

İmtiyazlı Şirketlere Yönelik Şikâyetler: İstanbul Terkos Su ve Tramvay Şirketlerinin Millileştirilmesi

NURÇİN İLERİ

Misafir Araştırmacı, EUME 2020-2023, Forum Transregionale Studien ve Re-Work Merkezi, Humboldt Üniversitesi
nurcinileri@gmail.com

ORCID: 0000-0002-2990-8042
Makale geliş tarihi: 15 Haziran 2023
Makale kabul tarihi: 21 Haziran 2023

Özet

1929 Dünya Ekonomik Buhranı'nın yarattığı finansal krizin ardından birçok ülkede olduğu gibi Türkiye'de de devletçi ve korumacı bir ekonomi politikası benimsenmiş ve 1930'lu yıllarda yabancı sermaye ile işletilen altyapı şirketleri millileştirilmiştir. Bu millileştirme demiryolları-tramvay, liman, hava gazı, elektrik ve su gibi belediye hizmetlerini de kapsayan enerji ve ulaşım gibi stratejik alanlarda yoğunlaşmıştır. Bu makale, erken Cumhuriyet döneminde İstanbul'un başat yaşam kaynağı su tedariki ve dağıtımı ve şehir içi kara ulaşımında kilit rol oynayan tramvay kullanımı gibi kamu hizmeti projelerine, bu projeleri hayata geçiren belediye ve imtiyazlı şirketler arasındaki uzlaşma ve çatışma anlarına ve projelerin gündelik hayattaki yansımalarına odaklanarak altyapı projelerinin ideolojik ve toplumsal boyutlarını incelemeyi amaçlıyor. Altyapı projelerini şaşaalı bir başarı ve ilerleme hikayesi olarak sunan dönemin hâkim anlatısının karşısına gündelik hayat deneyimlerini koyarak altyapı hizmetlerinin ve kullanımının kent içinde mekansal ve toplumsal eşitsizlikleri görünür kılan, yeni yaşam kültürleri ve suç biçimleri üreten, umudu ve hayal kırıklıklarını aynı anda bünyesinde barındıran bir ilişkiler bütünü olarak ele alınması gerektiğini iddia ediyor.

Anahtar kelimeler: Yabancı sermaye, altyapı, tramvay, su, millileştirme

Abstract

Complaints Regarding Privileged Companies: Nationalization of Istanbul Terkos Water and Tram Companies

Subsequent to the financial crisis triggered by the Great Depression of 1929, Turkey, akin to numerous other nations, embraced an economic policy characterized by statism and protectionism. During the 1930s, a process of nationalization unfolded, wherein infrastructure enterprises under foreign ownership underwent a transition to state control. This nationalization initiative primarily targeted pivotal sectors, including railways, tramways, ports, gas, electricity, water, and other municipal services that encompassed energy and transportation. This article aims to examine the ideological and social dimensions of infrastructure projects by focusing on public service projects of the early Republican era, such as water supply and distribution, which were the primary life source of Istanbul, and the tramway system, which played a key role in intra-city transportation. The article highlights the moments of agreement and conflict between the municipality and the privileged companies implementing these projects, as well as the reflections of these projects in daily life. Opposing the dominant narrative that presents infrastructure projects as a glamorous tale of success and progress, it argues for the consideration of everyday life experiences to reveal the spatial and social inequalities associated with infrastructure services and usage within the city. It asserts that infrastructure should be approached as a complex network of relationships that not only makes visible the disparities but also generates new forms of living cultures and new forms of crime, encompassing both hope and disappointment.

Keywords: Foreign capital, infrastructure, tram, water, nationalization

İmtiyazlı Şirketlere Yönelik Şikâyetler: İstanbul Terkos Su ve Tramvay Şirketlerinin Millileştirilmesi

Uzun bir hazırlık sürecinin ardından 29 Ekim 1933'te Türkiye'nin birçok kasaba ve şehrinde gün boyu süren Cumhuriyet'in onuncu yıl kutlamaları, önceki yıllara göre çok daha görkemliydi ve daha sonraki yıldönümü kutlamalarına emsal teşkil etti. Çeşitli yürüyüşlere, konuşmalara, eğlencelere ve ışık şovlarına ev sahipliği yapan bu günün coşkusu dönemin basınına da yansımış; İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa ve daha birçok şehirde gerçekleşen kutlamalara gazetelerde tüm detaylarıyla yer verilmişti. Dönemin *Milliyet* gazetesi Yazı İşleri Müdürü Ahmet Şükrü (1891-1982) 30 Ekim'de yayınladığı köşe yazısında hislerini şu şekilde ifade ediyordu:

"Her taraftan Ankara'ya akın halinde gelen telgraf haberleri, bütün memleketin emsalsiz bir heyecan içinde çalkalandığını bildiriyor. Yıldönümleri milletlerin ileri doğru yürüyüşlerinde duraklayarak katettikleri mesafeyi görmeleri için arkaya bakışları gibidir. Bu, aynı zamanda mesai plânçosunun hazırlanması için vesile teşkil eder. On sene tarihte uzun bir zaman değildir. Fakat milletlerin mesai plânçosu bakımından zaman mesafesi senelerle yapılan işlerle ölçülür. Bu bakımdan Türk milletinin 10 sene içinde bir asırlık zaman mesafesi katettiği görülüyor. Bunu bugün devlet merkezimizde Cumhuriyetimizin onuncu yıl dönümünü tesit ederken [kutlarken] bütün vuzuh [açıklık] ile anladık. Ancak anladığımız önemli bir şey daha vardır; memleketin her tarafından gelen sadalar tek kalp gibi çarpan milli bir vicdandan haber veriyor."¹

Ahmet Şükrü'nün ifadesiyle "tek kalp gibi çarpan milli vicdana" sahip halk, hacimlerinin beş misli büyüklüğünde sayfa sayısı ile çıkan bayram günü gazetelerine çok büyük bir ilgi göstermiş ve gazeteler günlük basım adetinden fazla basılmasına rağmen öğlene kadar tükenmişti.² Bu nüshalarda sanayi, tarım, tıp, eğitim, sağlık, mimarlık ve kamu hizmetleri gibi Cumhuriyet rejiminin projeleri hakkında bilgiler yer alıyordu. Bu haberler, röportajlar, görüntüler ve istatistiksel veriler, toplum nezdinde Cumhuriyet rejiminin başarılarını ete kemiğe büründürmeyi amaçlıyor; endüstriyel ilerleme, ulusal kalkınma ve modern bir yaşam vaadiyle yeni ulus-devletin vatandaşlarını birlik olmaya davet ediyordu.

Cumhuriyet rejiminin on yıllık başarılarının öyküsü sadece günlük gazeteler ile sınırlı kalmadı. 1933 yılı boyunca, birçok belediye ve nafia dergilerinde, dönemin projelerini yürütmüş bürok-



Hakimiyet-i Milliye gazetesinin kapağı,
29 Ekim 1933

¹ Ahmet Şükrü, "Büyük Bayram", *Milliyet*, 30 Ekim 1933, 1. Bu makalede yer alan alıntılar, gazetelerde yer aldığı şekilde aktarılmıştır.

² "İstanbul, Ankara ve Memleketin Her Tarafında Bayram Nasıl Geçiyor?", *Milliyet*, 30 Ekim 1933, 5.

ratlar ve farklı meslek erbabından bilim insanları, ilk on yılın bilançosunu ve gelecek yıllardaki projelerini aktaran raporlar ve yazılar kaleme aldı.³ Bu yayınlarda ön plana çıkan meseleler arasında altyapı projeleri yer alıyordu. Gerek ulusal ölçekli (demiryolları, köprüler, yollar, vs.) gerek kent ölçekli (su, kanalizasyon, tramvay, aydınlatma, telefon, vs.) altyapı projelerine dair çalışmalar, bir yandan dönemin siyasi iktidarının ve bu altyapı projelerini gerçekleştiren imtiyazlı şirketlerin idari ve iktisadi aklını yansıtırken bir yandan da Türkiye toplumu için modern bir hayat vaat ediyordu.

Altyapı üzerine tarihsel ve etnografik çalışmalar yürüten araştırmacılar, altyapıların teknolojik ve materyal özelliklerini ve doğal ve fiziksel çevrenin altyapıların inşası ve sürdürülebilirliğine etkisini toplumsal aktörlerle bir arada incelemeyi önerir. Altyapıların sadece teknik ekipman ve malzemelerden mürekkep bir sistem olmadığını, toplumsal ilişkilerle de belirlenen ve bu ilişkileri belirleyen ve beklenmedik sonuçları da açığa çıkaran istikrarsız ve kırılabilir bir ilişkiler bütünü olduğunu iddia eder.⁴ Dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi Türkiye’de de altyapı projeleri Cumhuriyet ideolojisinin ulusal kalkınma, ekonomik ilerleme, modern bir toplumsal hayat inşası hedeflerinin somutlaştırılmasında önemli bir rol oynadı. Ancak altyapının farklı aktörleri arasındaki -siyasi iktidar, belediye, imtiyazlı şirketler, tüketiciler- anlaşmazlıklar, kamu hizmeti olarak sunulması gereken bir altyapı hizmetinin varlığı veya yokluğu ve bunun nedenleri, kimlerin bu hizmete ulaşır ulaşmadığı veya nasıl ulaştığı gibi meseleler, birtakım toplumsal gerilimleri de beraberinde getirdi.

Bu makale, Erken Cumhuriyet Dönemi’nde İstanbul’un başat yaşam kaynağı su tedariki ve dağıtımı ve şehir içi kara ulaşımında kilit rol oynayan tramvay kullanımını gibi kamu hizmeti projelerine, bu projeleri hayata geçiren imtiyazlı şirketler ve belediye arasındaki uzlaşma ve çatışma anlarına ve projelerin gündelik hayattaki yansımalarına odaklanarak altyapı projelerinin ideolojik ve toplumsal boyutlarını incelemeyi amaçlıyor. Altyapı projelerini şaşırtıcı bir başarı ve ilerleme hikayesi olarak sunan dönemin hâkim anlatısının karşısına gündelik hayat deneyimlerini yerleştirerek altyapı hizmetlerinin ve kullanımının kent içinde mekânsal ve toplumsal eşitsizlikleri görünür kılan, yeni yaşam kültürleri aynı zamanda suç biçimleri üreten, umudu ve hayal kırıklıklarını aynı anda bünyesinde barındıran bir ilişkiler bütünü olarak ele alınması gerektiğini iddia ediyor.

