

XX. YÜZYIL BAŞLARINDA İSTANBUL'DA TRAFİK VE TRAMVAY

Melek ÇOLAK*

I. Tramvayın Tarihçesi ve İstanbul'da Tramvay

A. Atlı Tramvay

Tramvay raylı ulaşım sistemlerinden birisidir¹. XIX. yüzyıl, tramvay ile taşımacılığın başladığı, buhar ve elektrik gücü gibi yeni teknolojik imkanlarla hızla geliştiği bir dönemdir. Atlı yolcu arabalarının ray üzerinde hareket ettirilmesinden doğan ilk atlı tramvaylar, 1830'lu yıllarda Amerika'da kullanılmaya başlanmış ve bu uygulama kısa sürede Avrupa başkentlerinde yayılmıştır. Paris şehri 1852'de, Londra 1857'de, Viyana 1868'de, Brüksel ve İstanbul 1869'da atlı tramvaya kavuşmuştur².

XIX. yüzyıl ortalarında Osmanlı İmparatorluğu'nun 370.000 nüfuslu başkenti olan İstanbul'da kara ulaşımı hiçbir tarifeye bağlanmamış olan öküz veya atların çektiği ahşap ve süslü koçularla**, kupalarla***, faytonlarla yapılmakta; ekonomik ve sosyal gelişmeler ise İstanbul'un bozuk yolları üzerinde bir yere gitme işlevinin daha kolaylaştırılması, daha çağdaştırılması gereğini ortaya çıkarmaktadır. Muntazam yapılı caddeler üzerinde çalışan atlı tramvayların Sofya'da bile hizmete girmiş olması özellikle Pera basını

* Yrd. Doç. Dr., Muğla Üniversitesi Fen – Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

¹ Kemal Kutlu – Kazım Çeçen, “Osmanlı Devrinde İstanbul'da Raylı Ulaşım”, **Çağın Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri**, Yayına Hazırlayanlar: Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İslam Tarihi, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), İstanbul 1995, s. 335.

² Feza Günergun, “Osmanlı Devleti'nde Buharlı Tramvay İşletme Teşebbüsleri”, **Çağın Yakalayan Osmanlı**, s. 335.

** Koçu: Öküzler tarafından çekilen arabalar. Tam bir yürüten alaturka ev yapısında ve rahatlığında olan koçularda yer tahtasına minderler serilir, kenarlarına pufla yastıklar yerleştirilirdi. (Çelik Gülersoy, **Eski İstanbul Arabaları**, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayını, Apa Ofset Basımevi, İstanbul, s. 33).

*** Kupa: Avrupa'dan ithal bir son devir aracı idi. Çoğu siyah renkli, her tarafı ahşap ve kapalı, hacme göre biraz küçük kalan üç pencere, önu iki fenerli ve bir sürücülü, şehir içi arabası. XIX. yüzyıl sonu ve XX. yüzyılın başında İstanbul'da epeyce çoğalmış ve bolca bulunur hale gelmişti. (Gülersoy, **a.g.e.**, s. 33).

tarafından sık sık konu edilmekte, tramvay şirketi kurma gereği dile getirilmektedir³.

Bu nedenle tramvay ulaşımı ile ilgili çalışmalar 1869'da başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde şehir içi kara toplu ulaşım tesisi ile ilgili olarak gerçekleştirilecek olan ilk geçerli mukavele 30. 09. 1869 tarihinde Hükümet adına zamanın Ticaret Nazırı Mehmet Kabuli Paşa tarafından İstanbul'da "*Dersaadette Tramvay Tesis ve İnşasına*" dair bir sözleşme ile yapılmış ve İstanbul sokaklarında insan, eşya nakli için demiryolu inşası ile demiryolu üzerinde hayvan çekerli araba işletilmesi imtiyazı kırk yıl süre ile Dersaadet Tramvay Şirketi'ne (D.T.Ş.) verilmiştir⁴. D.T. Ş. ilk olarak ucuz nakil araçlarına en çok ihtiyacın duyulduğu iş ve ikametgah hacminin en yoğun olduğu bölgelere hat döşemeye karar vermiştir. Yapılan uzun araştırmalar sonucu atlı tramvayın öncelikle işlemesi gerekli bölgeler belirlenerek ilk planda dört hattın açılması uygun görülmüştür. Bunlar:

1 – Azapkapusu – Galata – Tophane – Kabataş – Beşiktaş – Ortaköy hattı,

2 – Eminönü – Bab'ı Ali – Soğukçeşme – Divanyolu – Beyazıt – Aksaray hattı,

3 – Aksaray – Samatya – Yedikule hattı,

4 – Aksaray – Topkapı hattıdır.

