

İSTANBUL SEMTLERİ ÖZELİNDE MEVKİLİ TRAMVAY YOLCULUĞUNUN DEĞERLENDİRİLMESİ (1920-1930)

Murat Arısal*

Öz

Tramvayın modern bir ulaşım aracı olarak İstanbul halkının hayatına girmesi, kimi davranış kalıplarının değişimini de beraberinde getirmiştir. Osmanlı başkentinde yan yana zengin fakir aynı mahallelerde birlikte yaşayan ahali, mevkili tramvay kullanımıyla ekonomik durumlarına göre sınıflandırıldıkları yeni bir tüketim davranışıyla karşı karşıya kalmıştır. Daha fazla para ödeyerek birinci mevkide seyahat etmenin sağladığı ayrıcalık, toplum kesimlerinin ekonomi temelli ayrışmasında öncü rol oynamıştır. Mevkilerine göre seyahatin dağılımının analizi ve semtler arası farklılıkların karşılaştırılması, dönemin toplum yapısı ve ekonomik durumu hakkında çok değerli veriler sunmaktadır. Birinci ve ikinci mevki tramvay araçlarının, İstanbul toplu ulaşımının ana omurgasını teşkil ettiği 1920-1930 yılları arasına ait Tramvay Şirketi'nin performansı, yolcuların mevkilerine göre farklılaşan konforlarının sınırlarını belirlemektedir. Çalışma dönemi boyunca ana güzergâhları oluşturan tramvay hatlarının her birinin grafikleri kendi özelinde değerlendirilerek, analizleri karşılaştırmalı olarak yapılmıştır. Açılan ve kapanan tramvay hatları, birinci mevki araçların ısrarla kaldırılmasının istendiği güzergâhlar, birinci mevki araçların kullanımının tercihen mi yoksa bir tür zorunluluktan mı kaynaklandığı belgeler ve veriler ışığında irdelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Birinci mevki, ikinci mevki, tramvay, ulaşım, İstanbul semtleri.

* Dr. Öğretim Üyesi, *Marmara Üniversitesi, İktisat Fakültesi*, 34722, Kadıköy-İstanbul, murat.arisal@marmara.edu.tr , Orcid ID: <https://orcid.org/0000-0003-0276-2925>.

Evaluation of The Local Tramway Travel Within İstanbul Neighborhoods (1920-1930)

Abstract

The introduction of the tram into the lives of the people of İstanbul as a modern form of transportation has generated a change in some behavioral patterns. The use of local trams have caused the people living together in the same neighborhoods, rich and poor, side by side in the Ottoman Capital to be faced with a new consumption behavior in which they were classified according to their economic status. The privilege of traveling in first class by paying more has played an important role in the economic based separation of parts of society. The analysis of the distribution of tram travels according to the passengers classes and the comparison of the differences between the districts provided substantial data about the social structure and economic conditions of the period. Between the years of 1920-1930, when first and second class trams were formed the backbone of public transportation in İstanbul, the performance of the Tram Company was determined by the comfort standards of passengers which were differed according to their classes. The trams which constituted the main routes of İstanbul throughout their working period, were evaluated separately and were analyzed comperatively. The issues such as the tram lines that were repeatedly opened and closed, the routes where the first class vehicles were insistently removed and the question of whether the use of first class vehicles were used by preference or by necessity have been examined in the light of documents and data.

Keywords: First Class, second class, tram, transportation, neighborhoods in İstanbul.

Giriş

Osmanlı İmparatorluğunun başkentinde 19. yüzyılın ortalarından itibaren başlayan toplu taşıma araçlarının kullanım alışkanlığı, hızlı bir şekilde yaygınlaşarak bir şehir kültürü haline gelmiştir. İstanbul'un değişen fiziksel, ticari ve sosyal dokusuyla eş zamanlı gelişim gösteren şehir içi toplu taşıma alışkanlığı, birçok yeni davranış kalıbıyla birlikte toplumsal hayatın içine bir kazanım veya bir zorunluluk olarak girmiştir. Ekonomik durumları farklılık gösteren İstanbul ahalisi, birlikte yaşadıkları mahallelerde aynı sokağı paylaşırlarken, tren vagonlarında mevkilerine göre ayrı ayrı yolculuk etmeyi tercih etmişlerdir. Gelir düzeylerine göre sunulan ulaşımda farklı tüketim kalıplarının toplum kesimleri tarafından benimsenmesi, ekonomi temelli sosyal farklılaşmanın tarihsel izleri olarak karşımıza çıkmaktadır.

1871 yılında Boğaz hattında Azapkapı ile Beşiktaş arasında başlayan atlı tramvay seferleri, başlangıçta yılda taşıdığı 2 milyon yolcuyla zamanla artırmış; 41

yıllık atlı tramvay döneminin sonlarına doğru yıllık ortalama 8 milyon yolcu sayısına ulaşmıştır. Atlı tramvay yıllarında Boğaz hattı gibi eğim seviyesi elverişli olan güzergâhlarda çalıştırılan çift katlı tramvayların üst katlarında ve talep olan diğer tramvay hatlarında, birinci mevki yolculuklar yapılmıştır. Birinci mevki araçların kullanımının artması daha ziyade elektrikli tramvay dönemine rast gelmektedir. 16 Ağustos 1913’de ilk olarak Şişli-Tünel hattında işletmeye alınan elektrikli tramvay, Silahtarğa Elektrik Fabrikası ve Karaköy Köprüsü’nün yapımının tamamlanmasını müteakip 1914 başından itibaren Haliç’in iki yakasında peş peşe seferlerine başlamış ve bütün İstanbul’u kuşatan entegre bir şebeke haline gelmiştir. Yenilenen altyapı ve cer gücü olarak elektrikli sisteme geçilmesi sayesinde; tramvayın işletmesi yaklaşık 3 kat hızlanırken, yolcu sayısı 8,5 kat artmıştır. Tramvayla yapılan ulaşım hızının ve konforunun bu denli artış göstermesi, farklı ekonomik gelir durumlarına sahip İstanbul halkı nezdinde tramvay kullanımını vazgeçilmez hale getirmiştir. 1920’li yıllarda, İstanbul genelinde toplu ulaşım vasıtaları yoluyla gerçekleşen her iki yolculuktan biri, tramvaylar kullanılarak sağlanmıştır. Bu süreçte, gerek tramvay araçlarında yaşanan yolcu yoğunluğunun fazlalığı, gerekse ekonomik olarak farklılaşan kesimlerin tüketim davranışlarının değişimi, birinci mevki yolculuklarının daha çok tercih edilmesine yol açmıştır.

Yüzyıl sonlarına doğru İstanbul’da şehir içi ulaşım altyapısının gelişmesine bağlı olarak erişim imkanlarının artması, planlı şehirleşmeyi çağrıştıracak yeni semtlerin kurulması sürecine zemin hazırlamıştır. Birinci Dünya Savaşı öncesinde toplum kesimleri arasında belirginleşen sosyoekonomik farklılaşmalar, savaş sonrasında da devam etmiştir. 1920’li yıllar boyunca tramvay hatlarının ulaşım sağladığı Pera’nın kuzeyindeki semtlere doğru artan imar ve nüfus hareketi gözlenmektedir. Müslüman ailelerin eski İstanbul’daki dini farklılıklara göre ayrılmış semtleri terk ederek, Şişli ve civarındaki apartman dairelerine geçtikleri görülmüştür.¹

Tramvay Şirketi’nin kurumsal olarak hazırladığı istatistik cetvelleri 1919 sonrasında detaylı işletme verileri içermektedir. Kurum belgelerinde 1919 sonrası birinci ve ikinci mevki yolcu sayılarının ayrı olarak tutulduğu görülmektedir. 1920-1930 yılları arası işletme yapılan tramvay hatlarının mevkili yolculukları, grafiklere aktarılarak çalışma kapsamında yazar tarafından analizleri yapılmıştır. Semtler arasındaki birinci mevkinin kullanım farklılığı, iktisadi ve sosyolojik açıdan zengin içerikler sunmaktadır. Birinci mevki araçların kullanım kapasitesinin semtlerin ekonomik canlılığına ve sakinlerinin alım güçlerine bağlı olarak değiştiği gözlenmektedir.

¹ Alan Duben, Cem Behar, *İstanbul Haneleri*, İletişim Yayınları, 2. Basım, İstanbul 1998, s. 39-44.

1. İşletme Yapılan Tramvay Hatları

Şehir içi ulaşımın yaygınlaşması ve kullanım şekli, ekonomik büyümeyle iç içe geçen bir etkileşim içerisinde. Ulaşım sistemlerinin artan işletme hızı ve buna bağlı olarak gelişen şehir içi erişim fırsatları, İstanbul'un kenar mahallelere doğru büyümesini hızlandırmıştır. Şehrin kuzey bölgelerinde yeni gelişen semtler, zenginleşen sınıfların farklılaşan hayat tarzlarına hitap eden yeni yaşam alanları sunmuştur.² Beyoğlu, Şişli, Pangaltı, Teşvikiye, Nişantaşı ve Maçka semtleri tramvayın sağladığı erişim imkanlarıyla şehrin kuzeye doğru büyüme sınırlarını belirlemiş, bu koridor daha sonraları eklenen mahallelerle birlikte Büyükdere caddesi boyunca uzayıp gelişmiştir. Boğazda tramvayın ulaştığı Karaköy'den Bebek'e kadar uzayan sahil yerleşim birimlerinde, ekonomik durumu iyi olan ailelerin oturdukları meskûn mahal sayısı da hızla artmıştır.³

1869 sözleşmesi ile Konstantin Karapano Efendi'nin yapımını üstlendiği İstanbul'un ilk atlı tramvay hatları tamamlandığında; Azapkapı-Ortaköy, Eminönü-Aksaray, Aksaray-Yedikule ve Aksaray-Topkapı hatlarının toplam uzunluğu 15.970 metreye ulaşmıştır. Atlı tramvay hatlarının uzunluğu 1897 yılında 21.200 metreye, 1911 yılında ise 24.070 metreye erişmiştir. Tesis edilen kurulu elektrik tramvay şebekesi 1920 yılında 30.483 metre, 1925'de 30.700 metre, 1935'de 35.448 metre uzunluğa ulaşmıştır. Kurulu elektrikli tramvay hatlarında işletme yapılan hatların toplam uzunluğu ise 1925 yılında 67,7 kilometre olarak gerçekleşmiştir.⁴

Devlet ve toplum nezdinde modern yaşama kapı aralayan simgesel bir değere haiz tramvay, bir ulaşım aracı olmanın ötesindeki söz konusu değerini gerek Osmanlı Devleti'nde gerekse Cumhuriyet Dönemi'nde sürdürmüştür.⁵ Dilleri, dinleri, kıyafetleri birbirinden ayrı olan yolcular, aynı duraklarda bekleyerek ve tramvay içinde birlikte yolculuk yaparak farklı deneyimleri tecrübe etmişlerdir. Bu anlamda tramvay İstanbul halkına, toplumun farklı kesimlerinin bir araya geldikleri ve birbirleriyle iletişim haline geçtikleri bir kamusal alan sunmuştur.⁶ Zengin-fakir yan yana evlerde ve aynı mahallelerde otururken, ilk defa ahali ceplerindeki paranın miktarına göre farklılaşarak konfor alanı elde etmiştir. Bu şekliyle tramvay yolculuklarında hayata geçirilen mevki uygulaması, ekonomik durumuna göre şehirliğin sınıflandırıldığı bir tecrübe oluşturmuştur.⁷

² Doğan Kuban, *İstanbul Bir Kent Tarihi*, 3. Basım, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2004, s. 364.

³ Murat Arısal, *Millileştirme Öncesi İstanbul'da Ulaşım (1869-1938)*, Kitabevi yayınları, İstanbul 2021, s. 28.

⁴ Arısal, s.310.

⁵ James Ryan, "Unveiling" the Tramway: The Intimate Public Sphere in Late Ottoman and Republican Istanbul. *Journal of Urban History*, 44(5), 811–834. <https://doi.org/10.1177/0096144216641070>, 2016, s. 1.

⁶ Cem Emrence, "İstanbul tramvayında sınıf ve kimlik 1871-1922", *Toplumsal Tarih Dergisi*, 16(93), 2001, s. 6-13.

⁷ Ahmet Rasim, *Eşkal-i zaman*, MEB Yayınları, İstanbul 1994, s. 76.

Çalışma kapsamında incelenen 1920-1930 yılları arasındaki on bir yılın tamamında, işletme yapılan (yıllar içerisinde kapananlar dahil) 24 tramvay hattının ortalama uzunluğu ortalama 6 km civarında hesaplanmaktadır. Yıllar içerisinde bazı hatlar yolcu sayılarındaki düşüğe bağlı olarak veya km başına elde edilen gelirin yetersiz kalmasıyla kapatılmış ve bazılarının yerine yeni hatlar açılmıştır. Maçka-Tünel, Tatavla-Tünel ve Fatih-Sirkeci Hatları bu şekilde kapatılan hatlara örnek teşkil etmektedir. Bahsi geçen hatların yerlerine sırasıyla Maçka-Beyazıt, Tatavla-Beyazıt ve Edirnekapı-Sirkeci hatları açılmıştır. Aylık veriler incelendiğinde, bir hattın açılması veya kapatılması kararının yılın sonunda yapılan değerlendirmeler neticesinde alındığı ve miladi yeni yılın başında yürürlüğe konulduğu anlaşılmaktadır.

