

OSMANLI ARAŐTIRMALARI
XXII

NeŐir Heyeti - Editorial Board

Halil İNALCIK - İsmail E. ERÜNSAL

Heath W. LOWRY - Feridun EMECEN

Klaus KREISER

THE JOURNAL OF OTTOMAN STUDIES
XXII

İstanbul - 2003

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. Ondokuzuncu 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 tarifeyle bağlanmamış olan öküz veya atların çektiği ahşap ve süslü koçularla*, kupalarla*, faytonlarla yapılmak-

* Muğla Üniversitesi Fen - Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi

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 Tarih, 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 yürüyen alaturka ev yapısında ve rahatlığında olan koçularda yer tahtasına minderler serilir, kenarlarına pufla yastıklar

ta; 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 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 devlet şurası adına zamanın Ticaret Nazırı Mehmet Kabuli Paşa tarafından İstanbul'da "*Dersaadette Tramvay ve Tesis 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 döşemeyi karar vermiştir. Yapılan uzun araştırmalar sonucu atlı tramvayın öncelikle işleme gerekliliği 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.

yerleştirilirdi. (Çelik Gülersoy, *Eski İstanbul Arabaları*, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayını, Apa Ofset Basımevi, İstanbul, s. 33)

Koçuların iki tarafı pencere idi. Pencere perdeleri indirilip kaldırılabilirdi. Pencere kafes örülür ve araba içine yaşmak düzeltmek için küçük ayna konurdu. (Kazım Arısan, "Eski İstanbul'da Şehir İçi Ulaşım", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, s. 6

* Kupa: Avrupa'dan ithal bir son devir aracı idi. Çoğu siyah renkli, her tarafı ahşap ve kapalı, hacme göre biraz küçük kalan üç pencere, önü 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)

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

Böylece D.T. Ş., 1870 yılının ilk aylarından itibaren İstanbul'da bu hattın güzergahında raylar döşenmeye başlanmıştır⁵. İlk atlı tramvay 1871 yılında Azapkapusu - Galata - Tophane - Beşiktaş arasında işletmeye açılmıştır⁶.

Tramvayı çeken atlar Macaristan ve Avusturya'dan getirilen, iri yapılı kadanada 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. Nedeni de nüfusun azlığı ile bilet ücretlerinin pahalılığı yanında halkın acele işi olmayışına bağlayabiliriz⁸. Abdülhamit dönemindeki ekonomik krizler, yolcu sayısındaki 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 masrafın 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

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*, Hürkün Gazetecilik ve Matbaacılık, yıl: 1, c. 2, sayı: 2, Şubat 1979, s. 36

⁸ "Kaldırımsız 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 vermemek 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.I, s. 95

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. On dokuzuncu 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 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,

10 Günergun, *a.g.m.*, s. 373

11 Günergun, s. 377 - 378

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

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. 01. 01. 1939 tarihinden itibaren onüç 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 bağlanmıştır¹⁷.

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 yakalanmıştır¹⁸. Tramvaylar da hiç şüphesiz çeşitli kazalara neden olmuşlardır¹⁹. 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 kalmıştır²⁰.

İhsan Birinci bu genel havayı mizahi bir yaklaşımla şöyle yansıtmaktadır:²¹

"... 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

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

17 Kayserilioğlu, *a.g.e.*,c. II, s. 131

18 İhsan Birinci, *a.g.m.*, s. 92

19 Ünal, *a.g.m.*, s. 38

20 Kayserilioğlu, *a.g.e.*,c. II, s. 144

21 Birinci, *a.g.m.*, s. 90 - 91

şahsı çiğnediği, fakat çok şükür tramvayda herhangi bir hasar olmadı" şeklindeki bildirilişi tuhaf sayılmayan olağan haberdendi."

Bu kazalar tramvayların elektrikli hale dönüştürülmesinden sonra daha da çoğalmış, özellikle tramvay arkasına takılarak yolculuk yapanlardan bazıları tekerlekler altında kalarak yaşamlarını kaybetmişler ya da sakatlanmışlardır²².