Böylece D.T. Ş., 1870 yılının ilk aylarından itibaren İstanbul'da bu hattın güzergahında raylar döşemeye başlamıştır⁵. İlk atlı tramvay 1871 yılında Azapkapusu – Galata – Tophane – Beşiktaş arasında işletmeye açılmıştır⁶.

Tramvayı çeken atlar Macaristan ve Avusturya'dan getirilen, iri yapılı kadana tipinde idi. Tramvayın çalıştığı yerin yokuş olup olmamasına göre araca iki veya dört at koşulmakta, yokuş başlarına koşulan küçük ahırlardan takviye at alınmakta idi. Ancak bu atlar kısa zamanda yıpranıp iş göremez hale gelmeye başlamışlardır. Yerlerine yenileri de alınmadığından, kısa bir süre sonra atlı tramvayların hızı düşmüş ve zaman zaman bu durum eleştiri ve mizah konusu olmaya başlamıştır⁷. Ayrıca Tramvay Şirketi halktan pek rağbet görmemiştir.

³ R. Sertaç Kayserilioğlu, *Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay*, c: I, İ.E.T.T. Tarihi Dizileri: 1, İ.E.T.T Genel Müdürlüğü, 1. Baskı, Mayıs 1998, s. 19.

⁴ Kayserilioğlu, a.g.e., c: 1, s. 40.

⁵ Kayserilioğlu, a.g.e., c: 1, s. 62 – 63.

⁶ Kemal Kutlu, Kazım Çeçen, a.g.m., s. 335 – 336.

⁷ Ertan Ünal, "*Tramvayları Boşuna mı İdam Ettik?*", *Yıllar Boyu Tarih*, Hürgün Gazetecilik ve Matbaacılık, yıl: 1, c. 2, sayı: 2, Şubat 1979, s. 36

Nedeni de nüfusun azlığı ile bilet ücretlerinin pahalılığı yanında halkın acele işi olmayışına bağlayabiliriz⁸. Abdülhamit dönemindeki ekonomik krizler, yolcu sayısında azalmalar meydana getirerek, şirketin zor durumda kalmasına neden olmuştur⁹.

B. Atlı Tramvaydan Elektrikli Tramvaya Geçiş

Hızlı şehirleşmenin getirdiği yolcu sayısındaki artış ve hayvan gücü kullanmanın sakıncaları bir süre sonra yeni bir çekim gücü kullanımını ortaya çıkarmıştır. Bir tramvay hattının ekonomik olması için hem çok yolcu taşınması, hem de çekim gücü için yapılan masrafların düşük olması gerekmektedir. Hayvanları besleme ve bakım masraflarının yüksek olması, kısa sürede yıpranmaları, salgın hastalıklar sonucu toplu halde ölümler, hayvan gücünün yüklü vagonları özellikle yokuşlarda hareket ettirmek için yetersiz kalması vb. nedenler tramvay şirketlerini daha ekonomik ve avantajlı olan bir çekiş gücünü kullanmaya sevk etmiştir¹⁰.

Birtakım mahsurlar D.T.Ş.'ni de İstanbul tramvaylarında hayvan gücü yerine mekanik çekme gücünü kullanma düşüncesine yöneltmiştir. XIX. yüzyıl sonuna doğru, Avrupa'nın belirli güzergahlarında buhar, basınçlı hava ve gaz ile çalışan tramvayların hizmete girmesini örnek alarak İstanbul'da 1890'lı yıllardan itibaren mekanik gücün kullanılması yönünde girişimler yapılmıştır. Ancak Avrupa'da sınırlı ve geçici olarak hizmet veren buharlı tramvaylar İstanbul'da proje safhasında kalmış ve buhar gücü henüz tramvaylarda kullanılmaya başlanmadan, yerini kendinden birçok bakımdan daha avantajlı olan elektrik gücüne bırakmıştır¹¹.

1912'de başlayan Balkan Savaşı sırasında Harbiye Nezareti, elindeki at ihtiyacının yeterli olmaması üzerine D.T. Ş.'ne başvurarak orduda kullanılmak üzere atları satın almak istemiş, verilen olumlu cevap üzerine de otuz bin altın karşılığında şirketin tramvaylarında kullanılan tüm atları satın almış, bunun

