

İKİNCİ MEŞRUTİYET YILLARINDA SELANİK TRAMVAYI*

Ayşe ERYAMAN**

Öz

Osmanlı Devleti şehirlerinde, Tanzimat devrindeki merkezi bürokrasinin gerçekleştirdiği Batılı reform hareketinin bir sonucu olarak, önemli değişiklikler yaşanmıştır. Bu bağlamda gerçekleştirilen şehircilik faaliyetleri sonucu Osmanlı şehirlerine giren bir unsur da tramvay olmuştur. Selanik şehrinde ulaşım için ilk defa 1889 yılında tramvay hattı döşenmeye ve 1893’de de ilk atlı tramvaylar işlemeye başlamıştır. Bu çalışmada II. Meşrutiyet’in ilan edilmesi ile birlikte benimsenen yeni ilkeler çerçevesinde Selanik tramvaylarına yönelik devletin politikaları Başbakanlık Osmanlı Arşivi belgeleri ve dönemin basını çerçevesinde incelenmeye ve değerlendirilmeye çalışılmıştır. Analiz sonucunda İkinci Meşrutiyet yıllarında Selanik tramvayları konusunda bir takım gelişmelerin yaşandığı tespit edilmiştir. Bu süreçte tramvaylar elektrikle işletilmeye başlanmış, mevcut vagon ve bekleme salonlarına yenileri eklenmiş ve yetersiz görülen tramvay hatlarının artırılmasına gidilerek şehir içi ulaşım geliştirilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Selanik, Tramvay, Ulaşım, Şehircilik.

THESSALONIKI TRAMWAY DURING THE SECOND CONSTITUTIONAL PERIOD

Abstract

There had been major changes in Ottoman cities as a result of Western reform movements of central bureaucracy during the Tanzimat Period. One of the results of urbanism activities that took place in Ottoman cities was tramway. Tramway rail began to be constructed in 1889 for the first time, and the first horse car started to operate in 1893 in Thessaloniki. Within the frame of principles adopted with the Second Constitutional Period, state policies on Thessaloniki tramway were tried to be investigated by analyzing the Ottoman archives of the prime ministry and the press of the period in this study. As a result of the analysis, it was determined that there had been some improvements in Thessaloniki tramways during the Second Constitutional Period. At this point, the tramways were started to run by electricity, the number of current wagons, waiting rooms and tramway routes was increased; in this way, the urban transportation was tried to be improved.

Key Words: Thessaloniki, tramway, transportation, urbanism.

* Makale Geliş Tarihi:07.11.2015. Yayın Kabul Tarihi:21.04.2016.

** Okutman Dr., Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Bölüm Başkanlığı, e-mail: eryamanayse@hotmail.com

İkinci Meşrutiyet Yıllarında Selanik Tramvayı

GİRİŞ

Selanik özellikle Tanzimat'tan sonra birçok farklı gelişmelere sahne olan bir şehirdir (Balci, 2010: 10). Osmanlı İmparatorluğu'nda 1839'dan itibaren devleti ve toplumu Batılılaştırma doğrultusunda girilen ve Tanzimat olarak bilinen reformlar kent alanını da ilgilendirmekteydi (Emrence, 2001: 6; Ortaylı, 1995: 554). Batılı ilkeler ve uygulamalara göre yapılan düzenlemeler, Osmanlı kent alanına ve bunun dönüşümüne ilişkin daha global düşüncelere varmayı sağlayacak bazı dikkat çekici özellikler taşımaktaydı (Yerasimos, 1999: 1). Osmanlı bürokrasisi için Batılılaşma döneminde gerçekleştirilen bu uygulamaların amacı, bir yandan "Batılı devletlerin üstünlüğüne karşı reformların kazanımlarını kullanarak mücadele etmek", diğer yandan "merkezi devlet otoritesini yeniden kurmak"tı (Yerasimos, 1999: 2).¹

Bu noktada Tanzimat'la birlikte değişen şehircilik anlayışı Selanik'e yansımış² ve Tanzimat sonrası Selanik kültür ve ticaret alanında ciddi gelişmelerin yaşandığı bir kent olmuştur (Alkan, 2003: 30). Tanzimat'ın etkileri Selanik'te 1869'dan sonra hissedilmiştir (Yerolympos, 2000: 148). 1869'da kurulan belediye ile beraber değişen şehircilik anlayışı Selanik'i yavaş yavaş yeni bir çehreye kavuşturmuştur (Bayram, 2009: 33).³ Bu tarihten itibaren yüzünü tamamen Batı'ya çeviren şehir, iş bilen valilerin

¹Ayrıca bkz. Bilal Eryılmaz, "Yerel Yönetim Sendromu", **Yeni Türkiye**, Yıl:1, Sayı:4, Mayıs-Haziran 1995, s.340-346.; M. Heper, **Bürokratik Yönetim Geleneği**, Ankara: Orta Doğu Teknik Üniversitesi, 1974, s.15.

²Tanzimat ile benimsenen yeni anlayış tarzının Selanik'e yansımalar için bkz. Bülent Özdemir, "Osmanlı Çoğulculuğu: Selanik'in 1840'lı Yıllarda Müslüman, Ortodoks ve Musevi Cemaatleri", **Osmanlı**, c.4, ed. Güler Eren, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 1999, s.263.; Bülent Özdemir, "Selanik: 19. Yüzyılda Osmanlı Kenti ve Yerel Yönetim Geleneğinin Değişimi", **Selçukludan Cumhuriyete Şehir Yönetimi**, ed. Erol Özvar-Arif Bilgin, İstanbul: Türk Dünyası Belediyeler Birliği, 2008, s.322.; Meropi Anastassiadou, **Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri Selanik**, çev. Isık Ergüden, İstanbul: TVYY, 2010.; Mark Mazower, **Selanik: Hayaletler Şehri-Hristiyanlar, Müslümanlar ve Yahudiler (1430-1950)**-, çev. Gül Çağalı Güven, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2007.; **Selanik 1850-1918 "Yahudilerin Kenti" ve Balkanlar'ın Uyanışı**, hzl. Gilles Veinstein, çev. Cüneyt Akalın, İstanbul: İletişim Yayıncılık, 1999.; Bülent Özdemir, **Ottoman Reforms and Social Life: Reflections From Salonica 1830-1850**, İstanbul: The Isis Press, 2003.

³Ayrıca bkz. A. Yerolympos, V. Colonas, "Kozmopolit Bir Kentleşme", **Selanik 1850-1918 "Yahudilerin Kenti" ve Balkanlar'ın Uyanışı**, hzl. Gilles Veinstein, çev. Cüneyt Akalın, İstanbul: İletişim Yayıncılık, 1999, s.170.; F. Georgeon, "Müslüman ve Dönme Selanik", **Selanik 1850-1918 "Yahudilerin Kenti" ve Balkanlar'ın Uyanışı**, hzl. Gilles Veinstein, çev. Cüneyt Akalın, İstanbul: İletişim Yayıncılık, 1999, s.115.

