R. Sertaç Kayserilioğlu

Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay

II

İ.E.T.T Genel Müdürlüğü


CHICLI TUNNEL

Galata Köprüsü 1850'

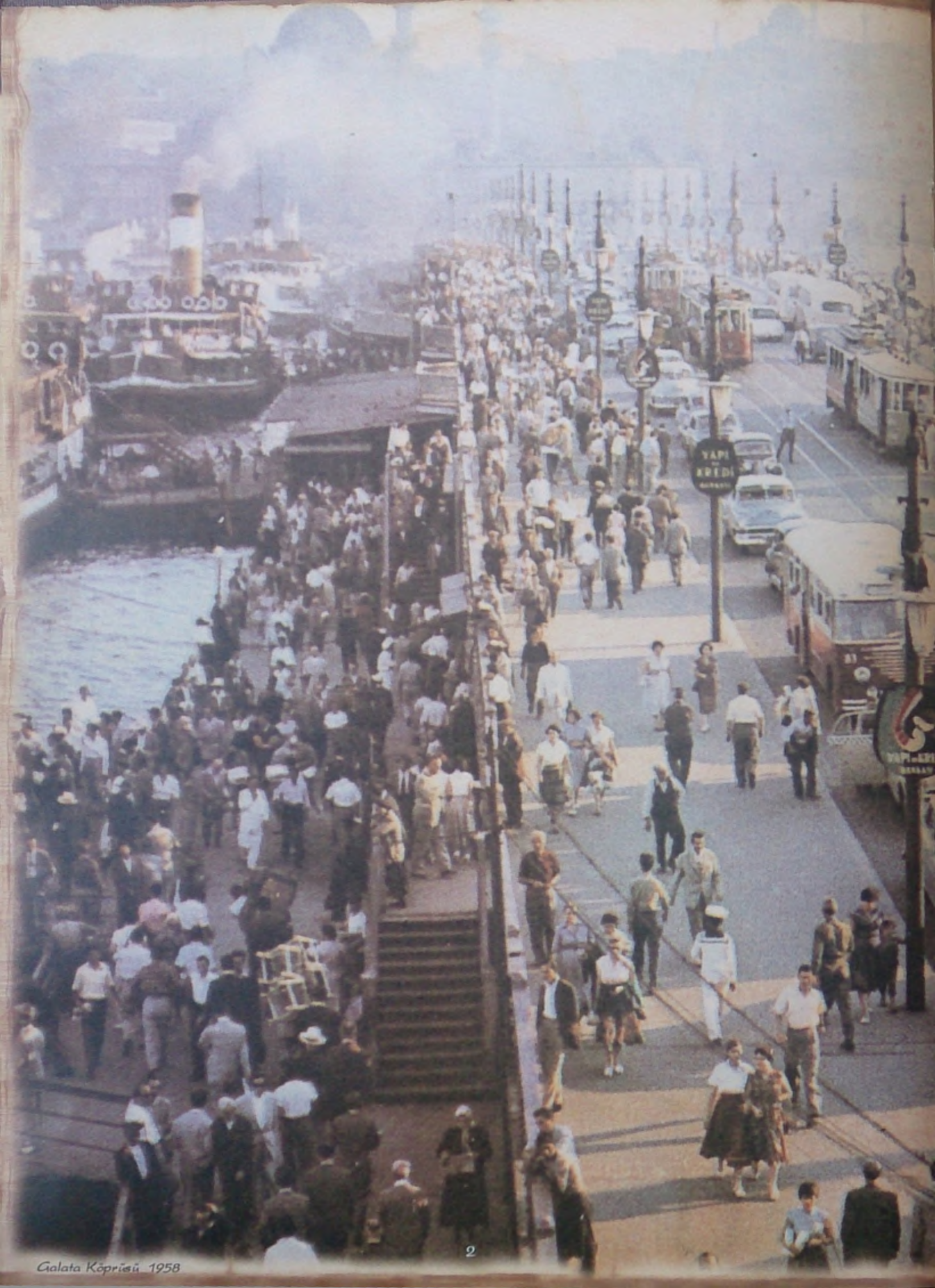
Conradi "Galata Köprüsünde Günbatımı"

Dersaadet'ten

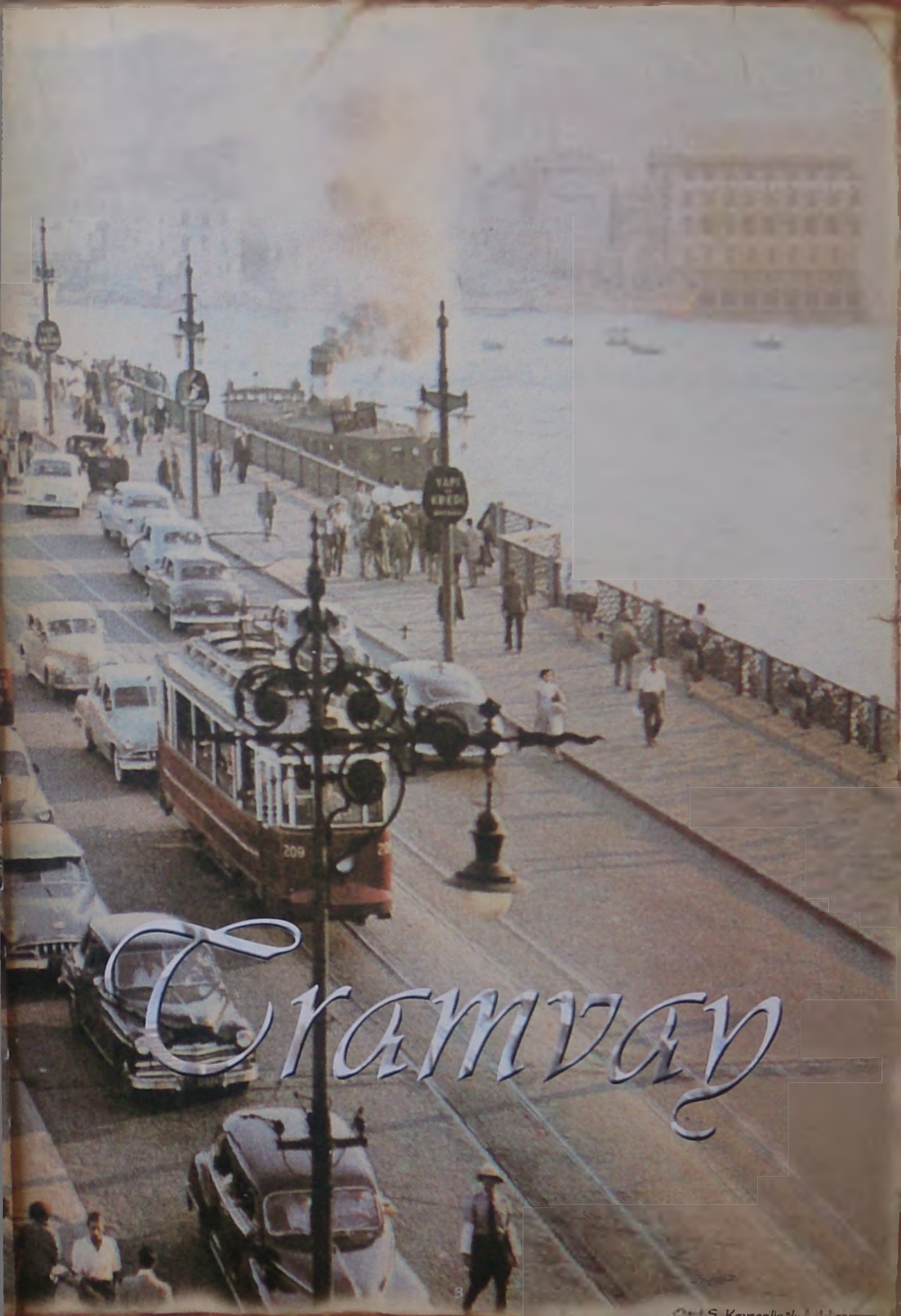


İstanbul'a





Galata Köprüsü 1958


Tramvay



Bu kitap, İ.E.T.T. Genel Müdürlüğünce yayınlanmakta olup,
K. Sertaç Kayserlioğlu tarafından kaleme alınmış
6 bölümlük, *Dersaadet'ten İstanbul'a "* İ.E.T.T. Tarihi *"* dizilerinin 2. bölümüdür.

Dersaadet'ten İstanbul'a "İ.E.T.T. Tarihi" Dizileri:

- Dersaadet'den İstanbul'a Atlı Tramvaylar
- Dersaadet'den İstanbul'a Elektrikli Tramvaylar
- Dersaadet'den İstanbul'a Tünel
- Dersaadet'den İstanbul'a Otobüs ve Trolleybüs
- Dersaadet'den İstanbul'a Elektrik ve Gaz
- Osmanlı Devleti'nde Toplu Taşım

Bu kitap İ.E.T.T Genel Müdürlüğünce yürütülen
arşivleme, sergileme ve yayınlama projesinin bir ürünüdür

İ.E.T.T. TARİHİ DİZİLERİ

DERSAADETTEN İSTANBUL'A
"TRAMVAY"
2. Bölüm

1. Baskı: 1999 / Ekim

Sahibi: İ.E.T.T GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
İmtiyaz Sahibi: Raif YETİM
Sorumlu Müdür: Ahmet BÜYÜKKAYMAZ
Koordinatör: Ali PARILDAR

Yazarı: R. Sertaç KAYSERİLİOĞLU
(0216) 338 57 45

Kapak Ressamı: Seran KAYSERİLİOĞLU

Yapım & Grafik: Bena Reklam Ltd. Şti.
(0212) 287 82 88

Tasarım: Emine KIVRAK
Grafik: Ünal BARUT
Mizampaj: R. Sertaç KAYSERİLİOĞLU

Renk Ayrımı: CMYK Grafik
FSF Matbaacılık Tic. Ltd. Şti.

Tel/Fax: (0212) 549 52 52 (pbx)

R. Sertaç Kayserilioğlu'nun yazılı izni olmadan bu kitapta yer alan belge ve fotoğraflar başka bir yerde ve yayında kullanılamaz.

ISBN No: 975 -8215-69-8

Dersaadet'ten İstanbul'a Elektrikli Tramvaylar

2. Bölüm

Sunu

Değerli Hemşehrilerim,

Yaklaşık sekizbin yıllık tarihi geçmişiyle doğu ile batının birleştiği emsalsiz bir konumda yeralan dünya şehri İstanbul, Doğu Roma ve Osmanlı gibi iki büyük imparatorluk ve medeniyete başkentlik yapmış bir kültür hazinesidir. Özellikle, Osmanlı döneminde billurlaşmış ve hala aşılamamış bir örnek durumda olan İstanbul'un bu şehir kültürünü anlamaya ve bugünün nesillerine o zenginlikleri aktarmaya yönelik çabaların, son senelerde önemli oranda artış göstermesine memnuniyetle şahit olmaktayız.

İstanbul'umuzun ve ülkemizin en köklü kurumlarından biri olan İ.E.T.T.'nin de, kendi alanındaki geçmişinden gelen kültürel zenginliğini bugüne aktarmak gibi önemli bir yayın faaliyetine imza atmış bulunmasını, yine aynı memnuniyetle müşahede etmekte olduğumuz diğer bir husustur. İşte bu yolda, İstanbul'un ulaşım kültürü ve şehircilik tarihi üzerine hazırlanmış en zengin ve kapsamlı çalışmalardan biri olan *"Dersaadet'ten İstanbul'a"* isimli 6 ciltten oluşacak dizi eserin bu ikinci cildi, İ.E.T.T.'nin gayretli çalışmalarıyla değerli halkımıza sunulmaktadır.

Bu alanda gerçekten eşsiz bir mesai harcayan ve yaşamını İstanbul'un şehir kültürünü araştırmaya vakfetmiş değerli yazar Sayın Dr. R. Sertaç Kayserilioğlu'nun titiz kaleminin mahsulü olan bu 6 ciltlik dizi eserin, İstanbul Medeniyeti'ni anlama ve değerlendirme yolunda büyük bir kılavuz olacağını düşünüyorum.

İstanbul'un adına ve tarihine yakışır çağdaş bir şehir kültürünün oluşumuna katkı sağlayacağına inandığım bu eserin, değerli hemşehrilerimize ulaşmasında emeği geçen bütün arkadaşlarımı kutlayarak, sizleri bu eserin bir hazine değerindeki sayfalarıyla başbaşa bırakıyor, bu vesileyle bütün İstanbul'lu hemşehrilerime ve özellikle de kitap dostlarına sevgi ve saygılarımı sunuyorum.

Ali Müfit GURTUNA
İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı

"Ruhunu eritip de kalıpta dondurmuşlar,
Onu İstanbul diye [illegible]a kondurmuşlar.
İçinde tüten [illegible] hava, renk, eda, iklim.
O [illegible] zaman mekan aşıp geçmiş sevgilim
Aya gibi yar olmaz, İstanbul gibi diyar.
Gülen [illegible] diyarın ağlayanı bahtiyar."

Önsöz

Sevgili İstanbullular,

Uygar dünyanın şekillenmesinde temel teşkil eden medeniyet zincirinin en nadide halkası bizim İstanbul'umuzdur. Ürettiği değerlerle oluşturduğu yaşam kültürü insanlığın ortak mirasıdır. Ona sahip çıkmak, onu daha üretken hale getirmek gelecek nesillere olan sorumluluğumuzdur.

Bizler asırlık bir kuruluş olan İETT'nin, İstanbul'un muhteşem tarihi ve kültürel zenginliğinde yerini alan seçkin bir kurum olduğunun bilincindeyiz. Çok iyi bir ulaşım hizmeti yanında bu bilinci ve misyonu da yaşatabilmenin gerekliliğine inanıyoruz. 1871 yılından itibaren verdiği ulaşım hizmetiyle İETT'nin İstanbul'un her noktasına vurduğu bir kültürel damga var. Yıllar içinde uğradığı birçok badireye rağmen, kendini zenginleştirerek hizmetlerini dönemin en çağdaş araçlarıyla devam ettiren kurumumuz, kent kültürüne katkı yapmanın ayrıcalığını da ortaya koymaktadır.

Atlı tramvaylarla başlayan hizmet serüvenini, bugün raylı sistemleri tekrar şehrimize kazandırmakla devam ettiren İETT'nin ortaya koyduğu bu birikimi, hem teknik hem de kültür alanında verdiği kalıcı eserlerde görüyoruz.

"Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay" serisinin bizi alıp götürdüğü masalımsı dünyada tasavvur ettiğimiz bir çok güzelliği bulabiliyoruz. "Bir zamanlar"... diye söze başladığımız birçok tatlı hatıra, İstanbul'un sokaklarını bizlere gezdirirken, silinip yok olmuş bir zamanın da farkına varıyoruz. Tarihin dar koridorlarında yitirdiğimiz bu değerleri harcanan büyük çaba ve çile, bizlere geçmişte sahip olduklarımızı yeniden hatırlatıyor. Dr. Sertaç Kayserilioğlu'nun bu çilesini takdir ederken ortaya çıkan bu külliyattan dolayı kendilerine şükranlarımızı sunuyoruz. Son derece zengin bir kaynakla yıllar içinde kıymetini çok daha ağırlıkla hissettirebilecek bu nadide eserleri İstanbullulara bir kez daha takdim etmenin onurunu tüm İETT ailesi olarak yaşıyoruz.

Kimliğimizi teşkil eden manayı en derininden hissettiren bu kente sevdamız, her geçen zamanın ardından daha da büyüyor. Bunun gereği olarak İstanbul'u yaşamanın ve yaşatmanın mücadelesinde gücünü paylaştığımız tüm hemşehrilerimize saygılar sunuyor, selam ediyoruz.

Rıdvan ASLAN
İETT Genel Müdürü

"O, çocukluk aşkımı, o artık sadece
Hatıralar rayında giden ray böceklerimi,
Yaşantımdan hiç sökemedim ben."

Giriş

Dünyaya son defa bakmak gerekse, ona İstanbul'dan bakardım" diyen büyük Fransız şairi Lamartine'nin bu sözlerinin üzerinden henüz bir asır bile geçmedi. Ama nevar ki, İstanbul'un dününü bugüne bağlayan değerlerin giderek azaldığını görmek içimizde garip bir burukluk oluşturmakta.

Toplumsal, ekonomik değerler değişti ve değişecektir de elbet, fakat geçmişiyle bağlarını büsbütün kopartmış, kültürünü çağdaş bir kafayla düşünüp değerlendirmeyen bir ulusun, günümüzde doğru bir bileşime varacağından kuşkuluyum. Sanki herşey öylesine hızla kabuk değiştiriyorki görüntüler, düşünceler, insanlar, yaşamlar, ayak uyduramıyoruz. Ama bazılarımızın tutkuları, özlemleri, değer yargıları hiç değişmiyor ve belli ki hiç değişmeyecek de. Belki de bizleri yaşama bağlayan da bu...

İşte, yakın geçmişimizle aramızdaki köprüye olabildiğince hizmet etmiş değerlerden biri olan tramvaylarımızla ilgili olarak *"Dersaadet'ten İstanbul'a"* dizilerine, ikincisi ile devam ediyoruz. Atlı tramvaylarla dolaştığımız "1860-1912 İstanbulu"nun konu edildiği birinci ciltten sonra, bu defa da tramvayın elektriklisi ile dolaşacağımız "1912-1960 İstanbulu" konu edilmekte ikinci cildimizde. Beni üzen nokta ise, bir anlamda İstanbul şehircilik tarihinin yansıtıldığı bu kitabın sayfalarının çevrildikçe, herbiri usta bir ressamın en güzel hayalinden çıkmış birer tablo görünümündeki o günlere ait olan fotoğraflarda, kaybettiklerimizin ne yazık ki sadece değer yargılarımızın olmadığının görülmesidir.

Biz koleksiyoncuların her günü, her anı, hem acı hem tatlı anılarla geçiyor. İstanbul'a ait ve o güne kadar hiç rastlamadığımız bir fotoğrafı bulduğumuz zamanki sevincimiz, onu elimize alıp incelediğimizde bu kez boğazımızda boğumlanan yumrular arasında yerini, kaybedilen o güzel günler namına önce üzüntüye sonra da geleceğin apansız umutsuzluğuna bırakıyor. İşte *"Dersaadet'ten İstanbul'a"* kitabının sayfalarında tükenenin yanlızca tramvaylar olmadığını anlıyor, 126 yıllık tramvay tarihi ile birlikte sadece geçmişe hayranlığı değil, koca bir Dersaadet Hüznü'nü de birlikte yaşıyoruz...

İstanbul tarihinin yarımlara aktarılması hususunun biz araştırmacı ve yazarların mutlak görevi olduğu inancı ile, onbeş yıla varan bir süredir titiz bir araştırma neticesi elde ettiğim bilgi ve belgelerden oluşturduğum koleksiyonun, İstanbul'un şehircilik tarihi açısından önemine ve kitaba basımındaki yeni araştırmacıların yararına sunma çabasına, birinci ciltte olduğu gibi tekrar sahip çıkan, başta İ.E.T.T. Genel Müdürümüz Sn. Raif Yetim olmak üzere Sn. Ahmet Büyükkaymaz ve Sn. Ali Parıldar'ın şahıslarında tüm İ.E.T.T. ailesi ile İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Sn. A. Müfit Gürtuna'nın şahıslarında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne şükran borçluyuz.

Bu babta, kitabın oluşumu ile ilgili olarak, kaynak belge bulma hususunda ilk günden beri yardım elini hiç esirgemeyen, dost Fehmi Akyıldız'a, Y. Ziya Gönenç'e, M. Ruhi Okuş'a , Çetin Tükek'e, Alp Canik'e, Osmanlıca tercümelerinde uğraşları ile destek veren büyük insanlar Dr. Reşat Dermanver ile Prf. Dr. Ahmet Esandal'a, edebi katkılarıyla Nihat Güney'e, bilgi ve arşivleriyle Dr. Berhan Tosuner'e, Sebahattin İnceoğulları'na, Hayrullah Dinçtan'e, Dr. Kazım Ertürk'e, Fransızca tercümelerindeki yardımlarıyla kadim dostum Erkal Gürcan'a ve nihayet oluşumuna katkıda bulunan tüm dostlara teşekkürlerimi sunuyorum.

Dr. R. Sertaç KAYSERİLİOĞLU

Evet gerçek oydu ki bir zamanlar tramvaylarla, o İstanbul'un caddeleri, sokakları arasında müthiş bir uyum güzelliği vardı."

Sokaklar arasında dolaşan sütçü dutçu hallaç nasıl günün vazgeçilmez manzaralarından ise,

o raylar üzerinde, tek veya iki katlı bahçeli evlerin önünde,

tango yapmasına dolaşan tramvaylar da,

öylesine vazgeçilmez birer parçasıydılar o günlerdeki İstanbul'umuzun.

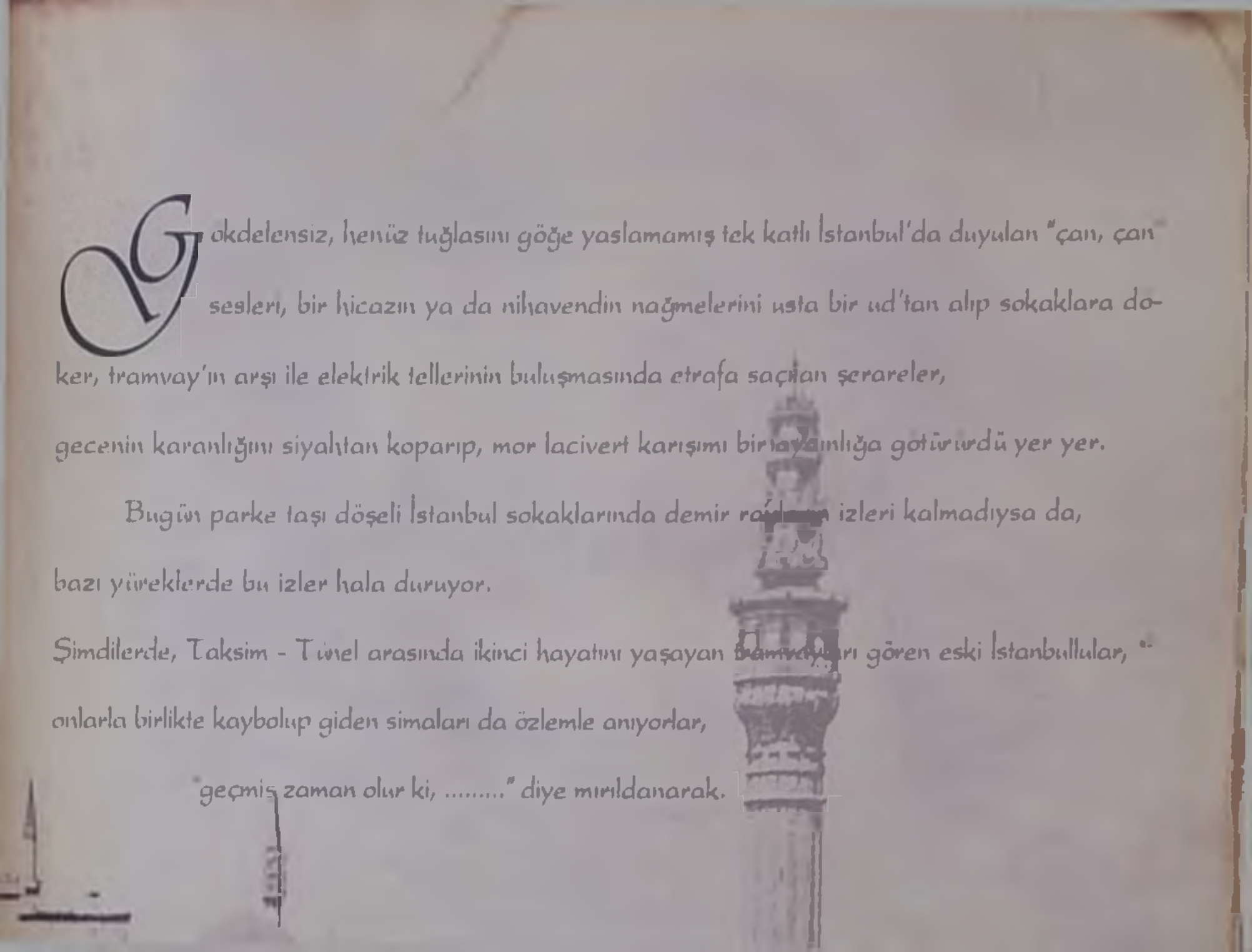


Gökdelensiz, henüz tuğlasını göğe yaslamamış tek katlı İstanbul'da duyulan "çan, çan" sesleri, bir hicazın ya da nihavendin nağmelerini usta bir ud'tan alıp sokaklara doker, tramvay'ın arşı ile elektrik tellerinin buluşmasında etrafa saçılan şerareler, gecenin karanlığını siyahtan koparıp, mor lacivert karışımı bir aydınlığa götürürdü yer yer.

Bugün parke taşı döşeli İstanbul sokaklarında demir raılarının izleri kalmadıysa da, bazı yüreklerde bu izler hala duruyor.

Şimdilerde, Taksim - Tünel arasında ikinci hayatını yaşayan tramvayları gören eski İstanbullular, onlarla birlikte kaybolup giden simaları da özlemle anıyorlar,

"geçmiş zaman olur ki, ..." diye mırıldanarak.





R. S. Kayserilioğlu koleksiyonu



İçindekiler

- Dünyada İlk Elektrikli Tramvaylar ---- 16
- İstanbul'da Elektrikli Tramvaya Doğru ---- 22

Balkan Harbi ve Tramvaysız İstanbul ---- 24
İstanbul'a İlk Elektrik Verilişi ---- 26
İstanbul'da Asar-ı Umran ---- 27
Gelecek İlk Tramvay Arabalarının Özellikleri ---- 28
Elektrikli Hatta Geçişte İlk Hat Yapım Çalışmaları, Tramvay Depoları, İnşaatları ---- 30
Hatlara İlk Elektrik Veriliş Tarihleri, Genel Bilgiler ---- 33,43

- Ve İstanbul'da İlk Elektrikli Tramvaylar ---- 34

Elektrikli Tramvayların İstanbul'a Gelişi ---- 36
İlk Seferler ---- 38

- 1.Harb-i Umumi Yılları ve İstanbul ---- 44

İşgal İstanbul'u ---- 48

- Elektrikli Tramvaylarda İlk Hatlar, Hat Numaraları, Durak İsimleri, Güzergah Haritası ---- 50

İlk Dönem Elektrikli Tramvay Arabalarının Dökümü ---- 72
İstanbul Tramvay Şirketi Kullanım Araçları Genel Dökümü ---- 74
Tramvay Tabelaları ---- 78
Tramvayların Elektrik Şebeke Ağı ---- 80
Güç Şube İstasyonları, Bakım Atölyeleri, Depolar, Garajlar, Araziler ---- 84
Edebiyatımızdan Sayfalar ---- 95
İstanbul Elektrikli Tramvay Hatları 1925 Haritası ---- 96
Bekleme Durakları ---- 98
Tramvay Tarifeleri ---- 100
Tramvay Görevlileri ---- 101
Tramvay Ücretleri ---- 106
Mürûriye ---- 108
Haremlik - Selamlık ---- 110
Mevlûler ---- 111

- Millileştirme Hareketleri Başlarken ---- 112

Cumhuriyet Tarihimizin İlk Gençlik Hareketleri ---- 113
Tramvay Amele Cemiyetleri ---- 114
Cumhuriyet Tarihimizde İlk Grev ---- 115
21 Temmuz 1926 Mukavelenamesi ---- 118
1928 senesi Envanter Raporu ---- 119
Harf Devrimi ---- 120
İstanbul Tramvay Şirketinin İlk Dönem Otobüsleri ---- 122
İstanbul'da İlk Dolmuşlar ---- 124
İstanbul Elektrikli Tramvay Hatları 1935 Haritası ---- 126
1927-1936 Seneleri Arasında İstanbul'da Açılan, Kapatılan Tramvay Hatları ---- 128
İstanbul Tramvay Şirketi Hareket Tarifeleri ---- 129
İstanbul Tramvay Şirketi 1927-1937 Genel Görünümü ---- 130

İçindekiler

- 1930 İstanbul'u ---- 132
  - Değişen İstanbul İmar Hareketleri ---- 136
  - 1933 - 1938 İmar Plânı Hareketleri ---- 140
  - Tramvay Kazaları ---- 144
  - Ücretler (1930') ---- 146
  - Millileştirme Hareketleri, Şehremanetine Devir, İ.E.T.T Dönemi ---- 148
  - Yeni Tip Tramvaylar ---- 154
- 1940 İstanbul'u, İkinci Dünya Harbi ---- 156
  - Edebiyatımızdan Sayfalar ---- 160
  - Yollara Ait Programlar (1938-1942) ---- 162
  - 10 Senelik İmar Programı Esasları ---- 164
- 1950 İstanbul'u ---- 170
  - İmar - İstimlâk Harekâtı ---- 172
  - Ferahlayan İstanbul ---- 174
  - İ.E.T.T Tramvay ve Otobüs Hatları Haritası (1950-1958) ---- 180
  - Tramvay Ücret ve Sefer Tarifeleri (1940 - 1950) ---- 182
  - Tramvay İşletmesi Genel Değerlendirmesi (1937-1958) ---- 183
  - Edebiyatımızdan Sayfalar ---- 184
- Tramvayla Güzel İstanbul ---- 186
- Kadıköy Yakası ve Tramvay ---- 198
- Sona Doğru ---- 202
  - İlk Kez Sökülen Raylar ---- 204
  - Tramvayların İstanbul'dan Kaldırılma Nedenleri ---- 206
  - Troleybüs'lü Yıllar ---- 208
- İstanbul'a Göç ---- 210
- Son Perde ---- 214
  - 60'lı yılların İstanbulu ---- 216
  - Kapanan Hatlar ---- 218
  - Elveda Sevgili Yolcularım ---- 219
  - İstanbul Yakasına Veda ---- 222
  - Kadıköy'de Veda ---- 224
  - Kuşdili "İ.E.T.T. Taşıt Müzesi" ---- 226
- Son ---- 228
  - Çağdaş Bir Müze Anlayışı ---- 234
  - Yorum ---- 235
  - Yeni İ.E.T.T. Müzesi ---- 236
- Tramvay Yeniden Beyoğlu'nda ---- 238
  - Geçmiş Zaman Olurki ---- 240
- Ephemera (Biletler, Pasolar, Hisse Senetleri, Muhtelif Dökümanlar) ---- 244

Dünyada İlk Elektrikli Tramvaylar



Sur le Kärntnerring.

Hans Larwin pinx.

Y. Ziya Gönenç arşivi



Birkenhead 1860 — Charles Klapper arşivi

Yıldırımlar arasına ortası çukur raylar döşeyerek bu raylar üzerinden bir araba işletme fikri Loubat adında bir Fransız mühendisinin zihninde belirdiği zaman, takvimler 1830 yılını gösteriyordu. Genç Fransız mühendis, olanca gayretine rağmen bu fikrini kendi memleketinin yöneticilerine kabul ettirememiş, bunun üzerine kalkıp Amerika'ya kadar gitmiş, koltuğunun altında götürdüğü planlarını orada gösterip buluşunu New York şehri yöneticilerine kabul ettirmişti.

1832 yılında, Loubat'ın kurduğu sistem ile dünyanın ilk atlı tramvayları New York sokaklarını dolaşmaya başlamıştı. Şehir içi ulaşımda büyük bir reform olan bu sistem çok geçmeden Amerika'nın diğer şehirlerinde de benimsenmiş ve 1854 yılında Loubat'ın memleketi olan Fransa da kapılarını bu önemli buluşa açmıştı. Böylece Avrupa kıtasında ilk kez 1854 yılında Paris'te görülen atlı tramvaylar, 1860 yılında da Londra (Birkenhead)'nın sokaklarında işlemeye başlamıştı.



Berlin Potsdamer Meydanı, 1860



Tophane 1880' R.S. Kayserlioğlu Koleksiyonu

Atlı tramvaylar, ortaya çıkışından 40, Avrupa'da ilk görüldüğünden 18 yıl sonra İstanbul'a ulaşmış. 3 Eylül 1872 günü Tophane'de yapılan merasimle hizmete girmiş ve İstanbul'a da apayrı bir hava getirmişti. Kırmızı ponpon püsküllü atları ile, yanları açık, havadar vagonları ile, önünde koşarak atlara yol açan eli borazanlı vardacısı ile bu tramvaylar iyiydi hoştu ama, zaman da hızla ilerliyor ve geride kalmış on binlerce yıllık tarihe göre dünyada herşey büyük bir sıratle değişiyor ve konforlaşıyordu."



R.S. Kayserlioğlu Koleksiyonu



Berlin 1905 — Ziya Cemenç / Levant Koleksiyonu

Elli altı yıl önce atlı tramvayı bulmuş olan batı bu defa elektriği keşfediyor ve bu icadını da tramvaya yarhıyordu. Artık birçok Avrupa kentinde boy gösteren bu yeni araç, kendi kendine raylar üzerinde şık bir vagonla birlikte hızla kayıp gidiyor, ne at gürültüsü, ne kırbaç şakırtısı, ne gübre kokusu, ne de saman savruntusu kimseyi rahatsız etmiyordu.

Elektrikli tramvayların ilk nerede çalıştığı ile ilgili çeşitli bilgilere rastlamaktayız. Elimizdeki en güçlü bilgi ise 1879 yılında Berlin'de kurulan "Berlin Trades Exhibition" büyük fuarında bir Alman mühendisi olan Dr. C. Werner Siemens'in panayır sahası içinde doşenmiş rayların üzerinde işlettiği ve elektrikle çalıştırdığı tramvayla ilgili bilgidir."


Viyana "Universite Meydanı" 1900 — R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Marsilya 1898 — E. Durali koleksiyonu

Bundan iki yıl sonra 12 Mayıs 1881 tarihinde dünyanın ilk elektrikli sokak tramvayları, yine Siemens tarafından Berlin'de gerçekleştirilmiş[6] ve Lichterfelde semtindeki Anhalt İstasyonu ile Cadet Okulu arasındaki 1.5 millik mesafede ilk kez çalıştırılmaya başlanmıştı.[7]

Elektrikli tramvaylar daha sonra 3 Ağustos 1883 tarihinde Londra'da (Brighton Beach'de), 2 Şubat 1888 tarihinde Amerika'da Virginia Richmond'da, 1889'da Boston, Melbourn, 1893'de Marsilya, 1896'da Dublin, 1898'de Liverpool, 1900 yılında da Paris'te görülmüştü.[8]



Bordeaux 1910 — M. Sundalcı koleksiyonu

İstanbul'da Elektrikli Gramvağa Doğru



Tepebaşı, 1900'

Kadıköy Numismatik arşivi

Balkan Harbi ve Tramvaysız İstanbul

1912 yılında patlayan ve Balkanları kana boğan Balkan Harbi, İstanbul'u bir yıldan fazla bir süredir tramvaysız bırakmış. Dersaadet Tramvay Şirketi'nin, elindeki bütün atlarını Savunma Bakanlığı'nın isteği doğrultusunda orduya vermesi sonucunda tramvayların çalışması tatil edilmiş ve böylece İstanbul, o tarihlerdeki tek toplu kara taşıma vasıtası olan atlı tramvaylarından mahrum kalmış. Otobüsün, otomobilin, metro şebekesinin olmadığı bir şehirde bunun meydana getireceği zorlukların ne denli büyük olacağı kuşkusuz. Gerçi İstanbul'da, halk yaygın şekilde yürüme alışkanlığına sahip, ancak çoluğu çocuğu, yaşlısı sakatı düşünüldüğünde bu durumun İstanbullular'ın belini ne kadar büktüğü aşikar. Bunun yanısıra sürücü beygirlerinin büyük bir kısmının orduya satılmış olması, şehirde eski nakil vasıtalarına rağbeti iyice artırmış, kupa, koçu, sedye gibi arabalar halkın gözdesi haline gelmiş.



Yeni Galata Köprüsü, 1912'

Oğul S. Kayserlioğlu koleksiyonu



Karaköy Meydanı 1910'

Ziya Ağaoğlu arşivi

Dünya Harbinin arifesinde İstanbul'daki atlı tramvay yoklugunun verdigi bu büyük sıkıntı gerçi bir bakıma faydalı da olmuş, zira Amerika ve Avrupa'da çoktan çalışmaya başlamış olan elektrikli tramvayın, İstanbul için de artık kaçınılmaz oldugu fikri, iyice yaygınlaşmış. Bunun da sonucu olarak, tramvayların elektrikliye çevrilmesi hususunda elektrik hatlarının bir an evvel döşenmesi ile ilgili olarak Şehremaneti ve Nafı'a Vekaleti yetkilileri, Dersaadet Tramvay Şirketi'ni devamlı olarak zorlamaya başlamış.

Halen İstanbul'da atlı tramvaylar çalıştırmakta olan Dersaadet Tramvay Şirketi'nin mukavelesinin durmadan uzatılıyor olması bu işi geciktirmekte. Zira şirkete önce 40 yıl için verilmiş olan bu imtiyaz 1881 senesinde 56 yıllığına, 1907 senesinde de 75 yıllığına uzatılmış.

Şirket bu yüzden kendisi için büyük risk saydığı tramvayların elektrikliye çevrilmesi işine pek yanaşmamış, ancak devamlı yapılan baskıların neticesinde, 1913 yılı sonunda İstanbul tramvaylarının elektrikle işler hale getirilmesini kabullenmiş ve çalışmalara başlamış *



Beyoğlu İstiklal Caddesi 1910'

Bora Derin koleksiyonu



Karaköy 1913 R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

İstanbul'a İlk Elektrik Verilişi

Yakın bir gelecekte İstanbul'da elektrikli tramvayların çalışabileceği konusu Silahtaraga Elektrik Fabrikası'nın yapımına karar verildiği günlerce konuşulmuş, Dersaadet Tramvay Şirketi'nin Devlet-i Âliyye ile 21 Kanunevvel / Aralık 1911 tarihinde yaptığı sözleşmeyle de, İstanbul tramvaylarının elektrikli olabilmesi için gerekli izin alınmıştı (Bakınız: 1. Cilt, sayfa: 147-171)

1911 yılında arazisi alınarak, Silahtaraga'da Kağıthane ve Alibeyköy dereleri ağzında 118.000 m²'lik bir alanda kurulan santral, sözleşme gereği elektrik donanımını 1913 Haziran'da tamamlayacaktı. Ancak, Balkan savaşı nedeniyle yapısı bir süre aksadığından, 28 Eylül 1913 tarihinde de İstanbul'daki sel felaketi nedeniyle önemli ölçüde hasar gördüğünden, tesisatını 1914 senesi Şubat'ında tamamlayabildi. Her biri 5.000 kw.lık 3 turbo jeneratör grubu ile saatte 12.000-13.000 kg.buhar verecek altı kazanla donatılmış Silahtaraga Elektrik Fabrikası, İstanbul'da ilk kez 11 Şubat 1914 tarihinde İstanbul tramvaylarına ve de 14 Şubat 1914 günü de şebekelere, hususi tesisatlara ve bütün özel kuruluşlara cereyan verebilmişti.[10A]

(Silahtaraga Elektrik Santrali, işletmeye alındıktan bir yıl sonra 1914'te, "Societe Financiere de Transports et d'Enteprises Industrielles a Bruxelles" (Sofina) şirketine devredilmiş, ve bu şirket Societe Anonyme Turque d'Electricite "Osmanlı Türk Elektrik Anonim Şirketi" adı altında, şehrin gelişen ihtiyaçlarına paralel gerekli genişletmeler yaparak 1937'ye kadar faaliyetini devam ettirmiş, önce İstanbul Belediyesi'ne, sonra da 1939 sonasında İETT'ye bağlanmıştı.)[11]





Servet-i Fünün Dergisi



R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

Atlı tramvay döneminin sonuna yaklaştığımız o günlerde, 12 Mayıs 1911 tarihli Servet-i Fünûn Dergisi'nde, İstanbul ile ilgili olarak Şehremaneti ve Dersaadet Tramvay Şirketi'nin çalışmalarını kutlar nitelikte şu yazıya rastlıyorduk;

«

İstanbul'da Asar-ı Umran

(İstanbul'da Güzel Eserler)

Hiç şüphe yoktur ki İstanbul bir devre-i faaliyete girmiştir. Köprü tecdid olunuyor (yenileniyor), Eminönü'nde meydan açılıyor, Beyoğlu na çıkan cadde tevsi (genişletiliyor) ve meyli tesbii olunuyor (yokuşu düzeltiliyor), Şişli'ye doğru tramvay hatları değiştiriliyor, Tatavla'ya (Kurtuluş) yeni hat işlemeye başlıyor, Şehzadebaşı Caddesi tramvayla techiz olundu (yenilendi). Bu hatlarda işleyen arabalar (tramvaylar) islah ve tanzim olunup ve bunlardan o mahut (alışıla gelen) sarı renk kaldırılıp, kırmızı veya beyaz Osmanlı rengi ikame olunuyor (konuluyor), kondüktör vesairenin evlad-ı vatandan ve lisan-ı mahalli (Türkçe) ye aşina olmuşlardan tayinine itina (özen) gösteriliyor.

Hülasa (sonuç olarak), bütün bu icraat (yapılanlar) öyle bir faaliyettir ki, faydaları fenni kişileri, amele (işçi) grubunu ve hatlar üzerinde seyahat edenleri ilgilendiriyor. Biz nerede olursa vukua gelen asar-ı umranı (güzel eserleri) nazar-ı takdir ile görürüz.

Binaenaleyh, Dersaadet Tramvay İdaresi nin, Osmanlı Anonim Şirketi haline ifragından ile (dönüşmesini), meclis-i idaresine Osmanlı azaları alınmasından beri irade eylediği (gösterdiği) asar-ı intizamını ve gayreti dahi, kemal-i memnuniyetle karşılıyoruz, alkışlıyoruz.

Servet-i Fünûn.

Sayı 1042, 12 Mayıs 1327/1911.

»

Gelecek İlk Tramvay Arabalarının Özellikleri

1913'lü tarihlerde İstanbul için çok yeni bir fikir olarak kabul edilen elektrikli tramvayların, yakında İstanbul'da çalışacak olması, nasıl getirileceği ve özellikleri Servet-i Fünûn Dergisi'nin 3 Haziran 1329/1913 tarihli sayısına konu olmuştu. Bu yazı ile, İstanbul'a gelecek olan ilk elektrikli tramvayların özellikleri hakkında, daha gelmeden halk tarafından çok geniş bir bilgiye sahip olunuyordu.

(özetlenerek kısmen sadeleştirilmiştir.)

«

Dersaadet Tramvayları *11

Yeni tramvay arabaları İstanbul tramvay hatlarına cer elektriki (elektrikle hareket) tatbik olunacağı malumdur. Tatbikatı herkes sabırsızlıkla bekliyor. Bunda herkesin hakkı var. Çünkü payitahtta sürat ve istirahat ile nakliyatı temin için tramvayların elektrik kuvveti ile çalışmasından başka çare yoktur. Osmanlı Elektrik Şirketi tarafından bütün İstanbul tramvay hatlarına cereyan verecek olan büyük fabrikanın kurulması neticesinde Tramvay Şirketi, Kabataş'ta havai hatlara cereyan verecek muvakkat bir fabrika inşaasını geçen Kasım'da tamamlamıştır.

İstanbul'a gelmesi beklenen elektrikli tramvay arabalarının geçen sene sonunda hazır olmasına rağmen, kaçak harp eşyasından sayılması üzerine İstanbul'a nakli mümkün olmamıştır. Ancak bugünlerde nakline muvaffakiyet hasıl olan ilk arabalar "Deutche Levant Line" vapurlarından birine yüklenmiş, yakında da limanımıza vasıl olacaktır. Bu vapurların büyükleri bu arabalardan ancak dördünü alabilmektedir.Bu arabalar İstanbul'a geldiğinde işletilmesi personele test yaptırılarak çalışmaları gösterilecektir.

Yeni arabaların iç ve dış görünüşü resimlerde gösterilmektedir. Bu arabaların iç ve dış muhteviyatı Avrupa'daki mukabil arabaların en mükemmellerindendir. Bu arabaların kıymeti nakliye hariç 25.000 S. Franktır. Her arabanın sıkleti de boş olarak 11.000 kg.dır.

Yüz tane gelecek olan tramvay şirketinin bu önemli siparişi bu arabaların imalatını, tek başına bir fabrika yapamazdı. Bunu, Karaköy Köprüsü'nü inşa etmiş olan "Machinen Ausbourg Neurenberg" Alaman fabrikası ile "La Caurouvager" namında Fransız, Belçika anonim şirketi deruhte etmişlerdir.

Arabaların bir takım aksamı "United Electric Cer Company" isimli İngiliz şirketi ve elektrik tertibat sistemini de "Siemens A.S. ve Algemani Electrited Cezel Saft" tarafından hazırlanmıştır. Bu arabalar Ganz şehrinde beynelmilel bir sergide teşhir olunacakdır ki bu da yeni arabaların her türlü gelişime sahip olduğunu göstermektedir.

İstanbul'a gelmekte olan ilk elektrikli tramvay arabalarının özellikleri şöyledir;

•Arabaların genişliği 2.10 metredir. Bu halde, beygirle çekilen kırmızı arabalardan daha geniştir. Uzunluk ise 8.50 metredir ve yüksekliği de raydan itibaren 3.50 m.dir. Her arabada 30 beygir kuvvetinde 2 motor vardır. AEG veya Siemens, saatte 15 km süratle cer (hareket) ederler.

•Arabalar 'tik" ağacından yapılmıştır ki bu da sağlamlığı temin eder, arabaların tavanları daima beyazdır. Yan pencereler istorlu dur, dolayısıyla güneşten ve yağmurdan sakındırdığı için yağmurlu ve güneşli havalarda pencereleri kapatmaya gerek yoktur. Ayrıca her araba Osmanlı hanımları için perde ile ikiye ayrılmıştır.

•Arabalar yolcuların her istediği yerde inip binmeleri için durmayacaklar, sütunlar (direkler) üzerine işaret olunan ve memurin-i hükümetçe tayin edilmiş olan duraklarda duracaktır.

•Yeni arabalar Şişli den Tünel Meydanı'na, duraklarda durup kalkmalarla birlikte 20 dakikada gidecek veya geleceklerdir. İlk emirde Dersaadet'e vasıl olacak olan 20 yeni araba ile Şişli - Beyoğlu arasında


SERVET-İ FÜNUN

SERVET-İ FÜNUN

her dört dakikada bir araba hareket edecek ve sabah saat 6:00'dan itibaren geceyarısından sonraya kadar devam edecektir.

•1. ve 2. mevki arabalar ayrı ayrı olarak sevir edecektir. Şehr-i Emaneti 1. mevki arabalar için kırmızı, 2. mevkiler için kurşuni rengi münasip görmüştür. Bu iki sınıf arabaların inşaat ve tertibatı birbirinin aynı olup farkları ancak haricen renklerinden ve dahilen tefrişindendir.

•Her arabada 18 yolcu oturacak ve 3 kişi ayakta durabilecektir. Sahanlıklarda da biletçi ve makinist hariç 7 şer yolcu duracaktır. Oturma yerleri arabaların içinde ortadaki yolun bir tarafında iki, diğer tarafında tek kişiliktir. Amerika usulünde tertip olunduğu nedeniyle bütün yolcuların yüzleri arabanın gittiği istikamete bakacaktır.

•1. mevki arabaların her biri 15 mum kuvvetinde 12 elektrik lambasına sahiptir ki okumak için aydınlığı yeterlidir.

•Her motris (çekici vagon) arabası diğer iki arabayı şehrimizdeki en sert meyillerde bile kolayca ve saatte 15 km süratle hareket ettirebilir ve fren tertibatı en sert yokuşlarda bile arabayı anında durdurmaya muktedirdir.

•Şişli-Tünel hattı 3 kıta kabul olunmuştur. Yani Şişli'den Feriköy yoluna kadar bir kıta, Feriköy yolundan Galatasaray'a bir kıta, Galatasaray'dan Tünel'e kadar da bir kıta, cem an üç kıtadır. Karaköy-Ortaköy hattı da üç kıtadır. Karaköy-Kabataş, Kabataş-Beşiktaş, Beşiktaş-Ortaköy.

•Ücret:

1 Kıta: 1. mevki 20 para, 2. mevki 10 para

2 Kıta: 1. mevki 40 para, 2. mevki 30 para

3 Kıta: 1. mevki 60 para, 2. mevki 40 para

Servet-i Fünun
3 Haziran 1329/1913

»

Elektrikli Hatta Geçişteki Hat Yapım Çalışmaları



Tünel Meydanı. Rayların döşenişi 1913 R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu

Tramvayların elektrikliye çevrilmesi sırasında yapılan belli başlı hazırlıkları şu şekilde sıralamak mümkündür. Önce Kabataş'ta havai hatlara cereyan verecek bir elektrik fabrikası kuruluyor, daha sonra da gereken havai elektrik hatlarını ve elektrik merkezlerini tesis edebilmek, motorlu yeni tramvay arabaları satın alabilmek ve de lüzumlu vesair sermayeyi temin edebilmek için, Dersaadet Tramvay Şirketi o tarihteki mevcut 35.531 hissesini, hisse başına ikişer buçuk lira daha arttırıyor ve böylece sermayesini 266.482 liraya çıkartıyordu. [12]



Yüksek Kaldırım. Ray Döşeniş 1913 R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu



Bahçekapı Kay Dönemiş 1913 R.S. Koleksiyonu

Daha sonra, evvelce atlı tramvay arabaları için kullanılmış olan tren yolları kadar geniş tramvay hatları daraltılıyor, Azapkapı-Karaköy arasındaki atlı tramvay döneminden beri çalışmış olan hat ise tamamen kaldırılıyor ve önemli bir değişiklik daha yapılarak bütün hatların çift olarak döşenmesine özen gösteriliyordu.

Yeni Galata Köprüsü'nün üzerine hat döşenmesine başlanması ise, kısa bir süre sonra köprünün üzerinden ilk kez tramvay arabalarının geçeceğini müjdelemesi bakımından İstanbul halkına artı bir heyecan daha veriyordu.



Şişli Deposu İnşaası 26.11.1913













Ligne aérienne à l'entrée.

Dimanche 3 novembre 1913 : Tunel-Sirkeji

16 Agustos	1913	: Tunel-Sirkeji	30 Mart	1914	: Beyazit-Aksaray
10 Ocak	1914	: Karakoy-Beyoglou	08 Mayis	1914	: Sehzadebasi-Fatih
12 Ocak	1914	: Galatasaray-Galata	11 Eylul	1914	: Aksaray-Topkapi
2 Subat	1914	: Eminonu-Sirkeji	17 Ekim	1914	: Aksaray-Yedikule
11 Subat	1914	: Beyoglou-Ortakoy	18 Ekim	1914	: Ortakoy-Kuruçesme
20 Subat	1914	: Sirkeji-Beyazit	31 Ekim	1914	: Kuruçesme-Arnavutkoy
20 Subat	1914	: Beyazit-Sehzadebasi	23 Kasim	1914	: Arnavutkoy-Bebek
8 Mart	1914	: Galata - S. Daire (Municipalité)			

(Nota: Le détail des travaux hydrauliques de distribution d'eau potable à la Cité étudiante compte tenu de son développement.)



...ve

İstanbul'da

İlk Elektrikli Tramvaylar

Karaköy./ Köprü Girişi 1914

R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

Elektrikli Tramvayların İstanbul'a Gelişi

Ve nihayet beklenen gün ve haber gelmiş, İstanbul'da ilk kez hizmete girecek olan elektrikli tramvay arabalarını taşıyan gemi, 1913 yılının Haziran sıcağında Boğazın soğuk sularını yara yara gelerek ufukta görülmüştü.

"Deutche Levant Line" gemisinin güvertesinde, Galata Köprüsünü de inşa etmiş olan "Machinen Ausbourg Neurenberg" (M.A.N.) Alman firması ile "La Caravvager" Fransız-Belçika anonim şirketi ortak yapımı 20 adet motris[14] yani çekici vagon, az sonra dahil olacakları İstanbul ulaşımına katılmaları için, büyük box (kutu)'ların içinde hazır bulunuyorlardı.

"Deutche Levant Line" tarafından vinçlerle indirilen vaganlar, önce Kabataş İskelesi ve sonra da Dolmabahçe civarında kutularından çıkartılarak yeni boyanmış kırmızı gövdeleri ışıl ışıl parlar bir halde, evvelce döşenmiş ve kendilerini bekleyen raylarla buluştular.


ثروت فنون

Servet-i Fünun Mecmuası

Elektrikli tramvay arabalarının İstanbul'a gelişleri, ilk varış yılı olan 1913 yılından 1922 yılına kadar aralıklarla devam etmiş, bu süre zarfında Dersaadet Tramvay Şirketi'ne İstanbul sokaklarında hizmet vermek üzere 178 adet motris, 93 adet römork ve 13 adet de yardımcı tramvay arabası ulaşmıştı.

1913 yılında 17 adet Franco-Belge yapımı ve 19 adet M.A.N. yapımı olmak üzere toplam 36 adet çekici tramvay arabası gelmişti. 1914 yılı ise İstanbul'a en fazla çekici tramvay arabasının ulaştığı yıl olmuş, 23 adedi Franco-Belge yapımı, 67 adedi de M.A.N. yapımı olmak üzere toplam 90 adet çekici tramvay arabası ile 20 adet M.A.N. yapımı römork gelmişti.[15]

Burada açıklamak istediğim bir nokta var. Elektrikli tramvayların İstanbul'a varış gününü yaptığım tüm araştırmalara rağmen tam tarih olarak maalesef tesbit edemedim. Yukardaki satırlarda rastlanılan "Haziran 1913" tarihi, 3 Haziran 1913 tarihli Servet-i Fünun dergisinde tramvayların gemiye yüklenip yola çıktığı ve birkaç güne kadar İstanbul'da olacağının haberi ile yine aynı derginin 11 Temmuz 1913 tarihli sayısında Dolmabahçe önünde yeni tramvayın ilk resminin görüntülenmesi üzerine ortaya çıkan ihtimalin Haziran ortalarında yoğunlaşması üzerine verilmiş bir tarihtir.



Tramvayın ilk Defa Dolmabahçe'ye Girişi

Dolmabahçe'de Tramvayların Box'lardan Çıkartılışı 1913

R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



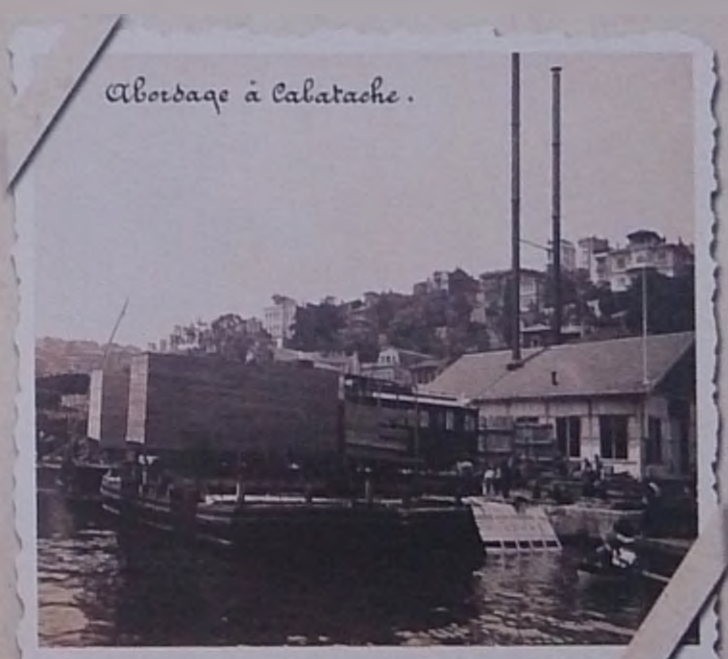
Elektrikli Tramvayların İstanbul'a Gelişi 1913

R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Elektrikli Tramvayların İstanbul'a Gelişi 1913

R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Elektrikli Tramvayların İstanbul'a Gelişi 1913

R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

İlk Sefer

1914 senesinin ilk ayı. Dersaadet Tramvay Şirketi, elektrikli tramvayın işletilebilmesi ile ilgili bütün hazırlıklarını tamamlamış, deneme seferi mahiyetindeki ilk seferin Galata Köprüsü'nden yapılması kararını almıştı. Tabii ki ilk seferin yeni köprünün üzerinden yapılması kararında ayrı bir mana ya da bir başka deyişle ayrı bir özlem gizliydi. Zira 1872 yılından 1912 senesine kadar İstanbul'a hizmet veren atlı tramvayların, o dönemlerde tahta olan Galata Köprüsü üzerinde seyr-i seferleri sakıncalı bulunduğundan bir yakadan diğer yakaya hiç geçmemişlerdi. 27 Nisan 1912 tarihinde hizmete giren bu yeni köprünün çelik konstriksiyon ile yapılmış olması, tramvayın köprü üzerinden geçememe sebebini de artık geçersiz kılmıştı.

Takvimler 1914 senesi Ocak ayının 25 Pazar gününü göstermekteydi. Karaköy Meydanı'nda yine şehrin ve Dersaadet Tramvay Şirketi'nin ileri gelen şahsiyetlerinin de bulunduğu kalabalık bir grup toplanmıştı. Bu grup, az sonra köprünün üzerinden geçerek, artık beygir gücü ile değil de elektrik gücü ile çalışmaya başlayacak olan tramvayı ilk seferine başlatmak üzere komutu verecek olan gruptu.

İstanbul Sehremini Vekili Bedri Bey'in halka hitaben, "Artık yokuşlarda değiştirilen atlar, nefir çalarak koşan vardacılar, sürücülerin kırbaç şakırtıları tarihe karışıyor. Bugünden itibaren asrî, güzel tramvaylara kavuşuyoruz. Hayırlı ve uğurlu olsun"[16] şeklinde yaptığı kısa bir açılış konuşmasının ardından karşılıklı iki raya yatırılmış olan kurbanlar kesilip dualar edilerek İstanbul tarihinde apayrı bir yer alacak olan ve bayraklarla donatılmış bu tramvaya cereyan ile ilk hareket verilmişti.

Karaköy'den Eminönü'ne geçmek için hareket eden bu ilk tramvay sadece elektriğe duyulan yılların hasretini bitirmekle kalmamış, köprü ile tramvayı da ilk kez buluşturmuştu. Yürüyüş süratinde giden tramvayla birlikte, yanında yürüyerek köprüyü geçmekte olan halk, büyük bir coşku içinde tramvaya adeta kortej yapmış, köprünün Eminönü ucuna vardıklarında ise kendilerini karşılama heyetinin çılgınca alkışları içinde bulmuşlardı.

Elektrikli tramvayın ilk günkü hasılatı, Dersaadet Tramvay Şirketi tarafından Osmanlı Donanma Cemiyeti'ne bağışlanmıştı.

Inauguration de la ligne



Karaköy- Eminönü Tramvay Hattı Açılış Merasimi. 25 Ocak 1914 R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu



Karaköy- Eminönü Tramvay Hattı Açılış Merasimi. 25 Ocak 1914 R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu

Karakeuy - Emin-Eunu .

25 Ocak 1914 tarihli Servet-i Fünûn Mecmuasında, elektrikli tramvayla Galata Köprüsü'nün ilk kez buluşmasının Devrim Gazetesi'nde şöyle yer aldığı yayınlanır;

"sade"

« Elektrikli cereyanı ile tahrik olunmaya başlanmış olan İstanbul tramvayları, bu defa pazar günü ilk defa olmak üzre Galata'dan İstanbul'a geçti. Sehr-i şehrin daima birbirine bigâne kalan ıkı yakası, yekdiğerine bir rabıta-i medeniye ve daime ile raptolundu. Koprü üzerinden tramvayların kemal-i intizamla mürurunu görmek hakikaten şehrimize başka manzara ita ediyordu. Zaten Cesr-i Cedid vüs'atile, taharetile ve mükemmel elektrik lambalarıyla şehrin bir şehrah-ı hakikisi addolunmaya seza idi Şimdi bunun üzerinden elektrikli tramvayların her dört dakikada bir defa devr-i hususa ki, geceleri garik-i ziya olduğu zamanda o arabaların dahi münevveren güzergahını biladını tanzir eyliyor.

"sadeleştirilmiş şekli"

Elektrik akımı ile hareket etmeye başlamış olan İstanbul tramvayları, pazar günü ilk kez olmak üzere Galata'dan İstanbul'a geçti. İstanbulluyu daima birbirine yabancı kılan iki yakası, diğerine bir uygar bağlantı ile ve sürekli olarak bağlandı. Koprü üzerinden tramvayların düzgün olarak geçişini görmek, gerçekten kentimize başka bir manzara veriyordu. Zaten Cesr-i Cedid (Yeni Köprü) varlığı, temizliği ve mükemmel elektrik lambaları ile kentin gerçek büyük caddesi sayılmaya layık idi. Şimdi bunun üzerinden elektrikli tramvayların her dört dakikada bir kez dönmesi özel olarak, geceleri aydınlanması olan bir zamanda o arabaların dahi aydınlıkta geçişi başkenti batının en uygar beldelerine benzetiyor. »

"Servet-i Fünûn"
25 Ocak 1914

21 Şubat 1914 tarihli Sabah Gazetesi, tramvayların elektrikliye tahvilinden şöyle söz etmektedir; [17]

« İstanbul bir yıldan fazla bir zamandan beri, yani ilân-ı harbden evvel şehrimizde beygirlerin idare-i askeriye tarafından toplanmasından beri tramvaysız kalmıştı. Bilâhara memleketimize ve şehrimize sükûnet avdet edince, tramvayların elektrikliye tahvili için ameliyeye geçildi. İstanbullular şehir içinde yegâne vasıta-ı nakliyelerinden mahrum bulunuyorlardı. Fakat, güzel, temiz ve seri elektrikli tramvaylara binmek ümidi ve teselisi ile bu hale katlanıyorlar, sabırsızlanmıyorlardı. Nihayet dün İstanbul beklediği yeni ve son sistem vasıta-ı nakliyeye kavuştu. Tramvaylar bayraklarla donatılmış olduğu halde, seyrüsefere başladı. Ahali tenezzüh maksadiyle tramvaylara atlıyor, herkesin memnuniyeti veçhinde nümayan oluyordu. »

Köprü Üzerinden İlk Tramvay Geçişi





Traversée de la première voiture motrice sur le Pont .





Burada önemli bir konuya değinmek istiyorum. İstanbul'da elektrikli tramvayın ilk çalışmaya başlaması ile ilgili tarih, birçok yerde farklı şekillerde ortaya çıkmaktadır. Benim, bütün bu konuda yazılmış belgeleri ve tarihleri toplayarak edindiğim düşünce, 25 Ocak 1914 Pazar günü Galata Köprüsü'nün üzerinden ilk kez tramvayın geçtiği ancak bunun sadece Eminönü-Karaköy tramvay hattına elektrik verilişinin kutlaması olarak yapıldığı, Silahtarağa Elektrik Fabrikası'ndan elektriğin İstanbul'un genelini kapsayacak biçimde tüm şebekelere ve tesislere 14 Şubat 1914 tarihinde verildiği bilgisinden hareketle de, 20 Şubat 1914 tarihinde Karaköy -Ortaköy ilk seferinin kutlanacağı açılış merasiminin yapılabildiği şeklindedir. (Bakınız:sayfa 33, "Hatlara elektrik veriliş tarihleri"; 10 Ocak 1914: Karaköy - Beşiktaş, 24 Ocak 1914: Eminönü - Karaköy, 11 Şubat 1914: Beşiktaş - Ortaköy)

Bu durumda,yukarıda resmedilmiş olan Karaköy Meydanı'ndaki ilk elektrikli tramvayın işlemeye başlaması ile ilgili törende çekilen fotoğraf İllustration Dergisi'nin 7 Şubat 1914 tarihli nüshasında yer aldığından, bu merasimin, köprüden ilk geçen tramvayla ilgili olarak yapılan açılış törenine ait olması gerekmektedir.

Fotoğrafın alındığı yer olan "Inventaire General, Societe des Tramvays de Constantinople/1922" albümündeki bu fotoğrafın arkasında, döneminin el yazısı ile yazılı bulunan "Karaköy - Eminönü hattının açılış hatırasıdır." yazısı ise fotoğrafla ilgili adresi zaten kesin olarak sunmaktadır.

Karaköy-Beşiktaş Hattı Tramvayı İlk Seferi



Tophane 1914 İ.E.T.T. arşivi



Tophane 1914 İ.E.T.T. arşivi



Tophane 1914 İ.E.T.T. arşivi

Fatih Hattının Açılış Merasimi



Fatih 1914 R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu



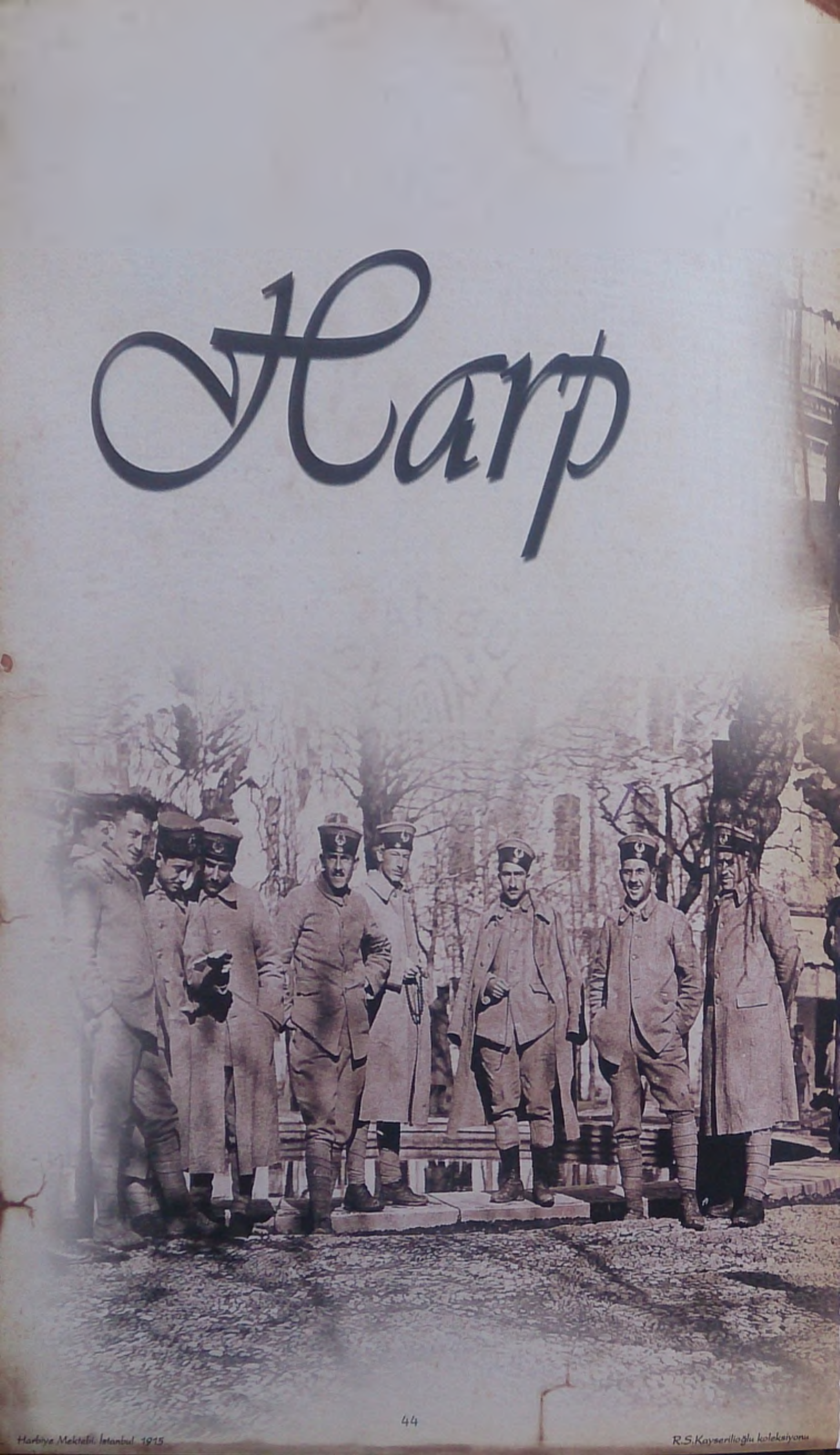
Fatih 1914 R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu

Hatlara İlk Elektrik Veriliş Tarihleri, Genel Bilgiler*

HATLAR	RAY UZUNLUĞU (metre)	HAT	ELEKTRİK VERİLİŞ TARİHİ	GENEL MESAFE Toplam 28 288 metre
Tünel-G. Saray	711	çift	10 Ağustos 1913	
G. Saray-Şişli	[illegible]	çift	10 Ağustos 1913	Tünel-Şişli
Şişli-Ermeni Mezarlığı (Depo)	[illegible]	çift	10 Ağustos 1913	[illegible]
Tünel-Fenerbahçe		çift	10 Ağustos 1913	
Fenerbahçe-Şişli		çift	10 Ağustos 1913	
Fenerbahçe-Tutavla	1364	çift + tek	11 Ocak 1914	
Karaköy-G. Saray	1713/1820	çift		
G. Saray-Galata	1847	çift	12 Ocak 1914	
Galata-Daire			9 Mart 1914	
Haydarpaşa-Moda	1048/1123	çift		
Azapkapı-Karaköy	705	tek		
Karaköy-Beşiktaş	3411	çift	10 Ocak 1914	
Beşiktaş-Ortaköy	2003	çift	11 Şubat 1914	
Ortaköy-Bebek	4100	tek (1920 çift)		Karaköy-Bebek
Ortaköy-Kuruçeşme		çift	14 Ekim 1914	9706 metre
Kuruçeşme-Arnavutköy		çift	31 Ekim 1914	
Arnavutköy-Bebek		tek	23 Kasım 1914	
Karaköy-Eminönü	607	çift	24 Ocak 1914	
Galata Köprüsü	400	çift	24 Ocak 1914	
Eminönü-Bahçekapı	994	tek		
Eminönü-Beyazıt	2556	çift		
Beyazıt-Aksaray	1174	çift	30 Mart 1914	Eminönü-Aksaray
Eminönü-Sirkeci		çift	9 Şubat 1914	3600/4200 metre
Sirkeci-Beyazıt		çift	26 Şubat 1914	
Aksaray-Topkapı	2629/2661	çift + tek	13 Eylül 1914	
Aksaray-Yedikule	2884/3414	çift + tek	17 Ekim 1914	
Beyazıt-Şehzadebaşı		çift	26 Şubat 1914	Beyazıt-Fatih
Şehzadebaşı-Fatih		çift	15 Mayıs 1914	1500/1878 metre
Fatih-Edirnekapı	1700	çift	.....	
GERÇEKLEŞMEYEN HATLAR				Toplam 16 161 metre
Aksaray-Silivrikapı	2600		Kurulmadı	
Azapkapı-Fenerbahçe	4000		Kurulmadı	
Eminönü-Eyüp	5190		Kurulmadı	
Taksim-Dolmabahçe	1000		Kurulmadı	
Unkapanı-Vefa-Fatih	1300		Kurulmadı	



Harp



Harbiye Mektebi, İstanbul, 1915

R.S.Kayserilioğlu koleksiyonu

Sultan Reşat Han. Sarayburnu 1914

R.S.Kayserilioğlu koleksiyonu

Yıllar



Eminönü 1915 — O.F. Sefioğlu arşivi (İstanbullu Dergisi 1998-4)

Harb-i Umumi

28 Haziran 1914 tarihinde başlayan 1. Dünya Harbi ile birlikte 2 Ağustos 1914 günü Osmanlı Almanya ittifakı oluşturuluyor ve Osmanlı ordusunda seferberlik ilan ediliyordu.

25 Ekim 1914 günü Goeben (Yavuz) ve Breslau (Midilli) zırhlılarının, Amiral Souschon komutasında Karadeniz'e açılarak 29 Ekim'de Sivastapol ve Odesa limanlarını bombalaması sonucu, 2 Kasım 1914 günü Rusya ve 5 Kasım 1914 günü de İtilâf Devletleri (İngiltere, Fransa), Osmanlı Devleti'ne savaş ilan ediyorlardı.

Böylece, Osmanlılar da İtilâf devletlerine karşı 14 Kasım 1914 tarihinde "Cihat-ı Mukaddes" ilan etmek zorunda kalıyor ve hiç de hazır olmadıkları bir dönemde kendilerini 1. Dünya Savaşının ortasında buluyorlardı.



Taksim 1914 — K.S. Koçu Belediye Kütüphanesi



Beyoğlu 1915 R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu

Harp Günleri İstanbul

I. Dünya Savaşı başlamış... 1915 İstanbul'u üzerinde alışılmadık bir kasvet... İnsanların sokaklarda yürümeyip, adeta gidecekleri yönde sessizce aktıkları günler...

1914 senesi Ocak ayından beri ardarda birçok hatta işlemeye başlayan elektrikli tramvaylarla ilgili hatların yapım ve genişletme çalışmalarında harp ile birlikte önce yavaşlama sonra da durma görülmüş. Avrupa'ya ısmarlanan yüz adet tramvay arabasından ise sadece beş tanesi gelebilmiş.[19] İstanbul caddelerinde işleyen arabalarda baş gösteren malzeme sıkıntısı önce pahallılığa sonra da ulaşım sıkıntısına sebep olmuş. Trenler, vapurlar, arabalar gibi tramvaylar da zaten az işlediklerinden, halk uzak mesafeleri çoğu zaman yayan gitmek zorunda kalmakta. Atların ve eşeklerin de harpte kullanıldıkları gözönüne alındığında, İstanbul'un civarında bulunan köylerde oturanların, şehre gidip gelmelerindeki güçlük apaçık görülmekte. Aslında İstanbul'dan civarlara gitmek de yasak, çok zorluklarla ya da birçok İttihadçı memurların iltiması ve sorumluluğu ile vesika alınarak Bursa'ya, Bandırma'ya, İzmit'e tek tük gidenler oluyordu ki bunlar da genellikle kadınlar. Erkeklerin vesika alabilmesi ise, harbe katılmamış bile olsalar imkânsız gibi. Güneş battıktan sonra sokakta bulunmak zaten yasak. 1 okka ekmek 80 kuruş, un 60, pirinç 100, et 160, şeker ve gaz 300 kuruş olmuş, 1 çeki odun 500 kuruşa çıkmış.[20]

Askere alınma nedeniyle ortaya çıkan personel eksikliği ile birlikte mali sorunlar tüm şirketlerde olduğu gibi Dersaadet Tramvay Şirketi'nde de kendini hissettirmiş. Yedek malzemelerin tüm Avrupa'yı saran harp nedeniyle yurt dışından getirilmesi imkânsızlaşmış, ray, makas, havai bakır tel eksikliği yanı sıra başgösteren personel kaybı da tramvay servislerini sekteye uğratmış. Bütün bu olumsuz şartlara rağmen şirket, elindeki imkânlar dahilinde çalışmakta ve İstanbul halkına verdiği hizmetine devam etmekte.

Ancak 15 Ocak 1915 günü hükümetin emri ile İstanbul'a verilen elektrik ceryanının da kesilmesiyle artık yapacak bir şey kalmamış ve bütün seferler durmuş.

İstanbul'da yine tramvaysız günler başlamış, tramvayları çeken atların ordıda kullanılması nedeniyle yakın bir süre evvel Balkan Harbi sırasında tramvaysız kalan İstanbul, bu defa da, daha yeni kavuştuğu elektiriğinin kesilmesi nedeniyle tramvaysız kalmıştı. Hizmet dışı kalan tramvaylar garajlarına çekilecek, ve o tarihteki yine tek kara toplu ulaşım aracından mahrum kalan İstanbul'lu, 8 ay süre ile zor günler geçirecekti.

Şehrin aydınlatılması, Dersaadet Gaz Şirketi'nce evvelce sokaklara konulmuş olan (İstanbul yakasında 3943 adet, Beyoğlu yakasında 1966 adet ve Kadıköy yakasında da Üsküdar-Kadıköy Gaz Şirketi'nce konulmuş olan 2989 adet cem'an 8742 adet) gazla aydınlatılan fenerlerle gerçekleştiriliyordu.[21]

14 Şubat 1914 günü faaliyete geçen Silahtarağa Elektrik Santralı ile üretime sunulan elektriğin, İstanbul sokaklarını yeniden aydınlatmaya geçmesi için 1920 yılına kadar bekleneceği, o tarihlerde hiç kimsenin edemeyeceği bir tahmindi.



Mahmutpaşa 1918 O.F. Sefioğlu arşivi 'İstanbulla' Dergisi, 1998/1'

İşgal İstanbul'u

İstanbul halkı 16 Mart 1920 sabahı uyandığında gözlerine inanamamıştı. Şehrin üzerine kapkara bir bulut çökmüş, bir gece içinde koca şehir işgal ordularınca adeta askeri bir kampa çevrilmişti. Zırhlı araçlar sokak başlarını tutmuş, her köşe başına mitralyözler yerleştirilmiş, karakollar, Harbiye, Bahriye ve Dahiliye vekâletleri, kaymakamlıklar, subay mahfelleri işgal ordularınca işgal edilmişti. Zira, dünyayı sarsmış, imparatorlukları yıkmış, on milyon civarında insanın ölümüne sebep olmuş, o hiç bitmeyecek sanılan Harb-i Umumi, Osmanlı Ordularının Filistin, Suriye, Irak cephelerinde yenilmesi ile son bulmuştu. Mütareke ile birlikte galip itilaf devletleri mağlup Osmanlı devletinin pay-ı taht'ı İstanbul'u işgal etmiş, cadde ve sokakları dünyanın her yanından gelmiş, her renkten, her dinden askerler sarmıştı.

Simsiyah Senegal askerleri, bakır renginde Avustralya ve Hint askerleri garip bir manzara teşkil ediyor. Cezayir ve Hint istâmları, Mecîsiler ayrıca dikkat çekiyordu. İngiliz askerleri, yanlarında Hintli gurkalar olduğu halde, istasyonlarda, gümrüklerde ve Galata Rıhtımı'nda kamp kurmuşlar, parklar ve Darülbedai Tiyatrosu'nun bahçesi Fransız askerleriyle dolmuş, Senegalli askerler Eski Saray'ı kuşatmıştı."

Sokaklarda dört kişilik bir devriye grubu kolgeziyordu: bir İngiliz polisi, bir Fransız jandarması, bir İtalyan karabiniyeri ve bir de arkalarından ayağını sürüyerek zoraki giden bir Osmanlı polisi.

Herkes özgün, herkez kendi vatanında gurbette, sürgün gibi...

İstanbul'un vefakâr, cefakâr tramvayları bu dönemde de hizmet veriyorlardı. Ne varki, ne I. Harb-i Umumi zamanında yaşadığı elektrik kesintilerinden dolayı yolda kalmaları, ne personel eksikliğinden dolayı çalışamamaları, ne de yedek parçasız kalıp depolara çekilmeleri ona, işgal İstanbuluna tanıklık etmek kadar acı vermemişti.

İşe giden, okula giden, evine dönen İstanbul'luların, birlikte seyahat etmek zorunda oldukları işgalci üniformalı itilâf orduları askerleri, tramvayda olsun, trende olsun, vapurda olsun daima birinci mevkilerde otururlar, birinci mevki bileti almış Türk vatandaşları ile bilhassa Osmanlı zabitleri, vagonun sahanlıklarında veya basamaklarında, ayakta seyahat ederler, vapurların ise ikinci mevkilerinde otururlardı.[43] Anadolu ve Rumeli trenlerinde yolcuların bilet kontrolleri itilâf askerleri tarafından yapılır, bilhassa Haydarpaşa trenlerinde 3 kişinin oturabileceği bir yere, ağzı içki kokan İngiliz neferlerinin fütursuzca uzanıp yattığı sıklıkla görülürdü. Tramvayların ve vapurların perde ile hanımlara ayrılmış özel bölümlerinde seyahat etmeleri ise sanki onların tabii haklarıydı. Oysa yazın vapurların üst kamaralarında itilâf zabitlerine mahsus olmak üzere perde ile ayrılmış yerler boş bile olsa, hiç kimse bu bölüme sokulmazdı. Kışın da yine vapurların yan kamaralarından biri onlara ayrılmıştı ve tabii ki yine boş olsalar da kimse giremezdi.

Evet, İstanbul artık o eski İstanbul değildi. Acı günler gelip çatmış, İstanbul halkı adeta tokat yemiş gibiydi. Tabii ki işgalcilerin davranış biçimleri, o günler için onların en doğal hakları şeklindeydi. Nevarki bu keyifleri pek uzun sürmedi ve "GELDİKLERİ GİBİ GİTTİLER" de...



Kurtuluş Hatırası. İstanbul. 6 Ekim 1923

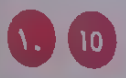
R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

Elektrikli Tramvaylarda İlk Hatlar ve Numaraları[24]

14 Şubat 1914 tarihinde Silahtarağa Elektrik Fabrikasının hizmete girmesi ile başlayan tramvayların elektrikliye çevrilme işlemi, 1915 senesinin sonuna gelindiğinde İstanbul'u geniş bir elektrikli tramvay şebekesine kavuşturmuştu.İstanbul'un elektrikli tramvaylara kavuşmasıyla birlikte, tramvayın güzergah tabelasının yanı sıra, bunun hemen üzerinde ve atlı tramvaylar döneminde kullanıldığını görmediğimiz, güzergah hat numarasını belirten yuvarlak tabelalar devreye girmişti.