İstanbul'un nüfusu özellikle mütarekeden sonra çok artmış, şehrin en büyük caddesi bile halkın gidiş gelişini (trafiğini) sağlayamayacak hale gelmiştir²³. Bu dönemde İstanbul'un en kalabalık en işlek caddelerinde tramvay, otomobil, kamyon ve araba kazalarının geneli Galata çevresinde meydana gelmektedir²⁴. 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 sokmaktadır²⁵. 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 gereçlerin 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 olacaktır²⁶. Ancak Dahiliye Nezareti, Şehremanetinin bu konuda gevşek davrandığından şikayet etmektedir. İstanbul'un nüfusunun özellikle Mondros mütarekesinden 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

²² Ünal, *a.g.m.*, s. 38

²³ BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi), *DH.KMS,(Dahiliye Nezareti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti)* Dosya: 57 - 2, No: 41, Lef : 2

²⁴ BOA, *DH.KMS*, Dosya: 57 - 2, No: 41, Lef :1

²⁵ *DH.KMS*, Dosya: 57 - 2, No: 41, Lef :8

²⁶ *DH.KMS*, Dosya : 57 - 2, No: 41, Lef :1, Lef :6, Lef :7

Cemil Paşa Nezarete çağrılmıştır. 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 vermektan bile kaçınmaktadır. Sonuçta İtilaf Devleti Zabıt Kontrolü Başkanı Generalin yanında karşılıklı görüşme yoluyla şirketin araçlarının eksikliğini giderilmesi ve kazaların önlenmesi için gerekenin yapılması kararlaştırılmış²⁷ ve tramvay şirketine gerekli uyarının yapılması istenmiştir²⁸. Şehremaneti bu konuda, Galata köprüsünden itibaren Rıhtımı takiben Tophane'ye giden caddelerin arabaların trafiğine uygun olmayıp çok bozuk olduğunu bildirmektedir²⁹.

06. 06. 1919'da ikinci kez Şehreminliğine getirilen Cemil Paşa (Topuzlu) anılarında tamirat yüzü görmediğinden sokakların geçilmez halde olduğunu söylemektedir³⁰.

Şehreminliğinin bulduğu çözüm yolu ve yaptığı girişimler şöyledir³¹:
(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 köprünün tamiriyle diğer bazı yolların tamirine yetmediği gibi; esasen tamirata Rıhtım ve Tramvay Şirketine ait bulunan yolların tamirata 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 geçişini uygun, elverişli olmadığından bu yol binek ve yük arabalarına ayrılabilir. O halde otomobil, kamyon ve nakliye araçlarının geçişlerine yalnız Tramvay caddesi uygun

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

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

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

30 Mehmet Temel, *İşgal Yıllarında İstanbul'un Sosyal Durumu*, TC Kültür Bakanlığı Yayınları / 2035, Kültür Eserleri Dizisi / 210, Ankara 1998, s. 29

31 DH.KMS, Dosya: 57 - 2, No: 41, Lef: 4, Lef :5

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,³² Dersaadet Tramvay Şirketi tarafından bir açıklama yapılmıştır³³. (Bkz. Ek.III) İstanbul bu dönemde fiili olarak işgal günlerini yaşadığı için³⁴, 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 değildir³⁵.

Kayserialioğlu, 1914 senesi Ocak ayından beri ardarda birçok hatta işleme başlamış elektrikli tramvaylarla ilgili hatların yapım ve genişletme çalışmalarında savaş ile birlikte önce yavaşlama sonra da durma görüldüğünden bahsetmektedir. Avrupa'ya ısmarlanan yüz adet tramvay arabasından ise sadece 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 durmuştur³⁶.

I. Dünya Savaşı ve sonraki dönemde içine düşülen karışıklık nedeniyle kömür tamamen yoklar listesine eklendiğinden³⁷ ve su, elektrik tramvay ve arabalı vapur hizmetleri için günde ortalama 1200 ton kömür gerektiğinden, yokluk nedeniyle tramvay hizmetleri durmuştur³⁸. Askere alınma nedeniyle

32 DH.KMS, Dosya: 57 - 2, No: 41, Lef : 9, Lef :10

33 DH.KMS, Dosya: 57 - 2, No: 41, Lef : 8, Lef: 9

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

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

36 Kayserialioğlu, c. II, s. 47

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

38 Mehmet Temel, *a.g.e.*, s. 28 - 29

ortaya çıkan personel eksikliği ile birlikte mali sorunlar tüm şirketlerde olduğu gibi D.T.Ş.'de de kendini hissettirmiş³⁹, 1908 devriminden sonra 1918 yılından 1922'ye kadar baş gösteren işçi ve personel grevleriyle çok fazla karşı karşıya kalmıştır⁴⁰. 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 etmektedir⁴¹.

