1.2,4/31/1, 30.18.1.2,87/55/1,  
30.18.1.2,87/59/17, 30.18.1.2,94/31/18,  
30.18.1.2,104/4/40.

Nafia Vekaleti: 230.0.0.0,2/7/1, 230.0.0.0,1/4/1,  
230.0.0.0,1/5/1, 230.0.0.0,2/6/2, 230.0.0.0,1/5/2,  
230.0.0.0,3/9/1, 230.0.0.0,3/9/2, 230.0.0.0,3/9/3,  
230.0.0.0,3/8/1.

### Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Bâb-ı Âlî Evrak Odası Belgeleri (BEO.):  
3052/228841, 4531/339794, 2143/11,  
4302/322642, 4387/328962, 3052/228841,  
1597/119714, 1703/127673, 1995/149618.

Dahiliye-Muhasebe Kalemî (DH.EUM.MK): 269/16.

İmtiyaz Defteri (A. DVNS. İMTZ.d.): 2/123.

İrade-Meclis-i Mahsusa (İ. MMS): 172/9, 195/31.

İrade- Şûrâ-yı Devlet (İ. ŞD): 32/1579.

İrade-Hususi (İ. HUS): 116/59.

Meclis-i Vükelâ Mazbataları (MV): 191/12, 195/104,  
239/23, 231/172, 179/85, 241/202, 241/232.

Sadaret-Mukavelenameler (A.) DVN. MKL): 68/9,  
60/27.

Şûrâ-yı Devlet (ŞD): 2143/11, 2830/8, 3110/41.

Yıldız Maruzat Defterleri (Y. MRZ.D.): 11397.

Yıldız-Resmî Maruzat (Y. A. RES): 28/49, 29/36.

Gazete Kaynakları

Akşam Gazetesi.

Bugün Gazetesi.

Cumhuriyet Gazetesi.

Hakimiyet-i Millî Gazetesi.

Kurun Gazetesi.

Son Posta Gazetesi.

Ulus Gazetesi.

Vakit Gazetesi.

Seyhan Gazetesi

### Araştırma-İnceleme Eserler

Adıbelli, H. (2011). Tarsus demek, bir yerde elektrik demek. Türkiye’de ilk elektrik Tarsus ve barajları, Haz. Uğur Pişmanlık, *Aratos Kitaplığı Yayınları*, 23-26.

Akpınar, D. (2018). Kayseri ve civarı elektrik Türk anonim şirketi’nin kuruluşu. *International Journal of Social Science Research*, 7(2), 351-384. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ijssresearch/issue/41761/455445>.

Akpınar, D. (2022). Sultan II. Abdülhamit döneminde Adana’da sinai alanında gelişmeler. *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 10(124), 99-115. <https://avesis.ebyu.edu.tr/yayin/73db1f7a-b414-4db6-8d19-b08f08b6a722/sultan-ii-abdulhamid-doneminde-adanada-sinai-alaninda-gelismeler>.

Arısal, M. (2023). İstanbul’da yabancı sermaye eliyle yürütülen elektrik işleri (1910-1937). *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 25(1), 215-243. <https://doi.org/10.32709/akusosbil.1229748>.

Arslan, O. (2014). *Eskişehir’in elektrifikasyon tarihi (1916-1944)*. (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Mersin Üniversitesi).