Cumhuriyetin ilân edildiği 1923 senesinde Dersaadet Tramvay Şirketi, 141'i motris (çekici vagon), 69'u römork (çekilen vagon) olarak, günde ortalama 210 araba ile 12 hat üzerinde hizmet vermekteydi. Tramvayların, ihtiyaç gerektirdikçe yeni yeni hatlar açılarak sefer sayıları çoğaltılmış ve herbirine de birer hat numarası verilmişti.1956 yılında 56 ayrı hat ile en yüksek hat sayısına ulaşan tramvaylar, kaldırılması kararının verildiği 1960 yılında 16 hat sayısına düşürülmüşlerdi.

1914 - 1926 seneleri arasında elektrikli tramvay hizmeti, aşağıdaki hat numaraları ile ilk kez şu güzergâhlarda görülmüştü:



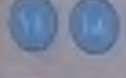
TÜNEL - ŞİŞLİ (Tünel-Taksim-Şişli)



TÜNEL - TATAVLA (Tünel-Taksim-Tatavla)



HARBİYE - FATİH (Harbiye-Taksim-Yeni köprü-Sirkeci-Ayasofya-Beyazıt-Fatih)



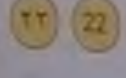
TÜNEL - MAÇKA (Tünel-Taksim-Maçka)



TAKSİM - SİRKECİ (Taksim-Yeni köprü-Sirkeci)



KARAKÖY - BEŞİKTAŞ (Karaköy-Dolmabahçe-Beşiktaş)



EMİNÖNÜ - BEBEK (Eminönü-Dolmabahçe-Ortaköy-Arnavutköy-Bebek)



AKSARAY - ORTAKÖY (Aksaray-Beyazıt-Ayasofya-Sirkeci-Yeni köprü-Dolmabahçe-Beşiktaş-Ortaköy)



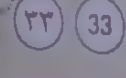
BEŞİKTAŞ - FATİH (Beşiktaş-Otaköy-Dolmabahçe-Yeniköprü-Sirkeci-Ayasofya-Beyazıt-Şehzadebaşı-Fatih)



EMİNÖNÜ - FATİH (Eminönü-Sirkeci-Ayasofya-Beyazıt-Fatih)



EMİNÖNÜ - TOPKAPI (Eminönü-Sirkeci-Ayasofya-Beyazıt-Aksaray-Topkapı)



EMİNÖNÜ - YEDİKULE (Eminönü-Sirkeci-Ayasofya-Beyazıt-Aksaray-Samatya-Yedikule)



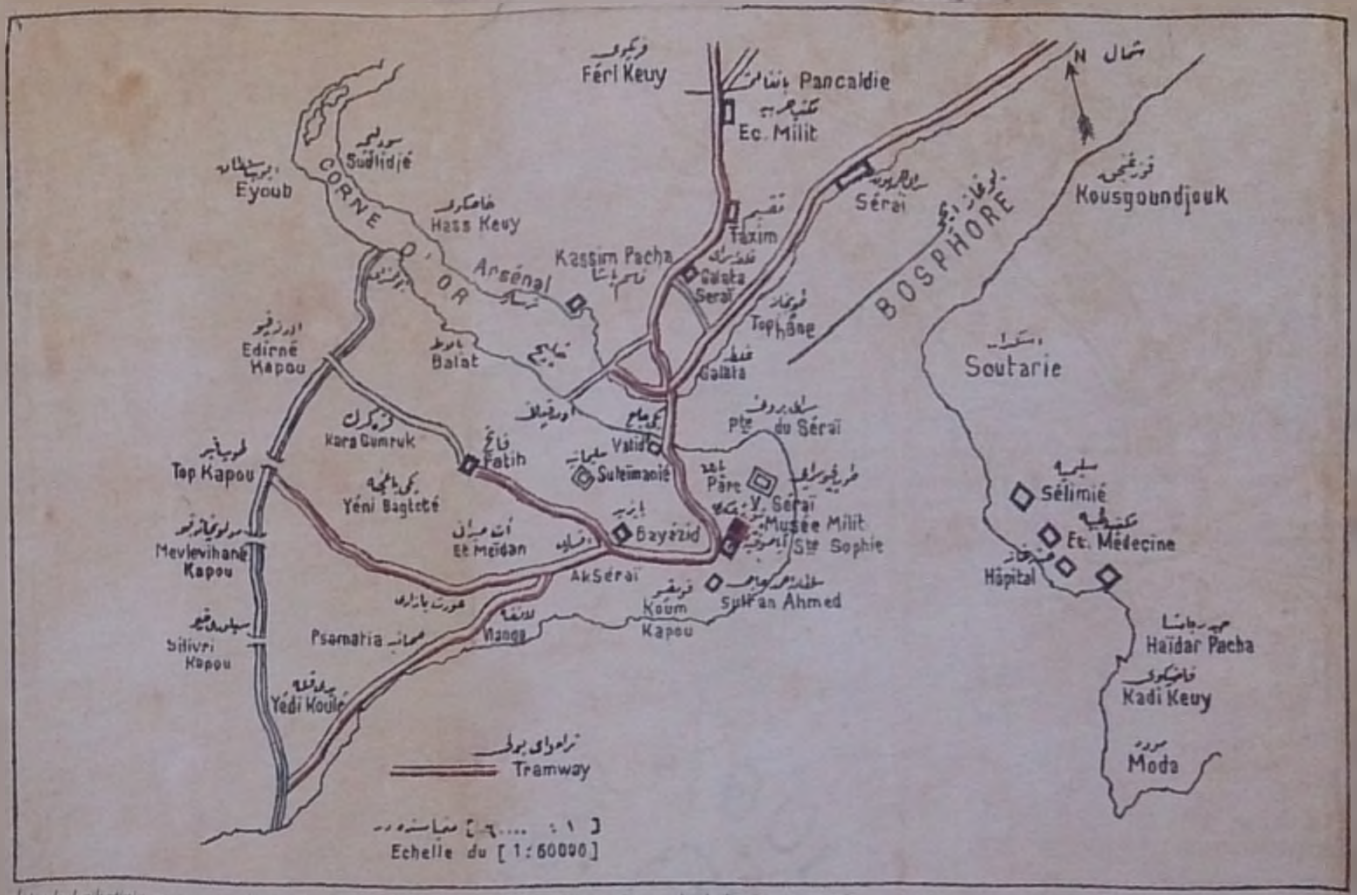
TOPKAPI - BEYAZIT (Topkapı-Aksaray-Beyazıt)



YEDİKULE - BEYAZIT (Yedikule-Samatya-Aksaray-Beyazıt)

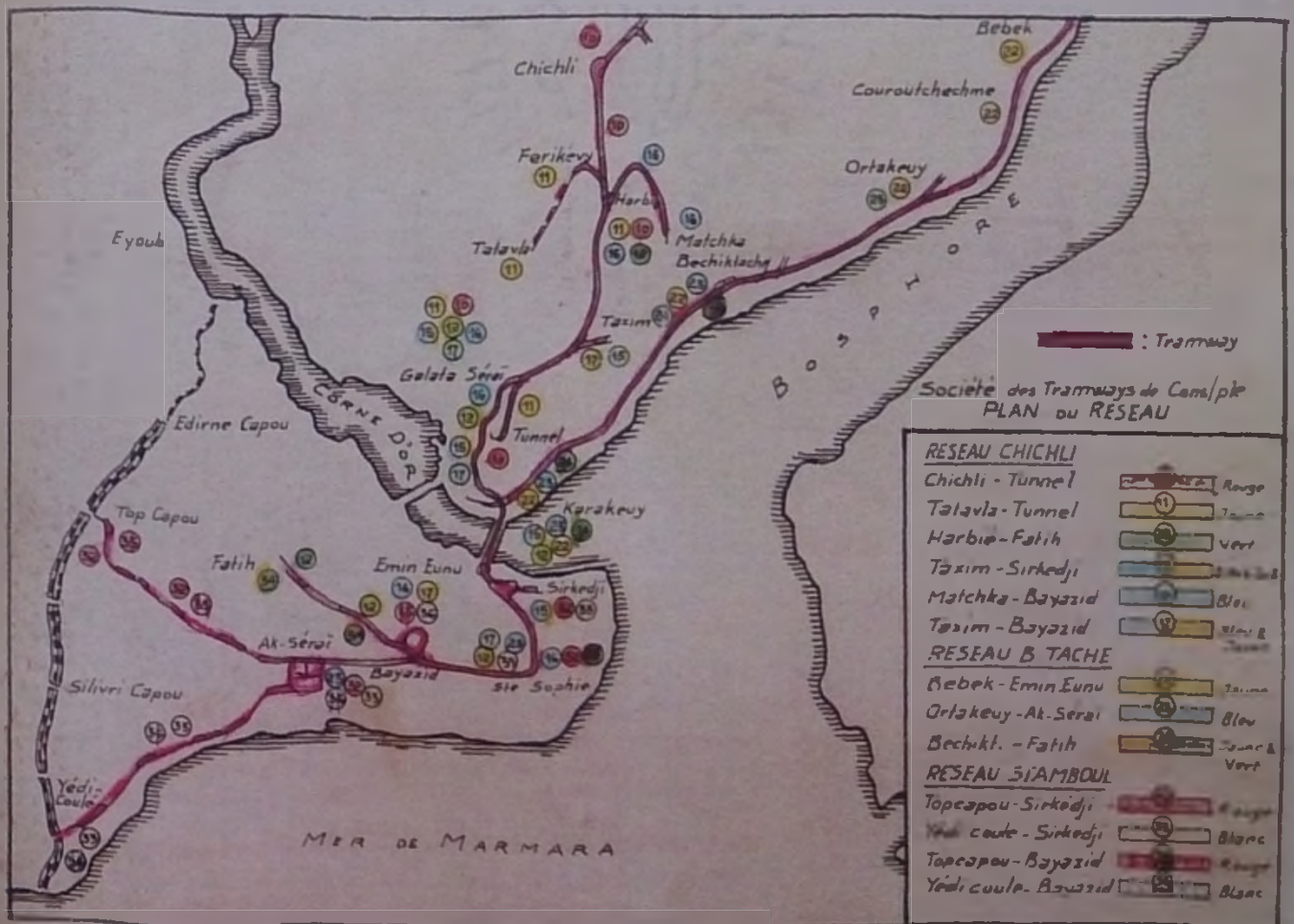
(Not: 1926-1961 yılları arasında kullanılmış olan güzergâh hat ve numaraları sayfa 180-181'de sunulmaktadır.)

[Croquis représentant les places importantes, les tramways de Constantinople et l'endroit ou se trouve Ste Irene]



İstanbul cihetinin en meşur noktaları ile tramvay hududu ve askeri müzeleri gösteren krokidir. (1915-1920)

R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu



İstanbul'un Elektrikli Tramvay Cizzegahları, Hat ve Numaraları (1915-1920)

R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu



Şişli Halaskargazi Cad. 1930'

Faik Sönel koleksiyonu

10

ŞİŞLİ-TÜNEL

ŞİŞLİ-TÜNEL

(Azmet / Gidiş)

Şişli	(kıta)
Hastane	
Yeni istasyon	
Bomanti	
Osmanbey	
Hamam	
Harbiye	(kıta)
Altınbakkal	
Surpagop	
Garaj	
Taksimbahçe	
Stadyom	
Taksim	(kıta)
Parmakkapı	
Tokatlıyan	
Galatasaray	
Karlman, Tünel	(kıta)

TÜNEL-ŞİŞLİ

(Avdet / Dönüş)

Tünel	(kıta)
Ada sokak	
Su terazisi	
Parmakkapı	
Taksim	(kıta)
Stadyom	
Taksimbahçe	
Eldorado	
Garaj	
Altınbakkal	
Sipahi Ocağı	
Harbiye	(kıta)
Hamam	
Osmanbey	
Bomanti	
Yeni İstasyon	
Hastane	
Şişli	(kıta)

(Not: Tünel'den Şişli'ye dönüşte Galatasaray ve Tokatlıyan durakları olmayıp yerine Ada sokak ve Su terazisi durakları vardır. Yine, Surpagop durağı olmayıp Sipahi Ocağı ve Eldorado durakları vardır. Diğer duraklar ise aynıdır.)[es]



Taksim 1930'

R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Taksim 1950'

"Hayal Meyhanesi" 1956


CORONA



Harbiye 1925 — R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

12

HARBİYE - FATİH

HARBİYE - FATİH (Azimet / Gidiş)		FATİH - HARBİYE (Avdet / Dönüş)	
Harbiye	(kıta)	Fatih	(kıta)
Altınbakkal		Saraçhanebaşı	
Sürpagop		Karakol	
Garaj		Şehzadebaşı	
Taksimbahçe		Vezneciler	
Stadyom		Elektrik Şirketi	
Taksim	(kıta)	Beyazıt	(kıta)
Parmakkapı		Çarşıkapı	
Tokatlıyan		Çemberlitaş	
İngiliz Sarayı		Şehremaneti	
Tepebaşı	(kıta)	Divanyolu	
6. Daire		Sultanahmet	(kıta)
Şişhane Yokuşu		Parkkapı	
Bankalar		Salkımsöğüt	
Karaköy		Şahin Paşa	
Köprü ustu		Sirkeci	
Eminönü	(kıta)	Bahçekapı	
Borsa hanı		Eminönü	(kıta)
Sirkeci		Köprü üstü	
Şahin Paşa		Karaköy	
Salkımsöğüt		Bankalar	
Parkkapı		6. Daire	
Sultanahmet	(kıta)	Tepebaşı	(kıta)
Divanyolu		Tokatlıyan	
Şehremaneti		Parmakkapı	
Çemberlitaş		Taksim	(kıta)
Çarşıkapı		Stadyom	
Beyazıt	(kıta)	Taksimbahçe	
Elektrik Şirketi		Garaj	
Vezneciler		Sürpagop	
Şehzadebaşı		Altınbakkal	
Karakol		Harbiye	(kıta)
Saraçhanebaşı			
Fatih	(kıta)		

(Not: Fatih'ten Harbiye'ye gelişte Borsa Hanı durağı olmayıp yerine Bahçekapı durağı vardır. Şişhane yokuşu ile İngiliz Sarayı durakları da yoktur. Diğer istasyonlar ise aynıdır.)



Beyoğlu 1938

Yüksek Kaldırım, İstanbul / 1954

R. Pedeşak, "Mekânlar Mozaiği", 1994 / 450



Arnavutköy 1930' Nermin Güney arşivi

22

BEBEK - EMİNÖNÜ

BEBEK - EMİNÖNÜ (Azimet / Gidiş)	
Bebek	(kıta)
Yeni İstasyon	
Saraylar	
Akıntıburnu	
Arnavutköy	(kıta)
Kolej	
Hamam	
Kuruçeşme	
Defterdar	
Karakol	
Ortakoy	(kıta)
Kabataş Lisesi	
Galatasaray Lisesi	
Yahya Efendi	
Kılıç Ali	
Paşamahalle	
Beşiktaş	(kıta)
Akaretler	
Çamlı köşk	
Dolmabahçe	
Müskirat (içki) Depoları	
Kabataş	(kıta)
Fındıklı	
Kolordu	
Salı pazarı	
Sanayi Mektebi	
Tophane	
Kapı içi	
Karakoy	(kıta)
Köprü üstü	
Eminönü	(kıta)

EMİNÖNÜ - BEBEK (Avdet / Dönüş)	
Eminönü	(kıta)
Köprü üstü	
Karakoy	(kıta)
Kapı içi	
Tophane	
Sanayi Mektebi	
Salı pazarı	
Kolordu	
Fındıklı	
Kabataş	(kıta)
Müskirat (içki) Depoları	
Dolmabahçe	
Çamlı köşk	
Akaretler	
Beşiktaş	(kıta)
Paşamahalle	
Kılıç Ali	
Yahya Efendi	
Galatasaray Lisesi	
Kabataş Lisesi	
Ortaköy	(kıta)
Karakol	
Defterdar	
Kuruçeşme	
Hamam	
Kolej	
Arnavutköy	(kıta)
Akıntıburnu	
Saraylar	
Yeni İstasyon	
Bebek	(kıta)

(Not : Eminonü'nden Bebek'e dönüşte Defterdar ile Kuruçeşme arasında mecburi istasyon vardır.)



Beşiktaş 1930' R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu.



Arnavutköy'ü 1940' S. Akyol, "İçimizdeki Boğaziçi"



Eminönü 1928' R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



16

MAÇKA - BEYAZIT

MAÇKA - BEYAZIT
(Azimet / Gidiş)

Maçka	(kıta)
Teşvikiye	
Karakol	
Sıhhatyurdu	
Nişantaşı	
Süvari karakolu	
Harbiye	(kıta)
Altınbakkal	
Surp agop	
Garaj	
Stadyum	
Taksim	(kıta)
Parmakkapı	
Tokatlıyan	
İngiliz sarayı	
Tepebaşı	(kıta)
6. Daire	
Şişhane	
Bankalar	
Karaköy	(kıta)
Koprü üstü	
Eminönü	(kıta)
Borsa hanı	
Sirkeci	
Şahın paşa	
Salkım söğüt	
Park kapı	
Sultanahmet	(kıta)
Divanyolu	
Şehremaneti	
Çemberlitaş	
Çarşıkapı	
Beyazıt	(kıta)

BEYAZIT - MAÇKA
(Avdet / Dönüş)

Beyazıt	(kıta)
Çarşıkapı	
Çemberlitaş	
Şehremaneti	
Divanyolu	
Sultanahmet	(kıta)
Park kapı	
Salkım söğüt	
Şahın paşa	
Sirkeci	
Bahçekapı	
Eminönü	(kıta)
Köprü üstü	
Karaköy	(kıta)
Bankalar	
6. Daire	
Tepebaşı	(kıta)
Tokatlıyan	
Parmakkapı	
Taksim	(kıta)
Stadyum	
Garaj	
Surp agop	
Altınbakkal	
Harbiye	(kıta)
Süvari karakolu	
Nişantaşı	
Sıhhatyurdu	
Karakol	
Teşvikiye	
Maçka	(kıta)

(Not: Beyazıt tan Maçka ya geliştе Borsahanı durağı olmayıp yerine Bahçekapı durağı vardır. Şişhane Yokuşu ile İngiliz Sarayı durakları da yoktur. Diğer istasyonlar ise aynıdır.)





Gülhane 1920' R.S. Kaymaklıoğlu koleksiyonu



Köprü / "Heybeli" isimli vapur 1920' Hayat Mecmuası





Laleli 1950' Oğul S. Kayserlioğlu koleksiyonu

23

ORTAKÖY - AKSARAY

ORTAKÖY - AKSARAY
(Azimet / Gidiş)

Ortakoy	(kıta)
Kabataş Lisesi	
Galatasaray Lisesi	
Yahya Efendi	
Kılıçali	
Paşa mahalle	
Beşiktaş	(kıta)
Akaretler	
Çamlı koşk	
Dolmabahçe	
Müskirat (içki) Deposu	
Kabataş	(kıta)
Fındıklı	
Kolordu	
Salı pazarı	
Sanayi mektebi	
Tophane	
Kapı içi	
Karaköy	(kıta)
Koprü üstü	
Eminönü	(kıta)
Borsahanı	
Sirkeci	
Şahinpaşa	
Salkımsoğüt	
Parkkapı	
Sultanahmet	(kıta)
Divanyolu	
Şehri emaneti	
Çemberlitaş	
Çarşı kapı	
Beyazıt	(kıta)
Laleli	
Valide cami	
Aksaray	(kıta)

AKSARAY - ORTAKÖY
(Avdet / Dönüş)

Aksaray	(kıta)
Valide cami	
Laleli	
Beyazıt	(kıta)
Çarşı kapı	
Şehri emaneti	
Divanyolu	
Sultanahmet	(kıta)
Parkkapı	
Salkımsoğüt	
Şahinpaşa	
Sirkeci	
Bahçekapı	
Eminonü	(kıta)
Köprü üstü	
Karaköy	(kıta)
Kapı içi	
Tophane	
Sanayi mektebi	
Salı pazarı	
Kolordu	
Fındıklı	
Kabataş	(kıta)
Müskirat (içki) Deposu	
Dolmabahçe	
Çamlı köşk	
Akaretler	
Beşiktaş	(kıta)
Paşa mahalle	
Kılıçali	
Yahya Efendi	
Galatasaray Lisesi	
Kabataş Lisesi	
Ortakoy	(kıta)

(Not - Ortaköy'den Aksaray'a gelişte Çemberlitaş, Borsahanı durakları yoktur yerine Bahçekapı durağı vardır. Diğer istasyonlar aynıdır.)



Galata Köprüsü 1920' M.H. Bayrı, "Istanbul /1951"





Beyazit Meydanı 1930' R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu

19

KURTULUS - BEYAZIT

KURTULUS - BEYAZIT (Azimet / Gidiş)		BEYAZIT - KURTULUS (Avdet / Dönüş)	
Kurtuluş	(kıta)	Beyazıt	(kıta)
Yeni istasyon		Çarşıkapı	
Sinemköy		Çemberlitaş	
Tepe üstü		Şehremaneti	
Latın mezarlığı		Divanyolu	
Hamam		Sultanahmet	(kıta)
Harbiye	(kıta)	Parkkapı	
Altınbakkal		Salkım söğüt	
Surp agop		Şahin paşa	
Garaj		Sirkeci	
Taksimbahçe		Bahçekapı	
Stadyum		Eminönü	(kıta)
Taksim	(kıta)	Köprü üstü	
Parmakkapı		Karaköy	(kıta)
Tokatlıyan		Bankalar	
İngiliz sarayı		Altıncı daire	
Tepebaşı		Tepebaşı	
Altıncı daire		Tokatlıyan	
Şişhane		Parmakkapı	
Bankalar		Taksim	(kıta)
Karaköy	(kıta)	Stadyum	
Köprü üstü		Taksimbahçe	
Eminönü	(kıta)	Garaj	
Borsa hanı		Surp agop	
Sirkeci		Altınbakkal	
Şahin paşa		Harbiye	(kıta)
Salkım söğüt		Hamam	
Parkkapı		Latin mezarlığı	
Sultanahmet	(kıta)	Tepe üstü	
Divanyolu		Sinemköy	
Şehremaneti		Yeni istasyon	
Çemberlitaş		Kurtuluş	(kıta)
Çarşıkapı			
Beyazıt	(kıta)		

(Not: Beyazıt'tan Kurtuluş'a dönüş Maçka-Beyazıt hattında olduğu gibi Harbiye ye kadar aynıdır. Borsahanı durağı yoktur, yerine Bahçekapı durağı vardır. Şişhane Yokuşu ile İngiliz Sarayı durakları da yoktur. Diğer istasyonlar ise aynıdır.)



Galata Köprüsünde Tatavla (Kurtuluş) tramvayı 1914 — B. Evren koleksiyonu



Tophane 1935 — R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu



Sirkeci 1920' — R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu



32

TOPKAPI - SİRKECİ

TOPKAPI - SİRKECİ
(Azimet / Gidiş)

Topkapı	(kıta)
Çocuk yuvası	
Pazartekke	
Taşmektep	
Şehremini	
Postahane	
Çapa	(kıta)
Fındıkzade	
Taş kasap	
Tevekkül	
Aksaray	(kıta)
Valide Cami	
Laleli	
Beyazıt	(kıta)
Çarşıkapı	
Şehremaneti	
Divanyolu	
Sultanahmet	(kıta)
Park kapı	
Salkım söğüt	
Şahin Paşa	
Sirkeci	
Bahçekapı / Eminönü	(kıta)

SİRKECİ - TOPKAPI
(Avdet / Dönüş)

Bahçekapı / Eminönü	(kıta)
Borsahanı	
Sirkeci	
Şahin Paşa	
Salkım söğüt	
Park kapı	
Sultanahmet	(kıta)
Divanyolu	
Şehremaneti	
Çemberlitaş	
Çarşıkapı	
Beyazıt	(kıta)
Laleli	
Valide Cami	
Aksaray	(kıta)
Tevekkül	
Taş kasap	
Fındıkzade	
Çapa	(kıta)
Postahane	
Şehremini	
Taşmektep	
Pazartekke	
Çocuk yuvası	
Topkapı	(kıta)

(Not : Sirkeci'den Topkapı'ya gelişte Borsahanı ve Çemberlitaş durakları vardır.)



Eminönü 1920 — Zeki Üzerinç / Levanti Koleksiyon



Sultanhane Alemdar Cad. 1928 — Kadıköy Numismatik Arşivi



Beyazıt 1950 — M. Çetin Ünlü koleksiyonu



Eminönü Köprü Meydanı 1915 — Hatin Paşa koleksiyonu

34

BEŞİKTAŞ - FATİH

BEŞİKTAŞ - FATİH

(Azimet / Gidiş)

Beşiktaş	(kıta)
Akaretler	
Camlıköşk	
Dolmabahçe	
Müskirat Deposu	
Kabataş	(kıta)
Fındıklı	
Kolordu	
Salıpazarı	
Sanayi Mektebi	
Tophane	
Kapıiçi	
Karaköy	(kıta)
Köprü üstü	
Eminönü	(kıta)
Borsa han	
Sirkeci	
Şahin paşa	
Salkım söğüt	
Parkkapı	
Sultanahmet	(kıta)
Divan yolu	
Sehremaneti	
Çemberlitaş	
Çarşıkapı	
Beyazıt	(kıta)
Elektrik şirketi	
Vezneciler	
Şehzadebaşı	
Karakol	
Saraçhane	
Fatih	(kıta)

FATİH - BEŞİKTAŞ

(Avdet / Dönüş)

Fatih	(kıta)
Saraçhane	
Karakol	
Şehzadebaşı	
Vezneciler	
Elektrik Şirketi	
Beyazıt	(kıta)
Çarşıkapı	
Çemberlitaş	
Şehremaneti	
Divan yolu	
Sultanahmet	(kıta)
Parkkapı	
Salkım söğüt	
Şahin paşa	
Sirkeci	
Borsa han	
Eminönü	(kıta)
Köprü üstü	
Karaköy	(kıta)
Kapıiçi	
Tophane	
Sanayi Mektebi	
Salıpazarı	
Kolordu	
Fındıklı	
Kabataş	(kıta)
Müskirat Deposu	
Dolmabahçe	
Camlıköşk	
Akaretler	
Beşiktaş	(kıta)



Tophane Caddesi 1922 — Kazım Akture koleksiyonu



Galata Köprüsü 1915 — K.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Eminönü 1930 — Fatma Türe koleksiyonu



33

YEDİKULE - SİRKECİ

YEDİKULE - SİRKECİ (Azimet / Gidiş)		SİRKECİ - YEDİKULE (Avdet / Dönüş)	
Yedikule	(kıta)	Bahçekapı / Eminönü	(kıta)
Cürü		Borsahanı	
İmrahor		Sirkeci	
Merhaba		Şahinpaşa	
Samatya		Salkım söğüt	
Ağahamam		Parkkapı	
Etyemez	(kıta)	Sultanahmet	(kıta)
Davut paşa		Divanyolu	
Langa		Şehremaneti	
Yenikapı		Çemberlitaş	
Aksaray	(kıta)	Çarşıkapı	
Laleli		Beyazıt	(kıta)
Beyazıt	(kıta)	Laleli	
Çarşıkapı		Valide Cami	
Şehremaneti		Aksaray	(kıta)
Divanyolu		Langa	
Sultanahmet	(kıta)	Davut paşa	
Parkkapı		Etyemez	(kıta)
Salkım soğüt		Ağahamam	
Şahinpaşa		Samatya	
Sirkeci		Merhaba	
Bahçekapı / Eminönü	(kıta)	İmrahor	
		Çarşı	
		Yedikule	(kıta)

(Not : Sirkeci den Yedikule ye dönüşte, Borsa hanı, Çemberlitaş, Valide Cami, Fener istasyonları vardır. Yenikapı yoktur.)



Divan Yolu 1951 R.S Kayserilioğlu koleksiyonu



Divan Yolu 1951 Resul Akyıldız koleksiyonu



Şehzadebaşı 1958' Fotoğraf: H. Şahenk "Bir Zamanlar İstanbul"



Divan Yolu 1951 R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

37

EDİRNEKAPI - SİRKECİ

EDİRNEKAPI - SİRKECİ

(Azmet / Gidiş)

Edirnekapı	(kıta)
Acı çeşme	
Karagümrük	
Atikali	
Altav	
Malta	(kıta)
Fatih	
Saraçhane	
Karakol	
Şehzadebaşı	
Vezneciler	
Elektrik Şirketi	
Beyazıt	(kıta)
Çarşikapı	
Şehremaneti	
Divan yolu	
Sultanahmet	(kıta)
Park kapı	
Salkım soğut	
Şahin paşa	
Sirkeci	
Bahçekapı / Eminönü	(kıta)

SİRKECİ - EDİRNEKAPI

(Avdet / Dönüş)

Bahçekapı /Eminönü	(kıta)
Borsahanı	
Sirkeci	
Şahin paşa	
Salkım soğut	
Park kapı	
Sultanahmet	(kıta)
Divan yolu	
Şehremaneti	
Çemberlitaş	
Çarşikapı	
Beyazıt	(kıta)
Elektrik Şirketi	
Vezneciler	
Şehzadebaşı	
Karakol	
Saraçhane	
Fatih	(kıta)
Malta	
Altay	
Atikali	
Karagümrük	
Acı çeşme	
Edirnekapı	(kıta)

(Not: Sirkeci'den Edirnekapı'ya gelişte Borsa Hanı, Çemberlitaş, Eski Ali Paşa istasyonları vardır.)



Alemdar Yokuşu 1950' R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu
Gülhane



Sirkeci 1950' Fotoğraf: Ara Güler
Engin Konova koleksiyonu



Beyazıt 1940'

"Dünden Bugüne İstanbul"

İlk Dönem Elektrikli Tramvay Arabaları

Elektrikli tramvay arabalarının İstanbul limanına ilk varış yılı 1913 yılı olmuş ve 1922 yılına kadar aralıklarla devam etmişti. Bu süre zarfında Dersaadet Tramvay Şirketi'ne İstanbul sokaklarında hizmet vermek üzere 178 adet motris, 93 adet römork ve 13 adet de yardımcı tramvay arabası ulaşmıştı. Bu arabaların İstanbul'a varış yıllarına göre dökümleri şöyleydi:[26]

Motris Arabaları

Tek vagon ya da öndeki vagon olarak kullanılmış, kırmızı renk dış boyalı, içi deri koltuklu ve genellikle 1. mevki olarak İstanbul'a hizmet vermiş "çekici vagonlar"dı.

1913 yılında 17 adet Franco-Belge yapımı ve 19 adet M.A.N. yapımı olmak üzere toplam 36 adet çekici tramvay arabası gelmişti. 1914 yılı ise İstanbul'a en fazla çekici tramvay arabasının ulaştığı yıl olmuş 23 adedi Franco-Belge yapımı, 67 adedi de M.A.N. yapımı olmak üzere toplam 90 adet çekici tramvay arabası gelmişti. Bu arabaları, hepsi M.A.N. yapımı olarak gelmiş, 1917 yılında 2 adet, 1918 yılında 14 adet, 1920 yılında 20 adet ve 1921 yılında da 36 adet çekici motris arabaları takip etmişti. Bunlardan ayrı olarak sadece vatman adaylarının eğitiminde öğretici olarak kullanılan bir motris araba daha mevcuttu. 1922 yılı itibariyle Dersaadet Tramvay Şirketi'nin elinde, kırmızı dış renk boyalı ve 1.mevki olarak kullanılan toplam 178 adet çekici vagon bulunmaktaydı ve vatman öğretim arabası ile birlikte bu 179 çekici motrisin maliyeti de 559.965 T.L. olmuştu.

Römork Arabaları

Arka vagon olarak kullanılmış, yeşil dış renk boyalı, içi tahta koltuklu, genellikle 2. mevkide hizmet vermiş vagonlardı.

1914 yılında M.A.N. yapımı olarak 20 adet, Hanovre yapımı olarak da, 1917 yılında 3 adet, 1918 yılında 2 adet ve 1920 yılında 20 adet römork gelmişti. Bunlardan ayrı olarak 1914 yılında 33 adet "Schlieren" atlı tramvay römorkları, elektrikle çekilen römorklar haline dönüştürülmüştü. Yine, 1921 yılında 2 adet, 1922 yılında da 13 adet römork, Dersaadet Tramvay Şirketi'nin atölyelerinde montajlanarak servise sunulmuştu. Toplam 93 adet römork 129.294 T.L.'na malolmuştu.

Muhtelif Arabalar

1914 yılında M.A.N. yapımı 4 marşandiz arabası ile 3 adet karlı havalar için raylara tuz dökme vagonu, 1916 yılında da 12 adet elektrik montaj vagonu gelmişti. Ayrıca yine bu yıllarda şirketin elinde 1 adet su taşıma vagonu, 1 adet kablo taşıma vagonu ve 1 adet atlı, merdiven arabası mevcuttu. Bu 12 adet tramvay arabasının toplam maliyeti 2.975 T.L. olmuştu.





1. Mevki Motris. Franco-Belge. Truck Brill. Şişli Tramvay Deposu İçi. İ.E.T.T. Genel Md. arşivi



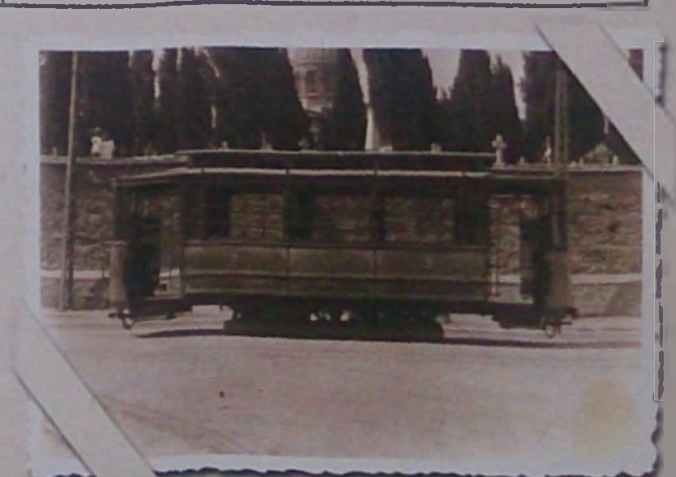
1. Mevki Motris. M.A.N. Truck Brill. Şişli Tramvay Deposu İçi. İ.E.T.T. Genel Md. arşivi

İSTANBUL'A GELEN ELEKTRİKLİ TRAMVAY ARABALARININ GELİŞ TARİH VE DÖKÜMLERİ[2611]

Adet	İstanbul'a Geliş Tarihi	Cinsi	Yapımı	Fren sistemi	Tutarı TL
17	1913	Motris	Franco Belge	Elektromagnetik	
19	1913	Motris	M.A.N.	Elektromagnetik	
23	1914	Motris	Franco Belge	Elektromagnetik	
67	1914	Motris	M.A.N	Elektromagnetik	
20	1914	Römork	M.A.N.	-	10.500
33	1914	Atlı tramvaydan bozma römork	Schlieren	-	9 935
4	1914	Marşandiz	M.A.N.	-	880
3	1914	Kar ve havada tuz döküm vagonu		-	689
1	1914	Su taşıma vagonu		-	
1	1914	Kablo taşıma vagonu		-	
1	1914	Atlı tramvaylı merdiven		-	86
2	1916	Elektrik montaj lokomotifi	M.A.N.	Elektromaanetik	1.320
2	1917	Motris	M.A.N	Elektromagnetik	
3	1917	Römork	Hanovre	-	53.177
2	1918	Römork	Hanovre	-	
20	1920	Römork	Hanovre	-	
14	1918	Motris	M.A.N.	Elektromagnetik	
20	1920	Motris	M.A.N	Elektromagnetik	
18	1921	Motris	M.A.N.	Elektromagnetik	
18	1921	Motris	M.A.N.	Hava Kompresli	
2	1921	Motris	STC		
13	1922	Motris	STC		55.682
1	-	Vatman öğretim arabası (Motris)	STC	Elekromagnetik + Hava Kompresli	



2. Mevki Römork. Şişli Ermeni Mezarlığı önü. İ.E.T.T. Genel Md. arşivi



2. Mevki Römork. Şişli Ermeni Mezarlığı önü. İ.E.T.T. Genel Md. arşivi

İstanbul Tramvay Şirketi Kullanım Araçları

31.12.1928 tarihi itibariyle İstanbul Tramvay Şirketi'nin elinde bulunan kullanım araçları şu şekilde gözükmektedir.[97]

A- Tramvaylar

105 adet motris: 1. mevki, 94 adet motris: 2. mevki, 121 adet römork: 2. mevki olmak kaydı ile toplam 320 adet tramvay arabası mevcuttur.

1. Mevki motrisler

Adet	Firma	Tramvay kasa numarası	Sipariş numarası	Tarih	Şase Montajı
40	Franco Belge (SSW motor)	[illegible]	2011	6.9.1926	Brill
10	Franco Belge (SSW motor)	217-245 (tek numaralar)	4146	6.9.1926	20 adet Brill
2	Usines Raghene à Malines	247-255 (tek numaralar)	4145	6.9.1926	Şase üzerine
1	Usines Raghene à Malines	257	4145	6.9.1926	
50	Preston (AEG motor)		4036	6.9.1914	Brill

2. Mevki Motrisler

Adet	Firma	Tramvay kasa numarası	Sipariş numarası	Şase montajı
40	Man (AEG motor)	2-20 (çift numaralar)	2010	Brill
30	Van der Zypen	82-140 (çift numaralar)	2009	Brill

Römoklar

Adet	Tramvay kasa numarası	Fabrika, yapım	Sipariş numarası	Sipariş tarihi
21	401-431 (tek numaralar)	Schlieren wagon Fabr.		
20	502-540 (çift numaralar)	MAN (Ausburg Nümberg)	2172	
25	542-590 (çift numaralar)	HANNOVERICHE Wagon	4058	5.3.1914
15	592-620 (çift numaralar)	Fabr D.T.S (Şişli Atel[illegible]		
30	632-690 (çift numaralar)	BRUGEOISE (Delaunel	4116	22.8.1925
Toplam	121 adet			
Değeri	1.259.214.43 S F			

B- Kullanım Araçları

- **Vatman Okulu Arabası:** Bu tramvay, 13 Kasım 1919 tarihinde 84 numara ile kayıtlı iken kaza yapıp ve sonra Şişli atölyemizde tamir edilip 250 kasa numarasını almıştır.
- **Taşıma Servisi:** Bu tramvaylar, kaza hali, yer değiştirme hali gibi acil ve gerekli durumlarda ihtiyacı olan tramvaylara "çekici" hizmeti verirler.
- 2 adet lokomotif 260 ve 262 kasa numaralıdırlar.
- 4 adet vagon: 700, 701, 712, 714 kasa numaralıdırlar. Kendi atölyemizde yapılmışlardır.
- 2 adet vagonet: Ray taşıma işleminde kullanırlar. Kendi atölyemizde yapılmışlardır.
- 3 adet tuz dökme aracı: Karlı, kaygan havalarda hizmet görürler.
- 1 adet kar küreme aracı: Karlı, kaygan havalarda hizmet görür.
- 1 adet trolley: Tramvay teli döşeyen, merdivenli ve makaralı arabadır.



Taksim 1940' Tamir vagonu Cüneyt Dolay arşivi



Şişli Deposu 1950' Yatman talon arabası İ.E.T.T. Genel Md. arşivi



Vagon içi 1950' C. Cüdersoy arşivi



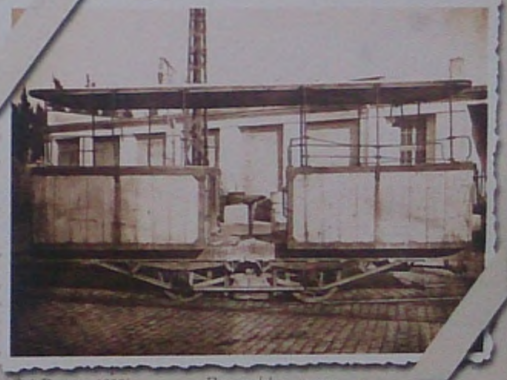
Şişli Deposu 1920' Trolley Burak Çetintaş koleksiyonu



Vagon içi 1950' Fotoğraf: Subah Jadlier R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu



Şişli Deposu 1920' Vagonet İ.E.T.T. Genel Md. arşivi



Şişli Deposu 1920' Ray randeleme vagonu İ.E.T.T. Genel Md. arşivi



İlk Otobüsler, Şişli Ermeni Mezarlığı önü 1928 — R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu

C - Otobüsler

İstanbul Tramvay Şirketi, Raghène de Muhren karoseri ile techiz edilmiş 4 adet Renault Saumia Chassis modeli otobüsü 1928 senesinde işletmeye dahil etmiştir.

25 kişilik oturma yerine ve ayakta 6 kişi taşıyabilecek mekâna sahip olan bu otobüsler, önden arkaya 9.35x2.05m. ölçülerinde, 160 m/m course, 4 silindirli Renault motorlarına sahip, normal güçleri 20 cv (beygir gücü), manyetolu ateşlemeye sahip, aydınlatmalı ve marş motorlu, 4 ileri 1 geri vitesli, 4 tekerleği merkezi frenli, 5200 kg ağırlığında, ve toplam maliyeti 170.000.00 FF olmuş arabalardır."[29]



Ayasofya 1928 — Bilgin Kosova koleksiyonu



Şişli Deposu önü 1939

R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Elmadağ 1940'

G. Gidersoy arşivi "I.C.O.C. Dergisi 1997/50"



Osmanlı Kumbaracılık Koleksiyonu



Tramvay Bileti (40 para) 1920'
R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Sirkeci-Yedikule Tramvayı
Ziya Gönenç/Levant Koleksiyon

Tramvay Tabelaları

Tramvay tabelaları, atlı tramvay döneminin sıklıkla yaşandığı 1800'lü yılların sonundan itibaren 1900'lü yılların başında ve harf devrimine kadarki 1928 senesinin sonuna dek, hem eski Türkçe yazılı hem de "Türkçe okunuşlu Fransızca yazılım" gibi ne olduğu belli olmayan bir yazım şekliyle görülüyordu. Tabii ki bunun sebebi İstanbul'da yaşamakta olan ve sayıları çok fazla olan ekaliyet grubu, yabancı turistler ve de levantenlerdi. Meselâ:

Chichli (Şişli), Karakeuy (Karaköy), Nichantache (Nişantaşı),
Chehzade Bachi (Şehzadebaşı), Emin-Eunu (Eminönü), Chappa (Çapa),
Eyoub (Eyüp), Cabatache (Kabataş), Ortakeuy (Ortaköy),
Matchka (Maçka), Sirkedji (Sirkeci), Bechiktache (Beşiktaş),
Courou Tchecme (Kuruçeşme), Djibali (Cibali), L'hanga (Langa)

şeklindeki yazılımlar, konunun ilginç bazı örneklerindendi.

Tabii ki aynı yazım şekli biletlerde ve ikaz tabelalarında da görülüyordu. Okuma-yazma bilmeyenleri de düşünen tramvay şirketi ilgilileri, onların istedikleri tramvaylara binebilmelerini sağlamak amacıyla ilk zamanlar tramvay tabelalarına şekiller de çizdirmişti. Meselâ Yedikule tramvaylarında kule resimleri, Topkapı tramvaylarında top güllesi şekilleri vardı. Bunlara bakıp cahil cühela dahi yolunu, yani tramvayını bulabilirdi.

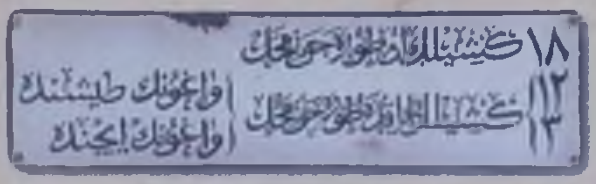
İstasyon isimleri ise büsbütün bir âlemdi. Meselâ Beyoğlu tramvaylarından birinde bir madamın biletçiye, • 9

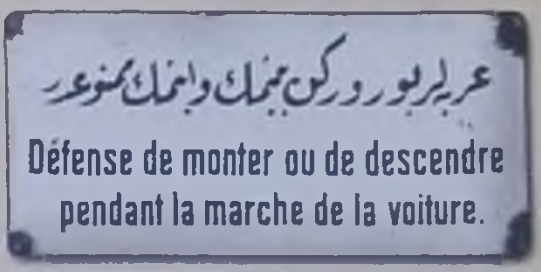
- Kes bir Kroker!.. yahut,

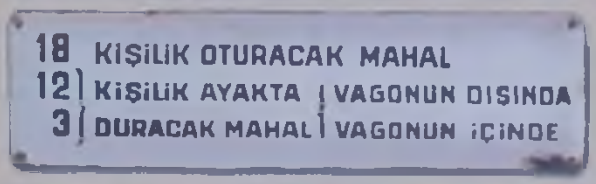
- İki tane Pöti Sam (Petit Champs)!, dediğini işittiğiniz zaman siz şaşsanız da biletçi hiç şaşırmazdı. Çünkü Kroker tatlısı frenklerinin dilinde Altıncı Daire'nin ismi, Petit Champs'ın da Tepebaşı olduğunu artık iyice öğrenmişlerdi. Nitekim, yine köprüde vapur gişesinden:

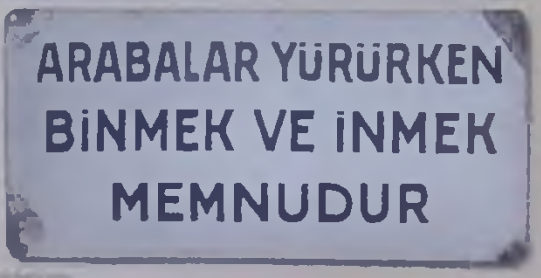
- İki Pirenkipo!.. diye bilet isteyenler de çoktu. Bu kez gişedeki memur, gidilmesi istenilen yerin Büyükada olduğunu hemen anlar ve istenilen biletleri nazikçe uzatırdı.

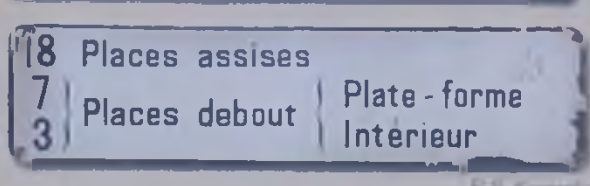
Tramvayların ön ve arkalarında "Atlamak yasak ve tehlikelidir" yazısı okunurdu. Ne var ki kapıların kenarındaki bu uyarıcı cümleye karşın yine de tramvaylara atlayanlar, asılanlar hiç eksik olmazdı.











R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Tramvaya DİKKAT! 1910'
(Yıllarboyu Tarih Dergisi 1979/5)



Tramvay Mecburi Tevkif Mahalli (Mecburi Durak) Kita
'Yıllarboyu Tarih Dergisi 1979/5'



Sirkeci Deposu, yazım-boyama atelyesi 1915'

R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

Tramvayların Elektrik Şebeke Ağı

Silahtarağa Elektrik Fabrikası'ndan gelen cereyan kablolar vasıtasıyla, Dersaadet Tramvay Şirketi'ne ait , Beyazıt'ta, Galata'da ve Taksim'de bulunan elektrik şubelerine gelir ve bu 3 şube aldığı 10.000 voltluk cereyanı transformatörden geçirerek 550 volta indirip komutatöre verirdi. Bu üç şubeden ayrılan toplam 15 takviye kablosu da, İstanbul yakasını çepeçevre saran havai hatları vasıtasıyla tramvaylarına ulaştırdı. İstanbul tramvay hatlarına cerayanın dağıtıldığı bu 3 şube ve etki alanları şoyle idi:[30]

(1) Beyazıt Şubesi:
Galata Köprüsü'nden Beyazıt'a, Galata Köprüsü'ndenTopkapı'ya, Beyazıt'tan Şehzadebaşı'na Fatih'e, Aksaray'dan Yedikule'ye kadar çalışan tramvay hatlarına cereyan verirdi.

(2) Galata Şubesi :
Galata Köprüsü'nden Kabataş'a, Galata Köprüdsü'nden Şişhane'ye, Şişhane Yokuşu'ndan Parmakkapı ve Tünel kapısına kadar hatlara cereyan verirdi.

(3) Taksim Şubesi:
Dolmabahçe'den Ortaköy'e, Kabataş'tan Bebek'e, Parmakkapı'dan Maçka, Şişli ve Kurtuluş'a kadar tramvay hatlarına cereyan verirdi.

Elektrik Şebeke Ağında Takviye Kabloları:

Dersaadet Tramvay Şirketi'ne ait, Beyazıt Galata ve Taksim Elektrik Şubeleri toplam 15 takviye kablosu ile tramvaylara ait havai hatların tellerine cereyan verirdi. Beyazıt şubesi 6 kablo, Galata Şubesi 4 kablo ve Taksim Şubesi 5 kablo verirdi.

A - Beyoğlu Şebekesi
Beyoğlu Şebekesinin 6 takviye kablosu vardı.
Taksim Şubesi'nden cereyan alan;
1)Hamam kablosu: Harbiye'den Şişli Kurtuluş'a kadar, cereyan verirdi.
2)Surpagop kablosu: Maçka'dan Garaja kadar cereyan verirdi.
3)Taksim kablosu: Garajdan Parmakkapı'ya kadar cereyan verirdi.
Galata Şubesi'nden cereyan alan;
4)Tünel kablosu: Tünel'den Parmakkapı'ya kadar cereyan verirdi.
5)Şişhane kablosu: Karaköy'den İngliz sarayı'na kadar cereyan verirdi.
6)Karaköy kablosu: Karaköy'den İngiliz Sarayı'na kadar cereyan verirdi.

B - Beşiktaş Şebekesi
Beşiktaş Şebekesi'nde 3 takviye kablosu vardı.
Galata Şubesi'nden cereyan alan;
1) Kapı içi kablosu: Köprü üzerinden Kabataş'a kadar cereyan verirdi.
Taksim şubesinden cereyan alan;
2)Dolmabahçe kablosu: Kabataş'tan Yahya Efendi (dergahı)'ye kadar cereyan verirdi.
3)Ortaköy kablosu: Yahya Efendi'den Bebek'e kadar cereyan verirdi.

C - İstanbul Şebekesi
İstanbul Şebekesi'nde 6 takviye kablosu vardı;
1)Bahçekapı kablosu: Köprü ortasından Çarşıkapı'ya kadar cereyan verirdi.
2)Şehremaneti kablosu: Köprü ortasından Çarşıkapı'ya kadar cereyan verirdi.
3) Vezneciler kablosu: Çarşıkapı'dan Edirnekapı'ya kadar cereyan verirdi.
4)Fatih kablosu: Çarşıkapı'dan Edirnekapı'ya kadar cereyan verirdi.
5)Aksaray kablosu: Bayezıt'tan Topkapı'ya kadar cereyan verirdi.
6)Yenikapı kablosu: Beyazıt'tan Yedikule'ye kadar cereyan verirdi.

Motorlar

Tüm tramvaylarda 3 cins motor çalışmaktaydı;

1)Thomson motoru (T.H.)
2)Algemani Electrited Gezel Saft motoru (A.E.G.)
3)Siemens motoru (S.M.)



Tramvay Elektrik Şebeke Ağı 1920'

"S.T.C. Invantaire /1922"



İstanbul Tramvay Şirketinin 1926 Sözleşmesi İle Yapacağı Hat Düzenlemeleri

R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



İstanbul Tramvay Şirketinin 1926 Sözleşmesi ile Yapacağı Hat Düzenlemeleri

R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



İstanbul Tramvay Şirketinin 1926 Sözleşmesi ile Yapacağı Hat Düzenlemeleri

R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

Güç Şube İstasyonları, Bakım Atölyeleri, Depolar / Garajlar, Araziler[111]

Arazi, depo, bakım atölyesi ya da garaj olarak şehrin muhtelif yerlerinde, Şehremanetince, Dersaadet Tramvay Şirketi'ne 1928 senesi itibariyle tahsis edilmiş olarak bulunan şu birimler mevcuttur;

(1) **Taksim Güç Şube İstasyonu** (1149 m²) 25 Eylül 1913 senesinde açılmıştır.

(2) **Galata Güç Şube İstasyonu** (923 m²) Hoca Ali Caddesinde kurulmuştur.
10 Şubat 1913 tarihinde 749 m² olarak açılmış, 22 Mart 1922 tarihinde 923 m² 'ye genişletilmiştir.

(3) **Beyazıt Güç Şube İstasyonu** (1170 m²) Yorgancı ve Tekvimhane yolları üzerindedir. 30 Eylül 1912 tarihinde 862 m² olarak açılmış, 25 Mart 1926 tarihinde 1170 m² 'ye çıkartılmıştır.

(4) **Şişli Deposu / Garajı** (8674 m²) 17 Eylül 1912 tarihinde 10720 m² olarak açılmıştır. Tramvay son durağı sonunda Büyükderenin Büyük Caddesi uzanımında yeralmıştır. İçinde bakım atölyesi, bürolar, su şatosu, tramvay depoları, yatakhaneler,.. mevcuttur.

(5) **Beşiktaş Garajı** (5216 m²) Yıldız Yolu ile Büyük Bebek Yolu ve Büyük Tramvay Caddesi üzerinde kalan arazidedir. 17 Şubat 1910 tarihinde 2125 m² olarak açılmış, 10 Temmuz 1915'de elektrikli tramvayların gelişi ile genişletilmiştir. Alan içinde tramvay arabalarının 1492 m² tutan son durakları (garaj) mevcuttur. Ayrıca yine bu arazi üzerinde idari ve yerleşim binaları, bakım atölyeleri ile bilet bürosu inşa edilmiştir.

(6) **Aksaray Deposu/Garajı** (6965 m²) Çelil Çeşme Caddesi ve etrafındaki isimsiz sokakların (1928 senesi itibariyle) üzerindeki Aksaray Yangın Alanı'nın ortasında yer almıştır.
11 Temmuz 1911 tarihinde 212 m² olarak kurulmuştur. 1922 senesinde 6965 m² 'ye ulaşmıştır. Tramvay arabaları için son durak (garaj) bakım atölyesi, hareket bürosu, personel için 6 ahşap lojman, etrafı duvarlarla çevrili olan bu arazi içinde yer almıştır.

(7) **Langa Arazisi** (394 m²) Aksaray Yangın Alanı ile isim verilmemiş (1928 itibariyle) uzun bir yol arasında yer almıştır. Etrafı taş duvarlarla çevrilmiş olarak 4 Mayıs 1911 senesinde hizmete girmiştir.

(8) **Sulukule Arazisi** (1794 m²) Topkapı Alanı ile Meydanı Caddesi arasında yer almıştır. 15 Ocak 1912 senesinde, 1400 m² olarak hizmete verilmiştir.

(9) **Edirnekapı Arazisi** (2356 m²) Yeşildirek Caddesi ile Açıçeşme ve Edirnekapı arasında yer almıştır. 23 Nisan 1912 yılında hizmete verilmiştir.

(10) **Halıcıoğlu Arazisi** (7940 m²) Hasköy'de Büyük Haliç boyunca yer almıştır. 11 Şubat 1911 tarihinde hizmete verilmiştir.

(11) **Cibali Arazisi** (292 m²) Üsküplü Camii ile Boston Hamamı arasında yer almıştır.

(12) **Ortaköy Garajı** (120 m²) İçinde iki tramvay hattına sahip olup 240 metre uzunluğundadır.

Taksim Güç İstasyonu İnşaası 1910'



Plancher du rez-de-chaussee.

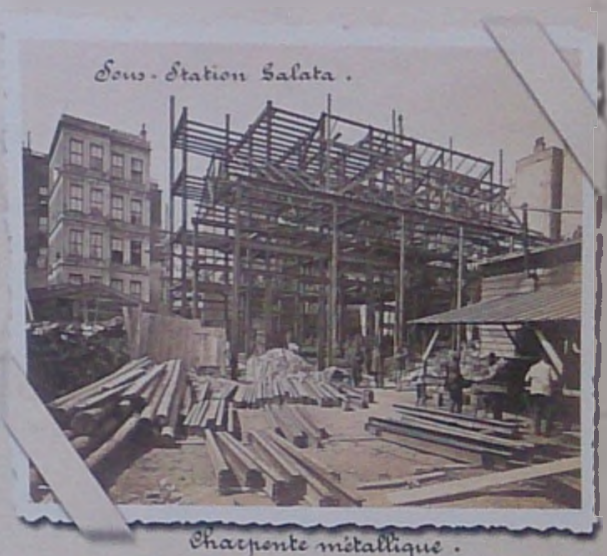


Maçonnerie en élevation.

Galata Güç İstasyonu İnşaası 1910'



Intérieur.



Charpente métallique.

Beyazıt Güç İstasyonu İnşaası 1910'

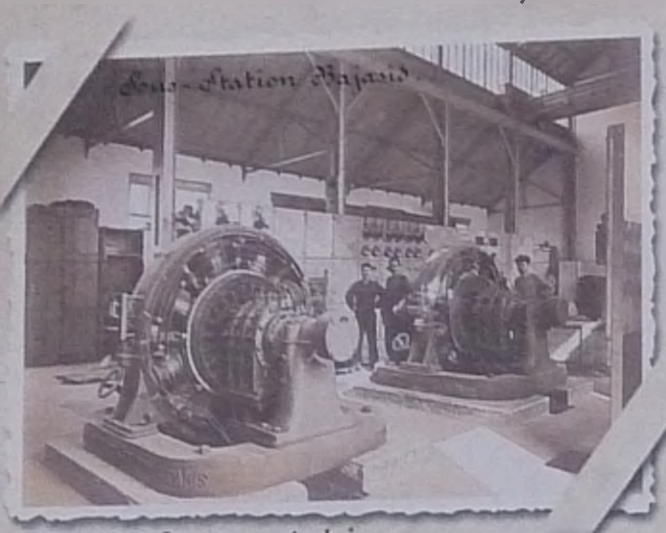


L'intérieur.

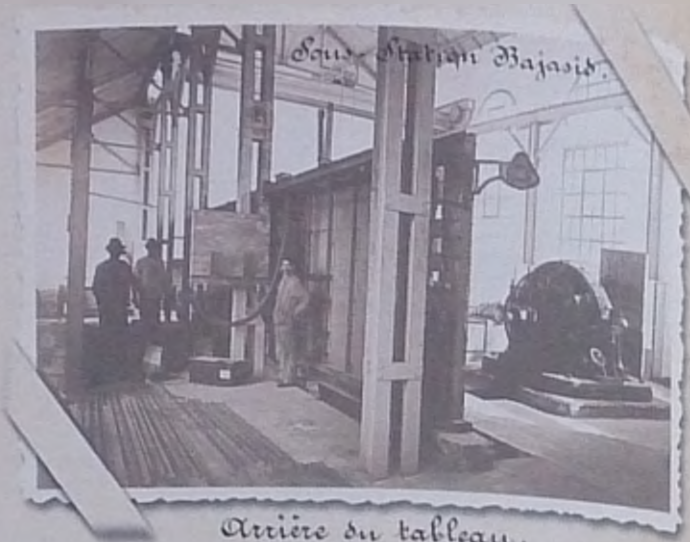


Façade principale.

Beyazıt Güç İstasyonu 1915'

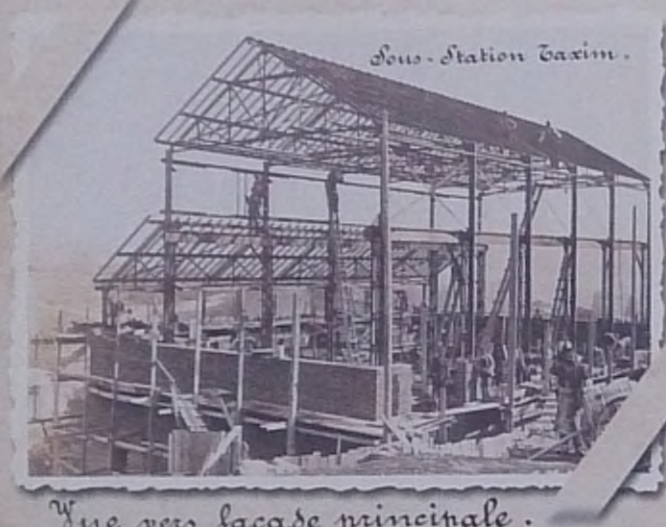


Commutatrices.



Arrière du tableau.

Taksim Güç İstasyonu 1915'



Vue vers façade principale.



Maçonnerie en élevation.

Kabataş Geçici Güç Deposu 1915'



Commutatrices.



Commutatrices.

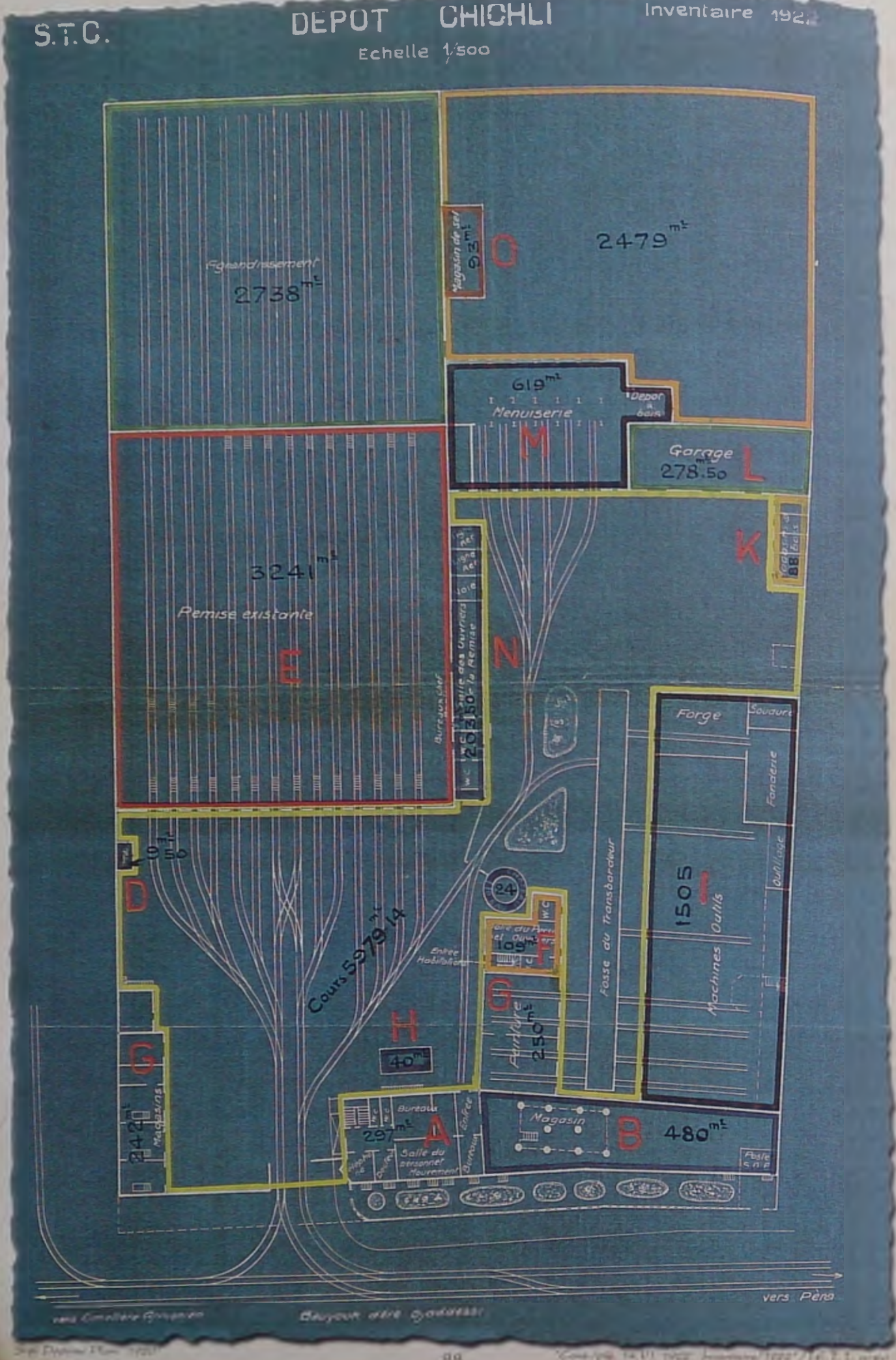

Taksim Güç Deposu
Tekel
87
Tekel/Galata Güç Deposu Girişi 1920'
R.S.Kayserilioğlu Koleksiyonu

S.T.C.

DEPOT CHICHLI

Inventaire 192.

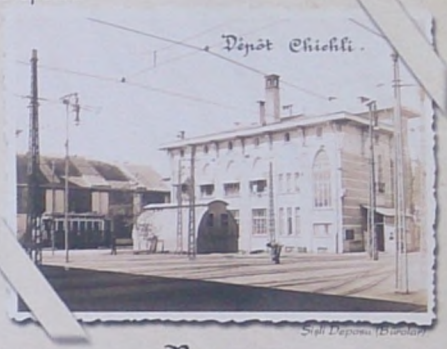
Echelle 1/500





Şişli Deposu (on cephesi)

Entrée.



Şişli Deposu (Büroları)

Bureaux



Tramway Deposu Inşaatı

Remise



Şişli Deposu (Mekanik Atölyesi)

Ateliers



Şişli Deposu (Yatakhaneler)

Dortoir



Şişli Deposu (su şatosu)

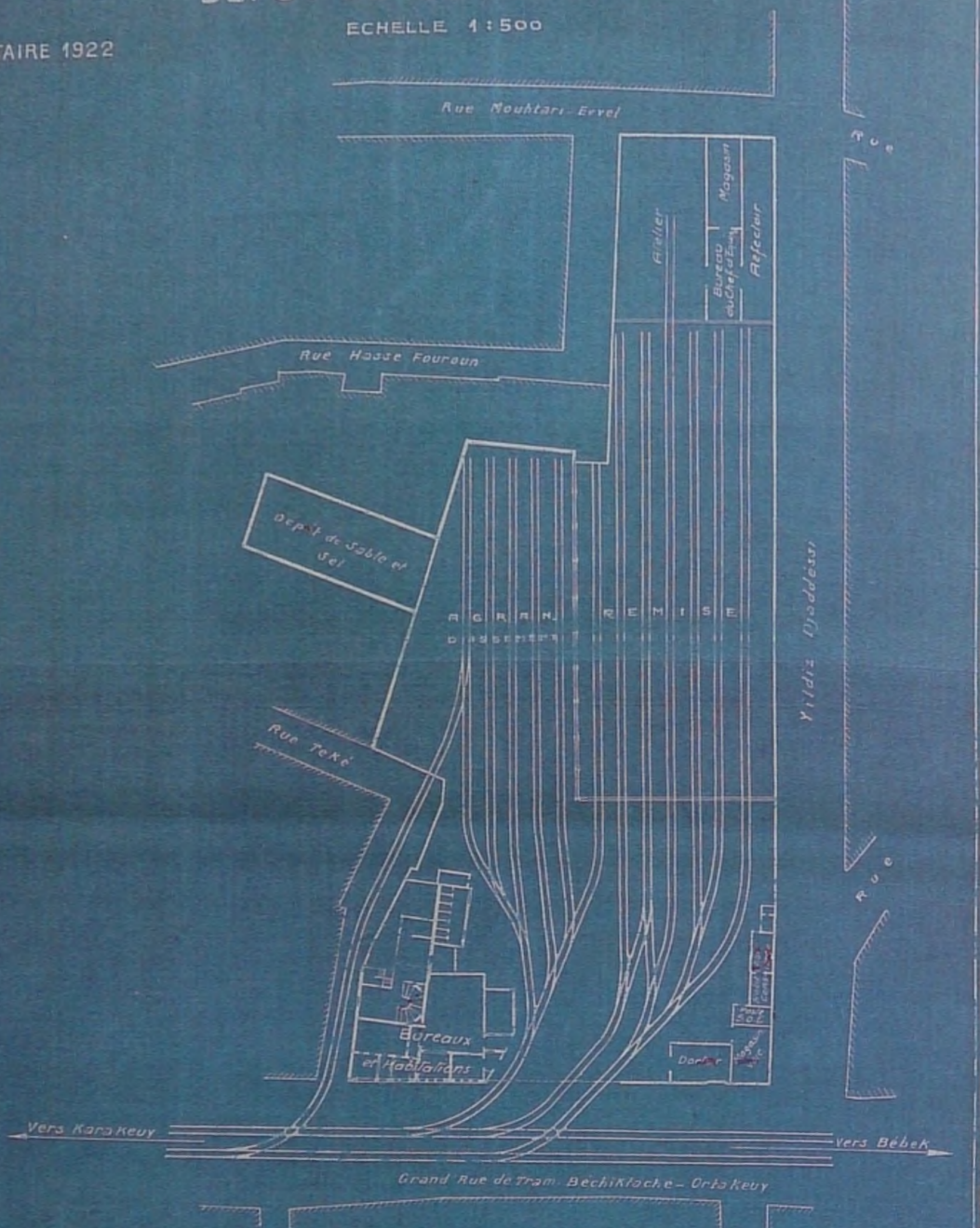
Château d'eau.

S.T.C.

DÉPOT DE BECHIKTACHE

ECHELLE 1:500

INVENTAIRE 1922



Cons/ple le 8 Juin 922

Besiktas Depots Plan 1920'

"Cons./ple. 14.VI. 1922' Invantaire/1922" / I.E.T.T. arşivi

Beşiktaş Tramvay Deposu



Depolar İ.E.T.T. arşivi

Remise à voitures .



Entrée .



Revizyon Bölümü İ.E.T.T. arşivi

Fosses de Révision .



Tramvay Depoları (Yıldız Yolu tarafı) İ.E.T.T. arşivi

Remise (Façade Rue Yildiz).



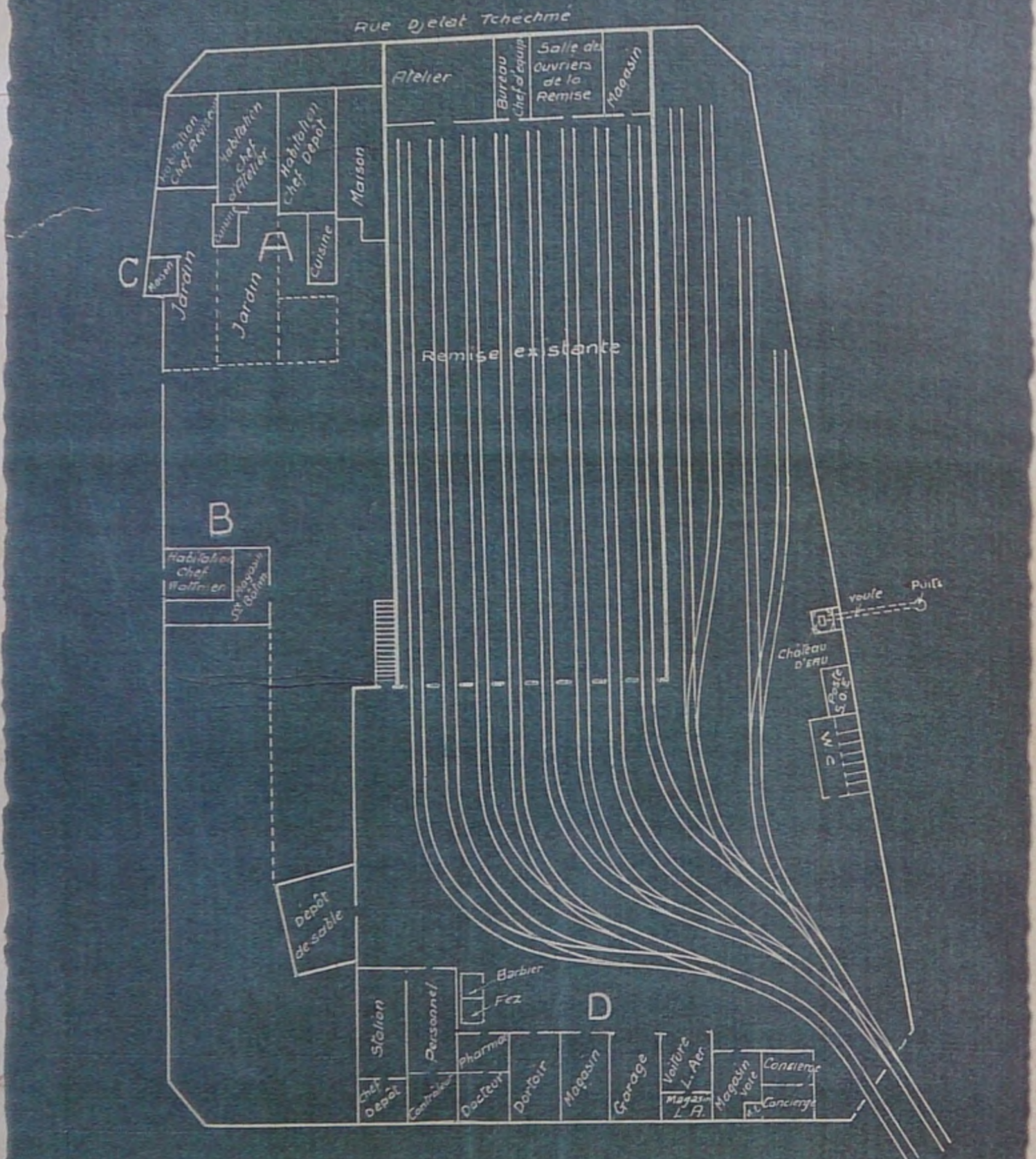
Beşiktaş Tramvay Caddesi, Beşiktaş Tramvay Deposu Girişi, 1920'

R.S.Kayserilioğlu koleksiyonu

S.T.C. DEPÔT D'AK-SERAÏ

Inventaire 922

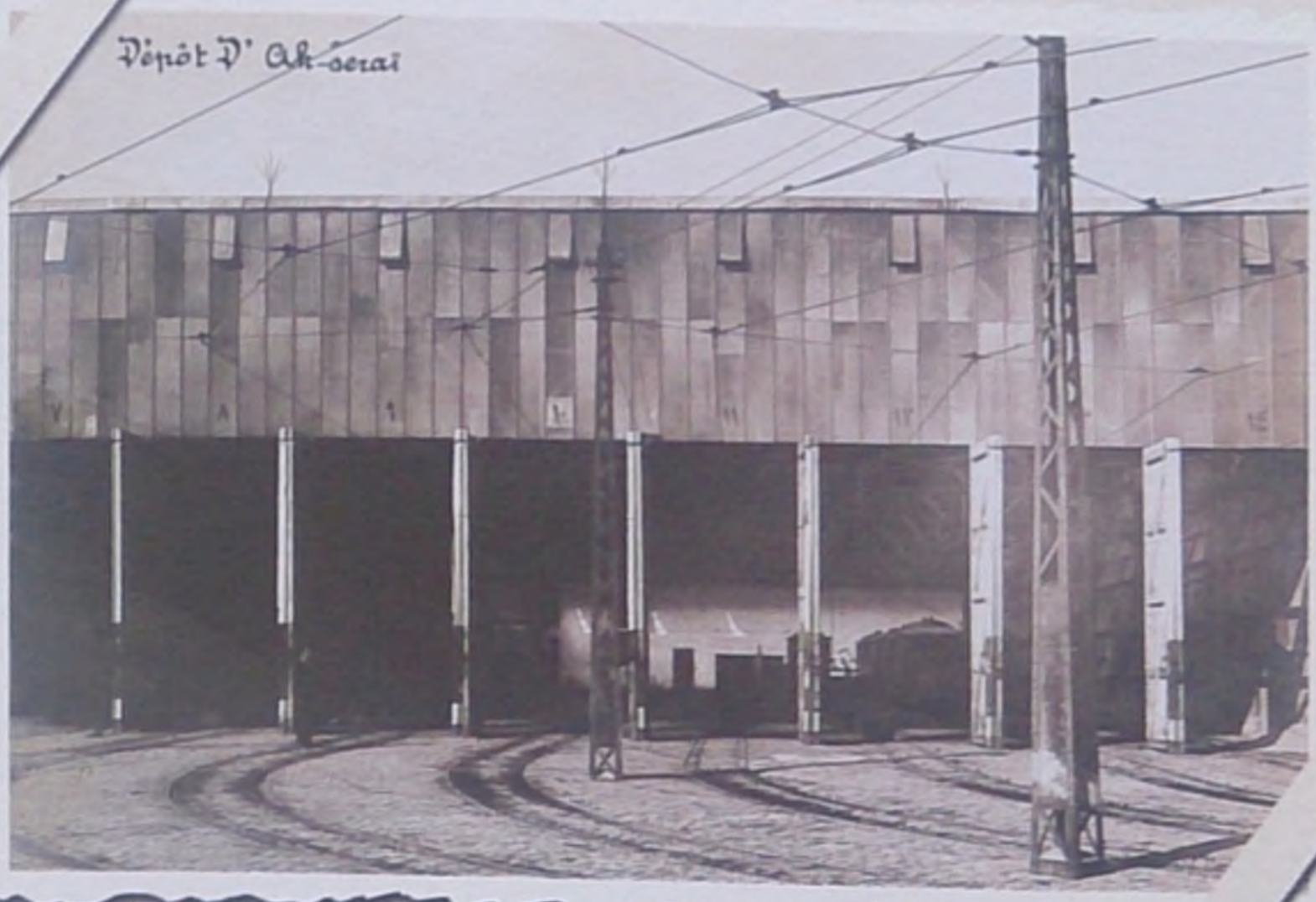
Echelle 1/500



Alexaray Depositu Plani 1920'

'Cons./ple. 14.VI. 1922' Invantaire/1922" / I.E.T.T. arşivi

Aksaray Tramvay Deposu



Tramway Depoları 1922

R.S.Kayserlioğlu koleksiyonu



Aksaray Deposu (genel) 1922

R.S.Kayserlioğlu koleksiyonu



Aksaray Caddesi 1920'

94

R.S.Kayserilioğlu koleksiyonu

1910 yılının üçüncü ayında dünyaya gelen ve 1957 yılının birinci ayının son günü Allah'ın rahmetine kavuşan Ziya Osman Saba, yazılarında İstanbul ve tramvaylarını çok sade bir üslup ile geniş bir biçimde sunar. İşte ünlü yazarın "Değişen İstanbul" kitabından bir sayfa;

« O Beyoğlu'nun, değil bugünkü bir başına, hiç olmazsa şöyle bir Elhamra Sineması'yla başlayıp, sonunda Taksim'de gene bir sinemayla biten Beyoğlu olmasına bile yıllar vardı ama, kibarlığını göstermek istercesine, kendi kendine daha o zamandan bir soy adı takınmış bu sert çocukluğumda da, her şeyinden önce bir sinemalar ülkesiydi ve bir kış gezintisi demek Beyoğlu demekti. Oraya gidilmez, dört yanından, Gümüşsuyu, Tophane, Şişhane yokuşlarından, daha berisindeki Kasımpaşa'dan ağır ağır tırmanılır, Yüksekkaldırımdan basamak basamak yükselinir, en iyisi, kestirmesi, hele bir çocuk için en mucizesi tünelle, masalların sihirli seccadelerindeki gibi, oturulunan yerde, vagon kapıları bir kere kapandı mı, sanki bir gizli kuvvet tarafından çekilinir, Beyoğlu'na, hep çıkılırdı. Yalnız tünel bile, benim için, henüz, meselâ bayram yerlerindeki kayık salıncak veya atlıkarınca nev'inden, başlı başına bir eğlence, bir bayram değil miydi?.. Ya tünelin Galata tarafındaki giriş kapısına varmak için bindiğimiz tramvay!.. Beşiktaş'tan, yaz gezintilerinde olduğu gibi, Bebek tarafına değil de, bu sefer aksi istikamete gitmek üzere bindiğimiz o tramvay, belki peşine vagon takmadığından öyle hızlı gidiyor, belki de vatmanı, benim hoşuma gitsin diye, onu, daha, gittikçe daha hızlı götürüyordu. Etrafı iyice görmek, o tramvayın da tadını çıkarmak için mi, ön sahanlığında duruyorduk? Vatman, beni, makinenin hemen yanındaki, küçük dolap gibi yerin üstüne çıkarıyor, babam ihtiyaten arkamdan tutuyor, yolculuğumuz başlıyordu. Şimdi, bir zamanların tramvaylarındaki hususî mevkiimişçesine hatırladığım o yere ne cesaretle çıkarıldığıma, gördüğüm bu hususi muameleye doğru dürüst akıl erdiremiyorum. Sadece, çocuk olduğum için miydi? Bir zamanlar bütün çocuklar sevilir miydi ki ?