öncülüğünde adeta yeniden inşa edilmiştir. 1869 yılında belediyenin kurulmasının ardından evlere su şebekesinin bağlanması, hava gazı ve tramvayın tesisi ile deniz tarafındaki surların yıkılarak büyük bir rıhtım inşası, kenti Avrupa'ya bağlayan demiryolu ağının kurulması bu değişimin en önemli adımlarıdır. Ayrıca 1890 yangınından sonra şehrin yeniden inşası, şehrin çehresini tamamen değiştirmiş, Selanik'i bir Ortaçağ kenti olmaktan çıkararak modern bir kent görünümüne kavuşturmuştur (Yerolympos, 1999: 39; Gounaris, 1994: 104; İpek, 2011: 10).⁴

20. yüzyıl başlarına gelindiğinde, Osmanlı İmparatorluğu'ndaki liman kentleri gibi Selanik de fiziksel ve kültürel açıdan tanınmayacak kadar değişmiştir. Yerel, imparatorluk çapında ve uluslar arası çıkar gruplarından elde edilen mali sermaye, merkezi Kuzeybatı Avrupa olan dünya ticareti ile bağlantılar ve bunlara eşlik eden yeni iletişim yöntemleri (telgraf), uluslar arası ulaşım (yollar, demir yolları, buharlı gemiler) ve şehir içi ulaşım (tramvay) bu değişimi ortaya çıkarmıştır (Baer, 2011: 92). Bu noktada Selanik Osmanlı İmparatorluğu'nun kentsel siyasi reformlarının laboratuvarı niteliğindedir (Baer, 2011: 114). Girişilen bu yeni şehircilik anlayışının şehre getirdiği nafia müesseselerinin en mühimlerinden biri de tramvay olmuştur (Selanik Vilayeti Salnamesi, 1325: 538).

⁴Selanik 20. yüzyıla "İmparatorluğun en Avrupalılaştıran kenti" sıfatı ile taçlanmış olarak girer. Bununla birlikte kent modernleşmesini tamamlamış olmaktan uzaktır; her geçen gün kanıtlanan ticari önemine rağmen, Balkan topraklarında durmadan değişen kırılğan jeopolitik dengelere bağımlı kalmaya devam eder. Onu Avrupa'ya ve yanı sıra başkente ve artalanına dolaysız bir biçimde bağlayan demiryolu ağına, okullarının çoğalmasına, modern iletişim tesislerine ve işadamlarının sürekli gidiş gelişlerine rağmen, Selanik'in kendisi gibi, kentsel çevresi de esas olarak geleneksel özelliklerini korur. Körfezin üzerindeki yeni yüzü, modern işadamları ya da geleceğin proleterleri tarafından oturan kenar mahalleleri, artık açılmış sur içindeki kentte elden geçirilmiş bazı mahalleleri her şeye rağmen evrimsel bir sürecin ana hatlarını sunar; ancak bu süreç, Makedonya çatışması ve Balkan Savaşları ile sert bir biçimde kesintiye uğrayacaktır. Fakat Selanik'i ileriki yıllarda, önceden kestirilmesi olanaksız, başlıca üç olaydan kaynaklanan dönüşümler beklemektedir: Kentin 1912'de Modern Yunan Devleti ile bütünleşmesi, tarihsel çekirdeğinin 1917 yangını tarafından nerdeyse tümüyle yok edilmesi ve nihayet 1922'de Türkiye ile Yunanistan arasındaki nüfus değişiminden sonra kentteki etnik dengede meydana gelen büyük değişiklik. Alexandra Yerolympos, Vassilis Colonas, "Kozmopolit Bir Kentleşme", **Selanik 1850-1918 "Yahudilerin Kenti" ve Balkanlar'ın Uyanışı**, hzl. Gilles Veinstein, çev. Cüneyt Akalın, İstanbul: İletişim Yayıncılık, 1999, s.176-177.

İkinci Meşrutiyet Yıllarında Selanik Tramvayı

I. İKİNCİ MEŞRUTİYET YILLARINDA SELANİK TRAMVAYI

I.1.Selanik Şehrine Tramvayın Gelişi

Osmanlı ve Avrupa şehirleri ile karşılaştırıldığında tramvay Selanik'e oldukça geç gelmiştir.⁵ Selanik'e tramvayın gelmesi Compagnie Ottomane des Tramways de Salonique'nin, 1889 yılında, atlı tramvay işletme ve tesis imtiyazını alması ile başlamıştır (Anastassiadou, 2010: 159).⁶ Selanik Tramvay Şirketi 11 Eylül 1889 tarihinde 50 sene müddetle kurulmuştur (Selanik Vilayeti Salnamesi, 1325: 640).⁷ Şirketle anlaşmaya varılmasının ardından aynı yıl tramvay hattı döşenmeye (Arslan, 1990: 61) ve 1893'de de ilk atlı tramvaylar işlemeye başlamıştır (Moutsopoulos, 1999: 35).

Selanik'teki bu tramvaylar ilk etapta, Hamidiye mahallesini ve şimendifer istasyonlarını şehre bağlayan 11 kilometrelik çifte hat üzerinde işlemekteydi (Selanik Vilayeti Salnamesi, 1325: 538). Şirketin ahırları ve büroları şehrin iki ucunda, Beşınar yakınları ve Kırlar mahallesinde idi. Şirkete ait 60 araba ve 160 at bu ahırlarda durmaktaydı. Bu organizasyonda 120'den fazla memur, kontrolör, arabacı vesaire de çalışmaktaydı (Anastassiadou, 2010: 160).

⁵Oysaki İstanbul'a tramvay geleli yaklaşık 25 yıl olmuştu. İstanbul tramvayları ile ilgili olarak ayrıca bkz. Çelik Gülersoy, **Tramvay İstanbul'da**, İstanbul: İstanbul Kitaplığı Yayınları, 1989.; R. Sertaç Kayserilioğlu, **Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay**, I.Cilt, İstanbul: İETT Yayınları, 1998.; Karoly Kos, **İstanbul Şehir Tarihi ve Mimarisi**, çev. Naciye Güngörmüş, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 1995.; Doğan Kuban, **İstanbul Bir Kent Tarihi**, çev. Zeynep Rona, 3.Baskı, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2004.; Robert Mantran, **İstanbul Tarihi**, çev. Teoman Tunçdoğan, İstanbul: İletişim Yayınları, 2001.

⁶Yabancı sermaye sahipleri, kamu hizmetlerini özellikle şehir içi ulaştırma hizmetlerini karlı görmelerinden dolayı, Tanzimat döneminde yapılan hukuksal düzenlemeler sayesinde bu gibi ayrıcalıkları elde etmişlerdi. Zafer Toprak, **Türkiye'de Milli İktisat (1908-1918)**, Ankara: Yurt Yayınları, 1982, s.35.; Bu konu ile ilgili ayrıca bkz. Ali İhsan Öztürk, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İstanbul Mahalli Kamu Hizmeti İmtiyazları**, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2003, s.47.

⁷Şirket tarafından 1250000 Franklık bir istikraz akd olunarak karşılığında yüzde beş faizli ve Kânunusani ve Temmuz iptidalarında tediye ve 30 senede 35 defa ku'ra keşidesiyle tesviye olunmak üzere beşer yüz franklık 35000 istikraz tahvili mevkiî tedavüle çıkarılmıştır. **Selanik Vilayeti Salnamesi**, 20.Def'a, 1325, s.640.



Selanik'te Vardar Sokağı/Atlı Tramvaylar (Ünlü, 2006: 52)

Tramvay, Selanik'e girişinden itibaren çok rağbet gören bir ulaşım aracı olmuştur. Bu durum yolcu sayısının her geçen gün artmasından anlaşılmaktaydı. Bunun temel sebebi belediyenin şehir nüfusunun tüm tabakalarının tramvay kullanımını kolaylaştırma çabaları olmuştur. Bu noktada tarifeler konusunda şirketin aldığı kararlarda belediyenin belirli etkisi vardı. Belediyenin bu girişimleri ile fiyatlar kişinin bağlı olduğu toplumsal guruba göre değişebilmekteydi (Anastassiadou, 2010: 160).

20. yüzyılın başlarına gelinirken Selanik'te tramvay kullanımının gittikçe yaygınlaşması ve diğer taraftan şehrin giderek büyümesi mevcut tramvayların Selanik'in ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kalmasına sebep olmuş ve bu noktada tramvayların geliştirilmesi konusu gündeme gelmiştir.

