

IKI

Tarih boyunca

Emektar tramvay

Yazan: Reşat Ekrem Koçu

İstanbulda ilk tramvay

- 1 -

12 ağustos cumartesi günü sabah gazetelerin ilk sayfalarında şu satırları okuyunca, yaşlı bir aile dostunun ölüm ilanı gibi bir garıplık, hüznün duyduğum: «İstanbulun vefakâr tramvayları mâzi oldu! Son tramvaylar, bugün saat 12 de yapılacak bir törenle seferden kaldırılacaktır....»

Elbet ki kalkacaktı. Bir büyük şehrin günlük hayatında işi kalmamış, faydalı olmaktan çıkmış, ana caddeleri tıkayan, modası geçmiş, eskimiş, hattâ çok eskimiş, ve kalkması da çok gecikmiş bir nakil vâsıtasıydı.

Şânında yapılan tören hakkıdır. Tramvay, evvelâ atlı, sonra elektrikli, İstanbul'a tam 92 sene hizmet etmiştir. Asrı tamamlamasına sekiz yılçık kalmıştı.

Tramvay, İstanbul hayatında bir devir temsil eder. Tramvaydan evvel büyük şehrin halk nakil vâsıtaları çeşitli şekil ve isimleri ile kira arabaları ve kira ile tutulan sürücü beygirleri idi. Araba da, beygir de ucuz değildi. Şehir halkının ekseriyetini teşkil eden küçük esnaf, amele, işçi tabakası, evinden işine yaya gider, yaya dönerdi. Topkapıda oturan bir bakkal, kunduracı, kahveci çırağının Çarşıkapısına, Balıkpazarına, hattâ, Beyazıt'a gelmesini düşünün! Evinden, elinde fener, alaca aydınlıkta çıkacaktır, akşam ezanında dükkân kapanır, yatsıdan sonra, ekinde fener, karanlıkta evine dönecektir. Zira o zamanlar Belediye, Şehiremâneti sokaklara da henüz fenerler koymamıştı, gün battı mı, binlerce ara sokak, hattâ bazı kenar caddeler zifiri karanlığa gömülürdü. Eskiden İstanbul çarşılarındaki dükkânların üstündeki bekâr odaları, çırak odaları bu yol külfeti yüzünden yapıldı; her gün e nazdan 15-20 kilometre taban tepmeye mecbur olan çırak, haftada bir gün evine gider, sair geceler çalıştığı dükkânın üstündeki odada yatar. Yalnız çıraklar da değil, bir at alamayan veya almayan ustalar da o odalarda yatar. İlk atlı tramvayın işlemeye başladığı gün, İstanbulun günlük iş hayatında büyük inkılâp olmuştur. Şehrin kenar mahalleleri, semtleri ticaret merkezlerine bu ucuz umumî nakil vâsıtası ile bağlanınca fukara halk, küçük esnaf geniş ve rahat bir nefes almıştı. Binlerce İstanbullu vâsıtasızlık yüzünden çektiği bekâr hayatı sefaletinden, tahammül edilmez yol zahmetinden, ıstırabından kurtulmuştu.

Yer yüzünde ilk tramvay hattı, arabaları at ile çekilmek üzere 1842 yılında New York'ta Loubat adında bir Fransız mühendisinin teşebbüsü eseri olarak döşendi. Aynı zât 1854 de de «Amerikan şimendiferi» adı ile Avrupanın ilk tramvay hattını, vatani olan Fransanın başkenti Pariste Sen nehri kenarında Billy rıhtımı üzerine döşedi. Paristen altı sene sonra, 1860 da Train adında Amerikalı bir mühendis de Londra'nın ath tramvaylarını kurdu.

New York'tan 27. Paristen 37 ve Londra'dan da 9 sene sonra İstanbul'da atlı tramvayları işlemeğe başladı.

Fierî 1286, milâdî 1869 yılında kurulmuş olan İstanbul tramvay şirketine ilk imtiyaznâmesi evvelâ 40 sene için, 1909 yılına kadar verilmişti.

Bir anonim şirket olarak kurulan İstanbul Tramvay Şirketinin kurucuları, en büyük hissedarları Osmanlı Bankası, Şirketi Umumiye-i Osmâniye, o devrin büyük servetlerini temsil eden bankerler-

den Müsevi Kamondo, ve Rum Hristâki Zografos, Zarifis ve Kostantin Krepânu efendilerdi. İmtiyaz muvakelenâmesi devlet adına Ticaret ve Ziraat nâzırı ve Nafia Nezâreti Vekili Mehmet Kabûli bey tarafından imzalanmış, imtiyaznâme, şirketi temsil selâhiyetini taşıyan Kostantin Krepânu'ya verilmişti. Bu suretle kurulan şirket, Belediye, Şehiremâneti ile sonraları birkaç defa yenilenecek olan ilk mukavlenâmesini imzaladı ve hemen faaliyete geçti.