⁸ "Kaldırılmaz yollarda yayalar serbestçe dolaşır ve hatta sokak ortasında seyyar rehberlik edenler, traş anında dahi bir araç geçerken, müşterisini oturttuğu sandalyesi ile kaldırıp kenara çeker ve sonra yine aynı yere gelerek işine devam ederlerdi. Diğer seyyar esnafı da kattığımız böyle bir durumda, kazalara sebebiyet vermeme gayesiyle tramvayların önünde, elinde borusu ile birer Vardacı bulunurdu ki, hızlı koşan bıçkınlardan seçilen bu delikanlılar "Vardaaa!..." sesleriyle yol açarlardı." (İhsan Birinci, "İstanbul'da İlk Trafik", **Hayat Tarih Mecmuası**, Ören Basımevi, c. 2, sayı: 9, İstanbul 1976, s. 90 – 91

⁹ Kayserilioğlu, **a.g.e.**, c.1, s. 95

¹⁰ Günergun, **a.g.m.**, s. 373

¹¹ Günergun, s. 377 – 378

sonucu olarak tramvayların çalışması durmuştu¹². I. Dünya Savaşı arifesinde İstanbul'da atlı tramvay yokluğunun yarattığı bu büyük sıkıntı bir bakıma yararlı olmuş, zira Amerika ve Avrupa'da çoktan kullanılmaya başlanmış olan elektrikli tramvayın İstanbul içinde artık kaçınılmaz olduğu düşüncesi iyice yaygınlaşmış ve bunun bir sonucu olarak Şehremaneti ve Nafia Vekaleti yetkilileri, tramvayın elektrikliğe çevrilmesi ve elektrik hatlarının bir an önce döşenmesi konusunda D.T.Ş.'ni zorlamaya başlamışlardır¹³. Dünyada ilk elektrikli tramvayın 1881'de Berlin'de, 1883'te Londra'da, 1888'de Amerika'da, 1893'te Marsilya'da, 1896'da Dublin'de, 1898'de Liverpool'da, 1900'de Paris'te¹⁴ çalışmaya başlamasından sonra; İstanbul'da ilk elektrikli tramvay 20. 02. 1914 günü Karaköy – Ortaköy hattında hizmete girmiştir¹⁵. 1915 – 1926 yılları arasında elektrikli tramvay hizmeti ilk kez Tünel – Şişli, Tünel – Tatavla, Harbiye – Fatih, Tünel – Maçka, Taksim – Sirkeci, Karaköy – Beşiktaş, Eminönü – Bebek, Aksaray – Ortaköy, Beşiktaş – Fatih, Eminönü – Fatih, Eminönü – Topkapı, Eminönü – Yedikule, Topkapı – Beyazıt, Yedikule – Beyazıt güzergahında görülmüştür¹⁶. Şirket, Cumhuriyetin ilan edildiği yıl işletmekte bulunduğu on iki hat üstünde 141'i motris (çekici) 69'u römork çekilen) olmak üzere günde ortalama 210 arabayı çalıştırmış, aynı yıl bu taşıtlar 10.490.090 km. yol yapmış ve 55.599.688 yolcu taşımıştır.¹⁷ 1938 yılına gelindiğinde ise ortalama 266 araba çalıştırmaktaydı. Bunun 177'si motris, 83'ü römorktu. Bunlar, 15.356.364 km. katetmiş, 73.039.303 yolcu taşımıştı.¹⁸ 01.01.1939 tarihinden itibaren on üç yılda ödenmek üzere 1.589.000 L. karşılığında D.T.Ş. hükümetçe satın alınmıştır. Şirket önce Elektrik İstanbul Umum Müdürlüğüne ve Belediye'ye devredilmiş 3645 sayılı yasa ve 16. 06. 1939 tarihli kanunla da oluşturulan İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü (İ.E.T.T.) idaresine bağlanmıştır¹⁹.

¹² Kayserilioğlu, a.g.e.,c.I, s. 197; Ünal, a.g.m., s. 36

¹³ Kayserilioğlu,a.g.e., c. I, s. 197

¹⁴ Sertaç Kayserilioğlu, *Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay*, İ.E.T.T. Tarihi Dizileri, İ.E.T.T. Genel Müdürlüğü, c. 2, 1. Baskı, Ekim 1995, s. 20 – 21

¹⁵ Ünal, a.g.m., s. 36; Eser Tutel, "*İstanbul'un Ortası Kırmızı Tramvay*", *Tarih ve Toplum*, İletişim Yayınları, sayı: 137, c. 23, Mayıs 1995, s. 15