- Arslan, O. (2017). Tarsus elektrik altyapısı tarihine bir bakış (1906-1938). *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXXII(1), 1-16. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/323747>.
- Aslıhan Özüdoğru, A. (2010). *Adana'da dokuma sanayi yapılarının endüstri mirası kapsamında incelenmesi*. (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi).
- Bahadır, O. (2001). Elektrik'in kısa tarihi, TMMOB *Elektrik Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Yayınları*.
- Coşkun, Y. (2013). *20. yüzyılın çeyreğinde İstanbul'da aydınlatma aracı olarak elektrik*, (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi).
- Çolak, M. (2004). XX. yüzyıl başlarında İstanbul'da trafik ve tramvay. *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 5, 75-87. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuydta/issue/951/10718>.
- Dağ, M. (2022). *Tütün sektöründe yabancı sermaye yatırımı: Adana tütün işletmesi (1884-1925). Çukurova tarihi araştırmaları I*, Haz. Şenay Atam, Ahmet Caner Çatal, Kriter Yayınları, 117-143.
- Dağ, M. (2023). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Adana ve Erzurum Reji idaresi (1883-1925)*. (Yayınlanmış Doktora Tezi, Harran Üniversitesi).
- Damlıbağ, F. (2020). Osmanlı Devleti'nde elektrik yayılması. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, XX(40), 149-173. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/cttd/issue/56945/801249>.
- Diñel, A. (1973). *Türkiye'de elektrikleendirme hizmetlerinin anı ve belgelerle tarihçesi, 50. yıl*, TEK Yayınları.
- Erol, E. (2007). *Türkiye'de elektrik enerjisinin tarihi gelişimi: 1902-2000*. (Yayınlanmış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi).
- Gençosman, M. N. (1960). Belediyecilikte aydınlatma vasıtaları ve tekâmülü. *İller ve Belediyeler Dergisi*, 16(174), 151-152. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/13419>.
- Gökçen, A., Çetin, L. (2023). Elektrik'ten arşiv'e: silahtarağa elektrik fabrikası arşivi. *Toplumsal Tarih Akademi Dergisi*, 2, 120-123. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ttakademi/issue/78535/1295778>.
- Gürbüz, A. U. (2006). *Elektrik sektöründe özelleştirme ve Türkiye'de serbest tüketici uygulaması*, (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi).
- Güneş, T. (1982). *Adana şehri*. (Yayınlanmış Bitirme Tezi, İstanbul Üniversitesi).
- Haytaoğlu, E. (2018). Denizli kentinin elektrik tarihine bir bakış (1924-1954). *Belgi Dergisi, Prof. Dr. Halil İncelik Özel Sayısı*, 896-927. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/belgi/issue/38281/431743>.
- İnan, K. (1978). Bilim ve teknolojiye devrimler yaratan bir olay: elektrik. *Elektrik Mühendisliği Dergisi*, 259-260, 245-263. [https://www.emo.org.tr/genel/bizden\\_detay.php?kod=44873&tipi=2&sube=0](https://www.emo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=44873&tipi=2&sube=0).
- Karataşer, B., Öztürk, S. (2018). Osmanlı dönemi ulaşımında raylı sistemler üzerine bir inceleme: İstanbul tramvay örneği. *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(14), 51-59. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/bsbd/issue/38666/449263>.
- Karayaman, M. (2013). *İlkler şehri Uşak'ta elektrik serüveni*.
- Karayaman, M. (2014). Ankara elektrik Türk anonim şirketi tarihçesi (1929-1939). *Osmanlı Bilimi Araştırmaları Dergisi*, XVI(1), 50-72. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuoba/issue/1226/14369>.
- Karıptaş, F. S., Aytis, S., Karıptaş, F. (2020). Geçmişin elektrik santralleri nasıl günümüzün sanat merkezleri oldu?. *Yapı Dergisi*, 459, 20-25. <https://www.researchgate.net/>

publication/345692653\_Gecmisen\_Elektrik\_Santralleri\_Nasil\_Gunumuzun\_Sanat\_Merkezleri\_Oldu.

Kayabaşı, S. (1999). *Türkiye’de elektrik enerjisi üretimi ve tüketimi*, (Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi).

Koç, Y. (2010). Elektriği millileştirmiş ve devletleştirmiştik. *Aydınlık Dergisi*, 1-3. <https://www.yildirimkoc.com.tr/usrfile/1323724111a.pdf>.

Koylu, Z., Arslan, O. (2014). *I. Dünya savaşı sürecinde bazı Osmanlı kentlerinde elektrikle aydınlatma girişimleri. Savaşan Devletlerin Tarihçilerinin Gözüyle Yüzüncü Yılında Birinci Dünya Savaşı Sempozyumu*, 1-11. [https://www.academia.edu/35624405/I\\_D%C3%9CNYA\\_SAVA%C5%9EI\\_S%C3%9CREC%C4%B0NDE\\_BAZI\\_OSMANLI\\_KENTLER%C4%B0NDE\\_ELEKTR%C4%B0KLE\\_AYDINLATMA\\_G%C4%B0R%C4%B0C5%9E% C4%B0MLER%C4%B0](https://www.academia.edu/35624405/I_D%C3%9CNYA_SAVA%C5%9EI_S%C3%9CREC%C4%B0NDE_BAZI_OSMANLI_KENTLER%C4%B0NDE_ELEKTR%C4%B0KLE_AYDINLATMA_G%C4%B0R%C4%B0C5%9E% C4%B0MLER%C4%B0).

Küçük, S. (2022). Elektriğin tarihi. *Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(56), 38-55. <https://doi.org/10.29228/SOBIDER.57290>.

Nacar, F, Tutsak, S. (2023). Konya’nın elektrikle buluşması ve Konya elektrik Türk anonim şirketinin faaliyetleri (1926-1932). *Yenifikir Uluslararası Akademik Fikir Araştırma Dergisi*, 15(31), 18-29. <https://doi.org/10.57205/yenifikirjournal.1380094>.