Necati Cumalı da (atlı tramvay döneminde);

"Beni herkes severdi çocukluğumda, arabacı yanına oturtur, kırbacı bana verirdi." diyor. Benim vatmanımın elbette ki, bana verebilecek kırbacı yoktu. O, iki yanlı ağaçların gölgesinde dümdüz uzanan Dolmabahçe Caddesi'ne doğrulur doğrulmaz, sol eliyle kullandığı demir kolu, kadranı üzerinde ölçülü hareketlerle beş, yedi derken, nihayet dokuz rakamının üzerine getiriyor, arabamız, sanki sevinçle, sanki şahlanarak ileri atılıyordu. Ben hep o anı, dokuz rakamının içimde oluşturacağı heyecanı bekliyor; o an, tramvayın en keyifli yolcusu muhakkak ben oluyordum. Arkamda, kadınlara mahsus kanapeleri erkeklerinkinden ayıran perde kimbilir nasıl sallanıyor; o vişne çürüğü dokuma, açık cam da varsa, artık kanadlanmaya uğraşıyor; ampullerin fanusları zıngırdıyor; biletçi bile, belki bir kanapeye tutunuyor; belki, korkmuş, besmele çeken bir ihtiyar hanım da bulunuyordu. Ne yazık ki, hızımız ancak Camlıköşk'e kadar sürebiliyordu. Orada, dönülecek bir kavis vardı. Orada her yavaşlayışımızda, bütün bir sarayın, korkunç yükseklikteki duvarlarından sonra, sütunlara abanarak caddeye uzanmış, gelenin geçenin görülebileceği, sımsıkı kapalılığına bakılırsa, daha doğrusu gözetlenebileceği bu kısmının örtük pancurları, inik perdeleri ardında, benim onları merak ettiğim gibi; onlardan da, kimbilir belki beni merak ederek, bir perdeyi hiç olmazsa azıcık aralamış bir genç şehzade veya küçük sultan görmeyi umuyor, süslü camlara her seferinde de aynı ümitle bakıyordum. Şehzade veya sultan... Camlıköşk'ten sonra önünden geçtiğimiz sarayın büyük kapısının üstünde de, elbette, şimdiki T.C. arması yerine, "tuğra-yi hümayun" bulunuyor iki yanında, kırmızı pantolonlu, beyaz ceketli, gene beyaz kalpakları üstelik sorguçlu, uzaktan bakınca, kurşun askerlerimin büyüklüğünde, sanki onların canlıları veya canlanmışları iki nöbetçi duruyor; en güzeli, tramvayımız geçerken, selama da duruyorlardı. Bu durup dururken selâm verişin sebebini babama soruyordum. O, bundan, belki, kendine bir övünme payı çıkararak ve bana da bir dolayısıyle gururlanma vesilesi vererek açıklıyordu: "Tramvayda belki zâbit vardır diye." Süslü askerler, görünmez zâbitler de taşıyabilecek tramvayımız geçtikten sonra, herhalde kendiliklerinden 'rahat' ediyorlar; ulaştığımız Dolmabahçe Saat Kulesi'nin tepesindeki, görünürde, çaprazlama iki demir çubuğun uçlarında dört kepçeden ibaret, şimdi durmuş veya durdurulmuş bir rüzgâr ölçer kâh nazlı nazlı, kâh hızlı hızlı dönerek, bir devrin, meğer her şeyi bir yana savurmuş, nerelere, nasıl esip gitmiş rüzgârını daha ölçmeye uğraşıyordu.

Dolmabahçe, sonra Kabataş arkasından Fındıklı, toplarını aradığım Tophane, hep kelime mânaları üzerinde durup kendi kendime türlü tefsirler yapmama sebeb olan, benim için henüz adlaşamamış adlar taşıyan semtleydi. Sonra, kara bir köye varıyorduk. Tramvayımız, orada, Tünel caddesine paralel Tersane caddesine girip kalıyordu. Zaten üzerlerinde kayıp geldiğimiz raylar da orada bitiyordu. Biz indikten sonra, bakıyordum, vatmanımız yerinden çıkardığı demir kolu, bu sefer arabanın öbür ucundaki makineye takmaya götürürken; biletçimiz de, harem-selâmlık perdesini, tavanın iki yanındaki oyuk yoldaki tekerlekçikleri vasıtasıyla kaydırarak kolaylıkla yer değiştiriyor; çünkü bu anlattığım zamanlar, yalnız Karaköy-Beşiktaş seferleri yapılıyordu. »

CONSTANTINOPLE

Echelle 1:24750

Mètres

Tramway — Ch. de Fer — Bateaux

LÉGENDE

1 Tunnel (Railway)
2 Pont du Tunnel (Ferry)
3 Palais Impériale (Hünkiar
4 Union Française
5 Succursale Henri Zellich & C
6 Régie des Tabacs
7 Banque Française des Pays d'Orient
8 Papeterie Henri Zellich & C
9 Imprimerie Henri Zellich & C
10 Tour de Galata
11 Bureau Communale Italienne
12 Douane
13 Pont Karaköy
14 Tour Djenti
15 Gare du Chemin de fer
16 Service Sanitaire
17 Citerne Yère Batan Serai
18 Musée Militaire
19 Hippodrome
20 Manufacture de la Régie
21 Manufacture de la Guerre
22 Grand Bazar
23 Entrée du Top Legou
24 Caserne Beylek
25 Ministère des Finances

Lignes etudiées et non concedées
" 2me Réseau
" 1er Réseau
" 2me " non constr.
" 1er " non constr.

امتيازى التمادن اتود ايدلمش خطوط
ايكنجى شبكه
بركى شبكه

MER DE MARMARA

Rade

BOSPHORE

SCUTARI ISCUDAR

Edition: HENRI ZELLICH & C^ie — Guide du Voyageur en Orient

Istanbul Elektrikli Tramvay Hatları 1 Ağustos 1341 / 1925

Bekleme Durakları / İstasyonlar

Tramvay durakları "Mecburi Durak" ve "İhtiyari Durak"lar olarak iki grupta. Kırmızı üzerine beyaz yazılı "Mecburi Durak" yazısının bulunduğu tabelaların asılı olduğu ve hattaki başlama ya da bitiş noktaları olduğu bu duraklarda, yolcu olsa da olmasa da tramvayların durma mecburiyetleri vardı. Beyaz üzerine siyah yazılı olarak "İhtiyari Durak" yazısının bulunduğu tabelaların asılı olduğu duraklar ise yolcuların bulunmasına ya da ihtiyaca göre durdukları ya da durulmayan ara duraklar olarak kabul edilirdi.

Obetler (Aubettes)/Bekleme durakları Tramvay hatlarının son duraklarına, biletlerin kontrolü ve yola çıkacak tramvayların pusulaları evraklarının alınıp verilmeleri için, personelin kullanımına sunulan plantonların da içinde bulunduğu obetler yapılmıştı. Elektrik ısıtmalı ve aydınlatmalı, ahşap banklı oturma yerlerinde yolcuların oturup bekledikleri ve üzerleri kapalı bekleme durakları şeklinde olan bu obetleri, geçici ve sabit olarak iki grupta incelemekteyiz[37]

① Geçici Bekleme Durakları

Taksim, Tünel, Sirkeci, Fatih ve Topkapı terminallerinde yolcular için küçük bekleme durakları, Şişli, Beyoğlu, Bahçekapı ve Avvansaray terminallerinde ise büyük bekleme durakları mevcuttu.

② Daimi Bekleme Durakları

Eminönü, Karaköy, Beşiktaş, Harbiye ve Maçka'da bulunan ve diğerlerine nazaran daha geniş ve görkemli olan bu duraklar metalden yapılmıştı. Sadece Maçka'da bulunanı ahşap ve camekanlıydı. Herbir durağın ölçüsü ise diğerlerinden farklıydı ve yaklaşık 34.000 S.F değerindeydi.



Eminönü 1930

M.H. Bayrı, "İstanbul / 1951"

Karaköy Tramway Durağı 1940

Fotoğraf: Ara Güler

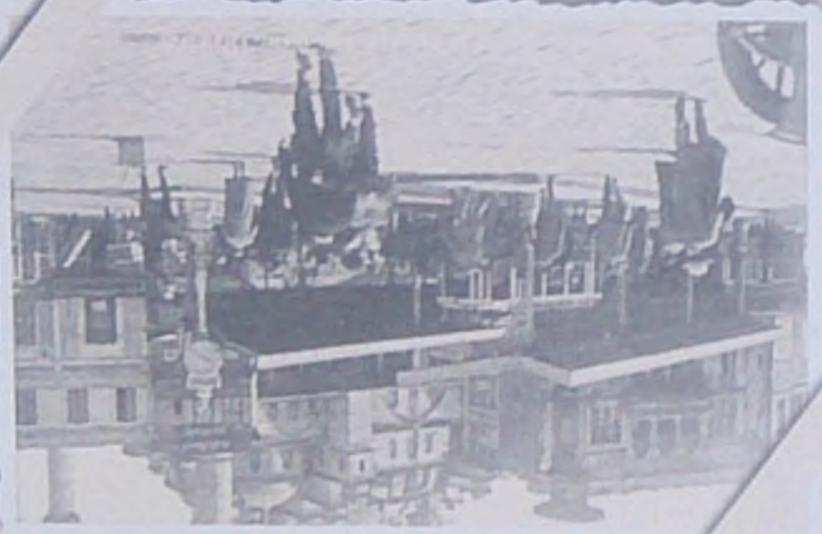
Balıklım Osmancık Koleksiyonu



Eski Tramvay Durağı 1950'



Tramway durağı nadir 1950'



Eminönü Tramway Durağı 1940'

Nadim Ener Koleksiyonu



1950' Rıhtım Otuş orijinal



استانبول

STAMBOUL

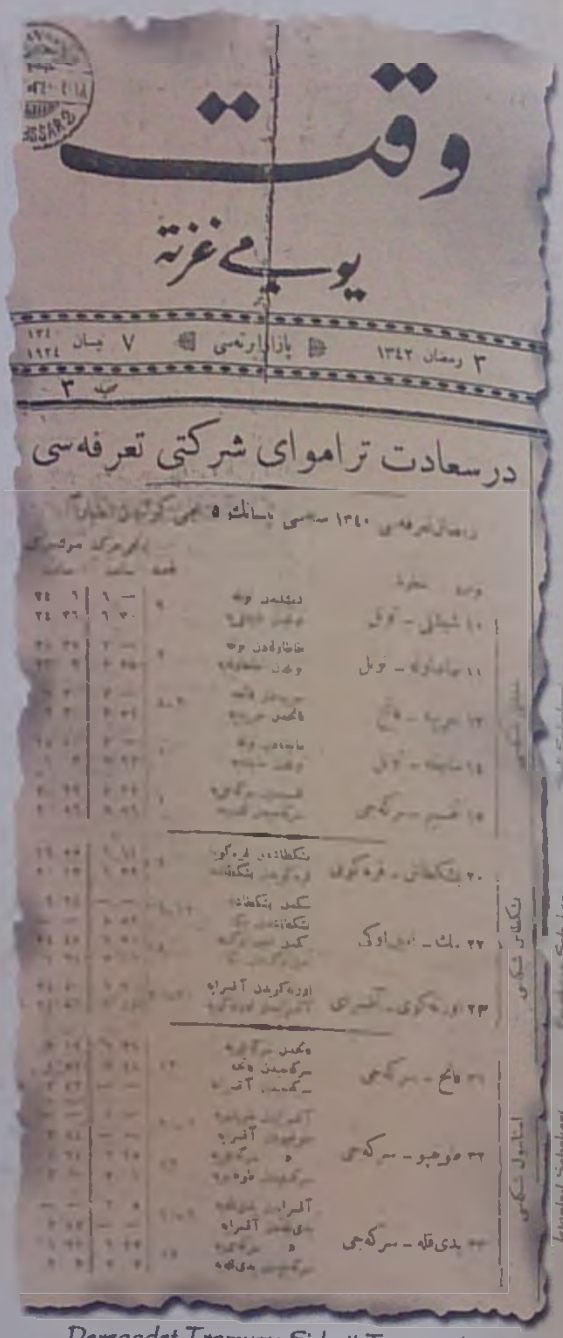
ORGANE DES INTÉRÊTS FRANÇAIS DANS LE LEVANT

Horaire de la Société des Tramways
DE CONSTANTINOPLE

Service du Ramazan à partir du 26 mars 1925

	Lignes	Nos		Fréquence	Prem. dép.	Dern. dép.
RIVE EUROPÉENNE	CHICHLI-TUNNEL	10	Chichli au Tunnel Tunnel à Chichli	3,8	6 h. 00 6 h. 30	24 h. 02 24 h. 30
	TATAVLA-TUNNEL	11	Tatavla au Tunnel Tunnel à Tatavla	8	7 h. 00 7 h. 23	21 h. 34 22 h. 03
	HARBIÉ-FATIH	12	Harbié à Fatih Fatih à Harbié	4-10	7 h. 00 7 h. 03	2 h. 16 2 h. 10
	MATCHKA-TUNNEL	14	Matchka au Tunnel Tunnel à Matchka	10	7 h. 00 7 h. 27	24 h. 40 1 h. 07
	TAXIM-SIRKÉDJI	15	Taxim à Sirkédji Sirkédji à Taxim	4	6 h. 07 6 h. 36	19 h. 4. 20 h. 15
RIVE ASIATIQUE	BEBEK-EMIN-EUNU	22	Béchik-Tache à Bebek Bébek à Emin-Eunu Emin-Eunu à Bebek Bébek à Béchik-Tache	14-24	5 h. 53 6 h. 25 7 h. 12 —	— 24 h. 43 1 h. 30 2 h. 18
	ORTAKEUY-AKSÉR.	23	Ortakeuy à Ak-Séral Ak-Séral à Ortakeuy	10-20	6 h. 30 6 h. 40	24 h. 40 21 h. 50
	FATIH-BÉCHIKTACHE	24	Bechik-Tache à Fatih Fatih à Béchik-Tache	10-18	6 h. 40 7 h. 28	24 h. 58 1 h. 50
RIVE STAMBOUL	TOP-KAPOU-SIRKÉDJI	32	Ak-Séral à Top-Capeu Top-Capeu à Sirkédj Sirkédji à Top-Capeu Top-Capeu à Ak-Seral	8-18	6 h. — 6 h. 25 7 h. 01 —	— 1 h. 24 2 h. — 2 h. 44
	YÉDI-KOULÉ-SIRKÉDJI	33	Ak-Séral à Yédicoulé Yédi-Coulé à Sirkédji Sirkédji à Yédi-Coulé Yédicoulé à Ak-Séral	6-17	6 h. 05 6 h. 27 7 h. 07 —	— 21 h. 22 22 h. 02 22 h. 47

Dersaadet Tramvay Şirketi Tramvayları
26 Mart 1925 tarihinde başlamış Ramazan Tarifesi
"İstanbul Gazetesi" 21 Nisan 1925
R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



وقت

يومي غزته

درسعادت تراموای شرکتی تعرفه‌سی

Dersaadet Tramvay Şirketi Tramvayları
5 Nisan1340 senesinden itibaren Ramazan Tarifesi
"Vakit Gazetesi" 7 Nisan 1340 / 1924
R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

İstanbul tramvaylarının kalkış saatlerinde hiçbir zaman en ufak bir sektirme olmazdı. Bu, atlı tramvay döneminden beri süregelen ve şirketin üzerinde önemle durduğu konuların belki de en başında gelen ilkelerindendi. Mesela 1925 senesi Mart tarifesinde 5.53 kalkışını görebilirdiniz. Altı değil, beşelliüç... Değil dakika saniye oynamazdı hareketlerde. Tarifeye olan bu saygı, tramvayların son dönemlerine kadar sürdürülmeye çalışıldı.

Aksaray - Yedikule tramvayı 5.38 ile, İstanbul'da en erken hareket eden tramvay olma ünvanını uzun zamanlar devam ettirdi. Bebek - Beşiktaş tramvayı ise 24.18 ile gece rekortmeniydi.

Tramvay Görevlileri

Biletçiler

Tramvayın vatman ve biletçi olarak daimi iki personeli bulunur, zaman zaman kontrolör de tramvaya katılınca görevli adeti üçe çıkardı. Tramvay yolcularıyla daha fazla muhatap olan görevli tabii ki biletçilerdi. Tramvay arabalarına arkadan binip önden inilmesinin kural olduğu dönemlerde biletçiler genellikle vagonun arka kapısı içinde dururlar ve binen yolcuların biletlerini keserlerdi. Bir ellerinde, içinde hattına göre cins cins bilet koçanları bulunan iki taraflı ve iki kapaklı tahta bir kutu, diğer ellerinde de daima kulak üstlerinde bulundurdukları arkası kalın lastikli bir kurşun ya da boyalı kalem bulunur, binilen durak ile gidilecek durağı bilete bir çentik işareti atarak işaretler ve bileti kesip verirdi. Önünde, omuzunda kayışla aşağı asılı bulunan deri çantasına parayı alır veya para üstünü verir, işlemini tamamladığı yolcuyu da nazik bir şekilde öne doğru ilerlemeye davet ederdi. inecek yolcuları ise, tavandan tramvayı bir uçtan bir uca katederek vatmanın baş üzerindeki çana ulaşan kordonu çekerek vatmanı ikaz ederdi. Tabii ki yolculara çok nazik bir şekilde davranmak zorunda olması onun esas görevlerinden biriydi. Dolayısıyla bilet alıp almamış yolcuları tetkikinde, çocuğunun yaşını 6 yaşının altında olduğunu söyleyen anneleri ya da paso diyen kodamanları teşhisinde doğru karar vermek gibi bir özelliklerinin bulunması da gerekirdi. Genellikle de biraz babayani, biraz halk filozofu olup halden anlayan türden insanlardı.

O zamanlar İstanbul tramvaylarında biletçi olarak çalışmak için Einstein olmak kâfi gelmezdi. Zira biletçilerin tahta kutularında üç kuruş otuz paradan en çetrefil fiyatlı biletlere kadar tam 25 çeşit bilet olurdu. 7 adet üç kuruş otuz paralık, iki adet iki kuruş on paralık, 4 adet de 7.5 kruşluk ... yekün?... maazallah!...

Görevleri sadece bunlarla da bitmezdi. Tramvayların hatlarındaki son durağa geldiklerinde, genellikle 180 derecelik dönüş kavislerini yapar ve dönüş seferi pozisyonuna girerken biletçi içinde deste deste biletlerin bulunduğu tahta kutusunu koltuğunun altına atıp vatmanın sağ tarafında, kapının kenarındaki aynanın vidalarını sökmeye başlardı. Vatmanın duraklarda yolcuları kontrol ettiği aynayı çıkarınca da arkaya gider, "sağanlık" denilen bölmenin yine sağ tarafına aynayı vidalardı."[34] Bu, biraz sonraki manevra için hazırlıktı. Giderken önde olan "sağanlık", dönüşte arkada kalacaktı. Başka deyişle, vatman tramvayı değil, yerini değiştiriyordu. Aynayı söken biletçinin bir görevi de koltukları tramvayın gidiş yönüne çevirmekti. Zira koltuklar sabit değildi. Vatman, tramvayı durdururken, biletçi "Buraya kadar... son durak. Öte gitmez" diye bağırır, hele biletçi o günkü mesaisini tamamlamışsa, bu ses daha da güçlü çıkardı. Biletçilerin bu seslenişleri tramvay yolcularının kulaklarında yer etmişti. Hemen hemen her son durakta, yolcular bu sözlerle uyarılırdı. Aslında uyarılmalarına hiç gerek yoktu ama, işte öyle alışıla gelmiş böyle de gidecekti.

O yıllarda şimdi olduğu gibi İstanbul'da İstanbullular "parmakla gösterilecek" kadar az değildi. Herkes gideceği yeri, ineceği durağı bilir ve hiç kimse Edirnekapı'ya giden tramvayın vatmanına, "Taksimden geçer mi?" diye sormazdı. Eğer soran çıksa bile, duyanlar kendisine dikkatle bakar, hatta biraz da garipserlerdi. Zira, konumunu ve hangi numaralı tramvaya bineceğini daha önceden araştırıp öğrenmeli, vatmanı da gereksiz meşgul etmemeliydi. Anlaşılıyor ki günümüz İstanbul'unda çok doğal karşılanan bazı davranışlar, o dönemde ayıp sözcüğü ile tanımlanabiliyordu.

Gerek otobüslerde, gerekse tramvaylarda hizmet görecek biletçiler, kurstan geçmek ve yapılacak imtihandan sonra vazifeye başlamak mecburiyetindeydiler. Bu kursta ise biletçilere her şeyden önce yolculara karşı mutlak bir nezaketle hizmet etmeleri ısrarla öğretilirdi. İETT İdaresi bilhassa bu mevzu ile çok yakından ilgiliydi. Bu bakımdan personele, halka iyi ve nazik muamele etmenin bir iş ve meslek ahlâkı olduğu muhtelif eğitim üyeleri tarafından dikkat ve ehemmiyetle hatırlatılırdı.

İdare nizam ve usulleri, bilet tarifeleri, hatlar, kıt'alar, duraklar, gerek nazari gerekse ameli olarak biletçi namzedine öğretildikten sonra kendisi tecrübeli bir biletçinin refakat ve nezaretinde servise çıkarılır, bilgisi tatbiki olarak kuvvetlendirilirdi. Bu kurslar asgari 45 gün devam eder, bunun dışında personel tekâmül kursunda da ayrıca bir eğitime tâbi tutulurdu."[35] 1950'li yıllarda bu kurslarda personele Eşref Şefik ve İbrahim Galip Arcan tarafından "Adab-ı Muaşeret" dersi verilmesi, İETT'nin konuya gösterdiği hassasiyeti tamamen ortaya koymaktadır.



"Kurtuluş Panayırı Hatırası" 23.2.1931 (51 Hüsamettin, 124 Niyazi, 214 Mehmet) Lemi Say koleksiyonu

Vatmanları

Tramvayın diğer bir görevlisi olan vatmanlar kendilerine özel sahanlıkta tramvayı sürerler, üniformaları biraz daha itinalı, daha saygın görünüşlü kimselerdi.

İki yanı açık yerde görev yapan vatmanlara göre, kışın İstanbul'da kendilerini çok üşüten üç yer vardı. Bunlardan biri Arnavutköy, diğerleri de Köprü üstü ve Saraçhanebaşı idi. Vatmanlar, soğukta fazla kalmamak için Arnavutköy, Köprü üstü ve Saraçhanebaşı'ndan mümkün olduğu kadar çabuk geçmek isterlerdi.

Kar yağdığı günlerde, hatlardaki "makasları" sürekli temizlemek gerekirdi. Temizlenmemesi halinde kar, buza dönüşüyor ve makasın açılıp kapanmasını önlüyordu.[36] Bu nedenle hatların belirli yerlerindeki makaslarda karlı günlerde hep İETT'nin ekipleri görev yaparlar, ellerindeki uzun demirle makasın içindeki kar ve buzları alırlar, daha sonra da küçük süpürgelerle temizlerlerdi. Havanın yağışlı veya soğuk oluşunu bahane ederek güç koşullardaki çalışma ortamından kaçmayı düşünen yoktu. Vatmanından biletçisine, plantonundan yol açan işçisine kadar herkes görevini eksiksiz yapmanın heyecanını yaşardı. Öyle olduğu için de üç-beş saatlik yağıştan sonra İstanbul, kar ve yağmura karşı teslim bayrağı çekmezdi. Karda da, yağmurda da güzeldi İstanbul.

Kontrolörler

Tramvaylardaki diğer bir görevli de kontrolörlerdi. Bunlar tahsilleri, iş tecrübeleri, kişilikleri nedeniyle rütbeleri ve yetkileri daha üst düzeyde bulunan kişilerdi. Lacivert üniformaları ile, üzerleri beyaz renkli kordonla çevrili Fransız subaylarının kasketine benzeyen şapkaları ile kıyafetleri saygınlık uyandıracak cinsten gayet şık ve özeldi. Biletlerin kontrollerinin yanısıra, tramvaylarda yolcu ile müessese arasındaki her türden sorunların giderilmesinde köprü görevi yapmak, sorumlulukları arasındaydı.

Şapkalarında 3 şerit taşıyan başkontrolörler ise çocukların maraşal ya da miralay zannettiği "büyük adam"lardı. Kondüktörlerin gerektiğinde, tramvay yolcularının lehine hareket edebilecek pratik zekalı olmalarının da gerekliliğine Ahmet Rasim'in "Eşgali Zaman"ında şahit oluyorduk:

"Galatada tramvayda idim. Kondüktör "Dolmuştur" levhasını indirdi. Kalkacağız. Biri atladı. Kondüktör:

- Yer yok, dedi.
- Neden?
- Görüyorsunuz. Doludur.
- Fakat benim işim var.
- Ben ne yapayım?
- Müşterilerden birini indir.

Kondüktör oldukça söz bilir biriymiş. Adamın yüzüne dikkatli dikkatli baktıktan sonra:

- Öyle ise in, dedi.



Bileti 1920'

R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu



Baş Kontrolör 1927

"50 Yıllık Yaşantımız"



Şöför Muavinleri 1933 T.E.T.A. arşivi



Tramvay görevlileri 1950' Fotoğraf: Faik Senel

"Yıllar Boyu Tarih" Dergisi



Bileti 1930'

"Hayat Mecmuası"

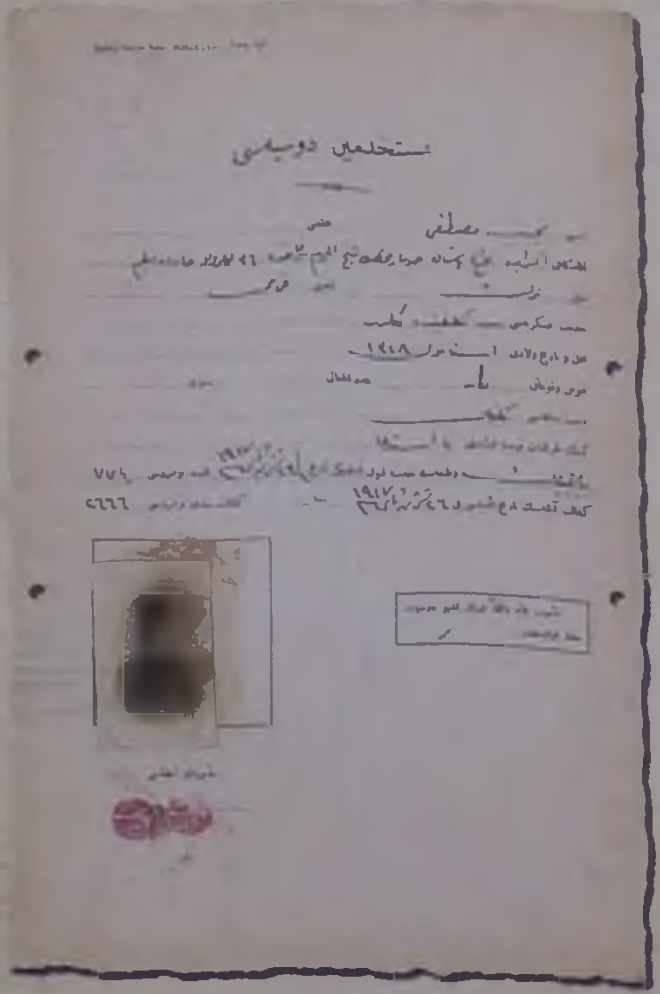


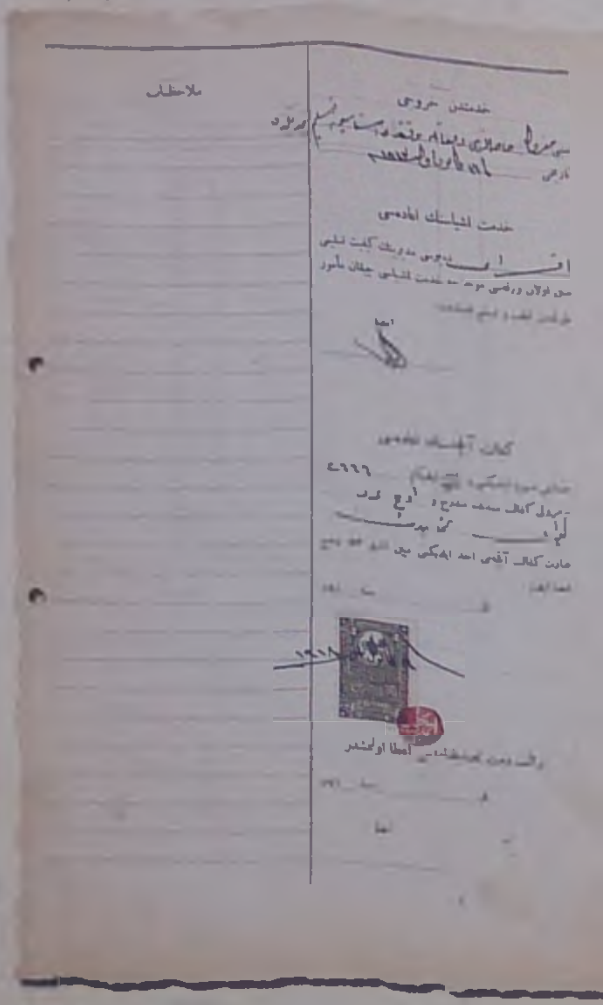
Taksim 1931. Kontrolör-Başkontrolörler 1930'

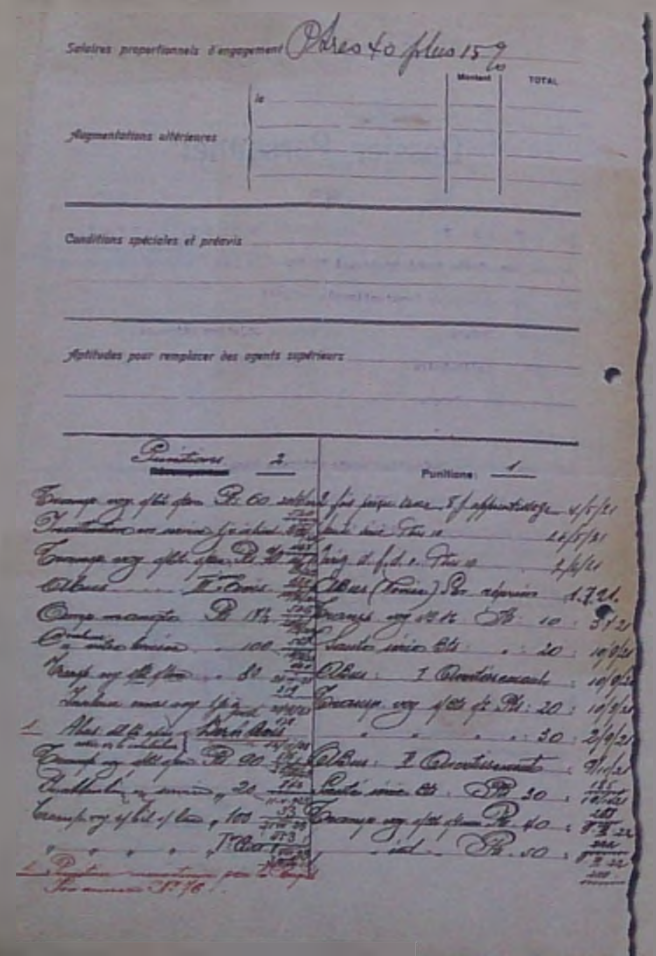
R.S. Kayserlioğlu Koleksiyonu

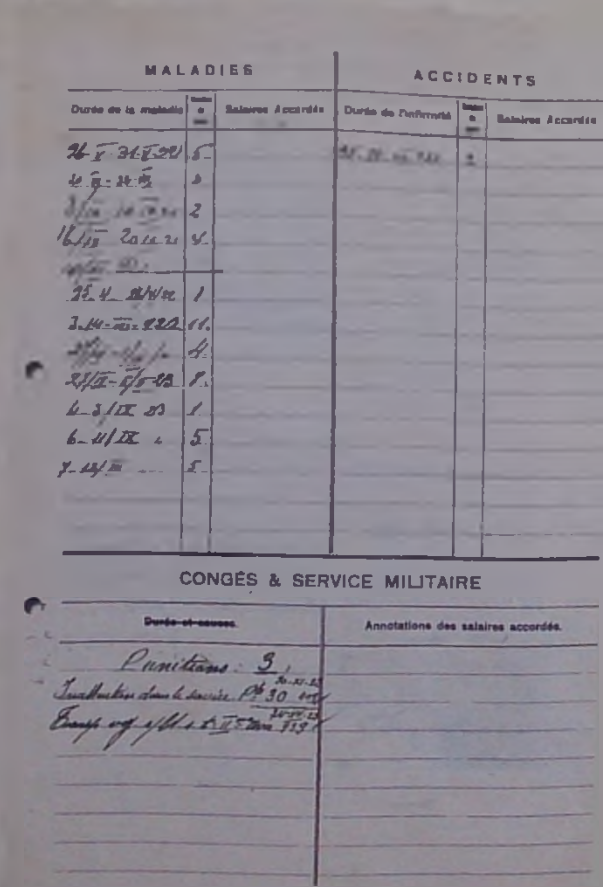
Personel Dosyaları

(Haymiliah Dinçten koleksiyonu)









مستخدمين دوسيي

Dossier Personnel

de



مستخدمين دوسيي

Dossier Personnel

de



مستخدمين دوسيي

Dossier Personnel

de



مستخدمين دوسيي

Dossier Personnel

de

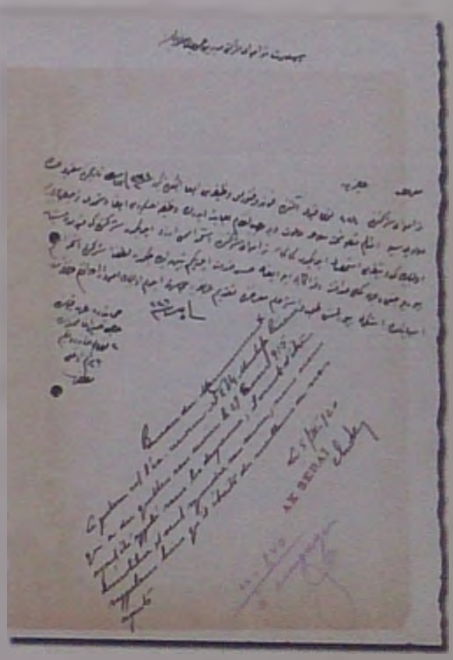


مستخدمين دوسيي

Dossier Personnel

de

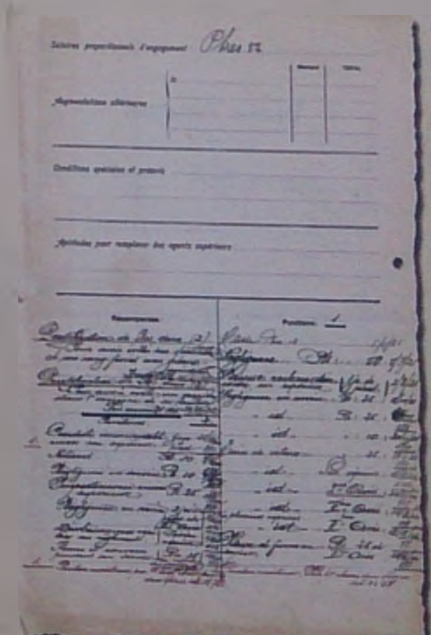




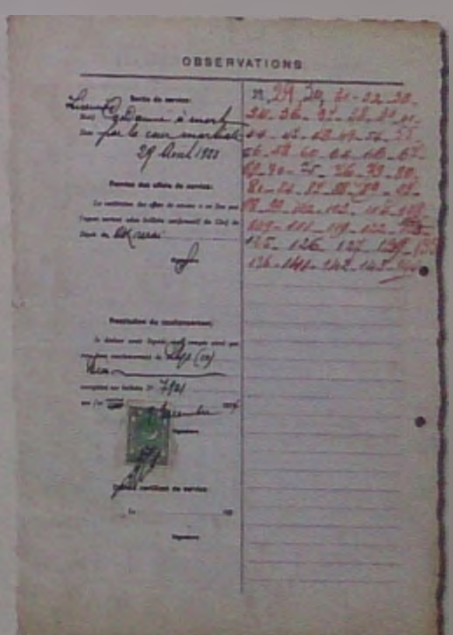
Dossier Personnel

de





OBSERVATIONS



Tramvay Ücretleri

İstanbulumuzun ilk kara toplu taşıma vasıtası olan atlı tramvaylarına, çalışmaya başladığı ilk yıllarda (1872-1890), özellikle ücretlerinin pahalılığı yüzünden landa, sedye, koçu gibi diğer araçlara binemeyen fakir ve orta halk grupları büyük ilgi göstermiş, biraz da halkın merakı yüzünden günlerce olağanüstü sayıda yolcu taşıyarak, işlemeye başladığı ilk yılın sonunda taşıdığı yolcu sayısı 4,5 milyon, elde ettiği hasılat ise 53.000 liraya ulaşmıştı.

1912 yıllarına kadar atlı olarak çalışan tramvayların bilet ücretlerinin kilometre başına ortalama 40 para yani 1 kuruş olduğu kabul edildiğinde, o zamanın ortam ve ekonomisi içinde oldukça pahalı oldukları gözlenmektedir. Eminönü'nden Aksaray'a, Galata'dan Ortaköy'e, Aksaray'dan Topkapı'ya ya da Yedikule'ye gitmek için ödenecek ücret, birinci mevki için 60, ikinci mevki içinse 40 paradır ki, buda o dönemler için hiç de küçümsenecek bir rakam değildir.

Zira bu 40 para ile şunlardan birini tercih edebilirdiniz; 1,5 okka yani ortalama 2 kg has ekmek, 1,3 kg zeytin, 120 kg. et, 12 kg bardak su, 3,6 kg soğan, 7,5 kg mangal kömürü, 6 gazete, 1 paket tatlı sert tütün, 6 adet timsah marka kurşun kalem alabilir ya da 6 kez iskarpin boyatıp veya 3 kez fes kaplatabilirdiniz*[47]

Görülüyor ki tramvaylar, atlı olarak işledikleri ilk yıllarda İstanbullular için bayağı lüks sayılacak bir ücrette olmuş ve bu yüzden de İstanbul halkının bir grubu, bu ücreti ödememek için sözde "sıhhattir" diyerek zaman zaman Tatavla' (Kurtuluş)dan Karaköy'e kadar yaya gitmeyi tercih etmişti.

Cumhuriyetin ilk yıllarında (1923-1928) 1 doların 200 kuruş, ekmeğin kilosunun 10 kuruş, etin kilosunun 40 kuruş, fasulyenin 25, kaşarın100, zeytinin 30, gazyağının 20, ayakkabının 250 kuruş olduğunu görmekteyiz. Elektrikli olarak çalışmaya başlayan tramvayların çalışmaya başladığı ilk yıllardaki bilet ücretleri yine hatırı sayılır ölçüde pahalı sayılmıştı. Zira en kısa mesafe olan Azapkapı-Karaköy arasında sivil 2. mevki biletin ücreti 10 para, en uzak mesafe olan Karaköy-Bebek hattında mesafenin tamamı olan 12 kıtalık 1. mevki biletin ücreti 190 para yani 4,75 kuruştu.

Cumhuriyetin ilk yıllarıyla birlikte ucuzladığı görülen tramvay bilet ücretleri, en kısa mesafede sivil 2. mevki olarak 2,75 kuruş, en uzak mesafede 1. mevki olarak 5,25 kuruş oluyordu. Gazi Köprüsü (Unkapanı Köprüsü)'nun inşaatı için 1 Haziran 1928'den itibaren ücretlere 0,25 kuruş, 1 Haziran 1930'dan itibaren ise de 1 kuruş resmi ücret ilave ediliyordu. 1 Doların ortalama 200 kuruş olduğu Cumhuriyetin ilk yıllarında (1923-1928), ekmeğin kilosunun 10 kuruş, etin kilosunun 40 kuruş, fasulyenin 25, kaşarın 100, zeytinin 30, gazyağının 20 ayakkabının 250 kuruş olduğunu görmekteyiz.*[48]

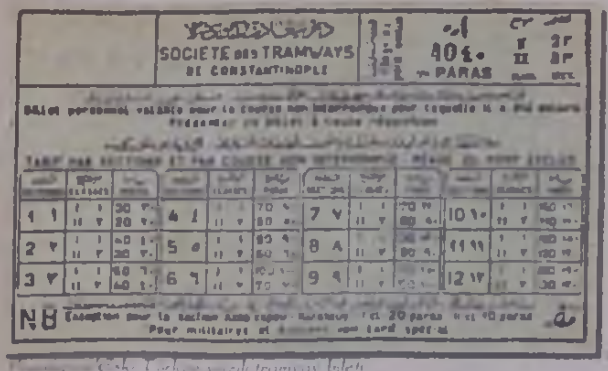
1 Doların 125 kuruş olduğu 1935 yıllarında tramvay ücretlerine baktığımızda ise ortalama olarak siviller için 1. mevkinin 5.5 kuruş, 2. mevkinin 3 kuruş olduğunu görmekteyiz. 5 kuruş ile o dönemde 500 gramlık yarım ekmek yada 5 yumurta alınabilmekte. 1 Doların 130 kuruş olduğu 1945 yılında ise 1 mevkinin en uzak yer olsa dahi 15 kuruş, ikinci mevkinin 10 kuruş olduğunu görüyoruz. Tabii burada doların ücretindeki on sene zarfında sadece 5 kuruş artması dikkate değer ayrı bir konu.

Bugün ise 150.000 TL'lık, Taksim-Tünel nostaljik tramvayı ücreti karşılığında, şunlardan sadece birini tercih etmek zorundasınız; ortalama yarım kilogramlık 1 ekmek, 4 yumurta, 200 gr. zeytin, 1 bardak su, 250 gr. soğan ya da 50 gr. kuşbaşı et.

Anlaşılan 1 tramvay bileti ile 1935'te 1 kg'lık yarım ekmek ya da 5 adet yumurta alabilirken, günümüzde hızlı tramvay bileti ile 250 gramlık 1 ekmek ya da 2 yumurta alınabilmektedir.

Görülüyor ki ücretlerine arada bir yapılan zamlara rağmen cumhuriyet ile birlikte elektrikli tramvaylar en ucuz nakil vasıtası olmak sıfatlarını her devirde muhafaza etmişler. Kuruluşta pahalı olan İstanbul atlı tramvay bileti ücretleri, elektrikli tramvaylar ve günümüz nostaljik tramvayında daha da ucuzlamış. Bir başka deyişle taşıt ucuzlamış ya da gıda pahalanmış.

Günümüzde İstanbul'u saran tramvaylar artık yok. Ama Tünel-Taksim arasında işleyen nostaljik tramvay dediğimiz tramvaydaki tıklım tıkış kalabalığa hak vermemek de mümkün değil. Eskiden 60 para vermemek için Kurtuluş'tan Karaköy'e kadar kalabalığa rağmen taban tepmeyi göze alan memur, personel, esnaf takımı vatandaş, bugünkü 150.000 liraya fazla değer vermediği içindir ki o kısa mesafede tramvaya hücum ediyor. Bu tramvayın, yaşlıların haricinde boş gittiğini gördüğümüzde, paramızın tekrar kıymetlendiğini anlayacağız herhalde.



Fransızca/Eski Türkçe yazılı tramvay bileti



Almanca/Eski Türkçe yazılı tramvay bileti

Ücretler

İstanbul Elektrikli Tramvaylarının çalışmaya başladıkları
1914 yılından 1924 yılına kadar 10 yıllık süredeki bilet ücretleri (para olarak)

KITA	1. MEVKİ	2. MEVKİ
Azapkapı - Karaköy	20	10
1	30	20
2	40	30
3	60	40
4	70	50
5	90	60
6	100	70
7	120	80
8	130	90
9	150	100
10	160	110
11	180	120
12	190	130

Not: Ücretlerle ilgili sonraki yıllara ait bilgiler 144-145. sayfada devam etmektedir.



Konstantiniye Yeni Galata Köprüsü, 1914



Galata Köprüsü Müruriye Memurları 1930' "50 Yıllık Yaşantımız/1975"

Müruriye

İstanbul'un fethinden sonra tarih içinde şehrin nüfusunun artması neticesinde, Haliç'in ikiye ayırdığı İstanbul ve Galata yakaları arasında çalışan pereme kayıkları ile yapılan ulaşımın yeterli olmaması üzerine başlayan sorunlar, sonunda köprü yapma girişimlerini gündeme getirmişti. 3 Eylül 1836 tarihinde açılan ve Haliç'in ilk köprüsü olma özelliğini taşıyan Unkapanı Köprüsü'nün işletme masrafları için geçiş parası alınması kararlaştırılmış fakat devrin padişahı Sultan II. Mahmut Han tarafından buna izin verilmemiş ve geçiş ücretsiz olduğu için de bu ilk köprüye "Hayratiye" adı verilmişti. 22 Kasım 1845 tarihinde Haliç'e ikinci köprü olarak açılan Galata Köprüsü (Cisr-i Cedid) açılışından üç gün sonra 25 Kasım 1845 günü, bakım masraflarının karşılanması amacıyla Bahriye Nezareti adına "Müruriye Resmi" (geçişlik parası) ile geçişe tabiğ olunmuş ve köprünün her iki yakasına konan kulübelerin önünde duran beyaz önlüklü tahsildarlar tarafından da tahsil edilmeye başlanmıştı.

1863 yılında açılan 2. Galata Köprüsü, halkın müruriyelerden şikayetlerinin gittikçe artması ve suistimal dedikodularının çıkması üzerine Sultan Abdülaziz Han, halkın isteklerine uygun bir tarife hazırlatmış ve 18 Mart 1863 günü gazetelerde de halka ilan ettirtmişti,[39]

"Yayalardan 5 para, sürücü beygirlerinden 30 para, kupa, fayton gibi iki atlı arabalardan içinde müşteri bulunsa da, bulunmasa da 5 kuruş, sedyelerden müşteri olsa da, olmasa da 2,5 kuruş, eşya taşımaya mahsus yüklü manda ve öküz arabalarından 10, yüksüzünden 5 kuruş." Tarifenin en ilginç yanı köprüden geçecek koyun ve keçinin her birinden yaya insan gibi 5'er para ücret alınmasıydı.

1875 yılında İngiltere'de yaptırılan 3. Köprü, 1912 yılına kadar görev yapmış ve bu süre zarfında yayalar için 5 para olan geçiş ücreti 10 parayı da görmüştü.

1912 yılında Almanya'da M.A.N. Fabrikasında yaptırılan çelik köprü, 4. Galata Köprüsü olarak hizmete girmiş, ancak köprüyü yaya geçecek şahıslardan alınmakta olan ve zaman içinde 5 para olarak başlayan müruriye ücreti önce 10 para, sonra da 1918 yılında 20 paraya yükselmiş ve nihayet kaldırılmasına yakın son dönemlerde de 40 paraya ulaşmıştı. Bu zamlarla birlikte tramvaylar gibi nakil araçlarında bulunan yolculardan alınan müruriyeler de yükseldiğinden şehirde kira ücretlerine kadar herşeyde artışlar vukubulacaktı.

Yaya veya çeşitli vasıtalardan daha önceleri Bahriye Nezareti tarafından basılmış biletler ile tahsil edilmekte olan müruriye ücretleri, 1 Temmuz 1335/1919 tarihi itibariyle Şehremanetine geçmiş ve 13 Kanunevvel 1337 / 1921 tarihinden itibaren de yayaların 20 para karşılığında aldıkları pirinç sarı jetonlarla yapılmaya başlanmıştı.[40] Köprüden tramvay, otobüs, vs. araçlar ile geçmekte olan halk ise ücretlerini yine eskisi gibi biletlerle, bilet ücretlerine ilave olunan "köprü geçiş parası" farkı ile yapmaktalardı.

Köprünün iki başında, Eminönü ve Galata cihetinde tramvaya atlayanlar çoğalırdı. Ekseri anaforcu olan bu açıkgozler, Eminönü'nden, veya Karaköy'den tramvaya atlarlar, para toplayan köprücü memurları geçtikten sonra, bilet almadan yine inerler ve bu suretle para vermeden "köprüden kaçmış" olurlardı.

(Not Bakınız, Köprü Müruriye Biletleri. Sayfa 250)

5 Ekim 1928 tarihinde B.M.M Başkanlığına, köprülerden müruriyenin kaldırılması ile ilgili olarak dönemin İstanbul Mebusu Süreyya İlmen tarafından şu teklif verilmişti; "[41]

"

Türkiye Büyük Millet Meclisi Celilesine.

5 Kanunuevvel, 928

-Esbab-ı Mucibe-

Memleket dahilinde inşa edilen yolların tesadüf ettikleri sular üzerine köprüler inşası ile halkın mürur ve uburu teshil kılındığı ve bu gibi yollarla köprülerin inşa ve tamirleri için tarik bedeli namiyle bir vergi alındığı ve bu gibi vazaifi belediye için halk belediyelere muhtelif vergiler ifa ettiği cihetle şehir dahilindeki yollar ve köprüler için ayrıca bir vergi dahi ihdas edilmediği gibi varidat dahi temin kılınmamıştır, yalnız, müstesna olarak, İstanbul'da Galata ve Unkapanı Köprüleri'nden İstanbul şehremaneti müruriye resmi almakta ve bir varidat temin eylemektedir. Şehremanetinin varidat temin eden diğer müessesatından, hükûmet lazım gelen vergileri ahzetmekte, halbuki köprü dahi şehremanetine bir varidat temin ettiği halde, ondan hiçbir vergi talep olunmamaktadır. Şu hale nazaran yarüağyara karşı pek çirkin gözüken bu müruriye elbet birgün kaldırılacağı hakkında hükûmetçe de bir fikir mevcut olduğu zannedilmektedir.

Elyevm bu köprülere ait müruriye için elde bir kanunu mahsus yoktur. Vergiler ve resimler ancak bir kanunla tarh ve cibayet olunabilir ve Teşkilâtı Esasiye Kanununun seksen beşinci maddesinde teamülen cibayet edilen rüsum ve tekâlifin kanunları tanzim edilinceye kadar kemakân cibayetine devam edileceği muharrer ise de halk belediyelere bu gibi işler için vergisini vermekte ve müruriye namiyle hiçbir resim itasına mecbur bulunmamakta ve hükûmeti Cumhuriyemiz de şehremanetinden köprülere ait hiçbir vergi talep etmemekte olduğundan İstanbul'da yarüağyara karşı pek fena bir tesir icra eden ve dünyanın hiçbir tarafında mevcut olmayan bu müstesna ve çirkin teamülün ortadan kaldırılması hakkında bir kanun neşri zamanı artık gelmiştir.

Bu çirkin teamülün ortadan kaldırılması mübeccel Cumhuriyetimize lâyık ve parlak icraattan birisini teşkil edeceği cihetle zirde teklif ettiğim kanunun kabulünü rica ederim.

İstanbul Mebusu

Süreyya »

Köprü müruriyesinin kaldırılması hakkındaki bakanlar kurulu tarafından meclise gönderilen kanun tasarısında "İstanbul, Gazi Mustafa Kemal Köprüsü (Unkapanı Köprüsü) ve Karaköy (Galata Köprüsü) köprülerinden müruriye alınmaz. Bu kanun 1 Haziran 1930 tarihinden itibaren muteberdir" deniliyor ve böylece 25 Kasım 1845 tarihinden beri aralıksız 85 yıl devam etmiş olan, "köprülerden ücretli geçiş" 31 Mayıs 1930 gecesi saat 24:00'de son buluyordu. Buna mukabil İstanbul Emanet-i Hududu dahilinde işleyen vapur, tren, tramvay, otobüs, omnibüs gibi umumi taşıt araçlarında yolcu biletleri, pasolar, abonman defterleri, her sefer için 1 kuruş zamlanıyordu. "[42]

Köprülerden Müruriye Resmi Alınmayacağına Dair Kanun

« 1- Şehirlerle memleket dahilinde denizler, nehirler ve dereler ve sair mahaller üzerinde inşa edilmiş ve edilecek bilcümle köprülerden müruriye resmi namiyle hiçbir vergi alınamaz.

2- İşbu kanunun ahkâmını Dahiliye ve Maliye Vekâletleri icraya memurdur.

3- İşbu kanun tarih neşrinden itibaren muteberdir. »

(Not: İstanbul dahilindeki köprülerden müruriye ücreti 1 Haziran 1930'dan itibaren kaldırılmıştır.)



Galata Köprüsü 1915 R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

Haremlik / Selâmlık

Tramvayların atlı olarak çalışmaya başladıkları ilk yıllardan itibaren daima vagonu ortadan ikiye ayıran bir perde ile bölmüş olan haremlik-selamlık uygulaması, 20.12.1923 tarihinden itibaren kaldırılıyordu.

Bundan böyle kadın ve erkekler tramvaylarda karışık olarak oturabilecekler, erkekler ile bir arada oturmak istemeyen kadınlar ise ön tarafta kendilerine tahsis edilen altı kişilik kadınlara mahsus sıralarda oturacaklardı. Vapurlarda ve vesair mahallerde, kadınlar yine arzu ederler ise erkekler ile birlikte oturabileceklerdi. *[43]

İstanbul Polis Müdürü Sadettin Bey tarafından tamim edilen karar tramvay şirketi dahil ilgili bütün kuruluşlara gönderilmişti.

23.12.1923 tarihli "Tanin" Gazetesi, Şirketi Hayriye vapurları ile tramvaylardaki haremlik selamlık perde ve bölümlerinin kalkışı ile ilgili olarak şu yorumu yapmaktaydı;

"Kadınlar sosyal hayattaki yer ve ehemmiyetlerini takdir ve meşrû haklarını kabul etmek ne kadar takdire şayan ise, atılan bu yeni adımı bazı münasebetsiz vukuat ile sûistimal etmemek de, o derece medenî ve tabiî bir vazifedir. Perdeler kalktıktan sonra, Boğaz içinde oturmakta olan bazı ailelerin pek haklı olarak şikâyete başladıklarını görüyor ve işitiyoruz. Zira Anadolu kıyısı ile köprü arasında işlemekte olan (Şirket-i Hayriye)nin küçük vapurlarında sabah akşam pek kalabalık toplanmakta ve perdelerin kalkmasından istifade ile daha ilk iskelelerde, kadınlar mahallini de işgal eden beyler ve efendiler (!) öteki iskelelerden gelen hanımlara yerlerini vermemekte ve bu suretle Boğaziçi hanımları bu yenilik hareketinin zaruri kurbanları imiş gibi fırtına ve soğukta ayak üstünde beklemek zorunda kalmaktadırlar.

Tramvaylarda da böyledir. Mevsim münasebetiyle sabahları tramvaylar pek kalabalık olmakta bilhassa Ortaköy ile Aksaray arasında işleyen tramvaylarda kadınlara ayrılan öndeki iki sıraya erkekler tarafından vukubulan tecavüz ile hanımlarımız rahatsız edilmekte ve bazı üzücü vakaların çıkmasına meydan verilmektedir. Polis Müdürlüğü bütün polis merkezlerine gönderdiği tamimde: "Tramvayların ön iki sıralarının kadınlara ait olduğunu" pek kat'i bir surette beyan ve tebliğ ettiğinden, bu iki sıraya tecavüz olunmamasına dikkat edilmesi pek temenniye şayandır!"

Yine aynı tarihlerde yayınlanmış Vatan Gazetesinin satırlarında ise şöyle bir yoruma rastlanılmaktadıydı; *[44]

"Erkeklerle kadınlar arasında tramvaylardaki perdeler kalkmıştır. Fakat şu cihetî dikkate almak gerekir ki, maddi perdeler kalkarken araya manevi bir perde girmiştir. Bu da tramvaylarda, vapurlarda gelip giden bütün namuslu insanların denetlemesidir. Perdelerin kalkması kadınların erkekler karışısında daha vekarlı, daha düzenli hareket etmelerini gerektirdiği gibi, erkeklerin de kadınlara daha saygılı, daha ciddî davranmalarını zorunlu kılar."

Tramvaylarda Birinci-İkinci Mevkiler

İstanbul Tramvayları, Ortaköy-Aksaray hattında çalışan üç vagonlu olanlarının haricinde genellikle iki vagonluydu. Ondeki çeken vagona "motris", arkadaki çekilen vagona "römork" denilip, genelde öndeki vagonlar kırmızı dış renkli ve 1. mevki olurlar, arkadakiler ise 2. mevki ve yeşil renkli olurlardı.
Birinci mevkide koltuklar deriden yapılmış ve yumuşak, ikinci mevkide ise tahtadan ve sert olduğu için tabii ki birinci mevkinin bilet ücretleri daha pahalı olurdu. O zamanlar adeta özel bir "birinci mevki yolcusu" vardı. Otomobil bolluğu bugünkü gibi bir hale gelmediği için, o vakitler şehrin kibar hatta sosyetik sınıfına mensup kimselerine, kırmızı renkli birinci mevki arabalarda rastlamak kabildi.

Yolcu adedi bakımından mevkiler arasındaki fazlalık farkı da daimi suretle ikincinin lehine olmuştu. Halkın üçte biri birinci mevkiye, diğer üçte ikisi de ikinci mevkiye binmiş ve yıllar yılı, bu üçte birle üçte iki vaziyeti pek az farkla muntazaman devam etmişti. Bu farkın azalması, yani ikinci mevkiye binenlerden bazılarının birinci mevkiye binmeye başlamaları ancak iktisadi seviyenin yükseltilmesi ile olacaktı. Bu arada, bazı hatlara birinci mevki araba işletilmediğini de unutmamak lazımdır. 1934 yılından beri Edirnekapı ve Sirkeci ve 1935 yılından beri de Topkapı-Sirkeci, Yedikule-Sirkeci hatlarında birinci mevki araba işletilmemekte, bu sayılan hatların dışındaki tüm hatlarda hem birinci hem ikinci mevki arabalar işletilmekteydi. Bunun yolcu miktarının çoğalmasında, ve neticesi olarak da ikinci mevki yolcu miktarının daha kabarık görülmesinde tabii ki tesiri vardı. Çünkü bu mıntıkalar halkı, Beyoğlu cihetinde oturan halka nazaran daha fakir, işçi, amele, küçük memur, talebe ve esnaftı. Bundan dolayı da birinci mevki tramvaya binmek ona ücretce ağır geldiğinden ve ikinci mevkiye binmekte tereddüt etmemekteydi.

İstanbul Tramvay Şirketi'nin yolcu miktarlarındaki değişim, açılan ve kapatılan yeni hatlar ve servisleri tertipleme düşüncesi içinde, renklerini değiştirmek ve döşemelerinde tadilat yapmak sureti ile zaman zaman mevkiler arasında değiştirmeler yapmış ve bu nedenle de mevkiler arasındaki sayılarda zaman zaman artma ve eksilmeler görülmüştü.

Tramvaylardaki birinci ve ikinci mevkiler olarak ayrılmış çift vagonlara tepkilerde, 1930'lu yıllarda yoğunluk vardı. Zira İstanbul nüfusunun geneline sahip olan temiz giyimli, kibar, saygın insanların, bütün medeni ve halkçı ülkelerde kaldırılmış olan bu mevki farklarını kabullenmeleri zor oluyordu. 1934 yılına ait İstanbul Belediye Mecmuası'na yazan Dr. Ahmet Yılmaz isimli bir yolcu bu görüşte şöyle fikir belirtmekteydi;

« Deri koltuklarla döşeli birinci mevki vagonlarına daha temizce ve kibar halkın gireceği ve dolayısiyle istirahatın biraz daha fazla temin edileceği düşünülmekte, ancak her hatta çift vagon işlemediğinden ve tek vagonların da ekseri birinci mevki olduğundan halk, ikinci mevki bir arabaya tesadüf edeceğim diye yağmur, kar veya güneş altında saatlerce beklemekte, üşümemek, ıslanmamak ve aynı zamanda vakit kaybetmemek için kerhen dahi olsa birinci mevkiye binmektedir. Dolayısıyle, şehrimizde birinci mevkilere her sınıf her tabakadan halk girmekte, aynı sebepten temiz ve kibar tabaka da önüne ikinci bir vagon gelince derhal binmektedir. Sabah akşam işine birinci mevkı vagonlarla gidip gelen yolcuların yüzde ellisinden fazlası bir sene zarfında ancak on beş defa oturacak yer bulursa ve, sair bütün yolculukları ayakta ve hatta vagonun basamağında tehlikeli bir tarzda geçerse bu vagonlar için kibarlık veya istirahat mevzuubahis olabilir mi?

Görülüyor ki tramvayların birinci mevkileri halkı iki sınıfa ayırmak gibi lüzumsuz ve fena bir hedefe matuf olduğu gibi şirkete biraz daha fazla para kazandırmaktan başka bir faide de temin etmiyor. Onun için tramvaylarımızdan mevki farkı kalkmalıdır.

Şirket bu günkü ikinci mevkileri de tahta olarak bırakmayıp birinci mevkiler gibi döşemelidir. Bütün vagonların iç ve dış renkleri ve oturma sıralarının döşemeleri aynı olmalıdır. »

1950'li yıllarda İstanbul'un özellikle Pera ve Kadıköy yakasında kullanılmış yeni bir model tramvaylar daha hizmete girmişti. Bunlar birinci ve ikinci mevkisi aynı vagonun içinde bulunan, ortadan elle kumandalı kapısı ve ona bağlı otomatik basamakları olan sarı renkli tramvaylardı.



Sirkeci 1925 — Kutlu Okuş arşivi

Millileştirme Hareketleri Başlarken

Kurtuluş Savaşının kazanılmasından sonra Cumhuriyetin ilk yılları ile birlikte milli bir ekonomi ve politika izlenmeye başlanmış, ekonomi vanalarını elinde tutan yabancı sermaye sahibi şirketler imtiyazındaki hizmetlerin planlı bir şekilde geri alınma çalışmaları sürdürülmeye başlanmıştı. Tabii ki genç Cumhuriyetin henüz daha güçlü olmayan ekonomisi içinde sermayeyi milleştirme çalışmaları da çok hızlı gerçekleşemiyordu. Bu havayı gören ve gidişatı tahmin eden Dersaadet Tramvay Şirketi, İstanbul'un kurtuluşundan sonra fakat cumhuriyetin ilanından önce Ankara'daki yeni hükümet ile bir sözleşme imzalamayı yararlı bulmuştu.*45A

17 Haziran 1923 tarihinde imzalanan sözleşme ile şu kararlar alınıyordu;

"...tarifelerin saptanması, elektriğin fiyatı ve personelin ücretleri gibi maliyeti belli edecek ana faktörlerde, Nâfia Vekâleti (Bayındırlık Bakanlığı), Şirket ve Belediyenin oluşturacağı üçlü bir komisyon söz sahibi bulunuyor, şirkete isterse sermayesini iki misline çıkartması yetkisi veriliyor ve 1/1/1923'ten itibaren net gelirin % 1,25'i ve 1/1/1924'ten sonra ise %3.5'unun Belediye aidatı olarak ayrılması" prensiplerinin yanı sıra, yeni Türk Devletinin havasına uygun olarak bütün personelin en çok 6 ay içerisinde Türklerden oluşturulacağı şartı da sözleşmeye ilave ediliyor*46A, karşılık olarak da şirket bünyesini 50 bin hisseden 85.533'e çıkartarak ve sermayesini yaklaşık 1,5 milyon liraya yükseltiyordu.

Cumhuriyetin kurulduğu 1923 yılında Şirket, işletmekte bulunduğu 12 hat üstünde 141'i motris yanı çekici vagon, 69'u römork yani çekilen vagon olmak üzere günde ortalama 210 araba çalıştırmaktaydı.*46B Aynı yıl, bu taşıtlar 10.490.090 km. yapmış ve 55.599.688 yolcu taşımışlardı. Kilometre başına 0,784 kilovatsaat hesabıyla 6.595.840 kilovatsaati, yolcu taşımasında kullanılmış, elde edilen 2.349.147 liradan 1.936.130 lirası giderlere gitmiş, şirkete net 413.017 lira kâr kalmıştı. Bu, %2 oranında, dönemin antienflasyonist yapısına göre, iyi bir sonuçtu. Personel sayısı da 1699'a çıkmıştı ve bu da rasyonel bir miktardı. Yani bir imtiyaza göre rekabetsizliğe dayanmakla birlikte, ŞİRKET İYİ YÖNETİLİYORDU.*45B



Beyoğlu 1930' Fotoğraf: Selahattin Giz "İstanbul Life Mecmuası" 98 / Ekim

İlk Gençlik Hareketi

Cumhuriyetin ilanından sonraki ilk öğrenci hareketi 16 Kasım 1924 günü İstanbul'da, Üniversite öğrencilerinin Metrohan'ı basıp tahrip etmeleriyle vukubulmuştu. Bu ilk büyük gençlik hareketi, öğrencilerin isteklerinin kabul edilmesiyle sonuçlanmış, aynı zamanda da yabancı şirketlerin millileştirilmesi yolunda başlatılan mücadelenin de ilk adımı olmuştu.

Cumhuriyet ilan edileli 1 yıldan fazla zaman geçmiş ,yabancı devlet ve şirketlere verilen imtiyazlar henüz ortadan kaldırılmamıştı. Birçok şirket, halkla olan münasebetlerini hala eski günlerde olduğu gibi yürütmekte direniyorlardı..İşte bu tarihlerde İstanbulda'da kitle taşımacılığında önemli bir yeri olan ve tramvayların işletilmesi imtiyazını elinde tutan, Belçikalılara bağlı olan Dersaadet Tramvay Şirketi Cumhuriyet hükümetiyle yeni bir anlaşma imzalamıştı. Bu anlaşmaya göre tramvaylara binen öğrencilerden o hat için geçerli olan bilet ücretinin yarısı alınacaktı. Bu da 40 para (bir kuruş) tutuyordu. Dersaadet Tramvay Şirketi ise, Cumhuriyet hükümeti ile olan sözleşmesinde aksinin yer almasına rağmen öğrencilerden tam bilet ücreti istiyor, öğrencilerin çeşitli makamlara yaptıkları şikayetler olumlu sonuç vermiyordu. Kasım ayı içinde bu yüzden tramvaylarda sık sık tartışmaların çıktığını ve bu tartışmaların çoğu zaman kavgaya kadar vardığını gören ilgililer, bunu önlemek amacıyla her tramvaya bir sivil polis koydurtmuşlardı."[47]

16 Kasım 1924 tarihinde, Harbiye'den tramvaya 3 tıp öğrencisi binmiş, biletçiyle aralarında tam bilet yarım bilet tartışmasının çıkması üzerine, tramvaydaki sivil polislerden birisinin bu öğrencilerden ikisine tabanca ile ateş ederek yaralaması ile olaylar başlamış ve büyümüş. Tramvay şirketinin Beyoğlu Tünel'deki Metrohan'da bulunan merkezi, üniversiteli öğrenciler tarafından basılmış ve tahrip edilerek büyük ölçüde zarar görmüş, ancak olay öğle saatlerinde olduğu için, şirkette kimsenin bulunmaması nedeniyle can kaybı olmamıştı.

Olaylardan sonra bir açıklama yapan şirketin genel sekreteri, hükümetle olan anlaşmalarında öğrenciye yarım ücret uygulanması hakkında bir madde bulunmadığını ısrarla belirttikten sonra;

"Linç kanunu dünyanın hiçbir yerinde cari değildir. Şirketin kuvvet ve cebir karşısında itaat edeceğini zannetmek hatadır. Talebenin galeyanından şikâyet etmek istemiyoruz. Biz burada bir kanunu müdafaa ettik. Bizi endişeye düşüren mesele maddi zararlar değil, manevi zararlardır. Türkiye'nin ecnebi sermayeye ihtiyacı vardır. Bu sermaye ise ancak Türkiye'de istikrarlı bir vaziyet hasıl olduktan sonra gelebilir. Bu hadiseler arzu edilen istikrarın Türkiye'de mevcut olmadığını gösterir ki bu takdirde sermayeyi getirmek hatadır." şeklinde görüş bildirmişti. "[48]



İstanbul Umum Amele Birliği Merkez-i Umumisi Mührü
Mete Tuncay arşivi



İstanbul Tramvay İşleri Amelesi Merkez-i Umumisi, Aksaray, 1920
Tarih Müzesi

Tramvay Amele Cemiyetleri

İkinci Meşrutiyet'in ilanından hemen sonra Osmanlı sınırları içinde Selanik, Üsküp, Manastır gibi yerlerde başlayan grevler çok geçmeden İstanbul'a da sıçrıyor ve demiryolu, tramvay, deniz yolları dahil tüm kollarda çalışan işçiler greve gidiyorlardı. Bu grevlerin etkisi İzmir'de de görülüyor ve 8 Ağustos 1908 tarihinde İzmir Limanı'nda başlayan grevi fabrika ve mağaza işçilerinin grevleri ile 1908 yılı Eylülünde tramvay işçilerinin yabancı işverenlere karşı başlattıkları grev izliyordu.[*49]

İzmir tarihinde ilk işçi grevi olarak tarihe geçen bu grevi 6 Eylül 1913 tarihinde limanda, liman işçileriyle birlikte, tramvay işçilerinin Fransızlara karşı başlattıkları grev izleyecekti.

I. Dünya Savaşı'nın zor yıllarından sonra gelen Cumhuriyet döneminin, doğal olarak henüz kendi sosyal düzenini ve dengelerini hemen kuramamış olduğundan, Avrupa'daki uyanış ve işçi hareketleri ile paralellik gösteren 1920 li yıllarda sosyal gruplaşmalar sıklıkla görülmeye başlamıştı.[*50]

İstanbul da, Dersaadet Tramvay Şirketi'ne bağlı tramvay ve tünel işçilerinin 10 Mayıs 1920 tarihinde başlattıkları grev bu tarihe kadar bu şirketin bünyesinde görülen ilk grevdi.

120 kuruş olan yevmiyelerinin arttırılarak 150 kuruşa çıkarılması, günlük mesainin 8 saatten fazla olmaması, hastalık fonlarının kurulması...vs, gibi sosyal haklarının arttırılması ile ilgili tekliflerine[*51] müsbet cevap alamayan işçiler, ihtimalen 2. meşrutiyetten sonra kurdukları yardım sandıklarının da kuvveti ile, İştirakçi Hilmi'nin Türkiye Sosyalist Fırkası (TSF)'na başvurarak yardım istemişler,[*52] şirketle yine anlaşma sağlanamaması üzerine de 10 Mayıs 1920 tarihinde Şişli, Beşiktaş ve Aksaray depolarındaki Tramvay işletmesi ile müştereken Tünel işletmesinde greve gitmişlerdi. Grevle birlikte, zaten mütareke günlerini yaşamakta olan İstanbul'da günlük hayat iyice felce uğramış, tramvay ve tünelin çalışmaması nedeniyle halk işlerine gidip gelmekte büyük zorluk çekmişti.

Bu olay sırasında, Fransız şirket yöneticilerine karşı İngiliz işgal kuvvetlerinin gizli desteğini sağlayan İştirakçi Hilmi, işçiler arasında büyük bir prestij kazanmış, ancak grevin uzamasını kendi yönlerinden mahzurlu bulan işgal makamlarının yaptıkları baskı sonunda grev birkaç gün sonra, işçi yevmiyelerine yapılan 10 kuruşluk bir zamla sona ermişti. Netice olarak, işçilerin istedikleri diğer haklar, kendilerine verilmemiş, İstanbul tarihinde tramvay ve tünel işçilerince yapılan ilk grev de böylece, isteklerin tamamı alınmadan son bulmuştu.

Fakat tramvay amelesinin şirketten yakınmaları yine bitmeyerek devam etmiş ve birkaç kere daha grevin eşiğine gelinmişti. 1922 senesi yaz başında, yine TSF'nin yani İştirakçi Hilmi'nin yardımıyla kalkışılan bir tramvay grevi başarısızlıkla sonuçlanınca, çoğu tramvaycı bu partiden ayrılarak Şakir Rasim'le birlikte Müstakil Sosyalist Fırkası na geçmişler ve 20 Aralık 1922 tarihinde de "İstanbul Umum Amele Birliği"ni kurmuşlardı.[*53]

Bunu 1923 yılında Aksaray Tramvay İşçilerinin sendika halinde örgütlendikleri "İstanbul Tramvay Amele Cemiyeti" ve 1923 Aralık başında da, İstanbul İşçi Tesanüt ve Teavün Cemiyeti (dayanışma ve yardımlaşma derneği) adıyla, genel bir sendika kurulma çalışmaları takip etmişti. Ancak bu girişim yürümeyince, altı ay kadar sonra (20 Mayıs 1924'te) genel kapsamdan vazgeçilerek yeni bir tüzük yapılmış ve İstanbul Tramvay Şirketi İşçileri Tesanüt ve Teavün Cemiyeti adını taşıyan sendikanın üyeliği, yalnızca tramvaycılarla sınırlandırılmıştı.

1924 senesi kışında, "Amele Teali Cemiyeti" adı altında, bu örgüte rakip bir solcu sendikalar birliği kurulmuş ve bu kuruluşa basım, doldurma boşaltma işçileri ve tütüncülerin yanı sıra tramvaycılar da katılmıştı. Bundan böyle tramvay işçileri iki ayrı örgüte ayrılmışlardı. [*54]



Tramvay işçilerinin grevi 1928 — Cumhuriyet Gazetesi /1928

Cumhuriyet Tarihimizde İlk Grev

Türkiye Cumhuriyeti tarihinde ilk önemli ve büyük grev, 7 Ekim 1928 tarihinde, İstanbul Tramvay Şirketi işçilerinin yaptığı grevdir.

Biletçi gündeliğinin 126 kuruş, 6 ayını doldurmuş olanların ayda 9 lira kıdem zammı, 180 kuruş da fazla mesai ücreti aldıkları, 1 Amerikan Dolarının 1,5 TL olduğu dönem. Bir biletçinin maaşı ayda ortalama 45 lira ve bir vatmanın maaşı ise ayda 60 lira.

1928 senesi Eylül ayında işçiler ücretlerine %50 zam ve belli çalışma saatleri istemekte, İstanbul Tramvay Şirketi ise hükümetin bilet fiyatlarına zam yapılmasına müsaade ettiği takdirde bu zamma taraftar olacağını söylemekteydi. Zira bir yıl evvel işçiler zam almış, buna karşılık, bilet ücretleri de artırılmıştı. 1.400 tramvay işçisi hükümetin bunu kabul edeceğini umuyor, lakin bu olmadığı takdirde şirket isteklerini yerine getirmezse grev yapacaklarını ileri sürüyorlardı. İşçi temsilcileriyle şirket yetkilileri arasındaki görüşmelerin 4 Ekim'de çıkmaza girip kesilmesi üzerine son çare olarak, işçi temsilcileri İstanbul Valiliği'ne başvurdular. Bunun üzerine valilik, hukuk işleri müdürünün başkanlığında, işçi ve şirket delegelerinden bir komisyon kurdu ve yapılan toplantıların netice vermemesi üzerine de 6 Ekim günü greve gidilme kararı alındı. Ancak dönemin valisi Muhittin Üstündağ'ın, 6 Ekim'in İstanbul'un düşman işgalinden kurtuluş günü olması ve bu nedenle buna saygı göstermeleri gerektiğini hatırlatması üzerine grev 8 Ekim Pazartesi günü başlatıldı."

Dersaadet Tramvay Şirketi ise konuya daha farklı bakıyor, kendilerinin iki yılda %12 oranında ücret artırması yaptığını, %50 zam isteğinin uygulanmasına imkân bulunmadığını, esasen tramvay işçilerinin şehirde en iyi durumdaki işçiler oldukları fikrini savunuyordu. Hâlâ 600 kişinin işe girmek için sıra beklediğini belirterek, greve katılanların istifa etmiş sayılacağını ve bir daha da işe alınmayacağını ilan etti.

8 Ekim, grevin birinci günüydü. O gün atölye işçilerinin %35, biletçi ve vatmanların %30 oranında greve katılmış oldukları anlaşıldı. Mevcut tramvay arabalarının ise %78'i çalışıyordu. Şirket, hemen müracaatları gözönüne alıp işçi kaydına başladı. Diğer işçi kuruluşlarının haricinde hiçbir resmi makamdan destek göremeyen işçiler 15 Ekim günü haklarının savunulmasını hükümete bırakarak kayıtsız şartsız greve son verdiler.

Esasen bir gün evvel bütün arabalar servise çıkmış ve grev etkisiz hale gelmişti. Ertesi gün, şirket, valinin aracılığıyla işe dönüşü kabul etti. Ancak iki sene içinde, bu greve katılmış bütün işçilerin görevden alındıkları görüldü.


جمهوریت

Teşrin-i Evvel 1 Ekim 1928 tarihli Cumhuriyet Gazetesi olayla ilgili olarak özetle şunları yazmaktadır.

(Gazete baskıya verildiğinde henüz beklenme safhasındadır)

« Ameleler! Verilen mühletten istifade ediniz.İşinizin başına gidiniz. Aksi taktirde işsiz ve sefalet içinde kalırsınız.

Dün greve rağmen tramvay seferleri münkati olmamıştır. (kesilmemiştir) Amelelerin grevi, gerek halk gerekse hükümet nazarında çok fena bir tesir husule getirmiştir. Memleketin faal birer uzvu olan tramvay amelesinin bu surette hareketleri hüsn-ü nazar ile (iyi) karşılanmamıştır.

Şişli Tramvay Deposundan 50, Beşiktaş Deposundan 45 ve Aksaray Deposundan 39 araba sefere çıkmış ancak tek araba olarak sefere çıkılmış, arka römork vagonları takılmamış, böylece tüm arabaların %48'i çalışmıştır. Greve atelye amelelerinin %35'i, hareket kısmının %30'u, diğer kısımların %47'si iştirak etmiştir. Bu meyanda kumpanyaya yeni iş talebi ile ilgili olarak yapılan müracaatlar pazar olmasına rağmen akşama kadar sürmüştür. Müracaat edenler ekseriyetle şirketten evvelce istifa edenler, askerlik nedeniyle ayrılanlardır. Bunlar hemen işe alınmış ve sevkiyatları yapılmış, diğer müracaat edenlere ise henüz müsbet cevap verilmemiştir. Anlaşılmıştır ki grev neticesinde ayrılacak işçilerin yerine 3-4 günde yenileri bulanabilecektir.

Amelelerin nümayiş yapma ihtimaline karşı, her depo civarında Şehremanetinin su arazözleri hazır bulundurulmakta, zabıta ise herhangi bir kargaşalığa sebep verdirmemektedir. Polis memurları depoların önüne sevkedilmiş, muhtemel numayişe karşı önlem alınmıştır. Bundan başka, Tünel'deki şirketin merkezi bulunan Metro Han ile Karaköy'deki Harekât Dairesine de miktarı kafi polis memuru gönderilmiş, maamafih bir hadise olmamıştır.

Memleketin faal birer uzvu olan tramvay amelesinin, başlarına geçen ve kendilerinden olmayan birkaç grubun sözlerine kapılarak bu şekilde menfi hareket etmeleri hüsnü nazarla (iyi) karşılanmamıştır. Kumpanya (şirket), amelelerin işlerine dönmeleri için kendilerine 24 saat mühlet vermiştir. Aksi halde müstafi addedilecekler ve bir daha şirket için çalıştırılmayacaklardır.

Vali Muhittin (Üstündağ) Bey, Harbiye'deki Vali Konağından yaya olarak Şişli Deposu'na kadar gitmiş ve oradaki kişilerle konu ile ilgili olarak görüşmeler yapmıştır.