İmtiyazlı Şirketlere Yönelik Başlıca Şikâyetler

Kent merkezlerinde ulaşım, iletişim ve aydınlatma hizmetlerinin hız kazandığı 1930’lu yıllarda yerel ve ulusal gazetelerde yer alan köşe yazıları elit bir kesimin bu altyapı çalışmalarına dair olumlu veya eleştirel görüşlerini yansıtırken okuyuculardan gelen mektuplara yer veren halk sütunları bu hizmetlerin yetersizliklerine dair şikâyetlerle doluydu. Kimileri bu hizmetler için ödedikleri fahiş fiyatlar nedeniyle serzenişte bulunurken kimileri henüz bu hizmetlere ulaşamadıklarından dem vuruyordu. Tramvaylar-

³ Bkz. T. C. Nafia Vekaleti tarafından hazırlanan *On Senede Türkiye Nafiası, 1923-1933* (İstanbul: İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, 1933); Hasan Halet, *Cumhuriyet Türkiye: Elektrikli Türkiye* (İstanbul: Fazilet Matbaası, 1933).

⁴ Hannah Appel, Nikhil Anand, ve Akhil Gupta, *The Promise of Infrastructure* (Durham: Duke University Press, 2018), 3. Stephen Graham ve Nigel Thrift, "Out of Order: Understanding Repair and Maintenance", *Theory, Culture, and Society*, no. 24 (2007): 1–25.

da yaşanan izdihamlar ve tramvay arabalarının düzenli işlememesi, sık yaşanan su ve elektrik kesintileri, hat çekilmesine rağmen henüz bağlanamayan telefonlar şikâyetlerin başlıcalarıydı. Şirketlerin, istimplâk veya kazı çalışmaları sırasında ve sonrasında şehirlerin ana arterleri olan sokaklarda yarattıkları rahatsızlıklar da şikâyet sebebiydi. Örneğin, 20 Temmuz 1930 tarihli *Cumhuriyet* gazetesinde elektrik, terkos (su) ve havagazı şirketlerinin çalışmaları sonrasında sokakları gerektiğince tamir etmediğine dair bir haber yer almıştı:

"Kablolarını tamir etmek için sokakları açan elektrik, terkos ve havagazı şirketleri ile Şehremaneti geçen sene bir itilafname yapmıştı. Bu itilafname mucibince şirketler açtıkları yolları tamirattan sonra eski haline koyacaklar ve bunu temin için hangi belediye dairesine mensupsa oraya teminat akçesi bırakacaklardı. Bu itilafnamenin müddeti bir sene olduğundan Emanet müddeti bir sene daha temdit etmiştir [uzatmıştır]. Fakat sokakları delik deşik eden bu şirketlerin birçok yerleri yalancılıktan kapattıkları görülmektedir. Emanetin alakadar memurları bunu görmüyorlar mı?"⁵

Bu şikâyetler İstanbul ile sınırlı değildi. 1932 yılında *Akşam* gazetesinde yer alan bir mektupta Konya'nın zifiri karanlık olmasına rağmen alınan tenvirat [aydınlatma] vergisinden şikâyet ediliyordu:

"Konyanın başlıca dertlerinden biri sokakların zifiri karanlık olmasıdır. Elektrik fâlan bir tarafla dursun, şöyle petrol tenviratı bile yoktur. Sokaklarda fener bile göremezsiniz. Bunun için geceleyin sokağa çıkmak, sinemaya veya kahveye gitmek mümkün değildir. Lambasızlık, fenersizlik yüzünden sanki memlekette idarei örfiye ilan edilmiş gibidir. Halbuki işin garibi belediye tenvirat resmini müntazaman alıyor!.. Karanlık sokaklar için tenvirat resmi garip değil mi?.. Konyada elektrik vardır. Fakat bununla yalnız hükümet caddesi ve hükümet civarı tenvir ediliyor. Halbuki Konya büyük bir şehirdir. Diğer tarafları karanlıkta bırakmak doğru değildir. Konya belediyesi bir an evvel faaliyete geçmeli, artık bu zulme bir nihayet vermelidir."⁶

Hiç şüphesiz bu şikâyetleri çoğaltmak mümkün. Bu tarz şikâyetler çizimlerle mizahi bir yolla da dillendiriliyordu. Örneğin, 14 Ekim 1931'de *Cumhuriyet* gazetesinde Ramiz Gökçe imzasıyla yayınlanan iki adamın sohbeti şu şekildeydi:

"Azizim evimizde ne gramofon, ne elektrik, ne terkos, ne telefon, ne radyo... Hiçbiri yok!...
Eğer kaynanan da yoksa dünyanın en mes'ut adamı sensin!"⁷



Cumhuriyet, 14 Ekim 1931

⁵ "Tamirat İçin Sokakları Her Gün Açan Şirketler Bunu Nasıl Tamir Edecekler?", *Cumhuriyet*, 20 Temmuz 1930, 2.

⁶ "Konya Sokaklarını Karanlıktan Kurtarmalı", *Akşam*, 16 Mart 1932, 3.

⁷ *Cumhuriyet*, 14 Ekim 1931, 1.

Bu çizimde olduğu gibi, elektrik, su, radyo, telefon gibi hizmetlere sahip olmanın, kent sakinlerinin hayatlarını kolaylaştırmanın yerine kimi zaman çeşitli sorunlara yol açtığını imâ eden görsellere dönemin dergi ve gazetelerinde sıklıkla rastlanıyordu.

Bu şikâyetler oldukça artmış olsa gerek ki 1934 yılında Nafia Vekaleti, altyapı hizmetleri sunan imtiyazlı şirketlere dair halkın rahatsızlıklarını kendilerine iletmelerini istemiş; dönemin gazeteleri de buna aracı olmuştu. 1934 yılının 18 Nisan günü yayınlanan *Son Posta* gazetesinde "İmtiyazlı Şirketlerden Şikâyetleriniz Nelerdir? Onları Bize Yazınız" başlıklı bir çağrı yer aldı:

"İmtiyazlı şirketlerden ne şikâyetiniz varsa bir an evvel bize bildiriniz; çünkü Nafia Vekaleti bu şirketlerin mukavelelerini yeniden tetkik ile meşguldür. Vekalet halkın şikâyetlerini nazara dikkate alarak şirketler hakkında tedbirler alacaktır. Bu fırsattan istifade için halkın vekaleti tenvir etmesi lazımdır. Binaaleyh şikâyetlerinizi bize bir an evvel bildiriniz. Biz bu şikâyetleri neşredeceğiz. Sonra tasnif edip müşterek bir istida ile Nafia Vekaletine ve Büyük Millet Meclisine göndereceğiz. Acele ediniz."⁸

Bu çağrı üzerine gazetenin ileriki sayılarında çoğunluğu İstanbul merkezli olmak üzere Ankara, İzmir, Bursa, Adana, Konya gibi şehirlerdeki altyapı hizmetlerine dair halkın şikâyetleri yayımlandı. Şikâyetler, çoğunlukla tramvay, elektrik, telefon, hava gazı, ıhtım ve su şirketlerine yöneltilmişti. Örneğin İstanbul'da bulunan tramvay şirketlerine dair yapılan şikâyetler arasında tramvay arabalarının azlığı; arabaların 30 kişi alması gerekirken 80 kişi aldığı ve özellikle sabah ve akşam saatlerinde izdiham yaşandığı; kazaların neticesinde de şirket aleyhine açılan tazminat davaları kazanılsa da şirketin bu paraları vermediği; ikinci mevki arabalarına kıyasla birinci mevki arabalarının daha çok olduğu; mevki farklarının kaldırılması arabalara yük vagonları eklenmesi gerektiği; kömür fiyatı, amele ücretleri, memur maaşları düştüğü halde tramvay ücretlerinin düşmediği yer alıyordu.⁹ Elektrik Şirketi'ne yönelik şikâyetler ise şu şekildeydi: kömür fiyatları düştüğü halde elektrik fiyatlarının düşmemesi; elektrik saatlerine ödenen paralar; abone olduğu ve para ödendiği halde evlere kablo çekilmemesi; şirketin pul parası, kofra parası, sigorta parası diyerek ekstra ödemeler talep etmesi; yaşanan elektrik hırsızlıklarının asıl faillerinin cezalandırılmaması.¹⁰

Vapur ücretlerinin çok yüksek olması ve vapur seferlerinin azlığının yolcuları çok müşkül durumda bıraktığına dair şikâyetler ise Şirket-i Hayriye'ye yönelikti.¹¹ Müşterilerle mukavele yaparken mukaveleyi okumaya fırsat bırakmadan abonelere imzalatması,

⁸ "İmtiyazlı Şirketlerden Şikâyetleriniz Nelerdir? Onları Bize Yazınız", *Son Posta*, 18 Nisan 1934, 1.

⁹ "İmtiyazlı Şirketlerden Şikâyetler: Bugün, Tramvaya Ait Olanları Sıralıyoruz", *Son Posta*, 21 Mayıs 1934,

¹⁰ Buna benzer şikâyetleri içeren bir soru önergesi 1933 yılında Manisa Mebusu Refik Şevket tarafından Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne sunulmuştur, bkz. BCA, Muamelat Genel Müdürlüğü, 30-10-0-0 (8-49-4), 21 Aralık 1933.

¹¹ "İmtiyazlı Şirketlerden Şikâyetler: Bugün de Elektriğe Ait Olanları Sıralıyoruz", *Son Posta*, 23 Mayıs 1934, 8.