¹⁶ Kayserilioğlu, a.g.e., c. II, s. 50

¹⁷ Çelik Gülersoy, *Tramvay İstanbul'da* Basım:Evren Ofset ,İstanbul ,1989 ,s.57

¹⁸ Gülersoy, a.g.e., s.102

¹⁹ Kayserilioğlu, a.g.e., c. II, s. 131

II. Trafik ve Tramvay Kazaları

İstanbul'da ilk trafik kazası Balkan Savaşı (1912) sıralarında meydana gelmiştir. Sıkıyönetimin hüküm sürdüğü Ocak ayının bir gecesi saat 22:30'da Zincirlikuyu yönünden hızla gelen otomobil, bir Arnavut'a çarparak yaralanmasına neden olmuş, yaralı Etfal Hastanesi'ne kaldırılmıştı. Kazayı yapan otomobil şoförü İtalyan Sefaretine mensup bir İtalyan idi. Arabasıyla kaçarken, Pangaltı polisleri tarafından yakalanmıştır²⁰. Tramvaylar da hiç şüphesiz çeşitli kazalara neden olmuşlardır²¹. Sabit yolu üzerinde taşımacılığı sürdürmesine rağmen tramvaylar ilk dönemlerinde atların ürkmesi ve parlaması nedeniyle, elektrik dönemlerinde de nüfusun ve içinde bulunduğu trafiğin artması nedeniyle araçlarla çarpışma, hattan çıkma, devrilme, yayaya çarpma, yolcu düşmesi vs. şeklinde kazalara maruz kalmıştır²².

İhsan Birinci, bu genel havayı mizahi bir yaklaşımla şöyle yansıtmaktadır:²³

"... Pek dik yolları çıkarken yokuş başlarındaki ahırlardan yedek atların bağlanması hayli vakit alırdı. Bir plântondan diğerine, hareket halindeki tramvayın trafik kazası sebebiyle gecikmesinin telefonla "Sultanahmet kavşağındaki falan numaralı servisin bir şahsı çiğnediği, fakat çok şükür tramvayda herhangi bir hasar olmadığı" şeklindeki bildirilişi tuhaf sayılmayan olağan haberlerdendi."

Bu kazalar tramvayların elektrikli hale dönüştürülmesinden sonra daha da çoğalmış, özellikle tramvay arkasına takılarak yolculuk yapanlardan bazıları tekerlekler altında kalarak yaşamlarını kaybetmişler ya da sakatlanmışlardır²⁴.

İstanbul'un nüfusu özellikle Mütareke'den sonra çok artmış, şehrin en büyük caddesi bile halkın gidiş gelişini (trafiğini) sağlayamayacak hale gelmiştir²⁵. Bu dönemde İstanbul'un en kalabalık en işlek caddelerinde tramvay, otomobil, kamyon ve araba kazalarının geneli Galata çevresinde meydana gelmektedir²⁶. Sokakların izdihamı ve kamyonlarla, otomobiller ve diğer arabaların gayet sık bir surette gidiş geliş ve şoförleriyle, arabacıların trafik kurallarına genellikle uymamaları şehrin bazı mahallelerinde trafiği tehlikeye

²⁰ İhsan Birinci, a.g.m., s. 92

²¹ Ünal, a.g.m., s. 38

²² Kayserilioğlu, a.g.e., c. II, s. 144

²³ Birinci, a.g.m., s. 90 – 91

²⁴ Ünal, a.g.m., s. 38

²⁵ BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi), DH.KMS, (Dahiliye Nezareti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti) Dosya: 57 – 2 ,No: 41, Lef : 2

²⁶ BOA, DH.KMS, Dosya: 57 – 2 , No: 41, Lef :1

sokmaktadır²⁷. Sadarettin Dahiliye Nezaretine bildirildiğine göre yük arabalarının nizama aykırı davranmaları yanında, tramvay kazaları genellikle frenlerin bozuk olmasından kaynaklanmaktadır. Bunun için tramvayı harekete geçiren alet ve diğer araç ve aletlerin teftiş edilerek kazaya meydan vermeyecek bir hale getirilmesi ve tramvay şirketine gerekli uyarının yapılması istenmektedir. Etkili önlemler alınıp, gerekli düzenlemeler yapılırsa kazalara meydan kalmayacaktır. Bu, Galata'dan Tophane'ye kadar; Rıhtım, Mumhane ve Tramvay caddeleri adlarıyla bilinen üç caddeden birinin yük arabalarına, diğer ikisinin otomobil, kamyon ve kişilerin arabalarına ayrılması suretiyle trafiğin düzen ve güvenliğinin sağlanmasıyla gidiş gelişin bir derece güvenliğe alınmasıyla olacaktır²⁸. Ancak Dahiliye Nezareti, Şehremanetinin bu konuda gevşek davrandığından şikayet etmektedir. İstanbul'un nüfusunun özellikle Mondros Mütarekesi'nden sonra artması ve bunun sonucu olarak trafikteki karmaşa kazalara neden olmaktadır. Önlem için gevşek davranan Şehremanetine durum tekrar bildirilmiştir. Hatta yakın bir zamanda olan bir tramvay kazası nedeniyle Şehremini Cemil Paşa Nezarete çağırılmıştır. Cemil Paşa kazalardan dolayı tramvay şirketini suçlamaktadır. O'na göre tramvaylardaki frenler zaman geçtikçe deforme olmuş, şirkete yapılan uyarılara rağmen sekiz yıldan beri yenilenmemiştir. Bu da kazalara neden olmaktadır. Şirket, bu konuda cevap vermektense kaçınmaktadır. Sonuçta İtilaf Devleti Zabıt Kontrolü Başkanı Generalin yanında karşılıklı görüşme yoluyla şirketin araçlarının eksikliğinin giderilmesi ve kazaların önlenmesi için gerekenin yapılması kararlaştırılmış²⁹ ve tramvay şirketine gerekli uyarının yapılması istenmiştir³⁰. Şehremaneti bu konuda, Galata köprüsünden itibaren Rıhtımı takiben Tophane'ye giden caddelerin arabaların trafiğine uygun olmayıp çok bozuk olduğunu bildirmektedir³¹.