I. 2. İkinci Meşrutiyet'in İlanından Sonra Yaşanan Gelişmeler

İkinci Meşrutiyet yıllarına gelindiğinde tramvayların geliştirilmesi konusunda bir takım girişimlerde bulunulmuştur. Bu noktada başlangıçta atlar tarafından çekilen tramvayların elektrikle işletilmeye başlaması en önemli gelişmedir. Bu konuda ilk adım, bir İngiliz şirkete 1899 yılında tramvayların elektrikle işletilmesi konusunda imtiyaz verilmesi ile atılmıştı. Buna göre şirket, tramvayların elektrik kuvveti ile cerri istendiğinde bunlara gerekli elektriği sağlamakla mükellefti (Selanik ve İzmir Elektrik Osmanlı Anonim Şirketi Mukavelename ve Şartname Dâhili Nizamnamesi, 1322: 1). Bu anlaşmanın imzalanmasından sonra 1907 yılında tramvayların elektrik işletilmesi konusunda çalışmalar başlatılmış, 1908 yılında da açılışı gerçekleştirilmiştir

İkinci Meşrutiyet Yıllarında Selanik Tramvayı

(Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Y.HUS., 522/184, 29 Cemazeyilevvel 1326/29 Haziran 1908; BOA, Y.A. HUS., 523/72, 12 Cemazeyilahir 1326/12 Temmuz 1908). Bu suretle tramvayların elektrikle işletilerek nakliyatın geliştirilmesi amaçlanmıştır (Selanik Vilayeti Salnamesi, 1325: 535).

Selanik'te ilk uygulamaları bu şekilde gelişen elektrik kullanımının Meşrutiyet süreci ile birlikte yaygınlaşması, Abdi Tevfik tarafından Selanik'te çıkan Zaman gazetesinde "Elektrik -Telefon" başlıklı yazıda şu şekilde değerlendirilmiş ve istibdat idaresi eleştirilmiştir: *"İstibdat idaresi elektrik, telefon kelimelerini bilmem neden "bomba, dinamit" kelimeleriyle eş tutmuş ve bunların Osmanlı memleketine ithalini men eylemiş idi. Bütün kâinatça takdir gören bir elektrik ve telefon gibi icatlardan Osmanlıları neden mahrum etmek istemişler? Edebiyat ve şaire müteallik eserler ve bu gibi neşriyata meydan vermemeyi zorunlu gören bir idareden elektrik ve telefonun meni hakkında gerekli sebep aramaya lüzum var mıdır? Edebiyat, şair niçin zararlı idi ise elektrik ve telefon da onun için zararlı idi. Tarih, meşrutiyet-i serbesti, müsavat, vatan gibi kelimeler niçin yasaklanmış ise bu iki fennin icadı dahi onun için zararlı idi. Hamdolsun istibdat üzerimizden kalktı. Esaret zinciri kırıldı. Her cihetten hürriyet elde eden, hukuk-u beşeriyet kazanan Osmanlılar, bugün bütün fennin icatlarından yararlanma imkânına kavuşmuş, bugün, masaj, elektrikli röntgen gibi tıp için gerekli makineler, aydınlatma ve elektrik gücüne bağlı dinamolar, bilumum elektrikli icatlar, hürriyet ve Meşrutiyet'in tesir-i hayat bahşiyle serbest bir şekilde ithal olunur. 19 ve 20. asrın en harika keşiflerinden biri olan elektrik kuvveti ve yine bu sayede icat edilen telefon az zaman sonra bütün şehirlerimize ulaşacak, bunların faydasından her medeni memleket gibi biz de yararlanacağız"* (Zaman Gazetesi, 25 Şevval 1326/20 Kasım 1908: 4)

Aynı yazının devamında yazar, o gün için elektrikle aydınlatma ve elektrik kuvvetiyle tramvay işletilmesi gibi uygulamalardan faydalanan Osmanlı şehirlerinin sırasıyla, Şam, Selanik, Beyrut şehirleri olduğunu ifade ederken, İstanbul'un ise henüz bu imkânlardan yararlanamadığını belirtmektedir. Böylece Meşrutiyet idaresi ile birlikte Selanik'in elektrik, telefon gibi gelişmelerden yararlanan bir şehir olduğunu görmekle iftihar duyulacağını ifade etmiştir (Zaman Gazetesi, 25 Şevval 1326/20 Kasım 1908: 4).

II.2.1. Selanik Tramvay Kumpanyasına Yönelik Şikayetler ve Talepler

Öte yandan İkinci Meşrutiyet yıllarında Selanik Tramvay Kumpanyası'na yönelik halkın önceden süregelen şikâyetlerinin devam ettiği de görülmüştür. Diğer taraftan bu şikâyetlere karşı, Meşrutiyet sisteminin getirdiği bazı esaslar, özellikle

halkın hukukunun korunması yolunda benimsenen temel anlayış tramvaylar konusuna da yansımıştır. Bu noktada İkinci Meşrutiyet'in ilan edilmesi ile birlikte halkın tramvay şirketine karşı olan ve daha önceden beri süre gelmekte olan şikâyet ve talepleri özellikle basın yoluyla girişilen faaliyetlerle dile getirilerek, tramvay kumpanyasının bu istekler doğrultusunda harekete geçirilmeye çalışıldığı gözlenmiştir. Konuyla ilgili olarak, Selanik'te çıkan Zaman gazetesi "Belediyemizin Nazar-ı Dikkatine" başlığı ile yazdığı yazısında, istibdat devrinde halkın, tramvay kumpanyası hakkındaki hukukunun çiğnendiğini ancak Meşrutiyet'in ilanının milletin hukukuna aykırı olan bütün uygulamalara karşı müdafaa vazifesini üstlendiğini belirtmiştir. Gazete aynı yazının devamında, Selanik Tramvay Kumpanyası'na ait şikâyetlerini dile getirmiştir. Bu şikâyetlerden biri de, kumpanyanın mukavename ahkâmına riayet etmeyerek, eşya nakline mecbur olmasına rağmen bu hizmeti yerine getirmemesi ve bundan dolayı halkın düştüğü zor durumdu (Zaman Gazetesi, 13 Zilkade 1326/7 Aralık 1908: 2).

Bunlardan ayrı olarak dile getirilen şikâyetler arasında yer alan hususlar şu şekilde dikkat çekmekteydi: özellikle Hürriyet meydanında (Zaman Gazetesi, 13 Şevval 1326/8 Kasım 1908: 4) tramvayın gelmesini bekleyen ahalinin yağmurlu zamanlarda açıkta beklemelerini engellemek için burada bir vagon bekletilmesi gerekliliği, diğer taraftan kumpanya ile yapılan anlaşma gereği vagonlara bindirilecek ahalinin miktarı ve yine ayakta bekleyecek olanların da belli olmasına rağmen bunlara riayet edilmemesi, İslam kadınlara ait olmak üzere tahsis edilmiş olan mevkilerin erkekler tarafından işgal edilmesi ile İslam kadınlarının zor durumda kalması, çarşı hattına tahsis edilen vagonların ihtiyacı karşılamakta yetersiz olmasından dolayı tramvay bekleyenlerin saatlerce ayakta kalması, ayrıca tramvay memurlarının nezaketsizlikleri (Zaman Gazetesi, 18 Şevval 1326/13 Kasım 1908: 3). Halkın bu şikâyetleri basın tarafından dile getirilerek, bu konularda tramvay kumpanyasının ve belediyenin dikkatleri çekilmeye çalışılmıştır.

Diğer taraftan bu konudaki şikâyetlerin kumpanya tarafından dikkate alınarak, söz konusu taleplerden bazılarının yerine getirilmeye çalışıldığı yine basında yer alan haberlerden anlaşılmaktadır. Kumpanya, yukarıda değinilen şikâyetlerden biri olan Hürriyet meydanında halkın uzun müddet açıkta vagon beklemesine son vermek için iki vagon bulundurmaya başlamıştı. Diğer taraftan tramvay direktörlüğünce gazetelere tebliğ olunan varakada, kimin tramvaylardan ne gibi şikâyeti varsa direktörlüğe

İkinci Meşrutiyet Yıllarında Selanik Tramvayı

bildirildiği zaman gereğinin yapılacağı beyan olunmuştu (Zaman Gazetesi, 17 Zilkade 1326/11 Aralık 1908: 2).