¹² "İmtiyazlı Şirketlerden Şikâyetler: Şark Şimendiferleri, Şirketihayriye ile Otobüs Şirketinden Halk Ne İstiyor, Nelerine İtiraz ediyor", *Son Posta*, 24 Mayıs 1934, 12. Boğaziçi köylerindeki yaşantıyı büyük ölçüde etkileyen bu soruna dair dönemin önde gelen gazetecilerinden Suat Derviş 1935-1937 yılları arasında bir röportaj serisi hazırlamış ve bunu *Cumhuriyet*, *Son Posta* ve *Tan* gibi gazetelerde tefrika etmişti, bkz. Suat Derviş, *Çöken İstanbul* (İstanbul: İthaki Yayınları, 2021).

birçok maddenin müşterinin aleyhine olduğu, hat aracılığıyla konuşma yapılmadığı halde fazla fatura kesmesi, tesisat ücretinin çok pahalı olması gibi şikâyetler ise Telefon Şirketi'nin başa çıkması gereken sorunlardı. Havagazı Şirketi tarafından yüksek meblağda alınan tesisat paraları, bozuk havagazı saatleri ve tamir edilmeyen arızalı ekipmanlar da dillendirilen şikâyetler arasındaydı. Rıhtım Şirketi'nin memurlarına kötü muamelede bulunduğu, Radyo Şirketi'nin ise dinleyicilerin şikâyetlerine kulak asmadığı yazılmıştı.¹²

Su şirketleri için kentin su ihtiyacını karşılayan çeşmeleri yok ettiği, sağladığı su için abonelerden fazla para aldığı; ancak bu suyun yetersiz olduğu ve temiz olmadığı iddiası yaygındı. Adana Elektrik Şirketi'nin ise elektrik tellerini çok kusurlu kurduğu, tellerin bahçe ve arsalardan geçirildiği, bu yüzden birçok kaza olduğu dile getirilmişti.¹³ Bursa, Ankara, İzmir ve Konya'daki elektrik şirketlerine dair yapılan şikâyetler de benzer noktalara odaklanıyordu. Elektrik ücretlerinin ve saat kiralarının çok pahalı olması, herhangi bir arızada abonelerden fahiş ücretler istenmesi aboneleri rahatsız eden yaygın unsurlardı.¹⁴

Bu şikâyetlerin karşılıklarını bulup bulmadığını tam olarak bilemesek de 1934 yılı Nisan ayında bu şikâyet raporlarının yayınlanmasının ardından Aralık ayında İktisat Vekaleti tarafından su, havagazı ve elektrik saatlerinin denetlenmesi amacıyla hazırlanan talimatname şikâyetlerin dikkate alındığının bir göstergesi sayılabilir. Saatlere yönelik ölçü ve ayar işlerinin düzgün bir şekilde idaresi ve halkın ölçülerin ayarsızlığı yüzünden zarar görmemesi için İktisat Vekaleti tarafından altı adet talimatname hazırlanmıştı:

"Bu talimatnamelerden birincisi elektrik saatleri, ikincisi elektrik ölçü aletleri, üçüncüsü ve dördüncüsü havagazı ve su saatlerinin sistem ve tip tasdiki şartlarını, beşincisi bütün bu saatlerin ve ölçü aletlerinin nasıl muayene edileceklerini, altıncısı memleketimizde bulunan şirketlerdeki hususi ayar dairelerinin fenni şartlarını ve işletme usullerini bildirmektedir. Yeni talimatnameye göre; sistem ve tipi tasdik edilmeyen hiç bir elektrik, su, havagazı, saati ve ölçü aleti memleketimize girmeyecek, hudutlarımız kötü ve bozuk ölçülere kapalı tutulacaktır."¹⁵

Bu talimatnameler üzerine su, havagazı, elektrik şirketlerinin ayar dairelerinin kontrol edilmesine karar verilmiş; İktisat Vekaleti, Ölçüler ve Ayarlar Müdürü elektrik ve iktisat mühendisi Bekir Sıdkı Ankara'dan İstanbul'a gitmişti. Bekir Sıdkı, Dolmabahçe'deki Havagazı Şirketi ayar dairesi, yüksek mühendis mektebi laboratuvarı ve Ayaspaşa'daki elektrik ayar dairesinin ardından Yedikule Havagazı ve Feriköy Su Şirketi ayar dairelerini tetkik etmişti. Bu tetkiklerden pek de memnun kalmayan ve özellikle havagazı ve su müesseselerinin ayar dairelerini günün bilimsel şartlarına uygun bulmayan Bekir

12 "Telefon, Havagazı, Rıhtım ve Radyo Şirketleri Hakkında Halk Ne İstiyor Ne Gibi Temennilerde Bulunuyor?", *Son Posta*, 25 Mayıs 1934, 8.

13 "Elmalı, Adana Elektrik, Tünel ve Vapurculuk Şirketlerinden Halkın Şikayeti, Ne Gibi Temennisi ve İsteği Var?", *Son Posta*, 26 Mayıs 1934, 8.

14 "Bursa ve Ankara Şirketlerinden Halk Ne İster? Dert Aynıdır ve Bütün Şikâyetler Muayyen Noktalarda Toplanıyor", *Son Posta*, 27 Mayıs 1934, 10 ve "Bugün de Geri Kalan Şirketleri Yazıyoruz...", *Son Posta*, 28 Mayıs 1934, 8.

15 "Ölçüleri Kontrol", *Akşam*, 14 Aralık 1934, 7.

Sıdkı, İstanbul'daki tetkikatın ardından Ege mıntukasındaki şirketler ve ayar dairelerini gezmek için İzmir'e geçmişti.¹⁶

Kamu hizmeti sunan şirketlerin bir kısmı belediyeler tarafından işletiliyor olsa da çoğu şirket, yabancı sermaye yatırımlarının ağırlıkta olduğu işletmelerdi. Ekonomik bağımsızlık fikrinin güçlendiği ve milli hassasiyetlerin yoğun olarak yaşandığı 1930'lu yıllarda, çok uluslu yatırımcıların ve yabancı yöneticilerin etkin olduğu bu şirketlerin halkın ve devletin menfaatlerini gözetmedikleri, kendi kazançlarını ön planda tuttuklarına dair haberler, dönemin temel iletişim aracı olan gazetelerde sıklıkla dillendirilmeye başlamıştı. Bu şirketlere dair basın değerlendirmelerine geçmeden önce, Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye'de yabancı sermaye yatırımlarının nasıl oluştuğuna kısaca bir bakalım.

Yabancı Sermaye Yatırımlarına Tarihsel Bir Bakış

Osmanlı Devleti'ne yabancı sermaye yatırımları on dokuzuncu yüzyılda yapılan ticaret anlaşmalarının ve Kırım Savaşı'nın ardından hız kazanmıştı. Avrupalı devletlere idari entegrasyonu ve ekonomik bağımlılığı artan Osmanlı'da bu etkileşimin izleri toplumsal hayatta yoğun bir biçimde hissediliyordu. Kent sokakları ise Zeynep Çelik, Noyan Dinçkal ve Sibel Zandi-Sayek gibi birçok kent tarihçisinin çalışmalarında örneklediği üzere, modernitenin farklı temsillerinin sergilendiği arterler haline gelmişti.¹⁷ Osmanlı kentlerindeki altyapı hizmetleri de bu dönemde hız kazanmış ve kentler dönemin ege-men güçleri Fransa, Almanya ve İngiltere'nin kendilerine yeni yatırım alanları açtukları bir paylaşım mücadelesine dönüşmüştü. Soli Shahvar'ın "imtiyaz avı" (*concession hunting*) olarak adlandırdığı bu süreç Osmanlı İmparatorluğu'nda ticari hareketliliğin güçlü olduğu çok nüfuslu kentlerde yoğun bir biçimde yaşandı.¹⁸ Avrupalı devletler elçilikleri aracılığıyla Babıali'ye yakın olmaya çalışarak demiryolları, limanlar, tramvay, havagazı, elektrik, telefon gibi hizmetlerin imtiyazlarını alabilmek için yarıştılar. Örneğin, İstanbul, İzmir, Şam, Beyrut gibi kentlerde su, havagazı, telefon, tramvay, vapur gibi ulaşım ve iletişim hizmetlerinin işletmelerini Alman, Fransız, İngiliz ve Belçikalı şirketler veya bu ülkelerde bulunan banka ve şirketlerin oluşturduğu konsorsiyumlar elde etti.¹⁹

1908 yılında, II. Meşrutiyet'in ilanıyla Sultan Abdülhamit iktidarı döneminde (1876-1909) askıya alınan anayasa yeniden yürürlüğe konmuş; Osmanlı Meclisi yeniden teşkil edilmişti. Hürriyet, kardeşlik, adalet ve eşitlik söylemleriyle yola çıkan İttihat ve Terakki yönetimi sadece idari ve hukuki alanlarda değil sosyal hayatta da değişimin

¹⁶ "Ölçüleri Kontrol", *Akşam*, 14 Aralık 1934, 7.

¹⁷ Zeynep Çelik, *The Remaking of Istanbul: Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century* (Berkeley: The University of California Press, 1993); Noyan Dinçkal, "Arenas of Experimentation: Modernizing Istanbul in the Late Ottoman Empire", *Urban Machinery: Inside Modern European Cities*, yay. haz. Michael Hard, Thomas J. Misa (Cambridge: The MIT Press, 2008), 49-70 ve Sibel Zandi-Sayek, *Ottoman Izmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880* (Minneapolis, MN: University of Minnesota Press for Architecture, 2014).

¹⁸ Soli Shahvar, "Concession Hunting in the Age of Reform: British Companies and the Search for Government Guarantees; Telegraph Concessions through Ottoman Territories, 1855-1858", *Middle Eastern Studies* 38, no. 4 (2002), 169-193.

¹⁹ Jacques Thobie, "L'électrification dans L'aire Syro-Libanaise des Origines à la Fin du Mandat Français", *Outre-Mers. Revue d'histoire* 89, no. 334-335 (2002): 527-554, 527; Necla Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye (1854-1914)* (İstanbul: Hil Yayınları, 2008).

kapısını aralayacağını iddia ediyordu. Osmanlı kentlerinin 'modern' bir dokuya kavuşması ve devletten endüstriyel ve ekonomik gelişimi için altyapı çalışmalarının hızlanması gerektiği konusunda meclis üyeleri hemfikir. Ancak, büyük ölçekli ulaşım, iletişim ve enerji ağlarının inşası yoluyla siyasi ve ekonomik gücü ele geçirmiş olan imtiyazlı şirketler karşısında temkinli olmak gerektiğini de düşünüyorlardı. Bu şirketlerin gücünün farkında olan bürokratlar, bir yandan yabancı yatırımlar aracılığıyla altyapı çalışmalarını gerçekleştirmenin bir yolunu bulmalı, bir yandan da bu şirketler üzerindeki denetimlerini yitirmemeliydiler.