Aksaray Deposunda sefere çıkmak isteyen tramvayın vatmanına grevcilerin aileleri ve çocukları tarafından saldırılmış, olayın büyümesi üzerine zabıta, grevcileri tazyikli su ile dağıtmıştır. Bundan sonra arabalar sefere çıkabilmiştir. »

(Gazetedeki resmin alt yazısı: "Grevleri müsbet hiç bir netice vermeyen ve kendilerinden olmayan adamların idaresi altında sefalete sürüklenen grevci amelenin grup halinde resimleri görülmektedir")

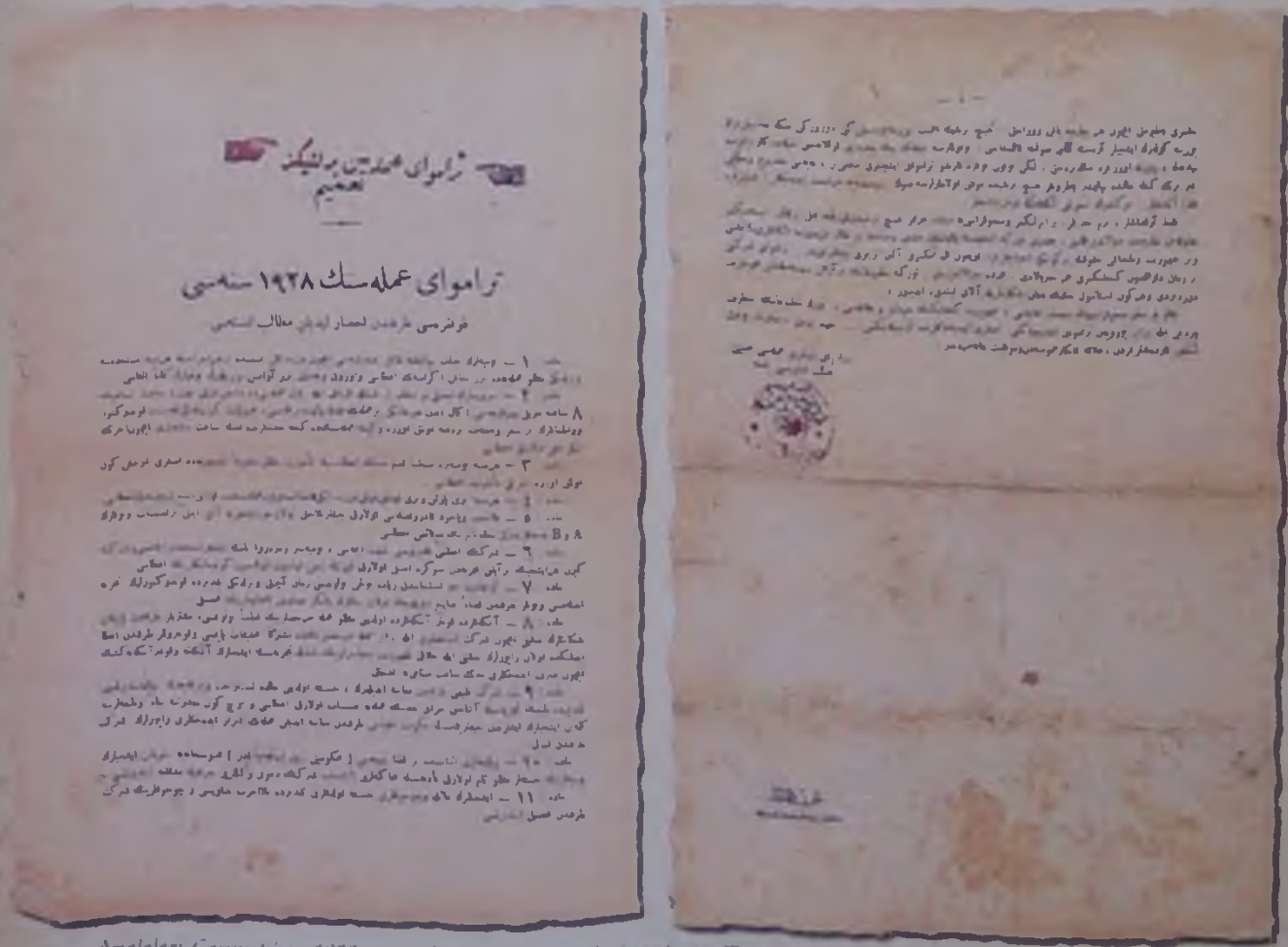


Tramvay İşçilerinin Grevi 8 Ekim 1928 - Yıllar Boyu Tarih Meclisesi

11 Ekim 1928 tarihli Servet-i Fünûn Dergisi, yine aynı konuya şöyle yaklaşmaktadır:

« Bu hafta İstanbul tramvay işçileri, pazar gecesi umûmî bir grev ilan etmişlerdir. Fakat işçilerin Tramvay Şirketinden bilhassa yüzde 50 zam talep etmeleri ve red olunmaları neticesinde infial eden bu grev teşebbüsü ile, hiçbir suretle gayeye yaklaşmış görünmüyorlar. Bil'akis kumpanya, tramvayların bir kısmını, kontrolleri vasıtasıyla daha ilk günden işletmeğe muvaffak oldu. Bakalım neticesi ne olacak?

Mamafih, grevcilerin büsbütün mağdur olmaları ve sefâlete düşmeleri ihtimali karşısında fazla ısrardan vazgeçmeleri ve şirketin de, hiç olmazsa bir dereceye kadar, bu zavallılara hamiyet icrâ etmesi, temennî olunur. »



تراموای عمله‌سك ١٩٢٨ سنه‌سی

Tramvay Ameleleri Cemiyeti'nin 1928 senesi kongresi sonucunda hazırlanan "Tramvay Ameleleri Birleş..." başlıklı istekler listesi. [illegible]
R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu

21 Temmuz 1926 Mukavelenamesi

Dersaadet Tramvay Şirketi 21 Temmuz 1926 tarihinde yeni bir mukavelename imzaladı. Buna göre şirket; [*56]

1- Şehrin ihtiyacı olan diğer semtlerine de yeni tramvay hatları tesis edecek,

2- Yeni inşa edeceği hatların 7,5 metre önündeki kısımlarını inşa ve 10 metrelik kısımlarının da daimi bakımlarını yapacak,

3- Eski hatların da 15 metre enindeki kısımlarının bakım ve tamirlerini yapacak, yeni açılacak tramvay hatlarının güzergâh istimlâkini yapmak üzere Belediye'ye 250.000 lira ikrazda bulunacak, fakat Belediye bu paranın ancak 100 000 lirasını, her sene onar bin lira üzerinden aidat şeklinde ödeyecek,

4- Şehrin vesaitini arttırmak maksadıyla ve anlaşmaya bağlı olmamak kaydıyla tecrübe mahiyetinde dört otobüs çalıştıracaktı.

Yine aynı senenin 27 Temmuz 1926 tarihinde yapılan diğer bir mukavele ile de şirketin mevcut sermayesi 27 milyon İsviçre Frank'ına iblağı ve buna 8 milyon İsviçre Frankı daha ilave edilerek, cem'an 35 milyona çıkarılacaktı.

Şirket bu mukavelelerle birinci ve ikinci derecede olmak üzere aşağıdaki hatlarda tramvay işletilmesini üstleniyordu; [*57]

Birinci derecede:

1- Şehzadebaşı-Unkapanı

2- Unkapanı-Eyüp

3- Fatih-Edirnekapı

İkinci Derecede:

1- Azapkapı-Kasımpaşa-Surp Agop (Taksim yanı)

2- Taksim-Dolmabahçe

3- Eminönü-Sultanhamam-Unkapanı

Şu hatlar ise, şirketin kararına bırakılmış, tavsiye mahiyetinde sözleşmeye girmişti;

1- Aksaray-Silivrikapı

2- Kasımpaşa-Yenişehir-Ferikoy

3- Maçka-Beşiktaş

4- Şehzadebaşı-Yenikapı

5- Kasımpaşa-Sütlüce

6- Bebek-Boğaziçi

Şirket yapmayı taahhüt ettiği yukarıda ismi geçen büyüme işlemini muhtelif bahanelerle ihmal etmiş, yaptığı mukavele gereğince bu işlere karşılık olarak halktan fazla para aldığı ve aradan sekiz sene geçtiği halde henüz işe başlamamıştı.

Bu itibarla, ahkamı şirket tarafından ifa edilmeyen bu mukavele, Nafia Vekâletince fesh edilerek 1923 mukavelesine rücuğ edildi. Sekiz sene zarfında halktan aldığı 1.700.000 lira İstanbul sokaklarının imar ve istimlâkine sarfedilmek üzere geri alındı.

Şirket 1923 senesinde, mevcut tesisat ve şebekesinde esaslı olarak hiçbir büyüme işleminde bulunmamıştı. Her vesile ile oyalayıcı bir siyaset takibederek büyük masraflar ihtiyarından kaçınmış ve her fırsattan azamî istifade temin etmek yolunu tutmuştu. Esasen elektrik şirketi ile aynı merkeze bağlı ve aynı sermayedarlar elinde bulunan bu şirketin, tasfiyesi zamanı da gelmiş, bu itibarla elektrik şirketinin alınmasını müteakip Hükûmet, tramvay şirketiyle de satış müzakerelerine girişmişti. [*57]

1928 Senesi Umumi Envanter Raporu

İstanbul Tramvay Şirketi'nin 1928 senesi itibariyle sunulan Umumi Envanter Raporu şoyledir;

« Dersaadet Tramway Şirketi, İstanbul'un Avrupa yakasında şehir içi ulaşımı yapan tek kuruluştur. Ayrıca elektrikli tramvay işletmeciliği ile birlikte bir de deneme başlığı altında bir de otobüs hattı vardır. Şehrin belediyesi ile şirket yonetimi arasında ilk sözleşme 18/30 Ağustos 1869 da yapılmıştır. Bu birliktelik daha sonra 16/28 Temmuz 1881, 16/31 Ocak 1907, 8/21 Ocak 1911 (Elektrık şebekesi oluşturma), 15/28 Mayıs 1922, 28 Eylül 1919 ve sonunda 21 Temmuz 1926 tarihinde yapılan sözleşmelerle geliştirilmiş, takviye edilmiş ve şebeke'nin kurulması, işletmesi ve deneme başlığı altında bir otobüs hattı oluşturulması, hususlarında anlaşmaya varılmıştır. İşletmelerin prensiplerini esas alan bu sözleşmelerden başka 26 Temmuz 1926 tarihinde yapılan sözleşmeyle, şirketin İsviçre Frankı (SF.) ile ödenecek sermayesinin transferi konusunda da ön anlaşma yapılmıştır.İşletmenin ihtiyaçları olarak İstanbul Tranvay Şirketi aşağıdaki esaslarda, taşınır, taşınmaz ihtiyaçların,sabit ve hareketli malzemelerin, 1928 senesi sonuna kadarki aşağıdaki İşviçre Frankı değerleri üzerinden tasarrufda bulunulacaktır;

1) İstasyonlar (duraklar) arasında (Beyazıt, Galata, Taksim) Türk Elektrik Kurumu tarafından 1928 yılı sonuna kadar yapılacak olan, sürekli 550 vold H.T cereyanının getirilmesi için; 1.005.670.31 S.F.

2) Şişli, Beşiktaş ve Aksaray Depo/Garajları'nda tüm araçlara ait malzemelerle ilgili olarak 1928 sonuna kadar; 5.063.838.61 S.F.

3) Taşınmazlar (çeşitli)ı Galata ve Beyazıt İstasyonluk alanları için, yemekhaneler, revirler, duraklar, yerleşik çeşitli zeminler ve taşınmazlar, diğer bölümlerde belirtilen değerler çerçevesinde 1928 sonuna kadar toplam 7.059.187.28 S.F. (mahsub edilmek üzere)

4) Raylar: 1928 senesi itibariyle 27.714 km çift hatlı ray, 5 880 km. tek hatlı ray istemi mevcuttur. Bir gelişme sonucu hattın toplamı 55.594 km'ye ulaşması için: 12.221.252.60 S.F. harcanacaktır.

5) Havai hatlar: Havai hatlar basit tek veya çift tellerle direklere ya da kaideye oturtulmuş ve direklere asılmış olarak oluşturulur. (1928 sonuna kadar): 645.591.54 S.F.

6) Beslenme kabloları; Şebekenin istasyonları arası beslenme kabloları çekimi (1928 sonuna kadar) 455.016.78 S.F.

7) Sinyalizasyon cihazları: (1928 sonuna kadar şebeke boyuna yerleştirilmek üzere): 205.650.72 S.F.

8) İşletmenin hareketli malzemeleri; 200 Motricesı, 121 römork (1928 sonuna kadar): 6.695.595.46 S.F.

9) Çeşitli materyaller ve servisler; Vagonlar nakil turtörleri, küçük vagonlar, kamyonetler, el arabaları v.s. için, (1928 sonuna kadar): 75.260.46 SF.

10) Otobüs: 8 hatda, ayrı bir cihaz olarak deneme mahiyetinde kullanılacak bir araçtır. 1928 senesi sonuna kadar gelmiş olacaktır. Ayrı olarak işletmeye dahil edilecek bir hizmettir: 169.294.37 SF.

11) Yukarıda numaralandırılmış masraflar işletmenin hazır imkanları kontr (teminat) garantisi ile (imtiyazlar, etüdler, kamulaştırma) 31 Aralık 1928'e kadar toplam 35.999.880.48 S.F. ile tamamlanacaktır.

12) Yanısıra biz, 17 Haziran1339/1923 tarihinde (madde 7) kuruluşun gerçekleştirilmesinde 11.025.361.46 S.F. artı harcama ile yetkili kılınmış bulunuyoruz. Böylece toplam; 47.925.101.46 S.F.

Sonuç olarak sermayeden indirim ile eksi 7.207.684.31 S.F.

İlk kuruluşumuzun hesap mahsubu olarak 31 Aralık 1928'e kadar; 40.017.417.17 S.F.

Dersaadet Tramvay şirketi tarafından yerleştirilecek, kurulacak bütün araç, gereçler, taşınır ve taşınmazlar, hareketli hareketsiz malzemeler, şirketin kendi öz varlığı ile gerçekleştirilecek şekilde: 40.017.417.17 S.F.»

Harf Devrimi

29 Nisan 1928 sabalı Milliyet Gazetesinin ön sayfasında, Arap rakamlarının yerine Avrupa rakamlarının kabul edileceği haberi dikkat çekiyor, [39] ve nitekim 8 Mayıs tarihinde de kanunlaşarak bu değişiklik ilk kez gazetelerde uygulanıyordu. Aynı senenin Haziran ayından itibaren ise, yine gazete ve dergilerin daha kanun çıkmadan hem Arap hem Latin harfleriyle yayınlandığı görülüyor, ancak henüz alfabenin kesinleşmemiş olması da bir imla keşmekeşliğine yol açıyordu. Nihayet 3 Kasım 1928 tarihinde yeni harflerin kabulü ile ilgili kanun TBMM'de kabul ediliyor ve bir intikal dönemi tanınmaksızın 1928 Aralık ayının başından itibaren gazetelerin, dergilerin, ilan panolarının, tabelaların yeni Türkçe harflerle yazılması kararlaştırılıyordu.

Böylece Dersaadet Tramvay Şirketi'ne ait tramvayların, tabelalarında, o güne kadar alışılagelen eski Türkçe ile Fransızca okunuş ile yazım şeklindeki Latin harflerin ve rakamlarının birlikteliklerine son veriliyor ve tramvayların üst tabelalarında yazı ve hat numaraları ve hat isimleri ile yine tramvayların yan sırtlarında yazan numaraları ve amblemleri yeni Türkçe yazıya dönüştürülüyordu. Elektrik ve tekerlek görüntüsünün oluşturduğu bir şeklin etrafında "İstanbul Tramvay Şirketi" yazısı yeni amblem olarak kabul ediliyor ve bu arma, tramvayların yan sırtlarında, 1939 senesine kadar kalacağı yerini ilk kez alıyordu.

Ancak burada hemen hatırlatalım ki Dersaadet Tramvay Şirketi'nin yerini "İstanbul Tramvay Şirketi"ne bırakacağı resmi tarih 20 Şubat 1931 dir."İstanbul Tramvay Şirketi" ibaresinin henüz şirket resmen kurulmadan birkaç sene evvel biletlerde kullanılıyor olması, o zamanlar sadece "Dersaadet" yerine "İstanbul" sözcüğünün kullanılma istediğinden doğan bir sebeple olması olasıdır.Tabii yine duraklardaki ve yollardaki Dersaadet Tramvay Şirketine ait bütün ikaz tabelaları, yine yeni Türkçe yazılımları ile yerlerini 1928 senesinin Aralık ayının başından itibaren alıyorlardı.

1929 senesinin ilk gününden itibaren bütün yurtta, kitapların yeni Türkçe harflerle basılacağı ve mekteplerde yeni Türkçe harflerle tedrisat yapılacağı yönünde çıkan yasayla da, biletler ve pasolar değişiyordu.

Biletlerde, önce "Dersaadet Tramvay Şirketi" yazısı kısa bir süre ile eski Türkçe harflerle "İstanbul Tramvay Şirketi" yazısı şeklinde değişiyor, sonra da biletlerin üzerindeki ulaşım planında yer alan Fransızca ve eski Türkçe yazılar yerlerini sadece yeni Türkçe ile yazılan semt isimlerine bırakıyordu. Arka yüzlerde yine yeni yazılarla kıta ve mevki ücretleri yer alıyordu, ancak bu defa yapılan ucuzlama ile farklı fiyatlarla.

1929 senesinin hemen başında Millet Mektepleri Kanunu'nun çıkmasıyla İstanbul Tramvay Şirketi'nin bütün personeli yeni açılan Millet Mekteplerindeki yeni harfleri öğrenme kurslarına gönderiliyor ve 1929 senesi içinde, üst düzey yöneticilerinden biletçilere kadar herkes, o zamanki ismi ile "Şahadetname" olarak tanımlanan diplomalarını alıyorlardı.



Galatasaray 1920'



Dersaadet Tramvay Şirketi Pasol/1928



İstanbul Tramvay Şirketi











İstanbul Tramvay Şirketi Bileti (ön/arka) 1928



İstanbul Tramvay Şirketi Bileti (ön/arka) 1929



Cilt · 191 Mu umu. 19056 husu.

KURS

MİLLET MEKTEBİ

ŞAHADETNAME

Mıntıkası : Vilayet Kaza Nahiye

Şehir Kasaba : Köy :

Semt Mahalle

Dershanesi

— Doğumlu2 dan / den derslere devametmiş ve yapılan imtihan neticesinde yeni harflerle Türkçe okuma ve yazmayı eyice öğrendiği anlaşılmış olduğundan kendisine bu şahadetname verilmiştir.

30/5/28 192

İstanbul Vilâyet matbaası

Biletçilere Mahsus Millet Mektebi Kurs Şahadetnamesi 1929 Kemal Demirören arşivi





İlk Gelen Otobüslerden, Mecidiyeköy 1928 — R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

İstanbul Tramvay Şirketinin İlk Dönem Otobüsleri

İstanbul şehir içi nakliyatında otobüs kullanılmasına, ilk defa Tramvay Şirketi tarafından 1929 yılında servise konulmuş Renault marka 4 otobüsle başlanmıştır. O güne kadar kent içi toplu ulaşımın tramvaylarla sağlandığı İstanbulda, 25 kişilik oturma yerine ve 6 kişilik ayakta durma yerine sahip olan ve sadece Beşiktaş-Taksim hattında işletilen 4 adet otobüsün, gelişmekte olan bu şehrin caddelerinde yalnızca güzel bir görüntü meydana getireceği, nevarki ihtiyaca yetmeyeceği kısa bir süre sonra ortaya çıkmıştır. Şehrin gittikçe büyüyüp genişlemesi neticesi birçok semtlere vasıta ihtiyacı belirmiş, bu ihtiyacı karşılamak üzere özel firmalar tarafından muhtelif semtlere zaman zaman miktarları azalıp çoğalan otobüsler işletilmiş, fakat ihtiyaç yine de gittikçe genişlemiştir. Tramvay Şirketi zamanında günlük tramvay yolcusu miktarı 160-170 bin iken, otobüslerde bu rakam 260-300 bine yükselmiş, hatların müsait olmayışı nedeniyle fazla tramvay işletilememesinden dolayı da geniş bir otobüs şebekesi kurulma zorunluluğu belirmiştir.

Şirketin İ.E.T.T.'ye devri sırasında elinde sadece 3 adet otobüsün bulunması nedeniyle,[60] ikinci Dünya Harbinin ilk yıllarında büyük güçlüklerle Amerika'dan 9 otobüs daha temin edilmiş, Ticaret Ofisi onayı ile alınan 15 kamyon şasisinden de otobüs karoserisi yapılarak, 3/4/1943 tarihinden itibaren İ.E.T.T.'de 24 otobüslük bir servis kurulmuştur. 1945 yılında İsveçten 5 otobüs daha getirtilmiş, 1946 yılında da 6 adet Ford otobüs alınmış, fakat Ankara 'da hizmet vermekte olan şehiriçi otobüslerinin yanması üzerine bunların 5 tanesi Ankara Belediyesine devredilmiştir.[61]

1947-1948 senesi zarfında da yine İsveçten 50 otobüs getirilerek otobüs adedi 80'e çıkarılmış, Şişli Tramvay Deposu yanında 80 otobüs sığacak ve fennî bir işletmenin lüzum göstereceği her nevi tamir, yağlama ve bakım işlerini başaracak atölyeleri de ihtiva eden modern bir otobüs garajı yapılarak işletmeye açılmıştır. Garaja sarfedilen para 1.215.123 liradır.

10/6/1948 den itibaren çalışan araba sayısı 52'ye çıkarılmış, tramvay seferini destekleyen Nişantaşı-Beyazıt ve Mecidiyeköy-Beyazıt gibi iki büyük ring hattından başka Taksim-Sarıyer, Taksim-Beşiktaş, Sirkeci-Rami, Eminönü-Kocamustafapaşa ve Eminönü-Topkapı olmak üzere toplam yedi hat kurulmuştur. Bu hatlarda 52 otobüsle ayda ortalama 1 milyon 200 bin kişi seyahat etmiştir. [62]

1958 senesinde İstanbul'da İ.E.T.T.'ye ait toplu taşıma görevini üstlenen otobüs sayısı 500'e ulaşmıştır.



Beyazıt 1929 R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



İstanbul 1929 R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



İstanbul 1929 R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

İlk Dolmuş'lar

1929'larda Amerika'da başlayan ve daha sonra giderek tüm dünyaya yayılan ekonomik bunalım, bir dizi [illegible] Türkiye'ye de etkisi olmuş olmuş, özellikle küçük kasaya başlamıştı. İş dünyasında panik [illegible] nedeniyle ekonomi izlerken kepenkler peş peşe [illegible] fiyatlar ise yıldızın hızıyla düşmekteydi. [illegible]

Cumhuriyetin kurulduğu ilk yıllarda 1000 tanesi İstanbul'da olmak üzere 1500 kadar olan otomobil kum- yon, ve [illegible] sayısında hızla artma gözlenmiş, sadece 700 adet taksi oluşmuştu. Ancak bu ekonomik bunalım zorluğu sonucunda iş adamı olan taksi müşterilerini çaresizlikten o güne kadar halk [illegible] bilikten kaynaklanan yönetimle bunun sonucunda da taksi şoförleri müşterisizlikten kara kara [illegible] başlamıştı. Ekonomik bunalım müşterisiz bırakılan taksi şoförleri arasından Asaf Halet ve Cevat Ali [illegible] ile iki taksi şoförü arkadaşının bir kişi yerine 4 kişi olarak aynı güzergâhta yolculuk yapan yolcuların [illegible] tasarruf sağlamaları sağlayan ve adeta bugünkü dolmuş sistemin ilk örneklerini sergiliyorlardı.[38]

Taksilerin, adı konmamış olmakla birlikte dolmuş yapmalarının en büyük zararı tramvaylara olmuş, o devir [illegible] vatandaşın ulaşım yükünün büyük ağırlığını çeken tramvayların yolcu sayısında azalma görülmesi, şirket yöneticilerini belediye ile birlikte olaya karşı koymaya zorlamıştı. Ancak dolmuş sistemini uygulayan şoförlerin sayısı hızla artıyordu. Dolmuş hatlarının sayısı ise derde çıkmış, Taksim-Karaköy, Şişli-Pangaltı, Fatih-[illegible] ve Sirkeci-Kadıköy arasında dolmuşlar müşteri taşımaya başlamışlardı. Belediyenin 14 kuruş olarak [illegible] her 100 metre için 40 para olmasını şeklindeki ücret taksi tarifesi uygulaması da fayda [illegible] İstanbul'da en aranır meslek olmuştu.

Belediyenin dolmuşu tanımaması 1954 yılına kadar sürmüş ve nihayet bu yılın Aralık ayında dolmuşculuğu resmen tanıyarak ilk tarifeyi vermişti. İstanbul'da ilk kez Cevat Ali ile Karaköy-Taksim arasında uygulanmaya başlanan ve 1931'lerde dört olan hat sayısını 1955'lerde 150'ye yükselten dolmuşculuk, yıllardan beri İstanbul [illegible] hizmetinde, ancak bugün ise artık ihtiyacı hiç karşılayamamakta.





Trafik Polisi Kontrolü 1927 M.H. Bayrı, "İstanbul 1951"



Eminönü 1930 R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Mezire yerinde dolmuş 1936 R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Dolmuşcu Cevat Ali 1950 Çelik Ellerden, Bryn



Taksi Otomobil 1929 M.H. Bayrı, "İstanbul 1951"



Taksiciler Meydanı 1935 R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



İstanbul'da Taksi Otomobil 1930 Fotoğraf: Selahattin Giz
Vayn Kayıch Bankası koleksiyonu



İlk Dolmuş / Otobüsler 1940 "İstanbul Ansiklopedisi" Dergisi



İstanbul Elektrikli Tramway Hatları 1935'

R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



İstanbul'un Beyoğlu Yakasında Tramvayların Takip Ettikleri Yollar. 1940'

Hayrullah Dinçten koleksiyonu

Açılan Kapatılan Traamvay Hatları (1927-1936)

1927 ile 1936 senelerı arasında İstanbul'daki tramvay hatlarında açılan ve kapatılan hatlar bakımından çok hareketli senelerden olmuştu. Bu 10 senelik [illegible] bu hatların bakımından kapatılan ve yeni açılan şu hatları görmekteyiz:

1927 senesi:
Şişli-Tünel, Harbiye-Fatih, Taksim-Sirkeci, Maçka-Beyazıt,
Bebek-Eminönü, Ortaköy-Aksaray, Topkapı-Sirkeci, Vedikule-Sirkeci,
Fatih-Beşiktaş, Kurtuluş-Tünel, Maçka-Tünel, Fatih-Sirkeci,
Taksim-Beyazıt, Taksim-Fatih, Ortaköy-Fatih, Topkapı-Beyazıt,
Vedikule-Beyazıt · hatları faliyette idi.

1928 senesi:
Kurtuluş-Beyazıt, Ortaköy-Eminönü · hatları kurulmuş.
Fatih-Sirkeci · hattı kaldırılmış.

1929 senesi:
Edirnekapı-Sirkeci, Harbiye-Sirkeci · hatları kurulmuş.
Kurtuluş-Tünel, Topkapı-Beyazıt · hatları kaldırılmış.
Vedikule-Beyazıt, Ortaköy- Eminönü · hatları kaldırılmış.

1930 senesi:
Hiçbir değişiklik yapılmamıştır.

1931 senesi:
Harbiye-Sirkeci · hattı kaldırılmış.

1932 senesi:
Şişli-Sirkeci · hattı kurulmuş.

1933 senesi:
Maçka-Eminönü, Taksim-Aksaray · hatları yeniden açılmıştır.
Kurtuluş-Eminönü, Kurtuluş-Tünel · hatları yeniden açılmıştır.

1934 senesi:
Şişli-Beyazıt, Mecidiyeköy-Eminönü · hatları açılmış.
Kurtuluş-Tünel, Maçka-Tünel · hatları kaldırılmıştır.
Taksim-Fatih, Ortaköy-Fatih · hatları kaldırılmıştır.

1935 senesi:
Harbiye-Aksaray · hattı yeniden açılmış.
Taksim-Aksaray · hattı kapatılmıştır.

1936 senesi:
Taksim-Beyazıt · hattı yeniden açılmış.



Karaköy Meydanı 1929 Kaybolan / Ahşap Cami (Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Mescidi) R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Taksim 1929 — "50 Yıllık Yaşantımız"

Tramvay Hareket Tarifeleri

İSTANBUL TRAMVAY ŞİRKETİ EVKAT TARİFESİ

1931 senesi Teşrinisanisinin 22 inci gününden itibaren ilâm ahire kadar müteberidir.

No.	HUDUT	HAREKET	Fasıla	İlkinci Hareket Saat	Son Hareket Saat
				—	—
10	Şişli - Tünel	Şişlidan - Tünele	5, 6, 9	6.30	24.10
		Tünelden - Şişliye		6.55	24.33
11	Kurtuluş - Tünel	Kurtuluştan - Tünele	30	21.30	23.30
		Tünelden - Kurtuluşa		21.30	24.00
12	Harbiye - Fatih	Harbiyeden - Fatihe	5, 11	6.09	1.02
		Fatihten - Harbiye		6.21	1.20
14	Maçka - Tünel	Maçkadan - Tünele	30	20.30	23.30
		Tünelden - Maçkaya		21.00	24.00
15	Taksim - Sirkeci	Taksimden - Sirkeciye	4, 5	7.10	20.05
		Sirkeciden - Taksime	7	7.25	20.30
16	Maçka-Beyazıt	Maçkadan - Beyazıta	6, 8	6.40	22.20
		Beyazıttan - Maçkaya	14	6.22	21.30
18	Taksim-Fatih	Taksimden - Fatihe	15, 30	7.30	18.30
		Fatihten - Taksime		8.16	19.18
19	Kurtuluş- Beyazıt	Kurtuluştan - Beyazıta	6, 11	6.40	21.18
		Beyazıttan - Kurtuluşa	15	7.30	22.06
22	Bebek-Emirdağ	Beşiktaştan- Bebeğe		6.01	—.—
		Beşiktaştan - Emirdağa		6.26	—.—
		Bebekten - Emirdağa	8, 16	6.30	21.30
		Emirdağdan - Bebeğe	45	6.45	22.42
		Bebekten - Karaköye		22.25	24.42
		Karaköyden - Bebeğe		22.10	1.25
		Bebekten - Beşiktaşa		—.—	2.05
23	Ortaköy- Aksaray	Ortaköyden - Aksarayа	18, 16	6.08	20.44
		Aksaraydan - Ortaköye	20	6.45	21.30
34	Beşiktaş- Fatih	Beşiktaştan— Fatihe	7, 11	7.00	20.30
		Fatihten - Beşiktaşa	13	7.46	21.16
32	Topkapı - Sirkeci	Aksaraydan - Topkapıya		6.12	—.—
		Topkapıdan - Sirkeciye	6,12	6.55	22.18
		Sirkeciden - Topkapıya	20	7.09	22.44
		Topkapıdan - Beyazıta	40	14.00	1.00
		Beyazıttan - Topkapıya		14.20	1.45
		Topkapıdan - Aksarayа		—.—	2.05
33	Yedikule-Sirkeci	Aksaraydan - Yedikuleye		6.08	—.—
		Yedikuleden - Sirkeciye	6, 11	6.35	22.14
		Sirkeciden - Yedikuleye	20	7.13	22.54
		Yedikuleden - Beyazıta	60	14.00	1.00
		Beyazıttan - Yedikuleye		14.30	1.45
		Yedikuleden - Aksarayа		—.—	2.05
37	Edirnekapı -Sirk.	Aksaraydan - Edirnekapıya		6.04	—.—
		Edirnekapıdan - Sirkeciye	7-14	6.30	22.20
		Sirkeciden - Edirnekapıya	24-60	2.03	22.33
		Edirnekapıdan - Beyazıta		24.00	1.00
		Beyazıttan - Edirnekapıya		24.30	1.45
		Edirnekapıdan - Aksarayа		—.—	2.05

ŞİŞLİ ŞEBEKESİ — B. TAŞ ŞEBEKESİ — AKSARAY ŞEBEKESİ

Eminönü Karşısında Tramvay Hareket Levhası 1930

İSTANBUL TRAMVAY ŞİRKETİ GİDİŞ - GELİŞ PROGRAMI

1935 yılının 1 Mayısdan sonra

No.	Sınıf	KALKIŞ	Arа	İlk Kalkış	Son Varış
10	Şişli - Tünel	Şişlidan - Tünele	5' 6'	5.40	23.40
		Tünelden - Şişliye	5'	6.05	24.00
11	Şişli - Beyazıt	Şişlidan - Beyazıta	15'	6.20	23.20
		Beyazıttan - Şişliye	20'	7.02	24.12
12	Harbiye - Fatih	Harbiyeden - Fatihe	5' 7'	6.20	24.00
		Fatihten - Harbiyeye	7'	5.46	23.29
12	A Harbiye - Aksaray	Harbiyeden - Aksarayа	14' 17'	6.40	23.30
		Aksaraydan - Harbiyeye	18'	6.06	22.50
15	Taksim - Sirkeci	Taksimden - Sirkeciye	3'	7.13	19.10
		Sirkeciden - Taksime		7.35	19.30
16	Maçka - Beyazıt	Maçkadan - Beyazıta	5' 8'	6.15	23.20
		Beyazıttan - Maçkaya	17'	6.35	24.00
16	A Maçka - Emirdağ	Şişlidan - Emirdağa	7'	6.10	—.—
		Maçkadan - Emirdağa	14	7.10	20.20
		Emirdağdan - Maçkaya		6.40	20.45
17	Şişli - Sirkeci	Şişlidan - Sirkeciye	8'	6.25	20.00
		Sirkeciden - Şişliye	12'	6.55	20.30
17	A Mecidiyeköy-Emirdağ	Mecidiyeköy - Emirdağa		6.45	8.40
		Emirdağdan-Mecidiyek.	21'	7.17	18.13
		Mecidiyeköyünden Emird.		14.28	18.45
		Emirdağdan-Mecidiyek.		15.08	19.15
19	Kurtuluş - Beyazıt	Kurtuluştan - Beyazıta	6' 9'	6.00	23.10
		Beyazıttan - Kurtuluşa	17'	6.45	23.54
19	A Kurtuluş-Emirdağ	Şişlidan - Emirdağa	7'	6.05	—.—
		Kurtuluştan-Emirdağa	12'	7.05	20.30
		Emirdağdan - Kurtuluşa		6.35	20.40
22	Bebek - Emirdağ	Beşiktaştan - Bebeğe		5.25	—.—
		Beşiktaştan - Emirdağa	6'	5.55	—.—
		Bebekten-Emirdağa	12'	5.45	23.40
		Emirdağdan-Bebeğe	20'	5.55	24.30
		Bebekten - Beşiktaşa		—.—	1.00
23	Ortaköy - Aksaray	Ortaköyden-Aksarayа	8'	5.50	20.50
		Aksaraydan-Ortaköye	15'	6.35	21.30
34	Beşiktaş - Fatih	Beşiktaştan-Fatihe	7'	6.30	23.40
		Fatihten-Beşiktaşa	14'	7.10	21.20
32	Topkapı - Sirkeci	Aksaraydan-Topkapıya	5'	5.25	—.—
		Topkapıdan-Sirkeciye	8'	5.40	23.30
		Sirkeciden-Topkapıya	18'	6.12	24.06
		Topkapıdan-Aksarayа		—.—	24.25
33	Yedikule - Sirkeci	Aksaraydan-Yedikuleye	6'	5.30	—.—
		Yedikuleden-Sirkeciye	12'	5.45	23.35
		Sirkeciden-Yedikuleye	16'	6.17	24.05
		Yedikuleden-Aksarayа		—.—	24.40
37	Edirnekapı - Sirkeci	Aksaraydan-Edirnekapıya	5'	5.25	—.—
		Edirnekapıdan-Sirkeciye	10'	5.45	23.25
		Sirkeciden-Edirnekapıya	15'	6.14	23.55
		Edirnekapıdan-Aksarayа		—.—	24.23

4208

Yeni tramvay tarifesi

Mevsim münasebetile bütün tramvay hatları üzerindeki seferler ziyadeleştirilmiş ve buna göre yeni bir tarife tatbik olunmuştur. Bu tarifemiz ilândan itibaren yirmi kırkıncı gün yürürlüğe girmiştir.

İDARE 14 Haziran 1938

İstanbul Tramvay şirketi

15 Birinciteşrin 1931 tarihli şartnamenin 14 üncü maddesine göre

TARİFE

1938 yılının 15 haziranından ve yeni ilâna kadar yazın(sıcak) başka günlerde gidiş - geliş servisi

No.	Yollar	İlk kalkış	Son kalkış
10	Şişli - Tünel	6.40	23.40
	Tünel - Şişli	6.05	24.00
11	Şişli - Beyazıt	6.20	23.15
	Beyazıt - Şişli	7.02	24.00
12	Harbiye - Fatih	6.20	24.00
	Fatih - Harbiye	5.45	23.45
A 12	Harbiye - Aksaray	6.40	24.00
	Aksaray - Harbiye	6.07	23.30
16	Maçka - Beyazıt	6.10	23.20
	Beyazıt - Maçka	6.50	24.00
A 16	Şişli (Depo) Emirdağ	6.10	8.05
	Emirdağ - Maçka	6.40	20.50
	Maçka - Emirdağ	7.00	20.30
17	Şişli - Sirkeci	6.25	20.00
	Sirkeci - Şişli	6.55	20.30
A 17	Mecidiyeköy - Emirdağ	6.45	18.45
	Emirdağ - Mecidiyeköy	7.17	19.13
A 19	Taksim - Fatih	6.46	20.30
	Fatih - Taksim	7.24	21.00
19	Kurtuluş - Beyazıt	6.00	23.10
	Beyazıt - Kurtuluş	6.46	23.54
A 19	Şişli (Depo) Emirdağ	6.05	8.45
	Emirdağ - Kurtuluş	6.25	20.45
	Kurtuluş - Emirdağ	6.57	20.13
22	Beşiktaş - Bebek	5.25	—
	Bebek - Emirdağ	5.45	23.40
	Emirdağ - Bebek	5.55	24.30
	Bebek - Beşiktaş	—	1.00
23	Ortaköy - Aksaray	5.50	20.50
	Aksaray - Ortaköy	6.35	21.30
34	Beşiktaş - Fatih	6.30	23.40
	Fatih - Beşiktaş	7.10	21.20
32	Aksaray - Topkapı	5.25	—
	Topkapı - Sirkeci	5.40	23.30
	Sirkeci - Topkapı	6.12	24.06
	Topkapı - Aksaray	—	24.25
33	Aksaray - Yedikule	5.30	—
	Yedikule - Sirkeci	5.45	23.35
	Sirkeci - Yedikule	6.17	24.05
	Yedikule - Aksaray	—	24.40
37	Aksaray - Edirnekapı	5.25	—
	Edirnekapı - Sirkeci	5.48	23.25
	Sirkeci - Edirnekapı	6.14	24.25
	Edirnekapı - Aksaray	—	24.40

Şişli şebekesi — Beşiktaş şebekesi — İstanbul şebekesi

R.S. Kayserioğlu koleksiyonu

İstanbul Tramvay Şirketi'nin 1927-1937 Yılları Genel Görünümü

İstanbul Tramvay Şirketi'nin 1927 ile 1937 yılları arasındaki 10 senelik genel görüntüsü şu şekildedir:

1927 senesinde Tramvay Şirketinin hatlarının toplamı 31230 metredir. 1930 senesine kadar yeni bir hat ilâve edilmemiş, 1930 senesinde 3027 metre farkla 34257 metreye yükselmiştir.

1935 senesinde hatlara yeniden ilâve yapıldığını görüyoruz. İstatistiğe nazaran hatlar, 1935 senesinde, 1191 metro uzamış, yani 35448 metreye ulaşmıştır. Bu duruma göre on sene zarfında şehirde 4218 metre hat yapılmıştır.

1927 - 1937 seneleri arasındaki on sene içinde toplam araba miktarı 320 rakamını muhafaza etmiş, en çok yolcu adedi ise 1927 senesindeki rekoru muhafaza etmiştir.

Yolcu adedi bakımından mevkiler arasındaki fazlalık farkı da daimi suretle ikinci mevkinin lehine olmuştur. Halkın üçte biri birinci mevkiye, diğer üçte ikisi ikinci mevkiye binmiş ve yıllar yılı bu vaziyet pek az farkla muntazaman devam etmiştir. Bu farkın azalması, yani ikinci mevkiye binenlerden bazılarının birinci mevkiye binmeye başlamaları ancak iktisadi seviyenin yükseltilmesi ile olacaktır. Bu arada, bazı hatlarda birinci mevki araba işletilmediğini de unutmamak lazımdır. 1934 yılından beri Edirnekapı-Sirkeci ve 1935 yılından beri de Topkapı-Sirkeci, Yedikule-Sirkeci hatlarında birinci mevki araba işletilmemiş, bu sayılan hatların dışındaki tüm hatlarda hem birinci hem ikinci mevki arabalar işletilmiştir. Bunun yolcu miktarının çoğalmasında, ve neticesi olarak da ikinci mevki yolcu miktarının daha kabarık görülmesinde tabii ki tesiri vardır. Çünkü bu mıntıkalar halkı, Beyoğlu cihetinde oturan halka nazaran daha fakir, işçi, amele, küçük memur, talebe ve esnaftır. Bundan dolayı da birinci mevki tramvaya binmek onlara ağır geldiğinden ve ikinci mevkiye binmekte tereddüt etmemektedir.

İstanbul Tramvay Şirketi'nin yolcu miktarlarındaki değişim, açılan ve kapatılan yeni hatlar, ve servisleri tertipleme düşüncesi içinde, renklerini değiştirmek ve döşemelerinde tadilat yapmak sureti ile zaman zaman mevkiler arasında değiştirmeler yapmış ve bu nedenle de mevkiler arasındaki sayılarda zaman zaman artma ve eksilmeler görülmüştür.

Şirkette çalışan personel miktarı 1927 senesinde 1821 iken bu miktar 1936 senesinde 1420 olmuş, on sene içinde personel miktarı 401 kişi azalmıştır. Bu da şirketin menfi yönlerinden birini göstermektedir. Çünkü on sene zarfında Tramvay Şirketinin işleri daha azalmamış, bilâkis çoğalmış, hatlar uzamış, teşkilat genişlemiş ve yolcu miktarı da düşmemiştir. Binaenaleyh şirketin bünyesinde çalıştırdığı personel miktarında on sene içinde 400 kişilik bir azaltma yapması, kendi bütçesini tanzim düşüncesinden ileri gelmiştir.

İstanbul Tramvay Şirketinin personel azlığı nedeniyle fazla araba işletememesinin zararını ise İstanbullular çekmiş, tramvayların dolu geçmesi nedeni ile uzun süre duraklarda beklemek zorunda kalmışlardır.

1927-1936 seneleri arasındaki on senede, tramvay arabaları ve şehirde naklettikleri yolcu miktarları şu rakamlardan ibarettir:

SENE	ŞİRKETİN ELİNDEKİ ARABA ADETİ			GÜNLÜK KULLANILAN ARABA ADETİ	YOLCU MİKTARI		
	1. Mevki	2. Mevki	Toplam		1 Mevki	2 Mevki	Toplam
1927	97	223	320	226	14.867.000	46.499.000	61.366.000
1928	97	223	320	235	13.775.000	44 411.000	60 186.000
1929	115	205	320	250	17.759.000	42 477 000	60.236000
1930	115	205	320	249	16.826.000	43.947.000	60 773.000
1931	115	205	320	253	15.985.000	44.782.000	60 767 000
1932	100	220	320	230	14.044.000	42.610.000	56.654.000
1933	105	215	320	223	14.630.000	39.966.000	54.596.000
1934	108	212	320	238	14.509.000	41.503.000	56 012.000
1935	108	212	320	253	14.725.000	44.622.000	59.347.000
1936	108	212	320	249	15.515.000	44.644.000	60.159.000

Şirket, 1926 yılında hükümetle yaptığı mukavele hükümleri gereğince, aradan sekiz sene daha geçmiş olmasına rağmen, şebekeyi genişletmek ve yeni hatlar inşa eylemek gibi taahhüdlerini yerine getirmekten kaçınmış ve mütemadiyen oyalama yoluna sapmıştır. Bu durum karşısında hükümet ve elektrik şirketinin de satın alınması üzerine, tramvay şirketini de tasfiye ederek satın almaya karar vermiştir."[65] Yapılan müzakereler sonunda akdedilen mukavele gereğince, 1.1.1939 tarihinden itibaren bilcümle tesisat ve emvali bütün hukuk ve vecibeleriyle birlikte ve 13 senede ödenmek üzere 1,589,000 lira mukabilinde İstanbul Tramvay Şirketi hükûmetçe satın alınmıştır. Şirket önce Elektrik Umum Müdürlüğüne ve bilahare de Belediyeye devredilmiş, 3645 sayılı yasa ve 16.6.1939 tarihli kanunla da, teşkil edilen "İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü" (İ.E.T.T.) İdaresine bağlanmıştır."[66] (Not: İlave bilgi sayfa 148'dedir.)

Şirketin son işletme senesi olan 1938 senesi sonundaki faaliyet durumu şu merkezdedir:"[67] Günde ortalama 177 motris, 83 romork olmak üzere toplam 266 araba çalışmaktadır. Sene zarfında 15.356.364 kilometre katedilmiş, kilometre başına 1,016 kilovat saat hesabıyla 12.909.840 Kws.lık cereyan sarfedilmiş, 2.412.949 lira hasılat, 2.385.128 lira masraf sonucu 27.821 lira kâr kaydedilmiştir. 1923 yılı ile karşılaştırıldığında, gelirlerde hemen hiç fark olmaması, yolcu sayısının ise sadece 18 bin kişi artışı, İstanbul'un ekonomik ve demografik bünyesinde 15 yılda esaslı hiçbir değişikliğin yapılmadığının en açık bir kanıtıdır.



Karaköy'den Köprü 1930'



Dolmabahçe 1930'

Oğul S. Kayserilioğlu koleksiyonu

1930 İstanbul'u

1930'ların İstanbul'unda 700 bin nüfuslu şehrin sınırları, Boğaz'ın "Kavak" köylerinden, batıda Küçükçekmece'ye, doğuda Bostancı Köprüsü'ne uzanıyor. Bu dönemde Boğaziçinin zerafetini, Beyoğlu'nun kibarlığını, İstanbul halkının dillere destan mütevazi nezaket ve terbiyesini anlamak ve anlatmak kolay değil.

Hafız Burhan ve Safiye (Ayla) Hanım günde 50 lira alıyor, Denizkızı Eftalya'nın yevmiyesi ise 40 lira. Bin liraya da lüks alışop, küçük bahçeli bir ev satın almanız mümkün, birkaç yüz liraya ise daha mütevazi sokaklarda aynı vasıfta ev bulmanız kabil. Beyoğlu ve Şişli dışında yaygın mesken sistemi hâlâ ev. Şişli'de bile henüz apartmandan fazla ev var. Türklerin, müstakil kapısı olan küçük bahçeli iki üç katlı hane tipi meskene alışıklığından apartmanda yaşayan az Türk var. Zaten kat mülkiyeti de mevcut değil.

Doğrusu asayiş mükemmel, karşılıklı saygı ve sevgi büyük. Yine de yaşlılar bu şartları beğenmeyip, Sultan Hamid, Sultan Aziz, ya da Meşrutiyet devirlerindeki örnek nezaket ve terbiyeden bahsetmekte. O çağlarda dilencisinden imparatoruna, padişahına kadar âdâb-ı muaşeret örneği, üç şehir gösterilmekte yeryüzünde; Paris, Viyana ve İstanbul ...



Galata Köprüsü 1930'



Karaköy 1930' Fotoğraf: Selahattin Giz Yapı Kredi Bankası koleksiyonu

O yıllarda İstanbul, sakin, gürültüsüz, belli ki sessiz bir şehir. İnsan sesi eksik değil ama, mekanik ses yok gibi. Belirli caddelerden tramvaylar geçmekte, otobüs yok, kamyon yok gibi, otomobil sayısı çok az ve çoğu da taksi. O kadar az kişinin hususî otomobil sahibi ise parmakla gösterilmekte. Faytonlar, kupalar azalmış ve sadece belirli semtlerde kalmış."[68B]

Ankara'nın başkentlik mücadelesini verdiği bu dönemde İstanbul, şaire göre "kaç kocadan artakalmış bive-i bakir" şeklindeki kozmopolit ve renkli yaşantısını sürdürmekte. Beyoğlu ve Şişli'nin otelleri, restoranları, kafe şantanları, barları, sinemaları, kültür ve sanat hayatı, yeni eğlence türleri, modern tiyatro ve operetleri, Şehzadebaşı'nın geleneksel ortaoyununu ve tiyatrosunu bile etkilemiş. Bu dönemde, eski ile yeni gerçekten yanyana yaşıyor ve İstanbul sokaklarında Doğu ile Batının tezadı, her yerden fazla göze batıyor." Bir tarafta, yeni yaşantısı ile Şişli ve Beyoğlu'nun yeni İstanbul'u, diğer tarafta kafesli pencereli, cumbalı mahalleleri, eski yaşantısı ile köprünün diğer yakasındaki eski İstanbul'u. Devrimlerin toplumu süratle değiştirmesi ile zaten yıllardır batılılaşmanın olumlu ve olumsuz örneklerinin verildiği bu çevrelerde hayat büsbütün renklenmiş, adeta bir "Cumbadan Rumbaya" mücadelesi verilmekte.





1930'lu yılların İstanbul'unda, insanların sevgi, saygı, örf, adet ve temizlik çerçevesi içinde en güzel şekilde yaşamalarının sağlanması amacıyla, hükümetler kadar basın da sorumluluğunu hisseder, ve bu uğurda her gün gazetelerin "köşe yazıları" bölümünde, insanları eğitici makaleler yayınlardı. İşte 1936 senesine ait bir gazete sayfasının, Selahattin Güngör'e ait bir makalesi:[70]

« Adabı muaşeret adı altında toplanan birtakım kaideler vardır. Sofra adabı muaşereti, salon adabı muaşereti, seyahat adabı muaşereti filan... Açık fikirli yurttaşlarımızın çoğu bu kaideleri bilirler ve ellerinden geldiği kadar kendi evlerinde, sofralarında tatbika çalışırlar. Bizde bilinmeyen ve tatbikına lüzum görülmiyen, sokak adabı muaşeretidir.

Tramvaylara nasıl binilir, nasıl inilir? Yaya kaldırımlarında nasıl yürünür? Kalabalık dükkânlardan nasıl alış veriş edilir? Bir müze, hangi kaidelere riayet edilerek dolaşılır? Tiyatroda nasıl oturulur? Oyun, nasıl seyredilir? Ve hele sokakta, başkalarını rahatsız etmemek için nasıl hareket edilir, yahut edilmesi gereklidir,bunları bilenlerimiz parmakla sayılacak kadar azdır.

Bir tramvay arabasında geçen küçük bir kavga, küstah bir erkeğin yolunda giden başka birine sataşması, hatta yüksek sesle şarkı okuyan bir destancı, birçok kimseleri yolundan alıkoyabiliyor. Sağdan soldan, müdahaleler de bir kerre başladı mı, incir çekirdeği doldurmayan hadiseler, adeta heyecanlı birer zabıta vak'ası şekline giriyor. Sokak adabı muaşeretine aykırı olan bu hareketlerin, bizi yabancılara karşı da küçük düşürmek tehlikesi de vardır. Lüzumsuz yere, sokaklarda kuru kalabalık edenler, şurada burada toplananlar için seyrisefer talimatnamesine yeni bir madde mi eklenir, yoksa ayrı bir talimatname mi vücuda getirilir, ne yapılacaksa bir an evvel yapılmalıdır.

Ayrıca bilindiği üzre, biletçilerin ellerindeki kalemlerin bir uçlarındaki lastik, biletleri koçanlarından ayırmağa mahsustur. Fakat biletçiler bunu kullanamazları parmaklarını tükürükleyerek bileti koparıp müşteriye verirler. Umumi sıhhatle alâkadar olan bu mesele ile şirketin meşgul olması temenni olunur.

Tramvay durak yerlerinde, bahusus Karaköy ve Eminönü ile son durak mevkilerinde atılmış bilet yığınlarına tesadüf edilir. Bu kirli manzaranın önüne geçilmek için hiç olmazsa buralara belediyemizin sepetler asması lâzım geldiği gibi, diğer memleketlerde olduğu gibi tramvay sahanlıklarının bir kenarına da bilet atmağa mahsus, mektup kutuları gibi, kutular konulmalıdır. Tramvaydan inenler biletlerini bu kutulara atarlar. »



Beyoğlu 1930'
A. Lütfü Kayserilioğlu arşivi

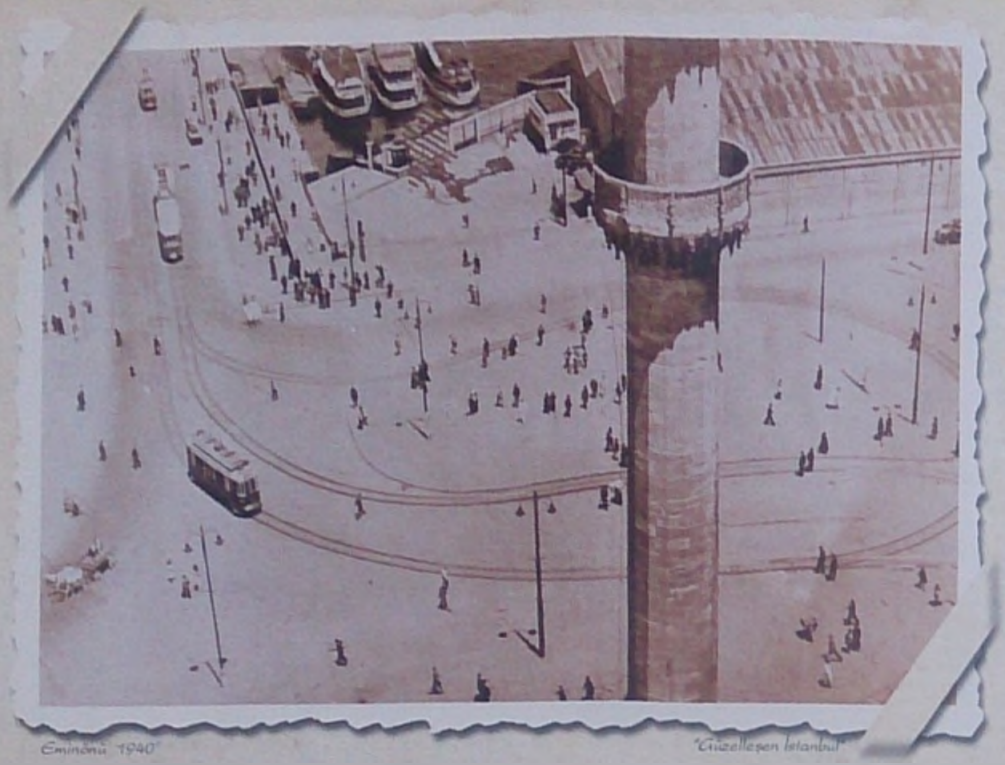


Taksim - 19.10.1939
R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



135 Place de Taxim et Monument de la République

Taksim 1939
Özel S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Eminönü 1940"

"Güzelleşen İstanbul"

1938-1939 yılları İstanbul'un çehresinin önemli ölçüde değiştiği yıllardı. Öncelikle Yenicami-Eminönü meydanı istimlâkine başlanmış, bunu Taksim meydanı, Ayaspaşa caddesi, Dolmabahçe Bulvarı, Harbiye-Nişantaşı caddesi, Beyazıt Meydanı, vs., düzenlemeleri takip etmişti. İstanbul'da geniş denecek bütün caddelerin hemen hepsinin ortasına, Avrupanın önde gelen şehirlerinde örnekleri görülen, yayalara mahsus, ağaçlıklı ve çiçeklikli refuj'ler yapılmış, şehir adeta kabuk değiştirmişti.

Halkın, hizmet verdiğine inandığı bir belediyenin nasıl yanında olduğunu anlatan, 1939 senesine ait bir makalede yazar V. Birsoy hislerini şöyle ifade etmektedir: "[71]

«

Değişen İstanbul

İstanbul değişiyor, yüzü çehresi hergün biraz daha iyiye gidiyor. Bu gidişle çok geçmeden kanlı, canlı, üstü başı temiz, yüzü gülen yaşlıca bir adama benzetebilecek eski İstanbul'un, değişmişi, gençleşmişi, güzelleşmişi ortaya çıkacaktır.

Taksim Meydanı su ve çiçeklerle bezeniyor, bütün refujler asfaltlı, çimenli, çiçekli olarak cidden hepsi güzel bir hale getiriliyor. Cadde ortasındaki refüjlerin ıslâhından, güzelleşmesinden İstanbul şehrinin ne kazandığını anlamak için Taksım Meydanı'ndan Harbiye'ye doğru giden caddeye bakmak kâfidir. Renkli fıskiyeli havuz veya renkli sütunlar halinde su görmek için büyük bayram günlerindeki aydınlatılmaları beklemeye ya da Sarayburnu gibi uzak yerlere gitmeye lüzum yoktur, Taksim Bahçesi'ne uğramanızı sağlık verirm.



Galata Köprüsünde yürüyüş düzeninin sağlanması. 1930'
"İstanbul Belediye Mecmuası / 1939 Temmuz"

Ayrıca, Galata Köprüsü'nün altında yada üzerinde yürüyen halkın birbirleriyle rahatça karşılaşmalarını ve geçişmelerini sağlamak amacıyla sağdan gidip soldan gelinmesi için, zabıta kuvvetinin mesai yapmasını takdire şayan bir davranış olarak nitelendiriyorum.

Şehir, evvelkine nisbetle çok temizdir. Süpürülüyor, temizleniyor, yıkanıyor. Belediye bütçesinden 5 para harcamadan, hiçbir vatandaşı tazyik etmeden, halkı binalarının ön yüzlerini boyatmaya sevk etmek suretiyle şehre ne farklı bir görüntü ve düzen verildi.

Halkı tazyike lüzum yoktur. Belediyenin, canla başla şehrin iyiliğine ve güzelliğine çalıştığını gören halk, elinden geleni memnuniyetle yapmaktadır. »



Galata Köprisi 1930' — R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu



Elmadağ 1940' — Erkan Özsan koleksiyonu



Taksim 1939' — "Güzelleşen İstanbul"



Beyoğlu 1930' — "İstanbul / M.H. Bayır"

İstanbul'un 1938-1948 Yılları Arasında Yapılmış Yeni Mekânları

("Cumhuriyet Devrinde İstanbul" Albümü)



Bebek-İstinye yolu 1940'



Harbiye-Taksim bulvarı 1940'



Unkapanı 1940'



Karaköy Meydanı 1950

R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Aksaray Atatürk Bulvarı 1940'



Haydarpaşa Köprüsü 1940'



Cümbüşün/Dolmabahçe 1940'
Oğul S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Maçka-Dolmabahçe 1940' Oğul S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Galata Köprüsünde Zafer Takı 1930' Fotoğraf: Selahattin Giz
Oğul S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Beyazit Meydanı 1940' R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

İmar Planı Hareketleri (1933-1938 Çalışmaları)

Çok kısa bir zamanda çorak sahada "Yeni Ankara" gibi bir güzel kent yaratan Cumhuriyet Hükümeti, İstanbul'a da dünyada layık olduğu mevkii vermeyi azmetmiş ve Fransa Şehircilik Enstitüsü uzmanı Prof. Henry Prost tarafından hazırlanmış olan ana planın esas hatlarını en kısa bir zamanda tatbike karar vermişti. Şimdi, İstanbul kenti imar planı alanında çok önemli bir yer tutan 1933-1938 arası çalışmalarına bir bakalım.

İstanbul'da cumhuriyet döneminin ilk plan çalışmaları 1933 yılında başlamış ve bu dönemde, sınırlı bir yarışma için Almanya'dan Elgötz, Fransa'dan Agache ve Lambert İstanbul'a davet edilmişti.*72A Bunlardan Elgötz Berlin Teknik Üniversitesi öğretim üyesiydi ve Essen Kent Planı'nı yapmıştı. Agache, Rio Planı'nı yapmış ve Fransız" Şehirciler Örgütü" başkanı idi. Lambert ise, New York, Chicago ve Paris planlamalarına katılmış, dönemin ünlü plancılarından birisiydi. Bu kişilerle ilgili kararı verebilmek amacı ile toplanan İstanbul Belediye Jürisi, belki dönemin uluslararası politik yaklaşımlarından da etkilenerek, Elgötz'un İstanbul'un yerleşim ve gelişme strateji̇leri üzerine hazırlamış olduğu rapordaki önerilerini benimsemiş ve her üç planın önerileri ile kendi eleştirilerini birleştirerek, İstanbul planlama tarihinde önemli bir belge oluşturan raporunu hazırlamıştı.

İstanbul'un bu ve bundan sonraki birçok planının, kentin bugünkü görünüm ve yapısına, yaşamına, olumlu ya da olumsuz etkileri olmuştur. Bugün kentte yaşanan mekân ve olguların bir kesimini, bu planların yarattığı açıktır.

Elgötz Planı'nın önemli saptama ve önerileri şunlardı:

•İstanbul'un liman gelişmesi Haliç dışına, Yenikapı ve Haydarpaşa'ya kaydırılmalı, buradan Sirkeci'ye feribot servisi kurulmalı,

• Eski İstanbul ve Beyoğlu'nun Haliç'e bakan yamaçları iş merkezi, İstiklâl Caddesi'nin iki yanı ticaret, Topkapı ve Kurbağalıdere ağır sanayi, Beyazıt yönetim, Sultanahmet ve Taksim kültür bölgeleri olmalı,

• Eski yolların genişletilmesinin yanı sıra, Marmara kıyı yolu, Haliç kıyılarında birer yol ile Karaköy-Eminönü, Unkapanı-Azapkapı, Eyüp-Sütlüce arasında birer köprü yapılmalı,

•Taksim-Şişhane arasında iki ayrı yol yapılıp, Beyoğlu Caddesi'nde binalar arkadlı olarak gelişmeli,

• Havalimanı Yeşilköy'de kurulmalı,

• Taksim-Harbiye-Beşiktaş üçgeninin içi ise, büyük bir park olmalı.

Bu önerilerin uzun dönemde de olsa büyük ölçüde gerçekleştiği görülmektedir. Ancak, Cumhuriyet'in bu ilk "yabancı teknik elemanı"na ulusçu çevrelerden tepkiler gelmiş, mimar ve şehircilik uzmanı Burhan Arif, (1933 yılı Arkitekt Dergisi 5. sayısında) "İstanbul planlamasının ancak yerli şehirci ve mimarlarca yapılabileceği" fikrini savunarak, planı eleştirmiştir.

1932 senesinde Elgötz'ün planı yetersiz görülerek 1935 senesinde Alman şehirci Prof. Wagner İstanbul'a davet edilmiştir. Wagner sunduğu plan ve raporunda, ilk kez İstanbul'u geniş çevresel ilişkiler içinde ele alan Wagner, bölgesel nüfus akışını, tarım ve ulaşım ile ilgili ekonomik ilişkileri analiz ederek İstanbul'u, hinterlandı (ard bölgesi) ile birlikte ele almıştır. Ancak onun da hazırladığı rapor yetersiz görülmüş ve 1938 yılında da Türkiye'den ayrılmıştır.

Vine 1936 yılında İstanbul'un yapısında önemli izler bırakan ve günümüzde hâlâ geçerli bazı ilke ve uygulamaları gerçekleştiren planın hazırlayıcısı, Fransa Şehircilik Enstitüsü uzmanlarından Prof. Henry Prost İstanbul'a davet edilmiş ve belediye ile bir sözleşme yapmıştır. Yaklaşımı tarihi çevreyi ortaya çıkararak korumak ve büyük arterler, yollar açarak kent içini süslemek olan Prost, nüfus büyüme sınırını 800.000 olarak görmüş ve o dönemde otomobil çok az olduğu halde, kentin yol sistemini gelişmekte olan otomobil gerçeğine göre planlamış, bu nedenle de o zamanki zihniyete göre, İstanbul'u genel bir gelişme perspektifi içinde değerlendirip yönlendirecek bir plan hazırlayamamıştır.

Ancak, batı kentlerinden getirdiği düzen geleneği ve İstanbul'un tarihsel yapısına olan saygı ve sevgisi ile, güzel bir kent yaratma ve koruma konularında önemli katkıları olmuştur.

İstanbul'a, Prof. Henry Prost'un planlarıyla gelen ve bugün hâlâ geçerliliğini sürdüren ilkelerden bazıları şunlardır:[75]

- Galata Köprüsü'nün Haliç içine doğru kayırılarak yenilenmesi ve iki ucunda düzenli alanlar yaratılması,
- Sarayburnu'nun depo ve yük garından arındırılarak temizlenmesi,
- Sultanahmet içerisinde arkeolojik ve turistik sahaların korunup geliştirilmesi,
- İstanbul karasuları boyunca, 500 m genişliğinde yeşil bir koruma kuşağı oluşturulması,
- Tarihi yarımada içinde siluetı korumak amacıyla denizden 40 m yükseklikten geçen bir düzlem üzerinde 3 kattan daha yüksek yapılanmaya izin verilmemesi (40 rakım planı),
- Beyoğlu yakasında düzenli kent parçaları oluşturulması,
- Dolmabahçe Vadisi-Maçka-Taksim bağlantılarını sağlayan çok geniş bir kentsel park oluşturulması (planda 2 numaralı park olarak adlandırılmaktadır).

Bu kalıcı ilkelere karşın, Prost'un özellikle kentsel gelişme ve sanayi için arazi tahsisi gibi konularda önemli yanılgıları da olmuştur. Haliç içinde derinlemesine bir sanayi bölgesi kurulması ile Boğaz'da Kuruçeşme'de, depolama ve özellikle kömür alanları önermesi ve Salıpazarı'nda limanın geliştirilmesini kabul etmesi, zaman içinde belirginleşen bu yanılgıların başlıcalarındandır.

1950 yılı sonunda, İstanbul planlama tarihindeki Prost dönemi sona ermiştir. Hazırladığı İstanbul Nazım Planı 1939'da yürürlüğe girmiş olan Prost, daha sonra 1950'ye değin süren çalışma döneminde, Üsküdar-Kadıköy planlarını da yapmıştır. Yenikapı'yı Taksim'e bağlayan koridor, Vatan Caddesi, "Boğaziçi Korniş Yolu" yine bu planın önerileridir.



İstanbul'un 1938 yılında başlattığı imar operasyonunda yine İstanbul Tramvay Şirketinin büyük katkısı olmuş, hükûmet, imar için gerekli mali kaynağın bir kısmını devletleştireceği tramvay şirketinden sağlamıştı. Zira, İstanbul Tramvay Şirketi'nin halktan fazla tahsil ettiği 1.700.000 TL'nın, İstanbul şehri imarına tahsisi ile ilgili kararname, Nafıa Vekaletince 17.1.1938 gün ve 3333 kanun no'su ile çıkartılmıştı.[73A]

Bu kanun birkaç yıldır sürmekte olan bir hukuk savaşına son noktayı koyuyor ve Danıştaya taahhütlerini yerine getirmemiş olan, İstanbul Tramvay Şirketi'nden geri alınmasına karar verilen fonların, Eminönü Meydanı'nın açılıp tanzim edilmesi işleminde harcanması yolunu açıyordu. 5 maddeden oluşan bu kanun şöyleydi:

« İstanbul Tramvay Şirketinden alınan paraların İstanbul şehri imarına tahsisine dair kanun [73B]

Kabul tarihi: 17/1/938 Kanun No : 3333

Madde 1- İstanbul Tramvay Şirketince vecibeleri yapılmaksızın halktan fazla olarak tahsil edilip şirketten geri alınması Devlet Şurâsınca kararlaştırılan 1.700.000 liranın, elyevm Cumhuriyet Merkez Bankası'nda toplanmış olan kısmile bundan sonra alınacak olan miktarı İstanbulun Yenicami-Eminönü Meydanı'nın, ilişik tasdikli ve A işaretli harita mucibince açılması icabeden yerlerin istimlâk işlerine tahsis olunmuştur.

Madde 2- İstimlâk işleri, Nafıa Vekâleti'nin kontrolü altında, İstanbul Belediyesi'nce 2497 sayılı Belediye İstimlâk Kanununa göre yapılır.

Madde 3- Bu kanun ile tahsis edilen para, ilişik B haritasında 1 No. ile işaret edilen yerlerden başlayarak, kifayeti halinde 2 No.lu yerlere de sarfedilir. 2 No.lu yerlerin istimlâkinden sonra para arttığı takdirde kalacak bakiye ile Eminönü-Eyüp istikâmetinde açılacak yolun istimlâkine sarfedilir.

İstimlâk muamelesi biterek Belediye emrine bırakılan binaların hedmi ve Eminönü Meydanının tanzimi İstanbul Belediyesi bütçesile temin olunur.

Madde 4- Birinci madde ile Nafıa Vekâletinin kontrolü altında istimlâk işlerine sarfedilecek paralar, sarf tarihi itibarile teallük ettikleri Belediye bütçesinde açılacak hususi fasıllara, bir taraftan irat, diğer taraftan tahsisat kaydedilmek suretile gösterilir.

Madde 5- Bu kanun neşri tarihinden muteberdir.

Madde 6- Bu kanunun icrasına Dahiliye, Maliye ve Nafıa Vekilleri memurdur.

22/1/1938.	Kanun No.	Başlığı	Resmî gazete sayı	Sahife	Cilt	Düstûr-tertip
	2497	Belediye İstimlak Kanunu	2722	1087	15	3

»



Eminönü, 1930'lar

Erkan Özsan koleksiyonu

22/1/1938 tarihinde kararlaştırılan bu 3333 sayılı kanuna, İstanbul Belediye Mecmuası'nın Şubat / 1938 sayısında[1][2] (günümüzde diğer eserlere de emsal teşkil etmesi ve uygulanması şahsi temennim ile) şu yorum getiriliyordu:

« Bu kanun, Eminönü Meydanı gibi İstanbul'un en mühim bir merkezinin rasyonel bir şekilde açılmasını ve tanzimini emretmektedir. Eminönü, Galata, Azapkapı, Unkapanı, İstanbul'un iki mühim bölgesini birbirine bağlayan geçitlerin dört muhtelif merkezini teşkil etmekte ve Eminönü Meydanı da bunların en önünde bulunmaktadır. Seyrüsefer noktasından haiz olduğu büyük ehemmiyete rağmen Yenicamii gibi muhteşem bir âbideyi taşımakta olması itibarile de Eminönü Meydanı 3333 numaralı kanunun verdiği ehemmiyete bihakkın lâyıktır.

Yenicami, Süleymaniye kadar büyük olmamakla beraber umumî hacminin mükemmeliyeti ve bütün inşaî terrüatındaki zarafetile Sinan mektebine ait eski eserlerin birincilerinden sayılabilir. Cami kemerine gelince; altından yol geçmek üzere verev bir kemer üzerinde mesken taşıyan eski eserlerden İstanbul'da bulunan yegâne bir nümunedir. Mesken tarzı inşasile mabed tarzı inşası arasındaki farkı gösteren bu esere bu iki tarzı birbirine en güzel bir şekilde bağlaması itibarile de büyük bir kıymeti haizdir. Yeni yapıldığı zaman deniz kenarında bulunan bu güzel mabedi berbad, kötü binalarla maskelenmiş, onun güzelliği de kıymet bilmez gözlerden saklanmıştır.

Mabedin bedialarını doya doya seyre hak kazanan Türk Milleti, adeta kendinden saklanan bu çirkin halin devamına müsaade etmemiş, nitekim bu kanun ile milletin katı kararını kati bir şekilde ifade etmiştir. »



Eminönü 1935 — Yeni Mecmua / 1939





Tramvay Kazası 1920' Burak Filateli M. Kataloğu



Şişhane Kazası 1936 "Hayat Mecmuası"

Tramvay Kazaları

Sabit yolu üzerinde taşımacılığı sürdürmesine rağmen tramvaylar, ilk dönemlerinde atlarının ürkmesi ve parlaması nedeniyle, elektrikli dönemlerinde de nüfusun ve içinde bulunduğu trafiğin artması nedeniyle, vasıtalarla çarpışma, hattan çıkma, devrilme, yayaya çarpma, yolcu düşmesi, vs. şeklinde kazalara maruz kalmıştı. Bu kazalar içinde ölü ve yaralı adedi bakımından en başta geleni hiç şüphesiz ki 1936 yılında vukubulan Şişhane faciasıydı. Bu kazada altı kişi ölmüş, 15 kişi de çeşitli yerlerinden yaralanmıştı.

26 Şubat 1936 gecesi meydana gelen kazada Harbiye-Fatih seferini yapmakta olan 122 nolu tramvay, vatman Fahrettin yönetiminde Şişhane yokuşunda frenleri bozulmuş ve yokuş aşağı doğru büyük bir süratle Unkapanı Köprüsüne ayrılan yolun köşesindeki apartman kapısına çarpmış ve tramvayın vatmanı ile espektör'ü dahil 6 kişi hayatını kaybetmişti. O güne kadar, en fazla kişinin kaybedildiği kaza olması nedeniyle de İstanbul taşıt tarihine "Şişhane Faciası" adı ile geçmişti."[74]

Kaza, büyük yankılara yol açmış ve tramvaylarla ilgili olarak daha önce alınmış fakat tatbik edilemeyen kararların uygulanmasına sebep olmuştu. Tramvaylara azamî 28 kişi alınacak, iniş ve biniş arka kapıdan olacak, ön kapıyı yalnız vatmanlar kullanabilecekti. Fakat bu kararların da tatbiki fazla sürmedi.

Yönetmelik hükümlerine göre tramvaylarda sürat sınırı virajlar ve kalabalık yerlerde 5 km/saat açık ve düz yollarda 20-21 km/saat olarak belirlenmişti. Bundan hızlı gidilmesi arabanın raydan çıkmasına sebep olmakta, ayrıca fren aşınması, frenlerin kurallarına göre kullanılmayışı, nemli raylar, kumun raylara iyi dökülememesi konularında yapılan vatman hataları da tramvaylarda kazalara sebep olmaktaydı.



Şişhane Kazası 1936 R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Raydan çıkmış Tramvay. Köprü/Eminönü 03.03.1956
Hürriyet Gazetesi / L. Tunç arşivi

İSTANBUL

Directeur et gérant responsable : Pierre LE GOFF

L'accident de tramway de Chichané Karakol

LE PRONUNCIAMIENTO AU

Ce n'était ni une révolution n un coup de force de jeu

Il y a une centaine d

Le calme est rétabli

Le conseil des ministres a examiné le budget 1936

Les perceptions municipales

Tramvay Faciasında TAN Obiektifi



İstanbul Gazetesi ve Tan Gazetesi'nin Sirkeci Tramvay Kazası Haber sayfaları 27 Şubat 1936 R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

Feci bir tramvay kazası

Kadıköyünde, freni bozuk bir araba yoldan çıkarak devrildi, yolculardan 23 kişi yaralandı



Birincitesrin 1936

27 Şubat 1936

Bir çocuk tramvay altında ezilerek öldü



Kazanın vukua geldiği yer ve vatman Hasan

Dün, şehrimizde beş yaşında bir çocuğun ezilmesile neticelenen feci bir tramvay kazası olmuştur.

Saat 16,30 da 363 numaralı vatman Hasan Aşkanın idaresindeki Kurtuluş - Beyazıd tramvayı, Sirkeciden Sultanahmede doğru giderken Sahinpaşa oteli mumi muavinlerinden Reşad el koymuştur.

Diğer kazalar

Boğazkesen caddesinden Tophaneye inmekte olan şoför Mustafa Baltacının idaresindeki 2122 numaralı otomobil, Karabaş Dere sokağında 18 numaralı ev

Dün şehirde iki otomobil kazası oldu



Dün şehirde iki otomobil - tramvay çarpışması olmuştur. Bunlardan biri sabah saat 10,25 te Karaköyde, diğeri de saat 13 de OOpera sinemasu önünde cereyan etmiştir. Birincisi 288 numaralı bir taksi, diğeri de bir hususi otomobildir. Ufak bazı hasarattan başka esaslı bir zayiat olmamıştır. Bu yüzden tramvaylar bir müddet işliyememiş,seyrü sefer durmuştur

Yukandaki resim, Karaköydeki kazadan sonra alınmıştır.

21 Mayıs 1936

Tepebaşında dünkü tramvay - otomobil musademesi



Dün Tepebaşında 176 numaralı Kurtuluş - Beyazıd tramvayile bir taksi otomobili çarpışmıştır. Münakalâta bir müddet mâni olan bu kazaya aid resmi yukarıda görüyorsunuz. 6 Nisan 1936

Ücretler

Aktarma işlemi ve ücretleri konusunda, 1934 senesine ait bir İstanbul Belediye Mecmuası'nda bir şahsın tepkileri ile ilgili olarak aynen şu satırlar yer almaktaydı:

« "Tramvaylarımıza tatbiki muhakkak lazım olan işlerden biri de aktarma meselesidir. Mesela Beşiktaş'tan "Beşiktaş-Fatih" tramvayına binen bir kimse, Aksaray'a gitmek için Beyazıt'ta araba değiştirince, neden yeni bindiği bu arabada tekrar bilet almak mecburiyetinde olsun? ve yahut Harbiyeye gitmek isteyen bir kimse Sirkeciden, Sirkeci-Taksim) tramvayına binmişse, ne için Taksimden Harbiyeye gitmek için tekrar tediyeye (ödemeye) mecbur tutulsun? Berlin'de aynı hat üzerinde iki defa aktarma yapabilmek kabildir. Bu aktarma fasılaları yarımşar saat sürebilir. Mesela Bebek'ten tramvaya binen bir kimse Beşiktaş'ta inebilir. Orada yarım saatlik kadar bir işini bitirdikten sonra aynı biletle Eminönüne gelir. Eminönünde de yarım saat kadar kaldıktan sonra aynı biletle Edirnekapıya, Vedikuleye, Topkapıya elhasıl en son bir istasyona kadar gidebilir. Dahası var: Aynı şirketten oldukları için tramvay aktarmasını, yer altı ve üstü trenleri, şehir trenleri, vapurlar ve otobüsler de kabul ederler. Bu iki üç saat devam edebilecek seyahatin ücreti ise bizim paramızla yalnız on iki buçuk kuruştur. Aktarmalarda yalnız, geriye tekrar gelinen cihete gitmek tabiki yasaktır. Neden İstanbulun tramvay şirketi de halka bu kolaylığı göstermiyor? Halkın, bir yerde tatbik edilen bu usulün bizde de kabulünü istemesi hakkıdır. Bu usulü şirkete kabul ettirmek de belediyenin bir vazifesidir. Hatta bunda çok geç kalınmıştır.

Yalnız unutmamalıdır ki aktarma meselesi kabul edilir edilmez vagonlardaki mevki farklarının kalkması pek tabii ve zaruri bir netice olur. Bu neticelerden bir tanesi de bugün pek yüksek olan tramvay fiatlarının makul bir dereceye inmesidir. Avrupa şehirleri içerisinde tramvay ücretleri en pahalı olan yer İstanbuldur. Hele Üsküdar tramvay ücretleri havsalanın kabul edemeyeceği bir şekildedir.

Mevki farkı kalktıktan ve aktarma usulü kabul edildikten sonra bugün İstanbul halkının kaldırabileceği ancak iki ücret mevcuttur. Aktarmasız bir mıntıka, bir kıt a dahilinde seyahat için beş kuruş verebilir. (Bu bir mıntıkalık mesafede, Harbiye-Eminönü, Fatih-Eminönü, Beşiktaş-Sultanahmet, Ortaköy-Eminönü,...) vesaire gibi uzaklıklar nisbetinde olmalıdır. Aktarmalı ve iki veya daha fazla mıntıkalar için ise yedi buçuk kuruş olmalıdır. Bunun on para fevkindeki fiatlar İstanbul için artık fahiştir." »

Eylül / 1932 ibarıyle Tramvay Ücretleri*		1. Mevki				2. Mevki			
	KITA	Şirket	Köprü	Nakliye	Yekün	Şirket	Köprü	Nakliye	Yekün
Sivil yolcular için	1-2	6	1	0.25	7.25	3.25	1	0.25	4.50
	3-4	8.25	1	0.50	9.75	5.50	1	0.25	6.75
	5-7	10.50	1	0.50	12	5.75	1	0.25	7
Sivil talebeler için	1-2	6	1	-	7	3.25	1	-	4.25
	3-4	8.25	1	-	9.25	5.50	1	-	6.50
	5-7	10.50	1	-	11.50	5.75	1	-	6.25
Zabit Askeri karne sahipleri Asker	1-7	5	1	0.25	6.25	2.50	1	0.25	3.75
	1-7	3	1	0.25	4.25	2.50	1	-	2.50
	1-7	5	1	-	5	1.50	1	-	1.50

1924-1934 seneleri arasındaki 10 yıllık sürede İstarbul tramvaylarındaki bilet ücretleri (kuruş olarak)

MEVKİ / KRS	KITA	01.11.1924 20.07.1926	21.07.1926 09.09.1927	10.09.1927 31.05.1928	01.09.1928 31.05.1930	01.06.1930 31.08.1933	29.10.1933	01.09.1934	29.10.1934
1. Mevki	1-2	5.25	5.75	6.25	6.25+0.25	6.25+1 krş	6	6.25	7.5
	3-4	-	7.75	8.75	8.75-0.25	8.75+1 krş	8.25	8.75	
	3-7	7.75	-	-	-	-	-	-	
	5-7	-	10	11	11+0.25	11+1 krş	10.5	11	
2. Mevki	1-2	2.75	3.25	3.50	3.50-0.25	3.50	3.25	3.50	3
	3-4	-	5.25	5.75	5.75+0.25	5.75	5.5	5.75	
	4-7	5.25	-	-	-	-	-	-	5
	5-7	-	7.25	8	8+0.25	8	7.75	8	

Noti 1.6.1928 - 31.05.1930 ücretlerine 0.25 kuruş (10 para) } Galata Köprüsü (Unkapanı) inşaatı payı ücreti ilave edilmiştir
1.6.1930 - 31.08.1933 ücretlerine: 1.00 kuruş (40 para) }

1935 senesi nakliye ücretleri — **TAKVİMİ RAGIP**

Tramvaylar

İstanbul Tramvayları			Üsküdar-Kadıköy Tramvayları			Tünel	
BÖLGE	I	II	BÖLGE	I	II	I	II
1-2	6,25	3,75	1	6,00	4,00		
3-7	8,75	6,25	2	8,00	6,50	3.75	2,50
			3	9,75	8,50		
Zabıt talebe eytat ve malûlîn	5,00	2,50	4-5	12,50	10,00		

Vapurlar

BÖLGE	A K A Y (Mutecavir sahiller)	I	II
1	Haydarpaşa, Kadıköy, Moda, Kalamış	11 00	8 71
2	Caddebostanı, Suadiye, Bostancı, Kınalı, Burgaz	16 25	11 21
3	Maltepe, Heybeliada, Büyükada, Kartal, Pendik	18 75	13 75
	Yalova (Adalanlan I inci 40 II inci 30 k.)	50 00	40 00

İhtar: Ücretler tek bilet fiatıdır. Gidip gelmede fark yoktur. Ancak Yalova hattında bilet ücretleri mayıs 1inci Teşrin aylarında 1 inci mevki gidiş dönüş 60 ve 2inci mevki 40 ve yalnız gidiş veya dönüş birinci 50 ikinci 35 kuruştur.