Özdemir, N. (2016). İmparatorluktan Cumhuriyete Türkiye’de elektriğin tarihsel gelişimi (1850-1938). *Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, 2(3), 17-32. <https://doi.org/10.21021/osmed.89880>.

Tanık, İ. H., Dağ, M. (2023). Türkiye’de enerjinin yerelde gelişiminden bir kesit Urfa’da elektrik (1929-1971). *Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cumhuriyet Özel Sayısı, 413-433. <https://doi.org/10.53568/>

yyusbed.1239764.

Ulaş, M. (2019). Çarçabuk’tan döşemeye. *Güney Mimarlık Dergisi*, 29-30, 54-59.

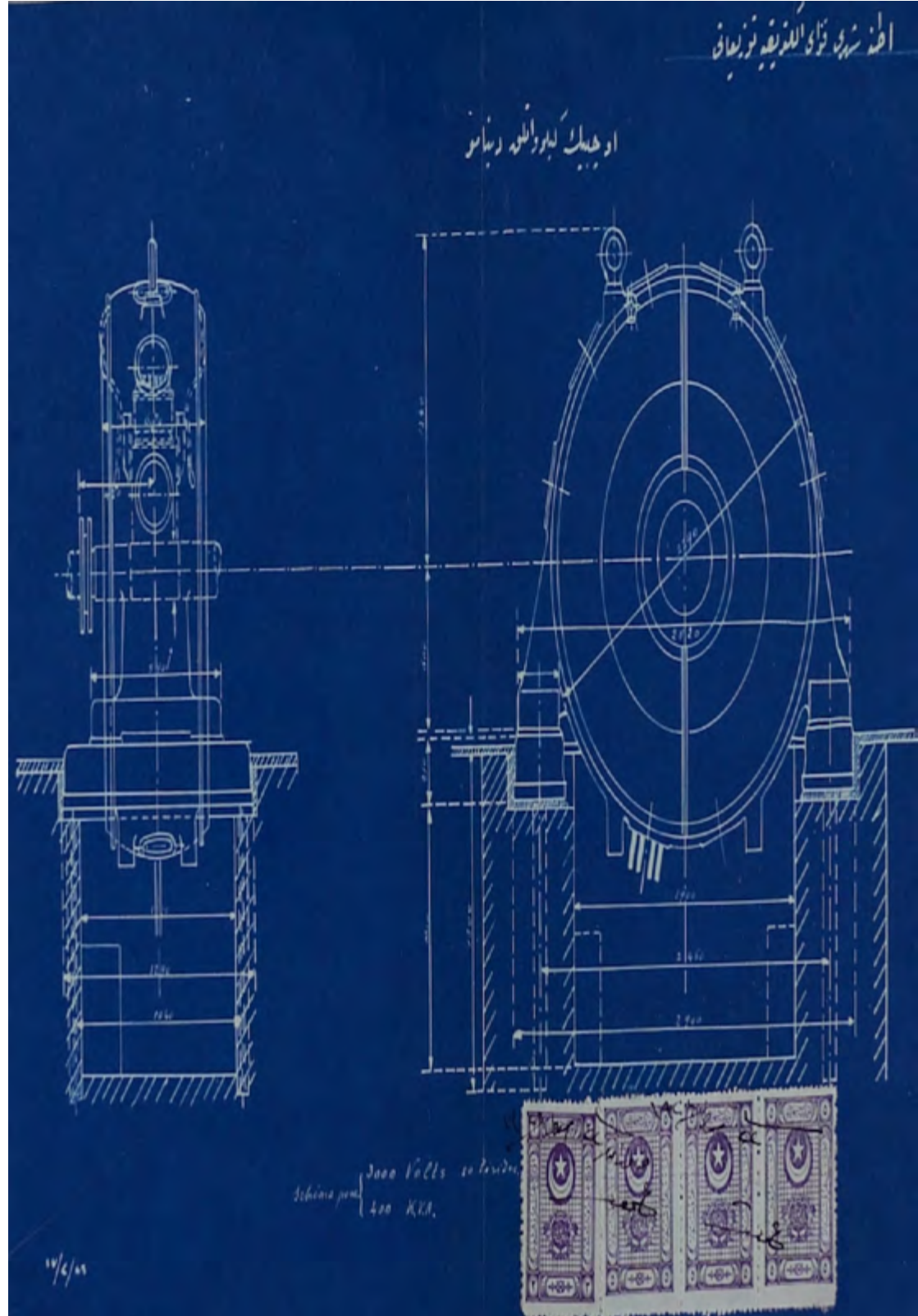
Ulutaş, S., Arslan, O. (2018). Yarım kalmış bir modernleşme projesi: mersin tramvay hattı. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXXIII(1), 235-260. <https://doi.org/10.18513/egetid.443319>.