Osmanlı Devleti'nde yabancı sermayeye verilen kamu hizmeti imtiyazları, Seda Örtsen Esirgen'in de belirttiği üzere, bir yandan modern yaşamın altyapısının erken bir dönemde oluşmasını sağlarken bir yandan da Osmanlı bürokratlarının, diplomatik temsilcilerin, yerli ve yabancı sermaye sahiplerinin, Müslüman ve gayrimüslim araçların içinde olduğu mücadelelere sahne olacaktı.²⁰ Sonraları maliye bakanı olarak da görev alacak olan, Meşrutiyet döneminin önemli ekonomisti Mehmet Cavit Bey yazı ve konuşmalarında, yolların ve limanların inşası, telgraf ve ulaşım sistemlerinin kurulumu, şehirlerde aydınlatma ve ısıtma gibi bayındırlık işlerinin yapılabilmesi için Osmanlı Devleti'nin yabancı sermayeye ihtiyaç duyduğunu, aksi halde medeniyetten yoksun kalacaklarını açık bir dille ifade etmişti.²¹ Öte yandan, meclisteki bazı vekiller yabancı sermaye yatırımlarına karşı çıkmış, milli sermayedarların desteklenmesi gerektiğini savunmuştu. Örneğin, 29 Kasım 1909'da yapılan meclis toplantısında dönemin Ankara vekili Mehmet Talat Bey, Sultan Abdülhamit döneminde yabancı şirketlere verilen imtiyazların, Osmanlı toplumunun aleyhine olduğunu belirterek, bu imtiyazları sert bir dille eleştirmişti.²² Nafia ve Ticaret Bakanı Bedros Hallaçyan Efendi ise bir imtiyaz sürecini başlatmadan önce, devletin ihalelerin ve sözleşmelerin içeriğini kapsamlı bir şekilde değerlendirmesi gerektiğini ve kararların açıkça bu incelemeye dayandırılması gerektiğini savunuyordu. Aksi takdirde imtiyaz sahipleri kendi çıkarları doğrultusunda hareket etme eğiliminde olacak ve imtiyaz süreci devletin ve halkın çıkarlarına aykırı sonuçlanabilecekti.²³

Mecliste oldukça tartışmalı bir konu haline gelen ihale ve imtiyaz süreçlerine dair kapsamlı bir kanun çıkarılması gerektiği gündemdedi. Uzun tartışmalar neticesinde, 23 Haziran 1910 tarihli *Menafi-i Umumiyye Mütteallik İmtiyazat Hakkında Kanun*'un çıkarılmış ve kamu hizmetlerinin düzenlenmesine yönelik imtiyaz işlemlerinin hukukî çerçevesi ilk defa, Türkiye Cumhuriyeti'ne de temel oluşturacak bir doğrultuda, netleştirilmişti.²⁴ Ancak Trablusgarp ve Balkan Savaşları ile başlayan ve Mütareke Dönemi'ni de kapsayan uzun savaş dönemi ihale ve imtiyaz süreçleri konusunda atılacak adımlar önünde engel teşkil etti. On yılı aşan bu ara dönem, Osmanlı'nın değişen siyasi hükü-

²⁰ Seda Örtsen Esirgen, "II. Meşrutiyet Meclis Tutanaklarına Göre "Menafi-i Umumiyye Mütteallik İmtiyazat Hakkındaki Kanun"un Kabulü", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 60 (4) 2011: 935-962, 937.

²¹ Mehmet Cavid, "Ecnebi Sermayeleri 2", *Sabah*, 15 Ekim 1908, 1.

²² *Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi* [MMZC], Devre 1, Cilt 1, İçtima Senesi: 2, 29 Kasım 1909, 142.

²³ MMZC, Devre I, Cilt 3, İçtima Senesi: 2, 28 Mart 1910, 380.

²⁴ Yabancı sermaye, ihale ve imtiyaz usullerine dair mecliste geçen tartışmaların bir analizi için bkz. Esirgen, "II. Meşrutiyet Meclis Tutanaklarına Göre "Menafi-i Umumiyye Mütteallik İmtiyazat Hakkındaki Kanun"un Kabulü," 945. Ayrıca bkz. *Düstur*, II. Tertip, C. II, 362-365.

metleri, hali hazırda var olan imtiyazlı şirketler ve kamu hizmetlerinden faydalanmayı bekleyen kent sakinleri arasında birçok gerilime sahne oldu.²⁵

Erken Cumhuriyet dönemi bürokratları ve teknokratları ise hem özel teşebbüs hem de devlet yatırımlarını desteklemiş ve yabancı sermaye yatırımlarına karşı olumsuz bir politika sergilememişti. Aksine savaş yıllarının neden olduğu toplumsal ve ekonomik sarsıntılarının aşılması için henüz daha Cumhuriyet'in ilan edilmediği günlerde, 1923 yılının Şubat ve Mart aylarında gerçekleşen Birinci İzmir İktisat Kongresi'nde yabancı sermayeden de yararlanılabileceği açık bir şekilde ifade edilmişti. Kongrenin açılışında yaptığı konuşmasında Mustafa Kemal, "kanunlarımıza bağlı olmak şartıyla yabancı sermayelerine gereken güvenceyi vermeye her zaman hazırız ve isteriz ki, yabancı sermayesi bizim çalışmamıza ve var olan ama yetersiz kalan servetimize katılsın. Bizim için ve onlar için faydalı sonuçlar versin; fakat eskisi gibi değil," diyerek imtiyaz sahibi uluslararası yatırımcılara mesajını açık bir şekilde iletti.²⁶ Kongrenin açılış söylevinin diğer bölümlerinde, Osmanlı devletinin ekonomik ve hukukî olarak nasıl Batılı güçlerin hakimiyetine girdiğini anlatan Mustafa Kemal, Osmanlı İmparatorluğu'nun özellikle on dokuzuncu yüzyıldan itibaren "yabancıların serbest bir sömürgesinden" başka bir şey olmadığını dolayısıyla esaret içinde olduğunu dile getiriyordu. Yeni ulus-devletin ise artık buna izin vermeyeceğini belirtmişti.

1923'te, çoğunlukla İstanbul ve İzmir'de bulunan yabancı şirketlerin temsilcileri, yeni rejimin merkezi Ankara'ya çağırıldı. Bu şirketlerin, ülke ekonomisinin gelişmesine yardımcı olacak bazı taahhütler üstlenmek ve kanunlara uymak kaydıyla, faaliyetlerini sürdürebileceklerine karar verildi ve yeniden tescil edildiler.²⁷ Dolayısıyla halihazırda var olan imtiyazlı şirketlerin sözleşmeleri iptal edilmedi, bu sözleşmeler her iki taraf için de kazançlı olması arzusuyla gözden geçirilerek yenilendi. Murat Koraltürk'ün de aktardığı üzere, yenilenen bu anlaşmalarda iki husus ön plana çıkıyordu. Bunlardan ilki şirketlerin yerli kömür kullanma zorunluğuydu. Bir diğeri ise şirketlerde ve işletmelerinde bulunan işgücünün bir an evvel Türkleştirilmesi gereği idi. Nitekim çok geçmeden, 1924 yılında Nafia Vekaleti, yabancı-sermaye ile işletilen kamu hizmeti sağlayan şirketlerden işçilerin adlarını, uyruklarını, etnik ve dini kimliklerini ve pozisyonlarını içeren bir liste hazırlamasını istemişti. Bir süre sonra da yabancı uyruklu ve gayrimüslim işçilerin tasfiyesine başlandı.²⁸ Cumhuriyet rejiminin bu ilk yıllarında, her ne kadar yabancı sermayeye karşı ılımlı bir politika izlense de işçiler için bu söz konusu olama-

25 Birinci Dünya Savaşı ve Mütareke Dönemlerinde yürütülen altyapı çalışmalarına dair akademik literatür oldukça sınırlı kalmış durumda. Ancak bu dönem kapsamlı bir araştırmayı gerekiyor, bkz. Erol Ülker, "Multinational Capital, Public Utilities, and Urban Change in the Late Istanbul: Constantinople Tramway and Electric Company", *Moderne Stadtgeschichte* 1, (2018): 68-80 ve Daniel-Joseph MacArthur-Seal, *Britain's Levantine Empire, 1914-1923* (Oxford: Oxford University Press, 2021).

26 "Türkiye İktisat Kongresi'ni Açış Söylevi İzmir," <https://www.atam.gov.tr/ataturkun-soylev-ve-demecleri/turkiye-iktisat-kongresini-acis-soylevi-izmir>, Erişim Tarihi: 23.01.2022. Aynı zamanda bkz. Afet İnan, *İzmir İktisat Kongresi, 17 Şubat- 4 Mart 1923* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1989).

27 Murat Koraltürk, *Erken Cumhuriyet Döneminde Ekonominin Türkleştirilmesi* (İstanbul: İletişim Yayınları, 2011), 229-277.