6. 06. 1919'da ikinci kez Şehreminliğine getirilen Cemil Paşa (Topuzlu) anılarında bu durumu şöyle anlatmaktadır:³².

"Gereği gibi bakılmadığından sokaklarda, boş arsalarsa binlerce arabalık süprüntü birikmişti. Tamirat yüzü görmediğinden, sokaklar geçilmez

²⁷ DH.KMS, Dosya: 57 - 2 , No: 41, Lef :8

²⁸ DH.KMS, Dosya: 57 - 2, No: 41, Lef :1, Lef :6, Lef :7

²⁹ DH.KMS, Dosya: 57 - 2, No: 41, Lef: 2

³⁰ DH.KMS, Dosya: 57 - 2, No: 41, Lef :3

³¹ DH.KMS, Dosya: 57 - 2, No: 41, Lef :4

³² Cemil Topuzlu, *İstibdat- Meşrutiyet-Cumhuriyet Devirlerinde 80 Yıllık Hatıralarım*, Haz.Hüsrev Hatemi, Aykut Kazancıgil, İ.Ü. Cerrahpaşa Tıp Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1982, s.163.

haldeydi. Geniş caddelerimiz bile çok karanlıktı. Birçok gezici esnaf en işlek yollar ve meydanları dolduruyor ve gelip geçenleri rahatsız ediyordu.”

Bu durumda Şehreminliğinin bulduğu çözüm yolu ve yaptığı girişimler şöyledir³³: (Bkz. Ek. I, Ek. II)

“Sözü edilen yolun tamiri anlaşma hükmünce Rıhtım Şirketi'ne ait olduğu halde bu yolun da şehrin diğer kesimlerinde olduğu gibi savaş esnasında askeri nakliyat yüzünden bozulduğu belirtilerek Şehreminliği tarafından askeriyeden alınan paranın bir kısmının bu yolun tamiri için harcanması gerektiği, Rıhtım Şirketi'nce talep edilmektedir. Halbuki alınan para köprüünün tamiriyle diğer bazı yolların tamirine yetmediği gibi; esasen tamirati Rıhtım ve Tramvay Şirketine ait bulunan yolların tamirati bu hesaptan ayrı tutulmuştur. Fakat en işlek cadde olması nedeniyle uzun süre bozuk kalmamalıdır. Rıhtım caddesinin tamirinin tamamlanması gerektiği gibi Mumhane caddesi de heriki taraftan gelecek kamyonların geçişine uygun, elverişli olmadığından bu yol binek ve yük arabalarına ayrılabilir. O halde otomobil, kamyon ve nakliye araçlarının geçişlerine yalnız Tramvay caddesi uygun kalmaktadır. Ancak bu cadde araç trafiğine yeterli olmadığından Rıhtım caddesinin hızla tamirine ihtiyaç vardır. Tramvay kazalarının da frenlerin bozukluğundan ve Tramvay Şirketi'nin ihmali yüzünden olduğu araştırma ve inceleme sonucunda anlaşılmış, bu konuda şirkete tebligat gönderilmiş ise de şirketten cevap gelmemiştir. Bu yüzden durum, İtilaf Devletleri Polis Heyeti Başkanı General'e yazılı olarak bildirilmiştir.”