Varlık, B., Emiroğlu, K., Türkoğlu, Ö. (2008). *Adana sanayi tarihi*, Adana Ticaret ve Sanayi Odası.

## EKLER

### Ek-1. 3.000 Kilovatlık Elektrik Dinamosu

Kaynak: BCA.  
230.0.0.0, 3/8/1.

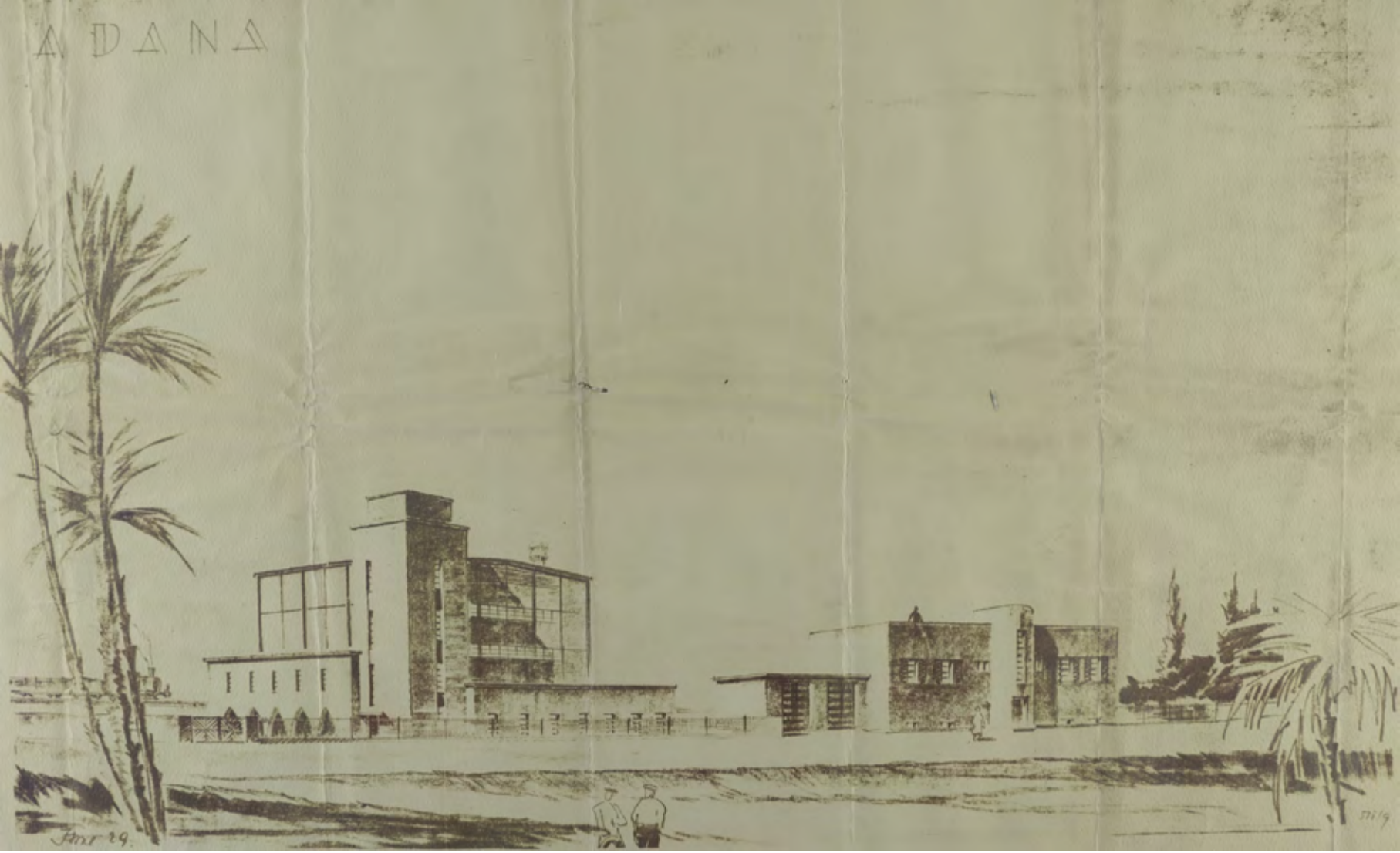




**Ek-2. 1929'da  
Şirket Tarafından  
Kullanılan Direk ve  
Lambalar**

**Kaynak:** BCA.  
230.0.0.0, 3/8/1.





**Ek-3. Adana Elektrik Fabrikası**  
**Kaynak: BCA. 230.0.0.0, 3/8/1.**