

OSMANLI DÖNEMİ ULAŞIMINDA RAYLI SİSTEMLER ÜZERİNE BİR İNCELEME: İSTANBUL TRAMVAY ÖRNEĞİ¹

Dr. Öğr. Üyesi Büşra KARATAŞER²

Prof. Dr. Salih Öztürk³

A NOVELTY MOVEMENT IN THE TRANSPORTATION OF THE 20th CENTURY OTTOMAN İSTANBUL: TROLLEY AND ITS HISTORICAL DEVELOPMENT

Abstract

During the 19th century, the world began to experience a rapid transformation under the influence of steam power, compared to the previous periods. That transformation was also observed on the Ottoman Empire territories. Structural changes were observed especially in İstanbul, which was the heart of the Ottoman Empire and also the center of economic and social life during the 19th century. Changes were made between the regions in İstanbul according to the needs of the city. One of the most important changes was undoubtedly the novelties in transportation. The most important novelty in the transportation of İstanbul was the Trolley transportation. The first enterprise in the trolley transportation was started with construction works of rider trolley in İstanbul and its surroundings in 1864. Rapid urbanization in İstanbul caused an increase in the city population. Increase in the number of passengers created the need for using a new power in transportation, which used to be provided with animal power. The new trolley line paved the way for transporting many passengers with lower costs. This study will examine the development and socio-economic effects of the trolley transportation during the 20th century Ottoman İstanbul.

Keywords: İstanbul, Trolley, Transportation

Özet

19.yy Osmanlı Devleti için yeniliklerin ortaya çıktığı çağ olarak tanımlanabilir. Tüm dünyada her alanda başlayan yenilik hareketi Osmanlı devletinde de kendini göstermiştir. Başlangıçta askeri ve idari alanlarda görülen yenilikler zamanla yerini bayındırlık alanında göstermeye başlamıştır. 19. yüzyıl'da Avrupa'da ulaştırma alanındaki yenilikler Osmanlı imparatorluğunda da görülmüştür. Ulaşımındaki hızlı gelişme Osmanlı İstanbul'unda şehir içi ulaşımında kendisini göstermiştir. Osmanlı devletinde başlayan batılılaşma hareketi İstanbul'da şehirleşme de kendisini göstermiştir. İstanbul'daki yapılaşmanın değişmesine neden olmuştur. Bu sebeple şehir içi ulaşımında daha önce kullanılan araba ve omnibüsler İstanbul halkına büyük kolaylık sağlamıştı. İstanbul halkı yaya olarak ulaşım sağlamakdan kurtulmuştu. Ancak nüfusta meydana gelen artış ve araçların yol güzergahının düzgün olmaması sebebi ile ulaşımında aksamalar meydana geliyordu. Atlı tramvayla başlayan ulaşımında yenilik hareketi kısa sürede İstanbul halkında yaygın kabul ve destek gördü. Atlı tramvay yollarının bozukluğu ve tramvayları çeken atların hızı düşmesi sebebiyle kısa sürede gördüğü ilgi azalmıştı.

¹ Bu çalışma 11-13 Ağustos tarihinde International European Congress On Social Sciences (IKSAD) kongresinde bildiri olarak sunulmuştur.

² Namık Kemal Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, bkarataser@nku.edu.tr.

³ Namık Kemal Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, salihozturk@nku.edu.tr

Anahtar Kelimeler: İstanbul, Tramvay, Ulaşım.

1. Giriş

19. yüzyıl ile birlikte Osmanlı devletinde yenilik çalışmaları hızlanmıştı. Batılı devletler idari ve askeri alanlarda bunun yanında bayındırlık alanlarında da örnek alınarak yenilikler yapılmıştır. 1848 yılında Nafia Nezareti'nin kurulmasıyla imar ve ulaştırma faaliyetleri hız kazanmıştır (Tekdemir,2011:301). 18. Yüzyıla kadar deniz yolculukları hayli gelişmişken kara taşımacılığı oldukça durağandır. Karayollarında önceden önerilmiş yollardan vazgeçilmediği gibi başkalarının yardımı olmadan da yolculuklar uzun sürmektedir (Göçer,2016:150). 19. Yüzyılda Avrupa'da ulaştırma alanında büyük yatırımlar yapılmıştır. Bu yatırımlar özellikle buhar gücünden yararlanılarak yapılmıştır. Buhar gücü sayesinde ulaşım kolaylaşmıştır. Yüzyıllar boyunca hayvan gücünden yararlanılarak gerçekleştirilen kara ulaşımı buhar gücü sayesinde ulaşım da ilerlemelere sebep olmuştur. Ulaşım da meydana gelen yenilikler sayesinde ziraat ve sanayi gelişmişine sebep olmuştur. Gelişen kara ve deniz yolu ulaşımı uzak bölgelere ulaşımı kolaylaştırdığından üretilen ürünler kolay şekilde satılıp pazarlanabiliyordu. Bu amaçla yine Anadolu ve Rumeli'de demiryolları ulaşımı geliştirilmiştir (Tekdemir,2011:301).