Bu çerçevede, 1926 yılı sonuna kadar sefer yapan 14 numaralı Maçka-Tünel hattı yolcu sayısında yaşanan düşüğe bağlı olarak kapatılmış, miladi 1927 yılı başından itibaren 16 hat numarasıyla Maçka-Beyazıt arasında tramvay seferleri yeniden yapılmaya başlanmıştır. Maçka tramvayının Beyazıt'a kadar uzatılmasıyla, yolcu sayısı yaklaşık dört kat artmış ve yıllık ortalamada 4.314.057 rakamına ulaşmıştır. Bu haliyle hattın uzatılması başarılı bir işletme operasyonu olarak nitelendirilebilir. 1927 sonunda uzun yıllardır işletmede olan iki ana hatta daha değişime gidilmiştir. Bunlardan ilki 11 hat numarası ile sefer yapan Tatavla-Tünel'dir. Tatavla hattının da komşusu Maçka gibi Beyazıt'a kadar uzatılması gündeme gelmiş ve yeni hattın km başına elde edilmesi planlanan gelir bakımından oldukça verimli olacağı değerlendirilerek Brüksel'e rapor edilmiştir.⁸ Tatavla-Beyazıt hattı, Şirket merkezinden alınan onay üzerine 1928 başında seferlerine başlamış ve Tatavla-Tünel hattına göre yolcu sayısında yaşanan iki kata yakın artışla dikkat çekmiştir. 1927 sonu itibarıyla faaliyetlerine son verilen diğer ana hat ise, yolcu sayısı yıllar içerisinde iyice düşüğe geçen 31 hat numarasıyla Fatih-Sirkeci hattıdır. Yapımı 1881 sonrası neredeyse bütün sözleşmelerde gündemdeki yerini koruyan Fatih-Edirnekapı tramvayı, nihayet 1929 yılı ortasında tamamlanınca; Fatih-Sirkeci hattı iptal edilerek, yerine Edirnekapı-Sirkeci tramvayı ikame edilmiştir. Yeni açılan Edirnekapı-Sirkeci hattında 1930 yılında taşınan yolcu sayısı, 4.143.084 rakamına ulaşmıştır.⁹

⁸ İETT (İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Arşivi), 7103-02826-006.

⁹ İETT, 7103-03566-001/7103-03566-099.

Tablo 1. 1920-1930 yılları arası işletme yapan hat sayısı

Yıllar	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930
İşlet- mede Olan Hat Sayısı	10	14	11	11	12	10	15	17	14	15	15

Kaynak: İETT Arşiv Belgesi, 7103-03566-001/7103-03566-099 nolu belgeler.

Çalışma dönemi boyunca yıllara göre işletme yapılan hatların sayısı Tablo 1’de verilmiştir. On bir yıllık dönem içerisinde işletilen aktif hatların sayısı yıllık ortalama 13 olarak gerçekleşmiştir. 1920 başında 10 olan aktif hat sayısı, mütareke yıllarında artmıştır. 1921 yılında 14 hatta tramvay işletmesinin yapıldığı gözlenmiştir. İşletilen aktif hat sayısı Cumhuriyet’in ilanıyla gerilemiş olsa da yıllar içerisinde tekrar yükselişe geçmiştir. Tramvay yolcu sayısının zirve yaptığı 1926 yılındaki artışın etkisi, bir sonraki yıl işletilen hat sayısında kendini göstermiş, 17 hat ile en üst seviyeye ulaşılmıştır. Yıllara göre işletme yapılan hat sayısındaki seyir, doğal olarak yolcu sayısındaki değişimlerle paralel ilerlemektedir.

272

İşletme yapılan tramvay hatlarındaki değişim, zaman içerisinde bazı hatların tamamen kapatıldığını göstermektedir. Bazı güzergâhlarda beklenen yolcu sayısına ulaşamaması üzerine yapılan değerlendirmeler sonucunda, söz konusu hatların işletmeden kaldırıldığı gözlenmektedir. Bu çerçevede, yıllık ortalama 680 bin yolcu taşınan Harbiye-Sirkeci hattı, 1929-1930 yılları arası sadece iki yıl işletmede kalabilmiştir. Taksim-Fatih ve Ortaköy-Fatih hatları, 1927 yılında başladıkları seferlerini, 1934 yılında noktalamışlardır. Tatavla-Tünel ve Maçka-Tünel hatları ise 1933 yılında Tatavla-Eminönü ve Maçka-Eminönü hatlarına dönüşerek, işletme faaliyetlerini 1934 yılı sonuna kadar sürdürebilmişlerdir.¹⁰ Ortaköy-Eminönü ve Aksaray-Sirkeci tramvayları, sadece mütareke yıllarında faaliyetlerine devam ederek 1921 yılına kadar işletmede kalabilmiştir. Aynı şekilde Aksaray-Yedikule hattında da yalnızca 1918 yılında tramvay seferleri yapılabilmektedir.¹¹

Sefer sayılarının yolcu yoğunluklarını kaldırmakta zorlandığı ana hatlarda, gün içerisindeki yoğun saatlerde güzergâhlar üzerinde ilave kısa hatlar servise konularak, yolcu yoğunlukları karşılanmaya çalışılmıştır. 35 ve 36 hat numaralı Topkapı-Beyazıt ve Yedikule-Beyazıt depar hatları; sırasıyla Topkapı-Sirkeci ve Yedikule-Sirkeci ana hatlarında, yolcu yoğunluğunun en yüksek olduğu Ekim 1926 ile Nisan 1927 yılları arası işletmede kalarak, Beyazıt ve Aksaray gibi ana

¹⁰ Naci Aral, *İstanbul Belediye Mecmuası*, Sayı 172-173, 1938-1939, s. 29.

¹¹ İETT, 7103-03566-082/7103-03566-099.

istasyonlarda oluşan yoğun talebe cevap vermeye çalışmıştır.¹² Şişli-Tünel ana hattı üzerinde de benzer bir uygulama, Taksim-Şişli tramvayıyla, 1921 yılının Haziran ve Temmuz aylarında denenmiştir.¹³

1.1. Mevkilerine Göre Tramvay Ücretleri

Tramvay bilet ücretleri mevkiler arası farklı tarifelere tabidir. Avrupa şehirleri ile karşılaştırıldığında İstanbul tramvayları ile seyahatin pahalı bir ulaşım alternatifi olduğu bilinmektedir.¹⁴1924 yılı ücret tarifesinde birinci mevki 5, ikinci mevki 2,5 kuruş iken; 1926'da sırasıyla 5,5 ve 3; 1927'de 6 ve 3,25 kuruştur. 1-2 kıta arası ücretlere 0,25 nakliye vergisi de eklendiğinde yakın mesafede yolcular, birinci mevkide seyahat etmek için ikinci mevkinin yaklaşık iki katı ücret ödemektedirler. Uzun mesafe yolculuklarda makas biraz daha daralmakta, birinci mevki bilet ücretlerinin ikinci mevkiden yaklaşık 1,5 kat daha pahalı olduğu anlaşılmaktadır. Örneğin Bebek-Eminönü gibi uzun mesafeli seyahatlerin yapıldığı bir hatta, 1924-1926 tarifesine göre birinci mevkide 7,75 kuruş, ikinci mevkide 5,25 kuruş olarak ücretlendirme uygulanmaktadır.¹⁵ Genel anlamda yolcuların şehir içi hareketliliklerinde, ulaşmak istedikleri menzillere çok fazla aktarma yaparak erişebilmeleri ve birinci mevki araçlar ile seyahat etmek zorunda kalmaları, ulaşım masraflarını artırıcı bir etki olarak karşımıza çıkmaktadır.¹⁶ Her gün tramvayı kullanmak durumunda olan Arnavutköy Amerikan Kız Koleji'nin öğrencileri ikinci mevki tramvayların yoğunluğundan şikâyet etmekte ve aşırı yolcu yoğunluğu sebebiyle binemedikleri araçlardan dolayı derslerini kaçırdıklarından yakınmaktadırlar. Birinci mevki tramvayları kullanmalarına ekonomik durumlarının el vermediğini belirterek, ikinci mevki araç sayısının artırılmasını talep etmektedirler.¹⁷

İstanbul'da tramvayla bir uçtan diğer uca uzun mesafelerde seyahatin yolcuya maliyetinin, Birinci Dünya Savaşı öncesi, Avrupa'nın büyük şehirlerine kıyasla beş altı kat daha pahalı olduğu hesaplanmaktadır.¹⁸ Atlı tramvay yıllarında 60 para olan birinci mevki kısa mesafe ücreti, 3 kg soğana veya 1,5 kg zeytine karşılık gelmektedir. Savaş öncesi bir işçinin günlük kazancının 8 kuruş (320 para) olduğu göz önüne alındığında, işçi yevmiyesiyle uzun mesafeli birinci mevki bir gidiş-dönüş tramvay biletinin (360 para) karşılanamadığı anlaşılmaktadır.¹⁹ Savaş sonrası

¹² İETT, 7103-03566-008/7103-03566-014.

¹³ İETT, 7103-03566-082/7103-03566-083.

¹⁴ Osman Nuri Ergin, "İstanbul'da vesait-i nakliye şirket ve idareleri tarifeleri ve taşıdıkları yolcu adedi" *Şebremaneti Mecmuası*, (10), 1925, s. 282.

¹⁵ İETT, 7103-03869-098.

¹⁶ Ali İhsan Öztürk, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e imtiyaz usulü ile yürütülen İstanbul belediye hizmetleri (Yapı işleri-devret uygulaması)*, İBB Kültür A.Ş. Yayınları. İstanbul 2010, s. 156.

¹⁷ İETT, 7103-02823-004.

¹⁸ Ergin, s. 282.

¹⁹ Öztürk, s. 284.

dönemde ise meydana gelen fiyat artışları ulaşım sektörünü de etkilenmiş; vapur, banliyö ve tramvay biletlerine peş peşe zamlar yapılmıştır. Şirket-i Hayriye tarifeleri savaş öncesi ile sonrası karşılaştırıldığında; birinci mevkide 8 kat, ikinci mevkide 10 kat artmıştır. Şark Demiryolları'nda savaştan önceye göre artış birinci mevkide 6 kat, ikinci mevkide 7,5 kat olarak gerçekleşmiştir. Tramvay tarifelerinde ise savaştan önceye göre artış; birinci mevkide 6,5 kat olurken, ikinci mevkide 5 kat seviyesinde kalmıştır.²⁰ Fiyat artışlarından sonra tramvayın, diğer ulaşım vasıtalarına göre nispeten daha ucuz kaldığı görülmektedir. Toplu ulaşımın asıl yolcu kitlesini oluşturan ikinci mevkî yolcu ücretleri, vapur ve banliyö hatlarında birinci mevkiden daha fazla artarken, tramvayda tam tersi bir durum yaşanmıştır. İkinci mevkî tramvay bilet ücretlerindeki artış, birinci mevkînin altında seyretmiştir. Ücret artışlarında diğer toplu taşıma otoritelerine göre daha sınırlı bir zam yapan Tramvay Şirketi'nin, özellikle yolcu kitlesinin %75'ni oluşturan ikinci mevkî yolcularının tramvayı tercih etmelerini sağlayacak politikalar izlediği anlaşılmaktadır.

Birinci mevkî araçlarla seyahatin yolcuya değen yüksek maliyeti, bazı hatlarda bu araçların seferden kaldırılmasına yol açmıştır. 1930'lu yıllarda yaşanan Büyük Ekonomik Buhran dolayısıyla, tramvay yolcu sayısında genel anlamda düşüşler yaşanmıştır. Tramvay Şirketi tedbir olarak bu yıllarda bazı hatlarda birinci mevkî araçları kaldırarak sadece ikinci mevkî araçları sefere koymuştur.²¹ 1934 yılından sonra Sirkeci-Edirnekapı, 1935'ten sonra ise Sirkeci-Topkapı ve Sirkeci-Yedikule hatlarında birinci mevkî araçlar işletmeden kaldırılmıştır. İstanbul tarafındaki ahalinin Beyoğlu cihetine göre ekonomik durumunun zayıflığı, Şirketi birinci mevkî araçların bu bölgelerde iptal edilmesi kararını almaya itmiştir. Edirnekapı, Topkapı ve Yedikule hatları dışındaki güzergâhlarda ise her iki mevkî araçlarla seferler devam etmiştir.²²