Yukarıda da belirtildiği üzere tramvay kumpanyası tarafından gazetelerle neşr edilen tebligatta ahalinin idare hakkında şikâyeti olduğu takdirde direktörlüğe müracaat etmelerinin gerekliliği üzerinde durulmuştu. Bunun üzerine Selanik Yalılar ahalişi kumpanya nezdinde teşebbüste bulunmak ve talep edilecek esasları müzakere ve tayin eylemek üzere Beyaz Kule'de İttihat Bahçesi kahvehanesinde bir miting yapmaya karar vermişti (Zaman Gazetesi, 17 Zilkade 1326/11 Aralık 1908: 2). Bu haberden de anlaşılacağı üzere Selanik halkı öteden beri çiğnen haklarına karşı bir takım kazanımlar elde edebilmek, kumpanyanın halkın şikâyetlerine sebep olan uygulamalarına son verebilmek ve kumpanyayı halkın istekleri doğrultusunda harekete geçirebilmek için bir dizi faaliyet içine girmiştir.

Tramvay kumpanyası nezdinde teşebbüste bulunmak, talep edilecek esasları müzakere ve tayin eylemek üzere gerçekleştirilen bu mitingde yapılan görüşmeler sonucunda şu esasların kabul edildiği görülmüştür:

1- Yalılar'da sakin olan ahalinin çokluğuna nazaran mevcut tramvay vagonları nakliyat için yeterli olmadığından Yalılar hattında işleyen vagonların arttırılması, çarşı hattı ise mevcut ihtiyacı kesinlikle karşılayamadığından oradaki vagonların da gerekli hatta çıkarılması.

2- Öteden beri uygulandığı halde çok kısa bir süre için kaldırılan abone usulünün herkese uygulanması ve mektep talebesinin ayırt edilmeksizin indirimli tarifeden istifade ettirilmesi.

3- İslam hanımları için ayrılan altı mevkiden dördünün hiçbir zaman erkekler tarafından işgal ettirilmemesi.

4- Şartname gereğince, kumpanya eşya nakliye vagonları çıkarmaya mecbur olduğundan nakliye vagonlarının teşkil edilmesi. Bunların teşkiline kadar şimdilik eski vagonlarla eşya nakliyatının gerçekleştirilmesi ve bu vagonların her gün sabahları alafranga saat ondan on bire ve akşamları üçten dörde kadar işlettirilmesi.

5- Vagonlarda gerek arabacının ve gerekse biletçinin yanında ayak üzerinde bekleyeceklerin ikinci mevkii tarifesi üzerinden ücret vermesi.

6- Ahalinin şikâyetini dinleyecek bir müfettişin tayini ve bu müfettişte şikâyetleri kaydedeceği bir defter bulundurulması.

7- Mûnasip aralıklarla yollarda bekleme salonları yapılması (İttihat ve Terakki Gazetesi, 13 Aralık 1908: 3).

Düzenlenen mitingde yukarıda yer alan bu esaslar kabul edilirken, diğer taraftan halkın kumpanya nezdindeki taleplerini kabul ettirmek üzere bir de komisyon teşkil edilmişti. Ayrıca bu talepleri icra etmek üzere tramvay kumpanyasına on beş gün süre verilmişti (İttihat ve Terakki Gazetesi, 13 Aralık 1908: 3).

Selanik ahalisinin tramvay kumpanyası nezdindeki hukukunu muhafaza etmek üzere oluşturulmuş bu komisyon kumpanya direktörü ile görüşerek bu konudaki beyannameyi kendisine tebliğ etmiş, kumpanya direktörü de haklı bulunduğu bu talepleri derhal merkezi idarenin dikkatine sunarak ve kabul olduğu takdirde süratle uygulamaya çalışacağını vaat etmişti (Zaman Gazetesi, 22 Zilkade 1326/16 Aralık 1908: 2). Diğer taraftan mevcut şikâyetleri mahallinde tetkik ederek, bunlardan hangilerinin kabul edilebileceğini kararlaştırmak üzere idare meclisi azasından birinin Selanik'e gelmesi kararlaştırılmıştı (Zaman Gazetesi, 7 Zilhicce 1326/31 Aralık 1908: 3).

II.2.2. Halkın Talepleri Doğrultusunda Yapılan Düzenlemeler

Girişilen bu talepler ve baskılar neticesinde tramvay kumpanyası ile aşağıdaki hususlar konusunda anlaşmaya varıldığı görülmüştür:

1- Kumpanya yetkilileri tarafından tramvay idaresinin ıslahı gerekliliği ile beş vagon ve iki ilave vagon inşa edilerek Mart ayı zarfında işlemeye başlamaları kabul edilmişti.

2- Osmanlı hanımları için birinci ve ikinci mevkilerde tahsis edilen ikişer mevki yalnız onlara ait olacaktı ve bu mevkiler işgal edildiği takdirde Osmanlı hanımlarının gelmesi halinde kendilerine terk edilecekti.

3- Sabah ve öğleden sonra tramvay kumpanyası arabalarına yedekler ilave edilecekti.

4- Açık mevkiler ikinci mevkii ad edilecekti.

5- Hürriyet meydanında, Terakki Bahçesi önünde, Defterdar' da bekleme yerleri yapılacaktı.

6- Kumpanya aleyhine yapılacak şikâyet için idare tarafından Hürriyet meydanında bulundurulacak olan memura müracaat edilecekti.

7- Yeniden inşa edilen vagonlar daha geniş ve daha ferah olacaktı.

8- Amele için indirimli fiyat uygulanacaktı.

İkinci Meşrutiyet Yıllarında Selanik Tramvayı

9- Gelecek şubattan itibaren her talep edene abone biletleri verilecekti (Zaman Gazetesi, 1 Muharrem 1327/23 Ocak 1909: 3).

Varılan bu anlaşmaya uygun olarak daha sonraki tarihlerde tramvay şirketi tarafından halkın taleplerinin yerine getirilmeye çalışıldığı görülmüştür. Örneğin kumpanya, Selanik'e yeni elektrikli vagonlar göndermişti (Zaman Gazetesi, 18 Cemaziyülevvel 1327/7 Haziran 1909: 2). Diğer taraftan mevsime uygun olarak kumpanya tarafından kapalı arabalar da getirilerek (Zaman Gazetesi, 11 Şevval 1327/26 Ekim 1909: 3) halkın bu konudaki taleplerinin karşılanmaya gidildiği görülmüştür. Kumpanyanın bu girişimlerinin halk arasında memnuniyetle karşılandığı yine basında yer alan haberlerden anlaşılmaktadır (Zaman Gazetesi, 22 Cemaziyülevvel 1327/11 Haziran 1909: 2).

Bütün bu ifadelerden de anlaşılacağı üzere Meşrutiyet idaresinin ilanı ile birlikte halk kumpanyaya karşı olan şikâyetlerini ve taleplerini daha rahat ifade etme şansına sahip olurken, diğer taraftan kumpanyaya yönelik eleştirilerle kumpanyanın halkın talepleri doğrultusunda harekete geçirilmeye çalışıldığı gözlenmiştir. Girişilen bu faaliyetler neticesinde halkın öteden beri tramvaylar hakkında mevcut olan taleplerinden bazıları kumpanya tarafından yerine getirilmiş, böylece hem halkın tramvay kumpanyası nezdindeki hukuku korunurken hem de şehir içi ulaşımın niteliğinin artırılması sağlanmıştır.