Tramvay hatlarının ne şekilde döşeneceği, nerelere döşeneceği, hatların kısım kısım tercihan ne kadar zaman içinde tamamlanacağı, duraklar, arabaların şekilleri, garajlar, atların ahırları, ücret târifeleri, şirketin riâyete mecbur olduğu şartlar, Belediyenin şirkete karşı vecibeleri, tramvay işçi ve amelesinin tâbi olacağı nizam, hâkin riâyete etmeye mecbur olduğu maddeler, tramvay hatları döşenir iken yolların genişletilmesi mecburiyeti karşısında yapılacak istimlaklerin şartları bu mukavelelerle tesbit edildiği, yeni yeni ihtiyaçlar karşısında tâdil edildi, genişletildi.

Söz arasında kaydedelim, İstanbul sokakları kadimden beri arnavut kaldırımı denilen kaba taş ile döşeli idi. Sokaklara, pakettaş dedğimiz dört köşe yontulmuş muntazam kaldırım taşları da evvelâ tramvay şirketi tarafından tramvay hatları ile beraber döşenmiş, sonra da Belediye, diğer ana yolları yavaş yavaş paket taşına çevirmeğe başlamıştır.

İlk mukavelede şirket evvelâ dört hat ve tercihan şu sıra ile döşeyecekti:

1 — Galatada azapkapısından başlamak üzere, yani Ünkapanı Köprüsü önünden başlamak üzere Galata - Tophane Beşiktaş - Ortaköy hattı.

2 — Eminönü - Sirkeci - Soğukçeşme Divanyolu - Beyazıt - Ak saray hattı.

3 — Aksaraydan ayrılan Samatya - Yedikule hattı

4 — Aksaraydan ayrılan Topkapısı hattı.

Mukavelenâmenin imzasından iti baren birinci ikinci hatlar iki, üçüncü hat üç, dördüncü hat da dört sene içinde tamamlanmış olacaktı.

Tramvay hatları, sonra çift hat olmak üzere evvelâ süratle tek hat olarak döşendi, ve karşılaşacak arabalar için bir sıra makaslar yapıldı.

İlk günler için durak yerleri de düşünülmemişti. Yolcular, dilekçikleri yerde tramvay arabasını durdurarak binip iniyordu. Bunun seyrüseferi çok aksattığı görülmek üzere birkaç gün içinde duraklar tesis edildi.

Tramvay arabaları kışlık kapalı, ve yazlık açık iki çeşit idi. Kışlık arabaların içi, zamanımızdaki tünel vagonları gibiydi, yolcular iki uzun sıraya oturur, gidiş istikameti yan yana idi. Fakat Yazlık açık arabalar çok güzeldi; onların içi de kışlıkların tamamen aksi, zamanımızın vapur güverteleri gibiydi, sıralar yanlıfmasına konmuş, gidiş istikameti bir sıradaki yolcuların önüne, karşı sıradakilerin de arkasına gelirdi. Yalnız arabaların kapıları yoktu, Boydan boya bir basamak mevcut olup her tarafından gayet rahat binilip inilirdi, dolayısıyla artada geçidi yoktu; biletçiler de yandaki basamakta dolaşır, bilet keserdi.

(Arkası var)

Emektar tramvay

Yazan: Reşat Ekrem Koçu

Atlı tramvaylara dair

- 3 -

Arabaları çift at çekerdi, yokuş başlarında da küçük ahırlar yapılmıştı. Yokuşun meyline göre, araba buraya gelince tek veya çift yedek atlar koşular, tramvay vokuşu üç veya dört atla çıkardı.

Tramvay atları Macaristandan getirilmiş iri katanalardı. Fakat bu ağır işte pek çabuk yıpranırlar, zayıflarlar, komşulardan vücutlarında yaralar açırdı. İyi de bakılmazlardı. Tramvay atları İstanbulun eski mizah gazetelerinin sık sık kaleme dolanan konularından olmuştur.

Her arabanın bir sürücüsü, bir biletçisi, bir de borulu vardacısı vardı. Vardacılar baldırı çıplak İstanbul kopuklarından, ayakları koşarlı bıçkınlarından toplanmıştı. Hele yazın, rahvan giden atların yanı sıra, bazan da atların önünde, istisnasız hepsi yalın ayak, kendi tâbirleri ile «kurt dingili» koşarlardı, ve koşar iken de boru öttürerek arabalara yol açarlardı.