2. Mevkîli Yolculuk ve Ekonomik Analizi

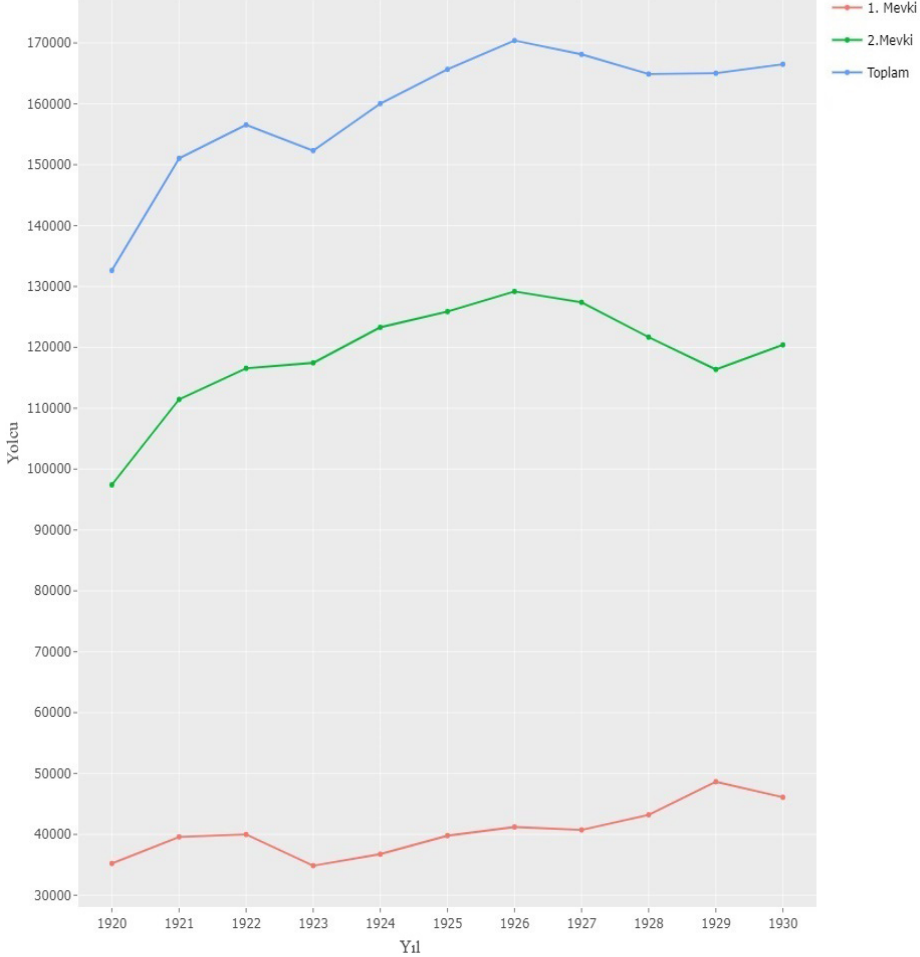
Belli dönemlerde açılıp kapanan tramvay hatlarının genel değerlendirmesinin ardından, tramvay güzergâhlarında taşınan toplam yolcu sayısının mevkîlere göre dağılımını öncelikli olarak ele almak gerekmektedir. Çalışma periyodunun büyük kısmında faaliyette olan ana hatlarda, mevkîlerine göre taşınan yolcu sayılarının hat bazlı ayrıntılı analizleri, toplam yolcu sayılarına yönelik genel incelemeden sonra yapılmaktadır. Söz konusu hat bazlı analizler, tramvay güzergâhlarının geçtiği semtlerin sosyal ve ekonomik olarak değerlendirilmesine ve birbirleriyle karşılaştırılmasına imkân tanımaktadır.

²⁰ Zafer Toprak, "Tarihsel nüfusbilim açısından İstanbul'un nüfusu ve toplumsal topoğrafyası", *Dünya ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, Nisan, 3, 1992, s. 114-116.

²¹ İlhan Tekeli, *Toplu eserler 9: İstanbul kent içi ulaşımın gelişimi (1927-1985)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2009, s. 38.

²² Ayrıl, s. 25.

Grafik 1: 1920-1930 yılları arası mevkilerine göre toplam yolcu sayısı



Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03869-014 nolu belge

Çalışma dönemini oluşturan on bir yıllık periyoda ait toplam yolcu sayıları üzerinden yapılan hesaplamalar; birinci mevki yolcu kullanımının %25 oranında, ikinci mevki yolculuklarının ise %75 seviyesinde gerçekleştiğini ortaya koymaktadır. Dönem boyunca sefere çıkarılan araç sayısı günlük ortalamada 221 araç olarak gerçekleşmiştir. Araçların 78'i birinci mevkide, 143'ü ise ikinci mevkide çalıştırılmıştır. Yukarıda zikredildiği gibi, birinci ve ikinci mevki yolculuk oranları sırasıyla %25 ve %75 olurken, mevkilerine göre araçların toplam araç sayısına oranı yine sırasıyla %35 ve %65 seviyesinde gerçekleşmiştir. Birinci mevki yolcu sayısı dörtte bir oranındayken, tahsis edilen araç sayısı yaklaşık üçte bir mertebesinde

tutulmuştur. Bu durum, birinci mevki yolculara ayrıcalık tanındığını ve daha rahat şartlarda seyahat etmelerinin sağlandığını ortaya koymaktadır. Birinci mevki yolcu kullanımı, 1923'de günlük bazda 34.861 yolcu ve %23'lük oranla en düşük seviyesini görürken; 1929'da 48.656 yolcu ve %29'luk bir payla en üst seviyeye ulaşmıştır. İkinci mevki yolcu grafiği, toplam yolcu eğrisi ile aynı yönde hareket ederken; birinci mevki yolcu grafiği toplam yolcu eğrisinden farklılaşmaktadır. Özellikle de 1929-1930 yılları arasında birinci mevki eğrisi, toplam yolcu grafiğinin tam tersi yönde hareket etmiştir. Toplam yolcu grafiğinin yönünü, asıl kitleyi oluşturan ikinci mevki yolcular belirlemektedir.

1919-1936 yılları arasını kapsayan 18 yıllık daha uzun bir zaman aralığında, birinci ve ikinci mevkide seyahat eden yolcu sayıları incelendiğinde; Birinci mevkide yıllık ortalama 14.401.654 yolcunun, ikinci mevkide ise 42.353.226 yolcunun seyahat ettiği görülmektedir. Bu yolculukların yüzdesel dağılımının, aynı şekilde birinci mevkide %25 olarak, ikinci mevkide ise %75 oranlarını koruduğu anlaşılmaktadır. Yolcuların genel tercihi ücret politikasındaki farklılıktan dolayı ikinci mevki araçlardan yana olmuş ve yolcuların sadece dörtte biri birinci mevki araçları kullanmıştır.²³

Tramvay filosunda 1919 yılında toplam araç sayısı 186 iken, birinci mevki araç sayısı sadece 52'dir. 1920 yılında toplam araç sayısı 226'ya, birinci mevki araç sayısı 75'e; 1921'de sırasıyla 256 ve 88'e; 1922'de 270 ve 90'a yükselmiştir. Daha sonraki yıllarda birinci mevki araç sayısı 1926 yılına kadar 90 bandında seyretmiş, 1927 ve 1928 yıllarında 97 olarak gerçekleşmiş, 1929-1931 döneminde ise 115'e çıkmıştır.²⁴ Daha sonraki yıllarda birinci mevki araç sayısının 1936 yılına kadar 100 ila 108 sayı aralığında değiştiği gözlenmiştir.²⁵ Birinci mevki araç sayısının, filodaki toplam araca oranı 1919 yılında %28 iken, 1920'li yılların genel ortalamasında %33, 1930'lu yılların ortalamasında ise %34 seviyesindedir. Birinci mevki araç sayısının kademeli olarak artırılması, halkın yaklaşık iki kata yakın daha pahalı seyahat etmesine neden olmuştur.

Nitekim Şişli Şebekesinde yer alan Tatavla-Tünel hattını kullanan bölge sakinleri, bu duruma tepki göstermişler ve ikinci mevki araç sayısının artırılmasını istemişlerdir. Tatavla, Hacıahmet ve Feriköy mahallelerinde oturan yolcular, toplu bir şekilde verdikleri dilekçede; tramvay arabalarının artırılmasını ve ekonomik durumlarının iyi olmadığını gerekçe göstererek bu güzergâha birinci mevki araç konulmamasını talep etmişlerdir. Semt sakinlerinin dilekçesinde, memleketin en kibar ve servet sahibi insanların yaşadığı Şişli-Tünel hattında yapıldığı gibi Tatavla hattında, birinci mevki araçların çalıştırılmasının, kendileri için uygun olmadığı ifade edilmiştir. Sirkeci-Fatih, Topkapı-Sirkeci ve Edirnekapı-Sirkeci hatlarında

²³ Ayral, s. 25.

²⁴ Arısal, s. 163-164.

²⁵ Ayral, s. 21.

uygulanan sadece ikinci mevki araçların sefere çıkarılması prensibinin, Tatavla hattında da hayata geçirilmesi özellikle istenmiştir.²⁶

İkinci mevki araç sayısının yetersizliği sorunu, en fazla Harbiye-Fatih hattında kendini hissettirmiş; kamuoyunda yaşanan tartışmalar, Şehremaneti ile Tramvay Şirketi arasında birçok yazışmanın yapılmasına neden olmuştur. Harbiye-Fatih seferlerine tahsis edilen tramvay arabalarının beşte dördü birinci mevki, beşte biri ikinci mevki olduğundan şikâyetlerin giderilmesi için yeterli miktarda ikinci mevki araç tahsis edilmesi talebi 22 Haziran 1920 tarihinde Şirket'e bildirilmiştir.²⁷ Tramvay araçlarının hatlara göre birinci ve ikinci mevki dağılımı, 19 Ağustos 1920 tarihli bir yazıyla, Komiserlik tarafından Tramvay Şirketi'nden özellikle istenmiştir.²⁸ Harbiye-Fatih hattındaki birinci sınıf vagon sayısının azaltılmasıyla vagonların hangi sınıftan olduklarının üzerlerine yazılması talebi ise 17 Ocak 1922 tarihinde Şirket'e iletilmiştir.²⁹ Fatih hattında ikinci mevki araçların yetersiz kalması sorunu gündemdeki yerini korumaya devam etmiştir. Şehremaneti tarafından Şirket'e gönderilen 18 Şubat 1923 tarihli yazıda, Fatih hattında birinci mevki araçların azaltılarak ikinci mevki araçların artırılmasına yönelik çalışmaların istenen sonuçları vermediği vurgulanarak, şikâyetlerin sürdüğüne dikkat çekilmiştir.³⁰ Şirket'in 8 Mart 1923 tarihli savunması ise Harbiye-Fatih hattındaki birinci ve ikinci mevki araç sayıları eşit olmasına rağmen, bu konudaki asılsız şikâyetlerin gazeteler tarafından kabul görmesine şaşıldığı şeklinde olmuştur.³¹ Harbiye-Fatih hattında özellikle Pazar ve Cuma günleri akşam saat ondan sonra, ikinci mevki araçların depoya çekilerek, birinci mevki araçların beşte bir oranında artırıldığı, Beyoğlu Belediye Dairesi tarafından tespit edilmiştir. İstanbul halkının refah seviyesi en düşük kesiminin kullandığı Harbiye-Fatih hattıyla ilgili şikâyetlerin dikkate alınması ve en kısa sürede çözüme kavuşturulması, Türkiye Cumhuriyeti İstanbul Şehremaneti Umum Şirketler Komiserliği'nin 2 Ağustos 1924 tarihli yazısıyla Şirket yönetiminden istenmiştir.³² Harbiye-Fatih hattında, günlük ortalama servise konulan araç sayısı 15 birinci mevki ve 13 ikinci mevki olmak üzere toplam 28 araçtır. 15 Ocak 1928 tarihinde Harbiye-Fatih hattında 17 birinci 14 ikinci olmak üzere 31 araç servis yapmıştır.³³ Fatih güzergâhında, İstanbul geneli uygulanan %25 birinci mevki, %75 ikinci mevki araç tahsisi edilmesi oranına uyulmamış; sefere çıkarılan araçlardan birinci mevki araç sayısı daha fazla tutulmuştur. Düşük ve orta gelir gurubundan insanların ağırlıklı olarak kullandıkları bu hatta, bilet ücreti ikinci mevkiye göre daha yüksek olan birinci mevki araçların fazlalığı sebebiyle, yolcuların

²⁶ İETT, 7103-02823-039.

²⁷ İETT, 7103-03546-056.

²⁸ İETT, 7103-03546-053.

²⁹ İETT, 7103-02822-029.

³⁰ İETT, 7103-03546-033.

³¹ İETT, 7103-03546-032.

³² İETT, 7103-03547-044.

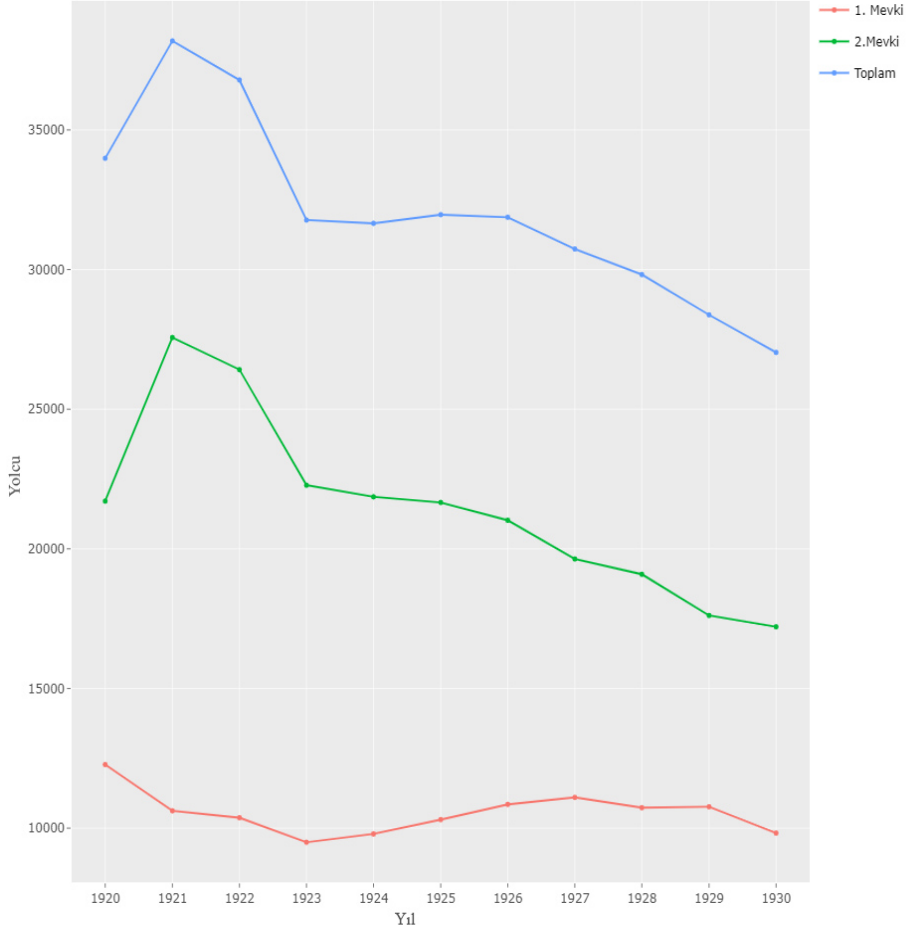
³³ İETT, 7103-02826-019.

tepkileri hiç eksik olmamıştır. Yolcu yoğunluğunun fazla olduğu Fatih hattında, Tramvay Şirketi bu yolla daha fazla gelir elde etmiştir.