28 Koraltürk, *Erken Cumhuriyet Döneminde Ekonominin Türkleştirilmesi*, 205-277; Nurçin İleri, "Nationalism on the Shop Floor: The Silahtarğa Electric Power Plant in the Early 1920s," *TRAFÖ – Blog for Transregional Research*, <http://trafo.hypotheses.org/28794>, Son Erişim Tarihi: 10.02.2023.

dı. Zorunlu tutulan bu uygulamalar, ekonominin ve işgücünün millileştirilmesi yolunda atılması gereken adımlar olarak yorumlandı.²⁹

Kısacası, Birinci Dünya Savaşı'nı izleyen Mütareke Dönemi'nde her ne kadar anti-emperyalist mücadele güçlenmiş ve bu mücadele iktisadi bağımsızlık fikrinin yaygınlaşmasını sağlamışsa da 1920'li ve 30'lu yıllarda yeni kurulan birçok kamu altyapı hizmeti alanında yabancı sermaye yatırımları devam etti. Çünkü savaş yıllarının toplumsal ve ekonomik sarsıntılarının aşılması için yabancı sermaye ve teknik uzmanlık ihtiyacı mevcuttu. Ancak zaman içinde bu şirketlere verilen imtiyazlarla iktisadi bağımsızlık fikrinin uyuşmadığı kaygısı hâkim gelmeye başladı. Çok geçmeden tüm dünyayı sarsan 1929 Büyük Buhranı dünyadaki birçok siyasi iktidarı, ekonomi politikalarında daha korumacı ve devletçi önlemler almaya itti. Bunda hiç şüphesiz, yeni bir dünya savaşının henüz duyulmaya başlayan ayak sesleri de etkiliydi. Rusya, İngiltere, Almanya ve Fransa gibi Türkiye de devletçilik ilkesinin ön plana çıktığı korumacı bir ekonomi politikasını benimsedi. Türkiye Cumhuriyeti bürokrat ve teknokratlarının yabancı sermaye yatırımlarına ve kamu hizmeti yürüten imtiyazlı şirketlere karşı ılımlı tutumu değiştirmeye başladı.³⁰

Halk tarafından gelen şikâyetlerin de yoğunlaştığı 1930'lu yıllarda, şirketlere yönelik denetimlerin de artması sonucu şirketlerin geriye dönük ve halihazırda aldıkları kararlar ve gerçekleştirdikleri bazı uygulamalar yolsuzluk olarak değerlendirildi. 1930 yılında çıkarılan 1580 sayılı Belediye Kanunu'nun 157. maddesi çerçevesinde imtiyaz sahibi şirketlerle anlaşmalar yapılarak bu şirketler peyderpey satın alınmaya başlandı, daha sonra ise belediyelere devredildi.³¹ İmtiyazlı şirketlerin millileştirilmesi için çaba sarf eden dönemin Nafia Vekili Ali Çetinkaya'nın 1937'de sarf ettiği şu sözler belki de içinde bulunulan durumun sarih bir özetini sunar:

"Osmanlı hükümeti devrinde amme hizmetleri gören imtiyazlı şirketlerin hemen ekserisi siyasi tesirlerle ecnebi sermayesile kurulmuş ve pek az kontrole tabi tutulmuştur. Bunların vazifelerini görürlerken imtiyazlarının ve mukavelelerinin emrettiği vecibeleri ifa edip etmemek hususunda kendi arzularına bırakılmış ve bunlarda yalnız para kazanmak kaygusuna düşmüşlerdir. Cumhuriyet hükümeti memleketin yükselmesi için ecnebi sermayesinin memlekete girmesini takdir etmiş ancak bu hususta yalnız ecnebi sermayesinin gelmesini beklemeyerek yani işleri milli sermayelerle görmek yollarına da tevessül etmeyi [girişmeyi] ihmal etmemiştir. Ancak ecnebi şirketlerin kendilerine verilen hakları mukavelelerindeki şartlara uygun bir surette tatbik etmeleri hususunda gayet kısıkanç davranmaktadır. Cumhuriyet hükümeti Osmanlı devrinde teessüs etmiş olan ecnebi sermayeli imtiyazlı şirketlerin

²⁹ Koraltürk, *Erken Cumhuriyet Döneminde Ekonominin Türkleştirilmesi*, 74. Korkut Boratav, 1923'ten Büyük Buhran'ın yaşandığı 1929 yılına kadar Türk yönetiminin bu imtiyazları yerli burjuvazinin yaratılması için bir araç olarak gördüğünü iddia eder, bkz. Korkut Boratav, *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002* (İstanbul: İmge Kitabevi, 2003), 39-57.

³⁰ William J. Hausman, Peter Hertner, ve Mira Wilkins, *Global Electrification: Multinational Enterprise and International Finance in the History of Light and Power, 1878-2007* (Cambridge: Cambridge University Press, 2008), 190-229.

³¹ Bkz. "Belediye Kanunu" <http://www.mku.edu.tr/files/200-a5f3980a-2402-4a4a-96b8-7ced2a07631e.pdf>, Erişim Tarihi: 22.03.2023. Aynı zamanda bkz., Ali İhsan Öztürk, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İmtiyaz Usulüyle Yürütülen İstanbul Belediye Hizmetleri* (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2010).

kendi prensiplerine ve gayelerine uygun olarak devam etmeleri esasını muhafaza etmiş ancak mukavele ve imtiyazlarında hükümetin satın almak hakkı gelmiş bulunanları aşağıda bulunan mali şartlarla tasfiyeleri cihetine gitmiş ve devletleştirmiştir... Cumhuriyet hükümeti halkın menfaatlerini, ihtiyaçlarını selameti umumiye-yi düşünmeyen Osmanlı hükümeti gibi atıl ve bu esasları ihmal eder bir vaziyette kalamazdı. Cumhuriyette bütün gayeler amme hizmetlerini ifa eden [yerine getiren] müesseselerin halkın ihtiyaçlarını en ucuz ve iyi bir surette tatmin edilmesini gaye etmiştir. Bu itibarla belediye kanunundaki bir madde ile bu gibi amme hizmetlerini yapmak mecburiyeti belediyelere tahmil edilmiştir [devredilmiştir].³²

1920'li yılların sonunda başlayan, 1933 sonrası ise hız kazanan millileştirme politikaları demiryolları, tramvay, liman, havağazı, elektrik ve su gibi belediye hizmetlerini de kapsayan enerji ve ulaşım gibi stratejik alanlarda yoğunlaştı.³³ Makalenin geri kalan kısmında bu şirketlerden İstanbul'da bulunan su ve tramvay şirketlerine ve sundukları hizmetlere odaklanılarak siyasi ideolojiler, ekonomik kaygılar ve gündelik hayat ekseninde bir tartışma yürütülecektir.

"Terkos Heyulasını da Gömdük": İstanbul'un Su ile İmtihânı

1929 yılının Ocak ayı başlarında *Akşam* gazetesi "İstanbul Sahrayı Kebire Döndü" başlıklı bir haber yayınladı. Bu habere göre 3 Ocak gecesi saat on birde, birdenbire terkos muslukları kuruyuvermişti. Terkos Şirketi aranmış; yetkililer "bir saate kalmaz gelir" demiş; ancak aradan saatler geçmesine rağmen su gelmemiştir. Bu su kesintisinin şehirdeki birçok zanaat müessesesinin işleyişini büyük zarara uğratacağı düşünülmüştü. Ama en önemlisi bu kesinti sırasında bir yangın çıktığı takdirde büyük bir felakete dönüşebilirdi. Gazete yaptığı haberle belediyeyi Terkos Şirketi'ne vazifesini bildirmesi için uyarıyordu.³⁴ Aradan çok geçmemiştir ki Ocak ayının sonlarına doğru soğuk bir kış gecesi Tatalva'da bir yangın çıktı. Saatler içinde bir felakete dönüşen bu yangın, bir Fransız işletmesi olan ve hakkında birçok şikâyet bulunan Terkos Su Şirketi'nin millileştirilmesine dair tartışmaları ateşleyen en önemli yapıtaşlarından biri oldu. Ayrıca bu yangın, bir Rum semtinin sadece fiziksel yapısını değil toplumsal yapısını da dönüştürdü. Aytek Soner Alpan'ın ayrıntılı bir şekilde ele aldığı ve iddia ettiği gibi Türkiye ve Yunanistan arasında mübadele müzakerelerinin tıkandığı bir dönemde, önceleri bir felaket olarak görünen Tatalva Yangını, siyasi ve iktisadi milliyetçiliğin hâkim olduğu bir atmosferde "araçsallaşmış ve milliyetçi hedeflerin hayata geçmesinde" kullanılmıştı. Yangından çok kısa bir süre sonra Tatalva bir suç mahalli olarak kategorize edilerek yardım edilmesi gereken bir muhitten kurtarılması gereken bir muhite dönüşmüş ve kısa bir süre sonra Kurtuluş adını almıştı.³⁵

³² Ali Çetinkaya, "Türkiye'de Başarılan Nafia İşleri ve İleride Başarılacak İşler", *Türk Yüksek Mühendisler Birliği Dergisi* 22-23 (Şubat 1937): 337-342, 341-342.

³³ Emir Bostancı, "1929-1938 Yılları Arasında Türkiye'de Yabancı Sermaye", *Yeditepe Üniversitesi Tarih Bölümü Araştırma Dergisi* 4 / 8 (2020): 37-68.

³⁴ "Su Derdi: İstanbul Sahrayı Kebire Döndü", *Akşam*, 4 Ocak 1929, 2.

³⁵ Yangın sürecini dönemde yayınlanmış Türkçe ve Rumca kaynakları kullanarak farklı açılardan aktaran ve yangının politik anlamları ve sonuçları üzerine ayrıntılı bir analiz sunan bir çalışma için bkz. Aytek Soner Alpan, "Bir Felâket Olan Yangın Meğer Pek Hayırlı Bir Sabahın Aydınlığı İmiş": Tatalva Nasıl "Kurtuldu?" *Toplum ve Bilim* 158 (2021): 223-250, 243.