Böylece Hariciye Nezareti'ne Fransa Komiserliği tarafından gerekli girişimlerin yapılması sonucu,³⁴ Dersaadet Tramvay Şirketi tarafından bir açıklama yapılmıştır³⁵. (Bkz. Ek.III) İstanbul bu dönemde fiili olarak işgal günlerini yaşadığı için³⁶, Fransa Fevkalade Komiserliğine gönderilen 31. 01. 1920 tarihli bu açıklamaya göre şirket *frenlerin tutmamasıyla* ilgili ancak iki kazanın meydana geldiğini bildirmektedir. Onlara göre, yapılan incelemelerden sonra suçlu şirket yahut memurları değildir³⁷.

Kayserilioğlu, 1914 senesi Ocak ayından beri ardarda birçok hatta işlemeye başlamış elektrikli tramvaylarla ilgili hatların yapım ve genişletme çalışmalarında savaş ile birlikte önce yavaşlama sonra da durma görüldüğünden bahsetmektedir. Avrupa'ya ismarlanan yüz adet tramvay arabasından ise sadece

³³ DH.KMS, Dosya: 57 – 2, No: 41, Lef: 4, Lef :5

³⁴ DH.KMS, Dosya: 57 – 2, No: 41, Lef : 9, Lef :10

³⁵ DH.KMS, Dosya: 57 – 2, No: 41, Lef : 8, Lef: 9

³⁶ Ergün Aybars, Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I, 2. Baskı, Ankara, 1990, s. 113 - 114

³⁷ DH.KMS, Dosya: 57 – 2, No: 41, Lef : 8

beş tanesi gelebilmiştir. İstanbul caddelerinde işleyen arabalarda baş gösteren malzeme sıkıntısı önce pahalılığa sonra da ulaşım sıkıntısına neden olmuştur. 15. 01. 1915 günü hükümetin emri ile İstanbul'a verilen elektriğin kesilmesiyle artık bütün seferler durmuştur³⁸.

I. Dünya Savaşı ve sonraki dönemde içine düşülen karışıklık nedeniyle kömür tamamen yoklar listesine eklendiğinden³⁹ ve su, elektrik, tramvay ve arabalı vapur hizmetleri için günde ortalama 1200 ton kömür gerektiğinden, yokluk nedeniyle tramvay hizmetleri durmuştur⁴⁰. Askere alınma nedeniyle ortaya çıkan personel eksikliği ile birlikte mali sorunlar tüm şirketlerde olduğu gibi D.T.Ş.'de de kendini hissettirmiş⁴¹, 1908 devriminden sonra 1918 yılından 1922'ye kadar baş gösteren işçi ve personel grevleriyle çok fazla karşı karşıya kalmıştır⁴². D.T.Ş. seyrüsefere başladığı 1919 yılı Mart ayından itibaren "*işin ehli olan memur bulmak ve hizmette tutmakta*" zorlanmıştır. Diğer taraftan sokakların izdihamı ve kamyon, otomobil ve diğer araçların sık bir şekilde geliş gidişi ve kurallara uymama trafiği tehlikeye sokmuştur. Bu durumda şirket, kendisine gönderilen uyarıları dikkate alıp bunların gereğini yaptığından söz etmektedir⁴³.

Ancak savaş yıllarının bu hengamesi bittikten sonra bile trafik ve tramvay kazaları can almaya devam etmiştir. Tramvay kazaları içinde "*Şişhane faciası*" olarak geçen⁴⁴ 26. 02. 1936 yılında Vatman Fahri idaresindeki Harbiye – Fatih seferini yapan 122 kilo numaralı tramvay Şişhane yokuşunda "*frenleri boşalmca*" hızla aşağı inerek yoldan çıkmış yandaki apartmanlara çarparak geride altta kalıp ezilerek yaşamını yitiren altı kişi ve pek çok yaralı bırakmıştır⁴⁵.

³⁸ Kayserilioğlu, c. II, s. 47

³⁹ Mehmet Özdemir, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demir Yolları Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918–1920)*, TC Kültür Bakanlığı Yayınları / 2620, Ankara 2001, s. 81

⁴⁰ Mehmet Temel, *İşgal Yıllarında İstanbul'un Sosyal Durumu*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları/2035, Kültür Eserleri Dizisi. /210, Ankara 1998, s. 28 – 29

⁴¹ Kayserilioğlu, a.g.e., c.II, s. 47

⁴² Kayserilioğlu, a.g.e., c.I, s. 67

⁴³ DH.KMS, Dosya: 57 – 2, No: 41, Lef: 8

⁴⁴ Ünal, a.g.m., s. 38

⁴⁵ Türel, a.g.m., s. 15

SONUÇ

Raylı ulaşım sistemlerinden birisi olan tramvay İstanbul'da, Dersaadet Tramvay Şirketi'nin kurulmasıyla, önce atlı daha sonra elektrikli olarak hizmet vermeye başlamıştır. Ancak XX. yüzyıl başlarında imparatorluğun yaşadığı kaos, ulaşım sistemine de yansımış, çeşitli trafik ve tramvay kazaları meydana gelmiştir.