Osmanlı devletinde toplu ulaşımı geliştirmek amacıyla demiryolu yapımı 1830'larda ortaya çıkmış olmasına rağmen demiryolu inşasına ancak 1850'lerde başlanmıştır. Toplu ulaşım için Osmanlıda yapılan çalışmalar genellikle şehirlerarası yollarla ilgiliydi (Tekdemir,2011:302). Ulaşım da hızlı bir ilerleyiş dönemine girilmesi ihtiyacı sebebiyle şehir içi taşımacılığı da önemli bir duruma gelmiş oldu. Şehir içi ulaşımın başlangıcı Osmanlı devletinin kalbi olan İstanbul'da çalışmalara başlanmıştır. Tren ve tramvay hatları inşa edilmiş ve ilk tramvay için 1869 yılında Konstantin Karapano Efendi'ye imtiyaz verilmişti. İlk tramvayın Avrupa'daki tramvaya benzer şekilde atlı tramvaylar örnek alınarak yapılması uygun görülmüştür. (Engin,2011:62) 1871 yılında ise Azapkapı Beşiktaş ve Eminönü Aksaray,1872 yılında Aksaray-Yedikule ve Beşiktaş-Ortaköy 1873'te de Aksaray-Topkapı atlı tramvayları hizmete girmişti (Engin,2011:48-51).

Tramvayların İstanbul sokaklarında işlemeye başlamasıyla birlikte halk tarafından yoğun rağbet görmüştür. Diğer semtlerde oturan halk yani ulaşım aracından istifade edebilmek amacıyla Üsküdar ve Ortaköy halkı dilekçe ile başvurarak bu hizmetten yararlanmak istediklerini bildirmişlerdir (Engin,2011:48-51).

2. Osmanlı'da Kara Ulaşımı

Ulaşım, günümüzde olduğu gibi tarih boyunca tüm ülkeler için önemli bir rol oynamıştır. Ekonomik ve ticari faaliyetler haberleşme, ulaşım nakliye gibi hizmetler ulaşım sayesinde ilerleyebilmektedir. Bu sebeple ulaşım medeniyetin ve kalkınmışlığın bir sembolü olarak değerlendirilebilir. Osmanlı devleti geniş topraklar üzerine yayılmış olması sebebiyle Anadolu'da ve Rumeli'de ihtiyaç sebebiyle anayollar ve bu yollara bağlı tali yollar sivil askeri sevkiyatın güvenli bir şekilde gerçekleşmesi için çalışılmıştır (Taşdemir,2013:13).

Osmanlı İmparatorluğunda bütün iktisadi faaliyetler yolların geçtiği yerler ve bu yolların ulaştığı liman ve şehirlerde toplanmıştı. Osmanlı devletinin her döneminde yolların geliştirilmesi, emniyetinin sağlanması amacıyla gerekli önlemler alınmıştır.

Bunun için büyük kervan ve ticaret yolları üzerinde dağ ve geçitlere tüccar ve yolcuları barındırması amacıyla hanlar yapılmıştır (Halaçoğlu,1999:13).

Klasik dönem Osmanlı taşrasında karayolları ve bağlantıları, bakımı, tamirati cumhuriyet dönemine kadar süren bir uygulamayla yol dahilinde bulunan köylülere aitti. Şehirlerde ve kasabalarda ise karayolu inşaatı kaldırımcılar tarafından gerçekleştiriliyordu. 19. Yüzyılın ikinci yarısına kadar karayolu inşaatı, tamirati ve köprü inşaatı ve tamiratında çok değişiklik olmadı. Şehirlerdeki yolların yapımı yenilenmesi ve tamir gibi konular 1826 yılında İhtisab Nezareti'ne devredilmişti. Nafia Nezaretinin kurulmasıyla ise Osmanlı Devleti sınırları dahilinde tüm imar ve inşaat faaliyetleri bu kurum tarafından gerçekleştirildi. 1870'li yıllardan itibaren ise Osmanlı Devleti demiryolu inşaatı hızlanmasıyla birlikte karayolları daha kullanışlı hale getirilmiş oldu. Bu sayede Osmanlı limanlarına bağlı demiryolu sayesinde ürünler demiryolu hattı üstündeki istasyonlara ve ürünlerin karayolu ile ulaştırılmasına olanak sağlıyordu (Duysak,2013:37-38). 1872 yılında Rumeli Demiryolları Şirketi ile Nafia Nezareti arasında yapılan bir anlaşmayla Rumeli'de inşa edilecek demiryollarına bağlı olarak 911 km uzunluğunda karayolu ve şoselerin hangi bölgelerde yapılacağı belirlenmişti (Engin,1993:63). 19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise iyi eğitim almış teknik ölçüm yapabilen mühendisler yol inşaatında görevlendirilmeye başlanmıştı (Duysak,2013:42).