2.1. Şişli-Tünel Hattı

Şişli-Tünel hattına ait on bir yıllık ortalama veriler; %33 oranında birinci mevki, %67 mertebesinde ikinci mevki araçlarla yolcu taşındığını göstermektedir. Çalışma dönemine ait günlük ortalama araç sayısı 38 olarak gerçekleşmiştir. Araçların mevkiler arasındaki dağılımı eşittir. 19 birinci mevki araçla yolcuların üçte biri taşınırken, diğer üçte ikilik kısmı kalan 19 ikinci mevki araçla seyahat etmiştir. Mütareke yıllarında hattın yolcu sayısındaki artışın, ikinci mevki kullanan yolcular tarafından gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. İkinci mevkiinin grafiği toplam yolcu grafiğiyle aynı seyirde hareket etmiştir. Birinci mevkide en az yolcu 9.495 ile 1923 yılında taşınmış, oransal anlamda en düşük seviye ise %28 ile 1922 ve 1923 yıllarında yaşanmıştır. 1920'de birinci mevkide taşınan yolcu sayısı 12.276, 1927'de 11.100 yolcuyla %36'lık kullanım oranı yakalanmıştır. En yüksek oransal değer 1929 yılında %38'le görülmüştür.

Grafik 2: 1920-1930 yılları arası 10 hat numaralı Şişli-Tünel günlük yolcu sayısı



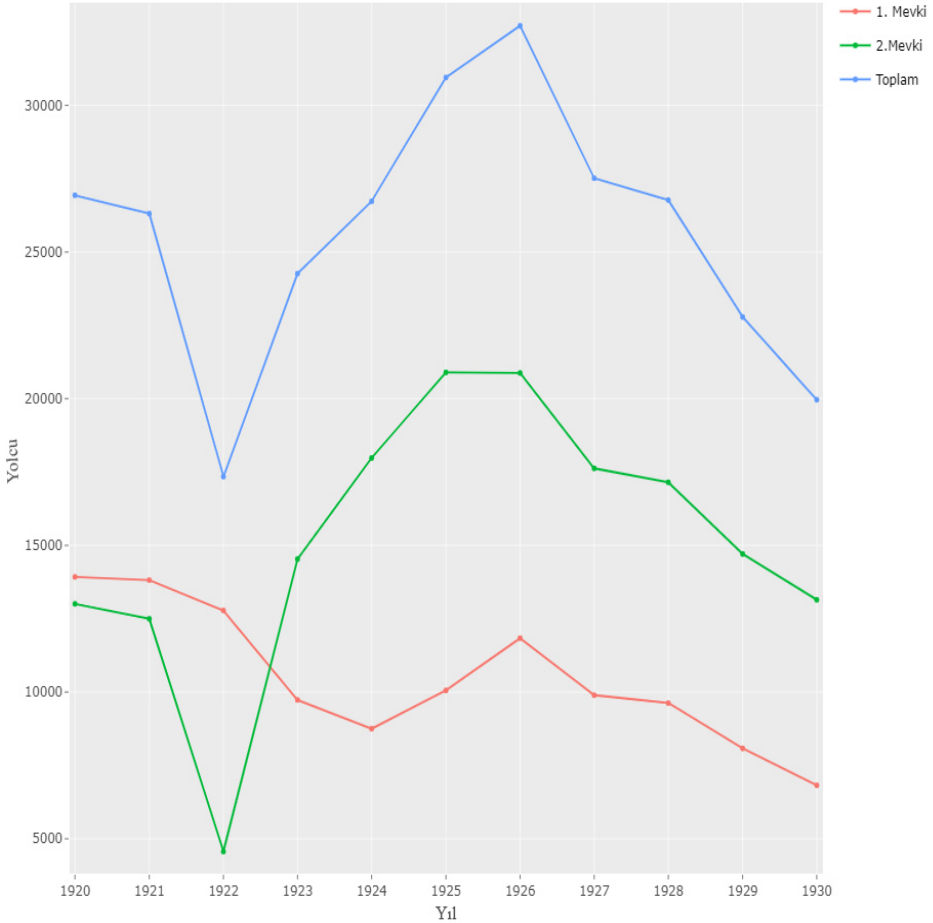
Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03869-014 nolu belge

2.2. Harbiye-Fatih Hattı

Harbiye-Fatih hattında seyahat eden yolcuların %42'si birinci mevki, %58'i ikinci mevki araçları tercih etmişlerdir. Günlük ortalama servise konulan 28 aracın dağılımı ise, 15 birinci mevki ve 13 ikinci mevki şeklindedir. Mevkiler arası yolcu ve araç sayıları birbirine oldukça yakındır. Şişli-Tünel hattına nispetle yaklaşık iki kat daha uzun bir güzergâhta işletme yapılan Harbiye-Fatih hattında araç sayısı yaklaşık dörtte bir oranında daha azdır. İkinci mevki yolcularının az araçla yetinmek durumunda kalması araç içi yoğunlukları oldukça artırdığı gibi birinci mevki araç

kullanımını da kaçınılmaz bir zorunluluk haline getirmiştir. İkinci mevki yolcu grafiği, toplam yolcu grafiğiyle tamamen uyumludur. Mütareke yıllarında birinci mevki kullanımının ikinci mevkiden daha fazla olduğu dikkat çekmektedir. 1922 yılında birinci mevkiyi kullanan 12.233 yolcu, %74'lik bir orana ulaşmıştır. 1920-1921 yılları arasında birinci mevkinin kullanımı 14 bin civarında seyretmiştir. Birinci mevkiyi kullanan yolcu sayısı; 1925'te 10.057 ve %32'lik oranla, 1929'da 8.078 yolcu ve %35'lik oranla, 1930 yılında ise 6.821 yolcu ve %34'lük kullanım oranı en düşük seviyeleri ölçümlenmiştir.

Grafik 3: 1920-1930 yılları arası 12 hat numaralı Harbiye-Fatih günlük yolcu sayısı

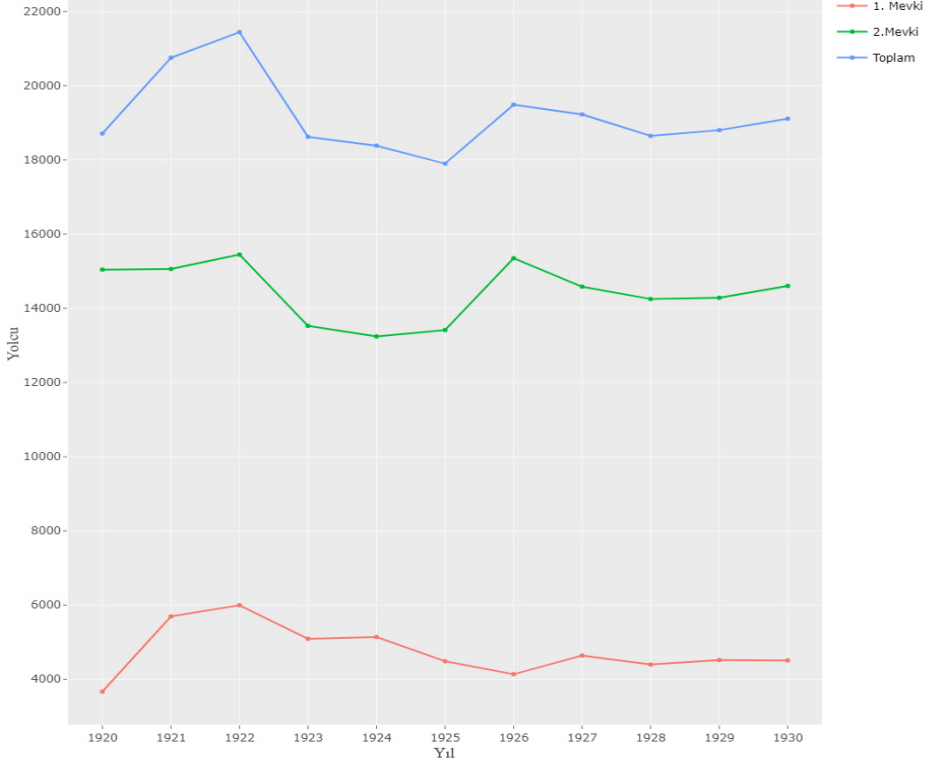


Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03869-014 nolu belge

2.3.Bebek-Eminönü Hattı

En çok yolcu taşınan üçüncü sıradaki Bebek-Eminönü hattında, mevkilerin kullanımı genel eğilimle uyumlu bir seyir izlemiştir. Birinci mevkide %25, ikinci mevkide %75 yolcu kullanım oranları gözlenmektedir. Günlük olarak hizmete sunulan 33 aracın dağılımı incelendiğinde, 13 birinci mevki ve 20 ikinci mevki şeklinde gerçekleştiği görülmektedir. Mevkilerine göre araç sayıları, sırasıyla toplam araç sayısının yaklaşık %40'ı ve %60'ı oranındadır. İkinci mevki yolcular her zaman olduğu gibi toplam yolcu eğilimini belirlemiş, birinci mevki grafiği ise mütareke yıllarında ciddi artış gösterirken daha sonraki yıllarda kademeli olarak düşmüştür. 1920 yılında 3.668 yolcu sayısı ve %20'lik oranla birinci mevkinin en düşük seviyesini gösterirken, işgal kuvvetlerinin şehre yerleşmelerini müteakip Boğaz Hattı ve Bebek semtinin kullanımının arttığı, hattın genel yolcu sayısındaki seyirden anlaşılmaktadır. 1921'de 5.695 yolcu sayısı ve %27'lik kullanım, 1922 yılında ise 5.996 yolcu ve %28'lik oranla birinci mevki yolculuklarında zirve değerlere ulaşılmıştır. Daha sonraki yıllarda birinci mevki kullanımının günlük 4.000 yolcu bandında seyrettiği görülmektedir. Mütareke yılları boyunca birinci mevkinin artış grafiğinin, ikinci mevkiden daha yüksek olması; işgalden dolayı İstanbul'da olan yabancı askerlerin ağırlıklı olarak birinci mevkiyi kullandıklarını düşündürmektedir.

Grafik 4: 1920-1930 yılları arası 22 hat numaralı Bebek-Eminönü günlük yolcu sayısı

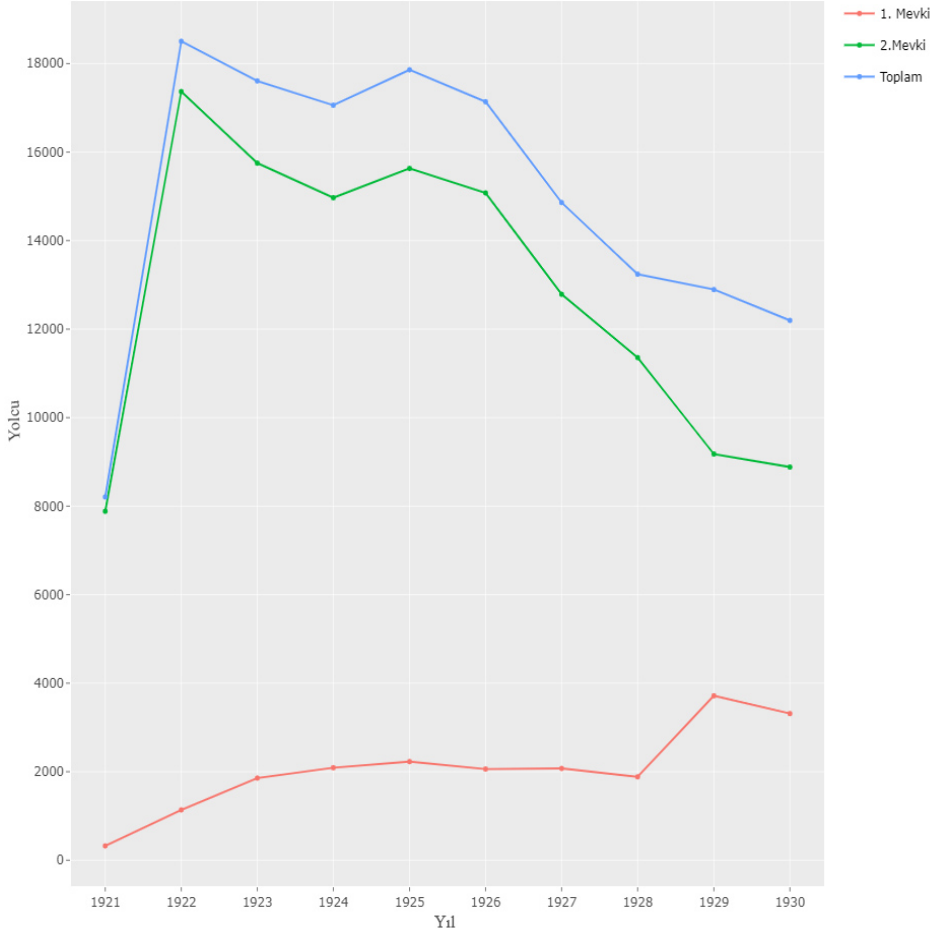


Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03869-014 nolu belge

2.4.Ortaköy-Aksaray Hattı

Bebek-Eminönü ile ortak duraklardan geçen Ortaköy-Aksaray hattı, 1925 yılında hizmete başlamıştır. Birinci mevki kullanımı günlük 5 araçla %14 yolcu seviyesindedir. İkinci mevki ise 14 araçla %86 yolcu düzeyinde gerçekleşmiştir. Servise alınan araçların toplam araç sayısına göre dağılımı birinci mevkiye %26, ikinci mevkiye %74 olarak düzenlenmiştir. 1921 yılında birinci mevki yolcu sayısı günlük 324 yolcu iken, 1929 yılında 3.716 rakamına ulaşmıştır. Birinci mevki yolcu sayısının toplam yolcuya oranı aynı yıllar için %4'den, %29'a yükselmiştir. Yolcu sayılarının düşüşe geçtiği 1928 yılı sonrası dönemde birinci mevki yolculuklarının artması anlamlıdır. Yolcuların bu dönemde, artan araç içi yoğunluklardan dolayı nispeten daha rahat seyahat edebilmek için birinci mevkiyi tercih ettikleri düşünülmektedir.