Dönemin basınının ve bu konu üzerine çalışan araştırmacıların değerlendirmelerine göre Tatavla Yangını, 21 Ocak gecesi Demirci Alekos ve damadı Bakkal Yanni'nin oturdukları Ayatanaş Sokağı'nda kırk iki numaralı evde, saat dokuz buçuk sularında çıkmıştı.³⁶ Gazetelerde yer alan iddiaya göre evde kaçak rakı üreten Yanni'nin rakı kazanı patlamış ve bu yangına sebebiyet vermişti. Kimi iddiaya göre ise yangın soba borularında oluşan bir sorundan kaynaklanıyordu.³⁷ Yangının tam olarak hangi nedenden çıktığı netleşmese de ahşap evlerin yoğun bulunduğu sokaklarda cereyan eden bu yangın, o geceki poyrazın da etkisiyle saat gece üç buçuk sularında Dolapdere'ye de inerek hızla yayılmıştı. Yaklaşık on saat süren yangın, ertesi sabah saat sekiz sularında ancak söndürülebildi.³⁸ Can kaybının olmadığı bu afette, yanan evlerin çoğu Rumlara aitti; Ermeni ve Türklere ait az sayıda ev de zarar görmüştü. Yangının ilk günlerinde 400 ila 500 evin tahrip olduğu iddia edilse de birkaç gün süren tahkikat neticesinde 212 ev, 17 dükkan, bir eczane ve bir karakolun yandığı tespit edildi.³⁹

Gazetelerde yangının büyük bir felakete dönüşmesinde birtakım ihmaller söz konusu olduğu iddia edilmiş ve soruşturma sürecinde de bu ihmaller üzerine gidilmişti. Saat dokuz buçuk sularında çıkan yangını Tatavla (Aya Dimitri) Kilisesi heyeti, tulumbacılar aracılığıyla kendileri söndürmeye çalışmış; kimsenin itfaiyeye haber vermek aklına gelmemişti. Yangının önünün alınamayacağı anlaşılınca da yangının çıkmasından yaklaşık bir saat sonra itfaiyeye haber verilmiş; ancak o sırada Beyoğlu grubu Galata'da Arkadi Sokağı'nda çıkan başka bir yangın ile meşgul olduğundan, Tatavla'ya İstanbul grubu gönderilmişti. Fatih'ten hareket eden İstanbul grubu çok kısa bir süre içerisinde yangın mahalline varmış olsa da Terkos Şirketi memurlarına ulaşamamışlar, dolayısıyla da buz altında kalan yangın musluklarının yerlerini tespit edememişlerdi. Bir süre sonra Beyoğlu itfaiye ekibi de İstanbul itfaiye ekibine katılmış, sabaha kadar yangını söndürmekle uğraşmıştı. Ancak bu sefer de Terkos Şirketi'nin yangın musluklarından yeteri miktarda su gelmemişti. Dolayısıyla tahkikat sırasında sorgulananlardan birisi de Terkos Şirketi müdürü Bay Castello oldu. Castello ilk etapta, şirketin yangın esnasında su vermeye mecbur bulunmadığını, bunun mukavelede yer almadığını belirtse de bu iddiası yanlıştı. Zira Terkos Şirketi ile yapılan mukavelede ikinci maddesi gereği şirket yangın çıkması durumunda su sağlamakla yükümlüydü. Bu maddede şöyle deniliyordu: "Şirket vidalı harik [yangın] muslukları tesis ile bunlara meccanen [ücretsiz] su vermeği kabul etmiştir."⁴⁰ İlk iddiasının yanlışlığı ortaya çıktıktan sonra ise Castello, yangın sırasında musluklarda yeterince su bulunduğunu gerekirse bilimsel verilerle kanıtlayabileceğini şu sözlerle belirtmişti:

"Tatavla yangınına geç su verildiği haberi kat'iyen aslı esastan aridir. Bilhassa o gece su bir dakika için kesilmiş değildir. Şirketimizin Feriköyünde büyük bir havuzu vardır. Daima dolu olan bu havuza koyduğunuz bir alet suyun yükseliş ve alçalışını

³⁶ Tatavla Yangını'nın teknik açıdan ele alan ve toplumsal sonuçlarını analiz eden bir çalışma için bkz. Abdurrahman Kılıç, "Tatavla Yangını ve Etkileri" *Toplumsal Tarih* 326, (2021):12-19.

³⁷ "Dün Gece Tatavla Kamilen Yandı. Bir Kıvılcım Yüzünden!", *İkdam*, 22 Ocak 1929, 1; "Bir Afet: Dün Gece Tatavla'da 150'yi Mütcevaz Ev Yandı", *Milliyet*, 22 Ocak 1929, 1; "Tatavla Yangını. Tahkikate Devam Ediliyor", *İkdam*, 23 Ocak 1929, 1.

³⁸ "Tatavla Yangını: Yangın Ancak Saat 8.5 da Söndürülebildi", *Milliyet*, 23 Ocak 1929, 1.

³⁹ "Terkos Şirketi Hakkında Takibata Başlandı", *İkdam*, 25 Ocak 1929, 1 ve 2; "Tatavla'da 400 Ev Yandı, 1000 Aile Açıkta Kaldı", *Milliyet*, 23 Ocak 1929, 1.

⁴⁰ "Terkos Müdürü Dün Serbest Bırakıldı", *İkdam*, 27 Ocak 1929, 1.

mundazaman gösterir. Biz bu aletle her güne ait su sarfiyatının grafiklerini tanzim ederiz. O güne ait grafiğimizi Feriköyündeki havuzda bulunan suyun akşam 9,5'tan itibaren inmeye başladığını saat on buçukta daha süratle inmeye başladığını ve ancak sabahleyin yükseldiğini göstermektedir. Yangının tevessüünde [yayılmasında] daha başka amiller aramak lazımdır. Yangını haber alan ve o havaliye bakan müfettişlerimiz yanlarına muslukcuları alarak itfaiyeye o civarda bulunan harik [yangın] musluklarını ve Tatavla Kilisesinde şirket tarafından yapılmış olan beş harik musluğunu göstermek üzere derhal yangın mahalline gelmişlerse de kordon yapan askerler tarafından ellerindeki vesikalara rağmen geçirilmemişlerdir. Tabii itfaiye de buz haline gelen karlardan dolayı yangın musluklarını bulamamıştır."⁴¹

Terkos Şirketi müdürü Bay Castelno'nun yangının büyümesinde şirketin sorumluluğunu bertaraf etmek için yaptığı bu açıklamalar çok kabul görmediğinden olsa gerek, tahkikat neticesinde yangının felakete dönüşmesinde en büyük mesuliyet, yangını itfaiyeye geç haber veren Tatavla ihtiyar heyeti ve musluklarında su bulunmadığı iddia edilen Terkos Şirketi'ne kalmış; yaklaşık 20 kişi mahkemeye verilmişti.⁴² Terkos Şirketi'nin bu tarz yangınlarda şirketi haklı çıkarma çabası gazetelere de mizahi bir dille yansımış; 1929 Şubat'ının ilk günü çıkan *İkdam* gazetesi, bir çizimde belediye başkanı ile su şirketi temsilcisi arasında geçen bir diyaloga yer vermişti:

"Şehremini- Görüyor musunuz. İstanbulu harabeye çevirdiniz.

Su Şirketi- Efendim! Maksat hizmet. Su veririz, hizmet ederiz, vermeyiz, gine hizmet! Mesela şimdi istediğiniz gibi istimplaksız her genişlikte sokak açabilirsiniz."⁴³

İstanbul, tarih boyunca kentin dokusunu dönüştüren çok büyük yangınlar yaşamış⁴⁴ ve bu yangınlar kentin yeniden planlanmasında önemli rol oynamıştı.⁴⁵ İstanbul'da su kültürü üzerine çalışan Haydar Kazgan, Sami Önal ve Ecem Doygun gibi araştırmacılar, İstanbul gibi yoğun bir nüfusa sahip olan bir kentte su ihtiyacının tarih boyunca çok fazla olduğunu ve şehirdeki kaynak, kuyu ve göl sularının çeşitli



İkdam, 1 Şubat 1929

41 "Terkos Şirketi Hakkında Takibata Başlandı", *İkdam*, 25 Ocak 1929, 1 ve 2.

42 "Tahkikat Bitti! Tatavla Yangınından Mütevelli Kumpanya Mesuldür", *İkdam*, 30 Ocak 1929, 1.

43 "Tatavla Yangınında Su Bulunmamış!", *İkdam*, 1 Şubat 1929, 1.

44 Osman Nuri Ergin, "İstanbul Yangınları", *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, cilt 3 (İstanbul: İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, 1995), 1183-238. Aynı zamanda 1903- 1918 yılları arasında İstanbul'da çıkan yangınların bir listesi için bkz. Haydar Kazgan ve Sami Önal, *İstanbul'da Suyun Tarihi: İstanbul Su Sorununun Tarihsel Kökenleri ve Osmanlı'da Yabancı Su Şirketleri* (İstanbul: İletişim Yayınları, 1999), 115.

45 Çelik, *The Remaking of Istanbul*, 53-67. Ayrıca yangın dönemlerinde basında ortaya çıkan söylemler ve bu söylemlerin iktidar ve ahalinin davranışlarını nasıl yönlendirdiğine dair ayrıntılı bir çalışma için bkz. Ebru Aykut, "Devr-i Hürriyette İstibdat Hayaleti: 1908 Çırçır Yangını'nın Ardından İstanbul'da Kundakçılık, Söylentiler ve Asayiş", *Toplum ve Bilim* 136 (2016): 5-39.

altyapı teknikleri ile tüketicilere ulaştığını dile getirirler.⁴⁶ Doygun'a göre "19. yüzyıl- da yaşanan askeri yenilgiler, ekonomik ve mali sıkıntılar, özellikle vakıf gelirlerinde meydana gelen azalma, su altyapı yatırımlarına gereken ilginin verilmemesine neden olmuş" ve İstanbul şehri sakinleri su sıkıntısı yaşamaya başlamıştı.⁴⁷ Bu doğrultuda Galata ve Beyoğlu bölgesinde su sıkıntısına çözüm bulmak amacıyla Terkos Gölü'nden su temini ve dağıtım amacıyla Fransız sermayesi ile kurulan Dersaadet Anonim Su Şirketi'ne (Compagnie des Eaux de Constantinople) imtiyaz verilmiş, bu şirket zaman içinde halk arasında Terkos Su Şirketi ismini almıştı.⁴⁸ Avrupa yakasının su ihtiyacını karşılamak amacıyla kurulan bu şirketin ardından Anadolu Yakası'nda ise yine Fransız sermayesi ile kurulan Üsküdar-Kadıköy Su Şirketi (Compagnie des Eaux de Scutari-Kadikeuy) işletmeye açılmış ve bu yakanın su ihtiyacı Elmalı Deresi üzerine inşa edilen Elmalı Barajı aracılığıyla sağlanmıştı.⁴⁹

Araştırmacı Ali İhsan Öztürk'e göre şehrin su hizmeti imtiyazlarının özel sektöre ve yabancı şirketlere verilmesinin en önemli nedenlerinden biri, bu şirketlerin İstanbul'da artan yangınlara bir çözüm olabileceğinin düşünülmesiydi. Öztürk'ün ifadesiyle "yangınlarda gerekli suyun temini, su hizmetinin özelleştirilmesinin etkili saiki olmuştu."⁵⁰ Şirketlerle yapılan sözleşme gereği, şirketler yangın sırasında ihtiyaç duyulan suyu tedârik etmekle yükümlüydü; mahallelere yangın muslukları inşa edilmesi mecburiyeti vardı. Bu muslukların anahtarları ise itfaiye teşkilatında bulunmak zorundaydı.⁵¹ Ancak Tatavla Yangını örneğinde olduğu gibi, yangın sırasında yangın musluklarında su bulunmadığına dair haberler, şirketin bu tarz felaketler karşısında hazır olmadığı veya yetersiz olduğu intibasını yaratmıştı.