Meşrutiyet sürecinde Selanik tramvayları ile ilgili olarak tartışılan ve bu bağlamda hükümetin Selanik'e yönelik nafia politikalarını belirleyen esaslardan biri de Selanik'teki mevcut tramvay hatlarının yetersizliği ve bu hatların geliştirilmesi konusu olmuştur. Bu noktada, Selanik şehrinde işletilmekte olan tramvaylar memleketin ihtiyacını karşılayamamasından dolayı ve şehrin mamur bir hale gelmesini sağlamak için bazı caddelerinde yeniden elektrikli tramvaylar tesisi gerekli görülmüştür (BOA, ŞD. HU., 1233/23, 6 Zilkade 1329/29 Ekim 1911).

Daha öncede ifade edildiği gibi, İkinci Meşrutiyet'in ilan edildiği yıllarda Selanik'te tramvay Hamidiye mahallesini ve şimendifer istasyonlarını şehre bağlayarak, 11 kilometrelik çifte hat üzerinde işlemekteydi (Selanik Vilayeti Salnamesi, 1325: 538).

Selanik'te özellikle Beşçınar'dan Mezbaha'ya giden cadde üzerinde birçok binanın inşa edilmesinden dolayı bu mevkilerin bir mahalle haline gelmesiyle birlikte, tramvay hattının Mezbaha'ya kadar uzatılması için belediye tarafından kumpanya

direktörlüğüne defalarca tebligatta bulunulmuştu. Söz konusu olan bölgelere tramvay işletilmesi ihtiyacının günden güne artmakta olması ve tramvay kumpanyasının sahip olduğu imtiyaz gereğince bunun başka bir kumpanyaya havale edilmesinin de mümkün olmamasından dolayı, kumpanyanın ya bu teklifleri dikkate alarak hemen söz konusu hattı uzatmaya gitmesi gerekliliği veyahut bu konudaki imtiyazından vazgeçmesi gerekliliği vurgulanmaktaydı (Zaman Gazetesi, 17 Cemaziyülâhır 1327/6 Temmuz 1909: 2).



Selanik'te Hamidiye Bulvarı ve Tramvay (Ünlü, 2006: 53)

Selanik'te çıkan Zaman gazetesi konuyla ilgili olarak 18 Safer 1327/11 Mart 1909 tarihli "Tramvaylara Dair" başlığıyla yazdığı yazısında, tramvay hatlarının memleketin ihtiyacına göre çok sınırlı olarak Tahtakale'den İstasyon ve Beşçınar'a ve İskele'den Depo'ya kadar işletildiğini, oysa Beşçınar'dan ileri mevkilerin de günden güne gelişmesinden dolayı tramvay hatlarının bu noktalara kadar uzatılması gerektiğini savunmuştur (Zaman Gazetesi, 18 Safer 1327/11 Mart 1909: 2). Bu konuda halkın gerçekleşen şikâyetleri üzerine, bundan önce durum Nafia Nezaretî'ne bildirilmişti. Eski Nazır Zihni Paşa tarafından bu konuda girişimlerde bulunulmuş olmasına rağmen kumpanyaya karşı ciddi bir teşebbüste bulunulmadığından iş sonuçlanamamıştı (Zaman Gazetesi, 18 Safer 1327/11 Mart 1909: 2).

Yapılması düşünülen bu yeni hatlar beş şubeye ayrılmış olup birincisi İttihat Bulvarı'ndaki çeşmeden başlayarak Mithat Paşa Caddesi yoluyla hükümet önünden, belediye caddesinden ve Yalıkapısı'ndan geçerek liman önüne ulaşacaktı. İkinci hat ise, Beşçınar'dan Mezba'a'ya gidecek, üçüncüsü şark şimendiferleri istasyonundan mahalle içini takip ederek Vardar Kapısı, Manastır Caddesi'nden Vardar hattına

İkinci Meşrutiyet Yıllarında Selanik Tramvayı

bağlanacaktı. Dördüncüsü de Depo'dan Küçükkaraburun'a gidecek, beşincisi yıkılacak olan rüsumat dairesi önünden geçip istasyona ulaşacak, altıncısı da kışla yoluyla İttihat Bulvarı'ndaki çeşmeye kadar uzanacaktı (Zaman Gazetesi, 23 Cemaziyelahir 1327/12 Temmuz 1909: 1). Bu yeni hatlar için belediyeye imtiyaz teklifi yapılmış ise de tramvay kumpanyasının söz konusu imtiyazı kendi üzerine alıp, adı geçen hatları inşa etmek üzere belediye ile bir anlaşmaya giriştiği görülmüştür (BOA, DH. MUI., 15-1/40, 12 Ramazan 1327/27 Eylül 1909; BOA, DH. MKT., 2904/41, 01 Şaban 1327/18 Ağustos 1909).

Selanik şehrinde söz konusu hatların inşasına duyulan ihtiyaç üzerine Nafia Nezaretince Selanik'te iki büyük tramvay hattının yeniden tesisi ve inşasına karar verilmiştir. Tanzim edilen projeye göre bu tramvaylardan biri tramvay deposundan Küçükkaraburun'a kadar uzanacak ve diğeri de Allatini civarından başlayarak Yalılar'ın arka caddesini ve kışlayı takip ederek Türk mezarlığından geçip Mithat Paşa Caddesi'yle Yenikapı'ya vasıl olacaktı. Bu ikinci hattın bittiği yerden Beşınar Bahçesi'ne doğru bir şube inşası dahi planlanmıştı. Aynı hattın hükümet konağı önünde bir şube ayrılarak Sabri Paşa veya Belediye caddelerinden birini takiben rıhtıma ulaşması dahi düşünülmüştü. Nezaret bu projeleri ilan ederek, inşaatı müzayedeye koymuştu. Bu konuda birçok talep gelmiş, talipler arasında Selanik Tramvay Kumpanyası'nın da olduğu görülmüştü. Bu şekilde oluşturulacak hatlar ile Selanik'te nakliye vasıtasının geliştirilmesi amaçlanmıştı (Zaman Gazetesi, 3 Recep 1328/11 Temmuz 1910: 2).

Bundan sonraki aşamada Selanik'te yeniden tesis olunacak tramvay hatları hakkında Selanik Tramvay Kumpanyası ile hükümet arasında müzakerelere gidilmiştir (BOA, İ.MMS., 147/7, 24 Safer 1330/13 Şubat 1912). Sonuçta, Selanik şehrinde işletilmekte olan tramvayların memleketin ihtiyacını karşılamakta yeterli olmadığı ve şehrin mamur bir hale gelmesi için bazı caddelerinde yeniden elektrikli tramvaylar tesisi gerekliliği kabul edilerek, Ticaret ve Nafia Nezareti ile Selanik Tramvay Kumpanyası arasında anlaşmaya varılmıştır (BOA, ŞD. HU., 1233/23, 6 Zilkade 1329/29 Ekim 1911). Böylece Selanik şehrinde yeniden inşası lazım gelen bazı tramvay hatlarının inşası ve işletilmesi imtiyazı Selanik Elektrikli Tramvay şirketine bırakılmıştır (BOA, BEO., 4007/300519, 07 Rebiyülevvel 1330/25 Şubat 1912). Konu ile ilgili olarak, Nafia Nezareti ile Selanik Tramvay Kumpanyası arasında gerçekleşen görüşmeler neticesinde bazı esaslar üzerine anlaşmalar hâsıl olmuş, tramvay

kumpanyası belediyece talep edilen bütün tramvay hattı inşasını kabul etmiştir (Rumeli Gazetesi, 4 Muharrem 1329/5 Ocak 1911: 2; Rumeli Gazetesi, 21 Temmuz 1911: 3).