Grafik 5: 1921-1930 yılları arası 23 hat numaralı Ortaköy-Aksaray günlük yolcu sayısı



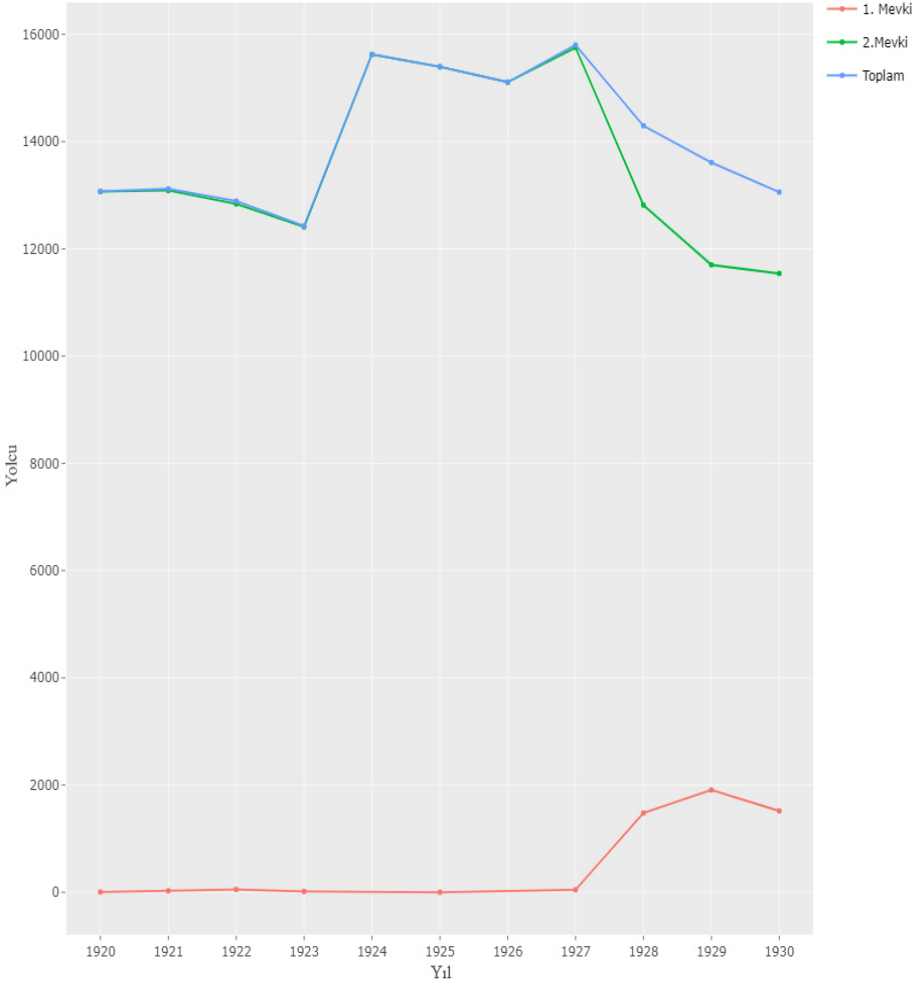
Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03869-014 nolu belge

2.5. Topkapı-Sirkeci Hattı

İstanbul tarafında hizmet veren hatta günlük toplam 23 araçla tramvay işletmesi yapılmaktadır. Araçların 22'si ikinci mevki olarak çalışırken, sadece bir araçla birinci mevki sefer düzenlenmiştir. Çalışma döneminin ortalaması alındığında, yolcuların birinci mevki araçları kullanma oranı %3 düzeyinde kalmaktadır. Tarihi yarımada'nın en önemli ulaşım akslarından biri olan Topkapı-Sirkeci güzergâhında, günlük 16.000 yaklaşan yolcunun neredeyse tamamı ikinci mevki araçlarla taşınmaktadır. Ulaşım masrafını yaklaşık iki katına çıkaran birinci

mevkinin bu güzergâhta tercih edilmemesi, tramvayın geçtiği semtlerde oturan ahalinin ekonomik durumu hakkında fikir vermektedir. 1927 yılında İstanbul genelinde tramvay yolcu sayıları zirve yapınca, araç içi yoğunlukların özellikle bu hatta çok büyük sorunlara yol açtığı bilinmektedir. 1927'den sonra ahalinin şikâyetlerini azaltmak için yoğun saatlerde birinci mevki araçların daha fazla sefere çıkarıldığı anlaşılmaktadır.

Grafik 6: 1920-1930 yılları arası 32 hat numaralı Topkapı-Sirkeci günlük yolcu sayısı

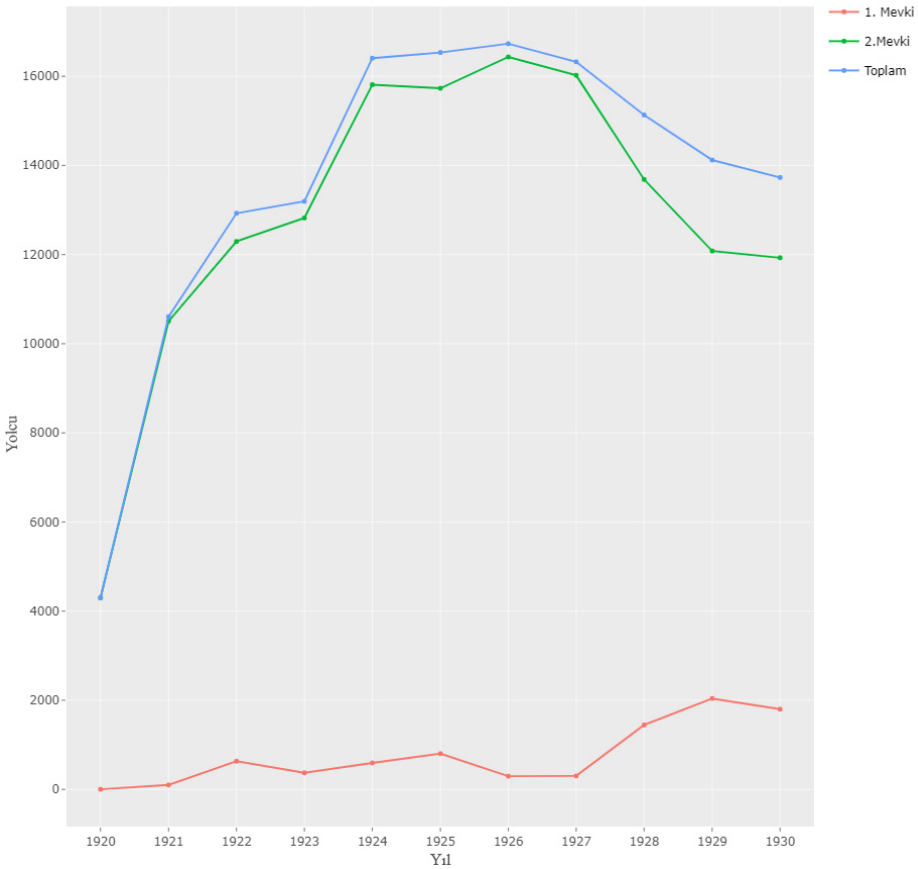


Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03869-014 nolu belge

2.6.Yedikule-Sirkeci Hattı

İstanbul tarafının ikinci önemli hattı, Yedikule-Sirkeci tramvaydır. Bu hattın toplam araç sayısı, Topkapı hattında olduğu gibi günlük 23 araç seviyesindedir. Yedikule güzergâhında birinci mevki araçları kullanan yolcuların oranı %5'i bulmaktadır. Yedikule tramvayı, Topkapı-Sirkeci ile benzer özellikler göstermekle birlikte, Topkapı istikâmetine göre birinci mevki araçların daha fazla tercih edildiği anlaşılmaktadır. Yedikule hattında birinci mevkide, günlük ortalama 2 araç çalışmaktadır. Başlangıçtan itibaren sabah ve akşam yoğun saatlerde birinci mevki araçların sefere konulduğu, 1927 yılında araç içi yoğunlukların artmasından ötürü bu seferlerin sıklaştığı görülmektedir. Dönem boyunca birinci mevki araçların talep görmesi, daha fazla ücret ödeyerek daha rahat yolculuk yapmak isteyen bir kitlenin Yedikule tramvayının uğradığı semtlerde yaşadığı fikrini düşündürmektedir.

Grafik 7: 1920-1930 yılları arası 33 hat numaralı Yedikule-Sirkeci günlük yolcu sayısı

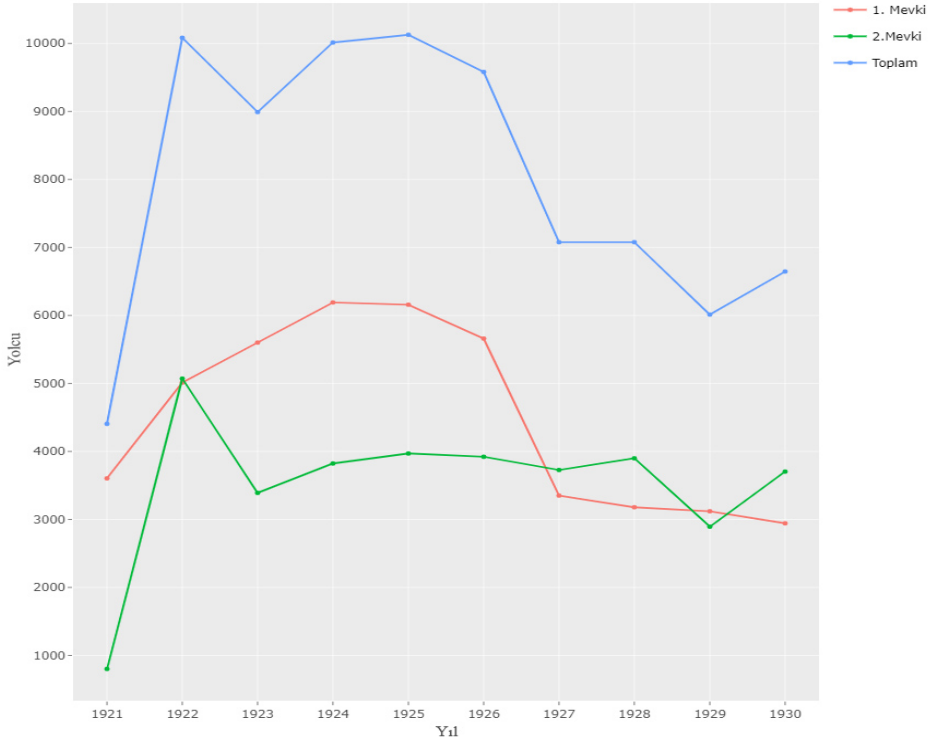


Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03869-014 nolu belge

2.7.Taksim-Sirkeci Hattı

Taksim-Sirkeci tramvayı, birinci mevki araçları kullanan yolcu oranının %56 ile ikinci mevkiiden fazla olduğu yegâne hattır. Grafik 8'de görüldüğü üzere çalışma döneminin neredeyse tamamında birinci mevki yolcu sayısı fazladır. Buna rağmen ikinci mevki yolcu grafiği toplam yolcu dağılımını belirlemiş ve toplam yolcu grafiği ile aynı dalgalanma seyrini göstermiştir. Taksim hattında çalışan günlük toplam 10 aracın 7'si birinci mevki, 3'ü ise ikinci mevkidir. Mütareke yıllarında yolcu sayısındaki ani yükseliş dikkat çekicidir. 1921 yılında birinci mevki yolcu oranı %82 seviyesini test ederken, 1924 yılında ise 6.191 yolcu sayısına ulaşılmıştır. 1926 yılından sonra birinci mevki yolcularında azalma olsa da ikinci mevki ile başa baş gitmiştir. 1930'lu yıllara doğru grafiklerin yönü genelde aşağı yönlüyken, bu güzergâhta yolcu sayısında artış yaşanmıştır. Tramvay Şirketi, Taksim bölgesine çalışan tramvaylarda birinci mevki araç sayısını, ikinci mevkiye göre genelde yüksek tutmuştur. Benzer durum Harbiye-Fatih güzergâhı için de geçerlidir. Bu bölgelere erişmek için tramvayı kullanan İstanbulluların, birinci mevki bilet ücretini ödeyebileceğinin anlaşılmaktadır.