Şirketihayriye (Boğaz)

	Tek bilet		Köprüden gitme gelme		Boğazdan gitme gelme	
BÖLGE	I	II	I	II	I	II
1 Birinci kısım	(1)14	11	27 50	22	23	1850
İkinci	(2)16	13	30	26	25	20
2 Birinci	(3)20	17	38,50	32,50	35	30
İkinci	(4)23	20	38,50	32,50	35	30

(1) Köprüden Harem Salacık ve Üsküdara kadar
(2) " Bebek ve Vanıköyune kadar
(3) " Beykoz ve Yenıköye kadar
(4) " Anadolu ve Rumeli kavaklarına kadar

İstanbul Otomobilleri.

Taksiler, ilk açılışlarında 400 metreye kadar 26 ve müteakiben her 133 metrede 2 kuruş yazar
Taksi saatleri, bozulursa her kilometre için 15 kuruş hesap edilir
Gece zammı 25 kuruştur, saat 22'den başlar ve bulduğu saat muteberdir
Şehir hariçi zammı 50 kuruş olup dönüşte zam verilmez.
Bekleme ücreti dakikada 1 kuruştur

Halıç Vapurları	I	II
Her İskeleye	11-5	8 25
İskeleden İskeleye	6-25	3-75
Kasımpaşa, Köprü, Yemiş, Fener	7-25	5-25
Kağıthane	14-25	10-75

Tramvaylarda tenzilatı ya da ücretsiz seyahat edenlerle ilgili olarak, İstanbul Tramvay Şirketince 27 Eylül 1932 tarihinde yayınlanmış olan nizamnamenin ilgili maddelerinde, özetle şu konular yer almaktaydı;

Madde 53: Tramvaylarda ücretsiz seyahat edibilenler: Resmi üniformalı polis memurları, hüveyetini ibraz eden sivil polis memurları, kızılay memurları, umumi paso hamilleri, inzibat zabit ve neferleri hüviyet varakası olan bilumum resmi elbiseli Tramvay Şirketi memurları, 6 yaşından aşağı çocuklar (her bilet hamili vagonda bir çocuk götürebilir.)

Madde 54: Pasolarla ilgili maddedir. (Kitabın "ephemera" bölümünde anlatılmaktadır.)

Maade 55 Tramvaylarda yarım ücretle seyahat edenelr: Bilumum zabitan, efrad-ı zabıtan, askeri mektep talebeleri, malûller, posta müvezzileri, posta baş memurları, Hilal-ı Ahmer memurları, Şehremaneti kavasları (personeli), tecir memurları (suçlu götürenler), pasolu mektep tabeleri.

Madde 56:

1. ve 2. Mevki İndirimli ücretleri

(Eylül/1932 itibariyle)	1. Mevki	2. Mevki
Zabıtan (Subaylar)	7.25 krş	3.75 krş
Hilal-i Ahmer (Kızılay)	7.25 krş	3.75 krş
Şehremaneti Kavasları	Tam bilet	3.75 krş
Taharri Memuru (Sivil Polis)	Tam bilet	3.75 krş
Posta Müvezzi (Dağıtıcısı)	Tam bilet	3.75 krş
Asker (Er)	- (Binemez)	2.50 krş
Askeri Talebe	- (Binemez)	2.50 krş
Harb Malûlü	- (Binemez)	2.50 krş
Pasolu Talebe	Tam bilet	2.50 krşt

(Noti Bakınız: Ephemera bölümü "Biletler" kısmı)

Millileştirme Hareketleri ve Şehremati'ne Devir

Kurtuluş Savaşının kazanılması ile birlikte yaklaşık 100 yıldan bu yana ilk kez milli bir ekonomi politikası uygulanmaya başlanıyor ve yeni yatırımlara koşut olarak, geçmişte yabancı şirketlerin imtiyazına verilmiş olan hizmetlerin zaman içinde planlı bir şekilde geri alma çalışmaları sürdürülüyordu.

Yabancı şirketlerce işletilen ve daha çok haberleşme, ulaşım gibi alt yapı hizmetleriyle uğraşmakta olan kuruluşlar kamulaştırılıyor ve adeta ekonominin vanasını elinde tutan yabancı sermayedarların tasfiyesi neticesinde de bunların yerlerini, Cumhuriyetin ilk yılları ile birlikte ya devlet, ya da yeni yeni birikime koyulan ve toprak mülkiyetinden ticarî sermayeye kaymaya başlayan Türkler alıyordu.[78]

Bunun ilk adımı Fransızların elinde bulunan Rıhtım İşletmeleri ile atılıyor, zaman içinde de Terkos İşletmeleri, İstanbul Telefon İşletmesi kamulaştırma işlemlerini devam ettiriyordu.

1925-1944 yılları arasında İzmir'de yabancı şirketlerin elinde olan liman, denizyolu-demiryolu taşımacılığı, su, telefon, havagazı işletmelerini yanısıra İzmir Rıhtımı'nda çalışan atlı tramvaylar da bu gelişimden nasibini alıyor ve 1933 senesinde devletçe satın alınarak kamulaştırılıyordu.[79]

Sadece, yabancı şirketlerden merkezi Belçika'da bulunan Sofina Şirketine bağlı ve İstanbul'da tramvay, elektrik ve tünel işletmeleri imtiyazına sahip bulunan İstanbul Tramvay Şirketi, bu gelişmeye göre uzunca sayılabilecek bir süre bu sürecin dışında kalıyordu. Cumhuriyetin zayıf ekonomisi ise kendinde ve bu şirketi satın alacak o gücü henüz bulamıyordu.

1 Kasım 1910 tarihinden beri İstanbul elektrik dağıtım imtiyazını elinde bulunduran[80] ve merkezi Macaristan'da bulunan Ganz Elektrik Şirketi nin (1911 senesinde Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi unvanını almıştı.[81] Bu imtiyazını 22 Haziran 1938 tarihinde Nafia Vekaletine devretmesi, yakın bir gelecekte İstanbul ulaşımının da hükümete devrolacağının müjdesini hissettiriyordu. Nihayet 8.2.1939 tarihinde, tramvay ve tünel şirketlerinin satın alınma mukavelenamesi, Ankara'da Nafia Vekili Ali Çetinkaya ile şirketlerin yetkili delegesi M. Special tarafından imzalanarak bu özlem de gerçekleşiyor[82] ve İstanbul Tramvay Şirketi ile Tünel Şirketi'nin bütün tesisat ve malları, tüm hukuk ve vecibeleri ile birlikte 13 senede ödenmek üzere 1.589.000TL. mukabilinde[83] 1.3.1939 tarihinde[84] hükümete devroluyordu.

3642 sayılı 12/6/1939 tarihli şirketin satın alınmasına dair mukavelenin tasdiki hakkındaki kanunla, bilcümle hak ve vecibeleriyle hükümete intikal eden tramvay işletmesi 15/6/1939 gün ve 3645 sayılı yasayla[85] tüzel kişiliği olan ve İstanbul Belediye Reisliği'ne bağlı bir Umum Müdürlük olarak kuruluyor ve de İETT kısaltması ile ismini alarak, şehrin resmi "Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmesi" olarak çalışmaya başlıyordu.

(1928 yılında "Üsküdar-Kadıköy Halk Tramvayları Şirketi" adı ile hizmet vermeye başlayan Anadolu yakasındaki tramvayların devlete devri ise çok sonraları olmuştu. 16 Ekim 1954 günü bu şirkete Nafia Vekâletince el konulmuş, işletme, bütün tesisleriyle beraber, 16 Mart 1955 tarihinden itibaren İETT'ye bağlanmış böylece, gerek İstanbul Tramvay Şirketi, gerekse Üsküdar-Kadıköy Halk Tramvayları Şirketi, fiilî görevlerini sona erdirerek yerlerini tek bir işletmeye bırakmıştı.)

Tramvay ve Tünel Şirketlerinin satın alınma mukavelenamesi 8.2.1939 Çarşamba günü akşamı Ankarada Nafia Vekili Ali Çetinkaya ile şirketlerin yetkili delegesi M. Spesial tarafından imza edilmiştir. İmza merasiminde Ali Çetinkaya şirket delegelerine hitaben şunları söylemiştir:

« Sayın Mösyö Spesial: Belçika'da Sofina Şirketinin mümessili ve İstanbul Tramvay ve Tünel Şirketlerinin mümessili (delegesi) olarak sizleri hörmetle selamlarım. Sizinle Nafia Vekaletinin bu salonunda iki imtiyazlı şirketin mukavelesini imzalamak üzere ikinci defadır ki karşılıklı bulunuyoruz. İmtiyazlı şirketlerin ve kapitülasyonların dünyada, siyasî manada geri kalmış milletlerin ve idarelerin üzerinde tatbik edilen usullerden olduğu tarihen sabittir. Türk Milleti ve Türk İdaresi bu devreyi geçmiştir. Biz bugün iddia edebiliriz ki dünyanın, tarakki ve sulhda âmil olan en çalışkan bir milleti mevkiine gelmişizdir. Artık modern tarakkileri, modern işleri kendi vesaitimizle kendi elemanlarımızla insanlığın ve milletimizin menfaatine olarak kendimiz takip etmek istiyoruz. Belçikanın kıymetli bir müessesesi olan Sofia'nın bunu takdir ederek her iki müzakerede de gösterdiği hüsnü niyetten dolayı teşekkür ederim. Hasseten, Mösyö Spesialin bu müzakerelerde gösterdiği hüsnü niyetin hatırasını daima muhafaza edeceğim. Kendilerine teşekkür eder ve imzalıyacağımız mukavelenin her iki tarafın hayrına ve menfaatine olmasını dilerim. »



Cumhuriyet

Tramvay Şirketinin satın alınmasına dair mukavele dün Ankarada imzalandı

Nafıa Vekilimiz mühim beyanatta bulundu

Tramvay Şirketi 5 sene sonra şehre geçecek

İtalya teminat ver

İspanyadaki gönüllüler bittikten sonra geri alına

Takas yolsuzluğu devletin gördüğü z

Rumen hükümeti, millete bir beyanname neşretti

Etrüsk hakkında yap tahkikatın verdiği ne

Cumhuriyet Gazetesi. 9 Şubat 1939 R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



yet

Model

Perşembe 2 Mart 1939

Millileşen müesseseler

Tramvay ve Tünel dün hükûmete devredildi

Tramvay depolarında merasim yapıldı, arabalar süslenerek sefere çıktılar

Millileşen müesseseler

Tramvay ve Tünel dün hükûmete devredildi

Tramvay depolarında merasim yapıldı, arabalar süslenerek sefere çıktılar

Cumhuriyet Gazetesi. 2 Mart 1939 R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

nhuriyet

İSTANBUL — CAĞALOĞLU
Telgraf adresi: Cumhuriyet İstanbul - Posta kutusu: İstanbul
Telefon: 22266. Tahrir heyeti: 24795. İdare ve matbaa kısmı: 24331

Çarşamba 1 Mart 1939

Model
AYLIK MODA MECMUASI
Mart sayısı 1939 yılının Bahar ve Yaz modelleri ile dolu olarak çıktı.
Her yerden isteyiniz.
15 kuruştur.

Tramvay ve Tünel teslim alındı

Yeni idare, bugün merkez binasında ve depolarda yapılacak merasimden sonra filen çalışmaya başlıyor



Yukarıda: Şirket müdürü M. Kinderf, Nafıa Komiseri Sürüriye veda ediyor. Solda: M. Kinderf ve sağda: Sürüri teslim evrakını imzalıyorlar.

Trmvay ve Tünel teslim alındı

İstanbul Tramvay, Elektrik ve Tünel şirketlerinin bu sabahtan itibaren Nafıa Vekâletine bağlı müdürlükler halinde faaliyetlerine devam edecekleri anlaşılmıştır. Bu tarihi gün münasebetile yer yer bazı merasim yapılacak, merkezî müesseselere sancaklar, müesseseler gündüz bayrak ve direklerine çelenkler, gece de ışıklarla donatılacaktır.

Öğleden evvel

Bugün öğleden evvel, Metro hanında Tramvay ve Tünel memurları, muvakkat idare heyeti tarafından kabul edilecektir. Kabul merasiminden sonra, doğruca Taksim gidilecek, oradaki Cumhuriyet abidesine Nafıa Vekâleti Tramvay ve Tünel muvakkat idaresi namına çelenk konulacaktır.

Öğleden sonra

Öğleden sonra da saat 16 da, Elektrik Park otelde, hâlen Tekaütlerinde olmak üzere iki çay ziyafeti verilecektir. Ziyafetlere, başta Vali ve Belediye Reis Lütfi Kırdar olmak üzere Nafıa Vekâletine merbut İstanbuldaki müesseseler müdürleri, sabık Elektrik, Tramvay ve Tünel şirketleri şube müdürleri ve mesuplar davetli olacaklardır.

Bundan başka, sabahleyin tramvaylar, işlemeğe başlamadan önce depolarda kurbanlar kesileceği gibi hareket müntehalarında çay ziyafeti de verilecektir.

İstanbul Tramvay ve Tünel şirketlerinin hükûmetçe devir ve teslim alınması için Nafıa Vekâleti İstanbul İmtiyazlı Müesseseler Başmüfettişi Sürurun riyasetindeki heyet mesaisini bitirmiş, dün Metro hanında şirket ve hükûmet mümessilleri arasında katî devir ve teslim muamelesi yapılarak imzalar teati olunmuş-



"ŞEHRİN İÇİNDEN"
Cumhuriyet Gazetesi
3.3.1939

Yazan: Salâhattin Güngör

Tramvay ve Tünel Milli İradeye Geçerken...

«

Bu bir şenlik gününe benziyor, ne var? Ne var ki tramvay arabaları böyle gelin gibi süslendiler? Her araba, kolları arasında bir kocaman çelenk taşıyor, niçin?.. Vatmanlara bakıyorum, zafer arabasına binmiş birer serdar azametile çanlarını öttüre öttüre önümden geçiyorlar.

Biletçilere bakıyorum: Her zamanki sahanlıklar arasında, mekik dokudukları halde yüzlerinde en ufak bir yorgunluk izi yok.

Vatmanı, biletçisi, hatta makasçısı sevinç içinde!..

Yoksa bütün tramvay müstahdemlerine hep birden tayyare piyangosu mu isabet etti?.. Hayır! Hiçbiri değil. Bugün İstanbul tramvaylarının 'kanadlı tekerlekleri' ilk defa olarak bizim hesabımıza dönüyorlar.

Bu bayram, yalnız tramvaycıların mı? Hayır! Ayağı karada olan bütün vatandaşların bayramı!

Sabahın saat altısı. Beşiktaş Tramvay Deposu'nun önünde müteceessis bir kalabalık görüyorum. Beşiktaş'ın bütün erkencileri burada!..

Kucağında yavrularile alacakaranlıkta yollara dökülmüş işçi kadınları, depodan ilk arabanın çıkışını bir halâskar gibi bekliyorlar.

Gözüm, o sırada, küçük bir kan çukuruna ilişti. Çukurun ortasında, debelenen kurbanlık bir koyun vardı. Mütevazi gündeliklerle ödenen bu millî keffarete, içimde derin bir nikbetle baktım ve kendi kendime şöyle düşündüm:

- Türk parası, tramvay depolarının eşiğinde yabancı şirketler hesabına son kurbanını veriyor!..

Nihayet işte ilk araba, ağır ağır depodan çıktı. Sağdan soldan alkışlayanlar!..Vatman, kasketlerini sallıyan arkadaşlarına bakarak gülümsüyor.

- Can can... Can can... Can can ..

Canına ot tıkanan tramvay şirketinin borusu öttüğü günlerde, bu can, hiçbir gün, bu kadar neşeli ses vermemişti!

Tramvay önde, içi dopdolu, kalabalığı yararak ilerlemeğe çalışıyor, halk ve işçiler haykırıyorlar:

- Yaşa.. Yaşa Çetinkaya!..

.....

Saat 11... Metro Hanın önündeyim. O Metro Han ki, yakın zamanlara kadar ayda on bin lira maaş alan direktörlerile adeta bir imparatorluk merkezi idi..

Ne zaman kapısından içeri girsem, kendimi bir yabancı ülkede hissederdim. İkinci derecede şefler bile Metro Han hudutları dahilinde mecbur edilmedikçe Türkçe konuşmazlardı.

Her nevi şikâyete karşı kendini sigorta ettiren sadık Tramvay Kumpanya'sının gazete neşriyatına karşı gösterdiği biricik alâka, omuz silkmek ve maruf bir halk tabirile dalga geçmekten ibaretti. Şirket erkânı, arabaların gittikleri istikameti, sembolik mahiyette gösteren bir takım levhalar asmakla bütün münakale müşkülâtının ortadan kalktığı kanaatinde idiler: Şişli-Beyazıd... Aksaray-Taksim... Fatih-Harbiye...

Fakat bu arablar, bir nevi Anka kuşu olmuşlardı: Adları var, kendileri yoktu!.. Vakıâ üzeri açık duran yerlerinden, bir saat kadar beklemediği göze alanlar onları uzaktan dünya gözü ile temaşa etmek saadetine ererlerdi. Fakat, içlerine girebilmek, bir kale fethetmek kadar güçtü.

İkide bir frenler isyan eder, cereyanlar kesilirdi. İdaresiz şirket elinden kendini kaldırım üstüne fırlatan hasta arablara sık sık rastlardık. Eskimiş, yirmibeş yıllık arabaları, en kesif hatlarda ve günün en kalabalık saatlerinde, evvelâ Allah'a, sonra da vatmanın soğukkanlılığına emanet ederek depolardan kapıp koyuverdiği sık sık vakidi. Bu yüzden, ne kazalar olmamış, ne canlar yanmamış, ne ocaklar sönmemişti!..

Tramvay Şirketi'nin maziye karışan hatırasından bugün ne kaldı? Bir sürü harab araba, her yanı tamire muhtaç, kağşamış bir şebeke... Ve ikide bir kopan çürük bir tel şeridi... Ve bunların hepsinden daha acıklısı insandan kurbağaya istihale etmiş mahlûklar gibi iki değnek ortasında zıpzıp sıçrayan bir takım elsiz, ayaksız vatandaşlar. »

Tramvay ve Tünel işletmesi devlete geçmiş, aradan bir süre geçtikten sonra kutlamalar, bayramlar normale dönmüş, halk şirketten isteklerini de talep eder duruma gelmişti. İşte böyle bir örneği, 22 Mart 1939 tarihli Cumhuriyet Gazetesinde köşe yazarı Safaeddin Karanakçı'nın kaleminden okuyorduk;

« Metro Hanından çıkarılıp Taksim Abidesine götürülen şu muhteşem çelenk, çiçeklerin temiz dili ile ne kadar ne şey söylüyor, fakat ne kadar çok şey anlatıyor: "Nafıa Vekaleti. Tramvay-Tünel. 1 Mart 1939"

Şirketler Başmüfettişi Sümer Denizer'in eliyle Şişli Deposu'ndan dün sabah sefere sevkedilen tramvay arabası, yalnız rayların üzerinden değil, yabancı sermayesiyle teşekkül etmiş şirketler devrinin üzerinden de bir silindir gibi geçmiştir. Mal sevki sahalarının elindedir. Elektrik, Tünel ve Tramvay, adım adım kazanılan birer zaferdir. Liberal mekteb, müessesat ve mensupları ne derlerse desinler, devletçi Türk iktisadının yeni bir zaferi karşısındayız!.. Uzun ve çetin müzakerelerden sonra devlet tarafından satın alınan İstanbul Tünel ve Tramvayları 1/3/1939 tarihinden itibaren artık devlet tarafından işletilmektedir.

İstanbul tünelinin ve tramvaylarının devlete intikali, âmme hizmetlerine müteallik bir müessesenin millileştirilmesi ve burada çalışan binlerce Türk vatandaşını keyfî muamelelerden kurtarması dolayısile memnuniyet vericidir. Binaenaleyh 1 Mart 1939, yalnız İstanbul Tramvay Şirketinde çalışan memur ve müstahdemlerin değil devletçi Türk iktisadının bir zaferi olması itibarile hepinizin bayramıdır.

Mahiyeti ne olursa olsun bir işletmede kâr ve istismar şekli mevzu, sermayenin ecnebi millî veya devlete ait oluşuna göre değişir. Ecnebi sermayesinin at koşturduğu memleketlerde kapitülâsyonlar da olursa, düşünülmiş bali...

Devlet tarafından idare olunan işletme tarifelerinde vatandaş lehine tenzilât yapılması icab eder. Devlet tarafından tesis masrafları için konan sermayenin ecnebi veyahud millî teşebbüslerde mevzu sermayeden daha uzun yıllarda amortize edilmesi mümkündür. Zira devlet zengin ve kuvvetlidir. Bu icaba Devlet Demiryolları Umum Müdürlüğünün nail olduğunu büyük bir memnuniyetle görüyoruz. Devlete geçen Şark Demiryolları, banliyö ve muhtelif hatlı tarifelerinde vatandaş lehine azamî tenzilât yapılmıştır; ki bu tenzilâtın yolcu mikdarını arttırdığına asla şüphe yoktur. Böyle bir tenzilât yapılmasını Belediyeye ve devlete geçen diğer iş ücretlerinde de umuyoruz. »



Devir Kutlamaları. Taksim, Mart 1939

R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Şişli Tramvay Deposu 1950' R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

Şişli Tramvay Deposu 1939 R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

Yeni Tip Tramvaylar

1936 yılında İstanbul caddelerinde, o güne kadar rastlanılmamış bir şekile sahip olan ve şık görünümlü yeni tramvaylar görülmeye başlanıyordu. Genellikle Şişli-Tünel, Şişli-Beyazıt ve Harbiye-Fatih hatlarında çalışan bu modern görünümlü tramvayların kapıları, hareket halindeyken devamlı kapalı durmakta, tramvayların duraklarda durarak yolcu indirip bindirecekleri zamanlarda ise havalı kapıları otomatik olarak basamaklarıyla birlikte açılmaktaydı. Arkasına asılmanın ve hareket halindeyken atlayıp binmek yada inmenin mümkün olmadığı ve renkleri açık sarımsı olan bu tramvayların ortadan ikiye ayrılmış olarak 1. ve 2. mevkilere sahip oluşu ve de gidecekleri güzergah tabelasının yan tarafta kapı üstünde de bulunması, diğer tramvaylarda ratlanmamış özellikleriydi.





Taksim 1940'



Galatasaray / Beyoğlu 1935' Fotoğraf: Selahattin Giz "Beyoğlu 1930" kitabı



R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Gazete sayfası

İkinci Dünya Harbi ve 1940'ların İstanbul'u

1940 yılında patlayan 2. Dünya Harbi nin kıvılcımları Avrupa ülkelerinin birinden diğerine sıçrıyor, koskocaman kıta alevler arasında kavruluyordu. Batı uygarlığının en büyük merkezleri sayılan kentler bir enkaz yığınının korkunç çizgilerini taşıyorlar, savaşın yıkıcı, öldürücü kahredici darbeleri Avrupa'yı bir uçtan bir uca etkiliyordu.

Türkiye savaşın dışındaydı ama, savaşın ürpertici rüzgârları her an hissediliyordu. Günlük yaşam değişmişti. Değişikliğin en belirli yanı ekonomide görünürken, 1941 yılında İstanbul halkı savaşı artık sofralarında da hissetmeye başlıyor, yiyecek sıkıntısı "burnumuzun dibindeki" savaşın doğal sonucu olarak ortaya çıkıyordu. Yağ, un, şeker, pirinç yok satarken, ekmekte karne dönemi başlıyordu."[87]

Savaş yiyecek sıkıntısı ile birlikte yakıt sorununu da beraberinde getiriyordu. Havagazı tesisatı bulunan evlerin başlı başına ayrıcalık taşıdığı, evlerde gazyağının tüketildiği, yemeklerin gaz ocaklarında pişirildiği, kaloriferin ve Fuel-oil'in henüz tanınmadığı İstanbul'da en çok gereksinim duyulan yakıt gazyağı ve benzindi. Benzin istasyonlarının önü gece gündüz taksi, kamyon ve o sıralarda şehiriçi toplu taşımacılığı için az sayıda bulunan otobüslerle doluyordu. Minibüsle ise İstanbul henüz tanışmamıştı.

İkinci Dünya Harbi'nin tüm olumsuzlukları yaşamın her kesitine yansırken tramvay belki de tek istisna olmuş, seferlerini alabildiğince aksatmadan sürdürmüştü. Dünyanın cehenneme döndüğü 1940-1945 yılları arasındaki 6 yıl boyunca, İstanbul halkının, İETT gibi devlete dayalı resmi ve ciddi bir taşıma idaresi tarafından taşınması, çekilen bütün sıkıntılara rağmen yine de savaş yılları içinde güvenilir hayati bir olgu yaratmıştı. Hiçbir yedek parçanın gelemediği o yokluk yıllarında, devletin bütün imkânlarını seferber ettiği, tren idaresinin atölyeleri ile desteklediği, erdemli ve bilgili bir kadro tarafından yönetilen tramvay ağı olmasaydı, halk mutlaka ki çok daha fazla sıkıntı çekerdi.[88]

Dünyanın en küçük metrosu olan Galata Tüneli'miz de savaşın rüzgârlarına karşı koyamamış, eskiyen kayışı savaş nedenleri ile ithal edilip değiştirilemeyince kopmuş ve çalışmadığı için kapılarını da kapamak zorunda kalmıştı.[89]

Benzin ve lastik yoklukları arasında o tarihlerde henüz 10-15 yıllık bir geçmişi bulunan taksilerin de çalışamadıkları düşünüldüğünde, şehir içi toplu ulaşımını, otuzdan fazla hatta tamamen üzerine almış olan tramvayların verdiği hizmetin büyüklüğü tartışılmazdı.


Eminönü 1940' R.S. Kayserilioğlu

Savaşın Avrupa'da sürmesine rağmen İstanbul ışıksız geceleri yaşamış, karartma denilen uygulama İstanbul'un hayatına girmişti. Tramvaylar da savaşın sonuna dek bu modaya uymuş, önündeki aydınlatmanın iki ampulünün yuvarlak camı olsun, tavanının kenarındaki dikdörtgen küçük camlar olsun, tüm aydınlatma camları koyu mavi renk ile boyanmıştı. Ayrıca üst tabelayı aydınlatan ampulü yine renk değiştirmiş, büyük pencerelerini ise siyah perdeler tamamen kapamıştı.[90] Karanlık bastırdıktan sonra tramvaylara binenler sıkı sıkıya kapanan perdeleri, koyu maviye boyanmış camları önce yadırgamışlar, ancak zamanla da alışmışlardı.

Tabela, tramvay yakına gelene kadar okunmadığından uzaktan tramvayın önündeki mavi ışığı gören ve "geliyor" diyerek yola doğru hamle yapan çoğu yolcunun hevesi, bir sonraki mavi ışığa kalıyordu.

Harp yüzünden güçlüklere uğranılmasına rağmen 1200'den fazla bandaj getirtilmiş ve bu suretle servis harici kalan birçok araba tekrar hizmete alınmış ve tramvay seferleri tekrar eski haline dönüştürülmüştü.

Tramvayların yükünü otobüslerle hafifletmek için idare, İngiltere'ye ve Amerika'ya 23 modern otobüs sipariş etmiş, ancak, harp dolayısıyla bu otobüslerin yalnız 9 tanesinin ihracına (Amerikan hükümetince) müsaade edildiğinden, büyük güçlüklerle İstanbul'a getirilmiş bu mükemmel 9 adet nakil vasıtası montajları yapılarak servise sokulmuşlardı. Siparişi verilmiş olan bu 23 otobüsten yalnız 9 tanesinin gelmesi üzerine Ticaret Ofisi vasıtasıyla İsveçten 15 kamyon şasisi satın alınmış ve bunlar, tramvay atölyelerinde otobüs haline getirilerek hizmete konulmuş ve İstanbul'un toplu taşıma yüküne bir nebze olsun katkıda bulunulması sağlanmıştı.

Pazar 8 Birincikânun 1940

CUMHURİYET

Tramvay idaresini müşkül vaziyete sokan sebebler

Sipariş edilmiş olan malzeme harb dolayısile alınamadı

Fakat asıl sıkıntı şebekenin darlığından ileri geliyor

Son günlerde, bazı gazeteler, muhtelif münasebetlerle Belediyenin tramvay şebekesinin inşaatında gördüğü güçlükleri ileri sürerek tenkidlerde bulunmaktadırlar. Bu hususta bize verilen malûmata göre, bunun şu sebeblerden ileri gelmektedir: Tramvay idaresi, 1 mart 939 da milî idareye geçtiği ve eşyâ ambarını tamamından ihtiyarına, Belediye tarafından işletilmeğe başlanmıştır. Şirket zamanında harcadan evvel [illegible] sipariş ve mukaveleler, Belçikada Sofina merkezi vasıtasile yapılmakta idi. Milî idarenin başlangıcından sonra bunun doğrudan doğruya idare tarafından yapılması zarureti hasıl olmuştur. Hükûmetin [illegible] 939 dan itibaren siparişler [illegible] başlanmıştır. O tarihte Almanya ile kiloring münasebetleri devam ettiğinden diğer memleketlerle ancak yüzde yetmişe yakın nispette takas primi verilmesi icab etmekte idi. Bu sebeble ilk siparişler tercihan Almanyaya verilmiş ve bu vaziyet, harbin başlangıcına kadar devam etmiştir. Malûmdur, siparişi mütaakıb hamiline[illegible] teşkilâtın işi zarurî olarak uzamaktadır. Harb hali başladıktan sonra, serbest döviz temin bâkiyesinin tekâbül eden mukabilinde olduğundan yüzde yetmiş nisbetinde takas primile mal celbine teşebbüs edilmiş ve muhtelif memleketlere siparişler yapılmışsa da, bu memleketlerden bir kısmının istilâya uğraması, buralara yapılan siparişlerin teminine imkân bırakmamıştır. Keza Belçikaya sevkedilmesi lâzım gelen rayların Fransaya sipariş edilen bandajlar alınamamıştır. Avrupa memleketlerinin çoğu, el emeği çok, iptidaî tezgâhlarla az mal vermekte ve bunun haricindeki imalâtı kabul etmemektedir. Ler Ray ve bandaj, bilhassa sevkiyatı fazla sayesinde alduğundan bunların celbinde ayrıca müşkülâta maruz kalmışlardır.

Bununla beraber harice sipariş edilen elektrik malzemesinin çoğu celbedilmiş olduğu gibi bunların bir kısmı da yolda bulunmaktadır.

Tramvay için en mühim olan ray ve bandajlar için idare, muhtelif memleketler nezdinde teşebbüslerine devam etmektedir. Bugün idaremiz elinde bulunan arabaların yüzde sekseni işler bir haldedir. Mamafih arabe adedi bugünkü mevcudun bir misli artsa dahi, mevcut şebeke ile istihsalin daima geçmek kabil değildir.

İstihsalin başlıca sebebi şunlardır: 1 — Otobüslerin miktarı yüzde yirmiye inmesi, 2 — Işıkların kararmalarının dolayısile herkesin muayyen saatte evlerine dönmeleri, 3 — Işıkların söndürülmesi yüzünden saat 17 den itibaren arabaların sür'atleri azalmasa ve bunun neticesi olarak adedi üzerine tesir etmesi.

Tünel için sipariş edilen iki hayıştan biri gelmiştir. İkinci tünel hayışı celbedilemediğinden bunun İngiltere ve Amerikadan getirilmesi düşünülmektedir.

Bozulan tramvay arabalarının bandaj, dingil gibi esas malzemeden mamulünün ilâçlı etüvlerinde tamirleri temin edilmiştir. Bozulan motörlerin tamirinde Türk sanâyi mamulâtından istifade edilmektedir. Hattâ bazı bozuklukların elektrik kaynağı vasıtasile uzun müddet dayanacak şekilde tamirleri imkân dahilinde girmiştir.

Elektrik idaresi, ihtiyacı olan bütün malzemeyi celb ve tedarik etmiş bulunmaktadır. Müşkülât yalnız tramvay arabalarının bandaj, ray ve dingil gibi malzemesinin fikdanından ileri gelmekte - dir. Tramvay idaresi, pek muaziz vaziyette kalacak olursa, Üsküdar, Kadıköy şebekesi üzerinde işlek olmıyan bazı hatların raylarından istifade edecektir.

Bugünkü şebekeyi tevsi etmedikçe, tramvay arabalarında görülen ihtiyacın önünü almağa imkân görülememektedir. Bebek hattına fazla vapur işlediğinden, bu hat üzerindeki ağırlığın bir kısmını hafifletmek bahsine gelince, henüz bu hususta verilmiş bir karar yoktur. İlerde zarureti hasıl olursa, bu hat üzerindeki raylarını da diğer hatlarda kullanılmak üzeri düşünülmektedir.

Tramvay idaresi tarafından İngiltere-de bir fabrikaya 25 otobüs sipariş edilmişti. Fabrika askerî imalâtla meşgul olduğundan bu otobüsleri yapacak vaziyette bulunmadığını bildirmiştir. Bu - nunla beraber, idare bu fabrika ile temasını muhafaza etmektedir.

8 Birincikânun 1940

Tramvay İdaresini müşkül vaziyete sokan sebebler

Bazı gazeteler, ışıkların söndürülmesinden sonra, elektrik sarfiyatının mühim miktarda azaldığını yazmışlardı. Öğrendiğimize göre, sarfiyatta hasıl olan düşüklüğün yüzde onu tecavüz etme - mektedir. Işıklar söndürülmeden evvel şebekeye verilen elektrik enerjisi, 45 bin kilovata baliğ olmakta idi. Bugünkü sarfiyat ise, 40 bin kilovat kadardır.

ŞEHİR İŞLERİ

Terkos tesisatı

Şehrin Beşiktaş gibi bazı yerlerine terkos suyunun kâfi miktarda verilmediği görülmektedir. Bunu önlemek üzere Sular idaresi tevsii havalarında tesisatı yeniden artırmak ve tamamlamak suretile yürütmeğe karar vermiştir.

Ekmek on para ucuzladı

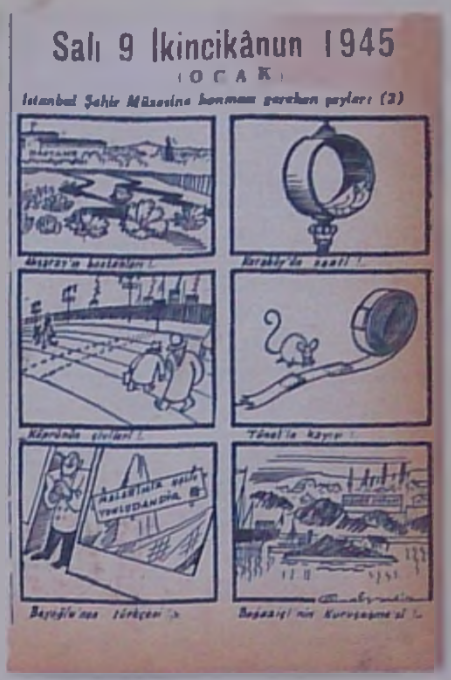
Dün, Belediyede toplanan narh komisyonu ekmeğin on para ucuzlatılmasına karar vermiştir. Bu karar Dahi-

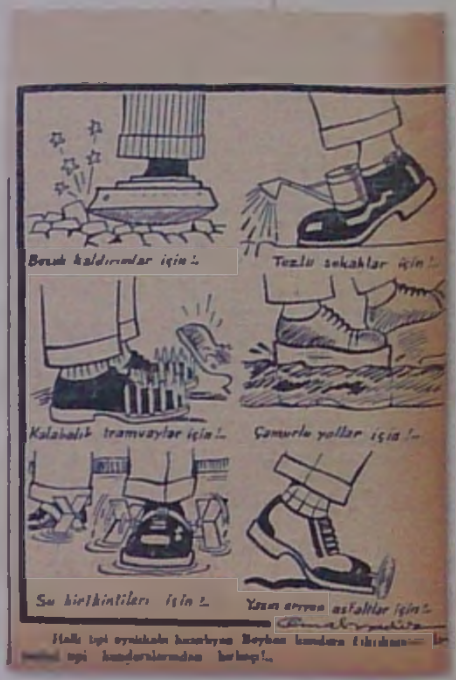
İstanbul Tramvay Şirketi'nin son senelerde gerek gelir azlığı, gerekse hükümetçe satın alınabileceği düşüncesi ile yedek malzeme getirtmemiş olmasından dolayı, satın alındığı zaman depoları bomboştu. Hükümete devrinden hemen sonra yabancı uyruklu fen memurlarının işten uzaklaştırılması ve yerlerine hemen yeni elemanların tayin edilememesi, idarenin evvela Nafıa'ya sonra da Belediye'ye devri ve sonrasında 2. Dünya Harbi'nin patlaması, gereken yedek ve tamir malzemelerinin tamirine zaman ve fırsat bırakmamıştı. Ray, bandaj ve havai hat gibi yurtdışından temini gerekli olan malzemelerin ithali için her çareye başvurulmuş ise de harbin kısa bir zamanda genişlemesi dolayısıyla, bunların teminine imkân bulunamamıştı. Bu nedenle esasen hurda bir halde teslim alınmış olan tesisatın harp yılları içinde, faaliyet ve devamını sağlamak için, büyük gayretler sarfedilmişti.

Şehir içi nakliyatında yardımcı bir rolü bulunan az sayıdaki otobüsler ile diğer motorlu vasıtaların, harp yıllarında gerek benzin tahdidatı gerekse lastiksizlik yüzünden mühim nisbette azalması, şehirdeki ulaşım yükünü tamamıyla tramvaylara vermişti. Bu yüzden yükü artan ve fazla çalıştırılan tramvay arabaları sayısında da, tamir ve yedek parça malzemelerinin bulunmaması nedeniyle azalma görülmekteydi.

Elektrik motorlarındaki parçalar dışında dışardan getirilemeyen diğer aksamların, özellikle İ.E.T.T.'nin Şişli'deki deposunda bulunan tamir atölyelerinde imal yoluna gidilmesi, ulaşımın devamlılığının sağlanması konusunda başarıyı getirmişti. Ancak ray ve bandaj imali mümkün olmadığından seferdeki araba adeti azaldıkça azalmış ve yolcu kesafeti de bu nispette artmıştı. Malzeme fiyatları, işçilik yükselmiş, hayat pahalılığından dolayı aldıkları ücretlerle geçinemeyen personel, işlerini bırakarak hariçte daha fazla ücretlerde kolaylıkla bulabildikleri işlere başlamışlardı. Bu itibarla personelin ücretlerine zamlar yapılmış, kendilerine, ayrıca sıcak yemek verilmiş, bu masraf artışları dolayısıyla tarifelere de bir miktar zam yapmak mecburiyeti hasıl olmuştu. 1943'de ise nihayet iki sene evvel Almanya'ya sipariş edilen ve harp dolayısıyla geçiken ray ve teferruatından bir kısmı gelebilmiş ve böylece de şebekenin en yıpranmış kısımları derhal değiştirilmişti.







Ömer Çiftçi

Harpten önceki son yıl olan 1938 ile harp dönemi 1943,44,45 yılları arasındaki, İstanbul ve Kadıköy yakasında çalışan tramvayların faaliyet durumları ile ilgili tablolar incelendiğinde görülüyordu ki, harp yıllarında işletilen günlük ortalama araba sayısı daha az iken, katedilen mesafe ve taşınan yolcu miktarı çok daha artmıştı.

Harp Öncesi ve Harp Süresindeki Tramvay Faaliyet Durumları[9 TB]

	1938	1943
Günde işletilen vasati araba	177 motris+83 römork (260 araba)	134 motris+67 römork (201 araba)
Senede katedilen mesafe	15.356.364 km.	11.346.463 km.
Taşınan yolcu miktarı	73.039.303 kişi	83.864.583 kişi
Senelik hasılat yekunu	2.412.949 TL.	4.436.660 TL.
Senelik masraf yekunu	2.385.129 TL.	4.694.919 TL.
Senelik kar/zarar miktarı	kâr: 27.821 TL.	zarar: 258.259 TL.

1944 -1945 Yıllarına Ait Tramvay Kurumlarının Genel Durumları[9]

Şehrin ve kurumun adı	Şebeke Uzunluğu Metre		Taşınan Yolcu Sayısı		Gelir TL	
Seneler	1944	1945	1944	1945	1944	1945
İstanbul Tramvay İdaresi	35.118	35.118	85.598.000	92.192.275	5.900.979	6.408.862
Kadıköy Halk Tramvay Şirketi	23.950	23.950	12.217.635	13.228.415	903.447	1.007.531
İzmir Tramvay İdaresi	6.065	6.065	7.961.439	8.792.898	497.178	556.539
Toplam	65.133	65.133	105.777.074	114.213.588	7.301.604	7.972.932

« Ayşelerin evi sur haricindedir. Bizim ki, Hüsamettin Paşa'nın kocaman duvarları arasına hapsedilmiş, bahçesi çam ağaçlı (havuzlu balıklı ve fıskiyeli imiş) eski konaklardandır.

Kış akşamları bankadan dönerken, birinci mevkîde, ilk zamanlar maaşım kırk beş lirayı bulmazken yan gelir otururdum. Bütün Topkapı eşrafı selamımı iade eder, kimi omuzumu okşar, kimi hal ve hatır sorardı.

"Anam, koca konağın içinde hatıraları, duvarlara asılmış Hüsamettin Paşa'dan kalma yağlı boya resimlerin, sedef kakmalı cıgara tablalarının arasında günlerini bir böcek gibi geçirirdi. Eve ben gelince biraz canlanırdı. Çamın altındaki büyük tel örgülerle kaplı, baba yadigarı kömesteki tavuklar yumurtlamışsa ıspanaklı iki yumurta pişirir. Ne konu komşu evimize ayak basar, ne Şişli taraflarında oturan eski akrabalar konağımıza uğrardı. Anam "Hüsamettin Paşa nın geliniyim" der dayatır, Ara sıra uğrayanlara bin sekiz yüz seksen iki modası elbiselerle çıkar, mütemadiyen Paşa babamızdan bahsederdi. Babamın kolağası payesi aldığı gün, evin bahçesinde yapılmış bir şenliği, gelen gidene, hatırlayıp hatırlamadıklarını sorardı. Son pandantifini sattığı gün, ben de bankadan ilk maaşımı almıştım. Evimiz senelerdir kırk beş lira para görmemişti. Ayda kırk beş lira ile Topkapı'da neler yapılmaz? dedi anam. Bahçeyi mi düzeltmeyiz, tavuklar mı almayız, piliç mi çıkarmayız, çamı mı budatmayız, havuzu mu tamir etmeyiz?

- Anneciğim, dedim, kırmızı balık da alalım havuza.. Nerede satarlar acaba?

- Mısır Çarşısında bulunur yavrum, dedi.

İki tokmaklı guguklu saatin zincirini çekti. ilk defa olarak benim gördüğüm bir amme cüzünden bir şeyler okudu. Cüzünü okuduktan sonra yine ilk alarak, Hüsamettin Paşanın geliniyim, diyen halini mahsus bir nasıl söyleyeyim, af buyurun, fiyakayı bozmamak gayretile yaptığını anlattı.

- Artık dedi. Hüsamettin Paşanın gelini değilim oğlum, banka memuru Bay Recai'nin anasıyım, dedi.

O zaman benim de yüreğimden bir şey koptu. Ben de ilk defa olarak bir şey yaptım Onu optım. Bahçeye çıktık. Babamın kolağası olduğu günkü gibi, sanki bütün bahçe, Japon fenerlerile süslüydü.

İşsizken tütün içerdim. İşe girince bıraktım. Fakat birinci mevki tramvay arabalarında akşam üstü Topkapı'ya dönmeyi güzel bir itiyat halinde muhafaza ettim. Ne güzel olurdu: Kimse konuşmazdı. Tramvay mahallelere saparak, Meydanlara varırdı. Yanımız sıra çıplak bacaklı çocuklar koşar, gitgide geri kalırlar, en arkaya atlarlardı.

Yangın yerleri korkunç, garip, uzak, yabancı, hatırasız, nerelere kadar giderdi bilmem? Sonra, yine evler başlardı.

Bir kafesten bir genç kız birinci mevkideki genç erkeğe bakardı. Son durakta iner; geriye dönerdim. Portföyümü sallardım. Bakanlara selam vermezdim. Fakat iyi delikanlı, sessiz çocuk, iş bulmuş, aferin! çalışıyor; dediklerini duyardım. Bazan Hüsamettin Paşanın torunu da derlerdi. Ben de anam gibi bundan garip bir gurur da duymaz değildim

Tramvayda en büyük dostum Zekai Beydi. Bazan yan yana düşerdik. Ben etrafımı göremezdim. Gazetemi okurdum. O, yangın yerlerine bakar, yıkılmış çeşmeler hayıflanır:

-Harap, Harap.. İstanbul?.. Nerede o eski İstanbul? Bu taraflarda oturmak doğru değil.. İnsan ihtiyarladıkça konfor ihtiyacı da başlıyor, hazret! derdi. Sonra·

- Valide Hanıma arzı hürmet ederim. Ellerinden öperim efendim.

- Teşekkür ederim efendim, bilmukabele efendim.

- Geceler hayrolsun!

- Geceler hayrolsun!

Bir gün her nasılsa bir ikinci mevkî tramvaya atlamış bulundum. Topkapı'ya işleyen çift tramvay arabalarından yalnız iki tanesi kırmızı renklidir. Zekâi Bey ve ben gibiler bu tramvayları beklerler. O gün biraz geciktiğim için ve tramvay da hemen geçip gittiği için, ancak arkadaki römorka atlayabildim.

Ayşe'ye orada rastladım. Ben çok mahcubumdur. Ayşe derhal dostluk tesis eden garip ve şimdiye kadar roman ve hikâyelerde bulunduğunu işittiğim Avrupalı bir İstanbul kızı idi. İnhisarlarda çalışıyordu. Tramvay tenhaydı. Dışarda yağmur yağıyor, içeride insanlar, bir çorba düşünenler açlar gibi hazin ve sessiz, sakalları uzamış ve iyi çehreli idiler. Yerler tamamen doluydu. Fakat ayakta da kimseler yoktu. Sirkeci'den her tarafı ıslanmış, kasketi elinde bir çocuk girdi. İhtiyar bir adam, yanındaki arkadaşını biraz sıkıştırarak bu çocuğu tatlı ve muhabbetle dolu bir hareketle yanına aldı.

Sonra yine dışarıyı görmeden, şen, şakrak, yorulmaz, çapkın ve genç bir biletçinin şaklabanlıkları arasında meçhul bir çorbaya doğru insanlar gidiyorlardı. Ne güzeldi!

İşte o akşamdan sonra birinci mevki tramvay arabaları Topkapı'ya doğru çekip giderken ben römorka atlar ve kendi kendime; Topkapılı Ayşe'ye ve Topkapılı Ayşe gibilere rastlamayacağımı bilsem, birincinin meşin, yaylı koltuklarına kurulur, yangın yerlerini, harap camileri ben de Zekâi Bey gibi seyreder, içlenirim, derim..." »

Sait Faik

"Yeni Mecmua." 30.6.1939. No:9 Sayı: 28

« Tramvay işletmesi işi kapitülasyonlardan kalma bir kampanya elindedir. Birinci mevki vagonlar kırmızı renktedir.. Kinciler neftîdir. Ücretler boya farkına göredir. Kadın erkek arasında perdeler kalkmıştır ama, bazı adetler olduğu gibi durmaktadır. Tramvayda çanta, bohça, o zamanlar yeni çıkmış radyo, sonra herhangi bir hayvan bulundurmak yasaktır.

Bir ara Eminönü-Fatih tramvayına siyah çarşaflı 40-45 yaşlarında bir kadın biner, doğru gider çilli yüzlü yeşil gözlü gencin yanına oturur. Yüzü peçelidir. Çarşafın önü ise fazlaca kabarıktır, elleri de görünmüyor. Bir ara daracık bir cadde arasında tramvayın çanı tın tın tın diye ses çıkarır. Sirkeci epey kalabalık. Burada tramvayın çanı durmuyor. Tın tın tın öter durur. Bu sese karşılık bir ses daha kulaklarda çınlıyor. Şak şak, şak, gırrr. Bu bir kuş sesi ama ne kuşu, flörye mi, iskete mi, bülbül mü, ispinoz mu, kanarya mı, saka mı? Meraklılar kulak kabartıyorlar, tartışıyorlar, birinin dediği ötekini tutmuyor. Bu güzel ses nereden geliyor. O da belli değil. Bir yandan tramvayın çanının sesi, bir yandan kuşun sesi şak şak şak gırrr diye makara çekmesi yolcuları ilgilendiren biletçinin tatsız sesi pişmiş aşa su katar. Elindeki kalemi sert sert önündeki bilet kutusuna vurarak:

- Beyler, hanımlar tramvayda hayvan bulundurmak yasaktır, kimde varsa dışarı çıksın, beni polis getirtmeye mecbur etmeyin.

Biletçi bu ihtarı yaparken saka kuşu sanki alay eder gibi daha da istahlı, daha da şakrak sesler çıkarmaya başlar. Biletçi sinirli sinirli yerinden kalkar, sıraları dolaşır. Nerede ise herkesin üstünü başını arayacak.

Bir dolaşır, iki dolaşır. Sonunda bir polis hafiyesi gibi şişman, bol çarşaflı kadın yakalar, bağıra bağıra söylenir...

- Hanım, tramvayda hayvan bulundurmanın yasak olduğunu bilmiyor musun? Haydi hanım bekletme tramvayı, aşağı... O zamana kadar sesini çıkarmayan siyap çarşaflı kadın bu defa çarşafın altındaki kuş gibi sesini çıkarır:

- Biletçi efendi, görmüyor musun bu hayvan değil, kuştur, kuş. Sen hiç kuş görmedin mi? Hayvan dediğin dört ayaklı olur. Sonra dişli, tırnaklı, boynuzlu olur. Sözün ona manda, öküz, eşek, katır gibi. Adları bile çirkin, bu ise ayaklı, insan gibi, tepesi de kırmızı, Rabb'im özenmiş de yaratmış, sanki fesli, bir püsküllü eksik. Buna saka kuşu derler, belki bilmezsin. Eğer sen yine istersen, vicdanın razı olsun buna da bir bilet kes parasını veririm. Madem niyet ettin.

- Hanım görüyor musun, insanların gagası, kuyruğu olur mu? Bu insandan gayrı bir mahlûk, bunun buraya girmesi yasaktır.

Bir külhanbey yanındakinin ensesini işaret ederek.

- Bey ağabey, bu arkadaşın ensesinde bir şey yürüyor, sen biletçisin anlarsın. Bak bakalım o da bir mahlûk olmasın, yanlış tramvaya binmesin.

- Alay edeceksen bir ayna al da ona bak, öyle alay et. Karşında bir memur var anladın mı?

- Biletçi efendi sana söylüyorum, benim kuşumdan şikâyetçi varsa parmağını kaldırsın, ben burdan inmeye razıyım. Sarıgüzel'de Hafız Mücteba Efendi'ye götürüyorum, o saka kuşu meraklısıdır da.

- Hanım, burada masal okuma, şimdi bir kuşu alır kafesiyle pencereden aşağı atarım. Buraya kuş girmez, yasaktır dedik.

Yolculardan yaşlıca bir efendi (Lâhavle) çekerek:

- Be adam, sen günah nedir bilmez misin? Bu zavallı kuş ne suç işledi ki, onu pencereden aşağı atıyorsun. Sende insaf, merhamet yok mu?

Üstü başı hırpâni genç bir yolcu:

- İdare et beyadey, gözünü seveyim, şunun şurasında Fatih'e ne kaldı. Tut ki Bülbülü Salih gramofonda çalıyor. Mangır yok gazinoya gidemiyoruz. Efendime söyleyeyim, burada bedavadan kuşdili safası yapıyoruz. Çok görme ne olursun biletçi ağabey...

-Efendi idare et diyorsun ama, kondöktör idare etmiyor. Burası tramvay idaresi. Senin bildiğin gibi değil. Sen onu git bir istida ile kumpanyaya anlat anlatabilirsen. Laf anlayan beri gelsin, kime söylüyorum.

Eski bir okul hocası:

- Biletçi efendi oğlum, demindenberi sizi dinliyorum. Buraya hayvanlar binmez diyorsun. Bu yalnıştır. Eskiden insanlara ne derlerdi biliyor musun? 'Hayvan-ı Nâtık', yani söz söyleyen hayvan. Biletçi efendi alınmasın, sâde bu kuşacağız değil, hepimiz (Hayvan-ı Natık)ız. Üstelik bu kuşun bir de sesi güzel, bize neşe veriyor, bizi eğlendiriyor. Sonra bir meziyeti daha var, insan gibi boş lâf etmiyor. Ayrıca Tanrı'nın göklere çağırdığı, meleklere benzettiği bu varlığı (Ervah-ı Lâtife)'ye benzetenler haklıdırlar. Çünkü onlar bütün yaratıklardan hafifdirler. Sonra yeryüzünün olduğu gibi, gökyüzünün de süsüdürler, müjdecisidirler. Süleyman Peygamber'in Hüdhüd'ü gibi. Bunların sâde kendileri değil, necâseletleri de temizdir, hatta uğur getirirler, ya işte böyle. Sen mektep medrese görseydin bunları bilir, bu kuşu da hakir görmezdin.

Biletçi:

- Hoca Efendi iyi dersin ama, burası medrese değil, tramvay arabası. Burada talimatname geçer. Anlaşıldı, hepimiz bu kuşlu hanımı korumak istiyorsunuz. Para toplayın, bir hususi araba tutun, hem sevaba girersiniz, hem de bu hanım safay-ı hatırla dilediği yere rahatça gider. Paytonla gitsin, landonla gitsin, kupa ile Kağıthane'ye gider gibi gitsin, davul zurna ile gitsin, ille gitsin velakin benim kumpanya arabasıyla gitmesin. İşte bu kadar, daha ne söyleyeyim, anlayana sivri sinek saz, anlamayana davul zurna az. Yakışırsa bu hanımı kuşu ile saltanat arabasına bindirin gitsin, o gitmezse benim aklım başımdan gidecek, daha ne diyeyim.

Malik Aksel »

"İstanbul'un Ortası" Ankara 1977. Kültür Bakanlığı Yayını

Yollara Ait Program (1938-1942)

İstanbul Belediyesi, Cumhuriyetin kuruluşunun 15. yıldönümünden itibaren, İstanbul'un güzelleştirilmesiyle ilgili şehircilik anlamında bir seri imar ve tanzim hamlesine girişmişti. Herşeyden evvel trafiğin düzenlenip kolaylaşması, nakil vasıtalarının süratle işleyebilmesi için, mevcut cadde ve sokakların genişletilmesi, modern ve dayanıklı bir şekilde asfaltlanması ya da mozaik parkelenmesi yoluyla muntazam bir yol şebekesi projesini gerçekleştirmeye başlamıştı. 1938 yılında başlayan "Yollara Ait Program" ın mühim bir kısmı, 2. Dünya Harbi'nin doğurduğu bütün güçlüklere rağmen devam etmiş ve ilk emirde 1943 senesine kadar birçok mahal ve güzergâh yenilenmişti. Bu yenilenme çalışmalarını yıllara göre şöyle sıralayabiliyoruz.[93]

1938 yılında;

Asfalt: Karaköy Rıhtım Caddesi, Taksim-Harbiye Caddesinin ortasındaki rötüjler, Beşiktaş-Yıldız-Zincirlikuyu yolu, Göztepe, Erenköy, Şaşkınbakkal, Suadiye, Bostancı, Çiftehavuzlar, Caddebostanı, Acıbadem yolları.

Mozaik parke: Gümüşsuyu-Dolmabahçe yolu.

Parke: Orhaniye Caddesi, İbrahimağa-Altunizade yolu.

(Unkapanı Gazi Köprüsü inşaası devam etmektedir.)

1939 yılında;

Asfalt: Eminönü Meydanı, Ankara, Postane, Refik Saydam, Ayaspaşa, Kulelidibi Caddeleri, Taksim Meydanı, Ordu, Fevzipaşa Caddelerinin rötüfleri, Erenköy, İçerenköy, Bostancı, Caddebostanı, Çiftehavuzlar-Acıbadem, Şaşkınbakkal yolları.

Mozaik parke: Ankara Caddesinin yokuş kısmı.

Parke: Ebusuud, Aksaray Caddeleriyle Üsküdar Beykoz yolunun bir kısmı.

Makadam şose: Cihangir yolları, Topkapı-Halkalı yolu, Suadiye Vapur İskelesi, ve Üsküdar-Beykoz, Akbaba yolu.

1940 yılında;

Asfalt: Eminönü-Bankacılar, Taksim-Sıraselviler, Tepebaşı Caddeleri ile Taksim Cumhuriyet Abidesinin etrafı, Taksim Harbiye Caddesi, Sirkeci İstasyonu yolları, Erenköy, Bostancı, Caddebostanı, Suadiye yolları.

Parke: Lâleli-Koca Ragıp, Şair Fıtnat, Şair Haşmet, Halıcıoğlu-Tersane Caddeleri.

Makadam şose: Ayazpaşa-Kağıthane, Hürriyeti Ebediye Tepesi, Kağıthane-Silâhtarağa yolları ile Paşabahçe-Beykoz yolları ve Bebek – İstinye yolunun bir kısmı.

1941 yılında;

Asfalt: Bahçekapı, Eyüp-Rami, Maltepe-Gümüşsuyu, Yedikule-Balıklı, Sehinşah, Pehlevi-Metro caddeleri, Beyazıt Meydanı, Ayazağa-Kağıthane ve Hürriyeti Ebediye Tepesi-Kağıthane-Silâhtarağa yolları, Bebek-İstinye yolunun bir kısmı, Caddebostanı, Santral, Fenerbahçe mevkilerindeki bir kısım yolları.

Mozaik Parke: Galata-Kara Mustafapaşa Caddesi.

Parke: Hal meydanı, Edirnekapı-Eyüp, Beyazıt ve Koska yolları.

1942 yılında;

Asfalt: Kasımpaşa-Halıcıoğlu, Dolapdere, Beşiktaş-Nüzhetiye, Taşkışla-Dolmabahçe, Çamlıca-Acıbadem, Kadıköy-Soğütlüçeşme yolları ile Bebek-istinye yolu.

Mozaik parke: Atatürk Bulvarı'nın Gazi Köprüsü-Fatih arasında yeni açılan kısmı.



Taksim Meydanı 1940'

Ender Dural koleksiyonu



Eminönü Meydanı 1940'

R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu

I.E.T.T İdaresinin İstanbul Yol ve Meydanlarında Yaptığı Düzenlemeler

İstanbul Belediyesi'nce "İstanbul'un Güzelleştirilmesi" çalışmalarında, İETT İdaresi kendine düşen görevi ziyadesiyle yapmış ve 1939-1948 yılları arasında toplam 3.435.787 lira harcayarak 403 782 m²'ye ulaşan aşağıdaki yol ve meydanların yeni yapımını ya da tamiratını üstlenmişti."[94]

- Taksim Abidesi çevresi
- Eminönü Meydanı yolları
- Taksim-Harbiye Caddesi
- Maçka Tramvay Meydanı
- Beyazıt-Koska arasındaki Ordu Caddesi
- Lâleli-Aksaray Caddesi
- Aksaray-Topkapı Caddesi
- Fatih-Edirnekapı Caddesi
- Dolmabahçe-Beşiktaş asfalt yolu
- Kabataş Vapur İskelesi Caddesi
- Barbaros Meydanı önündeki yol.

1943 yılından itibaren on yıl içerisinde İstanbul'da gerçekleştirilmesi istenen imar programı, Cumhuriyet'in 20. yıldönümü nedeniyle 1943 yılında İstanbul Belediyesince yayınlanan "Güzelleşen İstanbul" isimli kitapta geniş şekilde anlatılmaktaydı."[95]

Yarınki İstanbul'u Meydana Getirmek İçin

Dünkü İstanbul ile bugünkü İstanbul'u gördükten sonra, asıl hedef ve gayemiz olan yarınki İstanbul için neler yapmak istediğimizi gözden geçirmek faydalı olur. Yarınki İstanbul'u meydana getirecek olan imar hareketleri, "on yıllık plan" da toplanmıştır. Bu planı şöyle hulasa etmek (özetlemek) kabildir;

"On Senelik İmar Programının Esasları"

On senelik İmar Programında yapılması düşünülen işler, şehrin şahdamarları olan ve diğer imar hareketlerine tercihan yapılması (öncelik tanınması) lazım gelen ana caddelerden başlayarak, aşağıdaki 33 maddede hulasa edilmiştir.

Programın acele yapılması lazım gelen birinci derecede maddeleri, müstacel (acil) kaydiyle gösterilmiştir. Fakat, baştaki yedi madde, diğer işlerin hepsine takdimen (öncelikli olarak) yapılacaktır.

1- Taksim-İngiliz Sefarethanesi Tepebaşı Caddesi (acil)

2- Taksim-Karaköy Caddesi (acil)

3- Eminönü -Beyazıt Caddesi (acil)

4- Eminönü-Haller-Unkapanı-Gazi Köprüsü Caddesi (acil)

5- Tophane-Karaköy-Unkapanı Gazi Koprüsü Caddesi (acil)

6- Yedikule-Sarayburnu-Eminönü sahil bulvarı (acil)

7- Taksım-Harbiye-Maçka ve 2 numaralı park bölgesinde başlanan işlerin ve bu semtteki iskân (yerleşim) mahallesinin bitirilmesi(acil)

(Bu bölgede, bir turizm otelinin inşası, Gümüşsuyu Askeri Hastanesi'nin başka bir yere nakli ile burada elde edilecek arsaların Yüksek Mühendis Mektebi nin büyütülmesine tahsisi ve Kurtuluş ile Taksim arasına doğru bir yol açılması vardır).

8- Taksim-İngiliz Sefarethanesi-Tepebaşı Caddesi'nin açılması ile meydana çıkacak mesken (konut) ve ticaret mahallesinin tanzimi.

9- Eminönü-Haller-Unkapanı Cazl Köprüsü yolunun açılması üzerine Haller Mahallesi'nin tanzimi

10- Avrupa demiryolunun yeraltına nakli ve sahil bulvarının açılması neticesinde Marmara iskân bölgesinin tanzimi (acil)

11- Küçükayasofya'da bir âsâr -ı atika (eski eserler) parkı vücudu getirilmesi

12- Tıp Fakültesi ne, mevcut hastanelere ve 1000 yataklı yeni belediye hastanesine tahsis edilmiş (ayrılmış) olan tıp bolgesinin tanzimi (acil)

13- Tıp bölgesinde bir nebatat (botanik) bahçesi vücuda getirilmesi (acil)

14- Muhtelif imar ve tanzim hareketleri neticesinde ortadan kaldırılacak olan evlerde oturanlar için, ucuz, bahçeli evlerden mürekkep (oluşan) yeni mahalleler ve münasip (uygun) semtlerde amele kurulması

15- Yedikule surlarının dışında, Yedikule'den Bakirköy'e kadar uzanan sahada sanayi bölgesinin kurulması

16- Eyüp-Hasköy arasında üçüncü bir köprü inşası ile bu köprü civarında Haliç sanayi yolunun yapılması (acil)

17- Mezarlık bölgesi olan Eyüp'ün tanzimi

18- Mimar Sinan'ın şahaseri olan Süleymaniye Camii etrafının imarı

19- Surlar dışında, Topkapı ile Edirnekapı arasındaki sahada koşu alanı ve spor sahası tesisi

20- Florya bölgesindeki korular ve yeşil sahaların, plaj kabinlerinin ikmali (tamamlanması) ile burada yaz tatilleinde talebeye tahsis edilecek tepenin tanzimi

21- Yeşilköy'le Bakırköy arasındaki deniz tayyarelerine mahsus havalımanı vücuda getirilmesi ve havalimanı ile mesken mahalleri arasındaki yolların inşası

22- Şehir etrafında modern çiftlikler tesis edilerek, İstanbul'u çeviren tarlaların işletilmesi

23- Haliç ve Boğaziçi kıyılarının mümkün olduğu kadar fazla ağaçlandırılması

24- Sirkeci ve Haydarpaşa'da feribot iskeleleri tesisi ile trenler ve motorlu nakil vasıtaları için Avrupa-Asya yolu'nun kesilmeden devam ettirilmesi (acil)

25- Avrupa-Asya yolunun Bağdat Caddesi denilen kısmının tam genişlikte olarak yeniden tanzimi (acil)

26- Üsküdar Meydanı'nın tanzimine ait projenin ikmali ve arada adeta yere gömülü şekil alan güzel çeşmenin yükseltilmesi

27- Çamlıca'nın tanzimi ile burada bir Türk kahvesi ve haftasonu otelinin inşası

28- Anadolu kıyısındaki bütün plajların tanzim ve imarı

29- İleride inşa edilecek Skuar denilen küçük mahalle bahçeleri, meydanlar, spor sahaları ve resmi binalar gibi halka mahsus tesisler için şimdiden boş arsalar halinde muhafaza edilecek sahaların ayrılıp tespiti

30- Fatih Sultan Mehmet Han'a ithaf edilecek olan şehrin büyük merkez meydanının Atatürk Bulvarı ile Fatih Camii arasında tesis edilerek ve Fatih'in heykelinin bir abide halinde buraya dikilmesi, meydanın etrafına Adliye ve Belediye sarayları ile diğer büyük ve muhteşem binalar inşa edilmesi (acil)

31- Şehrin en münasip bir yerine büyük bir Atatürk heykeli dikilmesi (acil)

32- Sultanahmet Meydanı'nın, şehrin inkılap meydanı haline konulması (acil)

33- Büyük imar hamlesi yapılırken, Müzeler İdaresi'nce muhafazaları istenilmeyen, tamiri imkânsız ve harabe halinde bulunan bütün binalar yıkılması ve bunlardan elde edilecek malzemeden yeni inşaatlarda istifade edilmesi. »



Boğaziçi Sırtları'ndan Belbek Koyu 1940'

"İstanbul Albümü / 1952"



Çamlıca'dan Adalar 1940'

"İstanbul Albümü / 1952"



Unkapanı / 19.5.1943 Dr. R. Dermanver arşivi



Sirkeci 1953 R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Atatürk Bulvarı, Aksaray / 9.5.1943 Dr. R. Dermanver arşivi



Eminönü 1950' Oğul S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Taksim Meydani 1940'

M.H. Bayri, 'Istanbul / 1954'



Taksim Meydani 1943



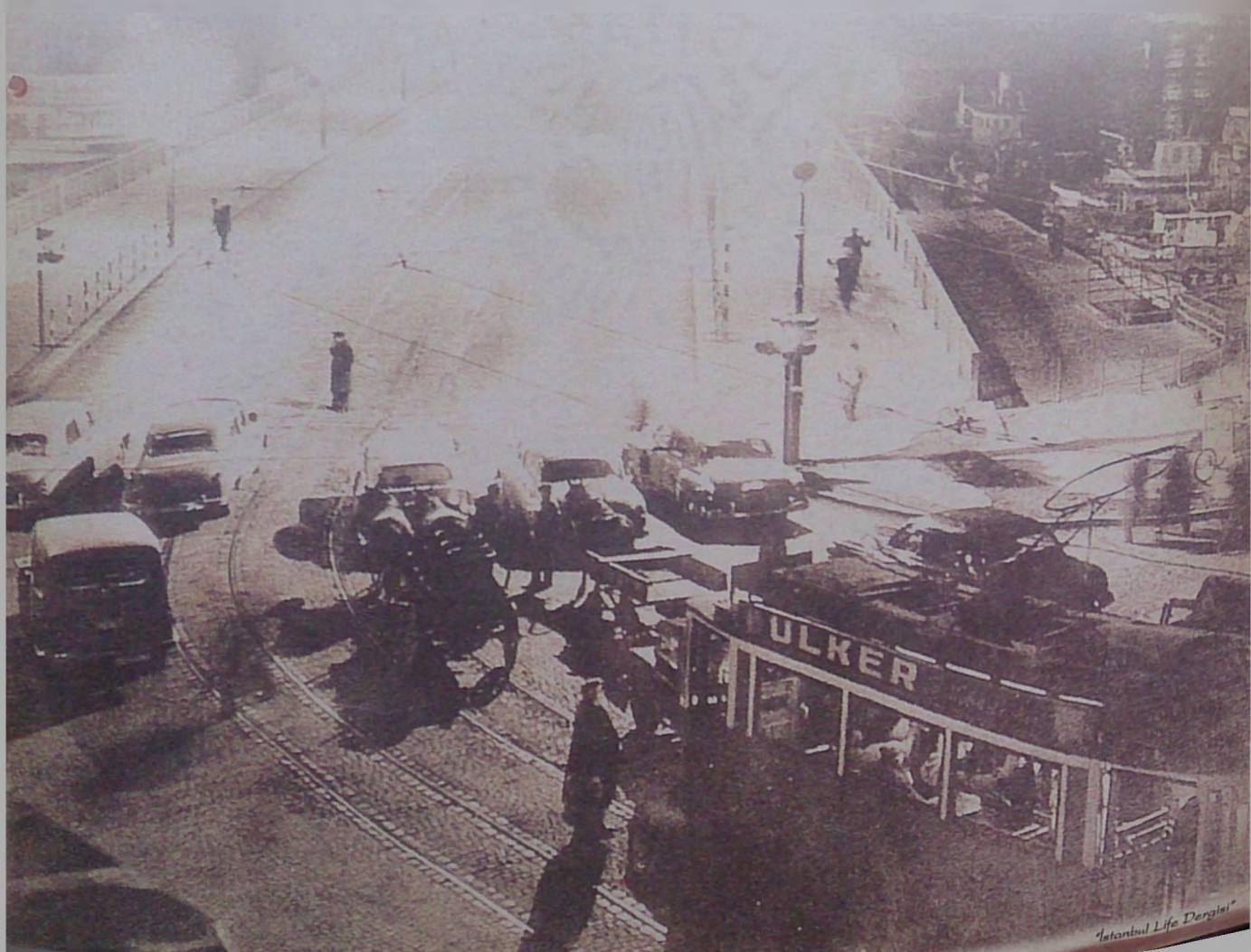
Taksim İstimlâki 1940'

"Hayat Mecmuası"



1950'lerin İstanbul'u

50'li yıllar, savaş sonrası Amerikan hayat tarzının İstanbul'u derinden etkilediği yıllardı. Açma koluna nazar boncuklarının asıldığı yeni yeni görülen buzdolapları mutfaklarda, İstanbul radyosunun başlattığı "Radyo Günleri" programları da, üstüne dantel örtüler serilmiş tahta kasa mobleli lâmbalı radyolarda yerlerini alıyordu. Misafir odalarındaki pikapların orta çubuğunda taş plaklar üst üste sıralanırken, İstanbul sokaklarında ejderha ağzı panjurlu süt beyaz Cadillaclar, lâl renkli Hotchkissler, siyah inci Bugattiler ve tüm zamanların arabaları Chevrolet ve Buick'ler, trafikte adeta kent mobilyası olarak görülüyordu. Sabahın erken saatlerinde Galata Köprüsü'nün açılmasıyla köprünün iki yanında biriken araç ve yayalar, uzun kuyruklar oluşturmaya, artık başlamıştı.



"İstanbul Life Dergisi"



Çemberlitaş, 1956 — Nihat Güney koleksiyonu

7 Eylül 1955 sabahı ise parçalanmış ve talan edilmiş dükkanların sıralandığı İstiklal Caddesinde devriye gezen tanklara bu defa yoğun kalabalıktan ilerlemeyip sıra sıra dizilmiş tramvayların aralarında yerlerini alıyor; trafik kazalarıyla ilk kez 20 Mayıs 1948 tarihinde (*Hürriyet Gazetesinde*) yayımlanan "24 saat içinde şehirde 8 adet nakil vasıtası kazası oldu" şeklindeki haber vasıtasıyla tanışan olan İstanbul'lu, o tarihlere kadar şehir içinde dayandığı trafik vasıta kazası haberlerini, 1950'lerden sonra "tramvaya çarpan otomobiller" biçiminde sık sık duymaya ve görmeye başlıyordu.

İstiklal Caddesi, 7 Eylül 1955

İmar - İstimlâk Hârekatı

50'lerin İstanbul'unda çok hızlı bir alt-üst oluş daha yaşanıyor; kooperatif konutları modası hızla yayılırken bir yandan büyük "istimlak" hareketleri kenti yeniden şekillendiriyor ve kentin çehresi de hızla değişiyordu.[444]

1950'den sonraki hızlı kentleşme sürecinde İstanbul'un aşırı büyümesiyle üstlendiği işlevler ise nüfus patlamasının ortaya çıkarttığı sorunlar, yapılan kamulaştırmalar, açılan yeni meydanlar, hız yolları, alt-üst geçitlerle de tümüyle çözümlenmemiş ve zamanla daha da ağırlaşmıştı. Kent içi trafiğin yoğunlaşması, bir dizi kavşak ve yeni yolun açılması gerektiriyor, "İstanbul'u Güzelleştirme" savıyla yeni meydanlar açılıp eskileri genişletiliyordu. Bu dönemde kıyıda, Vedikule-Sirkeci sahilyolu, Karaköy-Dolmabahçe yolu, Topkapı-Aksaray arasında Millet ve Aksaray-Bayrampaşa arasında Vatan caddeleri açıldı. Aksaray-Beyazıt arasındaki Ordu Caddesi genişletildi. Beyazıt Meydanı biçim değiştirdi. Karaköy ve Eminönü-Sirkeci meydanları ise hiçbir zaman tam olarak uygulanamayacak olan projelere göre alt-üst edilmekteydi. "İmar-İstimlâk Harekâtı" sürecinde, İmar Yasası'nda yapı yüksekliği yol genişliğine göre belirlendiğinden bu anayollar artıyor, kentsel doku değişiyordu. Bu yıllar, inşaat kesiminin olağanüstü canlandığı, sürekli değer artışlarının yeni müteahhitler yarattığı ve İstanbul'da "kentsel rant" oluşumunun çok hızlandığı bir dönemdi.

Fiziksel olarak kent içi yığılmayı arttıracak olan bu uygulamalar sırasında, buldozerler önlerine gelen tarihsel-doğal dokuları yırtarak geçiyor; 1958 senesinde, Karaköy Meydanı'nın süsü Ahşap Cami'nin yıkıldığı gibi birçok tarihsel yapıt yok ediliyordu. Kentin kuruluşundan beri var olan denizle bağlantıları da Marmara ve Boğaz kıyılarındaki yollarla da koparılmış, yok edilmişti. Öte yandan, ilerdeki dönemlerde, bazı bölgeler (İstanbul surlar içinde Sultanahmet, Küçükayasofya, Hanlar bölgesi, Zeyrek, ayrıca İstanbul Boğazı, Kadıköy ve Üsküdar) için etkili koruma kararları getirmeyi başaracak olan "Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu" [illegible] (bu günlerde kapatılıyor. Yasa no. 5805, tarih: 2 Temmuz 1951.)[445]



Laleli 1950'

R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

1950'lerdeki "İmar-İstimlak Harekâtı", bir anlamda bir önceki dönemin "Güzelleştirme Çalışmaları" nın devamıydı. Güzelleştirme çalışmalarının başlangıç dönemi olan 1938'lerden sonra, birçok anıtın çevresindeki onlarla bütünleşen yerleşme dokuları ortandan kadırılmış, yeni büyük caddeler açılmış, birçok konut ve ticaret yapısı köhnediği gerekçesiyle yenilenmek yerine kamulaştırılarak yıkılmıştı.

Eminönü, Sirkeci, Beyazıt, Şişhane, Tarlabaşı ve Taksim'deki yollar ve meydanlar düzenlenmiş, Taksim-Dolmabahçe yolu açılmış, Kabataş Setüstü, Üsküdar ve Kadıköy Meydanları temizlenmişti. 25 000 kişilik Dolmabahçe (İnönü) Stadı'nın temeli bu yıllarda atılmış, bu stad ve ardında Maçka'ya doğru uzanan "İki Numaralı Park" diye adlandırılan park bitirilmişti. Yine aynı yıllarda 6.000 kişilik Spor ve Sergi Sarayı, Florya Plaj Tesisleri, Açık Hava Tiyatrosu yapılmış, temelleri 1946 yılında atılmış olan ve 30 yılda bitirilen Taksim Opera Binası'nın inşaatına bu dönemde de devam edilmişti. Levent Çiftliği olan Emlak Kredi Bankası'na devredilmiş ve burada 1.500 konutluk bir mahalle kurulması öngörülmüştü. Bütün bu projelerin gerçekleşmesi, 1950'lere taşmıştı.

1950-1960 döneminde İstanbul'un geçirdiği mekânsal dönüşümlerin ise başlıcaları şunlardı;[496]

- Beyazıt-Aksarary arasındaki 30 m genişliğindeki yolun açılması,
- 30 m genişlikteki Sirkeci-Florya "sahil yolu" nun yapılması,
- Saraçhane'de 5.000m²'lik bir arsa üzerinde İstanbul Belediye Binası'nın projelendirilip yapılması,
- İstanbul'un önemli külliyelerinde ve camilerinde restorasyon ve yenileme çalışmalarına girişilmesi,
- Topkapı-Dolmabahçe yolunun genişletilerek 40 metreye çıkarılması,
- Edirne-İstanbul yolunun İstanbul girişinin düzenlenmesi, sur çevrelerinin temizlenmesi ve Yeşilköy'e doğru 50m genişliğinde bir yolun yapılması,
- 60 m genişlikte Vatan Caddesi'nin yapımı ve üzerinde 100.000 kişilik Bayrampaşa Stadyumu'nun projelendirilmesi,
- Topkapı-Dolmabahçe yolu üzerinde Salıpazarı rıhtım ve antrepolarının yapılması.

Dersaadet Tramvay Şirketi'nin atlı tramvaylar dönemlerinden beri yapılan anlaşmalar mucibince tramvayların geçtiği yolların tamir ve inşaası İETT İdaresi'nin mükellefiyeti içindeydi. 1945-1949 yılları arasında İETT tarafından, 39957 m^2 asfalt, 240798 m^2 adi parke, 49800 m^2 mozaik parke olmak üzere 330555 m^2 yol inşa ve tamir olmuş ve bu yollar için 3.620.995 lira harcanmıştı. 1950 ile 1956 yılı sonuna kadar yeniden inşa edilen yollar ise 545.665 m^2 parke, 396.969 m^2 mozaik, parke, 132411 m^2 asfalt olmak üzere ceman 1.070.045 m^2 yi bulmuştu. Beyazıt-Aksaray-Topkapı Caddesi dahil 6 sene zarfında yeni inşa olunan ve tamir edilen yollar için ise 6.171.635 TL. harcanmıştı.[497]

Ferahlayan İstanbul

1950'li yılların ikinci yarısında İstanbul'un imarı için büyük gayretler sarfedilmekte, istimlâkler, açılan yol ve meydanlar umumi bir ilgi ile karşılanmakta, yapılacak işler de aynı ilgi ile beklenmektedir. İmar hareketinin eğirlik merkezini teşkil eden yerler ise Galata Köprüsü'nün iki yakasıdır. Vandaki fotoğrafın numara sırasına göre sayılan bu bölgenin tâbi olacağı imar hareketleri ve taşıdığı beklentileri 1957 senesi itibariyle şöyledir:

« 1- KARAKÖY MEYDANI: Burada istimlâki kalan kısım Demir Sokağı ile Karaköy Palas arasındaki adadır. Trafik son derece rahatlayacaktır.

2- KARAKÖY RIHTIMI: İstimlâke tâbi olan bu kısımdaki binalar yıkıldıktan sonra açılacak meydan, meydan rıhtım caddesi "2A" ya bağlanacaktır. Rıhtım caddesinde istimlâk edilecek yegâne kısım Tophane'ye dönen dirsekteki binanın düşen kısmıdır. Rıhtımın köprü tarafı yapılmıştır.

3- İSKELE: Köprüdeki Şehir Hatları iskeleleri kalkacak, bunların yerine "3" numarada olduğu gibi Karaköy ve Eminönü sahillerinin muhtelif noktalarına ihtiyacı karşılayan iskeleler yapılacaktır.

4- DOLACAK KISIM: Sahpazarı rıhtım ve antrepo inşaatının devamı olarak sahildeki bu kısım da doldurulacaktır. Çalışmalar ilerlemektedir.

5- İSKELE: Karaköy sahilindeki ikinci Şehir Hatları iskelesi de burada yapılacaktır. Bu iskeleler ihtiyacı karşılayacak büyüklükte olacaktır.

6- YENİYOL: Tophane ile Bankalar Caddesi arasında 25 metre genişliğinde yol açılacaktır. Bunun için lüzumlu bazı istimlâkler yapılacaktır.

7- BANKALAR CADDESİ: Tophane'den başlıyan yeni yol Bankalar Caddesi'ne bağlanacak. Bu suretle yeni bir yol kazanılmış olacaktır.

8- NECATİBEY CADDESİ: Bu caddenin 25 metre genişliğe çıkarılması için gerekli istimlâkler yapılarak cadde revizyona tâbi tutulacaktır.

9- TOPHANE CAMİİ: Yapılan istimlâklerle Tophane Camii de tamamiyle meydana çıkmıştır. Sahanın tanzimine devam edilmektedir.

10- BOĞAZ SAHİL YOLU: Yapılan ve yapılacak istimlâklere Boğaz sahil yolu da genişliyecek, ardiyeler başka yerlere kaldırılacaktır.