Osmanlı devletinin Tanzimat'a kadar ulaşım politikası mevcut yolların geleneksel bir şekilde korunmasından oluşuyordu. 19. Yüzyılın ortasına kadar ise mali yetersizlikler başta olmak üzere ulaşımın geliştirilmesi yönünde büyük girişimler görülmektedir (Göçer,2016:150).

3. İstanbul'da Şehir İçi Ulaşımı

19 yüzyıla her şeyin asrı denir. Bu şekilde söylemesinin sebebi bu devirde büyük şehirlerin ortaya çıkmasıdır. 18. Yüzyılın sonundan itibaren Avrupa'da daha sonrada Amerika'da büyük şehirler ortaya çıkmıştır. Büyük şehirlerin ortaya çıkmasıyla birlikte artık söz konusu şehir içi insan nakli meselesi olmuştur. İstanbul'da şehir içi insan nakli meselesi tek ve çift atlı arabalarla at ve eşekten ibaret bulunuyordu. Bunun yanında az sayıda insanın tarafından kullanılan insan ile taşınan sedye adı verilen araçlar kullanılıyordu. Sedyeye denilen araç 17. ve 18. asırlarda umumi olarak kullanılırken 19. asırda sadece çoğunlukla yabancılarla laventen kadınların kullandığı bir vasıta haline gelmişti (Fındıkoğlu,1949:139-143).

Bir ulaşım aracı olarak Osmanlıda araba kullanımı ise çok eski tarihlerden beri kullanılmaktadır. Anadolu ve Rumeli'de yük taşımacılığı için genellikle uzun mesafelerde için deve kısa mesafeler için ise araba tercih edilirdi (İpşirli,1991:243). Eski devirlerde araba daha çok şehirlerarası bir vasıta olarak kullanılıyordu. İstanbul içinde arabaya binmek saraya mensuplarına özel bir lükstü (Fındıkoğlu,1949:144). 19. Yüzyıla kadar arabanın yaygın bir şekilde kullanılmadığı sadece özel günlerde kullanıldığını görmekteyiz. 19. Yüzyıl'a gelindiğinde ise İstanbul'da kullanılan arabalar saray, konak ve kira arabaları olmak üzere üç gruba ayrılıyordu. Saray arabaları iç ve dış dekoru tamamen farklı malzemenen olan arabalardı. Konak arabaları ise erkek ve kadınların birlikte yolculuk yaptığı türlerde birkaç çeşitten oluşuyordu. Kiralık arabalar ise lüks arabalar ve piyasa arabaları olmak üzere kullanılırdı. Bu arabalara belediye tarafından plaka numarası ve belli durak yerleri belirlenerek bir nizam oluşturulmaya çalışılmıştı (İpşirli,1991:244).

4. İstanbul'da Mekânsal Değişim ve Tramvay İhtiyacının Doğuşu

İstanbul, İstanbul yarımadası ve Eyüp, Galata ve Üsküdar olmak üzere dört bölümden oluşmaktadır. 18. yüzyılın sonunda Osmanlı devletinde başlayan batılılaşma hareketleri ile birlikte kentin tarihi merkezi de dışa doğru kaymaya başlamıştır (Dilaver,2010:3). İstanbul'da yapılaşma genellikle Tophaneden Boğaz'a, Galata'dan Şişli'ye Kasımpaşa'dan Eyüp'e, Ayasofya'dan Fatih'e, Yedikule'den Bakırköy'e Üsküdar'dan Kadıköy ve Beykoz'a doğru yoğunluk gösterirken Anadolu ve Üsküdar ise ticari ve siyasi faaliyetlerin az olduğu daha ziyade evlerin bulunduğu bir yerleşim bölgesiydi (Mantran,2001:16). 19. yüzyılda gayrimüslim unsurlar çoğunlukla taşımacılık ve ticaretin en önemli noktaları olan kıyı kesiminde yerleşmişler Sur içinde daha çok Müslüman ve Hristiyan unsurlar yaşamışlardır. Rum ve Ermeniler şehrin Marmara kıyıları ve Boğaziçi'nin Rumeli tarafından yaşarken Yahudiler Haliç'in karşı yakarında Frenkler ise Galata'ya yerleşmişlerdi (İncicyan,1976:19-20). Unkapanı ve Galata köprülerinin yapımını takiben 1856 yılında Dolmabahçe Sarayının bitirilmesiyle birlikte Osmanlı hanedanlığı Suriçini terk ederek şehrin gelişim yönünün değişmesine sebep olmuştur (Mantran,2001:292).