İstanbul'da bir semtin fiziksel ve toplumsal olarak dönüşümüne neden olan Tatavla Yangını sırasında ve sonucunda ortaya çıkan altyapıya dair sorunlar, su şirketinin kuruluşundan itibaren sunduğu hizmetler düşünüldüğünde yaşanan olaylardan sadece bir tanesiydi. Şirket ne zaman bir sorun veya şikâyetle karşılaşsa imtiyaz anlaşmasının, şehrin o dönemki ihtiyaçları göz önünde bulundurularak yapıldığını, yangınlar yüzünden şirket şebekelerinin de zarar gördüğünü belirtiyordu. Tahrip olan ve yenilenmeyen şirket tesisatı günün ihtiyaçlarını karşılayamıyordu. Şirket yetkililerine göre, belediye ile yeni bir mukavele imzalanarak şirketin imtiyaz süresi uzatılmalı ve şirket de yeni tesisat ve şebeke inşasına başlamalıydı.⁵² Ancak gazetelerde ortaya çıkan baskın söy-

⁴⁶ Kazgan ve Önal, "İstanbul'da Suyun Tarihi," ve Ecem Doygun, "19. Yüzyıldan 21. Yüzyıla Suyun İstanbul'daki Dönüşümü", *İstanbul Su Kültürü*, yay. haz. Mesut Gengeç (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 2022), 228-257.

⁴⁷ Doygun, "Suyun İstanbul'daki Dönüşümü," 229.

⁴⁸ Kazgan ve Önal, "İstanbul'da Suyun Tarihi," 41 ve Doygun, "Suyun İstanbul'daki Dönüşümü," 233. Avrupa Yakası'na su temini ve dağıtım için Terkos Gölü ve civarının belirlenmesi sürecinde ve sonrasında, Dersaadet Anonim Su Şirketi, belediye, bölge köyleri yaşayanları arasında ortaya çıkan tartışma ve anlaşmazlıkları ayrıntılı ve eleştirel bir biçimde ele alan bir çalışma için bkz. K. Mehmet Kentel, "Nature's 'Cosmopolis': Villagers, Engineers, and Animals along Terkos Waterworks in Late Nineteenth-Century Istanbul," *The Seeds of Power: Explorations in the Environmental History of the Ottoman Empire*, yay. haz. Onur İnal ve Yavuz Köse (Winwick: The White Horse Press, 2019), 155-183.

⁴⁹ Doygun, "Suyun İstanbul'daki Dönüşümü," 233.

⁵⁰ Ali İhsan Öztürk, *İstanbul Şehir Suyu Hizmetinde Şirketler Dönemi (1881-1937)* (İstanbul: İdeal Kültür Yayıncılık 2019), 37-38.

⁵¹ Ali İhsan Öztürk, *İstanbul Şehir Suyu*, 38.

⁵² "Emanetle Terkos Şirketi Anlaşıyor", *Akşam*, 24 Ekim 1929, s. 1; "Sudan Mukavelename," *Vakit*, 21 Kasım 1929, 1.

lemin yanı sıra Heyet-i Fenniye müdürü Ziya Bey de Terkos Şirketi ile olan anlaşmanın yenilenmemesi gerektiğini, şirketin satın alınması gerektiğini savunuyordu.⁵³ Gerek belediye gerekse uzmanlar tarafından hazırlanan raporlarda şirketin sözleşmenin gereklerini yerine getirmediği, her sene su miktarını artırması gerekirken artırmadığı iddia edilmişti. Terkos suyunun "içilebilir su" olmadığı, şirketin bir bakteriyoloğunun bile bulunmadığı da yazılanlar arasındaydı. Gazetede yer alan rapora göre sadece bu nedenler bile şirket ile yapılan sözleşmenin feshi için yeterliydi. Ayrıca şehirdeki yangınların büyümesinin sorumlusu da şirketti; çünkü yangın musluklarında su bulundurmuyordu. Bu mesele birçok kez şikâyet konusu olsa da şirket bu meselenin çözümü için herhangi bir önlem almamıştı. Halkın ve devletin menfaatini düşünmediği iddia edilen bu şirket ile yapılan sözleşmenin feshi konusunda halen şüphelerin olması meclis azalarının da kafasını karıştırmıştı.⁵⁴

Şirketin durumu resmi makamlarca tartışılarsun, şirkete karşı nefret o kadar büyümüştü ki şiddet içeren birtakım olaylar da meydana geldi. Örneğin 13 Şubat 1930 tarihinde, bir grup öğrenci Beyoğlu'ndaki Terkos Şirketi genel merkezi önünden geçerken birdenbire galeyana gelmiş ve şirket binasına saldırmışlar, bina içinde bazı nümayişlerde bulunmuşlardı. Bunun üzerine şirket binasında bulunan memur ve müstahdemler sokağa kaçmıştı. Bu nümayiş esnasında bina da hasar görmüştü. Mesele zabıtaya aksetmişse de zabıta gelinceye kadar öğrenciler dağılmıştı. Yapılan tahkikat neticesinde nümayişin Feyziati Lisesi'nde çıkan bir yangın sırasında Terkos Şirketi'nin yine yangın musluklarında su bulundurmamasından kaynaklandığı ortaya çıkmıştı.⁵⁵

Basında yer alan haberlerde ise şirketin, biten sözleşmesi için uzatma almak maksadıyla yangın musluklarını susuz bıraktığı, belirli mahallelere kasten su vermediği iddia ediliyordu.⁵⁶ Bir yandan da kasten su verilmediği düşünülen Suriçi'ndeki mahallelerden suya kavuşan Beyoğlu'na göç vardı. Öyle ki gazeteler bunu tarihi yarımada'daki emlakın yıkımı olarak yorumlamışlardı:

"Hakikat şu ki İstanbul tarafından Beyoğlu tarafına bir kiracı muhacereti [göçü] var. Bunun sebebi terkostur. Terkos İstanbul tarafına su vermediği için kirada oturanlar birer birer bu taraftan kalkıp Beyoğlu tarafına gidiyor. İstanbul tarafındaki evlere, apartmanlara, kiracılar susuzluktan dolayı rağbet etmiyor. Kiralık evler ve apartmanlar bomboş kalıyor. Netice itibarıyla Terkos'un İstanbul tarafına su vermeme-siyle eline koca bir külünk alarak binaları yıkması arasında hiçbir fark kalmıyor."⁵⁷

Hükümet tarafından Terkos Şirketi'nin hesap ve hizmetlerine dair geçmişe yönelik yapılan tetkikatta şirketin 1927 senesinde vergi kaçakçılığı yaptığı iddiası da ortaya atıldı. Şirketin, Karaburun'daki kömür ocaklarından kullanabileceği kömür miktarı 10 bin ton ile sınırlıydı; çünkü İktisat Vekaleti daha fazlasına müsaade etmemişti. Ancak bu kömür ocaklarından Terkos Şirketi'ne gönderilen kömür miktarı 52 bin ton üzerindeydi

⁵³ "Terkos Şirketi Mukavelesi Feshedilmelidir, Şayet Feshi Kabil Değilse Mubayaa Olunmalıdır!", *Cumhuriyet*, 8 Ocak 1930, 1.

⁵⁴ "Sudan Mukavelename", *Cumhuriyet*, 21 Kasım 1930, 1 ve 4.

⁵⁵ "Dün Bazı Mektepliler Terkos Şirketinin Beş Camını Kırdılar", *Yarın*, 14 Şubat 1930, 1.

⁵⁶ "Terkos Millî Mücadeleye Hizmet Eden Haşimin Ölümüne Sebep Oldu!", *Yarın*, 16 Şubat 1930, 1 ve 2.

⁵⁷ "Terkos Şirketi Gidecek, Fakat Gidinceye Kadar İstanbul'daki Binaları da Alıp Götürecek mi?", *Vakit*, 20 Aralık 1931, 1.



Vakit, 20 Aralık 1931



Son Posta, 29 Aralık 1932

ve bu durum mukaveleye aykırıydı. Şirketin yalnız mukaveleye muhalefet etmekle kalmadığı, 90 bin lira civarında vergi kaçakçılığı yaptığı da iddia edilmişti.⁵⁸

Tüm bu olaylar ve şikâyetler neticesinde hükümet, Terkos Şirketi'nin ıslah edilemeyeceği kanısına varmış ve şirketin satılmasına karar vermişti.⁵⁹ Dönemin Nafia Vekili Hilmi Uran, Belediye Reisi Muhiddin Üstündağ ve su şirketi mümessili arasında bir itilafname hazırlanmıştı. 1933 senesi Ocak ayından itibaren Terkos Su Şirketi fiilen belediyenin idaresi altına geçti. 20 Mayıs 1933 tarih ve 2198 sayılı Kanun ile Terkos Su Şirketi'nin satın alınma işlemi ise onaylandı. Satın alma işleminin ardından İstanbul Sular İdaresi 27 Mayıs 1933 tarih ve 2226 sayılı "İstanbul Belediyesi'ne Bağlı İstanbul Sular İdaresi Teşkilî Hakkında Kanun" ile resmen kuruldu.⁶⁰

Basında yer alan haberlere göre, 1933 senesi başlarken İstanbul artık "Terkos heyulasının yükünü omuzlarında duymayacak ve rahat bir nefes alacaktı."⁶¹ Son Posta gazetesinde "Sözün Kısası" köşesinde yazar M. N. "Terkos Şirketini de Yolcu Ediyoruz" başlıklı yazısında duygularını şu şekilde ifade etmişti:

"Geçen gün Terkos'un satın alınacağını yazan bir gazeteyi okuyarak İstanbulun ahşap evleri bol bir semtinden geçiyordum. Bu habere, caddenin iki tarafını iki keçeli tutan tahta evler seviniyor, gülüyor gibi geldi. Büyük şehrin sırtını yer yer bir saç kıran gibi kariyan yangınların bıraktığı boş aralarda bu yolculuğun bundan yirmi yirmi beş yıl önce olmadığına, kim bilir, ne kadar yanar tutuşurlar."⁶²

İlerleyen yıllarda Terkos Su Şirketi'nin ardından halkın ve devletin menfaatlerini ön planda tutmadığı gerekçesiyle yabancı sermaye ile işletilen birçok altyapı şirketi millileştirilecekti. Bunlardan bir tanesi de İstanbul Tramvay Şirketi'ydi.