1881 de şirketin imtiyaz müddeti 36 sene (1945 yılına kadar) uzatıldı, buna karşılık şirket iki hat daha döşemeyi taahhüt etti:

1. Galatada Voyvoda sokağından başlayacak, Tepebaşından Beyoğlu'na çıkacak, Caddeikebir (İstiklâl caddesi) üzerinden Şişliye gidecek olan hat. Bu hattın münasip bir yerinden bir kol ayrılarak Tavlaya (Kurtuluş) gidecekti.

2. Eminönü - Eyüp sahil hattı. Bu hat hiç bir zaman döşenemedi. Hikâyesi şifindir, şöyle ki, hattı döşerken icabeden istimlâkin belini şirket ödiyecekti. Cemil Paşanın Şehreminliği zamanında Belediyeye para lâzım oldu, şirketten bir milyon lira kadar istikrazda bulundu, buna karşılık şirketi Eminönü - Eyüp hattı istimlâk belini ödemekten ibrâ etti, istimlâki Belediyeye yapacak, şirket de hattı döşeyecek idi. Operatör Emin Beyin Şehreminliği zamanında şirketten bu hattın yapılması istendi, şirket de elindeki ibrâ fermasını gösterdi. Bir hesap yapıldı, bu istimlâk için tam 40 milyonun üstünde para lâzım geldiği anlaşıldı. Yani şirket, Cemil Paşaya verdiği para ile, ki Paşa bu para ile İstanbulla Gülhane parkını kazandırmış, şehrin asırlar boyunca dillere destan olan pisliğini gidermeğe çalışmıştı, kendisini ağır masraflı bir taahhütten kurtarmıştı.

1907 de şirketin mukavelesi tekrar yenilendi ve imtiyazı 75 sene daha (2010 yılına kadar) uzatıldı, buna karşılık şirket üç hat daha taahhüt etti:

1. Beyazıt - Şehzadebaşı - Fatih - Edirnekapı hattı.
2. Galatasaray - Tünel hattı.
3. Ünkapanı - Vefa - Sarayhane hattı. Bu hat da yukarıda bahsettiğimiz istikraz maddesi içindedir, şirket istimlâkten ibrâ edildiği için yapılamadı.

Bütün iptidaliği ile atlı tramvay İstanbul için büyük nimet olmuştu. Sabah gazetesinin 3 kasım 1890 tarihli nüshasında dikkate değer bir istatistik notu neşredilmiştir, 1889 senesinde tramvaylar:

Şişli hattında	2,174,146
Beşiktaş-Ortaköy hattında	1,540,243
Aksaray hattında	0,238,136
Yedikule ve Topkapısı hatlarında	0,212,367

yani cema'n 4,164,883 kişi taşımıştı. Unutmamalıdır ki o zamanlar İstanbulun nüfusu yarım milyonun altında idi.

İmtiyaz müddetini, inşasını taahhüt ettiği her yeni hat vesilesi ile uzattıran İstanbul Tramvay Şirketi sadece kârını düşünmüş bir müessesе olmuştu. Arabaları çeken atlar, yukarıda kaydettik son derece bakımsız, başta bıçkın vardacıları, bütün müstahdemleri kıllık kıyafet düşkününü, hurpanı, arabalar da hem pis, hem de tamir görmez. yıllar geçtikçe hurdalaşmıştı. Meselâ 1890 yılı kasım ayında yine Sabah gazetesi şehir haberleri arasında şunları yazıyor: «Dünkü şiddetli yağmurda hurdalaşmış tramvay arabalarının damları şarıl şarıl akmış ve müşteriler arabaların içinde şemsiyelerini açmışlardır.»

Bir ara borulu vardacılar kaldırılmış, hayvanların boyunlarına birer dizi çingirak takılmıştı. Fakat çingirak sesine alışık olmayan atlar boyunlarındaki şingirtiden huylanmışlar, ürküp parlamışlar bir kaç büyük kaza güçlkle atlatılmış, bu yüzden bir araba yoldan çıkıp devrilmiş, volcülerden 13 erkek ve 4 kadın yaralanmış, çingiraktan vazgeçilmişti.

Ahmet Rasim Malûmat gazetesine yazdığı şehir mektuplarında: «Tokatlıyanın önünden geçiyordum, ortahğı bir çingirak sesi kapladı. Şimdiye kadar işitmediğimiz için hayret içinde kaldım. Bir de ne göreyim, tramvay beygirlerinin boynunda birer dizi çingirak Hayvanlar bu türlü musikiye alışık olmadıklarından arabalar hop hop çekiyor, huylanma tarzında bir çekiş!» diyor.

Atlı tramvaylar geceleri yalnız Beyoğlu tarafına işlerdi. İstanbul tarafında işlemezdi. Köprüden tramvay geçmezdi. Beyoğlu ve Beşiktaş hatları dar hat, zamanımızdaki tramvay hattı gibi, İstanbul tarafındaki hatlar ise geniş hat, tren yolu genişliğinde idi.