4.1 Atlı Tramvay

Tramvay raylı ulaşım sistemlerinden biridir. On dokuzuncu yüzyıl tramvay ile taşımacılığın başladı buhar ve elektrik gücü gibi yeni teknolojik imkânlarla geliştiği bir dönemdir (Çolak,2003:177). Tramvayların hangi tarihte ortaya çıktığı net bir bilgi olarak bilinmemekle birlikte 1820'li yıllardan itibaren omnibüslerin bozuk yollarda işlem görememesi sebebiyle daha sistemli bir şekilde işleyecek olan ulaşım sistemi olan tramvayların ortaya çıkmasına sebep olmuştur (Engin,2011:17).

Omnibüsler atlar tarafından çekilen ve toplu taşımacılık amacıyla kullanılan büyük arabalardı. İlk omnibüs aracı Fransa'da kullanılmaya başlanmıştı. İstanbul'da tramvayların işlemesine yönelik olarak Tramvay Şirketi ile 30 Ağustos 1869 tarihinde imzalanan sözleşmeye göre; şehrin diğer taraflarıyla bağlantı sağlamak amacıyla tramvay şirketine imtiyaz verildiği belirtiliyordu. Omnibüsler güneşin doğuşu ile işlemeye başlayıp gece yarısına kadar ulaşım hizmetini sağlayacaktı. Omnibüsler İstanbul halkı için büyük bir kolaylık oluşturmuştu. İstanbul halkı şehir içi ulaşımını yaya olarak gerçekleştirmekten kurtulmuştu. Omnibüsler İstanbul için faydalı olmasına rağmen bu araçların işlediği yolların bozuk olması sebebiyle ulaşımında aksamalar oluşuyordu (Engin,2012:67-69).

Atlı yolcu arabalarının ilk kullanıldığı yer 1830'lu yıllarda Amerika'da kullanılmaya başlanmıştı. Amerika'da kullanılmasından kısa bir süre sonra atlı tramvaylar Avrupa başkentlerinde kullanılmaya başlanmıştır. 1852 yılında Paris'te, 1857 yılında Londra'da, 1868 yılında Viyana'da ve 1869 yılında Brüksel ve İstanbul'da atlı tramvay ulaşım hizmetine girmiştir (Çolak,2003:177).

19. yüzyılda gerek Anadolu'da gerekse İstanbul'da nüfus önemli ölçüde artış göstermişti. Nüfusun yükselmesinin sebepleri ise ilk sebep nüfus artış hızının yüksekliği ikincisi ise, devletin düzeni korumasına bağlı olarak şehirde sağlık koşullarının iyileşmesine bağlanmaktadır (Tekeli,1985:878). 19. yüzyıl ortalarında Osmanlı İmparatorluğu'nun 370.000 nüfuslu başkenti olan İstanbul'da karayolu ulaşımı hiçbir tarifeye bağlanmamıştı (Çolak,2003:177).

İstanbul'da ulaşımın sağlanmasında deniz ulaşımında Şirket-i Hayriye vapurları ulaşımı önemli ölçüde rahatlatmışken şehir içinde sıkıntılar yaşanıyordu. İstanbul yarımadasının iç kısmında ve Marmara sahilleri boyunca ulaşım yetersizdi.