ÖZET

Raylı ulaşım sistemlerinden birisi olan tramvay İstanbul'da, Dersaadet Tramvay Şirketi'nin kurulmasıyla, önce atlı daha sonra elektrikli olarak hizmet vermeye başlamıştır. Ancak XX. yüzyıl başlarında imparatorluğun yaşadığı kaos, ulaşım sistemine de yansımıştır.

Bu çalışmada İstanbul'un yüzyıl başlarındaki trafik sorunu ve tramvayların neden olduğu kazalar bu kaos ortamında ele alınarak değerlendirilmiştir.

TRAFFIC AND TROLLEYS IN ISTANBUL AT THE BEGINNING OF THE XX. CENTURY

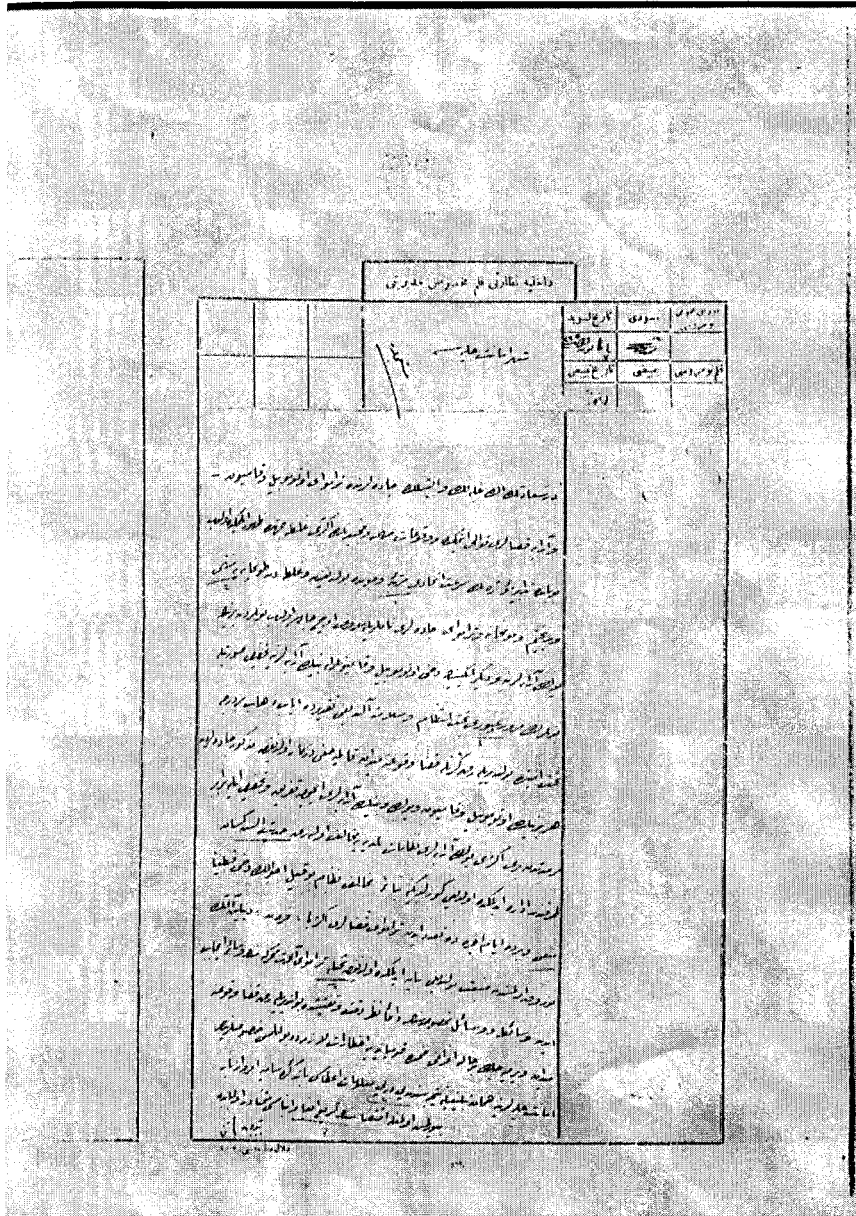
ABSTRACT

Trolleys were one of the rail transportation systems In Istanbul. With the foundation of Dersaadet Trolley Company, trolleys were in service, first of all with horses and then run with electricity. Nevertheless at the beginning of the XX. century the chaos that the empire was in, was felt in the transportation systems too.