Yapılan görüşmeler sonucunda belirlenen hatların inşası şirkete bırakıldığı gibi tramvay hattının geçeceği sokaklarda gerekli olan genişletme işi için de Selanik vilayetince istenilen 12 bin lira istimlâk bedelinin şirket tarafından belediyeye verilmesi⁸ (BOA, İ.MMS., 147/7, 24 Safer 1330/13 Şubat 1912; Rumeli Gazetesi, 27 Nisan 1911: 3; Tasvir-i Efkâr Gazetesi, 18 Şubat 1910: 6) ve yeni hattın geçeceği sokakların 12 metre uzunluğundaki kısmının iyi bir halde muhafazasına şirketin mecbur tutulması kararlaştırılmıştır. Diğer taraftan şirket sayılan bu şartlara tramvay imtiyazının son bulunduğu 15 Eylül 1957 tarihine kadar olmak üzere cer ve tenvir-i elektrik imtiyazlarının dahi adı geçen şirkette birleştirilmesi şartıyla uyacaktır. Bu cümleden de anlaşılacağı üzere Selanik'te yeni tramvay hattı inşası ve işletilmesi imtiyazı Selanik Tramvay Şirketi'ne verilirken diğer taraftan Selanik cer ve tenvir-i elektrik imtiyazı da adı geçen Tramvay Şirketi'ne devredilmiş ve böylece zikr olunan üç imtiyazın Selanik Tramvay Şirketi uhdesinde birleştirilmesi kararlaştırılmıştır (BOA, İ.MMS., 147/7, 24 Safer 1330/13 Şubat 1912; BOA, MV., 226/118, 22 Safer 1330/11

⁸Söz konusu mukavelename 3. maddesinin bir fıkrasında "belediyece inşa edilecek hatların geçeceği sokaklardan yalnız belediyeden rıhtıma giden cadde için belediyece karşılanacak masrafa karşılık olmak üzere şirket tarafından 12 bin lira verilecektir" diye yazılı olan maddesine yönelik azadan Abdullah Bey tarafından Selanik tramvay şirketinin mukavelenamesinde istimlâk masrafının şirkete ait olmasına istimlâk masrafı için yalnız şirketin on iki bin lira vermesinin münasip olamayacağını, eski şartlar gereğince söz konusu masrafın şirkete ait olması gerektiği ifade edilmiş ise de inşa olunacak hatlar kumpanyaya şimdiden temettü temin edecek hatlardan ibaret olup bir takımı henüz boş veya yeterli derecede ümrânın gerçekleşmediği mahallerden geçecek ve çok uzun bir süre zarfında varidat masrafını kapamayacak türden olduğundan ve söz konusu mahallerin mamuriyetinin sağlanması maksadıyla bu türden hatların inşasına belediyece lüzum gösterilmiş ve bunların inşası ise istimlâk masrafının kumpanyaca üstlenilmesi imkânının salib bulunmuş olmakla beraber zaten verilecek istimlâk bedeli dahi belediyenin kendi takdir ve talep ettiği meblağdan başka bir şey olmadığından kumpanyanın bunun haricinde hiç bir istimlâk bedeli üstlenemeyeceği kumpanya vekili tarafından beyan ve izah edilmesine ve gerçekten inşa olunacak hatlar şimdiden temettü temin edebilecek esas üzerine seçilmiş ve tayin edilmiş olmasından ve mahalli hükümet ve belediyenin şehrin gelişmesi için henüz ümrân açısından bir gelişme yaşanmayan bir takım mahallerden tramvay geçmesini lüzumlu gördüğü anlaşılmuş olmasından dolayı söz konusu menfaatin sağlanması için belediyenin dahi istimlâk masrafına iştiraki zaruri görülerek tahmin edilen masraf için şirket hissesine 12 bin liranın tahsisi ekseriyetle kabul olunmuştur. BOA., ŞD.HU., 1233/23, 6 Zilkade 1329/29 Ekim 1911.

İkinci Meşrutiyet Yıllarında Selanik Tramvayı

Şubat 1912). Yine varılan anlaşma neticesinde şehir dâhilindeki caddelerden gerekli genişliğe sahip olmayan yolların ilk etapta tek hat olarak inşası lüzumu da şirketçe kabul edilmiş ve yeni tramvayların inşa ve işletilmesinin memleket ve ahaliye sağlayacağı fayda dolayısıyla hükümet ve belediyeye temin eyleyeceği menfaat de önemli bulunmuştur (BOA, İ.MMS., 147/7, 24 Safer 1330/13 Şubat 1912).

Yapılan bu anlaşma sonucunda bir tarafta Osmanlı hükümeti adına Nafia Nazırı ile diğer tarafta Selanik Tramvayları Osmanlı Şirketi vekili arasında şu esaslar üzerinde anlaşılmıştır:

1. Madde- Osmanlı hükümeti tarafından aşağıda yazılı hususu içermek üzere elektrikli tramvay hatları inşa ve işletme imtiyazı Selanik Tramvayları Şirket-i Osmaniye'sine verilmiş ve şirket tarafından dahi kabul olunmuştur.

Birinci kısım hat

İlk olarak, Ferik Hasan Paşa sokağının geçtiği noktadan başlayıp, Askeri Kışla ve Millet Çeşmesi ile İdadi ve Sanayi Mektepleri önünden geçerek Yeni Kapı'ya ulaşacak ve buradan Mithat Paşa Caddesi'ni takiple reji fabrikası önünden ve Vardar Kapısı'ndan geçip Manastır sokağını takiple Baruthiriş? mahallesinden geçerek Şark Demiryolları mevkiine bağlanacak olan bir hat.

İkinci olarak, Vardar Caddesi'nde dört yol ağzından başlayıp, Sabri Paşa Caddesi'nden geçerek hükümet konağına bağlanacak olan bir hat.

Üçüncü olarak, Saatli Camii'den başlayıp, Belediye Caddesi ile Yalıkapı'dan geçerek rıhtıma ulaşacak olan diğer bir hat.

İkinci kısım hat

İlk olarak, Küçük Karaburun'dan başlayıp, Allatini Bulvarı'ndan geçip Riga? sokağına ulaşacak olan bir hat.

İkinci olarak, Riga'nın? hanesinden başlayarak Riga? Ferik Hasan Paşa sokaklarından geçen birinci kısım hattın ilk hattından meydana ulaşacak olan bir hat. Ancak hattın her kilometresi için sokağın sağ ve sol taraflarında 200 metrelik bir daire içinde mevcut hanelerin adedi yüze ulaştığı zaman adı geçen hattın inşası mecburi olacaktır. Şimendifer istasyonu ile Beşçınar arasındaki yolun iyi bir halde muhafazası gibi Beşçınar ile Silahhane arasındaki yol dahi belediye tarafından iyi bir halde muhafaza edildiği takdirde kumpanya da bu hattı Silahhane'ye kadar uzatmaya mecbur olacaktı (BOA., İ. MMS., 147/7, 24 Safer 1330/13 Şubat 1912).

2. Madde- Birinci kısım hatlardan ikinci ve üçüncü hatlar hariç olmak üzere, bu mukavelenamenin mevzuunu teşkil eden birinci maddesinin son fıkrasında yazılı olan şart esas kalmak üzere tümü çifte hat olarak inşa edilebilecekti. Birinci kısım hattın inşaat projeleri imtiyaz fermanının tarihinden itibaren nihayet bir sene zarfında ita edilecekti. Harita ve projeler, Nafia Nezareti'ne teslim edilmesinden itibaren üç ay içinde tetkik edilerek ya o şekliyle veyahut gerekli olan değişiklikler gerçekleştirilerek tasdik olunacaktı. İnşaata Belediye'den Rıhtım'a giden caddenin genişletilmesinden sonra ve projelerin tasdik tarihinden itibaren altı ay zarfında başlanacak ve inşaata devamlı bu tarihten itibaren nihayet 24 ay sonra inşaatın tamamlanması ile hattın işletme muamelesine başlanacaktı. İkinci sınıf hatların projeleri ise, birinci hat için üç sene ve ikinci hat için ise mecburi olacağı tarihten itibaren nihayet 15 ay müddet zarfında tanzim edilerek Nafia Nezareti'ne verilecekti.