Galata'dan Şişliye kadar yeni bölgelere doğru ulaşımın gelişmesi gerekiyordu. 1860'larda bir tramvay sistemi geliştirmek için girişimciler imtiyaz taleplerinde bulunuyorlardı (Çelik,1996:75). İstanbul'da atlı tramvay kullanılması konusunda belirlenen ilk teşebbüslerden biri 1864 yılında yapılmıştır. Bu tarihte Huchiadson isimli bir İngiliz girişimci tarafından İstanbul ve civarında tramvay hattı kurmak için imtiyaz talep edilmişti. Ancak bu sözleşmeye uygun olarak tramvay hattı inşa edilemedi. İstanbul'da tramvay yapımıyla ilgili ikinci teşebbüs ise Meclis-i Maabir üyesi Rüstem Bey tarafından teklif edilmişti. 1868 tarihinde tramvay inşası için tek raylı bir sistem oluşturacağı ve uygun fiyatla yolcu ve eşya taşıyacağından bahsetmekteydi. Rüstem Bey'e imtiyaz verilmiş olmakla beraber bu sistem uygulamaya geçmemiştir. (Engin,2011:39-40). Başka bir imtiyaz talebi ise 1869 yılında bir Fransız vatandaşı olan Hazi Dodyon tarafından gerçekleştirildi. Bir diğer talep de bir kısmı yerli sermayedarlar tarafından karlı bir ticaret olarak gördükleri galata bankerlerinin de içinde bulunduğu Karapano Efendi idi. Hükümet imtiyaz talebinde buluna iki kişiden Karapano efendinin Osmanlı vatandaşı olması ve Osmanlı nezdinde itibarlı bankerlerde Zarif, Komanto, ve Hristaki efendinin kurulacak şirketin sermayedarları olması sebebiyle İmtiyaz Karapano Efendiye verilmiş oldu (Bozkurt,2004:97).

Karapano Efendi tarafından imtiyazın alınmasıyla birlikte Galata'dan Ortaköy'e Eminönü'nden Aksaray'a ve Aksaray'dan Topkapı ve Yedikule'ye doğru atlı tramvay işletilecekti. Tramvay hattı öncelikle Galata-Ortaköy kısmın başlaması uygun görülmüştü. Yollar üzerindeki ilk düzenlemelere buradan başlandı. Burada yollar genişletilerek çalışmaya başlandı. 1870 yılında Azapkapı'dan Yorgancılarbaşı'na kadar olan mesafe ve İstanbul tarafında ise 1870 Kasım ayında ise Ayasofya civarına kadar ulaşılmıştı (Engin,2011:49-50). Tramvay işletilmesi konusunda bir diğer önemli konu da tramvay vagonlarının seçimi konusunda karar verilmesi idi. Şirket bu konuda tecrübe sahibi olmadığı için Avrupa şehirlerinde tramvay vagonları incelendi ve Viyana'daki tramvay vagonlarının en uygun olduğu kanaatine varıldı. Bu vagonlar 18 yolcu taşıyacak şekildeydi. Vagonları çekecek atlar ise katana adı verilen Macar atlarıydı. Azapkapı- Beşiktaş hattı 31 Temmuz 1871 tarihinde açıldı. Atlı tramvaylar hizmete girdikten sonra tramvayları çekecek atlar büyük önem taşımaya başladı. Zira yolların durumuna göre yokuşlu düz olmasına göre at sayısı 2 ile 4 arasında değişiyordu. Şehrin çeşitli mevkielelerinde özellikle yokuşlarda küçük ahırlardan takviye gerekebiliyordu(Engin,2011:50-55). Tramvayları çeken atlar kısa zamanda yıpranıp iş göremez hale gelmeleri sebebiyle atlı tramvayların hızı düşmüş ve bu durum eleştiri konusu olmuştu. Atların yerine yenisi temin edilemediğinden Tramvay şirketi kısa sürede gördüğü ilgiyi kaybetmiştir (Ünal,1976:36).

4.2 Elektrikli Tramvaya Geçiş

On dokuzuncu yüzyılda tramvay taşımacılığının başlamasıyla birlikte elektrik gücü gibi yeni teknolojik imkânlarla hızla geliştiği bir dönemdir. Atlı tramvayların şehir hayatına girmesiyle birlikte ulaşımın düzenlemeleri oluşmuştu ancak şehir nüfusundaki artış yeni düzenlemeler yapma gereğini ortaya çıkarıyordu. Şehirleşmeyle birlikte yolcu sayısında meydana gelen artış ve hayvan gücü kullanımının sıkıntıları sebebiyle bir süre sonra yeni bir çekim gücü kullanımı ihtiyaç duymuştu. Tramvay hattının ekonomik olabilmesi için hem çok sayıda yolcu taşınması hem de çekim gücü olarak kullanılan araçların maliyetinin düşük olması gerekir. Atlı tramvay, hem çok yolcu taşıyamamakta hem de hayvanları besleme ve bakım maliyeti yüksekti. Hayvanlarda meydana gelen salgın hastalıklar sebebiyle meydana gelen toplu ölümler sebebiyle atlı tramvaylar yerini daha ekonomik bir çekim gücü bulmaya itmiştir (Günergun,1995:373).