Grafik 8: 1920-1930 yılları arası 15 hat numaralı Taksim-Sirkeci günlük yolcu sayısı

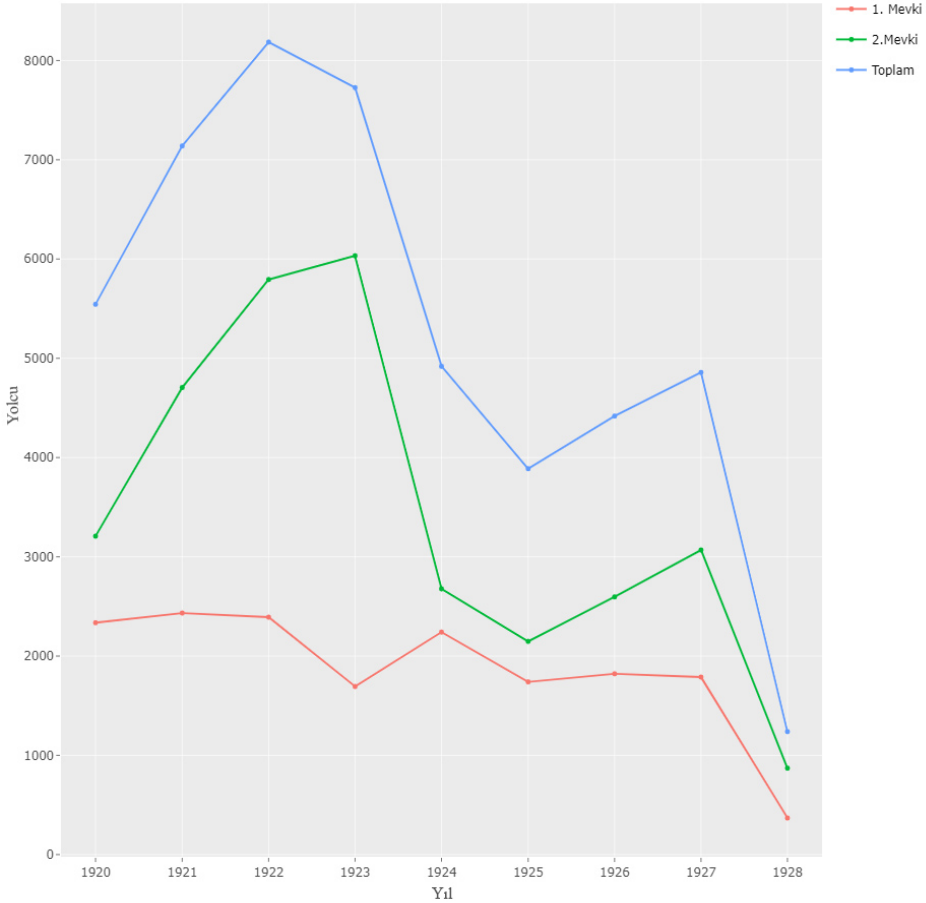


Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03869-014 nolu belge

2.8.Tatavla-Tünel Hattı

Şişli-Tünel hattıyla Harbiye'ye kadar aynı güzergâhı kullandıktan sonra Tatavla (Kurtuluş)'ya dönen Tatavla-Tünel güzergâhında, birinci mevki yolcu kullanım oranı %36 seviyesindedir. Tatavla-Tünel hattında çalışan günlük toplam 6 aracın mevkiler arası dağılımı eşittir. İkinci mevkide günlük 3 araçla yolcuların %64'ü taşınmaktadır. Mütareke yıllarında birinci mevki yolcu sayısı yatay bir seyir izledikten sonra kısmi dalgalanmalar göstermiştir. Söz konusu hatta 1928 yılına kadar işletmeye devam edilmiş, 1929 sonrası hizmetten kaldırılmıştır. 1928 yılında toplam yolcu sayısı günlük 1.239 ile en alt seviyeye inmiştir. Tatavla-Tünel Hattı, 1929 yılından itibaren, güzergâhın Tünel'den Beyazıt'a uzatılmasıyla Tatavla-Beyazıt tramvayına dönüşmüştür.

Grafik 9: 1920-1928 yılları arası 11 hat numaralı Tatavla-Tünel günlük yolcu sayısı

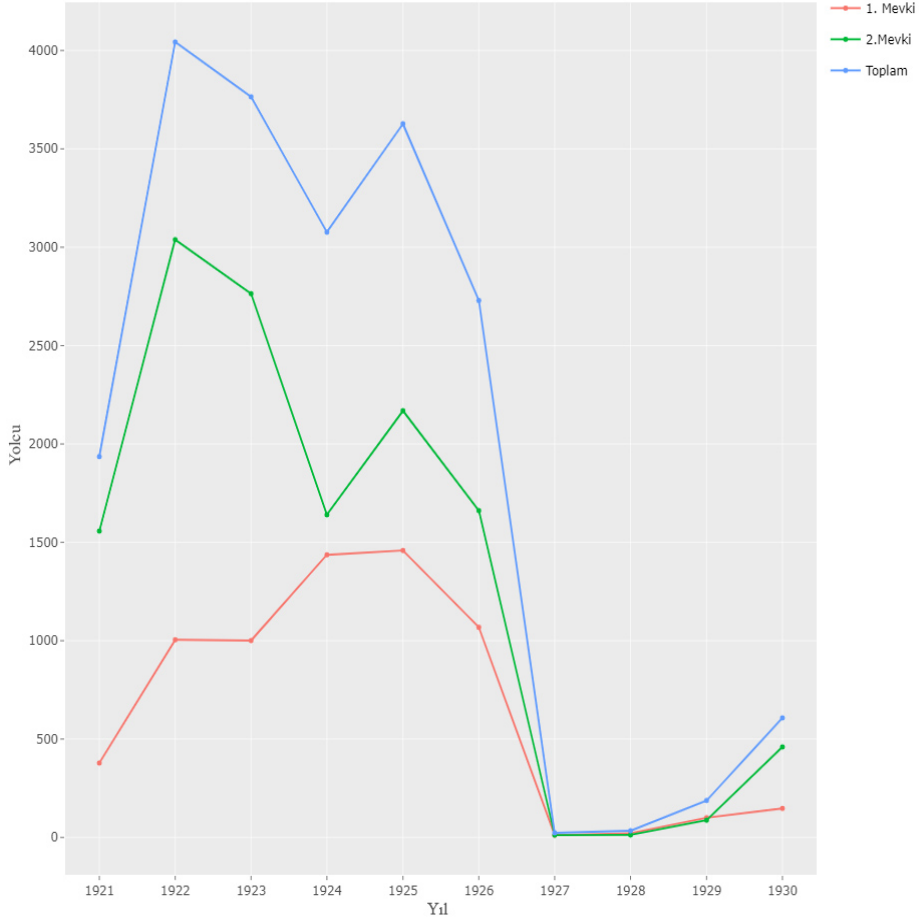


Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03869-014 nolu belge

2.9.Maçka-Tünel Hattı

Maçka-Tünel hattı, yolcu sayısının düşük seyrettiği bir güzergâhtır. 1922 yılında, günlük 4.043 yolcu sayısı ile en yüksek değere ulaşmıştır. Mütareke yıllarında her iki mevki de yolcu sayısında artış gözlenmiştir. Birinci mevkiyi kullanan yolcuların toplam yolcu sayısındaki payı %39 düzeyindedir. Maçka-Tünel hattında günlük ortalamada sadece 3 araç servis yaparken, araçların ikisi birinci mevkiye ayrılmıştır. 1926 sonrası yolcu sayısı hayli düşmekle birlikte, 1930 yılına gelindiğinde, kısmi bir yükselişten söz edilebilir. Şişli güzergâhının her iki tarafındaki semtlere (Maçka ve Tatavla) ulaşım sağlayan tramvayların yolcu sayılarında 1927 yılından sonra anlamlı azalmalar yaşanmıştır.

Grafik 10: 1921-1930 yılları arası 14 hat numaralı Maçka-Tünel günlük yolcu sayısı

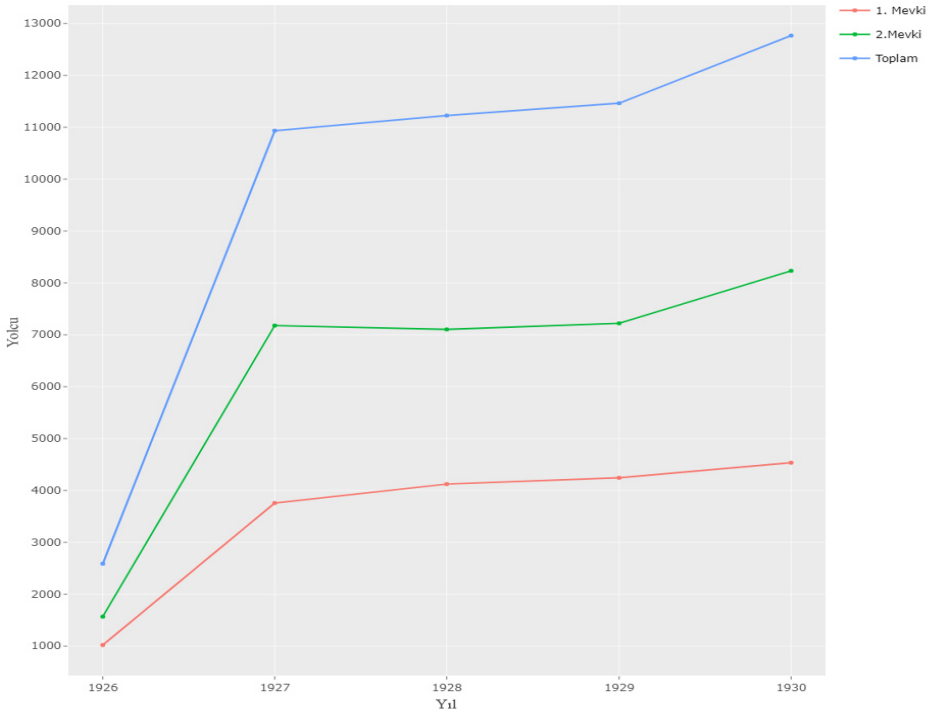


Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03869-014 nolu belge

2.10.Maçka-Beyazıt Hattı

Maçka-Tünel hattını kullanan yolcuların İstanbul tarafına geçebilmeleri için birkaç tramvay aktarması yapmaları gerektiğinden, hattın daha fazla yolcu taşınması hedeflenerek güzergâh Beyazıt Meydanı'na kadar uzatılmıştır. Maçka-Beyazıt tramvay güzergâhı Tünel kullanımına gerek kalmadan Karaköy Köprüsünden geçerek Sirkeci ve Beyazıt gibi iş ve ticaret merkezlerine erişimi tek vasıtayla mümkün kılmıştır. 15 Ocak 1928 tarihli bilgi notunda, Maçka-Beyazıt hattında 3 birinci, 2 ikinci olmak üzere 5 aracın sefer yaptığı belirtilmektedir.³⁴ Hattın Beyazıt'a uzamasıyla birlikte günlük üçten beşe çıkarılan araç sayısı işletme dönemi boyunca devam etmiştir. 1926 yılında Maçka-Beyazıt hattının açılmasıyla sağlanan ulaşım kolaylığı yolcu sayısına yansımış ve günlük taşınan yolcu sayısı 1930'da 12.767 rakamına ulaşmıştır. Birinci mevki kullanım oranı %37 seviyesindedir. Birinci mevki ve ikinci mevki grafikleri, diğer hatlardan farklı bir seyirle birbirleriyle uyumlu bir eğrisel yol izlemişlerdir.

Grafik 11: 1926-1930 yılları arası 15 hat numaralı Maçka-Beyazıt günlük yolcu sayısı



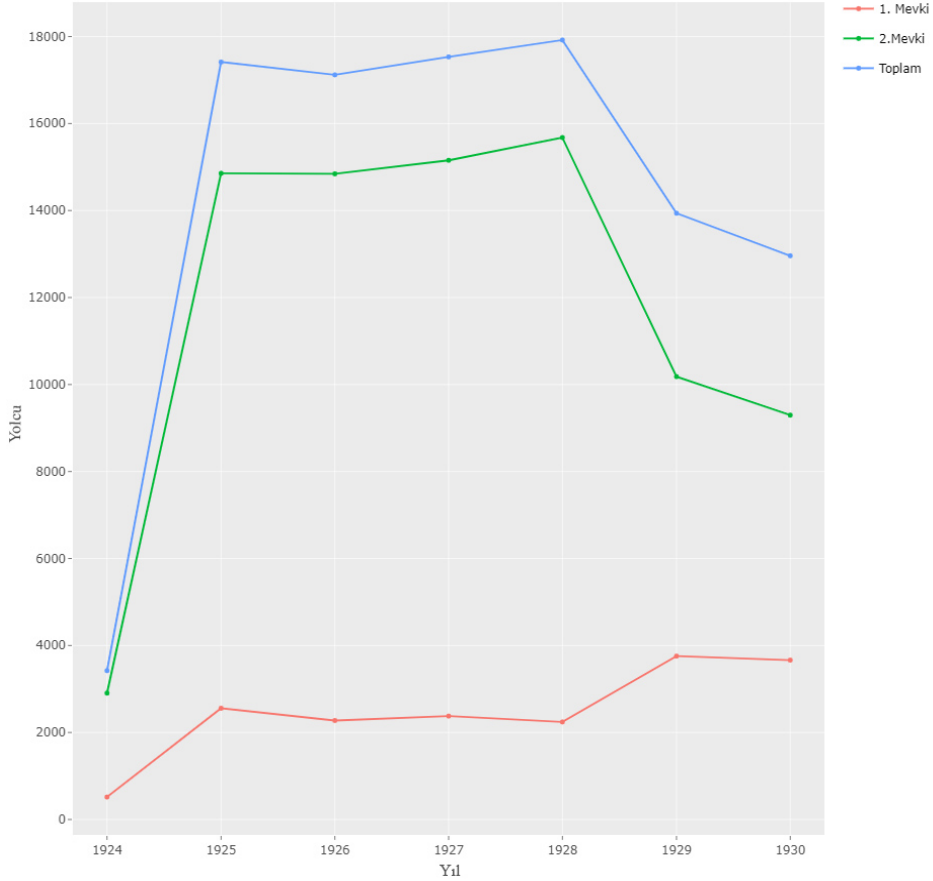
Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03869-014 nolu belge

³⁴ İETT, 7103-02826-019.