3. Madde- Tramvay hatlarının geçeceği sokak ve yollar hattın inşasına başlanmadan önce masrafı belediyeye ait olmak üzere belediyece tamamen iyi bir hale getirilecekti. Belediye, inşa edilecek hatların geçeceği sokaklardan yalnız belediyeden rıhtıma giden caddenin genişletilmesine mecbur olup, bu cadde için belediyece karşılanacak olan masrafa karşılık olmak üzere şirket tarafından 12 bin lira verilecekti. Diğer sokakları genişletip genişletmemekte belediye karar verici ise de genişletilmesine lüzum gördüğü halde masrafı belediye tarafından karşılanacaktı.

4. Madde- Şirket yeni hatların çekileceği sokakların uzunluğu boyunca kaldırım veya şoseleri iyi bir halde muhafaza etmeye mecbur olacaktı. Ancak sokağın uzunluğu 12 metreyi aşarsa 12 metreden fazla olan mahallin iyi bir halde muhafazası sırf belediyeye ait olacaktı.

5. Madde- Tramvay şirketi, Selanik şehri cer ve tenvirat-ı elektrik imtiyazlarının kendisine terk olunması konusunda elektrik şirketi ile anlaşma akdine gideceğini taahhüt eder. Bu suretle anlaşma hususunda Osmanlı hükümeti dahi söz konusu imtiyazların Selanik Tramvay Şirketi'ne devrolunmasını tasdik ederek, tramvay ve cer ve tenvirata ait zikr olunan üç imtiyazın müddetleri aynı zamanda yani 15 Eylül 1957 tarihinde son bulmak üzere yeni taahhüdat ile birleştirilecekti. Cer ve tenvirata ait mukavelename ve şartnamelerin bu mukavelename ile düzenlenmeyen ahkâmı geçerli olacaktı. Şu kadar ki tramvay şirketi üzerine birleşecek olan imtiyazlardan aydınlatma imtiyaz müddetinin son bulmasından itibaren tramvay imtiyazı müddetinin son bulmasına kadar geçecek 23 sene için fabrikanın aydınlatma

İkinci Meşrutiyet Yıllarında Selanik Tramvayı

şubesinin kıymeti üzerinden her sene yüzde 5 hasebiyle kezalik cer imtiyaz müddetinin son bulmasından itibaren tramvay müddetinin son bulmasına kadar geçecek sekiz sene için fabrikanın cer şubesinin kıymeti üzerinden her sene yüzde beş hasebiyle belediyeye bir aidat verilecekti. Fabrikanın tenvir ve cer şubesinin ayrı ayrı kıymeti ve her kısma ait aidat miktarı mukavelenamenin tatbikinden evvel şirket ile Nafia Nezareti arasında kararlaştırılmak ve ihtilaf vukuunda Şura-yı Devletçe mesele hal edilmek şartıyla söz konusu tesisatlar tramvay şirketinin istifadesine terk edilecekti.

6. Madde- Mevcut hatların inşa ve işletilmesine dair 18 Eylül 1305 (30 Eylül 1889) tarihli mukavelename ve şartname ile 16 Kânunuevvel 1319 (29 Aralık 1903) tarihli maddelerin ahkâmı ve şartları ve şirkete ita edilmiş olan bütün hukuk ile bu mukavelenameler ve şartnameler gereğince şirkete ait olan bütün vazifeler bu mukavelename ahkâmına aykırı bulunmamış olduğu halde yeni hatlar için de tatbik edilecekti. Osmanlı hükümeti bu mukavelename ahkâmının icrasına teminan gerekli olan imalat ve levazımat için şirketin sermayesine iki buçuk milyon frank zamma müsaade edecekti.

7. Madde- Tramvay şirketi bu mukavelenameden doğan taahhütlerin yerine getirilmesi için mukavelenamenin katiyet kazandığı tarihten itibaren 15 gün zarfında Osmanlı hükümetinin kabul edeceği bir bankaya 5 bin Osmanlı lirası yatıracaktı. Söz konusu meblağ birinci kısım hattın inşasının tamamlanmasından sonra şirkete iade edilecekti. Şayet şirket zikr olunan müddet zarfında belirtilen kefalet akçesini ödemezse bu imtiyaz feshedilecekti. (BOA., İ. MMS., 147/7, 24 Safer 1330/13 Şubat 1912).

Böylece, hükümet ve Selanik Tramvay Kumpanyası arasında yapılacak yeni tramvay hatları konusunda anlaşmaya varılmış oluyordu. Bu nokta Selanik tramvayları için önemli bir gelişme olarak değerlendirilebilir. Çünkü şehrin günden güne büyüyüp gelişmesi ile birlikte tramvay hatlarının arttırılması son derece önemli bir ihtiyaç olarak belirmişti. Konu ile ilgili olarak daha önceden girişilen faaliyetlerin yarım kaldığı düşünüldüğünde, adı geçen anlaşmanın gerçekleşmesi Selanik'teki şehir içi ulaşımın geliştirilmesi konusunda atılan önemli bir adım olarak değerlendirilebilir.

SONUÇ

Osmanlı Devleti'nde, Tanzimat'la birlikte diğer tüm alanlarda olduğu gibi şehircilik alanında da reform hareketlerine gidilmiştir. Tanzimat'ın ilanıyla birlikte

Osmanlı Devleti'nin giriştiği şehircilik faaliyetlerinin sonucu Osmanlı şehirlerine giren bir unsur da tramvay olmuştur. Compagnie Ottomane des Tramways de Salonique'nin atlı tramvay işletme ve tesis imtiyazını almasıyla birlikte Selanik'te ilk defa 1889 yılında tramvay hattı döşenmeye ve 1893'de de ilk atlı tramvaylar işlemeye başlamıştır. Çok rağbet gören bir ulaşım aracı olan tramvay kullanımının gittikçe yaygınlaşması ve şehrin giderek büyümesi mevcut tramvayların Selanik'in ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kalmasına sebep olmuş ve bu noktada tramvayların geliştirilmesi konusu gündeme gelmiştir.

İkinci Meşrutiyet yıllarında Selanik'te işleyen tramvay konusunda birtakım gelişmelerin yaşandığı görülmektedir. Başlangıçta atlar tarafından çekilen tramvayların elektrikle işletilmeye başlaması tramvaylar konusunda yaşanan en önemli gelişmedir. Diğer taraftan, Meşrutiyet sisteminin getirdiği bazı esaslar, özellikle halkın hukukunun korunması yolunda benimsenen temel anlayış, tramvaylar konusuna da yansımıştır. Bu noktada Selanik halkı öteden beri çiğnenen haklarına karşı bir takım kazanımlar elde edebilmek, kumpanyayı halkın istekleri doğrultusunda harekete geçirebilmek için bir dizi faaliyet içine girmiştir. Halkın bu tür girişimleri kumpanya tarafından dikkate alınarak, söz konusu taleplerden bazıları yerine getirilmiştir. Yeni elektrikli vagonlar ve mevsime uygun kapalı arabalar getirilerek, uygun yerlerde bekleme salonları yapılarak halkın bu konudaki talepleri karşılanmaya çalışılmıştır. Böylece hem halkın tramvay kumpanyası nezdindeki hukuku korunurken hem de şehir içi ulaşımın niteliğinin arttırılması yolunda bir takım adımlar atılmıştır.