1912 yılında Balkan Savaşının başlaması sebebiyle tramvay şirketinin elindeki atlar ordu tarafından satın alınmıştı. Bu durum İstanbul'un tramvaysız kalmasına neden olmuştu. . Balkan savaşıyla birlikte atlı tramvayların kullanılamaz hale gelmesi İstanbul halkının zahmet çekmesine sebep olmuştu halk her ne kadar yürüme alışkanlığına sahip olsa da tramvay yokluğu çocuk, yaşlı malul kesimin belini büküyordu Bu sebeple atlı tramvaylar tarihe karışmış ve elektrikli tramvaylar tarih sahnesine çıkmışlardı 20 Şubat 1914 gününde ilk elektrikli tramvay Karaköy-Ortaköy hattında hizmete girdi. Tramvay çağı en önemli buluşlarından olan elektrikten yararlanmaya başlamıştı. İstanbul'da Karaköy-Tünel hattında tünel tramvayla rekabet ediyor ve bu hattın müşterisini alıyordu. İstanbul'da hatlar birbirini izledi. Anadolu yakasında İlk tramvay çalışmaları 1927 yılında başladı (Ünal,1979:36). Birinci Dünya Savaşı öncesinde İstanbul'da atlı tramvay yokluğu bir bakıma İstanbul için faydalı olmuştu. Çünkü Amerika ve Avrupa'da çoktan kullanılmaya başlanmıştı. Elektrik tramvayın İstanbul İçinde artık kaçınılmaz olduğu düşüncesi iyice yerleşmişti şehremaneti ve Nafia Vekâleti, tramvayın elektrikle çevrilmesi için Dersaadet Tramvay şirketini zorlamaya başlamıştı. Dünyada ilk elektrikli tramvay 1881'de Berlin'de 1883te Londra'da 1888'de Amerika'da görülmüştü. İstanbul'da ise İlk elektrikli tramvay Ocak 1914 yılında görüldü. Bu sayede imparatorluğun başkenti içinde atlı tramvay hizmetinde gerçekleştirdiği başarıyı elektrikli tramvayda gerçekleştirmeye çalışacaktır (Kayserilioğlu,1999:197).

Tramvay şirketi ile yapılan antlaşma gereği 19 Ocak 1911 tarihinde İstanbul'da tramvay hatları işleyecekti. Tramvay arabaları köprüden geçecek ve böylece Eminönü - Galata arasında doğrudan bir tramvay bağlantısı sağlanacaktı. Eminönü'nden geçen tramvay ise durmaksızın Ortaköy, Bebek, Beyoğlu, Şişli, Beyazıt ve Aksaray yönüne giden tramvayların ilk durağı olacaktı. Elektrikli tramvayın ilk seferi 1914 yılı 25 Ocak tarihinde Karaköy'de kalabalık toplantı ve köprü üzerinde yapılan bir törenle elektrikli tramvay hizmete girdi. Yapılan törende Şehremaneti Vekili Bedri Bey yapmış olduğu konuşmada : Artık yokuşlarda değiştirilen atlar, vardaclar, sürücülerin kırbaç şıkırtıları tarihe karışmıştır. Artık güzel tramvaylara kavuşuyoruz' diyerek İstanbul tarihinde yeni bir noktaya gelmiş olduğunu belirtmiştir (Kayserilioğlu,1999:38). Karaköy'deki ilk elektrikli tramvayın işlemeye başlaması büyük bir sevinçle karşılanmıştı. Zira Birinci Cihan harbi sebebiyle sakatlar, çocuklar tramvaysız ulaşım sağlamaktan bitap düşmüştü (Gülersoy,1989:44)