2.11.Fatih-Beşiktaş Hattı

Fatih-Beşiktaş Hattı, 1924 yılında seferlerine başlamış ve günlük ortalama 13 araçla hizmet vermiştir. Araçların mevkiiler arasındaki günlük dağılımı 4 birinci mevki ve 9 ikinci mevki şeklindedir. Birinci mevkiyi kullanan yolcuların toplam yolcular içerisindeki payı, %18 düzeyindedir. Yolcuların ağırlıklı olarak ikinci mevki araçları kullandıkları görülmektedir. Yoğun saatlerde birinci mevki araçlar sefere çıkarılırken, birinci mevki yolcu sayısı 2.500-3.000 bandında seyretmiştir. 1928 yılında günlük yolcu sayısı 17.921 yolcu ile en üst seviyeye ulaşmıştır.

Grafik 12: 1924-1930 yılları arası 34 hat numaralı Fatih-Beşiktaş günlük yolcu sayısı

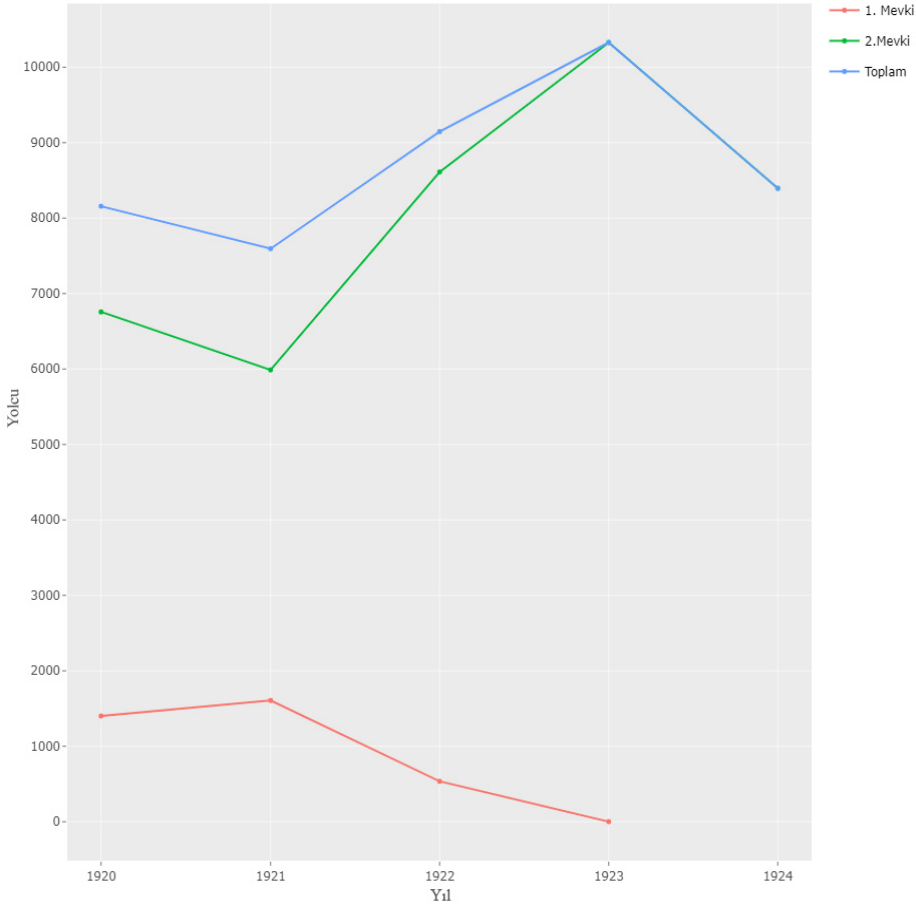


Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03869-014 nolu belge

2.12.Beşiktaş-Karaköy Hattı

Boğaz bölgesinin ilk hattı olan Beşiktaş-Karaköy güzergâhında, günlük ortalama 4 araç sefere çıkarılmıştır. Hizmete sunulan dört araçtan üçü, ikinci mevki olarak servise alınmıştır. Aynı güzergâhtan geçen Bebek-Eminönü ve Ortaköy-Aksaray tramvaylarının birinci mevki araçları, Beşiktaş-Karaköy hattını kullanan yolcuların sadece bir birinci mevki araçla yetinmesini mümkün kılmıştır. Mütareke döneminde Beşiktaş güzergâhının hareketli ve yoğun olmasından dolayı, birinci mevki araçların tercihinde artış gözlenmektedir. 1921 yılında Beşiktaş-Karaköy güzergâhında birinci mevkide günlük 1.607 yolcu taşınmıştır. 1923 yılında günlük taşınan toplam yolcu sayısı ise 10.328 rakamına ulaşmıştır.

Grafik 13: 1920-1924 yılları arası Beşiktaş-Karaköy günlük yolcu sayısı



Kaynak: İETT Arşivi, 7103-03869-014 nolu belge

3. Mevkili Yolculukta Yaşanan Sorunlar

Şehremaneti Meclisi 1912 yılında yaptığı toplantıda, “birinci mevki araçların koyu kırmızı ve ikinci mevki araçların kurşun renginde” boyanmasına karar vermiştir.³⁵ Daha sonraki yıllarda mevkilerine göre tramvay araçlarının rengi ikinci mevkide farklılaşmıştır. Birinci mevki tramvay araçlarının dışı kırmızıya boyalı, koltukları maruken kaplı; ikinci mevki araçların dışı yeşil, koltukları ise sadece cilalı tahtadan yapıli şekilde tarif edilmiştir.³⁶ Elektrikli Tramvay Umur-ı Zabıta Nizamnamesinde “Tramvay araçlarının içerisinde birinci mevki araçlara on, ikinci mevki araçlara sekiz elektrik lambası takılacaktır”³⁷ denilmektedir. Bu haliyle birinci ve ikinci mevki araçların aydınlatma detaylarındaki farklılığın bile açıkça tarif edildiği anlaşılmaktadır. Ne var ki İkdam Gazetesi’nde 7.05.1926 tarihinde çıkan Memleketimizde Şirketlerin Vaziyeti başlıklı yazıda; Tramvay Şirketi, araçlarını yenilememekle, mevki farkından dolayı farklı ücret tarifesi uyguladığı halde birinci mevki yolcularına minderli bir koltuk hizmeti dahi sunmamakla suçlanmakta ve kendi çıkarları dışında başka bir şey düşünmemekle itham edilmektedir.³⁸ Birinci mevki araçlarda farklı ücret alındığı halde, araçlar arasında herhangi bir farklılık olmadığı, aynı araçların dışları farklı renklere boyanarak sefere konulduğu şikâyet konusu olmaktadır.³⁹

Mevkilerde uygulanan farklı ücret tarifeleri ve birinci mevki araçların niteliği konusu yolcuların dönemsel olarak tepkilerini çekmeyi sürdürmüştür. 10 numaralı Şişli-Tünel tramvayında yaşanan hadise bu duruma örnek teşkil etmektedir. Harbiye durağında 13:39’da Şişli-Tünel hattına binen bir yolcu, 110 para vererek Tünel için bir bilet talep etmiştir. Kondüktörün aracın birinci mevki olduğu, 110 para ile ancak ikinci mevki bir araca binebileceği uyarısı üzerine; koltukların kaplamasının olmaması ve araç içlerinde farklılık bulunmamasından dolayı yolcu birinci mevki araçtan inmek istememiştir. Bunun üzerine vatman, Harbiye polis noktası önünde aracı durdurarak polisten yardım istemiş, yolcu birinci ve ikinci mevki araçlar arasında bir fark olmadığına dair gazete neşriyatını delil olarak polise sunmuştur. Gazetede ki habere istinaden polisin tramvayın yoluna devam etmesini istemesi ise Tramvay Şirketi’ni hayli öfkelenmiştir. Polis Müdürlüğü’ne 27 Ağustos 1925 tarihinde yazılan yazıda; resmi olarak itibar edilmesi gereken bilginin gazete neşriyatı değil, Şirket görevlilerinin beyanları olduğu tekitle bildirilmiş, başkaca beyanlara göre hareket eden memurlar hakkında resmi işlem yapılması talep edilmiştir.⁴⁰

³⁵ İETT, 7103-03534-078.

³⁶ Rasim, s. 76.

³⁷ Osman Nuri Ergin, *Mecelle-İ Umur-ı Belediye*, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı, Cilt V, İstanbul 1995, s. 2466-2476.

³⁸ İETT, 7103-02823-039.

³⁹ İETT, 7103-03697-0828.

⁴⁰ İETT, 7103-03606-059.

Yolcularla Şirket yetkililerini karşı karşıya getiren önemli tartışmalardan bir diğeri de kimlere indirim uygulanacağı ve indirimli yolcuların bu haklarını hangi mevkide ve nasıl kullanacakları konusudur. Tramvay ücretlerinde uygulanacak indirimin belirlenmesi için, Şehremaneti ile Şirket arasında müzakereler yapılmıştır. Varılan mutabakat çerçevesinde, posta memurları ile çavuş rütbesine kadar olan askerlerin, üniformalı olmaları ve ikinci mevkide seyahat etmeleri şartıyla normal ücretin yarısını ödemelerine karar verilmiştir.⁴¹ 1 Aralık 1926 tarihinde İstanbul Merkez Kumandanlığı tarafından askeri personele birinci mevki tramvayla yolculuk etmelerinin yasaklandığı bildirilmiştir.⁴² Tramvay Şirketi tarafından, Hükümet ile yapılan sözleşmeye istinaden ikinci mevkide indirimli tarifeden yalnızca resmi kıyafetli polis memurlarının yararlanma hakkı olduğunun altı çizilerek, aracın ön ve arka sahanlığında sadece bir polis memurunun seyahat etmesi durumunda bahsedilen indirimin uygulanacağı beyan edilmiştir. Sivil elbise giyen polis memurlarının ücrete tabi olduğu belirtilerek, resmi kıyafetli olsa dahi paso taşımayan polislerin tramvay ücretinin tamamını vermek mecburiyetinde oldukları yazıyla hatırlatılmıştır.⁴³

Hangi görevlilerin indirimli olarak tramvayla seyahat edebilecekleri ve yolculuk esnasında uymaları gereken kuralların çerçevesi belirlenmiş olmasına rağmen bu konuda gerilimin eksik olmadığı çok sayıda kurum belgesi ve karakol tutanağından anlaşılmaktadır. 18 Nisan 1925 tarihinde 1604 yaka numaralı belediye zabıta memuru, 53 nolu birinci mevki tramvay aracına binmiş ve biletçinin, arka sahanlıkta durması halinde kendisinden indirimli ücret alacağını beyan etmesine rağmen, yapılan uyarıyı dikkate almadığı gibi indirimli bilet ücretini de ödemiştir. Ertesi gün bu defa 1841 yaka numaralı başka bir Belediye zabıta memuru, sivil kıyafetlerle 40 nolu birinci mevki bir araca binerek ön sahanlıkta seyahat etmiş ve kesin bir tavırla bilet parasını ödemekten imtina etmiştir. Beyazıt Polis Merkezinde konu ile ilgili zabıt tutulmuştur. Şirket, Şehremaneti'ne yaptığı başvuruda oldukça sık tekrar eden bu hususun sözleşmelere aykırı olduğunu vurgulayarak, bahsi geçen memurlarla ilgili yasal işlem yapılmasını talep etmiştir.⁴⁴

Başka bir hadisede ise Sirkeci-Yedikule seferini yapan tramvaya, Sultanahmet durağından birinci mevki araca binerek kanepeye oturan 1604 yaka numaralı Belediye Zabıta Memuru, talimatlar doğrultusunda uyarılmıştır. Zabıta memurlarının birinci mevki araçlara binmeleri ve özellikle de koltuklara oturmaları yasak olduğundan kondüktör ilk durakta memurun araçtan inerek arkadan gelecek ikinci mevki bir araca binmesi gerektiği konusunda kendilerini bilgilendirmiştir.

⁴¹ İbrahim Murat Bozkurt, *İstanbul Kenti İçin Kara Toplu Ulaşım Hizmetlerinin Başlaması Ve Gelişimi 1850-1900*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2004, s. 137

⁴² İETT, 7103-03580-0049.

⁴³ İETT, 7103-03606-037.

⁴⁴ İETT, 7103-03547-0064.