İstanbul, Şehir Merkezi Son İmar Projeleri 1957

"Hayat Mecmuası" 1957 / Ocak

11- KARAKÖY - AZAPKAPI: Bu cadde 30-35 metre genişletilebilmesi için gerekli istimlâkler yapıldıktan sonra revizyona tâbi tutulacaktır.

12- KARAKÖY - UNKAPANI: Karaköy ile Unkapanı Köprüsü arasında bir sahil yolu açılacaktır.

13- EMİNONU: İstimlâke tâbi olan bu kısımda iş yerlerini ihtiva eden binalar yapılacaktır. Bir kısım istimlâklerle saha açılmaya başlanmıştır.

14- EMİNONU-UNKAPANI: Eminönü ile Unkapanı arasında 30 metre genişliğinde bir sahil yolu açılacaktır. Asıl ferahlıyacak yer de burasıdır.

15- EMİNONU-BEYAZIT: Eminönü ile Beyazıt arasında 25-30 metre genişliğinde ve mühim bir ihtiyacı karşılayacak olan bir yol açılacaktır.

16- İSKELE: Köprüdeki Şehir Hatları iskeleleri kaldırıldıktan sonra Karaköy ve Eminönü'nde yapılacak iskelelerden Eminönü İskelesi burada olacaktır.

17- RIHTIM: Eminönü'de istimlâke tâbi olan ikinci kısım burasıdır. Burada yeni inşaat yapılmıyacak, saha boş bir rıhtım olarak bırakılacaktır.

18- SAHİL YOLU: Eminönü ile Bakırköy arasında turizm ve trafik bakımından büyük önemi olan 30 metre genişliğinde bir sahil yolu açılacaktır. »



Eminönü 1950' Fotoğraf: H. Şahenk "Tafalı Yol Kütüvü"



Karaköy 1950' Fotoğraf: H. Şahenk "Bir Zamanlar İstanbul"



Tophane 1950' Fotoğraf: H. Şahenk "Bir Zamanlar İstanbul"

1950'li yıllarda görülmekte olan İstanbul'daki [illegible] ve imar çalışmalarının özünü, ana caddelerin genişletil-
mesi ile yeni geçitlerin ve meydanların açılması teşkil etmekteydi. Şehirde ilk ele alınan ana caddele-
den biri, hem nüfus kesafeti, hem sur dışı bölgelerde iştibatı, hem şehirlerarası ve hava alanı ile olan irtibatı dola-
sıyle Beyazıt-Aksaray-Topkapı Caddesiydi. 1957 senesi itibarıyle Beyazıt'tan başlamak üzere bu caddeye
üzerinde o tarihe kadar büyük işler yapılmış: Belediye Kütüphanesi ile Marmara Sineması arasına düşen saha
binalardan olusmus ada kaldırılmış, Simkeşhanenin on kısmı ve bu kaldırımlar üzerindeki yapılar Kıraathane ve
dar yıkılmış ve Köşkler ile Aksaray arasındaki ağaçlı refüj kaldırılarak cadde azami şekilde genişletilmişti.



Beyazıt Meydanı 1957

Fotografı Ara Güler

Foto: A. GÜLER
Hayat Mecmuası (8.2.1957)

İstanbul şehrinin yerleşim konusunda yıllarca yalnış yapılagelen plansız büyümesi 1940'lı yıllarda kendini iyice hissettirmiş, bu nedenle 1950'li yıllarda başlanan büyük çapataki imar hareketleri, insanlarda bir nebze de olsa ferahlık hissi uyandırmaya başlamıştı. Ancak nüfus ile birlikte artmakta olan trafik sorunu, dolmuşların, otobüslerin ve hatta tramvayların duraklarda durması ile kendini hissetirmeye başlıyor, bunun ilerdeki yıllarda çok büyük sorunlar açabileceği endişesi bazı kafalarda düşünülür olmaya başlıyordu. İşte konu ile ilgili olarak aşağıdaki satırlar, İstanbul ile, görgü ile, insan davranışları ile ilgili yazılarını günümüzde bile beğeni ile okuduğumuz sn. Eşref Şefik'in, İstanbul Belediye Mecmuasına yazdığı,[100] 1956 İstanbul'unu anlatan "Bu Şehr-i İstanbul.." isimli makalesinden alınma;

« Karaköy Meydanı da açılıyor. Şişli-Boğazyolu, Aksaray-Topkapı da öyle.. İçimiz gittikçe ferahlıyor ama, trafik de yine de boğuntuda...

Şehircilikte dünyada kabul edilmiş bir nazariyenin şu kısa tarifi her mantığa baş eğdirecek inandırıcılıktadır; "Şehir yollarının en kısası, en az tıkanandır" diyorlar. Buna göre, eskiden beş misli genişleyen Karaköy ve Şişli'deki trafikte varı yarıya olsun ferahlık neden yok? Şehir yollarının meydanlarının açıldığı kadar ihtiyatlarımızdaki sokakları açamadık ondan galiba.. Karaköy'de dolmuşların, hususi vasıtaların, otobüslerin akışına engel olmıyacak kadar genişlikler hasıl oldu, ama, dolmuşları yine de Karaköy'deki geçit fenerinin baş tarafında dolmuşlar ve vasıtalar bir kere duruyorlar, beş metre sonra da köprü ağzında bir daha. Velhasıl isteriz oğlu isteriz. Yalnız kendimiz istemekle de kalmayız, başka başka alışkanlıkları, başka başka arızaları olanlar namına da duraklar isteriz.

Harpten evvel Londra'ya gitmiştim. Londra yı baştan başa geçen Oxford caddesindeki ihtiyari duraklarda şehrin yegâne umumî vasıtası olan otobüsler durmuyorlardı. Binmek ve inmek istiyenler şoföre işaret veriyorlar, şoför de trotuvara yaklaşıp yolcularını atlamalarını kolaylaştıracak kadar sürati kesiyor, yolcu atlayınca akışı duraksatmadan hızlanıyordu.

Kendi kendime gülmüştüm, canım bunların hastası, sakatı, çolluğu çocuğu yok mu ki, böyle umumi vasıtalara herkesi cambaz gibi sıçratıyorlar, demiştim... Orada çok oturmuş bir dostum da bana gülmüş, vaziyeti şöyle izah etmişti;

Oxford Caddesi'ni bugünkü trafik ihtiyacına göre açmak mümkün değil. Milyarlar lazım. Londra'nın en büyük damarı da Oxford'dur. Bir ikinci cadde açmakla bütün şehire şâmil yeni bir ana damarı bulmuş olamayız. Bu caddede hep birinci sınıf mağazalar var. Ve Londra nüfusunun hemen tamamı bu caddeyi geçmeye mecburdur. Vasıtaları ihtiyarî duraklarda da durdurursak, o vasıtanın kaybedeceği dakikalar, peşinden zincir gibi akmaya mecbur olan diğer vasıtalara da aksedecek, böylece kaybedilen zaman dolayısıyla şehrin ekseriyetinin nakle kâfi vasıtaların sayısını azaltmak zarureti doğacaktır. Vasıta sayısını azaltmazsak günün kesif trafik saatleri ile Oxford'un genişliği, lüzumu miktarda vasıtası geçirmeye imkân vermiyor.

Düşünüldü. Birinci sınıf mağazalardan alış veriş edecek hususi otomobilsiz ve caddeyi yürüyemiyecek kadar hasta insanın miktarı ile otobüsler durmadan atlayabileceklerin sayısı hesaplandı. Neticede, ihtiyarî duraklarda durmamanın ekseriyetin menfaatine olduğu kararı verildi.

Avrupalılar trafik, dâvasında böyle hesaplar da yapıyorlar. Gel gelelim alışkanlık bir nevi huydur. Huy kerrat cetveli ile değişir mi dersiniz?

Eşref Şefik »

"Bu Şehr-i İstanbul"



Galata Köprüsü 1954 — R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



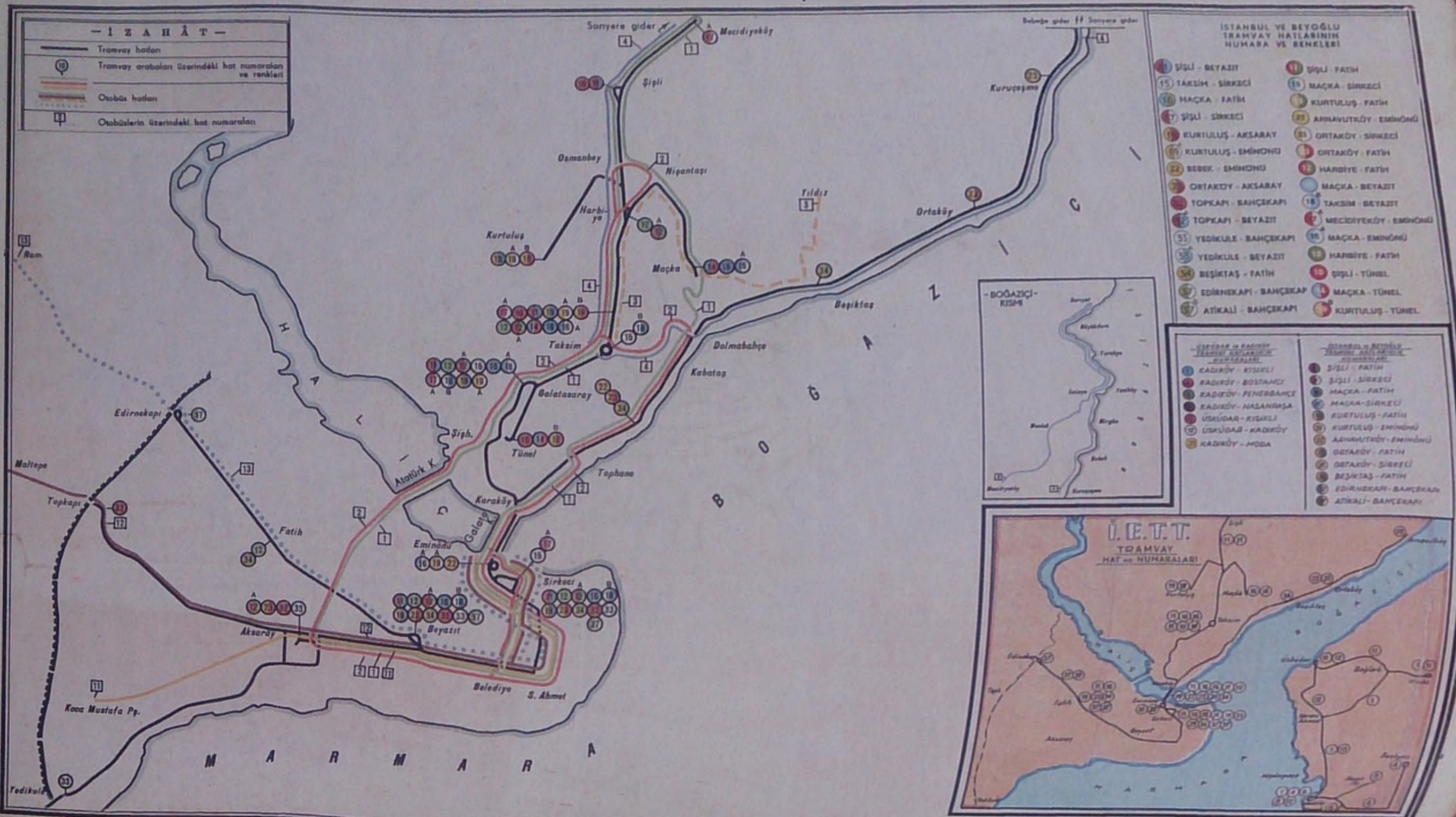
Aksaray 1950'

Fotoğraf: H. Schenk

"Bir Zamanlar İstanbul"

İ.E.T.T.

TRAMVAY ve OTOBÜS HATLARINI RENK ve NUMARA İLE GÖSTERİR ŞEMA



İSTANBUL VE BEYOĞLU TRAMVAY HATLARININ NUMARA VE İŞARETLERİ

- ŞİŞLİ - BEYAZIT
- 15 TAKSİM - SİRKECİ
- MAÇKA - FATİH
- 7 ŞİŞLİ - SİRKECİ
- KURTULUŞ - AKSARAY
- KURTULUŞ - EMİNÖNÜ
- 22 BEŞİR - EMİNÖNÜ
- ORTAKÖY - AKSARAY
- TOPKAPI - BAHÇEKAPI
- TOPKAPI - BEYAZIT
- 55 YEDİKULE - BAHÇEKAPI
- 11 YEDİKULE - BEYAZIT
- BEŞİKTAŞ - FATİH
- EDİRNEKAPI - BAHÇEKAPI
- 7 ATİKALİ - BAHÇEKAPI

İSTANBUL VE BEYOĞLU OTOBÜS HATLARININ NUMARALARI

- 22 Beşiktaş - [illegible]
- 24 ORTAKÖY - [illegible]
- 26 BEŞİKTAŞ - [illegible]
- 37 EMİNÖNÜ - TOPKAPI - MALTE
- EMİNÖNÜ - K. MUSTAFA PŞ
- 36 SİRKECİ BAKIRK - AKELNAS
- 37 EMİNÖNÜ - BAHÇ - YEŞİLKTARYA
- 38 SİRKECİ BAKIRK - OSMANİ
- 39 BEYAZIT - EDİRNEKAPI - EYÜP
- 40 TAKSİM - SARIYER
- 43 TAKSİM - BEŞİKTAŞ - YILDIZ
- 50 ŞİŞLİ - TÜNEL
- 51 LEVAND - BEYAZIT [illegible]
- 52 LEVAND - BEYAZIT [illegible]
- 53 MECİDİYEKÖY - ELMADAĞI [illegible]
- 54 MECİDİYEKÖY - BEYAZIT [illegible]
- 55 ŞİŞLİ - BEYAZIT [illegible]
- 56 ŞİŞLİ - BEYAZIT [illegible]
- 60 MAÇKA - TÜNEL
- 61 MAÇKA - BEYAZIT [illegible]
- 62 MAÇKA - BEYAZIT [illegible]
- KURTULUŞ - TÜNEL
- 71 KURTULUŞ - BEYAZIT [illegible]
- 72 KURTULUŞ - BEYAZIT [illegible]
- 85 CİHANGİR - BEYAZIT [illegible]
- CİHANGİR - BEYAZIT [illegible]
- 87 TAKSİM - YEDİKAPI [illegible]
- CİHANGİR ÇARŞAMBA DRA
- 91 DOLAPDİBİ - SÜLEYMANİYE
- 92 EMİNÖNÜ - TAKSİM - EMİNÖNÜ
- 94 SİRKECİ - FLORYA
- 95 TAKSİM - FLORYA [illegible]
- 96 TAKSİM - HAVAALANI [illegible]

ÜSKÜDAR VE KADIKÖY TRAMVAY HATLARININ NUMARA VE İŞARETLERİ

- ÜSKÜDAR - SİRKELİ
- KADIKÖY - BOSTANCI
- KADIKÖY - MOMBARACI
- KADIKÖY - SALMANİ
- ÜSKÜDAR - KADIKÖY
- KADIKÖY - MODA
- KADIKÖY - KOŞUYOLU

ÜSKÜDAR VE KADIKÖY OTOBÜS HATLARININ NUMARALARI

- 1 ÜSKÜDAR - SİRKELİ
- 2 KADIKÖY - GAR
- 3 KADIKÖY - ALTIMERMER
- 4 KADIKÖY - BOSTANCI
- 5 KADIKÖY - KOŞUYOLU
- 6 KADIKÖY - ÜSKÜDAR

İ.E.T.T.

TRAMVAY ve OTOBÜS HATLARINI GÖSTERİR PLAN

TRAMVAY HATLARI — OTOBÜS HATLARI
① TRAMVAY HAT NUMARALARI ① OTOBÜS HAT NUMARALARI

İstanbul Tramvay ve Otobüs Hatları 1955

K.S. Kayserilioğlu Matbaacılık



Tarife kapağı 1950 — İ.E.T.T. Genel Md. arşivi

Başlangıçta, İstanbul'da 12 hat ile hizmete konulan tramvayların en yaygın hizmete ulaştıkları yıl 1956 yılı olmuş, o yıl 56 hatta, 270 servis ile 14.500 km yol katedmişler ve 108 milyon yolcu sayısına ulaşmışlardı. Bahçekapı (Sirkeci) - Yedikule, Eminönü - Topkapı, Eminönü - Edirnekapı, Karaköy - Kurtuluş, Karaköy - Şişli, Eminönü - Maçka, Eminönü - Bebek, Ortaköy - Aksaray, Kadıköy - Moda, Kadıköy - Fenerbahçe, Kadıköy - Bostancı, Üsküdar - Kısıklı hatları gibi 56 ayrı hatta hizmet verdikten sonra, *1961 1960 yılında bu hat sayısı 10'ya inmiş ve 1961 yılında Avrupa yakasında, 1966 yılında da Kadıköy yakasında son seferlerini yaparak İstanbul'a veda etmişlerdi.

TRAMVAY SEYRÜSEFER TARİFESİ
1949 YAZ MEVSİMİ

	Hatlar	İş Günleri KALKIŞLAR İlk	İş Günleri KALKIŞLAR Son	İş Günleri Aralıklar (Dakika)	Pazar Günleri KALKIŞLAR İlk	Pazar Günleri KALKIŞLAR Son	Pazar Günleri Aralıklar (Dakika)
10	Şişliden-Tünele	5.55	23.45	6,8,13	5.55	24.12	7,10
	Tünelden-Şişliye	6.20	24.10		6.20	24.10	
11	Şişliden-Beyazıta	6.00	23.10	21,19	6.24	23.10	24,18,19
	Beyazıttan-Şişliye	6.48	24.10		7.12	24.10	
12	Fatihten-Harbiyeye	6.00	24.05	15,10,13	6.00	23.05	10,14,16
	Harbiyeden-Fatihe	6.45	23.50		6.48	24.06	
12a	Aksarıydan-Harbiyeye	5.55	23.55	11,13,15	5.55	23.15	18,15,11
	Harbiyeden-Aksaraya	6.45	23.45		6.42	24.00	
14	Maçkadan-Tünele	7.35	23.35	13,18,16	7.12	24.10	16,25
	Tünelden-Maçkaya	7.08	24.00		7.37	24.36	
15	Taksimden-Sirkeciye	7.15	20.40	8,11	8.00	23.52	8,12
	Sirkeciden-Taksime	7.40	21.05		8.24	24.15	
16	Maçkadan-Beyazıta	6.05	23.45	14,16	6.05	24.00	12,14,19
	Beyazıttan-Maçkaya	6.55	23.35		6.54	24.00	
16a	Maçkadan-Eminönüne	7.10	20.25	10,14	18.56	23.38	14
	Eminönüden-Maçkaya	7.45	21.00		18.33	24.15	
17a	Mevlanakapıdan-Sirkeciye	5.45	21.35	10,13	6.05	21.50	13,10
	Sirkeciden-Mevlanakapıya	6.25	22.35		6.45	22.30	
18a	Taksimden-Beyazıta	7.00	23.30	18,17	11.20	24.20	13
	Beyazıttan-Taksime	7.37	24.10		11.20	24.05	
19	Kurtuluştan-Beyazıta	6.00	23.00	12,14	6.00	23.10	11,16,19
	Beyazıttan-Kurtuluşa	6.50	24.00		6.50	24.05	
19a	Kurtuluştan-Eminönüne	7.10	20.15	8,10	19.13	23.45	14
	Eminönüden-Kurtuluşa	7.45	20.50		18.50	24.20	
19b	Kurtuluştan-Tünele	7.30	23.30	15,20	7.00	24.06	26,17
	Tünelden-Kurtuluşa	7.00	23.55		7.25	24.33	
22	Bebekten-Eminönüne	6.00	23.45	10,13,19	6.00	23.58	16,8,12
	Eminönüden-Bebeğe	6.10	24.15		6.10	24.10	
23	Ortaköyden-Aksaraya	6.00	20.50	15,10,12	6.00	21.05	15,10,12
	Aksarıydan-Ortaköye	6.50	21.45		6.50	21.55	
34	Beşiktaştan-Fatihe	6.00	20.45	11,14,11	6.00	20.45	11,14,11
	Fatihden-Beşiktaşa	6.50	21.35		6.50	21.35	
32	Topkapıdan-Bahçekapıya	6.00	23.30	6,10,16	6.00	23.35	6,10,16
	Bahçekapıdan-Topkapıya	6.38	24.10		6.39	24.15	
33	Yedikuleden-Bahçekapıya	6.00	23.22	8,10,16	6.00	23.26	8,16
	Bahçekapıdan-Yedikuleye	6.40	24.00		6.40	24.05	
37	Edirnekapıdan-Bahçekapıya	6.00	23.30	4,6,12	6.00	23.38	8,5,12
	Bahçekapıdan-Edirnekapıya	6.35	24.05		6.32	24.10	

GECE İLÂVE SEFERLERİ

İş Günleri		Pazar Günleri	
Şişliden-Fatihe	23.45		24.12
Taksimden-Fatihe	24.10		24.10
Fatihten-Şişliye	23.10		23.10
Şişliden-Aksaraya	24.10		24.10
Kurtuluştan-Aksaraya	24.05		23.05
Aksaraydan-Şişliye	23.50		24.06
Aksaraydan-Kurtuluşa	23.55		23.15
	23.45		24.00
*Maçkadan-Eminönüne	23.35		24.10
*Eminönüden-Maçkaya	24.00		24.36
*Kurtuluştan-Eminönüne	20.40		23.52
*Eminönüden-Kurtuluşa	21.05		24.15

*İşaretli hareketler 1 Haziran 1949'dan başlar

1- Bilumum şikâyetler Hareket Dairesiyle Şişli, Beşiktaş, Aksaray Deposu ve Otobüs Garajına bildirilir

Telefon numaraları

Hareket Dairesi	: 42478
Şişli Deposu	: 84081
Beşiktaş	: 83075
Aksaray	: 81671
Otobüs Garajı	: 81062



Taksim — Dolmabahçe ve Taksime

Tramvay Hareket Tarifesi 1949

Taksim 1950 — Dış S. Konsolosluğu arşivinden



Karaköy Görünüşü — İSTANBUL — View of Karaköy

Karaköy 1950' — Oğul S. Kayserilioğlu koleksiyonu

TRAMVAY İŞLETMESİNİN 1937-1958 SENELERİ ARASINDAKİ DEĞERLERİ[102]

	Günlük işleyen araba sayısı			Senelik taşınan yolcu sayısı				Senelik katedilen yol (metre)				
Seneler	1. Mevki motris	2. Mevki römork	2. Mevki motris	1. Mevki motris	2. Mevki motris	2. Mevki römork	Senelik sefer sayısı	1. Mevki motris	2. Mevki motris	2. Mevki römork	Senelik hasılat (T.L.)	Senelik gider (T.L.)
1937	96	81	82	17670458	50086511		980927	10090826		4 315 950	2.250.000	2.270 000
1938	95	83	83	18199145	54839888		1042087	10714776		4 641.588	2 499 528	2 471 707
1939	83	83	82	20188771	58227387		1042524	10784460		4 596 919	2.704 484	2 381.383
1940	89	77	78	22281124	30720124	26886212	956750	9833717		4 338.880	2.848 283	2.376 765
1941	82	64	71	27476024	28058971	26017873	836247	8220356		3 901 943	3 310 043	2 686 830
1942	74	56	69	30246149	26991399	28547504	725868	3 996 289	2.633 382	3 429.656	3 635 266	3 187 614
1943	74	59	67	29480063	28907282	24761390	800728	4 374 417	3 298 463	3 673 582	4 436.660	4 694 919
1944	84	66	84	29466811	28551574	26873250	885306	4 673.522	3 582 545	4.249 687	5.993 386	6 186.690
1945	82	71	90	30645733	31624581	29139342	924575	4.551 938	3 733 179	4 495.205	6.526 164	6.055.809
1946	86	74	92	30990361	32410430	29128224	975641	4 850 567	3.857 162	4.628 901	6.677 537	6 497 278
1947	88	78	95	31281472	33500517	31495847	997312	4 827.081	3 970 763	4 922 959	6 870 811	8 002 836
1948	107	62	95	36242483	25800591	32699059	1025564	5.878 078	3 105 943	5 072.556	6 679.664	8 101.899
1949	110	63	96	37477897	26209313	34005633	1037923	6 086 934	3 020.005	5 176 475	7.247 535	8.696.404
1950	109	61	97	36629534	26647636	34237126	1029341	6 004 506	2 976.773	5 173.292	7.339.507	9 355.615
1951	109	59	93	36079151	26558860	34190869	995822	5.887 912	2 904 916	4.890 968	7 429 640	10 030 451
1952	106	58	76	28758384	23988649	26621396	897319	5.694 807	2.921.063	3 879.300	8.047.536	9 752.488
1953	92	58	65	22304917	25147889	23349305	778503	4 745 091	3 188 724	3 412 549	7.725.844	9 986 994
1954	89	57	59	24840757	25502609	23614945	783302	4.622.025	3 29 745	3 116.625	8 089.045	10.818.319
1955	112	76	80	35734109	24317273	32009362	993759	5.667.112	3 993.232	4 140.905	11 314 081	14 385.593
1956	113	75	82	39746364	36560480	31861437	1102833	6.065 782	4 086 953	4 320 841	12 482.621	18.134 115
1957	117	56	62	44006184	28511809	2598293	912999	6.087.683	3 001 642	3 247 918	11 598.299	17.826.291
1958	104	45	30	50589018	22882593	14696060	774884	5.854.260	2.328 994	1 649 616	10.899.049	17 334 280

[103]

		Tramvay Ücretleri			Tünel Ücretleri		
		Satış Bedeli	Vergi Vesaire	İdare hissesi	Satış Bedeli	Vergi Vesaire	İdare hissesi
I. Mevki	Sivil	20	5,25	14,75	10	3,50	6,50
	Talebe	10	1	9	5,50	1	4,50
	Er	5	1,50	3,50	-	-	-
II. Mevki	Sivil	15	3,75	11,25	5	2,25	2,75
	Talebe	3	-	3	3,75	1	2,75
	Er	3	0,25	2,75	2	0,25	1,75

Otobüsler:
1) Florya hattı yaz aylarında çalışır.
2) Talebeler, mekteplerin açık olduğu devrede tenzilâttan faydalanır.
Tatilde, yüksek okul talebeleri kıt a farkı olmaksızın 15 kuruşa
seyahat ederler.

S. Sivil
T. Talebe

Kıt a	Otobüs Ücretleri Satış Bedeli	Vergi Vesair	İdare hissesi
2	S 25	5	20
	T 12.5	1	11.5
3	S 30	5	25
	T 15	1	14
4	S 35	6	29
	S 17.5	1	16.5
5	S 40	6	34
	T 20	1	19
6	S 45	7	38
	T 22,5	1	21,5
7	S 50	7	43
	T 25	1	24
8	S 55	8	47
	T 27.5	1	26.5
9	S 60	8	52
	T 30	1	29
10	S 65	9	56
	T 32.5	1	31.5
Florya	S 70	10	65
	T 37,5	1	36.5

Eylül /1956

[104]

Tramvay ve Tünel Ücretleri 1958

TRAMVAY

Mevki	Sivil	Talebe	Er
1 inci	20	10	5 Krş.
2 inci	15	5	3 Krş.

TÜNEL

1 inci	15	10 Krş.
2 inci	10	5 Krş.

Otobüs Ücretleri

Kıt a	
1-2	30 Kuruş
3-4	50 Kuruş
5-6	60 Kuruş
7-8	80 Kuruş
9-10	70 Kuruş

1958

"Edebiyatımızdan Sayfalar"

İETT halkımızın hizmetinde olurken biz yolcuların da onlara karşı olan davranış biçimlerimizin nasıl olması ile ilgili olarak 1957 senesine ait bir makale aynen şöyleydi:

« 3-5 gün İ.ETT İdaresi'nde, vazifeli bir arkadaşı ziyaret etmiştim. Odasında çok enteresan bir fotoğraf gördüm. Bu fotoğraf, 83 yıl evveline aitti ve İstanbul'da ilk defa atlı tramvayın servise çıkması münasebetiyle Tophane Camii önünde yapılan bir töreni tesbit ediyordu.

Bu emsalsiz hatıra, aynı idarenin bugünkü teşkilat, tesisat ve bütün işletme kollarında gösterdiği muazzam terakki ile eski günleri mukayese etmek bakımından paha biçilmez bir vesika değerini taşıyordu. 1871 tarihinde çekilen bu fotoğraf bana, çeşitli hizmet kollarıyla bu şehre, bu şehirde yaşıyanlara faydalı olmaya çalışan bir amme müessesesinin, bugünkü mütekâmil şeklinde alıncaya kadar geçirdiği istihalelerin neler olabileceğini hatırlattı. Ve beni derin derin düşündürdü. Tekâmül eden her varlık, hiç şüphe edilemez ki geride geniş bir mücadele hikâvesi bırakır. Bu hikâye kâh zevkle, kâh heyecanla, kâh ibretle öğrenecekğimiz hatıra ve safhaları ihtiva eder. Ancak, bunları arayıp bulmak, tetkik edip neler olduklarını meydana çıkarmak, yalnız bahsis konusu varlığı temsil eden kimselerin veya oradaki hizmetlilerin vazifesi değildir. Bizim hizmetimizde olan, bizim için çalışan bir müessesenin nasıl kurulduğunu, ne gibi inkişaflar sağladığını, neler yaptığını, başka bir deyişle bize ne şekilde faydalar sağladığını bizim de bilmemiz bu faaliyetleri kendi malımız gibi benimsememiz gerektir. Bu intiba bazan takdir, bazen tenkit şeklinde belirebilir. Daha takdir veya tenkit değil amme hizmeti gören bir müessesenin hizmetinde bulunduğu toplulukların kendi hakkındaki kanaat ve düşünüşlerini zamanında bilip öğrenmesi, faaliyetlerini bu şaşmaz işarete göre ayarlamasını sağlamaktan ibarettir.

Amme hizmeti gören teşekkürlerin, hizmetinde bulunduğu halktan gelebilecek her türlü şikayet, dilek ve saire gibi tepkilere kulağını vermesi nasıl bir esas teşkil ederse, o müesseselerden faydalanan topluluklar olarak bizim de onlara karşı vazife ve sorumluluklarımız vardır. Fakat her şeyden evvel, böyle bir vazifenin mevcudiyetine inanmamız, sonra da bunların neler olabileceğini düşünüp tatbik etmemiz lâzımdır.

O halde bu vazifeler nelerdir? Emin olun, bunlar o müesseselerin bize sağladıkları hizmet külfetinden çok basit ve rahatça tatbik olunabilecek hareketlerdir.

Hem zaten biz, şehirli olarak, vatandaş olarak nihayet medeni bir insan sıfatıyla hakkımıza razı olmayı, hizmetimizi yapanlara karşı nazik davranmaya, konmuş usul ve nizamlara riayet etmeye mecbur değilmiyiz?

Düşünmeliyiz ki, çeşitli amme müesseselerinde çalışan on binlerce vatandaş, bizim arzu ve ihtiyaçlarımız, bizim rahat ve huzurumuz için günün 24 saatinde iş başında ve ayaktadırlar. Gecenin ilerlemiş saatlerinde yatağımızın başı ucundaki düğmeyi çevirdiğimiz zaman, odamızda bizimle beraber karanlıklara gömülen ampülün, bir daha etrafa ışık saçtığını görürüz.

Bu basit bir hareket ve müşahededir amma, bizi bu kolaylığa, rahatlığa ve ışığa kavuşturmak için o anda birçok kimselerin, gecenin bu ilerlemiş saatlerinde, evlerinden uzakta, makine ve kazan başlarında ve bir amme hizmeti başında olduklarını ifade eder.

Bizim için, bizim arzu ve ihtiyaçlarımız için günün 24 saatinde bize hizmet eden bu fedakâr insanlara en büyüğünden en küçüğüne kadar bizim de karşılıklı vazifelerimiz vardır. Ve olmalıdır. Ben eminim ki, onlar şükran ifadelerinden ziyade bizden sadece kuru bir anlayış bekliyorlar. E... bu kadarcık bir fedakârlığa da lütfen katlanıverelim?.. »

S. Cavit Yazman

"Bir Fotoğraftan Ilhamlar"

"Edebiyatımızdan Sayfalar"

« ...Tasavvur edermisiniz ki, İstanbul'da bir tramvay, insik kamasına rağmen istediği zaman istediği yerde dursun, aklına estiği vakit yolun solundan gitsin, yolcularla vatman ve biletçi kırk yıllıkmış gibi ahbap olsunlar. Sayet bir gece saat üçte Bahçekapı yokuşunun altından Sirkeci'ye inen dört yol ağzına giderseniz orada üzerinde ayrı istikamette duran yeşil renkli iki tramvay görürsünüz. Bu tramvaylar, gündüzün çeşitli vasıtaların hararetle işlediği trafiğin en faal olduğu bir noktada gayet fütursuz dururlar, kimseye zararları olmaz ve yol da hiçbir zaman tıkanmaz. **Son Tramvay** derler bunlara...

Saat tam üçe çeyrek kala, biri Edirnekapı'ya kadar giderek döner, Aksaray'da depoya girer. Diğeri Şişli'ye kadar uzanır ve bu tramvay seferleri her gece aksamadan muntazam devam eder. Çok hoş ve canı yakın tramvaylardır bunlar... Yolcular içeriye, "Selamünaleyküm" veya "Merhaba" diye girerler ve bu selâmlarının karşılığını alırlar. Çoğu birbirini tanır. Bir yabancı da gelse yadırgamazsınız. Bu tramvayların havası o kadar samimidir. İnsan derhal ısınır. Hiç teklif tekellüf yoktur. Gecenin bu saatinde işten dönerken sayet acıkmışsanız, hiç düşünmeyin. Üçe çeyrek kala tramvayın yanı başında taze börekler hazırdır. Göğüslerini sahanlığa yerleştiren salepçi de vardır. Hem gider, hem de salep içebilirsiniz. Ara sıra seyyar biletçiler de kendilerini göstermekte ihmal etmezler.

Hiç sağı solu yoktur bu tramvayın... Yolda tamir mi var? Hemen bir makasta mukabil hatta geçer ve bu sefer soldan gider. İlerideki ikinci bir tamir olduğunu mu söylediler, yol tıkandı diye endişesi yoktur. Bu sefer sağa geçer. Her iki yol üzerinde tamir varsa, geçmesi sağlanacak kadar kısa süren tamiri bekleyiverir, olup biter.

Çok iyi kalblidir bu tramvay. Yolda hiç kimseyi almadan bırakmaz. El uyağın çekildiği saatlerde illede dur rakı yolcu alırım diye ısrar etmez. Hoş eder, sevindirir gözdeleri, yolcu için bir kol işareti kâfidir. Bazen ona bile lüzum yoktur. Hatta yakın gelerek şöyle biraz muhasım bakın, vatman derhal anlar, durur ve sizi alır.

Her akşam olduğu gibi evvelki gecede bir tramvaya bindik. Fakat bu seferki seyahatimizi Edirnekapı'ya kadar uzattık. 108 numaralı Yedikule-Bahçekapı tramvayı idi bu. Levhasına bakıp da aldanmayın, Yedikule yazısını okuyunca muhakkak oraya gider sanmayın. Onun programı bellidir. Edirnekapı'ya gider. Otobüslerde olduğu gibi ve birtürlü öğrenemediğimiz "Taksim'e gider mi, gitmez mi?" ve benzeyen sualler burada yoktur.

108 numaralı bu son tramvay'ın vatmanı Vasıf İldeniz, biletçisi de Naci Topal'dı. Efendi insanlar. Anlattıklarına göre gece servislerinde fazladan olarak bir ay müddetler çalışırlarmış. Bu seferlerde hizmet eden vatman ve biletçinin sicilinin temiz olması şartmış. Herkese vermezlermiş bu vazifeyi. İdareci de kendileri, kontrol da kendileri. Gecenin bu yarısında kim gelecek de onları kontrol edecek? İtimat isteyen bir iş. Yolcuları da hoş tutmak gerek.

- Biletçi Naci Topal anlattı

"Yolcularımızı gazeteciler, müvezzîler, işçiler, telsiz memurları, son vapurların biletçileri teşkil ederler.

- Pek iyi, dolmuş yok mudur bu saatlerde?

- Vardır, vardır ama hem teşadüfe hem de insafa kalmıştır.

- Hiç sarhoşlara tesadüf eder misiniz?

- Nasıl etmeyiz? Fakat yolcularla el birliği ederek onu hoş tutarız. Hiç şikâyet olmaz. Kızıp kızıp otururlar. İnsaf edin, böyle bir adamı yolda nasıl bırakırız?! Alırız onu da aramıza, evine en yakın bir yerde bırakırız. Bazen daha insaflı bir yolcu çıkar onu kapısına kadar da götürür. Bir ay aynı arabada aynı seferi yapmak, kolay değil... Somurtmanın da hiç lüzumu yok. Tanışır, birbirimizle ahbap oluruz."

- Bu üçe çeyrek kala tramvayında bazen ahenk de olur. Yolda giderken elinde sazı evine dönen garip bir çalgıcı da hafif hafif hem saz çalar, hem de yanık yanık bir şarkı söylemeye başlar. Tavsiye ederim bir gece uykunuzdan feda ederek binin bu tramvaya.

Selami Akpınar »
"Son Tramvay" 106



Tramvayla Güzel İstanbul





Beyazıt Meydanı 1938 — Oğul S. Kayserilioğlu koleksiyonu

İstanbul'un çeşitli semtlerine çalışan tramvayların sıklıkla geçtikleri ana merkezlerden biri de Beyazıt'dı. Beyazıt, dillere destan olan meydanının güzelliğini, ortasındaki büyük havuzdan ve etrafını süsleyen çiçeklikler ile meydan boyunca yemyeşil ağaçlardan alırdı. Henüz kazma değmemiş meydandaki gorkemli havuzun çevresinde dolaşan tramvaylar buraya apayrı bir güzellik verir, havuzun fıskiyelerinden çevreye sularla birlikte adeta şehircilik anlayışının güzellikleri fışkırırdı. Geceleri, havuzun dibine saklanmış renkli ampullerin ışıkları fıskiyelerden çevreye fışkıran suları aydınlatır, karanlığın içine renk renk çıkan çıkan sular Beyazıt Meydanı'nın ortasında inanılmaz bir güzellik oluştururdu. Gündüzleri ise su zerreciklerinin oluşturduğu bulutların arasından yayılan gökkuşağı, ya suların kıvrak dansını havuzun etrafında banklara oturmuş seyreden insanların, ya da bu efsunlu manzarayı içindeki yolcularıyla birlikte seyrederek meydanda tur atan tramvayın üzerine çökerdi yer yer.

O günlerin güzellikleriyle bezenmiş Beyazıt'ında oluşan bu tablonun, yıllar sonra bugünkü hale dönüşebileceğini kim söyleyebilirdi?

Böyle bir İstanbul'un Beyazıtında 40 yıllık süreç neleri değiştirmedi ki? Şimdi o günlerden günümüze kalan tek varlık ise, üniversite merkez binasının büyük kapısı ile bu kapıdan girip çıkanların ezberledikleri üstteki romen rakamları "MCDLIII".





Beyazıt'tan Lâleli'ye inen caddenin ortasındaki geniş refüjün iki yanındaki çınar ağaçlar yolu ve yaya kaldırımını süsler, güneşin hareli ışıkları ise, bu ağaçların yaprakları arasından süzülerek yola düşerdi. Tramvaylar iniste ve çıkışta bu ağaçların hemen yanından geçer, bu güzel yol da Beyazıd'tan Edirnekapı'ya kadar böyle ağaçlıklı olarak devam ederdi. Çınar ağaçlarının gölgesinde kendinden emin adımlarla ilerleyip geçen tramvay ise; Aksaray'ın birkaç katlı ahşap evlerini, Lâleli'nin dik yokuşunu, Beyazıt Meydanı'nın büyüleyici havuzunu, Eminönü'nün kalabalığını ve gezgincilerini selâmlar, seferine revan olurdu.

Bu güzel görüntüde Lâleli'den her geçen insanın kulaklarında sanki Orhan Anburnu'nun dizeleri yankılanırdı;

« Lâlelim Lâleli'de oturur,
Lâleli, Lâle kokar Lâlelim'den
Lâleli'den geçilir,
Lâlelim'den geçilmez »

Aksaray 1940'



İstanbul Albümü / 194

İstanbul'a sevgisini, ve de onun da ötesinde İstanbul'un tramvaylı günlerine duyduğu özlemi, her fırsatta kendine has uslubu ile bana göre çok etkileyici bir biçimde sunmuş olan İslâm Çupi, Topkapı hattının tramvaylarını, çocukluk anıları içinde şöyle anlatmakta:

« 1940'larda Topkapı-Bahçekapı hattında çalışan bir vagonu kırmızı bir vagonu yeşil tarihi tramvay, sur içinin son noktasına gelip durduğunda, bir İstanbul'u bir taraftan alıp öteki İstanbul'a dökerdi, sanki...

Topkapı-Bahçekapı seferini yapan yıllanmış vatman Ramiz usta, kış, bütün karı ve soğuğu ile semtlerin çatısına çökünce hangi durakta kaç çocuğun hangi evden çıkacaklarını bilir, dört beş çan çalarak molasını uzatır ve tüm talebelerini okullarına ulaştırmak için, bir babacanlık hamiliğine soyunurdu.

Taşkasap ve Çapa yokuşlarında, elektriği ve adımları tık nefes olan tramvay biraz soluklanmak için Şehremini'nde durur, sonra ikinci bayır olan Pazartekke Topkapı'yı bitirmek için yine hantallaşıp tembelleşir, demir tekerlekleri ray üstünde adeta eski bir değirmenin merdanesi gibi halsiz halsiz dönerdi. Tramvay bu kesimlere vardığında bir bataklık ambazının kıgarlığına ve yavaşlığına büründüğü için, semtin çocukları kendi çeviklik ve akrobasi becerileri ile bu ölü vasıtanın üstüne sıçramayı bir tenezzülsüzlük olarak addedip, aracın insan hamulesini boşaltıp dönüşte yokuş aşağı iniş keyfine kavuşmasını beklerdi.

Tramvay bu dönüş rotasında hem tenha hemde vatman önündeki hız levyesini dokuza çıkarır, araç ve çocuk yaramazlığının birbirini sınaması için, en uygun ortamı hazırlardı. İşte o zaman semtin belli noktalarından çıkan öbekle çocuk, tıpkı kovboy filmlerinde trene saldıran kızılderililer gibi, tramvayın basamaklarına ve arka vagonun arkasına tutunur ve biletçi ile aralarında biletsiz bir yolculuğun savaşı başlardı.

Bu savaşta biletçinin elinde şimşir bir tahta bilet kutusu bulunur, çocukların vücutlarında ise bir çeviklik, bir atiklik ve çabukluk...

Semt çocuklarının yaramazlık dinamiği ile, raydan ayrılması mümkün olmayan sabit tramvay arasındaki büyük oyun, Topkapı-Şehremini, Çapa-Taşkasap kesimindeki bayır aşağı parkurda cereyan ederdi hep...

Ben çocukluğumun o elektrikli ray böceklerini, yaşamımın trafiğinden sökemedim hiç...



Aksaray 1950' Fehmi Akyıldız koleksiyonu

Topkapı hattı üzerinde ve Aksaray'ın biraz ötesinde Haseki Hastanesi'ne çıkılan sokağın karşısına gelen mevkide, şimdilerde yerini bile belirlemenin güç olduğu "Taşkasap" denilen bir durak vardı. Burada caddenin genişliği tramvay hattını gidiş dönüşlü olarak çift hatla döşemeye elverişli olmadığı için, kentin her tarafında çift olan tramvay hattı burada tek hat haline dönüştürülmüştü.

Ahşap cumbalı eski İstanbul evleri, yolun bu kesiminde iyice tramvay hattına sokulurdu. Durağın hemen yanındaki bir direğin tepesinde tahta veya saç kutunun içinde 5-10 ampul sıralanır, Aksaray'dan gelen vatman ise duraktan hareket etmeden önce mutlaka bu ampullere bakardı. Eğer, ampuller yanıyorsa, tehlike var demekti. Ampullerin yanışı karşıdan tramvayın geldiğini belirterek vatmanı uyarır, gelen tramvay tek hattı geçince ampuller söner, ampullerin sönüşü yolun açık olduğu anlamına geldiği için de bekleyen tramvay Topkapı yönüne hareket ederdi.* Günümüzde aynı yerden geçen yolun genişliği ve trafik akışı gözönüne getirildiğinde, o dönemde tramvayların daracık yolda çarpışmamak için birbirlerini beklemeleri şimdi bir masal gibi geliyor.

Tramvaylar için surlardan ötesi yoktu. O yıllarda İstanbul'un şehir içi sınırını, Ayvansaray'dan başlayıp Edirnekapı, Topkapı ve Mevlanakapı'dan Yedikule'ye inen surlar çiziyordu. Bu sınırın şehircilik yönünden resmi bir yanı olduğu tabii ki söylenemezdi ama, o yıllarda mezarlıkların yeraldığı surların dışı, hala şehir dışıydı ve Edirnekapı ile Topkapı'dan öte, gayrı İstanbul yoktu...



Edirnekapı 1956 "İstanbul'un Kitabı / 1957"



Kuruçeşme 1951 R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Kuruçeşme 1951 R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

İstanbul ulaşımının belki en uzun tramvay hattı olan Aksaray-Ortaköy tramvayı, üç katarını birbirlerinin arkasına bağlayarak arnavut taşları ile örülmüş dar sokaklardan kadife sesli gıcırtılarla geçer, Boğaz yollarında her saat güridtüşe ve asude olan dükalığa, ötem çan sesleri ile zarif bir uyarış sesi gönderirdi.[110]

Boğaz'a çalışan esas hat Eminönü-Bebek hattı idi ve bu hatta çalışan tramvayların da, diğer hatta çalışan tramvaylardan çok önemli bir farkı vardı. Zira İstanbul'da sadece bu hatta tramvaylar 3 vagonlu idi. Bu hatta özel yolcu sayısının fazlalığı ve Eminönü'nden Bebek'e kadar hiç yokuş bulunmayıp yolun düz oluşu, Dersaadet Tramvay Şirketi'ne bağlı atlı tramvaylardan beri bu eski hattı, Aksaray-Ortaköy tramvayları gibi 1880'li yıllardan itibaren hep 3 vaganlı yapmışh.[111]

Tramvaylı ulaşımın, merkezi konumundaki Eminönü Meydanı'ndan hareket eden üç vagonlu Bebek tramvayı, emektar köprüden geçip Karaköy, Tophane ve Fındıklı'dan sonra Kabataş'a gelirdi. Pazar günleri eğer maç varsa, en çok yolcunun indiği yer Dolmabahçe olur, dolu olarak Dolmabahçe'ye gelen tramvayın biletçileri "inecek var mi?" diye sorarak espiri yapardı. Çünkü yolcuların büyük bölümünün maça gitmek üzere Dolmabahçe'de tramvayı terk edeceğini biletçiler bilir, hatta bazı biletçiler de tramvay Kabataş'tan hareket edip Dolmabahçe'ye yaklaşırken, "Hastanede inecekler hazırlansın" diye bağırırdı.

İnönü Stadyumu açılmadan önce lig maçlarının yapıldığı Şeref Stadyumu futbol meraklılarını her hafta bir araya getirirdi. Tramvayların en hızlı gittiği yer olan Beşiktaş-Ortaköy yolunda Çırağan Sarayı'nın önünden rüzgar gibi geçen tramvaylar maç günleri yine Şeref Stadı'nda mecburi dururlar ve büyük yoğunluğu indirirlerdi.[112]

Arnavutköy'de denize pararlel uzanırdı tramvay yolu. İşte bu boğaz yolu boyunca tramvay ile vapur arasında adeta bir yarış başlar, tramvayın çan çan sesleri vapurun kesik kesik düdüğüne karışarak olanca heyecanı ile devam ederdi. Yolun bazı yerlerinde deniz ile tramvay hattının arasına binalar girer, ya da bazan vapur iskeleye uğramak zorunda kaldığından sonucu belli olmayan bu yarış hep yarıda kalırdı.

Bebek hattında çalışan vatmanlar, Akıntıburnu ve Arnavutköy'den geçerken, Boğaz'dan kopup gelen rüzgârdan etkilenirlerdi. Fırtınalı günlerde ise Arnavutköy ve Akıntıburnu'nda dalgalar yola yayılır, Bebek tramvaylarının pencereleri karada patlayan dalgalardan ıslanırdı. Akıntıburnu, kışın vatmanları titreten bir yer olarak bilinirdi.

Nihayet, İstanbul'da Boğaz'a uzanan tek tramvay hattının son noktası olan Bebek'e upuzun bir seyahatten sonra varılır, o meşhur çınarın önünden dönüş yapan tramvay kenardaki kapalı durağın önüne yanaşır, bu defa da dönüş yolunda, bir uzun sefere çıkacağı yolcularını beklemeye koyulurdu.

«

Anlaşılan, gene tramvayla Bebek'e gideceğiz. O zamanlardaki, şimdi Kadıköy tarafında işleyenlere benzer, hatlı vapurların güverteleri gibi tenteli, açık bir tramvay arabasına bineceğiz. Çırağan Sarayının köprüsü altından gene geçeceğiz elbette. Ortaköy'de durduğumuz zaman, bir kıracık kilise gene bugünkü gibi, daha çok bir çıngırak sesiyle çan çalmayı koyulacak. Daha sonra, cadde, bugün genişlediği yerden gittikçe daralmaya başlayacak. Bir müddet sakil, büyük yalıların bahçe duvarları arasında, kendimize zorlukla yol açar gibi ilerleyeceğiz. Kuruçeşme Kavusunun eteklerinde tramvay hattı da tekleşivermiş artık çaresiz, durup karşılık bekleyeceğiz. O kalabalık zaman ne geçmez olacak! Dört gözle beklenilen tramvayın önce göründüğünü işitir gibi olacağız, arkasından onu birden kırmızı kırmızı karşımızda bulacağız. Vatmanlar, çanlarıyla birbirlerini selamlayacaklar. Bize bırakılan artık serbest hat'a ağır rahatlığıyla sapıp yeniden yola koyulacağız. Her an çırpıntılı denizi, sert rüzgârlarıyla Akıntı Burnu, o şirketi Boğazın mideşini verecek. Hidiv'in yalısını, arka sırtlardaki koraya bağlayan -bir kafesli- köprülerin de altından geçtikten sonra, Bebek Bahçesi'nin etrafını, raylarla, her defasında da aynı gıcırtıyı çıkararak dolanacağız. Bebek bizi bu sesle karşılayacak, biz de Bebek'e ancak bu sesi duyduktan sonra kavuşabileceğiz.

Ziya Osman Saba »

"Değişen İstanbul"[113]



Bebek Son Durak. R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Köprüde Bebek Tramvayı. R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Yeni Cami'den Köprü. 1950' Fotoğraf: Ara Güler. R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Tibet Tolga koleksiyonu



Galata Köprüsü 1951 Fotoğraf: H. Şahenk
"Bir Zamanlar İstanbul"

Eminönü Bahçekapı'dan 3 tramvay kalkardı. 32 hat numaralı Topkapı, 33 hat numaralı Yedikule ve 37 hat numaralı Edirnekapı tramvayları. Bu tramvaylar Sirkeci yolundan Gülhane Parkı önüne gelir, oradan Sultanahmet'e çıkarak Divanyolu'ndan Beyazıt'a gelirdi. Edirnekapı tramvayı Beyazıt Meydanı'nda sağ tarafa camiye doğru dönüp ve yarım daire çizerek İstanbul Üniversitesi büyük kapısı önünden Şehzadebaşı'na doğru yol alırdı."[174]

Yine yolun güzergâhı bazen Bahçekapı-Atikali tramvayları sefere girer, bu güzergah üzerinde Yavuzselim'de başlayıp hafif yokuş Atikali'ye varırken İstanbul'un birçok caddesinde gördüğümüz Çınar ağaçları burada da sizi selamlardı. Şimdiki kadar ağaç dikme kampanyaları düzenlenmiyorda belki o günlerde ama, yeşilin kıymetinin çok daha iyi bilindiği kesin. Nereden nereye.

Şehzadebaşı'ndan geçen Edirnekapı-Bahçekapı tramvaylarından başka iki tramvay daha vardı. Biri Beşiktaş - Fatih, diğeri ise Peyami Safa'nın romanına konuk ve isim olmuş Fatih-Harbiye tramvayı. 1929 İstanbul'unda, değer ölçülerinin çok değişik olduğu iki semti birbirine bağlayan bu ramazandan günümüze sadece, değişik değer ölçüleri kaldı galiba.



Beyazıt 1950'

Nihat Güney koleksiyonu



Şişli 1950'
Oğul S. Kayserilioğlu koleksiyonu

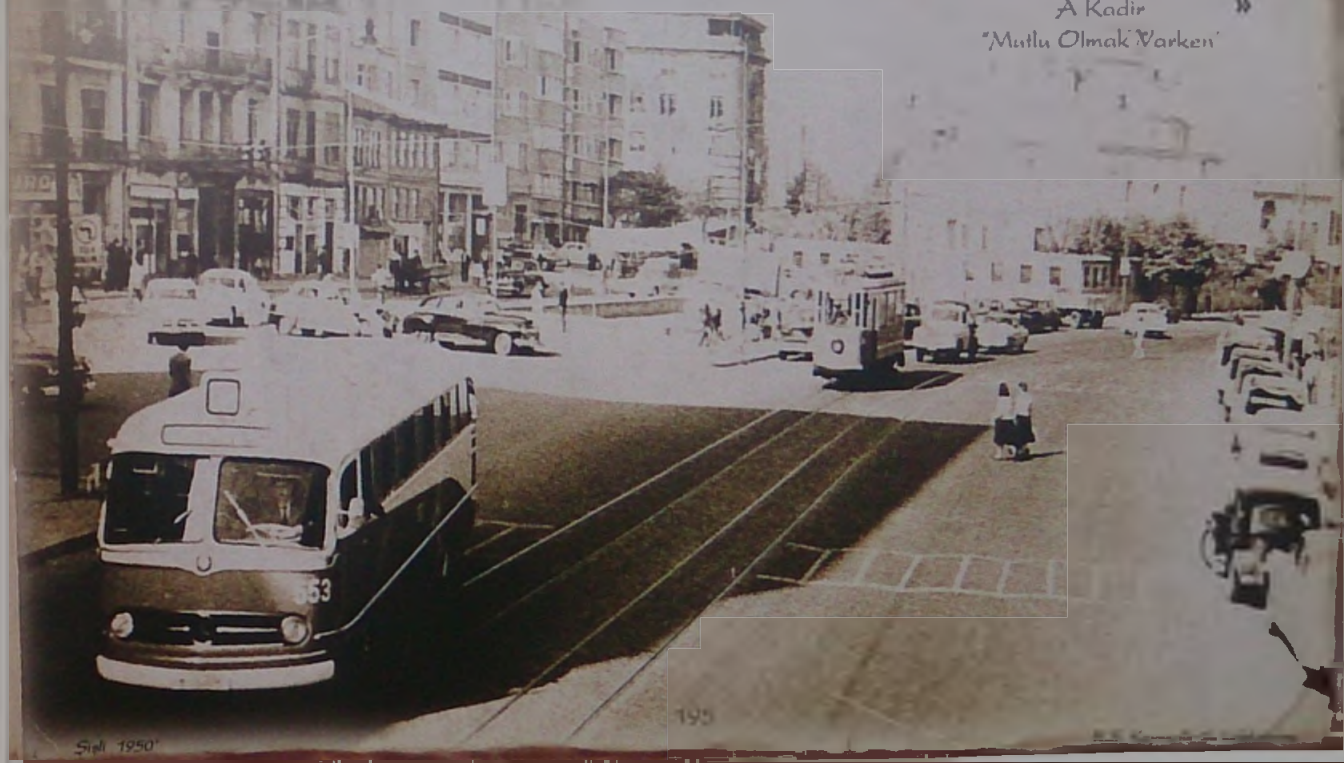
Harbiye'den bir başka ayrılan hat Halaskargazi Caddesi yoluyla Osmanbey'den geçer ve Beyoğlu kesiminden tramvayın ulaştığı son durak olan Şişli'ye ulaşırdı. Gün boyu İstanbul'u bir yakadan alıp öbür yakaya döken tramvaylar akşam olunca son seferini tamamlayıp Mecidiyeköy yolu üzerindeki (şimdilerde Ali Sami Yen Stadının biraz gerisinde), 1980'lerde yıktığımız İETT Garajı'na girerler ve günün yorgunluğunu gün ışıyana kadar atmaya çalışırlardı.

Mecidiyeköy 1950'lerin İstanbul'unda adeta İstanbul'un sonu idi. Daha ötede alabildiğine yeşil bostanlar ve de dut bahçeleri mevcuttu. Yaz boyu İstanbul sokaklarında dolaşan dutçular buradan topladıkları dutları satar, dut yapraklarıyla beslenen "ipek böcekleri" ise çocukluğumuzun ilk canlı oyuncakları olurdu.

Mecidiyeköy'de bir zamanlar göğe yükselen dut ağaçlarının yerlerinde şimdilerde iş merkezleri yükseliyor. Sokak aralarında "dutçu" sesleri duyulmuyor onca yıldır. Dut ise artık sadece manav tezgahlarında. İpek böcekleri ise ne oldular acaba?

« Bahçemdeki dut ağacı,
Vurdu incecik dallarıyle pencerenin camına
Bir Beşiktaş tramvayı, geldi aldı beni,
Bir Beşiktaş tramvayı, götürdü sana.
Almışım parmaklarını ellerime,
Beşiktaş tramvayında, giderim yâne yâne.
Terzi Adem, berber Ali,
Dikimhaneden Emine teyze ve Makbule.
Üç sarışın birader, Kapalıçarşı terlikçileri,
Bir küçücük simitçi çocuk ve levent bir hizmet eri.
Hep iyi insanlar bunlar,
Dert yüzü görmesinler eksik olmasınlar.
Vatman ağabeyimiz de eksik olmasın
Her akşam böyle götürsünler seni evine,
Bir elinde gönlüm benim, bir elinde sefertasın.

A Kadir »
"Mutlu Olmak Varken"


Şişli 1950'



Tünel hariç, diğer semtlerden kalkıp Beyoğlu'na gidecek tramvaylar, Şişhane Yokuşu'nu tırmanarak Tepebaşı'na gelirler, Galatasaray'dan İstiklâl Caddesi yoluyla Taksim'e ulaşır ve Taksim Meydanı'ndaki anıtın çevresini döndükten sonra da Harbiye, Maçka, Kurtuluş, Şişli ve Mecidiyeköy olmak üzere beş ayrı semte yönelirlerdi. Maçka tramvayı Harbiye'den sonra Valikonağı caddesinden geçip Nişantaşı'na varır, buradan da Teşvikiye yoluyla Maçka'ya ulaşırdı.

Bu hat ile ilgili Sn. Islâm Çupi'nin bir anısını kendi anlatımı ile sunmadan geçemeyeceğim:

« Vatman Hasan, 55 yıldır görüp tanıdığım en büyük ve hasta Fenerbahçelilerden biri idi. Bir pazar günü Fenerbahçe'nin Şeref Stadı'nda şampiyonluk maçı var, Hasan'ın da aynı saatlerde "Tünel Harbiye" hattında vatmanlık mecburiyeti. Hasan, Tünel'den bir karış yüzle yolcusunu alır, başlar Harbiye seferine. Hasan mı kullanıyor aracı, yoksa tramvay mı gidiyor kendi kendine belli değil..

Hasan bu tempoda Galatasaray Lisesi'ni, İstiklâl Caddesi'ni geçer, Taksim Anıtı'nı dönüp Harbiye'ye doğru baş çevirirken tramvayı bağlayıp Ayazpaşa'dan aşağı vın maça... O zaman İstanbul'da bugünküne benzeyen bir trafik keşmekeşi ve cehennemi yok. Ama bağlanan tramvay arkadan gelenlerin yığılması ile, Taksim Meydanı'nı bir depo ve müze haline dönüştürür. Durumdan, Hareket Dairesi Başkanı İlter Bey haberdar olur sonuçta. Adamın ilksözü "Tramvayı bağlıyan Hasan mı?" şeklinde başlayıp şöyle tamamlanır,

"Fenerbahçe şampiyon olmasın da görür o ....., yarın kovacağım görürsünüz."

Fenerbahçe o gün şampiyon olur, ve de Hasan kovulmaktan kurtulur(?)."[115] »



Taksim Meydanı 1930'

Kolcsal Özbek koleksiyonu



Beyoğlu / Galatasaray 1958 Hayat Mecmuası / 1958

İstanbul'da Beyoğlu yakasının en büyük süsüydü tramvaylar. Beyazıt ve Sirkeci'den Macka'ya, Aksaray ve Fatih'den Harbiye'ye, Tünel'den Şişli'ye, Sirkeci'den Mecidiyeköy'e, Eminönü'nden Kurtuluş'a giden tramvaylar mutlaka, İstanbul'un eğlence, moda ve alışveriş merkezi olan Beyoğlu'nun içinden İstiklâl Caddesi'nden geçerlerdi. Kravat takmayanların giremediği İstiklâl Caddesi'nin, üzerinde dolaşan insanları gibi ışıl ışıl, pırıl pırıl olduğu o günlerde, renk renk, sıra sıra, tekli ya da çiftli tramvaylar o pırıltılar içine apayrı bir güzellik katar, adeta yürüyen bir kent mobilyası edasıyla can can sesleri içinde Beyoğlu'nu geçerlerdi. Tramvaylar Beyoğlu'na çok yakışmışlardı. Bugün de öyle değil mi?

Hey, Ara Güler, hey
Ellerin yada gözlerin dert görmesin
Nasıl da yakalamışsın o anı?
Yine bir gözünü kısıp deklanşöre basmış,
İki karışlık resme neleri sığdırmışsın
Beyoğlu işte bu tam Beyoğlu
Ama bizim bildiğimiz, böyle tramvayla çıktığımız.
İnsanlar mutlu, ya da mutsuz, dalgın düşünceli.
Tramvaylar gelir, tramvaylar giderdi.
İnan bana Ara Güler, inanki
Resmindeki karlar, içime yağdı.



Fotoğraf: Ara Güler R. S. Kayserilioğlu koleksiyonu

Kadıköy Yakası ve Tramvay

İstanbul'un Anadolu yakası Kalamış'yla, Fenerbahçe'si ile, Caddebostan'ı, Suadiye'si, Moda'sı ile İstanbul'un yazlık kesimi olan beldesi. Rengarenk çiçeklerle bezenmiş bahçelerinde, havuzlarından suların pinpon topuyla fışkırdığı, çamlarından ya da salkım söğütlerinden köşklerine gölgelerin düştüğü yöre. Kat karşılığı diye arsa ev alım satımlarının başlamadığı, içilesi sularından denize girildiği, çevre kirliliği diye bir olgunun bilinmediği zamanların Kadıköy yakası. Ve bu yakanın sokak aralarıyla tango yaparcasına gezinen kent mobilyaları tramvayları.

Anadolu yakasında tüm tramvay hatları, tramvay seferlerinin merkezi olan Kadıköy'den başlar, sahilde denize paralel şekilde sırasını bekler, sonra da iskele çıkışındaki ağaçların altındaki duraktan, Moda'ya, Fenerbahçe'ye, Bostancı'ya, Üsküdar'a, Kısıklı'ya, Hasanpaşa'ya (Gazhane) gidecek şekilde yola koyulurlardı.

Yaz ayları ise bir başka olurdu Anadolu yakasında. İstanbul yakasının bu yakaya sayfiyeye geldiği bu mevsimde, Kadıköy'ünden Moda'sına Fenerbahçe'sine, Bağdat Caddesi'nden Bostancı'sına kadar, kenarları açık, yanları tenteli, süslü vagonlar çalışırdı. Çiçeklerle bezenmiş bahçeli köşkler arasından yapılacak bu güzel yolculuk için duraklarda sırf bu açık ve tenteli tramvaya binmek için bekleyen özel müşterilere rastlamak, yaz akşamüstlerinin çok sıklıkla karşılanan bir manzarasıydı. Hele hele, Fenerbahçe'de, Moda'da son durakta inip, balıklarını elinle tutası, o, mis gibi yosun kokulu sahilinde bir akşam çayı içip, gün batmadan aynı güzellikleri seyrede seyrede tekrar geri dönmek, Kadıköy'lülerin alışa gelmiş ve de vazgeçilmez günlük ihtiyaçlarındandı adeta.





Kısıklı Yolu 1930' R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu



Kadıköy 1950' R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu



Moda Tramvayı. Bahariye 1940' R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu



Gözetepe / Bağdat Caddesi 1940' R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu



Kadıköy İskele Meydanı 1940' R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu



Anadolu Yakasında İlk Tramvay, Kadıköy 1929 R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Suadiye 1930' R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

Kadıköy'de İlk Tramvaylar

İstanbul'un Anadolu yakasının tramvayla tanışması, karşı yakanın atlı tramvaylarına göre 54 yıl elektrikli tramvaylarına göre de 14 yıl gecikme ile olmuştu. Bu yakada tramvay işletimi ile ilgili ilk çalışmalar, Üsküdar-Kadıköy çevresinde tramvay hattı ve tesisi kurulması ve işletmesiyle ilgili olarak başlamış ve ilk kez 1327/1911 tarihinde Meclis-i Vükelâ kararına bağlı olarak Nafia Nezaretince 25 Haziran 1329/1913 tarihinde açılan ihaleye, merkezi Paris'te bulunan Omnium D'entreprises şirketi ile, İstanbul'da ilk havagazı fabrikası kurma teklifi verenlerden biri olarak tanıdığımız Mösyö Bezanson*[117] tarafından teklif verilmişti.*[118]

Ancak devreye giren Evkaf Nezareti ve Vakıflar idaresinin girişimleri sonucunda, Meclis-i Vükelâ kararına dayalı 2 Cemaziyelâla 1333 (5 Mart 1331/1914) tarihli irade-i seniyye uyarınca, Üsküdar-Kadıköy dahil çevre kısımları ile Boğaziçi'nin Anadoluhisarı'ndan Beykoz ve Anadolufeneri'ne kadarkı bölümünde inşa edilip işletilecek bir elektrikli tramvay hattının, Üsküdar-Alemdağ bölümünün Evkaf-ı Hümâyûn Nezâreti ile Şehremaneti'nin müştereken inşa edip işletmeleri, yapılacak masraf ve elde edilecek gelirleri de kendi aralarında pay etmeleri kararlaştırılmıştı. Tramvay vagonlarının montesi ve hatların döşenmesi için gerekli olan atölye ve şantiyenin Selâmi Ali Efendi Vakfı'ndan Acıbadem Dergâhı bahçesi ve çevresine kurulması 4 Mayıs 1331/1914 tarihli kararla uygun görülerek, şantiye binası buraya inşa ettirilmişti.*[119] Ancak 1914 yılı sonlarında Harb-i Umumi'nin patlaması ve ardından, mütareke yılları ve Kurtuluş Savaşı nedeni ile bu girişimler duraksamış, nihayet 1927 yılında Süreyya İlmen'in öncülüğünde kurulan "Üsküdar-Kısıklı-Alemdağ Halk Tramvayları T.A.Ş." tarafından 8 Haziran 1928 Cuma günü yapılan açılış merasimi ile Üsküdar-Bağlarbaşı-Kısıklı arasında tramvay seferleri tek hat olarak işletime açılmıştı.*[120]

Nevarki, hattın çok dar oluşu ve arzu edilen yolcu potansiyelini elde edemeyişi şirketi sıkıntıya sokmuş, Nafia Vekaleti ile 2 Temmuz 1929 tarihinde yapılan yeni anlaşma uyarınca, İstanbul Belediyesinin en büyük hissesine sahip olduğu "Üsküdar ve Havalisi Halk Tramvayları T.A.Ş" adı ile yeni bir şirket kurulmuştu. Şirket önce, 13 Ekim 1929 tarihinde Üsküdar-Haydarpaşa-Karacaahmet-Bağlarbaşı hattını açmış, sonradan da hattı Kadıköy'e kadar uzatarak, burayı da 29 Ekim 1934 tarihinden itibaren de Moda'ya, Fenerbahçe'ye, Gazhane'ye ve de Bağdat Caddesi'nde ise önce Suadiye'ye ardından da Bostancı'ya birleştirmişti.*[121]

Şirket imtiyazı 16 Mart 1955 tarihinde, İstanbul Belediye Meclisi kararı ile İETT'ye devretmişti.



Kurbağalıdere 1950' R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

Kadıköy yakasında tramvayların çalıştıkları hat ve numaraları şöyleydi;

- 1 Kadıköy-Kısıklı
- 2 Üsküdar-Kısıklı
- 4 Kadıköy-Suadiye
- 4 Kadıköy-Bostancı
- 6 Kadıköy-Fenerbahçe
- 8 Kadıköy-Gazhane (Hasanpaşa)
- 12 Kadıköy-Üsküdar
- Kadıköy-Moda

Kadıköy Yakası Tramvaylarının Özellikleri

İstanbul'un Kadıköy kesiminde renkleri ve modelleriyle daha değişik tramvaylar çalışır, sarı, mor, mavi, kırmızı, yeşil boyalı renkleri ile başlayan farklılık, kapılarından koltuklarına kadar herşeyi ile devam eder, hızla da gitse yol fazla sarsmaz, asfaltta giden bir otobüsün rahatlığı içinde yolculuk rahat geçerdi."

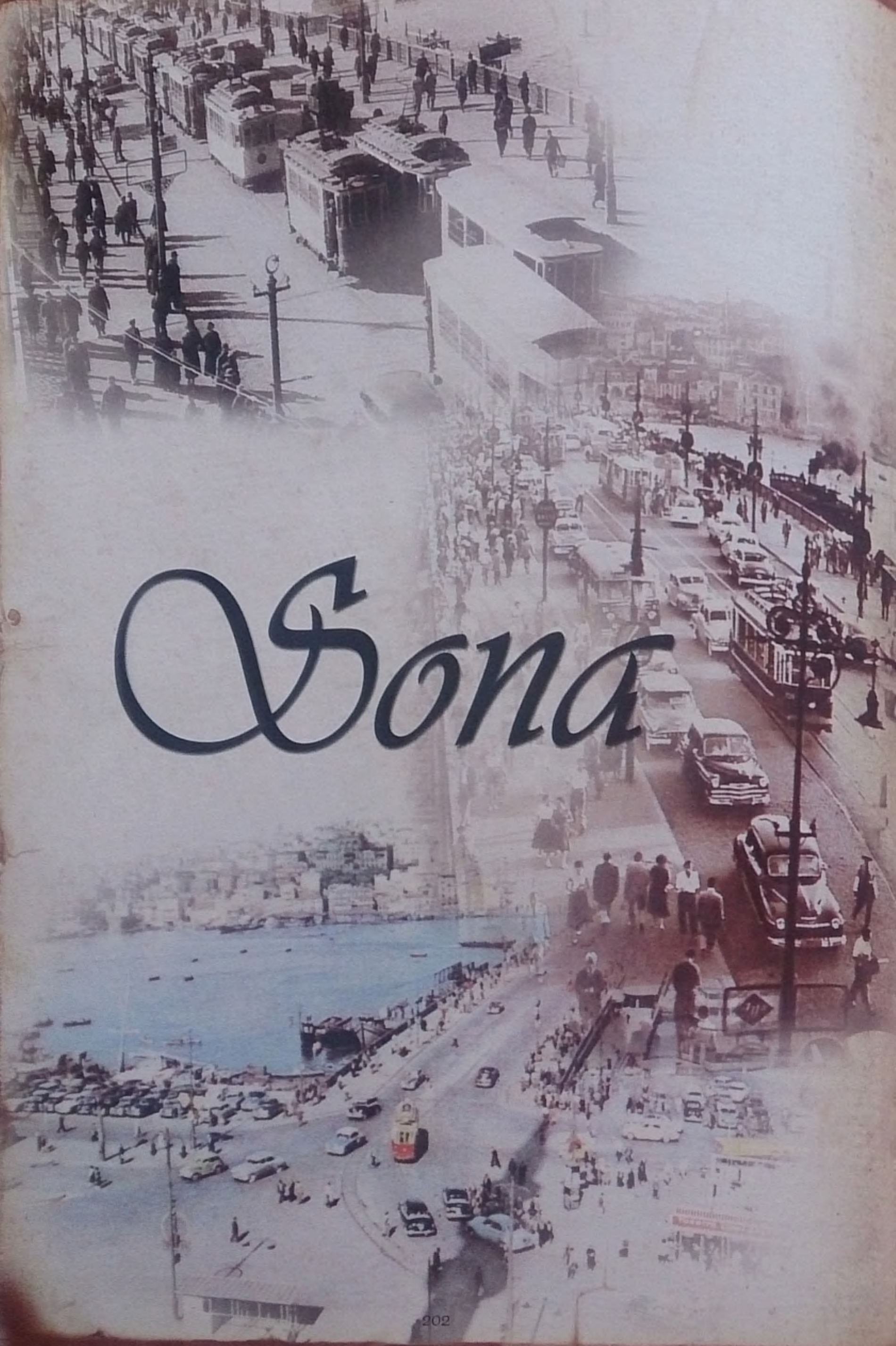
1930'lu yıllarda Kadıköy'de çalışan tramvayların birinci mevkileri mavi renkliydi ve bu mavi renk 1940'lı yıllarda sarı renge dönüşmüştü. 1930'ların tramvaylarının 2. mevkileri ise yeşil renkteydi. Ancak bu yeşil renk İstanbul tarafında çalışan tramvayların sahip olduğu hâki yeşilden daha farklı olup, adeta çimen yeşili tonundaydı."[193]

Kadıköy'de iki tip tramvaylar vardı. Biri, bugün örneğini Taksim-Tünel arasındaki nostaljik tramvaylarda gördüğümüz şekilde sahanlıklı denilen yerde vatmanın bulunduğu, hem önden hem arkadan binilen tramvaylardı. Sahanlıklı olan bu tramvaylar ilk dönemlerde yalnız ikinci mevki olarak ve Üsküdar, Kısıklı, Gazhane (Hasanpaşa) hatlarında, 1950'lerden sonra ise tüm hatlarda ve her iki mevkı de de çalışmışlardı. Diğeri ise 1950'li yıllarda kullanılmış, ortadan kapısı olan yeni bir modeldi. Birinci mevkii olan ve ortadan elle kumandalı kapılara sahip olan bu sarı renkli tramvaylar, Avrupa derisinden bordo renkli çok şık yirmi adet oturma koltuğuna sahipti. Yirmisekiz kişilik ayakta durma mahalli bulunan bu tramvayların kalabalık günlerde elliye aşkın yolcu aldığı gözlenirdi. 1940'lı yıllarda ortadan kapılı bu modellerin kırmızı renklisi de olmuştu. Bir tarafı birinci diğer tarafı ikinci mevkiye sahip iki mevkili olan bu vagonlar sonradan tek mevkiye dönüşmüştü.

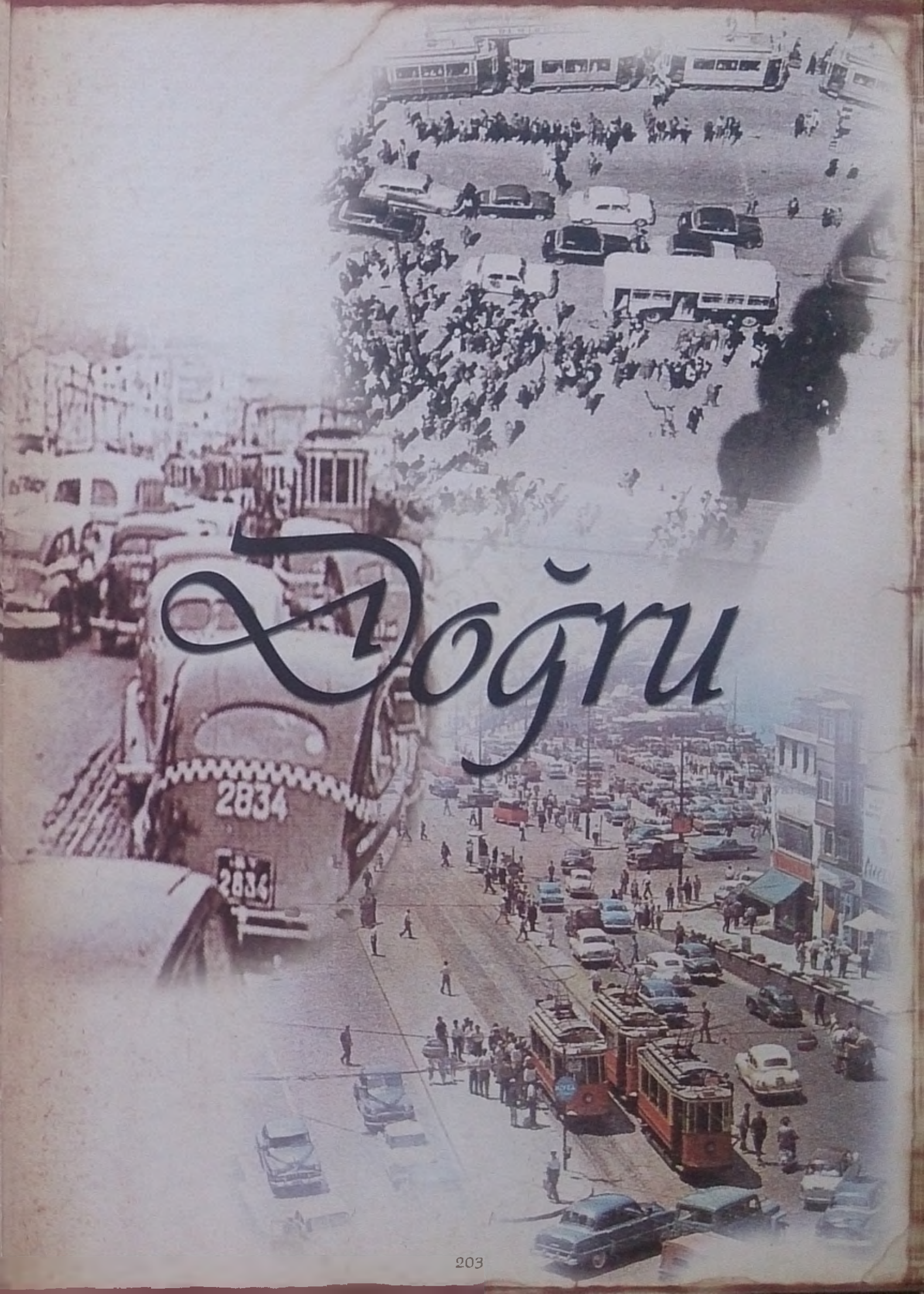
Kadıköy'deki tramvaylar İstanbul'dakilerden farklı olarak, çalıştıkları hattın tabelasının yanında yuvarlak renkli bir ışık ile sağ tarafında dört köşe buzlu camlı bir lamba ve üzerinde ucu çengelli bir sopa ile takıp çıkarılan hat numarasına sahiptiler. Geceleri tramvay uzaktan gelirken bu ışıklar sayesinde tabelasını görmeden nerenin tramvayı olduğu anlaşılırdı. Sonra ise bunlar kaldırıldı ve yalnız hafifçe ışıklandırılmış tabelaları kaldı.