İstanbul nüfusunun hızla artmasıyla birlikte ulaşım sıkıntıları yaşanmaya başlandı. Şehrin yerleşim alanlarının artmasıyla birlikte ulaşım yetersiz hale gelmeye başladı. 1915-1926 tarihleri arasında elektrikli tramvay hizmeti 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 güzergâhında görülmüştü. Elektrikli tramvayın İstanbul hayatına girmesiyle birlikte bir takım kazalar da ortaya çıkmıştır. Elektrikli tramvayın ilk dönemlerinde atların ürkmesi sebebiyle nüfusun da yoğunlaşmasıyla tramvayın hattan çıkması, devrilme, yayaya çarpma gibi sebeplerle kazalar meydana gelmiştir İstanbul'un nüfusu özellikle mütarekeden sonra artmıştı. Trafikteki karmaşa kazalara neden olmaktadır (Çolak,2003:181-183). İstanbul halkının en önemli sıkıntılarının birisi de savaş sebebiyle ülkede başta gıda maddeleri olmak üzere kömür sıkıntısı çekilmesiydi. Su, elektrik, tramvay ve arabalı vapur hizmetleri için günde ortalama 1200 ton kömür gerekiyordu (Temel,1998:28). Yaşanan kömür sıkıntısını aşmak amacıyla elektrik, kömür ve havagazı şirketlerinin hizmetlerini sürdürmelerini sağlamaya çalışılmıştır. Bu amaçla başta savaşın başında tramvay, elektrik su, havagazı şirketleri amele ve uzmanlarının askerliklerinin tecil edilmesi için girişimler de bulunulmuştur (Çavdar,2014:100).

İstanbul'da elektrikli tramvaylarda gerek görülen kazalar gerekse de İstanbul'un işgal altında olması sebebiyle kömür ihtiyacının temin edilememesi sebebiyle tramvay hizmetleri durma noktasına gelmişti. Avrupa'ya ismarlanan yüz adet tramvay arabasının sadece beş tanesinin gelebilmesi İstanbul ulaşımını sıkıntıya sokmuştu. İstanbul caddelerinde işleyen arabalarda meydana gelen malzeme sıkıntısı da ulaşımı olumsuz etkilemiştir (Kayserilioğlu,1999:47).

1908 yılından 1922 yılına kadar tramvay şirketinde çeşitli grevler kendini göstermiştir. Dersaadet Tramvay şirketi kurulduğu günden itibaren zaten ehil memur bulmakta zorlanırken meydana gelen grevler sonrasında daha büyük sıkıntılar yaşamıştır (Kayserilioğlu,1999:48).

Sonuç

İstanbul'da toplu ulaşım sistemlerinden biri olan tramvayın büyük bir önemi vardır. İstanbul kent içi ulaşımına önemli katkıları olmuştur. İstanbul'da Dersaadet tramvay şirketinin kurulmasıyla önce atlı daha sonra elektrikli olarak tramvaylar hizmet vermiştir.

İstanbul Osmanlı devletinin kalbi konumunda olması sebebiyle nüfus 19. Yüzyılın başından itibaren hızla artmıştır. Artan nüfus sebebiyle şehrin yerleşim alanları genişlemiştir. Önceden sadece sur içinde toplanan halk boğaz kıyılarında yerleşmeye başlamıştır. Deniz ulaşımı artan nüfusa yeterli olmayınca toplu ulaşım için farklı yöntemler aranmıştır.

İlk önce atlı tramvaylarla başlayan toplu ulaşım İstanbul trafiğini önemli ölçüde rahatlatmıştır. Ancak atlı tramvayların maliyetli olması ve az yolcu taşıması sebebiyle istenilen verim alınamamıştır. Bununla birlikte Osmanlı ülkesinde başlayan savaşta ülkedeki hayvan gücü savaş için el konulmuştur. Bu sebeple İstanbul'un şehir içi ulaşımı durmuştur. Atlı tramvaylardan sonra elektrik tramvay arabaları İstanbul halkına hizmet etmeye başlamıştır. Ancak İstanbul'un işgali ve sonrasında mütareke döneminde başta gıda maddeleri olmak üzere kömür de meydana gelen sıkıntılar İstanbul'un elektrik tramvay hizmetini sekteye uğratmıştır. Nüfusta meydana gelen artış ve tramvayların sebep olduğu nedenlerle çeşitli kazalar meydana gelmiştir.

Tramvay İstanbul'da ulaşımı kolaylaştırmıştır. Bunun yanında ilerleyen yıllarda şehir içinde otobüsler ortaya çıkana kadar şehir içinde halkın toplu taşıma alışkanlığı kazanmasında da ciddi katkılar sağlamıştır. Vapurlardan sonra İstanbullular ilk kez başka bir endüstri aracı olan tramvayla toplu ulaşımı kullanarak bir tür toplu ulaşım kültürü sağlaması yönüyle dikkate değerdir.

Kaynakça

Bozkurt, İbrahim Murat İstanbul Kentiçi kara toplu ulaşım hizmetlerinin başlaması ve gelişimi : (1850-1900)2004; (Doktora).--Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı

Çolak , Melek, XX. Yüzyıl başlarında İstanbul'da Trafik ve Tramvay, The Journal Of Ottoman Studies XXII, İstanbul,2003.