In this study, the traffic problem of Istanbul at the beginning of the XX. century and accidents which were caused by trolleys were held in this chaotic situation of the empire.

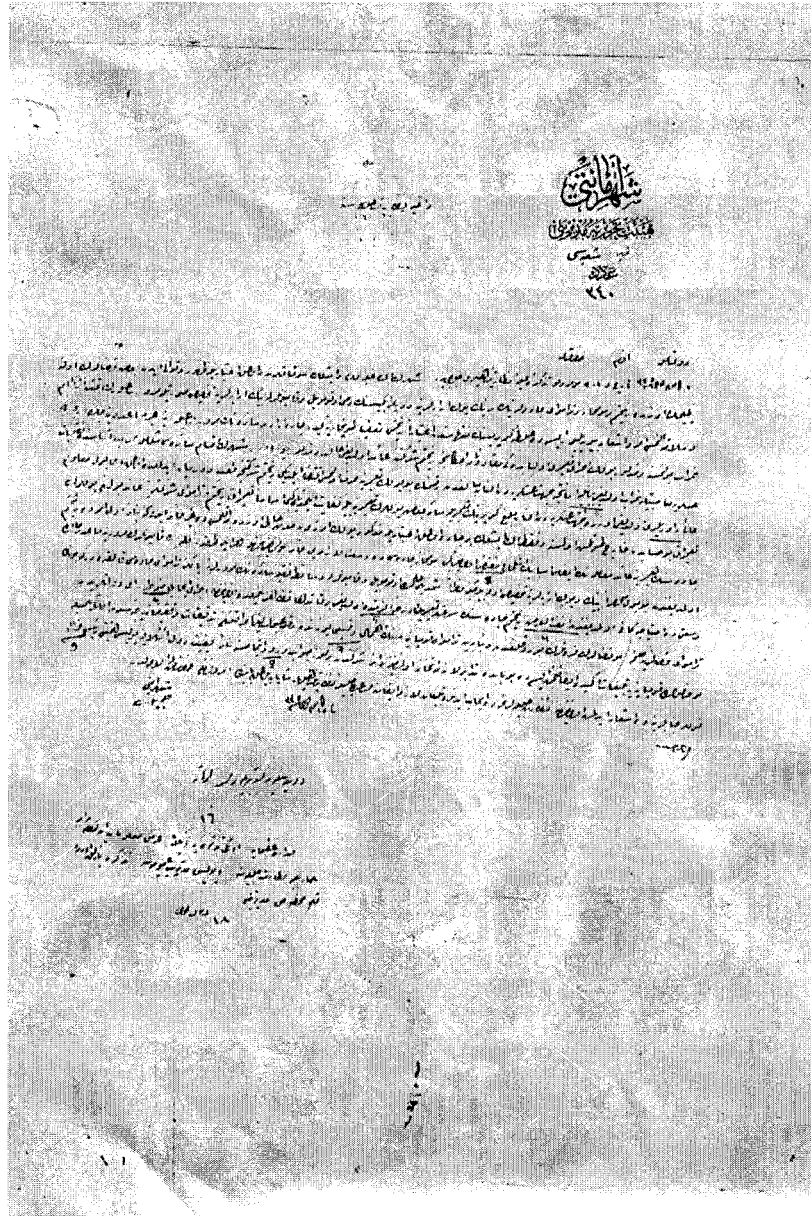
EK - I: 7 Aralık 1919 tarihinde Dahiliye Nezareti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti'nden Şehremanet-i Aliyyesi'ne gönderilen, İstanbul'da meydana gelmekte olan tramvay ve araba kazalarının önlenmesi için alınması gereken tedbirleri belirten tezkere

(BOA, DH.KMS, Dosya: 57 - 2, No: 41, Lef: 4)



EK - II: 15 Aralık 1919 tarihinde Şehreminliği tarafından Dahiliye Nezareti'ne gönderilen, İstanbul'da meydana gelmekte olan kazalar, Şehreminliğinin bu konuda karşılaştığı zorluklar ve aldığı tedbirleri gösteren tezkere.

(BOA, DH.KMS, Dosya: 57 - 2, No: 41, Lef: 5)



EK - III: Fransa Fevkalade Komiserliğine Dersaadet Tramvay Şirketi tarafından gönderilen, İstanbul'da meydana gelmekte olan kazalarla ilgili şirketin açıklamasını gösteren 31 Ocak 1920 tarihli mektubun tercümesi

(BOA, DH.KMS, Dosya: 57 - 2, No: 41, Lef: 9)