Kadıköy Tramvay Durağı 1940'



Bona


Doğru

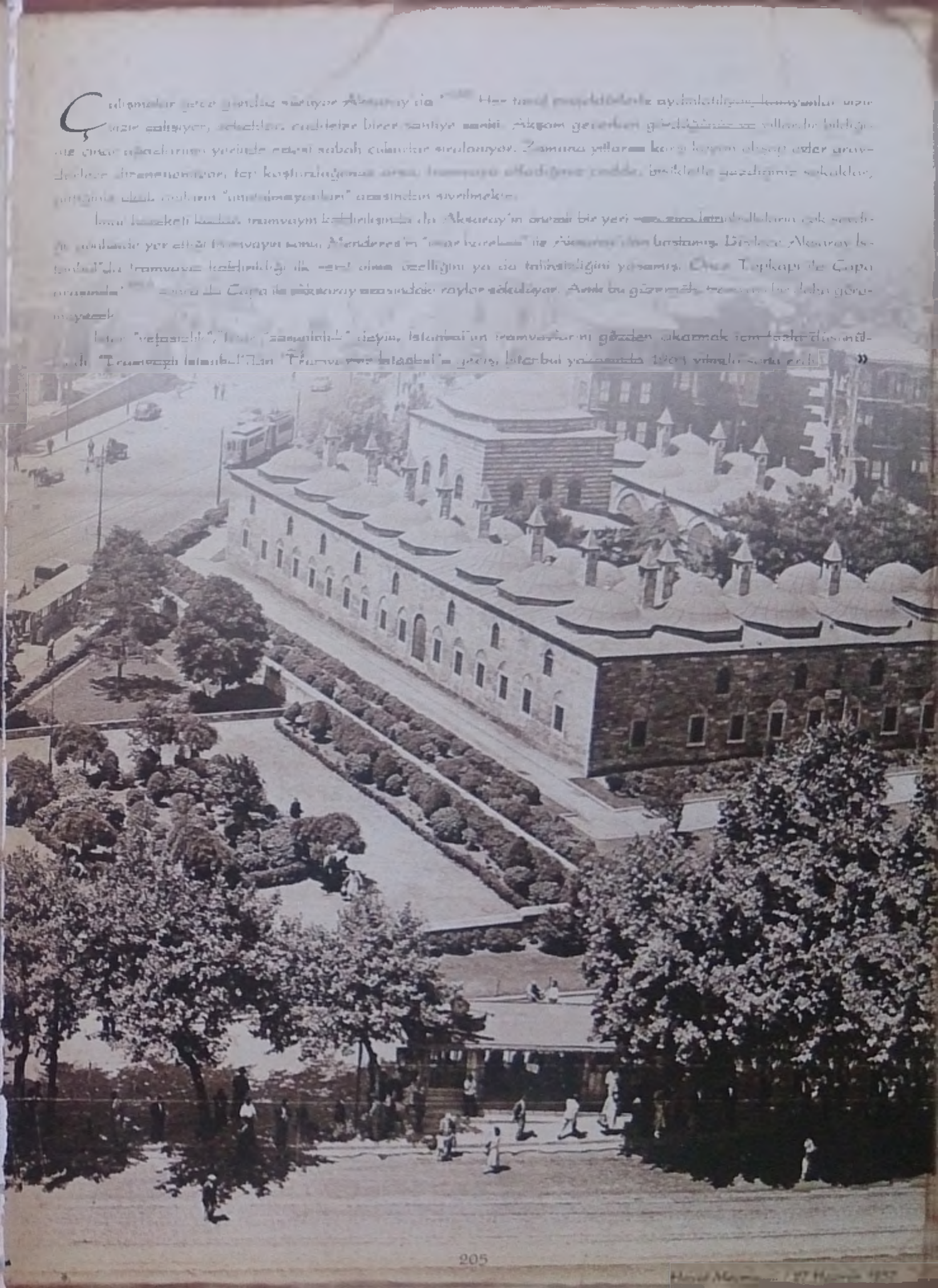
İlk Kez Sökülen Raylar

"1926 Senesinde İstanbul'da inşaat cahşamadan yeni başlamış. Kent şekerlik yönünden ilk kez genş bir değişikliğe sahne olacak: yeni caddeler, bulvarlar, meydanlar için ilk adımlar atılıyor İstanbul'da. Kazmalardan binalar yıkılıyor, yollar açılıyor, eğrilar sökülüyor, yeşillik mezar taşları arasında dinlenen kepçelerden kamyonlara yükleniyor. Belki de İstanbul'un fethinden bu yana hiçbir zaman meydana gelmedik sokaklarına ilk kez gerçekler giriyor. Kentin tarihine geçecek ve tartışılmaz yıllar boyu süregelecek olan bu hızlı 'inşaat hareketi'nin başlangıç noktası »Aksaray«. Dönemin başbakanı Menderes'in deyişiyle »Aksaray'dan bakınca Topkapı'yı göreceğim"

İstanbul'un karakteristik semtlerinden biri olan »Aksaray'da inanılmaz değişiklikler için söz edilmeye başlıyor bir şeyler söylüyor. Tombalı eskinin sıralandığı sokakları gösterenler "Buradan cadde geçecek" diyor. Millet Caddesi'nin nasıl bir görünüm alacağı anlatıla anlatıla bitirilemiyor. Vatan Caddesi ise hemen anlaşılıyor. Bostanların arasından böylesine geniş bir caddenin geçecek olması ise hayallerin de



Beyazıt / Aksaray 1957





Galata Köprüsü - Hayat Mecmuası / 1959



Sirkeci 1958 - Gündüz Metiner koleksiyonu

Tramvayların İstanbul'dan Kaldırılma Nedenleri

Sayısı gün geçtikçe artan otomobillerin dolmuş sistemiyle çalışmaya başlaması,şehri bir ucundan diğerine bağlayan modern ve geniş yolların yapımı şehirde ulaşımı çok kolaylaştırmış, bu da tramvayın gözden düşmesine yolaçmıştı. Bütün bunları gözönüne alan ilgililer tramvayları seferden kaldırarak, önce İngiltere'de sonra da birçok Avrupa şehrinde hizmete giren ve daha modern bir nakil vasıtası olan troleybüsleri sefere koymayı kararlaştırmışlardı.*[126]

En eski toplu nakil vasıtalarından biri olan tramvayın artık şehir dahilindeki önemini yavaş yavaş kaybetmesinde etkili olan sebebler, yetkililerce söyle sıralanıyordu;*[127]

1) Süratinin azlığı,

2) Gittikçe sıkışık bir hal alan genel seyr-i-sefere engel teşkil etmesi,

3) Katedeceği yolun raylarla tesbit olmasından dolayı gerektiğinde yolundan ayrılamayışı,

4) Bakımının yalnız arabalarla ilgili olmayıp havai hatların ve rayların da muntazam bakıma ihtiyaç göstermesinden dolayı daimi masrafın fazlalığı,

5) Tesisat masrafının ağırlığınedeniyle ancak ana yollarda hizmet verebilmesi, tali yollara tatbik olunamaması,

6) Diğer lastik tekerlekli vasıtalara nazaran daha fazla sarsıntılı olması,

7) Oturulacak yerlerinin diğer vasıtalara göre daha rahatsız ve de az sayıda olması nedeniyle ayaktaki yolcu adetinin fazla olması,

8) Elektrik motorunun daimi gürültüsünün duyulması.

1956 Sonbaharıyla tramvayların kaçınılmaz sonu başlamış, bu dönemle gelen imar hareketleriyle birlikte gittikçe artan otobüs seferlerinin, tramvayların yollarını yavaş yavaş kestiği görülmüştü.

Rumeli Yakasında Tünel-Maçka tramvay seferleri iptal edilip Galatasaray'a kadar olan kısımdaki hatların sökülmesiyle İstiklal Caddesi kısmen ölüyor kalmış, bunu Tünel'den Kurtuluş ve Şişli'ye sefer yapan tramvayların önce Taksim'e kadar sonra da tamamen seferden kalkmaları takip etmişti. Boğaz Hattında Bebek-Ortaköy tarafından gelen tramvayların ise önce Dolmabahçe'ye kadar, sonra da tedrici olarak, seferleri tamamen kaldırılmıştı.[28]

Avrupa tarafında ise şehre giriş yolu üzerindeki Topkapı ve Yedikule tarafında tramvay seferlerinin Beyazıt'a kadar iptali ile Aksaray-Topkapı tramvay hatları sökülmüş[29] ve 1961 yılına gelindiğinde, artık Avrupa yakası tamamen "tramvaysızlaştırılmıştı".



Galata Köprüsü ve Yeni Cami, 1955



Tarlabaşı 1970'

Özel S. Kayserilioğlu koleksiyonu

Troleybüslü Yıllar

60'lı yıllarla birlikte, tramvayların şehir içi toplu taşımacılığını büyük ölçüde sağladığı ve kısa bir süre sonra bağladığı günler geride kalmıştı. İmar hareketleri ile yenileşen İstanbul'da yıllarca görevlerini yapan tramvayların hizmetleri yararları unutulmuş adeta "ilkel" kalmış, onun yerine daha çok yolcu taşıyan, daha hızlı gidebilen çağdaş araçlar gerekmişti. Bu araç ise şimdiye kadar İstanbul da hiç çalışmamış olan troleybüstü.

Tramvayların 1960'lı yıllarda ihtiyaca cevap verememeye başlaması nedeniyle, otobüse nazaran daha iktisadi olacağı, yedek parça ve enerji kaynağı bakımından da döviz tasarrufu sağlayacağı düşünülerek kent içi ulaşımda troleybüs işletilmesine karar verilmişti. Türk-İtalyan ticari anlaşmasından da yararlanılarak, İtalya'daki Ansaldo San Giorgio firmasına 1956-1957'de sipariş edilen troleybüs araçlarından 100 adedinin İtalya'dan ithali kesinleşmiş, gruplar halinde gemiler ile getirilen troleybüsler Salıpazarı rıhtımında karaya çıkarılmış ve 27 Mayıs 1961 tarihinde de, Topkapı-Eminönü hattı seferi ile hizmete başlatılmıştı.[165A]



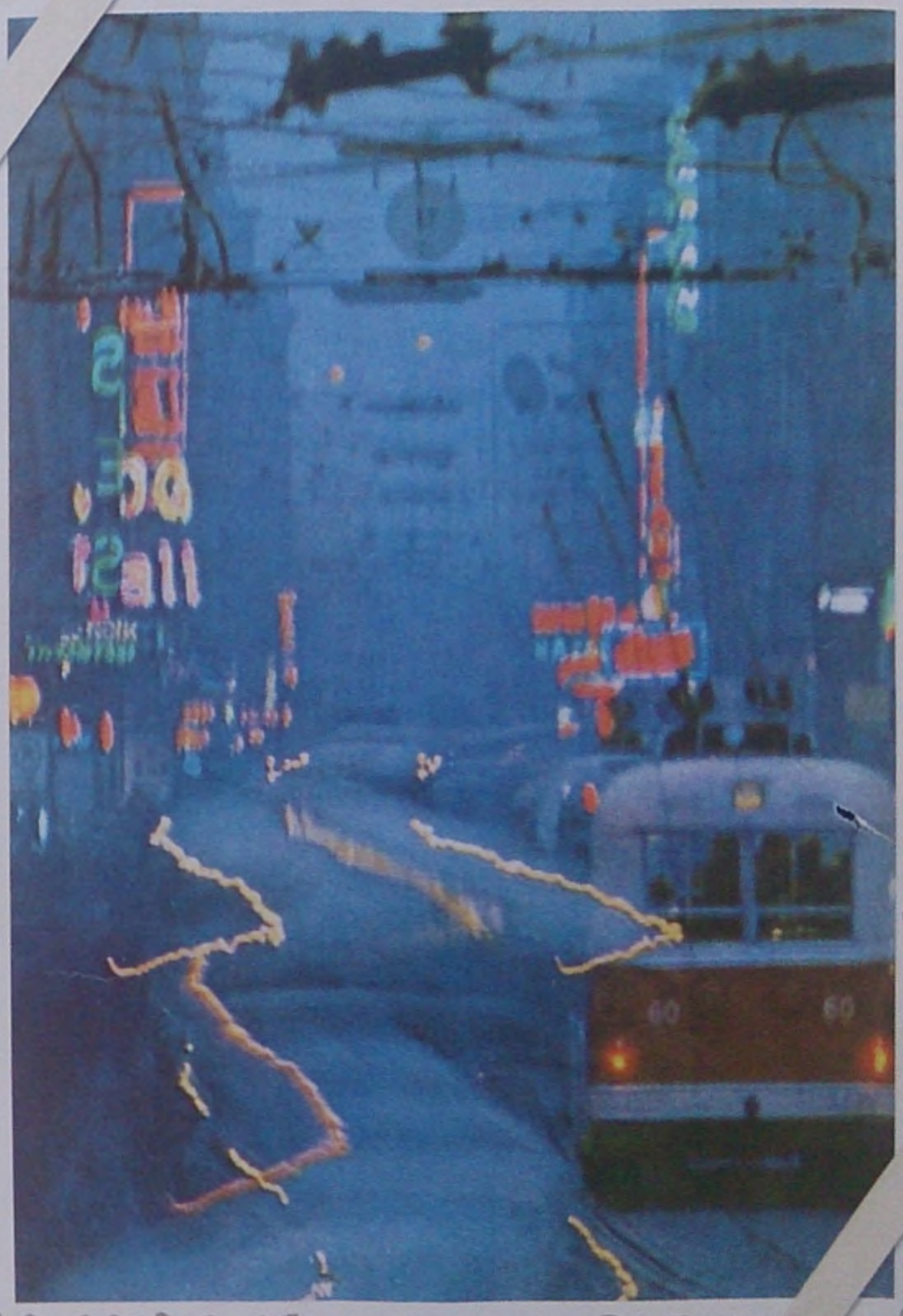
Aksaray 1970

Özel S. Kayserilioğlu koleksiyonu

Büyük temillerle İstanbul trafiğine sokulan, biri İ.E.T.T.'nin Şişli Garajı'nda imâl edilmiş 101 troleybüsün beklenen(i) vermediği ve veremeyeceği bir süre sonra anlaşıldı. Tramvay kadar hız yapamıyordu ve de manevra kabiliyetleri çok düşüktü. Troleybüsün tavanından havai hatta uzanan şaftların "boynuz" dedikleri iki demir çubuk, virajlarda sık sık kayıp düşüyor, şoför, aracın arkasındaki kayışları hareket ettirerek "boynuzu" yerine takmaya çalışıyor, bu arada da troleybüsler peş peşe sıralanıyordu. Trafiği aksattığı gerekçesiyle kaldırılan tramvayların yerine getirilen troleybüslerin ne ölçüde yararlı olabildiği artık ne yazık ki ortadaydı.

Belediye, tramvaylar gibi troleybüslerin de seferden kaldırılmasına karar verdi. 16 Temmuz 1984 tarihinde hizmetlerine son verilip satışa çıkarılarak 75 tanesi İzmir Belediyesi ESHOT Genel Müdürlüğüne satıldı.

İstanbullular, tramvayların papucunu dama atan troleybüsü herhalde pek sevmedi. Ne tramvaylar gibi anılarda yaşadı, ne de tramvaylar gibi tekrar İstanbul'a döndü. Silindi gitti...



Beyoğlu'nda Troleybüs, 1980'li yıllar

K.S. Koleksiyonu



İstanbul 1950'

Sabah Gazetesi arşivi

İstanbul'a Göç

1940'ların ikinci yarısı İstanbul'da değişim rüzgarlarının esmeğe başladığı, göçün başladığı yıllardı. İstanbul her zaman her sev için cazip bir kentti ve de kendi yerlerindeki yoksunluk tufanından kaçıp, gözleri umutlu dilenlerin de hedefiydi. Yıllardır doğup büyüdükleri toprakları terkedip yeni bir yaşama başlamak umuduyla sırtlarında heybeleri, ellerinde sepetleri ve gönüllerinde gelecekleri ile İstanbul'a gelenlerin hepsinin rüyası aynıydı: iş, aş ve başlarını sokacak bir ev.

Hayaller birleşmeye, endişeler ayrışmaya doğru ilerledi. Yüzbinler yollara dökülmüştü artık ve tüm oklar İstanbul'u gösteriyordu. Bundan sonra artık kentin nüfusu her on yılda bir ikiye katlanacak ibre hızla dönecek. Taşı toprağı altın İstanbul'a göçme ve tuttuğunu altın etme umuduyla kurulan hayaller dalga dalga yayılmış ve İstanbul'a ulaşmıştı.



Eminönü Köprüsü 1950'



İstanbul 1958 — Sabah Gazetesi arşivi

1950'li yılların en büyük göç dalgalarından biri İstanbul'a vardığında, Osmanlı'nın imparatorluk başkenti bakiyesi İstanbul da neye uğradığını şaşırmıştı, Türkiye'nin dört bir yanından göç edenler de... Bu şaşkınlık ilişkisi ise iki tarafı da değiştirmiş ama ne varki ters kutuplara itmişti. Yola koyulduklarında içlerinde oluşan boşlukla insan olarak yaşamalarını mümkün kılanlar, köydeki atmosferin dışına çıktıklarında içine düştükleri boşluğu da getirmişlerdi ki bu boşluk kâinatın en büyük boşluğuydu.

Artık sadece İstanbul'a değil, kendilerine de yabancı ve uzaktılar."[191B]



Fotoğraf: H. Şahenk

"Atlas Dergisi 1998 / Ocak"



Galata Köprüsü 1950'

Ali Talga koleksiyonu

« Aslında 1950'ler her iki taraf için de avantaj sunuyordu. Gelenler nisbeten azdı, İstanbul'da eriyebiliyorlardı ve İstanbul, çok kültürlü kozmopolit, ihtişam saçan halini henüz terk etmemiş, gelenleri hazmedebiliyordu hâlâ. Ama gelenler, bazı kentli insanların küçük Amerika yaratma düşüncesiyle koskoca bir imparatorluk başkentini tarumar edişini seyrettiler, hatta belki de vandalizme varan o yıkım işlerinde çalıştılar.[11] Taksim Kışlası yerle bir edilirken, Fatih, Lâleli dümdüz olurken gördüler, belki de Karaköy Meydanındaki ahşap minareli (Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Mescidi) "Kaybolan Camii"nin, kırılası ellerce bir gecede çalındığını (2) ya da ne yapıldığını gördüler.

Ortadaki gerçek, acı da olsa aşikardı. Aslında, İstanbul'un bedeniyle birlikte ruhu da ölmekte, direnen Osmanlı başkentinin ise geciken ölümü yaşanmaktaydı. »



Haydarpaşa 1950'

Nermin Güney koleksiyonu



Galata Köprüsü 1950' Hayat Mecmuası / 1950

«

Günümüzdeki tanımıyla göç sadece bir yer değiştirme eylemi olmayıp, ekonomik fırsatlar ve daha iyi bir ekonomik durum arayışı arasındaki ilişkiden, daha karmaşık bir durumdur."[197] Doç. Dr. Nilgün Ergun, "göç sadece ekonomik dönüşler ile değil, göçmenlerin uyum gösterme yeteneği ile de değişir" diyor. Nilgün Ergun'un çalışmasına göre, 1947 yılında Prost'un yaptığı plan ile Eyüp-Silahtarağa, Eyüp-Edirnekapı ve Yedikule-Bakırköy arasının ağır sanayiye, Haliç'in iki yakasının da orta ölçekli sanayiye açılması, İstanbul'da sanayinin gelişmesinde önemli bir adım oldu ve İstanbul'un kapıları göçen kalabalıklara kıçak açtı.

Göçenler İstanbul'da kendilerine barınacak yer bulamamaya başlayınca kendi başlarının çaresine bakmayı öğrendiler ve çok geçmeden de, eski filmlerde sevgililerin buluştuğu Haliç tepelerinde ilk gecekondular görünür oldu. İlk gecekondular, Avrupa yakasında Kağıthane, Zeytinburnu, Taşlıtarla, Mecidiyeköy sırtları, Balıklı Hastane'sinin arkası ile Gazhane istasyonu çevresinde, Anadolu yakasında ise Ankara asfaltı üzerindeki sanayi kuruluşları çevresinde görülmeye başladı. Yoğun göç İstanbul'un nüfusunu 1950-1970 yılları arasında yüzde 260 oranında artırmıştı. 1970'de 3 milyon 19 bine fırlayan nüfusun ancak yüzde 48'i İstanbul doğumluydu. Bugün ise yüzde 12 si.

İstanbul, ilk gelenleri sindirmede aslında fazla zorlanmadı. Ama göç ile İstanbul'da eklenen nüfus katlanarak artınca artık sindirilemez oldu. Bundan sonra ise, "gelenler İstanbullaşmadı, İstanbul gelenleşti."[198] »



Taksim Anıtı 1950' Fotoğraf: H. Schenk 'Akis' Dergisi, 1951 / Ocak









TRAMVAYLAR SON

Yönetmen: ZAMAN Kameraman: İSTANBUL

SAHNE	PLAN	ÇEKİM
1966	50	2



Bu film az sonra bitecek sevgili dostlar
Ama bu filmin galası olmayacak,
Gişe rekorları da kırmayacak,
Festivallere ise hiç katılmayacak.
Oysa, bir suça hep ortak olacak.



Tek suçumuz,
Bir güzel İstanbul'da
Bir güzel İstanbullu gibi yaşamaktı.
Tramvaylar ise, suç ortağımız...

"R.Sertaç Kayserilioğlu"









Son Perde

60'lı yılların İstanbul'u. Radyolarında Beatles müziği rüzgarları, caddelerinde mini eteğin meydanlarında eğ- renci hareketleri ile. Topkapı'sında Almanya'ya doğru uzun kuyrukları ve radya başlarında da "Yassıada Duruşmaları" ile gündemin dopdolu olduğu yıllar. Görülüyor ki 60'lı yıllar, bizim delikanlılık kuşağımızda pek çok perdeye sahne olmuş. Ama bir perde daha varki hafızalarımızdan hiç silinmeyen, tüm eski İstanbulluların gözü yaşları içinde seyrettikleri bir "son perde".

Dünyanın hiçbir ülkesinde, son seferini yapan tramvaylar böyle içten uğurlanmamıştı. İstanbullular, bu üç kısacık öncesinin sözgelimi taşıtın bir "ilk göz ağrısı" sevgisi göstermişler, fakirinden zenginine herkez İstanbul'un şıları arasından bir sevgiliye, ilk kez genel tahtlarında böylesine yer açmışlardı. Anadolu'dan İstanbul'a gelen- ler şehri gezmek istedilerini tramvaya binerek Edirnekapı'dan Şişli'ye, Yedikule'den Bebek'e, Topkapı'dan Kurtuluş'a bir şehir turu güzelliği içinde koca şehri en ucuza, en doyasıya seyretmişler, zengin lâkin sıf sı- rahlar ise, Sultan Osman'larca tramvayları satın almak ya da memleketlerine götürme gafleti içinde, limuzin aneksolarının en başında yer almışlardı.



Galatasaray / Beyoğlu. 1950'

R. S. Kayserilioğlu koleksiyonu

1950'lerin sonuna yaklaşırken geç, İstanbul'un hem insan hem de araç trafiğini alabildiğince arttırmıştı. Yıllarca İstanbul'u bir yakadan diğer yakasına taşımış ilkel tramvaylara, imar hareketleri ile yenileşen İstanbul'un geniş caddelerinde artık yer yoktu. Hatta onu "Yenilenen İstanbul'a" yakıştırmayanlar bile çıkıyor, yıllarca İstanbul'un gözbebeği olmuş tramvaylar adeta gözden düşüyordu.

1872 yılında atlı olarak işlediği günlerde, zamanın en süratli nakil vasıtası olarak bilinen tramvayların seferden kaldırılma sebebi yine sürati yüzünden oluyor, ancak bu defa süratinin az oluşu nedeniyle trafiği aksattığı ileri sürülüyordu. Oysa, İstanbul'da eskiden tramvayların yarım saatte aldığı yol bugün, aynı süre içinde bile alınamıyor. O zaman insanın aklının ucuna şöyle bir soru geliyor: "İyi ama o zaman tramvayların ne günahı vardı?"[11]



Galata Köprüsü 1950'

R. S. Kayserilioğlu koleksiyonu

Kapanan Hatlar

Tramvayların kaçınılmaz sonu 1956 seçimleriyle başlamış, bu dönemle gelen imar hareketleriyle birlikte şehirde otobüsler ile yaygın bir ulaşım şebekesi kurulmuş, gittikçe artan otobüs seferleri de tramvayların yollarını yavaş yavaş kesmeye başlamıştı. Yeni açılan yolların bazılarında tramvayların çalıştırılmasına izin verilmemiş, gittikçe yoğunlaşan trafikte gözden düşen bir sevgilinin her hareketi gibi tramvaylar da durmadan göze batmıştı.

Rumeli Yakasında Tünel-Maçka tramvay seferleri iptal edilip Galatasaray'a kadar olan kısımdaki hatların sökülmesiyle İstiklal Caddesi kısmen öksüz kalmış, bunu Tünel'den Kurtuluş ve Şişli'ye sefer yapan tramvayların önce Taksim'e kadar sonra tamamen seferden kalkmaları takip etmişti. Yine 1956 yılında alınan bir kararla tramvayların Galata Köprüsü üzerinden geçirilmesi sona erdirilmiş böylece Beyoğlu'ndan gelen tramvayların Karaköy'den geri dönmesine sebeb olunmuştu. Boğaz hattında Bebek, Ortaköy tarafından gelen tramvayların ise, önce Dolmabahçe'ye kadar, sonra da tedrici olarak seferleri tamamen kaldırılmıştı."[134]

Avrupa tarafında ise şehre giriş yolu üzerindeki Topkapı ve Yedikule tarafından tramvay seferlerinin Beyazıt'a kadar iptali ile Aksaray-Topkapı tramvay hatları sökülmüş ve 1961 yılına gelindiğinde, artık Avrupa yakası tamamen "tramvaysızlaştırılmıştı".[135]



Köprü üzerinde tramvay, 1950'

R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu

"Elveda Sevgili Yolcularım"

12 Ağustos 1961 günü Şişli Tramvay Deposundan çıkacak olan 128 nolu tramvayın arkasına dizilmiş 6 adet tramvay için halk, Şişli'den Harbiye'ye uzanan caddeden Taksim'e kadar, Galata Köprüsü'nden de Beyazıt'a kadar caddelerin iki yanına sıralanmışlardı.[136A]

128 numaralı tramvayın sesi o gün, yıllardan beri alışılmamış bir hüzünle doluydu. Oysa bayraklarla süslenmiş bir gelin arabası gibiydi. "Hem ağlarım, hem gülerim" sözüne uygun bir inleyiş vardı "dan din dan"larında. Arabanın iki yanına ise bir ayrılık, bir çağrı cümlesi yazılmıştı "Elveda Sevgili Yolcularım" "Sizi Kadıköyde Bekliyorum"

Aslında tramvayları Şişli Deposu'ndan gözyaşları ile uğurlayan, onları yemyeşil dallarla bezeyen, son süslerini takan ve hatta üzerlerine o veda cümlelerini yazan insanların çoğu yaşlıydı. Onlar, tramvayların kırk yıl cefasını çekmiş, şu anda bu arabalarla birlikte çoğu mesleklerini ve hatta bir başka deyişle bir kısmı ömürlerini de kapatmakta olan eski kıdemli İETT personeliydi, yıllarını bu arabalarda harcamış o beyefendi vatmanlardı, cilekeş biletçilerdi, o centilmen kontrolörlerdi."[147]

Hepsi son tramvayların son yolcuları olarak vagonlara yolcu olarak binmişler, adeta çocuğundan ayrılmanın hüznü ile, bir dönüşü olmayan yolculuğun başlangıcına oturmuşlardı.

Daha birkaç saat önce, ömürlerinin yarısını tramvaylarda geçiren altmışlık, yetmişlik vatmanlara, biletçilere, Vali Tulga, İstanbullular adına birer gümüş tabak armağan edip, "Bir sevgiliden ayrılıyor gibiyim, ama daha güzel bir sevgiliye kavuşmak bir üzüntümü azaltıyor" diye hitap etmişti. Tabii ki burada bahsi geçen yeni ve güzel sevgilinin, yaklaşık iki ay önce 27 Mayıs 1961 tarihinde şehir toplu ulaşımına katılan traleybüsleri olduğu herkezçe malumdu. İ.E.T.T. nin değerli Umum Müdürü Kurmay Albay Orhan İlter ise, "İstanbul'u bir tramvay seyahati ile tanıyıp sevmiştim" demekle yetinmiş"[136B] ama yine de hüzünlerini saklayamamıştı.



Vali Tulga'nın İstiklal Caddesi Hayat Mecmuası/12.8.1961



Son Sefer 12.8.1961 Fotoğraf: H. Şahenk R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Emirgân 12.8.1961 Fotoğraf: H. Salvenk Ömer Kaner koleksiyonu

İstanbul'luları 92 yıldan beri tanıyan, onlara içten, gönülden bağlanan tramvay arabalarının iki vapuru İstanbul yakasındaki bu son seferi sırasında ayrılık ve çağrı cümleleri yazılmıştı. "Elveda Sevgili Yolcularım", "Yerimi Telefonla Ayırtın", "Sizleri Kadıköy'de Bekliyorum".

12 Ağustos sabahı İstanbul'da gazetelerden eski dostlarının son sefere çıkacaklarını öğrenen yaşlılar gençlik hatıralarını tazelemek, gençler ve çocuklar ise gelecek günlere son bir hatıra ile girebilmek dileğiyle duraklarda son tramvayların yolunu bekliyorlardı.[1361] Son tramvaylara binmiş son yolcular, adeta bir yakını toprağa vermenin hüznü içinde bağlanan gözlerini ayırmıyor, yollardan kendilerine mendil sallayan insanlar yine aynı gözlerle mukabele ediyorlardı.

TAKVİMDEN BİR YAPRAK

Ayrılık



«Sen de gittin...»

BUGÜN ayrılıyoruz. Ey çocukluğumun, gençliğimin, olgunluğumun, ak saçlı günlerimin yâr-ı-vefadârı!... Artık bir daha birbirimizi göremeyeceğiz, sen de bütün gidenler gibi bir hâtıra[1362] ibaret kalacaksın.

Şairler, ayrılık için manzumeler, kıtalar, beyitler yazmışlar. Fikret:

Soğur, donar, kırılır, senden ayrılınca nazar
Yaşar mıyız seni kaybetsek? Ah! Kalbim...

Diyor ve en güzel şiirini de ayrılık üzerine yazıyor:

Oh! Gel, gel, bu hafâgâha beraber gidelim
Orda sensiz geçecek günleri tazmin edelim

Bestekârlar en hazin eserlerinde ayrılığı ağlamışlar:

Benim hâlim firâkınla yamandır

Hicrânı ne firkatzedelere «Ah!» ettirmemiştir.

Bu satırları yazarken evvelâ senin şatafatlı devirlerini düşündüm:

O zamanlar herkes sana koşardı, lütûfkârlığına dehalet ederdi. Sen, bir saltanat arabası gibi dört at koşulmuş gerdûnenle geçer, usta arabacıların kırbaç şakırtıları arasında, geçtiğin yolda bulunanları ikaz için borular çaldırarak, hattâ önünde nefirler öttürerek koşan vardacılarınla etrafa ihtişam saçardın.

Şu koca şehir senin malikânen gibi idi.

Düz yollarda iki katlı arabana binerdin, yokuşları dört atla çıkardın. Şehrin Karaköy, Salkımsoğut gibi kalabalık semtlerinde büyük kervansaraylara benzeyen avlular vardı. Burada, orta çağda olduğu gibi, menzil beygirleri emrine âmâde idi.

Memleketin tanınmış kalemleri senden bahsederlerdi. Hüseyin Rahmi Gürpınar, en güzel romanlarından birine senin vasfınla başlamıştı.

Ahmet Rasim, Şehir Mektupları'nda senin hakkında ne doyulmaz nükteler yazmıştır...

Sonra bir gün geldi, makine medeniyeti senin de bu ihtişamına son verdi. Ahırlar yıkıldı, atlar satıldı, kırbaç şakırtıları bitti, borular, nefirler sustu.

Nasıl arabalar yerlerini otomobillere verdilerse senin saltanatına hizmet eden atlar da yerlerini makineye bıraktılar. O zaman yine parladın. Hattâ yalnız şehre hizmetle kalmadın, aynı zamanda kendini İstanbul'un zevkine de vasıta ettin.

Ramazan geceleri bütün bir aile senin sâyende Fâtih'ten kalkıp, Şehzadebaşı'nın, Direklerarası'nın, Beyazıd'ın, Divanyolu'nun gündüz gibi aydınlanan mağazalarını, dükkânlarını yorulmadan seyrediyor, camilerin mahyalarını okuyor ve Köprüden geçerek Boğaz havasını da aldıktan sonra Beyoğlu'na çıkıyor, Taksim'de su kumpanyasının renkli çağlayanları ile gözlerini nûrlandırarak aynı yoldan Fâtih'e dönüyordu.

Bu ucuz gezinti senin şehir halkına bezlettiğin bir inâyetti, fakat her şey gibi bu da unutuldu. Günler geçiyor, dünya değişiyordu. Yavaş yavaş artık seni de küçük görüyorlardı.

Hakkında yazılan yazılar, nükte cinâs değildi... Sanki sen bir gerilik senbolü olmuştun... Gezip dolaşacağın sahaları ufalttılar, kıstılar, ah! Nihayet Nasreddin Hocanın leylek fıkrası gibi seni de kuşa benzettiler.

Öğrendiğime göre bu ayrılık gününde mütantan bir cenaze alayı tertîb edilmiş. Son vazifeyi senelerce sana hizmet eden en kıdemli emektarların yapacak, tabutun çiçeklerle süslenecek, cenazen başında nutuklar irâd edilecekmiş.

Ben yufka yürekli olduğum için bu hazin merasimde bulunamayacağım. Son bir hediye olarak mezar taşına yazılmak üzere şu kitâbeyi takdim ediyorum:

Ayrılık derdinin hiç kimse bulup çâresini
Unmadı namlı etibbâ yüreğim yâresini
Bu tramvayla hemen ahrete gitmek dileyen
Gelsin âğûşuma, almam biletin pâresini.

Halk Sinemasından Harbiye'ye uzanan caddenin iki yanına sıralanmış, kimi el, kimi mendil sallıyor, kimi apartman kapılarından dönüşü olsun diye kova kova su dökmüyor, şoförlerse çoğu zaman yolcularını kesmiş bu taşıtı klakson çalarak selamlıyorlardı.

Maçka'dan, Kurtuluş'tan gelen son tramvaylar 128 numaralı tramvayın ardına düşmüş ve nihayet Taksim Meydanı'na ulaşmıştı. 11.18 Saatin yanında, İ.E.T.T.'nin kamyonları merdivenlerini çatarak tak yapmışlar ve bu takın üzerine çıkmış olan tramvay işçileri yıllarca birlikte soludukları dostlarına veda çiçekleri atıyorlardı. Aslında bunlar bu ucuz taşıta uygun ucuz kır çiçekleriydi. Ama dünyanın en pahalı çiçeklerinin olmayacağı kadar manalı ve kıymetli..

İstanbul'un en eski, en ucuz toplu taşıt aracı olan tramvay vagonlarının hepsi, 90 yıl öncesinin gelin arabaları gibi yeşil dallarla donatılmıştı. Tramvaycılar gönüllerince, zevklerince böyle dilemişlerdi. Yemyeşil defne ve taflan yapraklarıyla, kır çiçekleriyle donatılmış, yapmacıksız, gösterişsiz ama olabildiğince sevgi dolu, hüzün dolu içten bir süsleme, yürüyen bir bahçe. Kimisinin vatman yeri önüne "son sefer" levhası konulmuş, kimisinin ise pencerelerine boydan boya bir bez flama asılmıştı. Üstünde de yürek yakan bir cümle; "Elveda Sevgili Yolcularım!"[139]



Taksim Meydanı 12.8.1961 — Fotoğraf: Erol Demek / Kutlu Ertuna — "Hayat Mecmuası / 1961"

İstanbul Yakasına Veda

İstanbul'un yedi tepesinin birinden inip ötekine çıkan emektar elektrikli tramvayların son geçişleri, 1913 yılında ilk sefere çıktıkları gibi yine Galata Köprüsü'nden alıyor. Kadıköy yakasına geçeceklerı Sirkeci Araba Vapur İskelesi'nde de son buluyordu.

İkinci Dünya Savaşı'ndan kalma, bir süre Kabataş-Üsküdar ve Kadıköy-Sirkeci arasında araba vapuru olarak çalıştırılmış olan leyter tipi İngiliz çıkartma gemilerine[140A] bir vinçle yüklenen tramvayları ipe çekilir gibi maçunalara yüklenişini gören eski İstanbul'ların içlerinin sızısı gözlerinden okunuyor, ama esas tokat yıllarca bu araçlarda çalışanların yüreklerinde patlıyordu. Kalpleri buruk, gözleri ıslak onları seyrederken canlar son bir kez dalga çalıyordu. Ama ne var ki bu defa onlar için...

İstanbul'a son defa bir başka tepeden, maçunanın tepesinden bakan tramvaylar, kendilerini bekleyen leyterlere konulup yine aynı vinçle enselerinden tutulmuş birer kedi yavrusu gibi, Kadıköy'de eski Hal Binası'nın önündeki rıhtıma bırakılıyorlardı. Artık bundan sonraki ahir ömürlerini bir kısmı Kadıköy yakasına hizmet vererek geçirecekler, bir kısmı ise telleriyle ve raylarıyla birlikte Anadolu şehirlerine satılacaklardı hesapta.[141]



Ne varki bu yakanın bu yeni tramvayları da Anadolu şehirlerine hiç sevkedilmediler. Kadıköy yakasında, "Üsküdar-Kadıköy Halk Tramvayları A.Ş."den kalma kapalı tramvayların yerini alarak,[140B] 5 sene daha çalıştılar ve nihayet 14.11.1966 tarihinde de buradan da kaldırıldılar.













Gemiye Yükleniş 12.8.1951
R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu



Gemiye Yükleniş 12.8.1951
R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu



Gemiye Yükleniş
R.S. Kayserlioğlu koleksiyonu



Gemiye Yükleniş
E. Ünal koleksiyonu

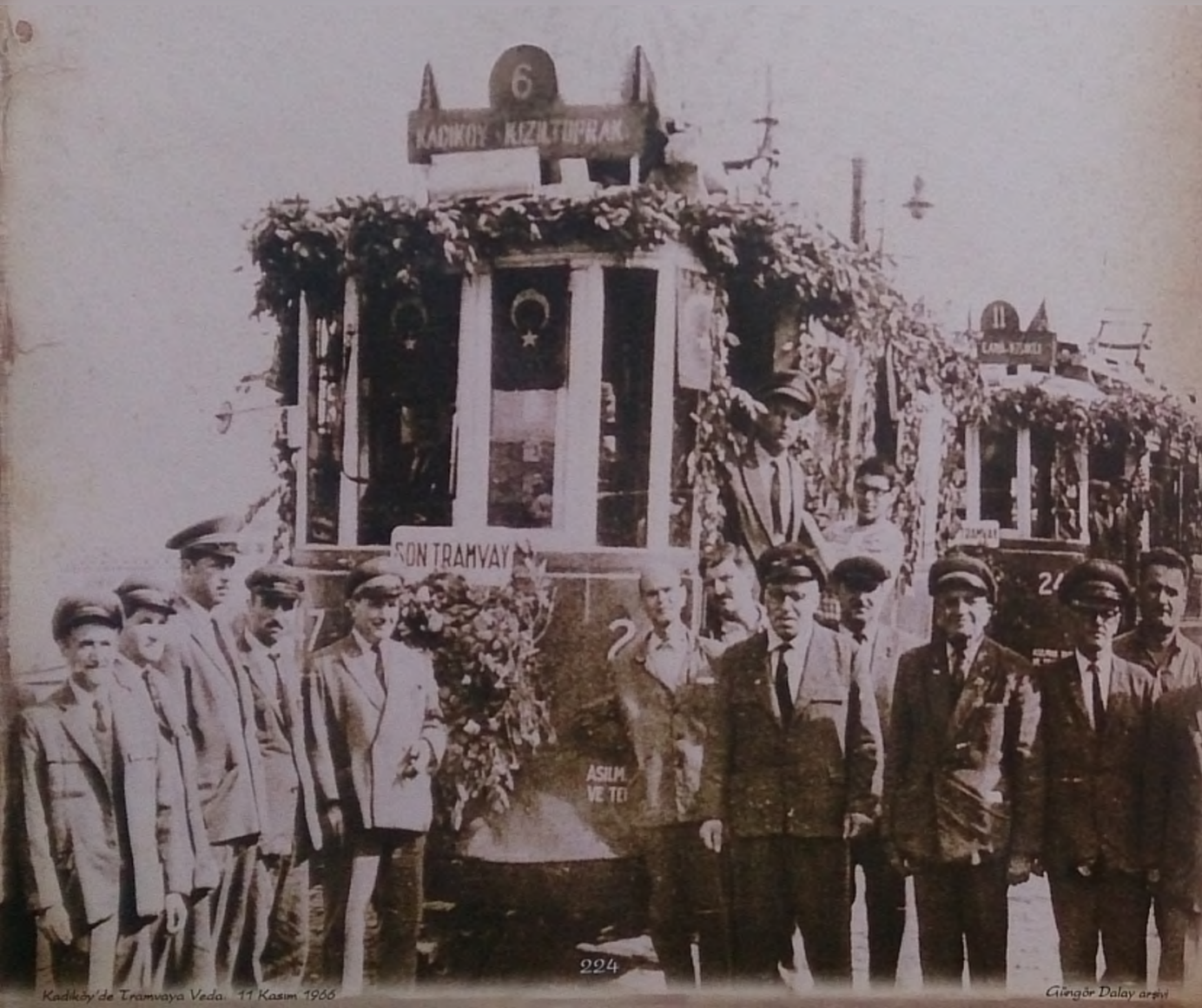
Kadıköy'de Veda

Çağ dışı kaldığı suçlamalarıyla, İstanbul yakasında Ağustos 1961 tarihinde son seferini yapan tramvaylar, İkinci Dünya Harbinden kalma ve bir süre Kabataş-Üsküdar ile Kadıköy-Sirkeci hattında ara ara yapıp olarak çalıştırılmış Leyter tipi İngiliz çıkarma gemilerine vinçle yüklenmiş ve yine aynı vinçlerle Kadıköy'de eski Hal Binası (şimdiki Konservatuvarı'nın önündeki rıhtıma indirilmişlerdi.

Karşı yakanın tramvaylarının bu tarafa nakliyle, Kadıköy Halk Tramvayları Şirketi'nin bu tarihe kadar işlemekte olan tramvayları seferden alınıyor ve bu yakada sadece, İstanbul'da seferden kalkarak gelen tramvaylar çalışmaya başlıyordu.[1] Nevarki bu tramvayların buradaki ömürleri de ancak beş yıl kadar sürebilmişti.

3 Ekim 1966 tarihinde Kadıköy yakasından da tramvaylar kaldırılmaya başlanıyor ve "11 Kasım 1966" günü "6" hat nolu Kadıköy-Kızıltoprak ve "11" hat nolu Seyh Şamil-Kısıklı tramvayları, 14 Kasım 1966 günü de kalan son iki hat olan Kadıköy-Üsküdar ve Kadıköy-Hasanpaşa hatları, yine karşı yakaya veda eden tramvaylarda olduğu gibi kurbanlık koçlar gibi süsleniyorlardı. Önce, hüzün dolu bakışlar arasında Hasanpaşa'daki İ.E.T.T. Müzesi'ne naklediliyorlardı, sonra Avcılar'daki İ.E.T.T. kampına ve oradan da zaman içinde tarihe...

(Not: İstanbul'un Anadolu yakasının tramvayları ile ayrıntılı bilgi, bir sonraki "Kadıköy Tramvayları" isimli ciltte oldukça geniş bir biçimde sunulacaktır.)



Kadıköy'de Tramvaya Veda. 11 Kasım 1966

Güngör Dalay arşivi



Atatürk'ün Son Tramvay 14 Kasım 1938 [illegible]



Atatürk'ün Son Tramvay 14 Kasım 1938 Fotoğraf: Sırrı Uygun
R.S. Koleksiyonu Arşivinden



Atatürk'ün Son Tramvay 14 Kasım 1938 Fotoğraf: Sırrı Uygun R.S. Koleksiyonu Arşivinden



Kuşdili "İETT Taşıt Müzesi"

Tramvaylar, önce İstanbul yakasına sonra da Kadıköy yakasına veda etmelerini takiben, Kurbalıdere'nin yanındaki Kuşdili Çayırı'nda bulunan İ.E.T.T.'ye ait alanlara alınıp bekletildi. Bir süre sonra gazetelere ilanlar verilerek değeri 69.000 T.L.'dan satışa çıkarıldılarsa da uzun bir süre beklenmesine rağmen alıcıları çıkmayınca büyük bir bölümü kamyonlara yüklenerek İstanbul Avcılar semtindeki İ.E.T.T. yazlık kampına götürüldü. Bekletilme esnasında kar ve yağmur altında çürümüş olan tramvaylardan bir kısmı hurdaya verildi, bir kısmı ise yazlık sinemalarda koltuk olarak kullanabileceği düşünülerek gazetelere "satılık sandalye" ilanı verilerek koltukları söküldü[144] ama nevarki pek ilgilenen yine çıkmadı.

İstanbul'dan tramvayların kaldırılarak yerine troleybüslerin getirilmesi konusunda etkin bir rol oynayan dönemin İ.E.T.T. Taşıtlar Dairesi Başkanı Adil Tahtacı bu defa, Kadıköy Kuşdili Çayırı'nda 1956 yılından beri Kadıköy yakası tramvaylarının garajı olarak kullanılmış[145] olan yerde bir taşıt müzesi kurma teklifini, İ.E.T.T. Genel Müdürü Saffet Gürtav ile birlikte, yine dönemin İstanbul Belediye Başkanı Fahri Atabey'e iletti.[146] Mülkiyeti İstanbul Büyükşehir Belediyesine ait olan bu yerle ilgili teklifin uygun görülmesi üzerine hemen çalışmalara başlanıldı ve 6 aylık bir çalışma süresinin sonunda 1967 yılında Kuşdili'ndeki Tramvay Deposu, "İ.E.T.T. Taşıtlar Müzesi" adıyla hizmete açıldı.

Müzede, o dönemlerin giysileri içindeki cansız mankenlerden yapılmış kadın ve erkek yolcuları ile birlikte, elektrikli tramvayların ilk dönem ve son dönem örnekleri, otomatik kapılı örnekleri, Kadıköy yakasında işleyen Ü.K.H.T. tramvaylarından örnekler, seferden kaldırılanlar arasından özenle seçilerek müzeye konulmuşlardı. İstanbul şehiriçi toplu taşımacılığında hizmet veren ilk otobüsler ve 1875 yılında hizmete giren ilk tahta tünelimiz, ray ve kabloları ile birlikte yine bu müzenin baş konukları arasındaydı.

Tramvay bileti ile girilen ve müdürlüğünü Saffet Ancan'ın yaptığı müzeyi gezmeye gelen ziyaretçiler, yapının etrafını çepçevre çevren bir hat üzerinde tramvayla gezdiriliyordu.[147] Bu hat üzerinde, Topkapı, Fatih, Aksaray, Kadıköy gibi belli başlı tramvay durakları ard arda sıralanıyor, gelen ziyaretçiler tramvayla dolaşırken geçmişi yaşar gibi oluyor ve böylece çok alışkın oldukları tramvay seslerini adeta, yılların ötesinden tekrar duyuyorlardı.



Kuşdili İ.E.T.T. Taşıt Müzesi 1970'. R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Kadıköy I.E.T.T. Taşıt Müzesi 1968
R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Kadıköy I.E.T.T. Taşıt Müzesi 1970
R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

TAKVİMDEN BİR YAPRAK



İ.E.T.T. MÜZESİ

İ.E.T.T. yani, İstanbul, Elektrik, Tünel ve Tramvay İdaresinden geçen gün bana telefon ettiler.

İdare, Umum Müdürün tensibi ile bir «müze» tertip olunmasını istemiş.

Müze yapılmış, bana telefon eden «Saffet Arcan» bey:

— Bu müzede bâzı tenkid edilebilecek eksiklikler veya yanlışlıklar olacağını düşündük, bu hususta bize yardım edeceğinize kanaat getirerek sizi buraya kadar yormak cesaretinde bulunduk, münasip gördüğünüz gün, gelip alacağız ve size müzemizi göstereceğiz.

Dedi.

Bunun için ancak Cumartesi sabahı vakit bulabildim.

Geldiler, beni İ.E.T.T. Taşıtlar Daire Reisi Adil Tahtacı beyle aldılar ve Kadıköyü'ne götürdüler.

Artık, tarihe karışan bu emektar nakil vasıtalarının son durak yerine geldik.

Uzun seneler bu memleket halkına hizmet eden «tramvaylar» ilk iptidaî şekillerinden en mütekâmil durumlarına kadar, orada duruyorlardı.

Bu müze, İstanbul'un en alâka uyandıracak ve dikkati çekecek bir tarih sahifesidir.

İ.E.T.T. bu kıymetli tarih sahifesini pek güzel ve itinalı bir şekilde cilâtlemiş, yaldızlamış, pırıl, pırıl, meraklılara arzetmiştir.

Ben bu tarih cildini okumadım, yaşadım, gençliğimde mektebe Unkapanı köprüsünü yaya geçerek, Azabkapı ile Galata arasında işleyen tramvaya binerdik, oradan Tünel'e atlar ve Beyoğlu'na çıkardık.

Şimdi, her bakımdan müsait olması itibariyle, müze haline konulan o eski, tramvay garajında, karşımda atlar koşulmuş, 2 arabayı görünce, birdenbire, «hâl» «mazi» oldu.

Düşündüm bu arabaların ortasında kadınları, erkeklerden ayıran bir perde vardı ve biz arabanın sallantısından, perde aralandıkça kadınlar tarafında oturan çarşaflı güzel hanımları dilelerdik, güzel olduklarını bilenler de bu zararsız göz «flört»üne hafifçe döner ve dışarıyı seyrediyormuş gibi yüzünü yan döndürerek, mukabele ederlerdi.

Var ol! sağ ol! İ.E.T.T. idaresi

Beni gençleştirdiniz, artık, läpâ läpâ yağan ihtiyarlık kar'ını, bu güzel tesisle bir an için olsun, sildiniz süpürdünüz

Tramvay müzesi her cihetten mükemmeldir. hele atların hakikiden farkları yok gibi idi. bunu hangi sanatkâr yapıyorsa kendisini can-u gönülden tebrik ederim.

Ya koşumlar? Dayanamadım, sordum:

— Bu zamanda bu koşumları, kime yaptırdınız?

Bugün hayli ihtiyarlamış bir «sarrac» varmış ki araba koşumunun son sanatkârı olarak kalmış, bu koşumlar, tramvay atlarına değil, konak arabalarına yakışan koşumlardır

İdare bize yalnız eski veya yeni tramvayları değil, bu sanat erbabını da eserleriyle tanıtmış oluyor.

Verilen malûmata göre İstanbul'un mektep talebesi. grup grup gelerek müzeyi ziyaret ediyorlarmış.

Size bu kadar söyleyeyim ki. tramvaya ait, ne var idi ise hepsini burada bulacaksınız.

Öyle gravürler, öyle fotoğraflar var ki, bunların nereden ve nasıl tedarik edildiğini düşünmek, akla durgunluk veriyor.

Hiç bir şey ihmal edilmemiş, arabalarda, çarşaflı hanımdan, şapka devrine kadar, hepsi tamam.

Teşhir mahallerinden birinde, fes kalıplarını da gördük, derhal gözümün önüne, fesçi dükkânlarındaki merasim geldi, kalıpçı fesi alır, evvelâ puskulünü çıkartır ve bütün kuvveti ile avucuna vurarak tozun kaymağını temizler. ondan sonra yuvarlak fes süpürgesi ile onu öyle bir süpürür ki, tozun zerresi kalmaz ve hemen su püskürtücüsü ile ıslattıktan sonra sıcak kalıba geçirir ve bâzan kol kuvveti, bâzan da yere koyarak kalıbın kolları üzerine dizleri ile basarak kalıplar, velpaze ile hararetini alır, içine gayet ustalıkla püskülünü iliştirerek takdim ederdi ve bütün bu zahmet ya 10 para, yahut da 20 paraydı.

Bu müzeden dolayı İ.E.T.T. idaresini Başmüdürden en mütevazı memuruna kadar tebrik ederim.



Kağıdlı I.E.T.T. Taşıt Müzesi 1980' R. S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Kağıdlı I.E.T.T. Taşıt Müzesi 1980' R. S. Kayserilioğlu koleksiyonu

SON

Nevarki, zaman içinde müzeye gösterilen ilginin, boşladığı günlerdeki gibi devam ettiğini söylemek zordu. İlk kötü haber, Kadıköy İtfaiyesinin, Kadıköy'deki Hal Binasının yanındaki yerinden restorasyon gerekçesiyle çıkartılacağından müzenin yarısının Kadıköy İtfaiyesine verilmesi gerektiği haberi ile geldi. Ve kısa sürede gerçekleşti de. İtfaiyenin araçlarına yer açılması gayesi ile binanın yarısındaki tramvay arabaları müzenin yan bahçesine alınmak zorunda kalındı.

Tramvayların üzerinde kara bulutlar dolaşmaya başlamıştı bir kez. Nitekim ikinci kötü de gecikmedi. Müzenin bahçesinde sergilenmekte olan 131 kasa no'lu Kadıköy-Kısıklı 1. Mevki tramvay vagonu, çürüyen ve çöken iki vagon olmuş,[146] zamanla çürüyen diğer vagonlar da müzenin yan tarafına alınarak üstleri branda ile örtülmek zorunda kalınmış.[147A] Elindeki turizm çarkıdığını gören I.E.T.T. yetkililerinin Eski Eserler Müdürlüğü'ne, Müzeler Müdürlüğü'ne ve hatta Kültür Bakanlığı'na yolladığı konuyla ilgili devir isteği yazışmalarına gelen cevaplar ise hayli ilginçti:

"Bu eserlerin tarihi özelliklerini kaybettikleri, bakımlarının zorluğu nedeniyle devir alınamayacağı ve bu nedenle de I.E.T.T.'nin bu tramvayları kendi olanakları ile yaşatmaya çalışmaları gerektiği" lisan-ı münasip ile bildiriliyordu.[147B]

Bu durumda I.E.T.T. yetkilileri, bu müzeyi yeniden yaşatmak için ilk önce itfaiyenin müze binasından çıkarılması gerektiğini söylüyorlar, zira araçlardan çıkan egzost dumanı ve araçlardaki suların bu eserlerin yok olmasına neden olduklarını ileri sürüyorlardı. I.E.T.T. yetkilileri'nin itfaiye teşkilatına, Selimiye'deki Belediye Araçlar Deposu'nu, Söğütlüçeşme'deki yeni belediye binasının arkasındaki alanı, ya da Merdivenköy'deki yine müsait bir araziyi teklif etmelerine rağmen "uzak, küçük" gibi nedenlerle bu teklifleri reddediyordu.[147C]

Durum açıktı. Tramvayların İstanbul'dan "gidişine" seyirci kalan ilgililer, bu defa da "çöküşüne" ilgisiz kalıyorlar ve hatta bir başka deyişle onların müzede ölüşlerine seyirci kalıyorlardı. Bir süre sonra, Kadıköy İtfaiyesinin binanın tamamına ihtiyaç göstermesi nedeniyle de, açılışından 14 yıl sonra 1981 yılında müze ziyaretçilere kapatılıyordu. Anlaşılıyordu ki İstanbul'a bir taşıt müzesi çok görülmüştü. Müzede sergi görevi sona eren tramvaylar nihayet buradan da kovulup, evvelce gitmiş olan grubun yanına, Avcılar'daki I.E.T.T. yaz kampına nakledildiler ve burada yaz aylarının süresince I.E.T.T. personelinin ailelerine bungalow pansiyon odası şeklinde hizmet verdiler. Ancak zaman içinde çürümeleri daha da artarak, yaz süresince çocukların, kış süresince de yağmurun ve karın etkisine daha fazla dayanamayıp zamana yenik düştüler ve çürüyüp gittiler. "Bâkî kalan bu kubbede bir hoş seda imiş."



Kağıdlı I.E.T.T. Taşıt Müzesi 1980' R. S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Kağıdlı I.E.T.T. Taşıt Müzesi 1980' R. S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Avcılar T.E.T.T. Kampı 1980' R. S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Avcılar T.E.T.T. Kampı 1980' R. S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Avcılar T.E.T.T. Kampı 1980' R. S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Avcılar T.E.T.T. Kampı 1980' R. S. Kayserilioğlu koleksiyonu



Avcılar T.E.T.T. Kampı 1980' R. S. Kayserilioğlu koleksiyonu

Konu ile ilgili olarak Sn. Ergun Hicyılmaz, beni çok etkilemiş bir yazısında[148] özetle şöyle diyor;

« Aslında biz onları 3 Ekim 1966 günü öldürdük. Allayıp pullayıp, çiçeklerle donatıp, bayraklarla süsledik onları Cezyaşlarımız, infazı yaparken vicdanını bastırmak isteyen bir celladın yalan ağlayışından farklı değildi. Önce öldürüp, sonra yaşatmaya çalışan tarih mazoshistleriyiz biz. Seferden kaldırılan tramvayların vinçlerle yıkılışına, o günün yetkilileri de bizimle birlikte ağlamıştı. Çiçeklerle, mutuklarla, "Seni Unutmayacağız" gibilerinden bir yığın ağıtlarla Kadıköy Kuşdili Deposu'na çekilen tramvaylar beheri 69 bin liradan satışa çıkarılmıştı. Bu kadar büyük bir günaha, bu kadar cüzi bir bedel işte...

Geçmişini, kilosuna üç lira bedel biçilen bir hurda yığını olarak görenlerin, tramvay hat güzergahının kaldırılması sırasındaki istimlaki ise tam manası ile "şehir katliamı" oldu. Karaköy Meydanı'ndaki "Ahşap Minareli Camiyi" bir gecede yok eden "alçak oğlu alçak" nerede? Nerede o Osmanlı'nın imzasını taşıyan Okmeydanın'daki birer tarih şaheseri olan menzil taşları?

Otobanların, gecekonduların ya da çok katlı betonların ezip geçtiği İstanbul, artık eskilerin yenilere anlattığı bir **"Masal Şehir"** haline geldi. »



Avcılar, I.E.T.T. Kampı 1980'

R.S. Kayserilioğlu k[illegible] Arşivi

Hergün bir parçasını aç kurtlar gibi kemirdiğiniz İstanbul artık "iki yaka"sı bir araya gelmeyen, öksüz ama öfkeli bir "dev" olarak "bugün"ün yakasına sarılıyor: **"Bana geçmişimi verin, bana geçmişimi verin..."** Bu sesi, artık "yabancı" addedildiğimiz İstanbul'un her köşesinde duyabilirsiniz.

Sirkeci'den kalkan 15 numaralı Taksim ya da 12 numaralı Fatih-Harbiye tramvaylarının mümtaz yolcuları için Beyoğlu cihetı sadece ayakkabı değil, onca güzelliği de eskiten bir çöplük yığınıdır. Kapkaççılara, ve eli jiletli eşcinsellere, ve yollara kadar taşan tabancalı meyhanecilere, ve tinercilere, ve dilencilere, ve eşcinsellere, ve kadın tacirlerine, ve ne kadar varsa bilumum pisliklere göğüs geren bir İstanbullu olmak kolay değildir. Beyoğlu caddelerini, Galatasaray'ı, Balıkpazarı'nı gaspedip, yolları meyhane masaları ile kapatanlara göz yumanlar, İstanbul'u kurtarmak isteyenlerle birlikte Çiçek Pasajı'nı kapatıp şampanya patlatıyorlar.

Sadece insan değil, kültür taşıyan 23 Numaralı Ortaköy-Aksaray tramvaylarının vatmanı Celâl Efendi, bugün Laleli'nin halini görseydi, utancından başka bir hatta tayinini isterdi. İşte bütün bunlara rağmen, İstanbul'un o muhteşemliğine yönelik saldırılarına direnenlerin, bu "bana geçmişimi geri verin" sesini her yerde duyabilirsiniz.

Kapillerin ve tinercilerin salkım saçak asıldığı tramvayın boyalı demir yığınına ne zaman baksanız, 123 yıllık tramvay tarihi kadar, koca bir Dersaadet hüznü de görürsünüz. Ben "Tramvay" kitabının sayfalarında sadece geçmişe hayranlığı değil, geleceğin umutsuzluğunu da yaşıyorum.

Ha, sahi siz **"İstanbul Canavarı"** filmini görmüşmüydünüz? Üzülmeyin, şimdi görüyorsunuz işte...





YORUMSUZ

R.S. Kayaerilioğlu koleksiyonu



R.S. Kayserilioğlu koleksiyonu

YORUMSUZ

Çağdaş Bir Müze "Anlayışı"

İstanbul'da "Ortaköy" özellikle son yıllarda sanata ve sanatla ilgilenen herkese ne anlam ifade ediyorsa Covent Garden da Londra'da aynı işlevi görüyor." "Covent Garden"da bulunan büyük açık pazarda sokak şarkıcılarını, çalgıcılarını, oyuncularını, dansçılarını, palyaçolarını izleyebileceğiniz gibi, binbir çeşit hediyelik eşyaların satıldığı standları gezebilir, dünyanın her köşesinden tatları damağınıza getiren restoranlarda, kafelerde dinlenebilir ya da tiyatrolarından, galerilerinden, müzelerinden birine gidebilirsiniz.



Londra Ulaşım Müzesi 1998 H. Ceber arşivi



İşte "Londra Ulaşım Müzesi" de bunlardan biri... Müzenin bulunduğu binayı, 1870 yılında Bedford Dükü Covent Garden'ı, sebze ve çiçek pazarı olarak dökme demirden yaptırmış.1975 yılından itibaren pazarın bina dışına taşınmasından sonra burası, buharlı lokomotiflerin deposu olarak kullanılmaya başlanmış. Başkentin merkezindeki bu binanın bu yeni kullanım biçimi, Londra'nın ulaşım mirasını sergilemek fikrini doğurmuş ve bina yapılan bazı değişimler ile 1980 yılında açılarak Londra müzeleri arasındaki önemli yerini almış.



12 yıl sonra binanın ve içinde sergilenen otobüs ve tramvayların daha iyi sergilenebilmesi için 1993 yılı içersinde 4 milyon Sterlin harcanıp, binanın içine de eğimli bir köprüyle birbirine bağlanan karşılıklı balkonlar eklenmiş. Ayrıca bazı mekanlarda "oyuncu" kullanılarak, örneğin metro yapımında çalışan kişiler, zamanın kostümlerini giymiş biletçiler gibi yüze yakın görsel-işitsel unsurlar, motor modellerinin büyütülmüş detayların maketleri, elimizi monitöre değdirdiğimizde başlayan ve istediğiniz ulaşım bilgisini 5-10 dakika süren açıklamalarıyla veren film, sergilenen taşıtların hemen yanında yer alan tarihçeler ve ayrıca geçen yüzyıldan bu yana çekilen fotoğraflarla zenginleştirilmiş olan bu müze, Londra'nın genel ulaşım sisteminin hikâyesini en ince detayına kadar anlatmış. Müzeye girer girmez sizi büyük bir hediyelik eşya dükkanı karşılıyor. Müzede sergilenen mini-marketlerinden oyuncaklara, bardak, tişört, poster, kalem, çikolataya varana değin akla gelebilecek her şey, ulaşım araçlarının baskılarıyla çeşitlendirilerek ilgi çekici bir hale getirilmiş. Aynı zamanda Londra ulaşım tarihinin detaylarını anlatan video ve kitap bölümünden de yararlanılabilmekte. Biletinizi aldıktan sonra 1800'lerde başlayan toplu taşımacılığın ilk örneklerini gördüğünüzde yolculuğunuzun saatlerce süreceğinizi bilmelisiniz. Açılışından sonra büyük önem kazanan müzenin yıllık geliri ise 4 milyon sterlin.



Tüm bunların ötesinde en önemlisi Londra, her şeyin de olduğu gibi toplu taşımacılığın da müzesini yaparak geçmişine sahip çıkıyor.

Yorum

"Kent Kimliği"

İstanbul'u bir baştan ötekine saran hatlar üzerinde kar demeden, kış demeden, rengârenk ikili üçlü vagonlarıyla gidip gelerek, İstanbullular'ı, en ucuz tarafından gideceği yere üstelik en emin bir şekilde ulaştıran tramvayların 52 yıl sonra, bir daha çıkmamak üzere depolarına sokulmalarının sebebi süratiydi. Ama, bu kerre fazlalığı değil, azlığı ileri sürüyordu süratinin. Seyr-ü sefer için adamakıllı müşkülat çıkarmaya başlamış, artan otobüs seferleriyle de iyice gözden düşmüş olan tramvaylar, 12/8/1961 tarihinde İstanbul yakasından, 14/11/1966 tarihinde de Kadıköy yakasından tamamen kaldırılmışlar, önce müzeye sonra da kaderine ve nihayet tarihe terkedilmişlerdi.

Gelişmiş ülkelerde özellikle eskiden şehre hizmet etmiş bu tür araçlar çürümeye terk edilmez,müzeler vasıtasıyla halkın yeniden hizmetine sunulur. Özellikle turistlerin çok ilgisini çeken bu tür müzeler aslında kendi masraflarını bile karşılayabilir... Dileriz şimdilerde Taksim-Tünel arasında ikinci baharını yaşayan nostaljik tramvaylara bu yaşamlarında idame izin verilir de İstanbul'un simgesi olan bu tarihi hatıralar yok olmaktan kurtarılır.

Bir ara San Francisco'da tramvayları kaldırmak isteyenler, halkın "Şehrimizin simgesidir, onlardan ayrılamayız" şeklinde tepkisiyle karşılaşmışlar ve dünyanın en büyük kentlerinden biri olan bu kentteki tramvaylarına sahip çıkmışlardı...[150A] İstanbul'un tramvayları, San Francisco'nunkinden çok daha zarif ve güzeldi. Şehrin bazı bölgelerinde, turistik amaçlarla da olsa, bırakılmalıydı.

Eskiden tramvaylar, vapurlar, trenler ve mevcut yollarla şehrin bir ucundan diğer ucuna ulaşılabilirdi. Hem de her an göz manzarasını değiştiren bir huzur ve temaşa içinde. Oysa 1950'lerle başlayan, yol açma humması, geniş ana yollar ve yeni yerleşim sahaları, önüne geçilmez nüfus artışları neticesinde, insanları bir şaşkınlık içinde bırakmış ulaşım da kopmuş, huzurda. Beton, tuğla rengi bir kabus gibi şehrin üzerine abanmış, temaşe edilecek de bir şey kalmamış. Oysa kara trafiğini yüklenecek geniş yollar, şehir dışına kaydırılıp, dünyada büyük şehirlerde uygulanan (ve şehrin karakterini, yol açma çabalarıyla zedelemiyen) metro sistemine daha önceleri gidilebilseydi, asırlara dayanan bir medeniyet, bir tarih daha az zedelenmiş olurdu. Paris, metrosunu yapalı 100 yıl olmuş, üstte tarihi abideleri, meydanları, binaları, yolları, dar sokakları hep muhafaza edilmiş ve hala edilmekte.

Yerleşim ve bölgelerin oluşumunda, gelişiminde ise üç faktör vardır: İnsan, doğa ve kültür.[150B] Bunlar elele vererek çalışır ve bir yeri kurarlar. Doğa, bir yerin temel karakterini oluşturur. İnsan da, zekâsını, kullanıp, tekniğin verdiği imkânlar çerçevesinde kültürü ile yerleşime biçim verir. Bu bütünleşmede yılların ve kuşakların emeği vardır. Sahillerde, bozkırlarda yine aynı düzen hüküm sürer. Bu şekilde köyler, kasabalar ve şehirler doğar, yaratılır. Zamanın getirdiği teknik gelişmeler ve ihtiyaçlar ise, esas yapıyı kaldırmadan küçük fırça darbeleriyle, rötuşlarla, yapılır.

Kent kimliği,[151] sınırların, boşlukların, meydanların, parkların, geniş caddelerin velhasıl insan eli ile inşa edilmiş şeylerin oluşturduğu kent imgesine, insan elinin değmediği olguların eklenmesiyle oluşur. Güneş, iklim sosyal çevre, ekonomik gelişmişlik veya geri kalmışlık bu niteliklerin önde gelenleridir. Oslo'nun bir türlü geceye kavuşmayan yaz günlerinin tuhaf ışığı, Prag'ın altın kubbelerinin içinizi ısıtmaya varan sarılığı, Londra Köprüsü ile daimi yağan yağmurun özdeşleşmesi, bazı Uzakdoğu kentlerinde olduğu gibi caddelerin inanılmaz insan yoğunluğu, Viyana'nın konserden çarşıya uzanan "elit sosyal çevresi", kent kimliklerini oluşturan insan eliyle inşa edilmemiş öğelerdir. Ülkemizde, günlük yaşamda önemsemediğimiz bisikletin Çin kentlerinde, kent kimliğinin parçasına dönüşmesi hoş bir sürpriz olarak karşımıza çıkıverir. Velhasıl kent kimliği, yukarıda saydığımız bu öğelerin tamamınca oluşturulur. Bir kentte bu öğelerden nekadar fazlası bir araya gelirse, kent kimliği o kadar güçlü "karekterli" oluşmaktadır.

Kent kimliğinin, en güçlü olmazsa olmaz öğesi ise yaşamın, maddenin ve evrenin en temel öğesi olan "zaman"dır. Roma'yı, Viyana'yı, İstanbul'u zamandan soyutlanmış düşünemezsiniz. Burada en önemli soru,kent kimliğinin en önemli yarınını oluşturan bu zamanın tozlarının kentlerde nasıl, neden, ne kadar korunacağı sorusudur. Kimileri tarihe her dönemin kendi tozlarını da eklemesi gereğini savunur, kimileri ise zamanın izlerini üzerine bir fanus geçirircesine korumayı kent kimliği için kaçınılmaz bulur. İstanbul'da 1950'lerde sonra yapıldığı gibi temelinden kökünden kazınıp silinerek yeni bir şehir kurulamaz, eskiyi yok edip yeni bir kent eskisinin üze-rine oturtulamaz, bir ülkenin yarı nüfusu, tek bir şehre doluşamaz. Şehirler, nüfus dokusunda dengeyi korurlar, aksi halde insanlar sağa sola yerleştirilmiş canısız mankenler haline gelir,yani ruh ortadan kalkar. Tıpkı bugün olduğu gibi...

1981-1989 yılları arasında Kadıköy-Söğütlüçeşme'deki tesisin bir kısmında muhafaza altında tutulan ve müzedeki emanetlerden artakalan 3 motris ve 2 adet römork, kaldığından perçesine, motorundan dış saçına kadar onarılarak, 1990 yılında Taksim-Tünel arasında yeniden hizmete sunuldu. Yine 1992 yılında 2 adet tramvay, yolcu ve vatman mankenler ile 30 metre uzunluğundaki orijinal ray Hasköy'deki Lenger binasında kurulan Rahmi Koç Sanayi Müzesi'nde teşhir edilmek üzere İ.E.T.T. Genel Müdürlüğü ile düzenlenen bir protokol ile emanetten verildi."

Karaköy-Tünel arasında hizmet vermiş olan ahşap vagonlar ve kasnaklar ise, İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne ait faaliyeti durdurulmuş olan Hasanpaşa Havagazı Fabrikası'nın bahçesindeki bir barakaya 1997 yılında nakledilerek, ilerde daha geniş çaplı olarak kurulması planlanan Taşıt Müzesi'nde sergilenmek üzere muhafaza altına alınmış durumda.





Hasanpaşa / Gazhane. 1997. R. S. Kayserilioğlu arşivi

Yeni "İ.E.T.T. Müzesi"

Yazlık atlı tramvay, atlı tramvay durağı, direk, levha ve bunlarla ilgili ekipmanlar ise, Tünel'in Karaköy girişindeki 1994 yılında hizmete açılan İ.E.T.T. Müzesi'nde sergileniyor.

İstanbul'un bugün tek Ulaşım Müzesi olan Karaköy'deki İ.E.T.T. Müzesi'nde sergilenen objeler arasında eski Taşıt Müzesi'nde sergilenen İstanbul'un ilk yazlık atlı tramvayı ve İ.E.T.T. Genel Müdürlüğü'ne ait araç gereç ve dökümanların yanısıra, 1871 yılından günümüze kadar İstanbul'daki şehir içi toplu ulaşım araçlarında (Tramvay, Tünel ve Otobüs) kullanılmış, R. Sertaç Kayserilioğlu'nun koleksiyonundan bilet, jeton ve fotoğraflarla birlikte diğer dökümanlar bulunuyor.



İ.E.T.T. Müzesi. Tünel / Karaköy 1993. Fotoğraf: Fehmi Akpolat



İ.E.T.T. Müzesi. Tünel / Karaköy 1993. Fotoğraf: Fehmi Akpolat

İ.E.T.T. Müzesi. Tünel / Karaköy 1993. Fotoğrafların Tahmini Akyıldız

















Tramvay Yeniden Beyoğlu'nda

İstanbul'un simgelerinden biri olan kırmızının çocukluğunun, kızlarının gençliğinin, oğullarının, kız[illegible] ikinci de ak saçlı anaların yaşlı vefadârı olan tramvaylar, 1961 yılında İstanbul yakasından, 1966 yılında da Anadolu yakasından bizlere veda etmişlerdi. Nevarki İstanbullu onu hiç unutmamış ve sanki hep [illegible] kollarıyla yolunu gözlemiş. Nitekim eski dost 25 yıllık bir aradan sonra geri geldi. Kısa bir süre [illegible] gelen de eski yüreklere su serpti, anılarımızı tazeledi, çocukluğumuza, gençliğimize bizleri geri döndürdü.

1990 yılında Beyoğlu'nun trafiğe kapatılması bu güzergahta tramvayın yeniden hizmete [illegible] [illegible] rol oynamış. 1981-1991 yılları arasında Kadıköy-Kuşdili'ndeki eski Taşıt Müzesi [illegible] Kadıköy İtfaiyesi tesislerinin bir bölümünde muhafaza edilmekte olan 3 kırmızı motrisi ile 2 yeşil römork. Mart 1989 [illegible] Tünel başlatılan bir çalışma ile; koltuğundan penceresine, motorundan tavanına, dış saçma kadar [illegible] hakiki ustalarınca yeniden onarılarak 29 Aralık 1990 tarihinde hizmete sunuldu. 12,5 milyar T.L. harcanarak gerçekleştirilen proje ile Tünel arasındaki 1600 metre mesafede ikişer vagondan oluşan iki [illegible] beşer dakika ara ile [illegible] hareket etmekte ve Galatasaray Durağı'nda kroşman yapmaktadır.

Dönemin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Nurettin Sözen, İ.E.T.T. Genel Müdürü Vural [illegible] ve Beyoğlu Belediye Başkanı Hüseyin Aslan'ın birlikte yaptıkları açılış ile yolcular ilk üç gün hatıra biletleri ile ücretsiz seyahat etmişler ve daha sonra da tam bilet 600 T.L., öğrenci bileti de 300 T.L. olarak ilk ücretlerini ödemişlerdir.

Böylece yıllar önce gözyaşları ve çiçek demetleriyle uğurlanan tramvaylar, kader birliği ettikleri yalnızabilir [illegible] bazı eski vatmanlarıyla birlikte tekrar aramıza dönmüşlerdir.

Dilerim, Beyoğlu'nda şimdilerde yeni yaşamlarını büyük bir mutlulukla sürdüren eski dost nostaljik tramvaylar [illegible] baharlarına, bizim ise hatıralarımıza bu kez yaşam hakkı tanırlar. "Lütfen, bir daha gitme."



Beyoğlu 1992 — Fotoğraf: Yakup Erdoğdu



Beyoğlu 1992 — İstanbul Ulaş








23
22




47


223

Geçmiş Za



Büyükdere BEYAZPARK'da
SABAHA KADAR



İ.E.T.T.
İŞLETMELERİ
MEMUR VE MÜSTAHDEMLERİ
YARDIM CEMİYETİ
BALOSU

İSTANBUL TRAMVAY ŞİRKETİ
ve
ŞARK DEMİRYOLLARI KUMPANYASI

MUHTEREM AHALİYE İLAN

Halkın Deniz Banyolarına devamını kolaylaştırmak maksadile 14 Temmuz 1933 tarihinden itibaren, tramvay ve yeni bir kararın kadar, **İstanbul-Florya-Plâj** arasında gidip gelme müddetlik birleşik biletler satılmağa başlanacağı muhterem ahaliye ilân olunur.

Bu biletler tramvayla şehrin her hangi bir mahallinden hareketle Eminönü veya Sirkeciye, Demiryolu ile Sirkeciden Florya, (Küçük Çekmece) Azmot ve Hayâyâ, Büyük Plâj, Çekmece Plâjı ile küçük Plâjdan birine gitmek ve Demiryolu ile Sirkeciye ve Sirkeciden aynı arabalı içinde şehrin her hangi bir mahalline tramvayla avdet için muteberdir.

TARİFE

Nakliye Vergisi ve köprüler Rüsumu dahil olduğu halde:

	Büyükler için	4 ten 10 yaşına kadar çocuklar için
	Kuruş	Kuruş
Tramvayın her hangi merkez ve Demiryolu 1 inci mevkii	98,75	50,—
» » » » » » 2 » »	80,75	41,—
» » » » » » 3 üncü »	64,25	33,—

Bilet yukarda isimleri beyan olunan 4 plâjdan her hangi birine gitmeğe selâhiyet vereceği gibi bu plâjlar dahilindeki mükemmel tesisler hesabından yüzde 20 ve Küçük Çekmecedeki İstasyon bölmesinden yüzde 10 tenzilâtta dahi salâhiyet verir. İşbu biletler Şirketten geçen veya Eminönüne varan tramvay aralarında bileteciler tarafından verilir.

Ahali muteber biletleri tramvay hatları münteha noktalarının bir çoğunda pikatonlarından dahi tedarik edebilir.

İstanbul, 9 Temmuz 1933

TRAMVAY-ŞİMENDİFER
FLORYA PLÂJLARI için tesisâtlı müşterek biletler



Karşılıklı Bakiliye bahsinde



Eminönünde Yeni bir Durak

Fidanlık

Eminönü meydanında, yukarıda resimde okla gösterilen yerde bir ayak üstü lokantası açılmıştır. Burada sıcak ve soğuk sandviçlerden başka en lezzetli yemekleri ve aradığınız kahvaltılıkları en ucuz fiyatlarla bulacaksınız.

Fidanlık, dolmuş, otobüs, tramvay ve vapura en yakın yerdedir.



YILBAŞI HEDİYELERİ:

RADYOMUZA:
Bir parça alaturka musiki..

TRAMVAY VE TÜNEL İDARESİNE:
Bir miktar ray ve tü-

MEMURLARA:
Birer tesbih ile birer
Ya Sabur levhası



Biletçi — Şu hokkabaza bak... Bir şapkadan neler çıkarıyor!..
Arkadaşı — O bir şey mi yahu... Biz otuz kişilik bir tramvaydan bir istasyonda dakkada 1 çıkarıyoruz.

...an Olurki...

...eni ihdas edilen tramvay hattı



Bir Çapa - Atikalipaşa tramvayı

Birbirlerine bir vasıta ile bağlı olmıyan semtler arasında yeni tram... seferleri ihdası takarrür etmiştir. Bu karar cümlesinden olarak Çapa ile A...talipaşa arasında yeni tramvay seferleri açılmıştır. Bu hatta işliyen arabalı... hepsi ikinci mevkidir.

CUMHURİYET — 27 Birincikeşrin 1930

Tramvaysızlıktan mektebe geç kalan talebeler

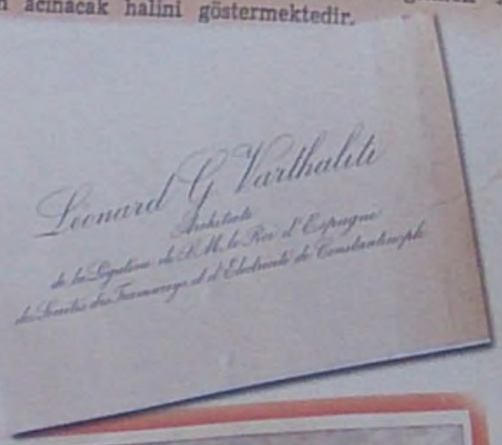


Şehrin bazı semtlerinde, uzun fasılalarla işliyen tramvaylar yüzünden, ekseri mekteb talebeleri bilhassa sabahları derslerine geç kalmakta ve tramvay şirketinin bu yolsuz hareketini velilerine meşru bir mazeret göstererek mekteblerine gitmemektedirler.

Resmimiz sabahın erken saatinde Boğaziçi mekteblerine gitmek için tramvaya asılan talebelerin acınacak halini göstermektedir.











Tramvay sayesinde köylüler rahat edecek.



Memleket Haberleri

Tramvayda tek bilet sistemi bugün başlıyor

İşletme idaresi yeni sistem sayesinde senede 300 bin lira fazla varidat elde edecek

İstanbul tramvaylarında tek bilet tatbikatının bu sabahtan itibaren tatbikatına geçilecektir. Yeni tarife ile İstanbul tramvaylarında değişecek tarifeler olmıyan ve mesafe nazara değilerek en son iki kuruşa kadarlan kıt'a farkı tamamen kalkmaktadır. Her nereye gidilirse gidilsin, binilen tramvay hattının devamı müddetince birinci mevkide seyahat edilecektir. Talebe, mahallî ve erler 4, ikinci mevkilerde seyahat 3, talebe, mahallî ve erler 2 kuruşa seyahat edecekleridir. Bu seyahatlerden gerek birinci, gerek ikinci mevkiden beş kuruş alınacaktır.

Birinci sınıf mahallât senede elli kuruş mukabilinde elli seyahat edebilecekleri gibi, ikinci mevkide de yüz kuruş mukabilinde yüz seyahat edebileceklerdir.

4 nisan cuma gününden itibaren 11 kuruşa her mevkide bir saat zarfında seyahat edilebilecektir.

Ayrıca çok seyahat edenler için birinci mevkide 800 ve talebeye ikinci mevkide 480, ikinci mevkide 240 kuruşluk pasolar ihdas olunmuştur. Talebe pasoları muayyen hallerde değil, yüzeli tahsil talebesi gibi bütün zamanda muteber olacaktır.

Yeni şekilde Tramvay İdaresinin senede 300 bin liradan fazla bir varidat elde edeceği anlaşılmıştır.

Bugünden itibaren Mecidiye Köyü'ne tramvay işleyecek!

Şişli'nin 15 dakika uzağındaki Mecidiyeköyü son seneler içinde çok büyümüş, mamurlaşmış, şehrin güzel bir sayfiye yeri olmuştur.

Mecidiyeköylüler in başlıca derdlerinden biri gidip gelme vasıtası olmmasıdır. Köylülerin tramvay çalıştırılması talebi Nafıa Vekâleti tarafından kabul edilmiş ve şimdilik tramvay hattının nihayet bulduğu noktaya kadar tramvay arabalarının işletilmesi kararlaştırılmıştır.