Belediye zabıta memurunun ikinci mevki araca geçmeyeceğini, mevcut araçla yoluna devam edeceğini beyan etmesi üzerine; vatman, aracı Türbe’de durdurarak polis noktasına müracaat etmiştir. Tartışma karşılıklı atışma ve hakaretlerle sürmüştür. Şirket, Belediye memurunun cezalandırılmasını talep etmektedir.⁴⁵

Belediye memurlarının ücret ödemediği tramvay kullanma ısrarları hiç eksik olmamıştır. Harbiye’den hareketle Fatih’e sefere çıkan tramvaya, aracın ön kapısından binen sivil kıyafetli yolcuya yaklaşan kondüktör, bilet ücretini talep edince, yolcu “memur” diye karşılık verir. Hüviyetinden Belediye Zabıta Memuru olduğu anlaşılan şahsa, sivil olduğu için bilet alması gerektiği hatırlatılınca; “böyle bir talimat yoktur, bilet almam” diye diretir. Bunun üzerine araç Beyazıt Polis Merkezi önünde durdurulur ve karakola müracaat edilir. Fatih mıntıkasına bağlı, birinci sınıf Belediye Zabıta Memuru olan Mehmet Tevfik Efendi oğlu İsmail Hakkı Efendi, karakolda da bilet ücretini ödememe ısrarını sürdürmüştür. Konuyla ilgili 18 Nisan 1925 tarihinde karakolda düzenlenen tutanağa istinaden, sıkça karşılaşılan Belediye zabıta memurlarının ücret ödememe konusunda uyarılmaları ve adı geçen şahıstan Beyazıt’tan Şehzade’ye kadar yapılan yolculuğun ücretinin tahsil edilmesi Şehremaneti’nden istenmektedir.⁴⁶

Sonuç

Çalışma kapsamında incelenen 1929-1930 yılları arasında toplu taşıma vasıtalarıyla sağlanan şehir içi seyahatlerin yaklaşık yarısı tramvay araçları ile yapılmaktadır. Tramvay yolculuklarının dörtte biri birinci mevki araçlarla gerçekleştirilirken, asıl kitleyi oluşturan dörtte üçlük kesim ikinci mevki araçlarla yolculuğu tercih etmektedir. Birinci mevkide tek yön seyahatin yolcuya maliyeti, ikinci mevkiye nispetle ve mesafeye bağlı olarak 1,5 ila 2 kat daha fazladır. Ulaşım giderlerinin kişi başı elde edilen toplam gelire göre pahalı olduğu İstanbul tramvayında ikinci mevki araçlarla seyahatin oransal ağırlığı anlaşılmaktadır.

Toplam yolcu sayıları açısından incelendiğinde, birinci mevki araçların kullanımının mütareke yıllarında oldukça arttığı, daha sonraki dönemlerde yatay bir seyir izlediği görülmektedir. Hatların neredeyse tamamında ikinci mevki yolculuk grafikleri, toplam yolcu grafiğiyle benzer bir seyir izlemektedir. Bu durum ulaşım daha az ücret ödemek isteyen ve ana yolcu kitlesini teşkil eden ikinci mevki yolcularının tramvay yolculuğundaki belirleyici rolünü göstermektedir.

Tramvay hatlarının ayrı ayrı grafik eğrileri bölgesel kullanımların farklılıklarını ortaya koymaktadır. Ekonomik olarak hareketli ve alım gücü yüksek olan vatandaşların yaşadığı Şişli gibi semtlerde birinci mevki tramvay kullanımlarının oransal anlamda ortalama değerlerin üzerine çıktığı gözlenmektedir. Ekonomik kapasitesi daha sınırlı ahalinin yaşadığı sur içi İstanbul’unda ise birinci

⁴⁵ İETT, 7103-03547-0065/7103-03547-0066.

⁴⁶ İETT, 7103-03547-0068.

mevki yolcu sayılarının son derece düşük seyrettiği ve zaman içerisinde Edirnekapı, Topkapı ve Yedikule gibi hatlarda birinci mevki araçların kaldırıldığı görülmektedir. Ekonomik olarak dar ve orta gelirli vatandaşların ağırlıklı olarak kullandığı Harbiye-Fatih hattında, araçların %56'sının birinci mevki olması ve birinci mevkiyi kullanmak zorunda kalan yolcuların oranının %42 gibi yüksek bir düzeyde bulunması dikkat çekicidir. Kamuoyu ve idarenin baskıları bu hatta servise çıkarılan ikinci mevki araç sayısının artırılmasına yeterli olmamıştır. Yolcu sayısının çok yüksek olduğu Fatih hattında, Şirket birinci mevki yolcu gelirlerinden vaz geçmek istemediğinden üzerindeki baskıları geçiştirmek yoluna gitmiştir.

Belediye memurlarının ve asker-polis görevlilerin üniformalı veya üniformasız tramvay seyahatleri, zaman zaman karakolda biten tartışmaların yaşanmasına yol açmıştır. Tramvay ücretinin ödenmemesi, indirimli tarifeye itirazlar ve birinci mevkide seyahat etme ısrarı, memurlarla Şirket yetkilileri arasında yaşanan temel tartışma konularıdır. Yaşanan gerilim sonucunda sınırlı sayıda da olsa vatman ve kondüktörlerin darp edilmesine varan hadiselerin meydana geldiği Şirket kayıtlarından anlaşılmaktadır. Yaşanan tartışmalar sonucu karakolda tutulan tutanaklar, birinci mevki araçların çoğunun sadece dış renginin farklı olduğu, içinin ikinci mevki araçlarla aynı olduğu yönündedir. Şirket'in daha çok gelir elde etmek için gerekli teknik yeterliliği ve araç içi minderli koltuk düzenini sağlamadan ikinci mevki araçları, birinci mevki olarak sefere çıkardığı basında da yer bulmaktadır. Birinci mevki araçların ücretinin fazlalığından dolayı araç içi yoğunluğun, ikinci mevkiye göre daha az olması en büyük yolcu konforu olarak değerlendirilebilir.

Kaynaklar

- Arısal, M, Millileştirme Öncesi İstanbul'da Ulaşım (1869-1938), Kitabevi yayınları, İstanbul 2021.
- Ayral, Naci, *İstanbul Belediye Mecmuası*, Sayı 172-173, 1938-1939.
- Bozkurt, İbrahim, Murat, *İstanbul kent içi kara toplu ulaşım hizmetlerinin başlaması ve gelişimi 1850-1900*. (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2004.
- Duben, Alan & Behar, Cem, *İstanbul Haneleri*, İletişim Yayınları, 2. Basım, İstanbul 1998.
- Emrence, Cem, "İstanbul tramvayında sınıf ve kimlik 1871-1922", *Toplumsal Tarih Dergisi*, 16(93), 2001 s. 6-13.
- Ergin, Osman, Nuri, *Mecelle-i umur-ı belediyye*, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı, Cilt V, İstanbul 1995.
- Ergin, Osman, Nuri, "İstanbul'da vesait-i nakliye şirket ve idareleri tarifeleri ve taşıdıkları yolcu adedi" *Şehremaneti Mecmuası*, (10), 1925.

**İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü Arşivi (İETT)
Belgeleri:**

- İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Arşivi, 7103-02822-029
İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Arşivi, 7103-02823-004,039
İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Arşivi, 7103-02826-006, 019
İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Arşivi, 7103-03534-078
İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Arşivi, 7103-03546-032,033,053,056
İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Arşivi, 7103-03547-
044,0064,0065,0066,0068
İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Arşivi, 7103-03566-001/7103-03566-099
İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Arşivi, 7103-03566-008/7103-03566-014
İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Arşivi, 7103-03566-082/7103-03566-099'a
kadar
İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Arşivi, 7103-03580-0049
İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Arşivi, 7103-03606-037,059
İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Arşivi, 7103-03697-0828
İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Arşivi, 7103-03869-014,098
Kuban, Doğan, *İstanbul Bir Kent Tarihi*, 3. Basım, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2004.
Öztürk, Ali, İhsan, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e imtiyaz usulü ile yürütülen İstanbul belediye hizmetleri*
(Yap işlet-devret uygulaması), İBB Kültür A.Ş. Yayınları. İstanbul 2010.
Rasim, Ahmet, *Eşkal-i zaman*, MEB Yayınları, İstanbul 1994.
Ryan, James, "Unveiling" the Tramway: The Intimate Public Sphere in Late Ottoman and
Republican Istanbul. *Journal of Urban History*, 44(5), 811–834.
<https://doi.org/10.1177/0096144216641070>, 2016.
Tekeli, İlhan, *Toplu eserler 9: İstanbul kent içi ulaşımın gelişimi (1927-1985)*, Tarih Vakfı Yurt
Yayınları, İstanbul 2009.
Toprak, Zafer, "Tarihsel nüfusbilim açısından İstanbul'un nüfusu ve toplumsal
topoğrafyası", *Dünya ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, Nisan, 3, 1992, s.109-120.

Summary

The horse-drawn tram services, which started between Azapkapı and Beşiktaş on the Bosphorus Line in 1871, increased the number of 2 million passengers carried annually over time. After the period of 41 years, the horse-drawn tram services had reached an annually average of 8 million passengers. In the years of the horse-drawn tram, first class journeys were made on the upper floors of the double-decker trams operated on routes with suitable slope levels such as the Bosphorus Line and on other tram lines on demand. The increase in the use of first class vehicles mostly coincides with the electric tram period. The electric tram, which was first put into operation on the Şişli-Tünel line on 16th of August in 1913, started to run consecutively

on both sides of the Golden Horn from the beginning of 1914, following the completion of the Silahtarğa Electricity Factory and the Karaköy Bridge, and became an integrated network that encompassed the whole of İstanbul. Through the renewed infrastructure and the transition to the electric system as traction power; the operation of the tram accelerated approximately 3 times and the number of passengers increased 8.5 times. The fact that the speed and comfort of transportation by tram has increased so much has made the use of trams indispensable for the people of İstanbul, who had different economic incomes.

Between the years of 1929-1930, which was examined within the scope of the study, one of every two journeys made by public transportation vehicles throughout İstanbul was provided by using trams. In this process, both the high number of passenger density experienced in tram vehicles and the change in the consumption behavior of economically differentiated segments led to the preference of first class journeys. The difference in the use of the first class between the districts offers a rich research content in terms of economic and social sciences fields. It is observed that the usage capacity of first class vehicles varies depending on the economic vitality of the districts and the purchasing power of the residents.

Calculations were made on the total number of passengers of the eleven year period constituting the study period, revealed that first class passenger use was at the rate of 25% and second class travels at the level of 75%. The number of vehicles launched during the period was 221 vehicles on a daily average. 78 of the vehicles were operated in the first class and 143 in the second class. As mentioned above, the first and the second class travels were 25% and 75%, respectively, while the ratio of vehicles to the total number of vehicles according to their classes was again 35% and 65%, respectively. While the number of first class passengers was one-quarter, the number of allocated vehicles was kept at the level of about one-third. This situation revealed that privileges were given to first class passengers and they were provided to travel in more comfortable conditions. First class passenger use was its lowest level in 1923 with the number of 34,861 passengers on a daily basis and 23%; in 1929, it reached the highest level with 48,656 passengers and 29% share.

While the total number of vehicles in the tram fleet was 186 in 1919, the number of first class vehicles was only 52. In 1920, the total number of vehicles increased to 226, the number of first class vehicles to 75; 256 and 88 respectively in 1921; in 1922 it increased to 270 and 90. In the following years, the number of first class vehicles remained in 90 until 1929. It was 97 in 1927 and 1928, and increased to 115 in the 1929-1931 period. In the following years, it was observed that the number of first class vehicles changed between 100 and 108 until 1936. While the ratio of the number of first class vehicles to the total vehicles in the fleet was 28% in 1919, it was 33% in the general average of the 1920s and 34% in the average of the 1930s. The gradual increase in the number of first class vehicles led to inter-departmental ticket prices.

The main issue affecting the distribution of trips between locations was the fare policy applied in transportation. It was seen from the evaluation mode on the fare tariff announced by the Tramway Company in 1924 that while the first class was 5 kuruş, the second class was 2,5 kuruş; 5,5 and 3 respectively in 1926. In 1927, it was 6 and 3,25 kuruş. When 0.25 transport tax was added to the fares between 1-2 continents, passengers in close range pay approximately twice as much as second class to travel in first class. In long distance journeys, the gap narrowed a little more, and it was understood that first class ticket prices were approximately 1.5 times more expensive than second class. Compared to European cities, the increasing effect of the cost of traveling with İstanbul trams, which was expensive, on first class journeys, restricted or made it impossible to travel in this location in many districts.

When the total number of passengers was examined, it was seen that the use of first class vehicles increased considerably during the armistice years and followed a horizontal course in the following periods. Second class journey charts on almost all lines followed a similar trend with the total passenger chart. This situation showed the decisive role of the second class passengers, who wanted to pay less for transportation and constitute the main passenger mass, in the tram journey.

The individual graphic curves of the tram lines revealed the differences in regional uses. It was observed that the use of first class trams in districts such as Şişli, where economically active citizens with high purchasing power live, were proportionally above the average values. It was seen that the number of first class passengers was extremely low in the inner regions of İstanbul, where the people with a limited economic capacity live, and the first class vehicles have been removed from lines such as Edirnekapı, Topkapı and Yedikule over time. On the Harbiye-Fatih line, which was predominantly used by low-income and middle-income citizens, 56% of the vehicles were first class and the rate of passengers who had to use the first class was at the high level of 42%. The pressures of the public and the administration were not sufficient to increase the number of second class vehicles put into service on this line. On the Fatih line, where the number of passenger was very high, the Company did not want to give up its first class passenger revenues. So it tried to bypass on it, and as a result, the passengers had to use first class vehicles.

The tram travels of municipal officers and military police officers, with or without uniforms, led to discussions that ended in the police station from time to time. The insistence of the municipal officials to use the tram without paying a fee has never been stopping. Non-payment of the tram fare, objections to the discounted tariff, and insistence on first class travel were the main issues of the discussion between the officers and the Company officials. It was understood from the Company records that some of the discussions resulted in incidents including the battering of the trainees and conductors. The minutes kept in the police station as a result of the discussions gave an idea that most of the first class vehicles only had different exterior colors and the interior was the same as the second class

vehicles. It was also mentioned in the press that the Company launched first class vehicles without providing the necessary technical competence and cushioned car seats to generate more income. The fact that the density of the interior of the vehicle was less than that of the second class due to the high price of the first class vehicles could be considered as the greatest comfort for the passengers.