Ancak savaş yıllarının bu hengamesi bittikten sonra bile trafik ve tramvay kazaları can almaya devam etmiştir. Tramvay kazaları içinde "*Şişhane faciası*" olarak geçen⁴² 26. 02. 1936 yılında Vatman Fahri idaresindeki Harbiye - Fatih seferini yapan 122 kilo numaralı tramvay Şişhane yokuşunda "*frenleri boşalınca*" hızla aşağı inerek yoldan çıkmış yandaki apartmanlara çarparak geride altta kalıp ezilerek yaşamını yitiren altı kişi ve pek çok yaralı bırakmıştır⁴³.

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.

39 Kayserilioğlu, *a.g.e.,c.II*, s. 47

40 Kayserilioğlu, *a.g.e.,c.I*, s. 67

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

42 Ünal, *a.g.m.*, s. 38

43 Türel, *a.g.m.*, s. 15

KAYNAKÇA**I - Arşiv Belgeleri**

BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi), DH.KMS, (Dahiliye Nezareti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti)

II - Kitap ve Makaleler

ARISAN, Kazım, "Eski İstanbul'da Şehir İçi Ulaşım", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Yayına Hazırlayanlar: Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), İstanbul 1995

AYBARS, Ergün, *Türkiye Cumhuriyeti Tarihi I*, 2. Baskı, Ankara, 1990

BİRİNCİ, İhsan, "İstanbul'da İlk Trafik", *Hayat Tarih Mecmuası*, Ören Basımevi, c. 2, sayı: 9, İstanbul 1976

GÜLERSOY, Çelik, *Eski İstanbul Arabaları*, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayını, Apa Ofset Basımevi, İstanbul.

GÜNERGUN, Feza, "Osmanlı Devleti'nde Buharlı Tramvay İşletme Teşebbüsleri", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Yayına Hazırlayanlar: Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), İstanbul 1995

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

-----, *Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay*, c. II, İ.E.T.T. Tarihi Dizileri, İ.E.T.T. Genel Müdürlüğü, 1. Baskı, Ekim 1995

KUTLU, Kemal, - Kazım Çeçen, "Osmanlı Devrinde İstanbul'da Raylı Ulaşım", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Yayına Hazırlayanlar: Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), İstanbul 1995

ÖZDEMİR, Mehmet, *Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demir Yolları Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918-1920)*, TC Kültür Bakanlığı Yayınları / 2620, Ankara 2001

TEMEL, Mehmet, *İşgal Yıllarında İstanbul'un Sosyal Durumu*, TC Kültür Bakanlığı Yayınları / 2035, Kültür Eserleri Dizisi / 210, Ankara 1998

TUTEL, Eser, "İstanbul'un Ortası Kırmızı Tramvay", *Tarih ve Toplum*, İletişim Yayınları, sayı: 137, c. 23, Mayıs 1995

ÜNAL, Ertan, "Tramvayları Boşuna mı İdam Ettik?", *Yıllar Boyu Tarih*, Hürkün Gazetecilik ve Matbaacılık, yıl: 1, c. 2, sayı: 2, Şubat 1979

Dahiliye Nezareti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti		İnceleme Tarihi	İnceleme Yeri
		1919	İstanbul
<p>Şehir Emnet-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)</p>			

EK-I: 7 Aralık 1919 tarihinde Dahiliye Nezareti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti'nden Şehir-emnet-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)

Şehinçizade Mehmed

Şehinçizade Mehmed

Şehinçizade Mehmed

Şehinçizade Mehmed

Handwritten text in Ottoman Turkish script, likely a letter or official document, starting with 'Şehinçizade Mehmed'.

Şehinçizade Mehmed

Handwritten notes or signatures at the bottom of the page.

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)