(Arkası var)

Tarih boyunca

Emektar tramvay

Yazan : Reşat Ekrem Koçu

Bizde elektrikli tramvay

- 3 -

Yine Ahmet Rasim bir yılbaşı gecesi hâtırasını anlatırken şöyle konuşuyor:

← Kaynıyor.. sütlüüü...

— Haniya sıcak sıcak, beşlik de var, onluk da var!

— Bör...rek! Kıymalı, peynirli...

— Mübarek lâpa lâpa yağıyor.. şimdi tramvaylar da işlemez!

— Tabanvay sağ olsun!..

İlk zamanlarda kadınlar için ayrı arabalar tahsis edilmiş, fakat idare etmediği için her arabaya perde ile bölünerek bir harem yeri yapılmış, kadın arabaları hazfedilmişti.

Aşağıdaki satırları 1874 de intişar etmiş olan «Lâtime» adlı mizah mecmuasından alıyorum:

Ajans tramvay telgrafları

Aksaray — Saat üçte tramvay hareket etti.

Koska — Tramvay salimen saat 4 de vasıl oldu, Beyazıttan gelecek katarı bekliyor.

Koska — Beyazıt katarı tamire çekilmiş olduğundan Aksaraydan gelen arabanın iki saat beklemesi lâzım geliyor.

Divanyolu — Aksaray tramvayları saat yedide buraya geldi ise de beygirleri yıkıldı, ileri gidemiyor, müşteriler yedek çekiyor, havvanları taşımak için gelecek sırtık hamalları bekleniyor.

Sultanahmet — Tramvayın boru sesleri uzaktan işitildi, bir saate kalmaz buradadır deniliyor.

Sultanahmet — Tramvay geldi.

Köprü başından — Tramvaydan haber yok...

Köprü başından — Tramvay Sultanahmetten kalktı diye bir şayia var...

Köprü başından — Tramvay iki kişi çığnemiş ise de hamdolsun arabaya bir zarar ilişmemiş...

Amerikada ve Avrupada atlı tramvayların ömrü uzun olmamış, 1873 te Pariste ilk elektrikli tramvaylar işlemeğe başlamıştı. Türkiyede ise ilk elektrikli tramvay 1904 - 1905 arasında Şamda, 1907 - 1909 arasında da Selânikte işledi. İstanbul, atlı tramvay şirketine bir kaç defa yenilenmiş mukavelelerle bağlı olduğu için biri Suriyenin, biri Rumelinin bu iki büyük beldesinden bu yolda hayli geri kaldı.

1912 de Balkan Harbi başladığında ciheti askeriye, İstanbul Tramvay Şirketinin bütün atlarını 26 bin küsur altına satın aldı, İstan-

bul bir yıl kadar tramvaysız kaldı. Bunun üzerine Tramvay Şirketi ile İstanbul tramvaylarının elektrikliye çevrilmesi için yeni bir mukavele imzalandı ve 1913 de İstanbulun ilk elektrikli tramvayları işlemeye başladı. Evvelâ Kabataşta alelacele küçük bir elektrik fabrikası kuruldu ve ilk elektrikli tramvay Karaköy - Ortaköy arasında işledi. İstanbul tarafının hatları da dar hatta çevrildi ve köprünün üstünden de bir hat geçirildi. Elektrikli tramvayların bir hususiyeti de bütün hatların çift hat olarak döşenmesi olmuştu.

Sonra Silâhtarağa fabrikası tamamlandı, İstanbulun elektrikli tramvayları da sefere başladı. Aradan çok geçmedi. Ortaköy hattı Bebeğe kadar uzatıldı.

İstanbulun meş'um işgal yıllarında idi, tramvay şmelesi Şirkete karşı bir grev yapmış, büyük şehrin günlük hayatı felce uğramıştı.

Cumhuriyet devrinde Şirket bütün tesislerini ve arabalarını İstanbul Belediyesine sattı.

Son arabalara «Eleveda yolcularım!» diye levhalar asılmıştı. İstanbulun günlük hayatında tramvayın en acı hâtırası kazalardır. Gafil, tedbirsiz büyüklerden ve haşarı çocuklardan binlerce İstanbullu tramvay tekerleklerinde ayaklarını, bacaklarını, kollarını, hattâ canlarını vermişlerdir. Bu arada 1935 Şişhane kazası gibi bir de büyük facia vardır. Şimdilik: «Haydi güle güle!» diyelim... Diyelim ve hemen ilâve edelim: «Allah bize tramvayı aratmasın!»

- S O N -