Çelik, Zeynep, 19. yüzyılda Osmanlı başkenti : Değişen İstanbul. çev. Selim Deringil ; yay. haz. Ayşen Anadol. -- İstanbul : Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1996.

Çavdar, Necati, 'Birinci Dünya Harbi Sonunda İstanbul'da Kömür Kıtlığı ve Buna Bağlı Sıkıntılara Çözüm Arayışları' Atatürk araştırma Merkezi Dergisi, Cilt 30, Sayı 289.

Dilaver, Şerafettin, Dersaadet Tramvay Şirketi.201,Tez (Yüksek lisans).--Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı

Duysak, Cabir,"19. Yüzyılda Osmanlı Devleti Karayolları", Osmanlı'da ulaşım : kara-deniz-demiryolu. / editörler Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan, İstanbul : Çamlıca, 2012

Engin, Vahdettin,İstanbul'un atlı ve elektrikli tramvayları,İstanbul : İstanbul Ticaret Odası, 2011.

Engin, Vahdettin . Rumeli demiryolları, Vahdettin Engin, İstanbul : Eren Yayıncılık, 1993.

Engin Vahdettin" İstanbul'da Şehiriçi Toplu Taşımacılığın Bir Unsuru Olarak Omnibüsler" Osmanlı'da ulaşım : kara-deniz-demiryolu. / editörler Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan, İstanbul : Çamlıca, 2012

Fındıkoğlu, Ziyaeddin Fahri," İstanbul'da Şehiriçi İnsan Nakli Meselesi ve İstanbul'da Tramvay işçilerinin içtimai durumu", İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi İçtimaiyat Enstitüsü,1949

Gülersoy ,Çelik Tramvay İstanbul'da,İstanbul : İstanbul Kitaplığı, 1989.

Günergun,Feza,'Osmanlı devletinde Buharlı Tramvay İşletme Teşebbüsleri', Çağını yakalayan Osmanlı : Osmanlı Devleti'nde modern haberleşme ve ulaştırma teknikleri. / yay. haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İstanbul : İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi ; Research Centre for Islamic History Art & Culture (IRCICA), 1995

Göçer, Kenan, Osmanlıda cumhuriyete Ulaşım ve Servet-i Fünun Dergisi Ulaşım bibliyoğrafyası" Bilgi Ekonomisi ve Yönetimi Dergisi, Cilt XI, .SayıII, 2016.

Halaçoğlu, Yusuf, " Klasik dönemde Osmanlılarda Haberleşme ve Yol Sistemi", Çağını yakalayan Osmanlı : Osmanlı Devleti'nde modern haberleşme ve ulaştırma teknikleri. yay. haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar. -- İstanbul : İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi ; Research Centre for Islamic History Art & Culture (IRCICA), 1995

Kayserilioğlu, R. Sertaç , Dersaadet'ten İstanbul'a tramvay, İstanbul : İETT Genel Müdürlüğü, Cilt 1 1999.

Kayserilioğlu, R. Sertaç , Dersaadet'ten İstanbul'a tramvay, İstanbul : İETT Genel Müdürlüğü, Cilt 2 1999.

Mantran , Robert,İstanbul tarihi, 1917-1999 ; çev. Teoman Tunçdoğan. -- İstanbul : İletişim Yayınları, 2001.

Temel ,Mehmet İşgal yıllarında İstanbul'un sosyal durumu, Ankara : Kültür Bakanlığı, 1998.

Tekdemir, Aziz, uluslararası Edirne'nin fethinin 650. yılı sempozyumu : 4-6 Mayıs 2011 bildiriler kitabı [Uluslararası Edirne'nin Fethinin 650.

yılı Sempozyumu(2011 : Edirne)]. / editörler İbrahim Sezgin, Cengiz Fedakar, Hasan Demirođlu. -- Edirne : Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, 2012

Taşdemir, Mehmet, “ Klasik Devirde Osmanlı'da Kara Ulaşımı ve Yollar” Osmanlı'da ulaşım :kara-deniz-demiryolu. / editörler Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan. -- İstanbul : Çamlıca, 2012.

Tekeli, İlhan,”Tanzimattan Cumhuriyete Kentsek Dönüşüm”, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye ansiklopedisi, İstanbul : İletişim Yayınları, 1985. 4.c

Ünal, Ertan, ‘Tramvayları Boşuna mı İdam Ettik ?’ Yıllar Boyu Tarih, Yıl:1 cilt 2 Sayı 2 Şubat 1979.