Meşrutiyet sürecinde Selanik tramvayları ile ilgili olarak tartışılan ve bu bağlamda hükümetin Selanik'e yönelik nafia politikalarını belirleyen esaslardan biri de Selanik'teki mevcut tramvay hatlarının yetersizliği ve bu hatların geliştirilmesi konusu olmuştur. Bu noktada, Selanik şehrinde işletilmekte olan tramvayların memleketin ihtiyacını karşılayamamasından dolayı ve şehrin mamur bir hale getirilmesini sağlamak için bazı caddelerinde yeniden elektrikli tramvaylar tesisine karar verilerek, bu şekilde oluşturulacak hatlar ile Selanik'te nakliye vasıtasının geliştirilmesi amaçlanmıştır. Bu durum, şehrin günden güne büyüüp gelişmesi ile birlikte tramvay hatlarının arttırılmasının son derece önemli bir ihtiyaç olarak belirmesi durumu göz önünde tutulduğunda ve konu ile ilgili olarak daha önceden girilen faaliyetlerin

İkinci Meşrutiyet Yıllarında Selanik Tramvayı

yarım kaldığı düşünülürse, Selanik'teki şehir içi ulaşımın geliştirilmesi konusunda atılan önemli bir adım olarak değerlendirilebilir.

KAYNAKLAR

Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İstanbul.

BOA, BEO., 4007/300519.

BOA, DH. MKT., 2904/41.

BOA, DH. MUI., 15-1/40.

BOA, İ.MMS., 147/7.

BOA, MV., 226/118.

BOA, ŞD. HU., 1233/23.

BOA., Y.HUS., 522/184.

BOA, Y.A. HUS., 523/72.

Salnameler

Selanik Vilayeti Salnamesi, 20.defa, 1325.

Gazeteler

İttihat ve Terakki

Rumeli

Tasvir-i Efkâr

Zaman

Kitap ve Makaleler

Alkan, M.Ö. (2003), **İmparatorluk'tan Cumhuriyet'e Selanik'ten İstanbul'a Terakki Vakfı ve Terakki Okulları 1877-2000**, Terakki Vakfı, İstanbul.

Anastassiadou, M. (2010), **Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri Selanik (1830-1912)**, çev. Işık Ergüden, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İkinci Basım, İstanbul.

Arslan, S. (1990), **Salnamelere Göre Selanik**, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir.

Baer, M. D. (2011), **Selanikli Dönmeler-Yahudilikten Dönerler, Müslüman Devrimciler ve Seküler Türkler-**, çev. Sevinç Kayır, Doğan Egmont Yayıncılık, İstanbul.

Balcı, M. (2010), **Selanik Düştü-Selanik'in Kaybediliş Öyküsü ve Hasan Tahsin Paşa'nın Savunması-**, Kesit Yayınları, İstanbul.

- Bayram, S. (2009), **Osmanlı Döneminde Selanik Limanı: 1869-1912**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- Emrence, C. (2001), "İstanbul Tramvayında Sınıf ve Kimlik (1871-1922)", **Toplumsal Tarih**, Sayı: 93, Eylül 2001, s.6-13.
- Eryılmaz, B. (1995), "Yerel Yönetim Sendromu", **Yeni Türkiye**, Yıl:1, Sayı:4, Mayıs-Haziran 1995, s.340-346.
- Georgeon, F. (1999), "Müslüman ve Dönme Selanik", **Selanik 1850-1918 "Yahudilerin Kenti" ve Balkanlar'ın Uyanışı**, hzl. Gilles Veinstein, çev. Cüneyt Akalın, İletişim Yayıncılık, İstanbul, s.113-127.
- Gülersoy, Ç. (1989), **Tramvay İstanbul'da**, İstanbul Kitaplığı Yayınları, İstanbul.
- Gounaris, B.C. (1994), "Selanik", **Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)**, ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, çev. Gül Çağalı Güven, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, s.103-120.
- Heper, M. (1974), **Bürokratik Yönetim Geleneği**, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara.
- İpek, N. (2011), **Selanik ve İstanbul'da Yahudi Bankerler**, Yeditepe Yayınları, İstanbul.
- Kayserilioğlu, R. S. (1998), **Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay**, I. Cilt, İETT Yayınları, İstanbul.
- Kos, K. (1995), **İstanbul Şehir Tarihi ve Mimarisi**, çev. Naciye Güngörmüş, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Kuban, D. (2004), **İstanbul Bir Kent Tarihi**, çev. Zeynep Rona, 3.Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Mantran, R. (2001), **İstanbul Tarihi**, çev. Teoman Tunçdoğan, İletişim Yayınları, İstanbul.
- Mazower, M. (2007), **Selanik: Hayaletler Şehri-Hıristiyanlar, Müslümanlar ve Yahudiler (1430-1950)-**, çev. Gül Çağalı Güven, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Moutsopoulos, N.C. (1999), "İki Yüzyıl Arasında Kalan Bir Kent", **Selanik 1850-1918 "Yahudilerin Kenti" ve Balkanlar'ın Uyanışı**, hzl. Gilles Veinstein, çev. Cüneyt Akalın, İletişim Yayıncılık, İstanbul, s.24-41.
- Ortaylı, İ. (1995), "Devraldığımız Miras", **Yeni Türkiye**, S.4, Mayıs-Haziran 1995.

İkinci Meşrutiyet Yıllarında Selanik Tramvayı

- Özdemir, B. (1999), "Osmanlı Çoğulculuğu: Selanik'in 1840'lı Yıllarda Müslüman, Ortodoks ve Musevi Cemaatleri", **Osmanlı**, c.4, ed. Güler Eren, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, s.262-269.
- Özdemir, B. (2003), **Ottoman Reforms and Social Life: Reflections From Salonica 1830-1850**, The Isis Press, İstanbul.
- Özdemir, B. (2008), "Selanik: 19. Yüzyılda Osmanlı Kenti ve Yerel Yönetim Geleneğinin Değişimi", **Selçukludan Cumhuriyete Şehir Yönetimi**, ed. Erol Özvar-Arif Bilgin, Türk Dünyası Belediyeler Birliği, İstanbul, s.321-336.
- Öztürk, A. İ. (2003), **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İstanbul Mahalli Kamu Hizmeti İmtiyazları**, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- Selanik ve İzmir Elektrik Osmanlı Anonim Şirketi Mukavelename ve Şartname Dâhili Nizamnamesi**, 1322, Dersaadet.
- Toprak, Z. (1982), **Türkiye'de Milli İktisat (1908-1918)**, Yurt Yayınları, Ankara.
- Seyfettin, Ü.(Ed.) (2006), **Yadigâr-ı Selanik Kartpostallarda Evvel Zaman**, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Yerasimos, S. (1999), "Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine", **Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri**, 2. Baskı, ed. Paul Dumont, François Georgeon, çev. Ali Berktaş, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, s.1-18.
- Yerolympos, A. (2000), "XIX. Yüzyıl Sonunda Selanik'te Kentlilik Bilinci ve Belediyeye İlgisi", **Osmanlı İmparatorluğunda Yaşamak-Toplumsallık Biçimleri ve Cemaatlerarası İlişkiler (18.-20.yüzyıllar)-**, der. François Georgeon-Paul Dumont, çev. Maide Selen, İletişim Yayınları, İstanbul, s.147-174.
- Yerolympos, A. (1999), "Tanzimat Döneminde Kuzey Yunanistan'da Şehircilik ve Modernleşme", **Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri**, 2. Baskı, ed. Paul Dumont, François Georgeon, çev. Ali Berktaş, TVYY, İstanbul, s.31-59.
- Yerolympos, A. ; Colonas, V. (1999), "Kozmopolit Bir Kentleşme", **Selanik 1850-1918 "Yahudilerin Kenti" ve Balkanlar'ın Uyanışı**, hzl. Gilles Veinstein, çev. Cüneyt Akalın, İletişim Yayıncılık, İstanbul, s.167-185.