Bu sabahtan itibaren Eminönü ile Mecidiyeköyüne 240 metre mesafede bulunan Ermeni mezarlığı arasında tramvay arabaları işlemeye başlayacaktır. Bu nokta Şişli istasyonundan 850 metro mesafededir. Köylülerin işleri başına vaktinde yetişmeleri için sabah seferleri fazla olacak, akşamları da aynı miktar araba çıkarılacaktır.

"Akşam" (1 Ekim 1934)

MART	1930				MARS
CUMA VENDREDI		7	14	21	28
CUMARTESİ SAMEDI	1	8	15	22	29
PAZAR DIMANCHE	2	9	16	23	30
PAZARTESİ LUNDI	3	10	17	24	31
SALI MARDI	4	11	18	25	
ÇARŞAMBA MERCREDI	5	12	19	26	
PERŞEMBE JEUDI	6	13	20	27	

ELEKTRİK TRAMVAYI: Tramvay şehirlerde medeniyet ve terakkiyatı hazırlanın en mühim amil...

TRAMWAYS ELECTRIQUES: Tramway considéré dans les villes comme facteur de civilisation et de progrès...



Beşiktaş Tramvay deposu memurları.
8/5/926







Personelden



Hatıralar









Ephemera*

Tramvay Biletleri, Pasolar, Hisse Senetleri, Dökümanlar.





"R. Sertaç Kayserilioğlu koleksiyonu"

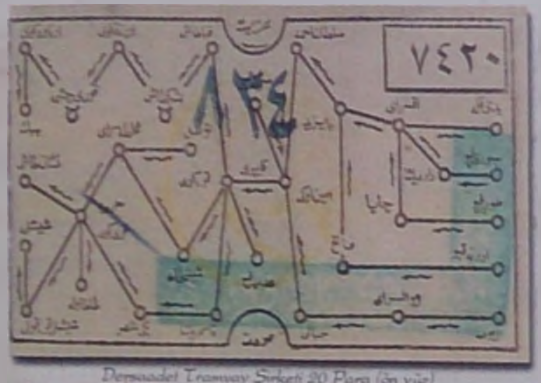
*Ephemera: Günlük hayatta kullanılmış kağıtsal malzemelerdir.

İstanbul'da, Dersaadet Tramvay Şirketi'nden başlayarak İETT dönemlerine dek süren hiçbir dönemde, tramvay biletlerinin üzerinde ait oldukları yıla dair bir bilgi verilmemiştir. Ancak biletlerin, güzergah isimlerine, hatların açılış tarihlerine ve aşağıdaki satırlarda (1. ciltte sunulan atlı tramvay dönemi biletlerinde olduğu gibi İstanbul yakasında çalışmış elektrikli tramvaylara ait biletlerin), tarafımdan yapılmış olan emisyon dönemlerine bakıldığında, kullanıldıkları seneler yaklaşık olarak bulunabilir.[1]

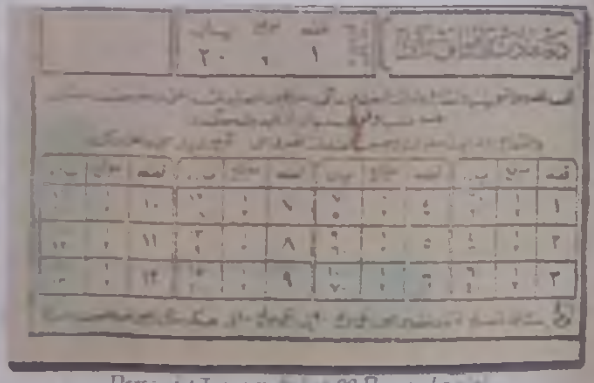
İstanbul Yakası Elektrikli Tramvay 1. Dönem Biletleri (1914 -1918)ı

2 Şubat 1914'ten itibaren hizmete başlayan elektrikli tramvayla birlikte hatlar çoğalmış ve 1915 yılı sonlarında İstanbul, Anadolu yakası dışında gayet geniş bir tramvay ağına kavuşmuştur. Bu dönemde atlı tramvay dönemine kıyasla biletlerde çok önemli bir gelişme ve değişiklik görülmüş, biletlerin boyutları 10x5,5 cm. olarak büyümüş ve tramvayın geçtiği semtler ve ana duraklar ön yüzlerinde bir krokiyle gösterilmiştir. Biletlerdeki tüm ibareler eski yazı Türkçe olup en ortada sarı renkli ay yıldız amblemi bulunmaktadır. Arka yüzde ise, üstte Dersaadet Tramvay Şirketi yazısı yer almakta, altındaki bölümdeyse 12 ayrı kıt'ada 1. ve 2. mevki olarak ücret tabloları toplu olarak ilk kez bir arada bulunmaktadır. Bu tablada en ucuz biletin Azapkapı-Karaköy arası (2. mevki; 10 para), en pahalı biletin de uzak mesafeli 12. kıt'ada (1. Mevki; 190 para) olduğu görülmektedir. Bu ücretlere güzergahı Galata Köprüsü'nden geçmekte olan tramvayların köprü geçiş ücretleri dahil değildir. Osmanlı bu dönemde 1. Dünya Harbi'nin içindedir ve hayat da hiç ucuz değildir ve de dolayısıyla tramvay, İstanbullular için hala pahalı bir lükstür.

Bu dönem biletlerinde başlayan kıt'a ve ana durakların krokilenmesi işlevi, biletlerin üzerine biletçiler tarafından mavi ya da kopya kalemi ile atılan çiziklerin de başlamasına sebep olmuştur ve bu çizik atma işlemi tramvayın kalkacağı son dönem biletlerine kadar da devam edecektir. Yine bu dönemde ortalarında sarı renkli ayyıldız amblem baskısı olan birkaç değişik bilet çeşidine de ayrıca rastlanmaktadır.



Dersaadet Tramvay Şirketi 20 Para (ön yüz)



Dersaadet Tramvay Şirketi 20 Para (arka yüz)



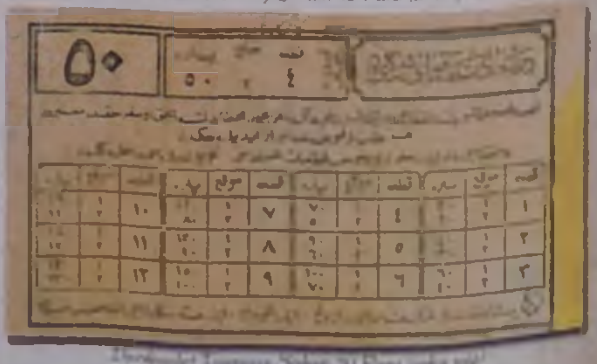
Dersaadet Tramvay Şirketi 40 Para (ön yüz)



Dersaadet Tramvay Şirketi 40 Para (arka yüz)



Dersaadet Tramvay Şirketi 50 Para (ön yüz)



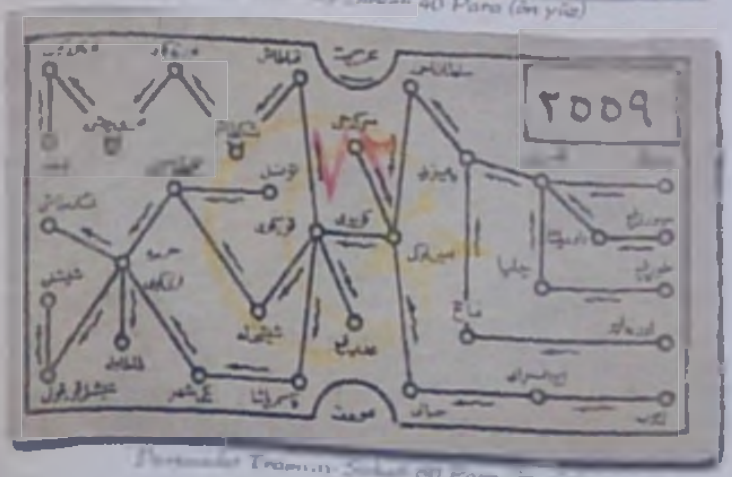
Dersaadet Tramvay Şirketi 50 Para (arka yüz)



Dersaadet Tramway Şirketi 40 Para (ön yüz)



Dersaadet Tramway Şirketi 40 Para (arka yüz)



Dersaadet Tramway Şirketi 60 Para (ön yüz)



Dersaadet Tramway Şirketi 60 Para (arka yüz)



Dersaadet Tramway Şirketi 50 Para üzeri 7,5 kuruş sürsarj (ön yüz)



Dersaadet Tramway Şirketi 50 Para üzeri 7,5 kuruş sürsarj (arka yüz)



Dersaadet Tramway Şirketi 20 Para "Erbrlü" (ön yüz)



Dersaadet Tramway Şirketi 20 Para "Erbrlü" (arka yüz)



Dersaadet Tramway Şirketi 50 Para üzeri 7,5 kuruş sürsarj (ön yüz)



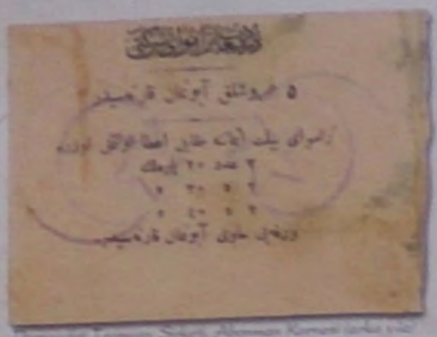
Dersaadet Tramway Şirketi 50 Para üzeri 7,5 kuruş sürsarj (ön yüz)

(Not: Bu sayfada sunulan biletlerin ebatları 1/1 ebatlardır.)

1. Dönem Abonman Karneleri, Abonman Biletleri

Biletleri toplu olarak içinde içeren abonman karneleri, tramvayların işlemeye başlamasından bir süre sonra, takriben 1916 yıllarında piyasaya sürülmüştür.

Bu dönemin abonman biletleri, atlı tramvay dönemi biletlerinde görülen aynı formda (Bakınız 1. Cilt), ancak rengi bej üzerine yeşil ayyıldızlıdır. Osmanlı motifleri arasında, üstte, eski Türkçe yazıyla "Dersa'adet Tramvay Şirketi" amblemi ve altta da 20 para ücreti ile atlı tramvay dönemi biletlerinden farklı olarak, "numara" yazısı olmaksızın yan yazılmış seri numarası yer almaktadır.

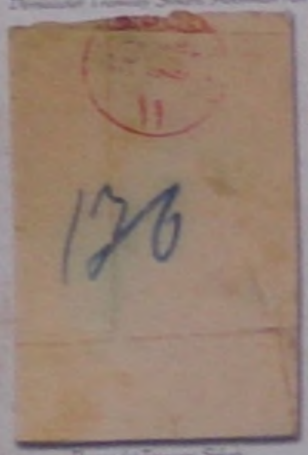


Dersa'adet Tramvay Şirketi, Abonman Karnesi (arka yüz)

Dersa'adet Tramvay Şirketi "5 kuruşluk abonman biletidir." Tramvay bilet işnanına mukabil ita olunmak üzere;

3 adet 20 paralık
2 adet 30 paralık
2 adet 40 paralık

varakayı havi abonman karnesidir.



Dersaadet Tramvay Şirketi
Abonman Karnesi Sene 1332/1916 (arka yüz)



Dersaadet Tramvay Şirketi
Abonman Karnesi Sene 1332/1916 (arka yüz)



Dersaadet Tramvay Şirketi, Abonman Biletleri 20 Para (ön yüz)

Dersaadet Tramvay Şirketi ve Tünel Şirket Hizmet Varakası.





Efrengi (Alafranga) 1924 senesi Kanun-i sani (ocak) ibtidasından (başından) itibaren işar-ı ahire kadar (nihayeti bildirilene kadar) Mer-i muteberdir (kullanımı geçerlidir).

Köprü ücreti kart hamiline aittir.

Ragıp Bey.

İstanbul Mahkemes-i Cinayet azasından.

Müdür: imza....

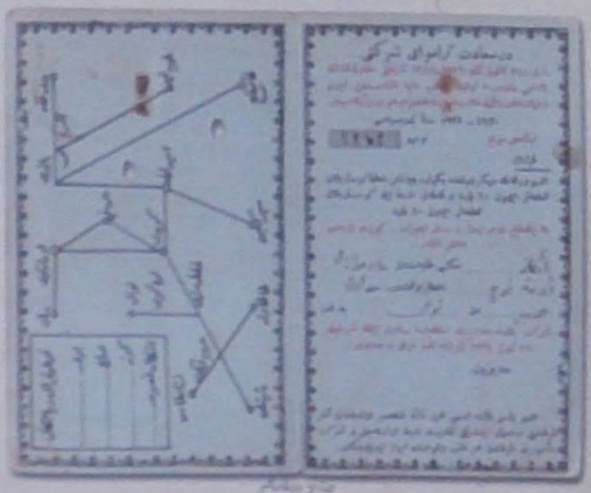
İşbu varakadan müstefit olan (yararlanan)

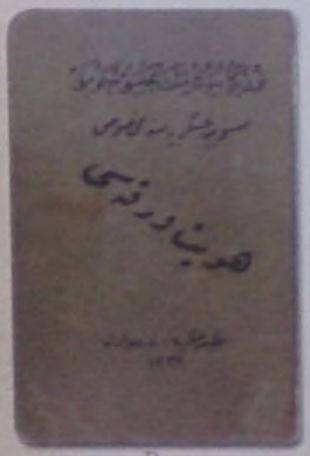
.....



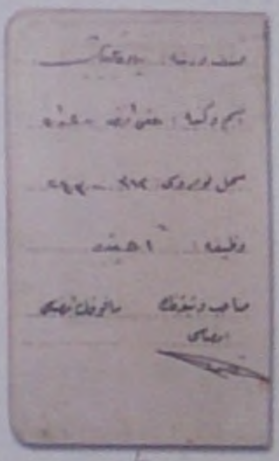
(Not: Bu sayfada sunulan biletlerin orijinal boyutları %10 oranında küçültülmüştür.)





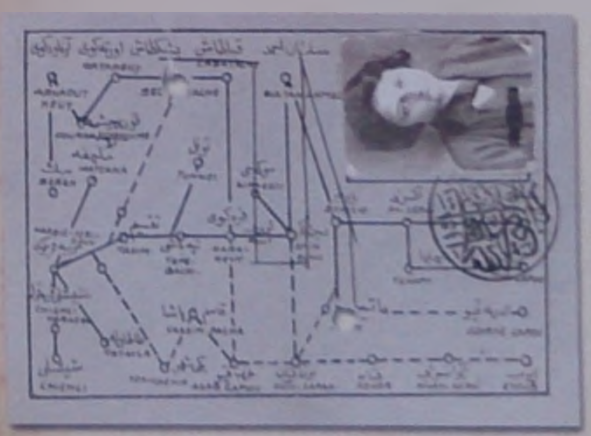














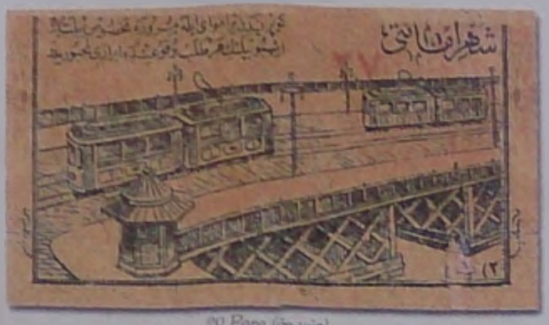
(Not: Bu sənədlər sonuncu bölmələrin əlavəsi, 1910 onwards kəşfiyyatçılar)

Köprü Müruriye Biletleri (1915 - 1929)



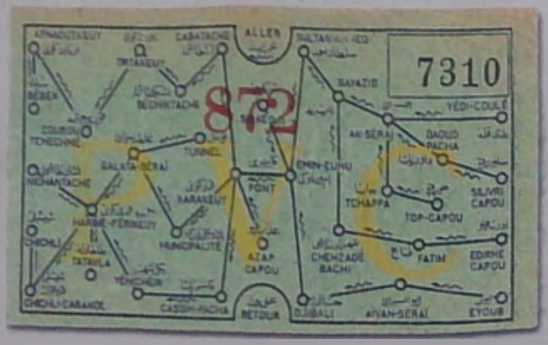
Sehremaneti

Köpriden tramvay ile murura mahsus bilettir
İş bu biletin her talep vukuunda ibrazı mecburidir
10 Paradır

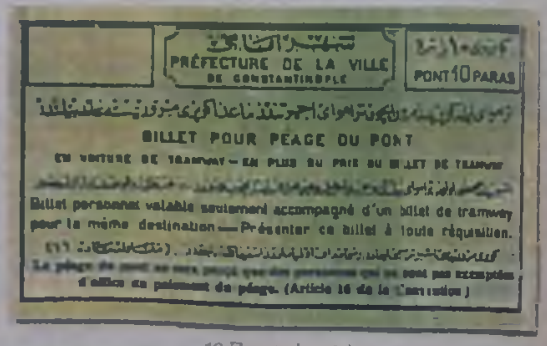


20 Para (ön yüz)





10 Para (ön yüz)



10 Para (arka yüz)





40 Para (ön yüz)



40 Para (ön yüz)

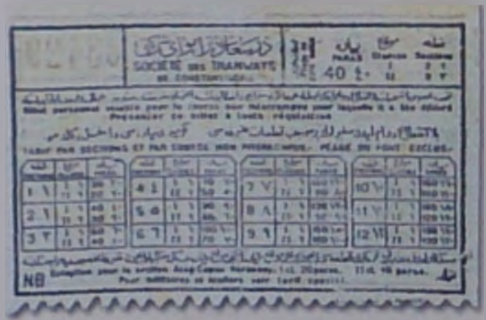


40 Para (ön yüz)


05769


04342


01248


SOCIÉTÉ DES TRAMWAYS
40


08311



Elektrikli Tramvay 2. Dönem Biletleri:

Birinci Dünya Harbi bitiminden hemen sonraki bu dönemde biletler, elektrikli tramvay biletlerinin ilk biçiminin aynen devamı şeklinde olmuştur. Bu biletlerdeki en önemli değişiklik, eski Türkçe yazılarının yanı sıra Fransızca olarak latin harflerinin de kullanılmasıdır. Turuncudan yeşile, eflatundan maviye, leylaktan kirli beyaza kadar 12 ayrı renkte olan bu biletlerin ön yüzlerinde güzergah planının ortasında sarı baskılı olarak S.T.C. (Société'des Tramvays de Constantinople) ya da S.A.G.K. (Strassenbach A.G. Konstantinople) harflerini görmekteyiz. Başlangıçta krokili ön yüzde görülen bu STC arması, yine bu dönemde bir süre sonra ücretlerin bulunduğu arka yüze basılmaya başlanmıştır. Bilet ücretleri aynen devam etmektedir.

Yine bu dönemde ön yüzlerine muhtelif renklerde olmak şartıyla A ila Z arasında sıra izleyen harflerin basılı olduğu bilet gruplarına ve yine biraz daha değişik krokisi olan ve sadece ön yüzü bulunan bir başka çeşide de rastlamaktayız. Bu biletlerin arka yüzlerinde şu uyarı yazılmaktadır;

« 20 para. (Köprü parası dahil değildir.) Şahsa mahsus iş bu bilet bila inkita devam etmek şartıyla hangi sefer için ita edilmiş ise ancak o sefer hakkında muteberdir. Her taleb vukuunda ibraz edilecektir. Bila inkita devam eden seferlerin bermucibi kıtaat tarifesidir. Köprü müriiyesi dahil değildir.

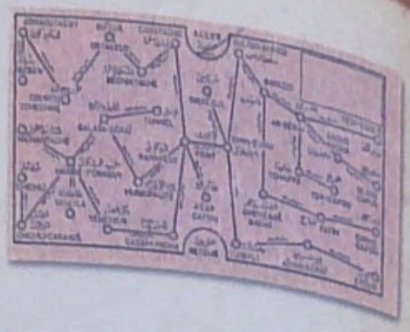
Müstesna olarak Azapkapı-Karaköy kıtası için 1. Mevki 20 para, 2. mevki 10 para, asker ve mektebliler için tarifeyi mahsusaya müracaat oluna. »








03829
SOCIETE DES TRAMWAYS DE CONSTANTINOPLE
30 PARAS
NB



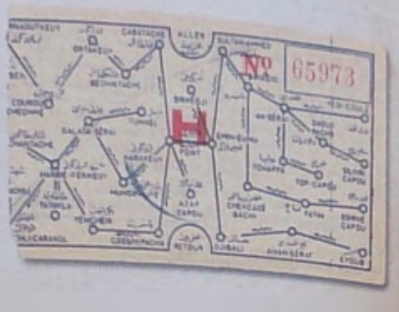









81
01012
SOCIETE
16 Pia

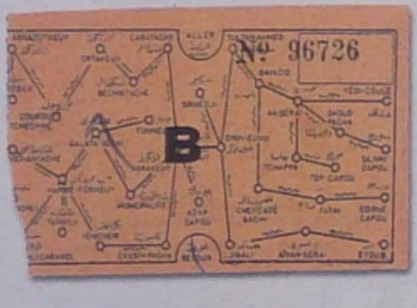

Nº 65973
H


SOCIETE DES TRAMWAYS DE CONSTANTINOPLE
PARAS
BILLET PERSONNEL


Nº 71697
J


Nº 77334
G


Nº 0020335
O


Nº 96726
B


U


Nº 01074
Z


Nº 05904


Nº 00614
G













Elektrikli Tramvay 3. Dönem Biletleri

Bu dönemde tramvay ücretleri artarak kuruşlu rakamlara geçilmiş ve bu nedenle başka bir evvelki dönemin biletlerine yeni biletlerine çıkartılmıştır. Gazi Paşa Köprüsü, Unkapanı Köprüsü sürşarjlı biletlere de rastladığımız bu dönemde bilet ücretleri 2,5 ile 10,5 kuruş arasında değişmektedir. Örnek olarak 1. Kıl'a, 2. mevki bir biletin ücreti incelendiğinde tramvay ücretinin 6 kuruş, nakliyat vergisinin 0,25 kuruş, Gazi Paşa Köprüsü Resmi'nin 0,25 kuruş, Gazi-Paşa Köprüsü Resmi'nin 0,25 kuruş, mecmunun (toplam) 6,5 kuruş oluşturduğu görülmektedir.

1920'lerin sonuna gelindiğinde tramvay bilet ücretlerinin 3 kuruş ile 9,5 kuruş arasında değiştiği, 1930'ların başında ise 3.5-10.5 kuruş aralarında seyrettiği görülmektedir.



















(Not: Biletlerin boyutları bu sayfada %15 oranında küçültülmüştür.)


51
4075
Piastres 5½


38
5843


179
05046
Piastres 3
CHAQUE INTERVALLE ENTRE DEUX POINTS REPRESENTE UNE SECTION


856
4076


291
9444
Piastres


650
9651
CHAQUE INTERVALLE ENTRE DEUX POINTS REPRESENTE UNE SECTION


798
9247


47
0045
Piastres 7

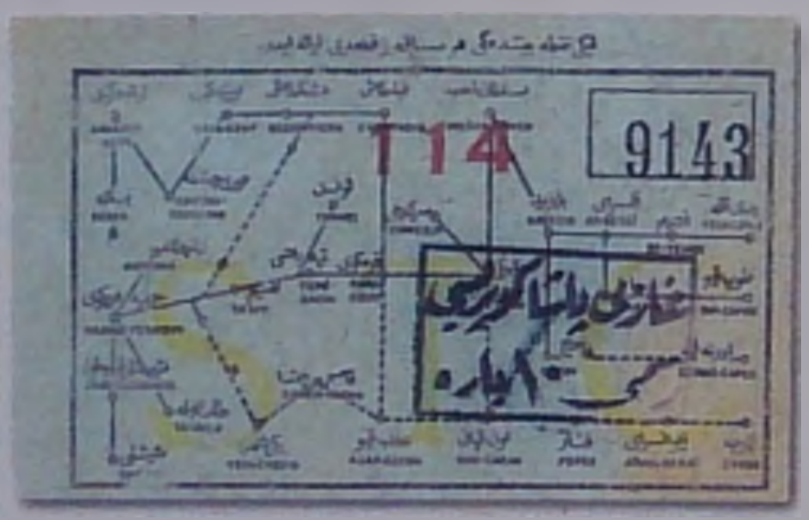

960
9643
Piastres 10
CHAQUE INTERVALLE ENTRE DEUX POINTS REPRESENTE UNE SECTION


49
3392


203
9841


454
9410


290
1522


114
9143


43
6245
Plastres 8


282
7451
CHAQUE INTERVALLE ENTRE DEUX POINTS REPRESENTE UNE SECTION


6 ¼
SOCIETE des TRAMWAYS
TABLE en PIASTRES PEAGE PAR PONT EXCLU
N.B


856
4077



















3. Dönem Özel Biletleri

Cumhuriyet ile birlikte 3. Dönemin sonunda "Dersaadet Tramvay Şirketi" olan biletlerdeki şirket ismi "Dersaadet" yerine "İstanbul" olarak kullanılmaya başlanmış olması, gelecekteki isim değişikliğinin öncüsü olarak kabul edilmektedir. Çok nadir bulunmuş biletlerdendir.

« Nakliyat vergisi, Gazipaşa Köprüsü resmi, Karaköy Köprüsü müruriyesi hariç olmak üzere kuruş olarak tarife
İhtar: Asker ve mektepliler için tarife-i mahsusaya (özel tarife) müracaat olunacaktır.
Tramvay: 81/4 kuruş
Nakliyat Vergisi: 1/4 kuruş
Gazipaşa Köprüsü Resmi: 1/4 kuruş
Mecmuu (Toplam): 9 kuruş »













(Not: Biletlerin boyutları bu sayfada %15 oranında küçültülmüştür.)

Elektrikli Tramvay 4. Dönem Biletleri

20 Şubat 1931 tarihinde Dersa'adet Tramvay Şirketi'nin yerini "İstanbul Tramvay Şirketi" ne bırakmasından hemen sonra biletlerde de değişiklik yapılmış ve yeni biletler basılmıştır. (Gerçi "İstanbul Tramvay Şirketi" ibaresi, Şirket resmen kurulmadan bir kaç sene evvelki biletlerde de kullanılıyordu ancak o zamanlar sadece "Dersa'adet" yerine "İstanbul" sözcüğünü kullanma istediğinden doğan bir sebeple idi. Bu durumu, eski yazılı biletlerin son döneminde bile görebiliyoruz.)

Bu dönem biletlerinde görülen en önemli değişiklik yazıların artık tamamen latin harfli yeni Türkçe ile yazılmış olmasıdır. Biletlerin boyutları 11x5.5 cm.dir; sarı baskılı "I.T.S." ibareli ön yüzdeki krokide yapılacak olan yeni hatlar noktalarla belirtilmiş ve bilet renkleri daha pastel tonlarda oluşmuştur. Kıt'alar ayırımı azalmış, biletlerdeki "para" ibaresi yerini "kuruş" a tamamen bırakmıştır.

Yine bu dönemde İstanbul Şehr-i Emanetince alınmakta olan köprüden tramvayla geçiş (müruriye) ücretlerinin 40 para olarak toplandığını görmekteyiz. Bu dönem sonunda, müruriyetinin kalkacağı 1 Haziran 1930 tarihine kadar yaklaşık iki senelik bir sürede toplanan 40 paralık müruriye biletlerini ilk kez harfleriyle Türkçe baskılı olarak görüyoruz.

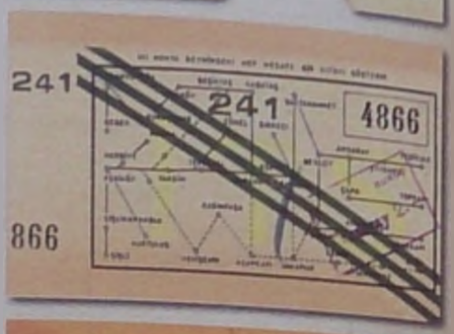














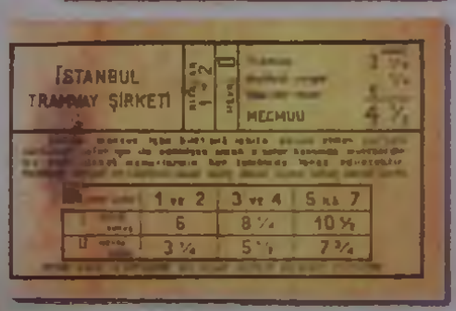


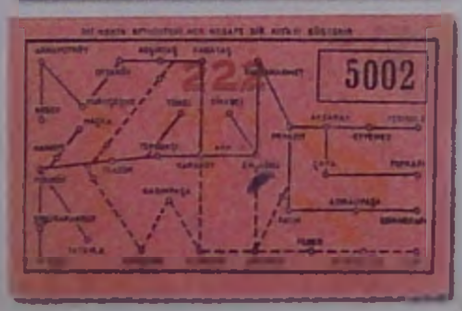














Not: Biletlerin boyutları bu sayfada %15 oranında küçültülmüştür.



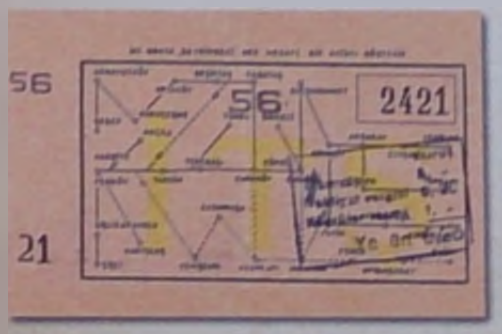


























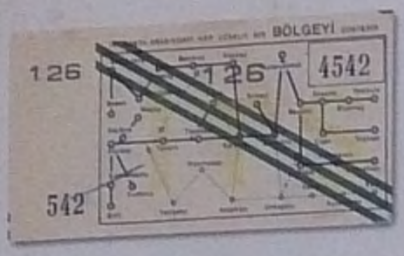




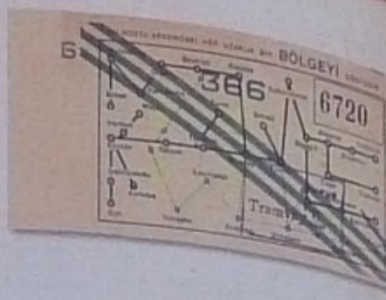




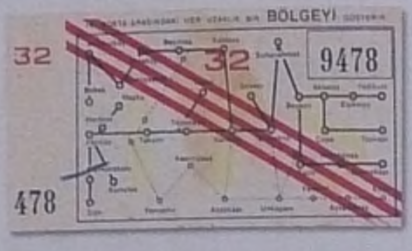
(Not: Biletlerin boyutları bu sayfada %15 oranında küçültülmüştür.)

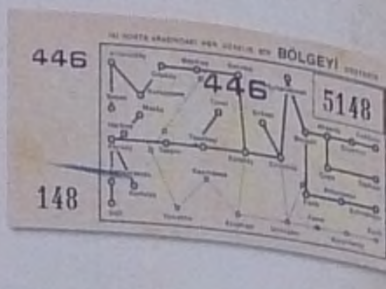






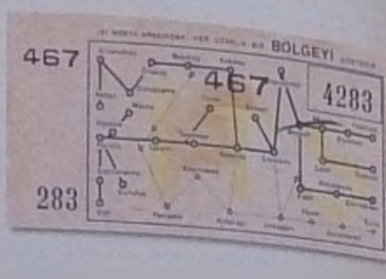




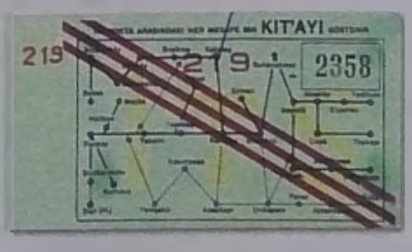


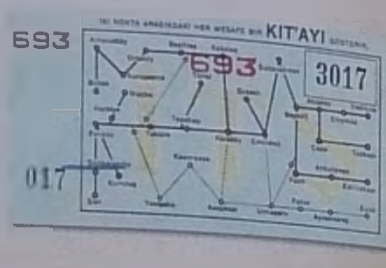


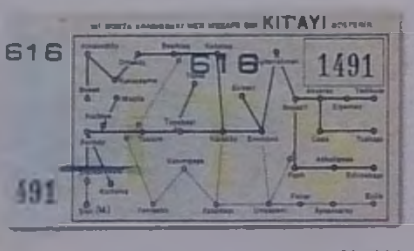














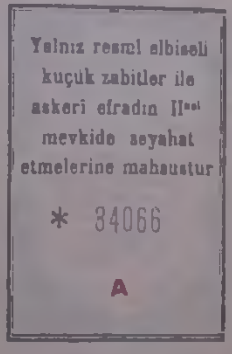


(Not Yukarıdaki bölümde görülen biletlerin boyutları %10 oranında küçültülmüştür.)







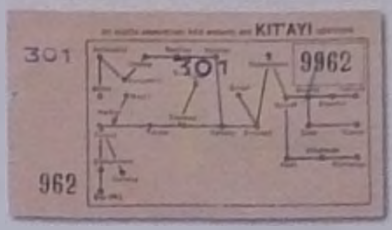


(Not Yukarıdaki bölümde görülen biletlerin boyutları %10 oranındadır.)

4. Dönem Özel Biletleri









1 Ocak 1939' İstanbul Tramvay Şirketi'nin tarihe karışmasıyla birlikte, İETT'ye bağlanacağı 6 aylık süre içinde kullanılan bir grup bilet görüyoruz. Bunlarda on yüzdeki krokide noktalı yerlerin kalktığı ve ortada sarı renkte "İ.T." ibaresinin bulunduğu, arka yüzde de "İstanbul Tramvay Şirketi" yerine "İstanbul Tramvay" yazısının bulunduğu görülmektedir. (Çok nadir bulunan bir bilettir.)

4. Dönem Pasolar / Varakalar

27 Eylül 1932 tarihli İstanbul Tramvay Şirketi'nce yayınlanmış olan nizamnamenin 54. ve 57. maddeleri, şirketce verilen pasolardan ve kullanım şekillerinden bahsetmektedir;

Madde 54 Pasoları

Umumi paso: Bu umumi pasoyu şirket istediği şahsa verebilir. 2 türlüdür.

1- Resimli ve şahsa ait

2- Resimsiz ve hamiline ait

Her ikisinde de şirketin büyük resmi mühürü ve genel müdürün imzası bulunur. Umumi pasolar her sene değişir. Örneğin, bu senenin rengi gridir ve üzerinde de 1931 senesi yazılıdır.

Mektepli Pasoları

Şirket tarafından 7 yaşından 15 yaşına kadar mektepli talebelere verilen pasodur. Bu pasolar üzerindeki renk ile birlikte her sene değişir. 1930-1931 senesinin rengi mavi olup 31 Haziran 1931 tarihine kadar geçerlidir. Temmuz'dan itibaren hükmü yoktur. Pasonun üzerinde talebenin fotoğrafı ve yarım ücretle gideceği yer kırmızı mürekkeple çizilmiş ve nihayetleri zımbalanmış olarak, bulunur. Bu pasoyu taşıyan talebe yalnız 2. mevkide yarım ücret ile istifade eder (1930 senesi için 2,5 kuruş "100 para"). Birinci mevkide öğrenci için paso bileti yoktur.

Amele Pasosu

Fabrika çalışanlara, yalnız havai hatlar ve tamir .....amelelerine ve vezne memurlarına verilir. Bu paso her sene değişir. 1931 senesinin rengi nefti kaplı olup üzerinde açık yeşil renkte ipekli kumaş ile "1931" senesi yazılıdır. Bu pasonun içinde karton vardır. Kartonun üzerinde de amelenin ücretsiz gideceği yer kırmızı bir kalemle çizilmiştir. Amele pasosu yalnız ikinci mevki arabada geçerlidir. Birinci mevkide yasaktır.

Malul Pasoları

Şirket tarafından verilmiş, iki senede birde geliştirilen bir pasodur. 1930-1931 senesine ait olan malûl pasoları sarı renkte olup "üzerinde" 1930-1931 "seneleri" yazılıdır. Bu pasoyu taşıyan kimseler tramvay arabalarında yarım ücretle seyahat ederler. (1930-1931 seneleri için: Birinci mevkide 5 kuruş, ikinci mevkide 2,5 kuruş (yüz para) verilir.)

Hilal-i Ahmer Pasoları

Şirket tarafından Hilal-i Ahmer memurlarına verilen pasodur. İki senede bir değiştirilir. İkişer senelik her pasonun rengi değişik olup 1930-1931 senesine ait olan pasonun rengi pembe üzerinde kırmızı ay resimlidir ve üzerinde "1930-1931" seneleri yazmaktadır. Bu pasoya sahip olanlar tramvay arabalarında yarım ücretle seyahat ederler. (1931/1932 senesi için birinci mevkide 3,45 kuruş) mükafat verilir ve dosyasına da "zikr-i kâmil" kaydedilir.









(Not: Bilet ve pasoların boyutları, bu sayfada %20 oranında küçültülmüştür.)















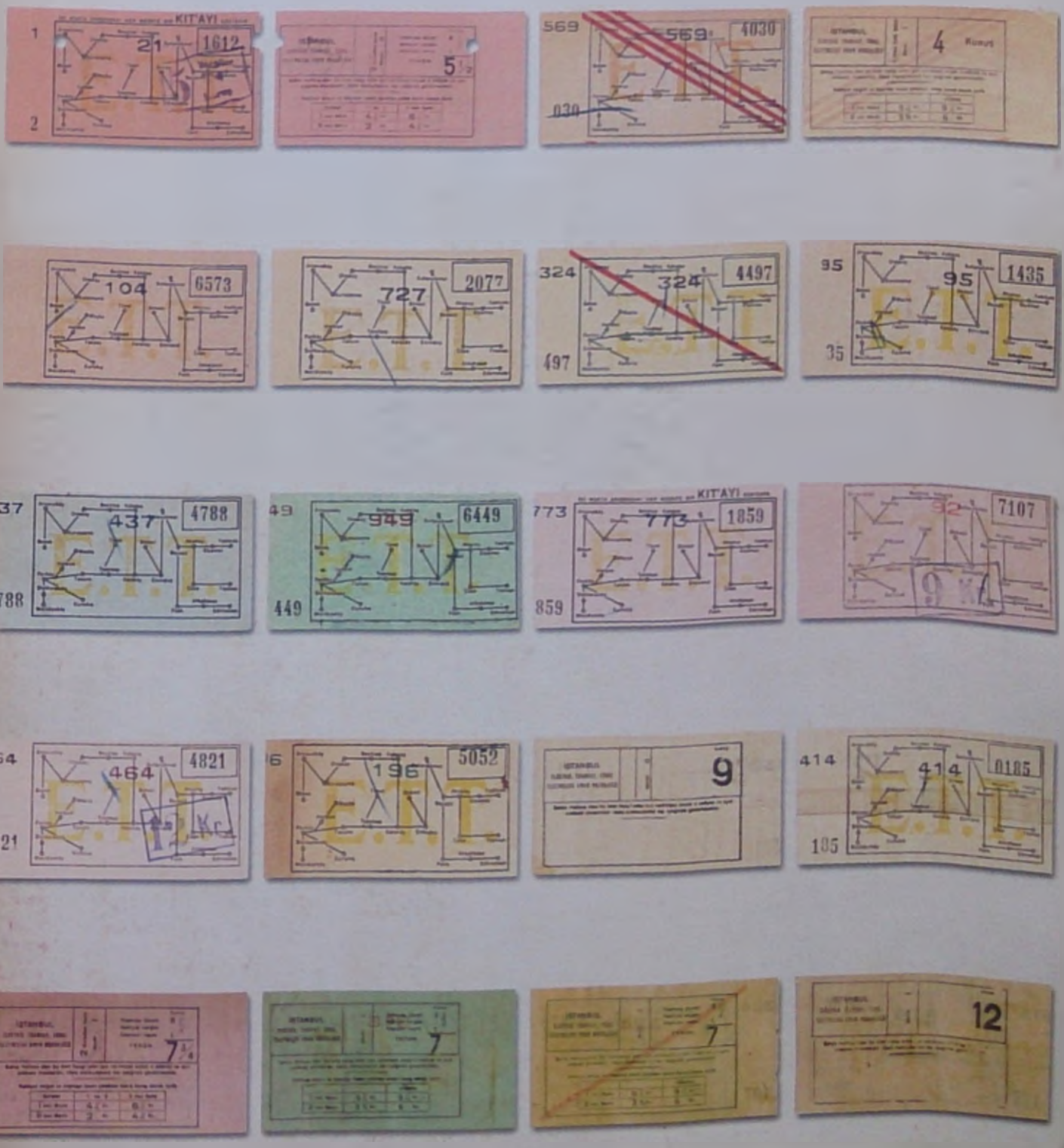


(Not: Pasoların boyutları bu sayfada %15 oranında küçültülmüştür.)

Elektrikli Tramvay 5. Dönem Biletleri

1 Ocak 1939'da İstanbul Tramvay Şirketi tarihe karışıyor ve tüm şebeke 1 Temmuz 1939 tarihinde de İ.E.T.T. Umum Müdürlüğüne bağlanıyordu. Böylece yeni basılan biletlerde boyutlar 10x5,5 cm oluyor, yine ön yüzde güzergâh krokisi ile sarı baskılı "ETT" amblemi göze çarpıyor. Arka yüzde "İstanbul Elektrik, Tramvay, Tünel işletmeleri Umum Müdürlüğü yazısı ile ücret tarifesi yer almaktadır. Yine ilk olarak bu dönemde kenarları tarihli, güzegâh krokili "aktarma" biletlerine rastlıyoruz. Ücreter ise 3 ila 18 kuruş arasında değişmektedir.

Bu dönemde biletlerde rastlanılan en büyük değişim, tramvaylarda kıtaların kalkmasıyla birlikte, biletlerden kıta farkı ücretlerinin kaldırılmasıydı.



5. Dönem Pasolar / Varakalar































(Not: Pasoların boyutları bu sayfada %20 oranında küçültülmüştür.)

Elektrikli Tramvay 6. Dönem Biletleri

1945'li yıllara gelindiğinde biletlerin boyutları 9,5x4 cm'ye kadar küçülmüş, renkler yine güzel tonlarda, en önemlisi imtisasız bütün biletlerde köşeden köşeye kırmızı ya da yeşil bir bant gelmiştir.

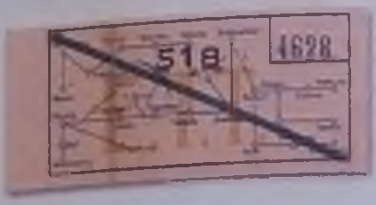
On yüzde güzergâh krokisi ve ortada sarı baskılı "ETT" yazısı, arka yüzde ise ücret ve mevki bölümü yer almakta. Bu biletlerde;

- tek sıra kırmızı şerit bant: 1. mevki sivil (15 kuruş)
- üç sıra kırmızı şerit bant: 1. mevki talebe, er, malül (5 kuruş)
- tek sıra yeşil bant: 2. mevki sivil (10 kuruş)
- üç sıra yeşil şerit bant: 2. mevki talebe, er, malül (3 kuruş) için kullanılmıştır.

Yine bu dönemde 11x6 cm ebatlarında olan ve 4-18 kuruş arasında ücretleri değişen aktarma biletlerinin kullanıldığı görülmektedir.

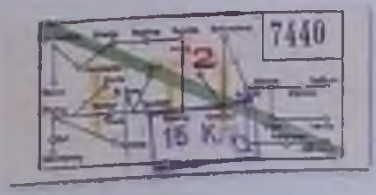


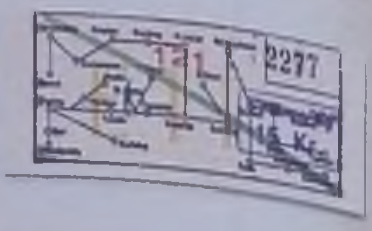


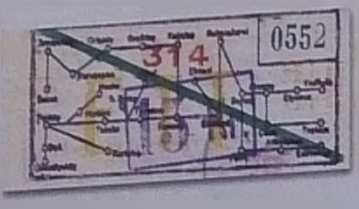


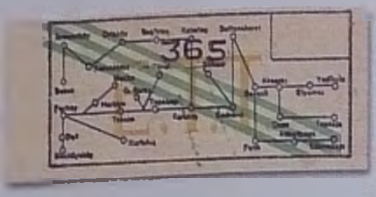


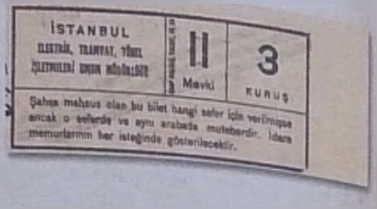


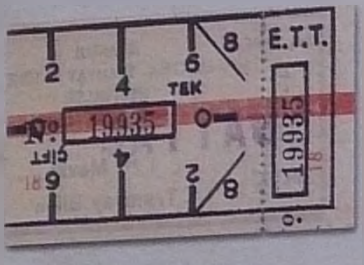




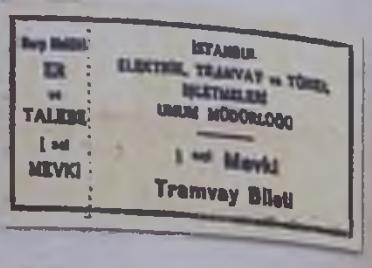


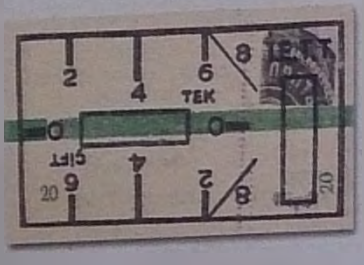


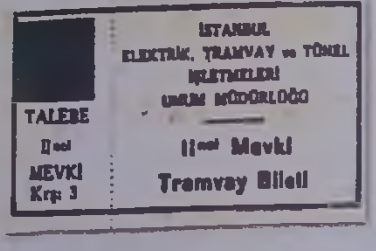


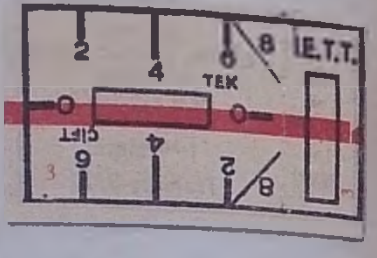


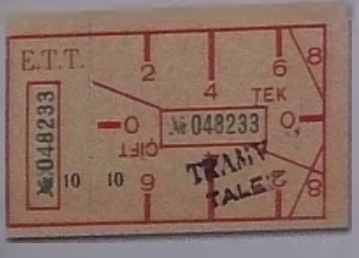




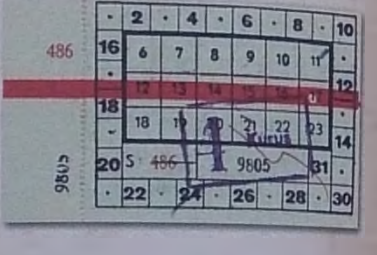


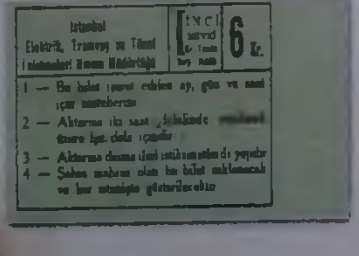


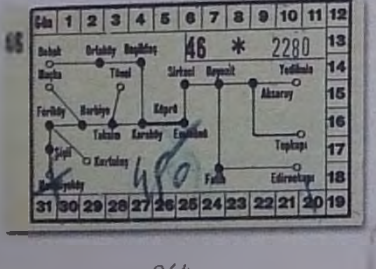


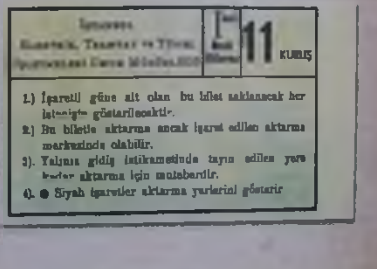












Biletlerin boyutları bu sayfada 1/10 oranında küçültülmüştür.



Elektrikli Tramvay 7. Dönem Biletleri

1955'lerden itibaren kullanılan bu dönem biletleri 9,5 x 3,5 cm'ye kadar küçülmüş, ortaya sarı baskılı "İETT" ibaresi gelmiş ve istisnasız yine hepsinde kırmızı ya da yeşil bant şeridi geçmiştir. Bu biletlerde,

- tek sıra kırmızı şerit bant: 1. mevki sivil (20 kuruş)
- iki sıra kırmızı şerit bant: 1. mevki er (5 kuruş)
- üç sıra kırmızı şerit bant: 1. mevki talebe (10 kuruş)
- tek sıra yeşil şerit bant: 2. mevki sivil (15 kuruş)
- üç sıra yeşil şerit bant: 2. mevki talebe (5kuruş) için kullanılmıştır.

1960'lara geldiğimizde, bir başka deyişle artık tramvayların sonuna yaklaştığımızda şerit bantsız ve mevkisiz 20 ve 30 kuruşluk biletlerin kullanıldığı görülmektedir. Yine aynı dönemde 10 x 30 kuruş yani 300 kuruşluk abonman biletleri de kullanılmıştır. 12 Ağustos 1961 tarihinde tramvaylar İstanbul yakasında son seferlerini yaparak kalkmışlar ve Anadolu yakasına ilave olunmuşlardır.



Not: Bu sayfada [illegible] küçültülmüştür.

Abonman Biletleri







7. Dönem Pasolar















Parlamenterlere mahsus
tramvay ve tünelde kullanılır paso

Billet de Libre Parcours pour
Tramways et Tunnel
1928



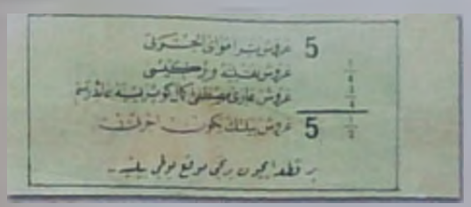
Kadıköy Yakası Biletleri (1928 - 1966)

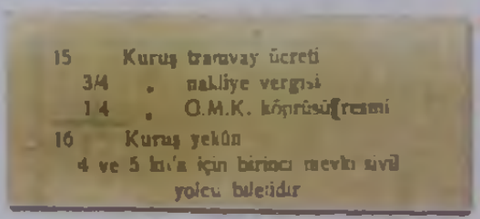
(Not: "Kadıköy Yakası Tramvayları" isimli kitap bir sonra çıkacağından, burada bu döneme ait biletlerden sadece çok kısa bir bölümü özet olarak sunulmaktadır.



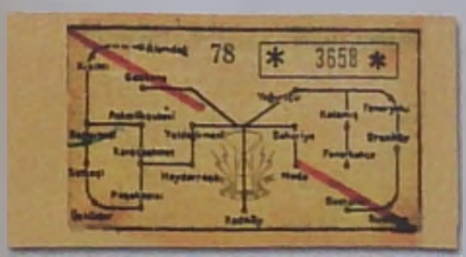


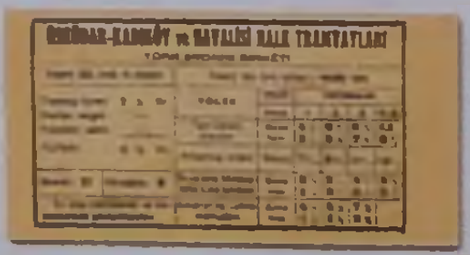
































Tramvay Hisse Senetleri


































Tramways & Eclairage
de
Beyrouth
Société Anonyme


Tramways d'Athènes et du Pirée
Action de Dividende


Société Anonyme Belge
de Tramways


Les
Tramways Florentins


Tramways et Electricité en Russie
PART SOCIALE


Tramways Napolitains
Action de Capital de 500 Francs


Les Tramways
de Dunkerque et de Calais
Action de Dividende


Tramways de Kazan
Action au Porteur


Tramways Dubossa


Tramway d'Oran


Société Anonyme
Tramways de Tiflis
Obligation au Porteur


Tramways d'Athènes et du Pirée


Tramways de Livourne


Tramways & l'Energie Electrique
de Sabatoy
Action de Dividende


Tramways d'Ekaterinoslaw


Omnibus de Paris


Barcelona
Traction, Light and Power
Company Limited


Chemins de Fer
Pau-Oloron-Mauléon
Tramways de Bayonne-Biarritz
Action de Cent Francs


Action de Dividende


Tramways & Eclairage
de
Beyrouth


Rome - Civita - Castellana - Viterbe
30me Part de Fondateur


Tramways-Bus de Roubaix
Action de Dividende


Tramways Napolitains
Action de Capital de 500 Francs


Tramways de Kharkoff
Action de Cinquante Francs


Union des Tramways




Tramways de Rouen-Lyons
ACTION DE DIVIDENDE


HONGRIE
ACTION ORDINAIRE


TRAMWAYS DE HALLSTEIN


TRAMWAYS DE LITTORINE


OMNIBUS
Obligation de Deux Cent Cinquante Francs au Porteur


COMPAGNIE
TRAMWAYS DE PARIS
Action de Cinq Cents Francs au Porteur


TRAMWAYS D'ALEXANDRIE (Egypte)
Action Privilégiée de Cent francs au Porteur


COMPAGNIE
TRAMWAYS DE CANNES
Action de Cent Francs au Porteur


COMPAGNIE
TRAMWAY DU MONT-BLANC
Action de Cinq Cents Francs


Tramways Provinciaux de Naples


COMPAGNIE DES TRAMWAYS DE NICE ET DU LITTORAL
Obligation de Mille Francs 5% 1950 au Porteur


TRAMWAYS ET ÉLECTRICITÉ
DAKAR
Siège Social : BRUXELLES
Capital Social : 40.000.000 de francs
ACTIONS DE 500 FRANCS au PORTEUR


Compagnie Nationale
de Tramways & d'Electricité
Action de Cent Francs Porteur


LES TRAMWAYS DE KIEW
OBLIGATION DE 500 FRANCS 6 %


Compagnie Générale
ACTION de DIVIDENDE au PORTEUR


COMPAGNIE GÉNÉRALE
OMNIBUS DE PARIS
Action de Jouissance au Porteur

BARCELONA
TRACTION, LIGHT AND POWER
COMPANY LIMITED.



INCORPORATED UNDER THE LAWS OF THE DOMINION OF CANADA
CONSTITUEE SUIVANT LES LOIS DU DOMINION DU CANADA

WARRANT NUMBER 22662 NUMÉRO DU TITRE

SHARE WARRANT TO BEARER FOR 1 SHARE OF $100 IN GOLD.

TITRE AU PORTEUR DE 1 ACTION OR DE $100.

This is to Certify that the Bearer of this Warrant is the Proprietor of

Le Porteur du présent Titre est Propriétaire d'

ONE

UNE

fully paid [illegible] BARCELONA TRACTION, LIGHT AND POWER COMPANY LIMITED,

entièrement libérée [illegible] de la BARCELONA TRACTION, LIGHT AND POWER COMPANY LIMITED,

subject to the terms and conditions of the Charter of the Company and to the Special Acts and By-laws thereof and of the Ordinances thereunder.

sous réserve des termes et conditions de la Charte de la Compagnie et des Lois spéciales et des Statuts et Ordonnances y relatifs.

Given under the Common Seal of the Company this 7th day of April, 1913.

Délivré sous le Sceau Commun de la Compagnie ce jour de

COUNTERSIGNED:
CONTRESIGNÉ:
Guarantee Insurance & Investment Company Ltd.

By Par

THIS WARRANT IS NOT VALID UNTIL COUNTERSIGNED BY THE Guarantee Insurance & Investment Company Ltd.

AUTHORISED OFFICER. Fondé de Pouvoirs Délégué.

CE TITRE POUR ÊTRE VALABLE DOIT ÊTRE CONTRESIGNÉ PAR LA Guarantee Insurance & Investment Company Ltd

F. S. Pearson PRESIDENT. PRÉSIDENT.

J. H. Rogers HON. SECRETARY. LE SECRÉTAIRE DÉLÉGUÉ.

UNE ACTION ORDINAIRE
SANS VALEUR NOMINALE OU VALEUR AU PAIR

Waterlow & Sons Limited, London Wall, London, E.C.

Kay

	ÇİPİ, Islam	"Antikacı Dükkânı / Tramway" Milliyet Gazetesi / Fiesta Istanbul, 28.11 1993
	"Sky Line"	Toplu Taşımacılığın Atası, Tramvay" Istanbul, Kasım /1990
	COATHUP, Mike	"Birkenhead Trams" http/Trams htm
	GÜLERSOY, Celik	Tramvay Istanbul'da. Istanbul / 1989, Syf: 30
	KLAPPER, Charles	The Golden Age of Tramway Syf: 56 London / 1961
	KLAPPER, Charles	Tramway", Mecmua, Hürriyet Gazetecilik ve Matbaacılık A.S. Syf: 118. Istanbul, 1972
	KLAPPER, Charles	"Ne, Nerede, Nasıl"
	KLAPPER, Charles	The Golden Age of Tramway Syf: 62 London / 1961
	KLAPPER, Charles	The Golden Age of Tramway Syf: 63 London / 1961
	UNAL, Ertan	"İlk Tramvay, Son Tramvay" Hayat Tarih Dergisi. Sayı: 10 Istanbul, Ekim /1968
	I.E.T.T. Umum Md.	I.E.T.T. İşletmeler Umum Müdürlüğü Tarihçesi, Teşkilat, Mevzuat ve Faaliyeti. Syf: 1,3 Istanbul, 1956
	"Servet - Fünun	"Dersaadet Tramvayları" Gazete. Istanbul, 3 Haziran 1329/1913 Sayı:1151, Syf:156
	I.E.T.T. Um.Md.	I.E.T.T. İşletmeler Umum Müdürlüğü Tarihçesi, Teşkilat, Mevzuat ve Faaliyeti. Syf: 4 Istanbul, 1956
	S.T.C. Dersaadet Tramvay Şirketi	Inventaire Générale / 1928. Société des Tramways de Constantinople. 31 Déc. 1922. Istanbul / 31 Aralık 1922 Voies, Chapitre IV
	"Servet-i Fünün"	"Dersaadet Tramvayları" Gazete. Istanbul, 3 Haziran 1329/1913, Sayı:1151
	S.T.C. Dersaadet Tramvay Şirketi	Inventaire Générale / 1928. Société des Tramways de Constantinople. 31 Déc. 1922 Istanbul / 31 Aralık 1922 Materiel Roulant, Chapitre IX
	UNAL, Ertan	"İlk Tramvay, Son Tramvay" Hayat Tarih Dergisi. Sayı: 10 Istanbul, Ekim /1968
	TAHSİN, Orhan	"Elveda Sevgili Yolcularım" Hayat Mecmuası. 12 Ağustos 1962
	S.T.C. Dersaadet Tramvay Şirketi	Inventaire Générale / 1928. Société des Tramways de Constantinople. 31 Déc. 1922. Istanbul / 31 Aralık 1922 Voies, Chapitre IV
	"Yurt Ansiklopedisi"	"Istanbul" maddesi. Syf: 3939 Istanbul, 1982 / 1983
	RADO, Serket	"1. Umumi Harpte Istanbul" Hayat Tarih Dergisi. Sayı: 2. Istanbul, 1971
	KAYSERİLİOĞLU, R. Sertaç	Osmanlıdan Günümüze Havacılığın Tarihçesi MAZAK Mehmet, TON Kadir Cilt: 1, Syf:67 Ist,1999
	MURAT, Kenize	Saraydan Sürgüne. Syf: 72 Istanbul / 1994
	RADO, Serket	"1. Umumi Harpte Istanbul" Hayat Tarih Dergisi. Sayı. 2. Istanbul, 1971
	S.T.C. Dersaadet Tramvay Şirketi	Société des Tramways de Constantinople. Kroki / Harita. Plan de Reseau
	DEĞER, Şirket	"Biletçi Efendilere Dair Nizamname" Kurs Notları. Istanbul, 27 Eylül 1932 (Sabahattin İnceoğulları arşivi)
	S.T.C. Dersaadet Tramvay Şirketi	Inventaire Générale / 1928. Société des Tramways de Constantinople. 31 Dec. 1922. Istanbul / 31 Aralık 1922. Materiel Roulant, Chapitre. IX
	S.T.C. Dersaadet Tramvay Şirketi	Inventaire Générale / 1928. Société des Tramways de Constantinople. 31 Déc. 1928. Istanbul / 31 Aralık 1928. Materiel Roulant, Chapitre. IX
	S.T.C. Dersaadet Tramvay Şirketi	Inventaire Générale / 1928. Société des Tramways de Constantinople. 31 Dec. 1928. Istanbul / 31 Aralık 1928. Materiel Roulant, Chapitre. IX
	ES, Hikmet Feridun	"Eski Vapurlar, Eski Tramvaylar" Hayat Mecmuası. Istanbul, 21 Ekim 1965
	Istanbul Tramvay Şirketi Um.Md.	Istanbul Tramvay Şirketi Nizamnamesi. I.T.S. Umum Müdürlüğü. Istanbul, 1932
	S.T.C. Dersaadet Tramvay Şirketi	Inventaire Générale / 1928. Société des Tramways de Constantinople. 1928. Cons / Ple. 31 Dec. 1922. Batiments, Chapitre: III.
	SABA, Zevki Osman	"Değişen Istanbul" Istanbul / 1949 Syf: 42, 43
	S.T.C. Dersaadet Tramvay Şirketi	Inventaire Générale / 1928. Société des Tramways de Constantinople. 1928. Cons / Ple. 31. Dec. 1922 Aubettes, Chapitre: VIII.
	ARPACAY, Ergün	"Tramvaylı Istanbul" Milliyet Gazetesi 4.5 1992
	I.E.T.T. Um.Md.	I.E.T.T. Tarihi / Tramway". I.E.T.T. Dergisi I.E.T.T. Umum Md. Yayınları. Kasım /1956. Cilt: 1, Sayı: 2, Syf: 25
	ARPACAY, Ergün	Tramvaylı Istanbul" Milliyet Gazetesi 4.5 1992
	TALU, Ercüment Ekrem	"Atlı tramvay devrinde nasıl yolculuk edilirdi" Hayat Tarih Dergisi. Istanbul, Aralık / 1978
	KILIÇ, Altemur	50 Yıllık Yaşantımız. Milliyet Yayınları. Cilt: 1, Syf: 111. Istanbul, 1975
	UNAL, Ertan	"İlk Tramvay, Son Tramvay" Hayat Tarih Dergisi. Istanbul, Ekim /1968 Sayı: 10
	ENDER, Celil	"Köprü Mururiyesi" Türk Nümismatik Dergisi, Istanbul, 1992. Bülten no: 32
	İLMEN, Sirevva	Teşebbüslerim ve Reislikleri. Istanbul, 1949 Syf: 201
	"Cumhuriyet Gazetesi"	Gazete, ön sayfa. Istanbul, 30 Mayıs 1930
	"Tevhid-i Efkâr Gazetesi"	Gazete, ön sayfa. Istanbul, 21 Aralık 1923
	KILIÇ, Altemur	50 Yıllık Yaşantımız. Milliyet Yayınları. Cilt: 1, Syf: 115 Istanbul, 1975
	GÜLERSOY, Celik	Tramvay Istanbul'da. Syf: 37. Istanbul, 1989
	I.E.T.T. Um.Md.	"I.E.T.T. Tarihi / Tramway" I.E.T.T. Dergisi I.E.T.T. Um. Md. Yayınları /Kasım 1956. Cilt: 1, Sayı: 2, Syf: 25
	UNAL, Ertan	"Yakın Tarihimizde Gençlik Hareketleri". Hayat Tarih Dergisi. Sayı: 3 Istanbul, 1969
	UNAL, Ertan	"40 Para İçin Direniş" Yıllar Boyu Tarih Dergisi. Sayı: 4. Istanbul, Temmuz / 1978
	KAYSERİLİOĞLU, R. Sertaç	"İzmir Tramvayları" ESHOT Genel Müdürlüğü Bülteni. İzmir, 1997
	GÜLERSOY, Celik	Tramvay Istanbul'da. Syf: 30 Istanbul, 1989
	UNAL, Ertan	"İlk Tramvay, Son Tramvay" Hayat Tarih Dergisi. Sayı: 10. Istanbul, Ekim /1968
	TUNCAY, Mete	"Istanbul Tramway Amelesi Cemiyeti". Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi. Sayı: 32. Istanbul, 1994
	TUNCAY, Mete	"Istanbul Umum Amele Birliği" Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi. Sayı: 31, Sayfa: 246 Istanbul, 1994
	TUNCAY, Mete	"Istanbul Umum Amele Birliği" Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi. Sayı: 32, Istanbul, 1994
	SİRER, Münir	"Türk İşçisi Hakkını Aramayı Tramvaycılardan Öğrendi". Yıllarboyu Tarih Dergisi Sayı: 1979 / 5
	I.E.T.T. Um. Md.	I.E.T.T. İşletmeler Umum Müdürlüğü Tarihçesi, Teşkilat, Mevzuat ve Faaliyeti. Syf: 4, Istanbul, 1956
	I.E.T.T. Um. Md.	"I.E.T.T. Tarihi / Tramway" I.E.T.T. Dergisi I.E.T.T. Um. Md. Yayınları /Kasım 1956. Cilt: 1, Sayı: 2, Syf: 25
	S.T.C. Dersaadet Tramvay Şirketi	Inventaire Générale / 1928. Société des Tramways de Constantinople. Cons / Ple. 31.12.1928. Introduction, Sayfa: 1,2,3
	KILIÇ, Altemur	50 Yıllık Yaşantımız. Milliyet Yayınları. Cilt: 1, Syf: 125 Istanbul, 1975
	KAYSERİLİOĞLU, R. Sertaç	I.E.T.T. Tarihçesi. "Otobüsün Tarihçesi" I.E.T.T. Genel Müdürlüğü Yayını. Syf: 16. Istanbul, 1994
	I.E.T.T. Um. Md.	I.E.T.T. İşletmeler Umum Müdürlüğü Tarihçesi, Teşkilat, Mevzuat ve Faaliyeti. Syf: 6, Istanbul, 1956
	Istanbul Belediyesi	Cumhuriyet Devrinde İstanbul "Otobüs" Istanbul Belediyesi Yayınları. Istanbul, 1948, Syf: 188
	UNAL, Ertan	"İlk Dolmuşlar, İlk Dolmuşcular". Yıllarboyu Tarih Dergisi. Sayı: 1979 / Haziran
	AVRAL, Naci	"Istanbul Belediye Mecmuası" Istanbul, 1939
	I.E.T.T. Um. Md.	I.E.T.T. İşletmeler Umum Müdürlüğü Tarihçesi, Teşkilat, Mevzuat ve Faaliyeti. Syf: 4, Istanbul, 1956
	Istanbul Belediyesi	Cumhuriyet Devrinde İstanbul "Istanbul Tramvayları Tarihçesi". Istanbul Belediyesi Yayınları. Istanbul, 1948, Syf: 186
	I.E.T.T. Um. Md.	I.E.T.T. İşletmeler Umum Müdürlüğü Tarihçesi, Teşkilat, Mevzuat ve Faaliyeti. Syf: 5, Istanbul, 1956
	ÖZTUNA, Yılmaz	"Vaktiyle İstanbul / Tarihçi Gözüyle" Tercüman Gazetesi. Istanbul, 30.11.1986
	KILIÇ, Altemur	50 Yıllık Yaşantımız. Milliyet Yayınları. Cilt: 1, Syf: 153, Istanbul, 1975
	SELAHATTİN, Güngör	Makale. Milliyet Gazetesi. Istanbul. 12.6 1936
	BİRSON, B.	"Istanbul Belediye Mecmuası". Istanbul, Ağustos /1939. Sayı:177, Syf:111
	"Yurt Ansiklopedisi"	"Istanbul" maddesi. Istanbul / 1982/83, Syf. 4031,4032
	Istanbul Belediyesi	Istanbul Belediyesi Mecmuası" Subat / 1938 Sayı: 160, Syf:725,726
	"Tan Gazetesi"	"Sıtma Faciası" Tan Gazetesi, 27.2.1936, Syf: 1
	NEVZAT, Dr. Ahmet	"Istanbul Belediye Mecmuası" Istanbul, 1934, Syf: 17
	Istanbul Tramvay Şirketi Um. Md.	Istanbul Tramvay Şirketi Nizamnamesi. Istanbul Tramvay Şirketi Yayını. Istanbul, 27 9.1932, Madde: 57/b
	KAYSERİLİOĞLU, R.Sertaç	"Tramvay Ücretleri". I.E.T.T. Bülteni, 3 nolu Bildiri. Istanbul, 1998
	KRAL, August Ritter Von	Kemal Atatürk'ün Ülkesi. (Des Land Kemal Atatürk's) Viyana, 1935. (Şehir Mecmuası Sayı:1987/10)
	KAYSERİLİOĞLU, R.Sertaç	"İzmir Tramvayları" ESHOT Genel Müdürlüğü İzmir, 1997

akça

*80	İstanbul Belediyesi	*Güzelleşen İstanbul, 20.Yıl "Elektrik, Tramvay, Tünel" maddesi. İstanbul Belediyesi Yayını. İstanbul, 1943*
*81	KAYSERİLİOĞLU, R.Sertaç	*Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay. Cilt: 1, Syf: 144. İstanbul, 1998*
*82	"Cumhuriyet Gazetesi"	"Tramvay şirketinin satın alınmasına dair mukavele dün Ankarada imzalandı" Cumhuriyet Gazetesi ön sayfa. İstanbul, 8.2.1939
*83	İstanbul Belediyesi	*Cumhuriyet Devrinde İstanbul. "İstanbul Tramvayları" İstanbul Belediyesi yayınları. İstanbul, 1949. Syf: 186*
*84	"Cumhuriyet Gazetesi"	"Tramvay şirketinin satın alınmasına dair mukavele dün Ankarada imzalandı" Cumhuriyet Gazetesi ön sayfa, İstanbul, 8.2.1939
*85	İ.E.T.T. Um. Md.	"İ.E.T.T. Tarihi / Tramvay" İ.E.T.T. Dergisi. Cilt: 1, Sayı: 2. Kasım /1956
*86	"Cumhuriyet Gazetesi"	"Tramvay şirketinin satın alınmasına dair mukavele dün Ankarada imzalandı" Cumhuriyet Gazetesi ön sayfa, İstanbul, 8.2.1939
*87	ARPAÇAY, Ergün	"Tramvaylı İstanbul" Milliyet Gazetesi. İstanbul, 4 Mayıs 1992
*88	GÜLERSOY, Çelik	*Tramvay İstanbul'da. Syf: 102. İstanbul, 1989*
*89	KAYSERİLİOĞLU, R.Sertaç	*"Tünel" maddesi. Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi. Cilt: 7, Sayı: 59, Syf: 309. İstanbul, 1994*
*90	ARPAÇAY, Ergün	"Tramvaylı İstanbul" Milliyet Gazetesi. İstanbul, 4 Mayıs 1992
*91AB	İstanbul Belediyesi	*Cumhuriyet Devrinde İstanbul "İstanbul Tramvayları" İstanbul Belediyesi Yayınları. Syf: 186,187. İstanbul, 1949*
*92	"Türkiye Yıllığı"	"Bayındırlık-Ulaştırma, 1944-1945 yılları tramvay hizmetleri cizelgesi." Türkiye Yıllığı / 1947. Syf: 169
*93	İstanbul Belediyesi	*Güzelleşen İstanbul. İstanbul Belediyesi Yayınları. İstanbul, 1943*
*94	İstanbul Belediyesi	*Cumhuriyet Devrinde İstanbul. "Yollar" İstanbul Belediyesi Yayınları. Syf: 18/19. İstanbul, 1949*
*95	"Yurt Ansiklopedisi"	"Güzelleşen İstanbul" İstanbul maddesi. Syf: 4034. İstanbul, 1982
*96ABC	"Yurt Ansiklopedisi"	"İstanbul" maddesi. Syf: 4029. İstanbul, 1982
*97	İ.E.T.T. Um. Md.	"İ.E.T.T. Tarihi / Tramvay" İ.E.T.T. Dergisi. Kasım /1956, Cilt: 1, Sayı: 2
*98	"Hayat Mecmuası"	"Ferahlayan İstanbul" Hayat Mecmuası. İstanbul, 1957 / Ocak
*99AB	"Hayat Mecmuası"	"Kazandığımız Meydan ve Yollar" Hayat Mecmuası. İstanbul, 27 Haziran 1957
*100	ŞEFİK, Eşref	"Bu Şehr-i İstanbul" İstanbul Belediye Mecmuası. 1957 / Ocak. Cilt: 1, Sayı: 4. Syf: 32
*101	"Yurt Ansiklopedisi"	"İstanbul" maddesi. İstanbul, 1982, Syf: 3839
*102	İ.E.T.T. Um. Md.	"Tramvay İşletmesinin Sanatlı Noktelen" İ.E.T.T. İşletmeler Um. Md. Tarihçe, Teşkilat, Mevzuat ve Faaliyet. İstanbul, 1956
*103	ARIK, Suat	"Tarifelerimiz Pahalımıdır?" İ.E.T.T. Dergisi. Ekim / 1956. Cilt: 1, Sayı:1, Syf:9
*104	İ.E.T.T. Um. Md.	"İ.E.T.T. İşletmeleri Otobüs ve Tramvayları /1958. Hanta/Broşürü" İstanbul, 1958
*105	YAZMAN, Selim Cavit	"Bir Fotoğraftan İlhamlar" İ.E.T.T. Dergisi. Ekim / 1957. Cilt: 1, Sayı: 13, Syf: 26
*106	AKPINAR, Selami	"Son Tramvay" Resimli Hayat Mecmuası. İstanbul, 1954. Sayı: 32
*107	ARPAÇAY, Ergün	"Tramvaylı İstanbul" Milliyet Gazetesi. İstanbul, 5 Mayıs 1992
*108	ÇUPİ, İslâm	"Tramvay" Fiesta / Milliyet Gazetesi. İstanbul, 1993
*109	ARPAÇAY, Ergün	"Tramvaylı İstanbul" Milliyet Gazetesi. İstanbul, 5 Mayıs 1992
*110	ÇUPİ, İslâm	"Tramvay" Fiesta / Milliyet Gazetesi. İstanbul, 1993
*111	KAYSERİLİOĞLU, R.Sertaç	*Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay. İstanbul, 1998. Cilt: 1, Syf: 76*
*112	ARPAÇAY, Ergün	"Tramvaylı İstanbul". Milliyet Gazetesi. İstanbul, 7 Mayıs 1992
*113	SABA, Ziya Osman	"Değişen İstanbul" İstanbul, 1959. Syf: 27
*114	ERAÇAN, Nedim	*Tramvaylı Günler ve Eski Tangolar. İstanbul, 1994. Syf: 50*
*115	ÇUPİ, İslam	"Tramvay" Fiesta / Milliyet Gazetesi. İstanbul, 1993
*116	GÜLERSOY, Çelik	*Tramvay İstanbul'da. İstanbul, 1989. Syf: 204*
*117	KAYSERİLİOĞLU, R. Sertaç	*Osmanlıdan Günümüze Havagazının Tarihçesi. MAZAK Mehmet, TON Kadir. Cilt: 3, Syf:533. Ist,1999*
*118	VELİKAHYAOĞLU, Dr. Naif	"İstanbul Şehrine Ulaşımına Vakıfların yaptığı Katkılar-2". İaşe Yol Kültürü. Sayı: 4, Syf: 104. İstanbul, Ocak / 1999
*119	V.G.M.A. 1333	"Tafsil-i Nizamat Defteri" 949/256,260,270
*120	SAHİR SILAN, Necmettin	*Üsküdar-Kadıköy ve Havalisi Halk Tramvayları. İstanbul, 1932. Syf: 48*
*121	KAYSERİLİOĞLU, R. Sertaç	"Tramvay" maddesi. Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi. Aralık / 1994. Sayı: 59, Syf: 300
*122	ARPAÇAY, Ergün	"Tramvaylı İstanbul" Milliyet Gazetesi. İstanbul, 8 Mayıs 1993
*123	ERAÇAN, Nedim	*Tramvaylı Günler ve Eski Tangolar. İstanbul, 1994, Syf: 14,15*
*124AB	ARPAÇAY, Ergün	"Tramvaylı İstanbul" Milliyet Gazetesi. İstanbul, 9 Mayıs 1993
*125A	"Hayat Mecmuası"	"Kazandığımız Meydan ve Yollar" Hayat Mecmuası. İstanbul, 27 Haziran 1957
*125B	"Hayat Mecmuası"	"Raylar sökülürken bir hatıra". Hayat Mecmuası,12 Temmuz 1957. Syf: 4
*126	ÜNAL, Ertan	"İlk Tramvay, Son Tramvay" Hayat Tarih Dergisi. İstanbul, Ekim /1968. Sayı: 10
*127	İstanbul Belediyesi	"İstanbul Belediye Mecmuası". Syf: 575. İstanbul, 1937
*128	İ.E.T.T. Um. Md.	"İ.E.T.T. Mecmuası". İ.E.T.T. Umum Müdürlüğü Yayınları. Sayı: 1956 / 6
*129AB	KAYSERİLİOĞLU, R. Sertaç	"Troleybüs" maddesi. Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi. Aralık / 1994. Sayı: 59. Syf: 300,301
*130	ARPAÇAY, Ergün	"Tramvaylı İstanbul" Milliyet Gazetesi. İstanbul, 9 Mayıs 1992
*131ABC	DAĞISTANLI, Mustafa	"İstanbul'un Göç Yüzü" Atlas Mecmuası. İstanbul, Ocak / 1998. Syf: 70,76
*132AB	ERSEN, Türker	"Nuhun Kenti". Atlas Mecmuası. İstanbul, Ocak / 1998. Syf: 78
*133	ÜNAL, Ertan	"Tramvayları boşuna mı idam ettik". Yıllarboyu Tarih Dergisi. Sayı: 1979 / 2
*134	İ.E.T.T. Um. Md.	"İ.E.T.T. Mecmuası". İ.E.T.T. Umum Müdürlüğü Yayınları. Sayı: 1956 / 6
*135	"Hayat Mecmuası"	"Raylar sökülürken bir hatıra". Hayat Mecmuası. İstanbul, 12 Temmuz 1957. Syf: 4
*136AB	TAHSİN, Orhan	"Elveda Sevgili Yolcularım" Hayat Mecmuası. İstanbul, Ağustos / 1962
*137	GÜLERSOY, Çelik	*Tramvay İstanbul'da. İstanbul / 1989, Syf: 206*
*138	TAHSİN, Orhan	"Elveda Sevgili Yolcularım". Hayat Mecmuası. İstanbul, Ağustos / 1962
*139	GÜLERSOY, Çelik	*Tramvay İstanbul'da. İstanbul, 1989. Syf: 206*
*140AB	ERAÇAN, Nedim	*Tramvaylı Günler ve Eski Tangolar. İstanbul, 1994. Syf: 69*
*141	TAHSİN, Orhan	"Elveda Sevgili Yolcularım". Hayat Mecmuası. İstanbul, Ağustos / 1962
*142	ERAÇAN, Nedim	*Tramvaylı Günler ve Eski Tangolar. İstanbul, 1994. Syf: 69*
*143AB	ARPAÇAY, Ergün	"Tramvaylı İstanbul" Milliyet Gazetesi. İstanbul, 9 Mayıs 1992
*144	İ.E.T.T. Um. Md.	"Kadıköy Tramvay Deposu İnşaatı Tamamlanıyor". İ.E.T.T. Dergisi. İstanbul, Ekim / 1956. Syf: 14
*145	ÜNAL, Ertan	"İlk Tramvay, Son Tramvay". Hayat Tarih Dergisi. İstanbul, Ekim /1968, Sayı: 10
*146	ARPAÇAY, Ergün	"Tramvaylı İstanbul" Milliyet Gazetesi. İstanbul, 9 Mayıs 1992
*147ABC	"Oto Mekanik"	"Bir Tarih Yok Oluyor". Oto Mekanik Mecmuası. İstanbul, Temmuz / 1988. Sayı: 14, Syf:6
*148	HİÇYILMAZ, Ergün	"Geçmiş Zaman Olurki / Tramvay". Sabah Gazetesi /Star. İstanbul, Kasım / 1992. Sayı: 57
*149	ESBER, Halide	"Ulaşım Müzesiyle Geçmişe Sahip Çıkmak" Ulusoy Magazin Dergisi. İstanbul, 1998. Syf: 16
*150AB	AKYOL, Sadan	*İçimdeki Boğaziçi. İstanbul, 1994. Syf: 147*
*151	KOCAGÖZ, Şükrü	"Kent Kimliği". Gezi Dergisi. İstanbul, Mayıs / 1998
*152	"Hürriyet Gazetesi"	"Taşıt Müzesi Tarih Oldu". Banu Tuna / Hürriyet Gazetesi. İstanbul, 16.2.1999
*153	KAYSERİLİOĞLU, R. Sertaç	"Tramvay Biletleri" Tombak Dergisi. İstanbul, 1996. Sayı: 8. Syf: 58



İşler biraz kesat bugün,
Dostlar alışverişte görsün
Haydi akşam pazarı, bir dostluk kaldı.
Kurtarın yolcular beni şundan!
İnsanoğlu vazgeçen mi huyundan?
Haydi akşam pazarı, bir dostluk kaldı.
Yarına Allah kerim...
Hepinizi öperim.

A. Ah