58 "Yine Terkos Şirketi, Şirketin Vergi Kaçakçılığı Yaptığı İhbar Edildi", *Son Posta*, 5 Kasım 1932, 1.

59 "Terkosun Mubayaası Kararı", *Vakit*, 20 Aralık 1931, 1.

60 2198 sayılı Kanun, *T.C. Resmi Gazete*, 2411, 27.05.1933, ayrıca bkz. Doğun, "Suyun İstanbul'daki Dönüşümü", 233.

61 "Terkos Heyulasını da Gömdük", *Son Posta*, 29 Aralık 1932, 1.

62 M.N., "Terkos Şirketini de Yolcu Ediyoruz", *Son Posta*, 23 Aralık 1932, 3.

Şişhane Faciası: Mahut Dert Tramvay Kazaları

26 şubat 1936 gecesi şişhane yokuşunda büyük bir tramvay kazası meydana geldi. Gazetelerin aktardığına göre, saat on biri beş geçe Harbiye'den kalkan 122 numaralı ikinci mevki Fatih-Harbiye tramvayı sinema ve ziyaretlerden dönen 30 kadar yolcuyu aldıktan ve Tepebaşı ve Altıncı Daire durak yerlerini geçtikten sonra birdenbire süratini artırarak hızla yokuştan inmeye başlamış, Unkapanı'na inen caddenin ağızındaki 78 numaralı apartmana çarparak durabilmişti. Apartmanın zemin kat duvarı içeriye doğru yıkılmış; o sırada uykusunda olan Madam Mari ölümden şans eseri kurtulmuştu.

Tramvay aracının devrilmesi esnasında, araç içerisinde bulunanlar arasında büyük bir çığlık yükselmiş ve yolcular birbirlerinin üzerine yığılarak tramvay enkazının altında kalmıştı. Olay sırasında çevrede bulunanlar, önce bir deprem olduğunu düşünmüşlerse de kısa süre içinde bunun bir kaza olduğunu anlamış ve itfaiye, polis, bekçiler ve halk, yaralıları kurtarmak için hızla yardıma koşmuşlardı. Yaralıların bir kısmı Beyoğlu Zükür Hastanesi'ne, bir kısmı ise Saint George Hastanesi'ne gönderilmişti. Yeni Postane Caddesi'nde bulunan kırtasiyeci Kınalızade Zühtü, enkaz altından çıkarılıp hastaneye

götürülürken hayatını kaybetmişti. Tramvayda bulunanların neredeyse tamamı ağır yaralanmıştı; dördünün hayati tehlikesi vardı. Tramvay şirketi müfettiş muavinlerinden Niyazi'nin iki bacağı keskin demirler arasında sıkıştığı için kesilmek zorunda kalmış ve hastanedeki ilk geceki müdahalenin ardından Niyazi de hayatını kaybetmişti.⁶³

Kaza sonrasında, Vali Muhiddin Üstündağ, Polis Müdürü Salih Kılıç ve Beyoğlu Kaymakamı Daniş hızla olay yerine giderek soruşturma sürecine aktif olarak dahil olmuşlardı. Tramvay şirketi Müdürü Gindorf, Hareket Müdürü Gomes, Yardımcısı İsmet, Baş Mühendis Blanşer, Yol şefi Giler, Müfettiş Sezai ve tüm şefler de kaza haberini alır almaz



Akşam, 28 şubat 1936

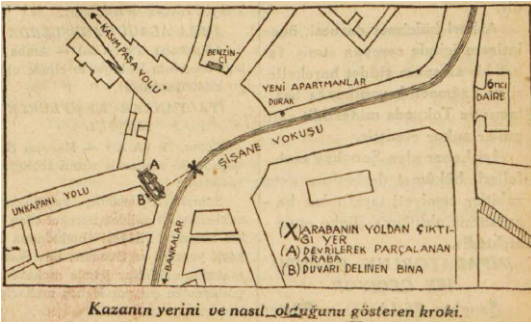
⁶³ Ağır yaralı olup hastaneye kaldırılanları isimleri şu şekildeydi: Tramvay şirketi müfettiş muavini Niyazi [ilk geceki müdahaleden sonra ölüyor], tüccar Ziya oğlu Süleyman, yelkenci Mehmed Selim oğlu Mahmud, gazinocu Süleyman Tahir, hadise esnasında biletleri kontrol üzere tramvayda bulunan İsmail Hüseyin, tramvayı idare eden vatman ve biletçi, Yeni Camii de Sırakahvelerde 61 numarada sakin kahveci Arnavud Hüseyin, Hayriye lisesi talebesinden Rodoslu Ziyaeddin, Asmaaltında tüccar Ziya Diktaş, Osmanlı bankasında memur Cahid Paker, 35 yaşlarında Kadriye, Hayriye lisesinden muallim Mücahid, ve Niko, bkz. "Müthiş Bir Tramvay Kazası Oldu", Akşam, 27 şubat 1936, 9.

olay yerine gelmişlerdi. Olay yerinin incelenmesinin ardından ertesi gün tramvay enkazı, teknik inceleme amaçlı Şişli Tramvay Deposu'na götürüldü.⁶⁴

Ertesi gün kazanın niçin gerçekleştiğine dair bazı spekülasyonlar ortaya atıldı. Kimileri tramvayın frenlerinin bozuk olduğunu iddia ediyordu. Tramvay arabası Harbiye'den yola çıktığında, Altınbakkal civarında başka bir tramvay arabasına hafifçe çarpmıştı. Bunun üzerine vatman Fahri, Tramvay Şirketi müfettişi muavinlerinden Niyazi'yi tramvaya almış; Niyazi frenleri kontrol etmiş ve bir sorun görmeyince yola devam etmişlerdi. Şişhane yokuşuna geldiğinde ise araba birdenbire hızlanmaya başlamış; Fahri frenleri sıkmasına rağmen arabayı kızaktan kurtaramamıştı. Fahri elektrik frenini sıkarken müfettiş Niyazi ise kum frenine basmıştı; daha sonra mıknatıs freni kullanılmışsa da kazaya engel olunamamıştı. Basın da sayfalarında bu konu üzerine çeşitli bilirkişilerin fikirlerini yer vermişti:

"Dün bu hususta fikrine müracaat ettiğimiz selahiyettar [yetkili] bir mütehassıs [uzman] şunları söylemiştir: Bu tramvaylarda dört türlü fren vardır. Hava, el, elektrik ve kum frenleri. Kazaya uğrayan tramvay, inişten önceki tevakkuf [duraklama] mahallinde durmamıştır. Orada bu tevakkufu yapmadan yokuşa inmek, arabanın hızını arttırmıştır. Binaealeyh, o gayritabii hızla yokuş inen arabayı, bu dört freni kullanmakla dahi durdurmak imkansızdır. Bu itibarla vakıa vatman, icap eden bütün frenleri sıkıştırmıştır. Fakat yokuşa hızla dalmakla kazayı önüne geçilemeyecek bir hale getirtikten sonra!"⁶⁵

Bütün bu olanlar, bir yandan şirket arabasının gerekli teknik kontrollerinin yapıp yapılmadığı, bir yandan da vatmanların böylesi acil durumlarda ne tür müdahaleler gerektiğini bilip bilmedikleri sorusunu gündeme getirmişti. Kaza neticesinde kurumsal sorumluluk almak istemeyen Tramvay Şirketi ise bu kazanın vatman hatasından kaynaklandığını öne sürüyordu.⁶⁶



Kurun, 27 Şubat 1936

Kimileri ise kazanın fazla yolcudan ötürü olduğunu düşünüyordu. Tramvay arabasında 30-32 kişi olduğu söyleniyorsa da olay sırasında biletcinin bileti kutusu parçalanmış, kontrol kâğıdı da kaybolunca yolcu miktarının tespiti mümkün olmamıştı.⁶⁷ Gece yarısından sonra, evlerine dönme umuduyla bekleyen yolcular, arabaların kalabalığına aldırış etmeden tramvaya binmiş olabilirlerdi. Ayrıca, gün boyunca

64 "Müthiş Bir Tramvay Kazası Oldu", *Akşam*, 27 Şubat 1936, 1 ve 9; "Tüyley Ürpertici Bir Tramvay Faciası", *Son Posta*, 27 Şubat 1936, 1 ve 8; "Feci Bir Tramvay Kazası Oldu", *Kurun*, 27 Şubat 1936, 7; "Kaza Yerinde Dün Keşif Yapıldı", *Akşam*, 28 Şubat 1936, 12.

65 "Bir Mütehassısın Şayanı Dikkat İddiaları", *Son Posta*, 28 Şubat 1936, 10.

66 "Dün Gece Tramvay Kazasının Bütün Tafsilatı", *Haber*, 27 Şubat 1936, 1 ve 2.

67 "Dün Gece Tramvay Kazasının Bütün Tafsilatı", *Haber*, 27 Şubat 1936.

yağışlı bir havanın olması ve Tramvay Şirketi tarafından raylara kum dökülmemesi de kazanın başka bir olası sebebiydi. İlk günlerde yapılan tahkikat sırasında bir polis müdürü tarafından yapılan açıklamalar da bu iddiaları doğrulayan nitelikteydi:

“Arabanın firenlerinin tuttuğunu gördük. Kazanın hafif yağmur tesirile raylarda hasıl olan kayganlıktan ileri geldiği anlaşılmaktadır. Bu kaza bizim mahut [bilinen] derdimizi yine tazelemiş oldu. Bana kalırsa kazanın asıl amili [sorumlusu] tramvaylardaki yolcuların fazlalığıdır. Parçalanan arabanın son seferi sinema ve tiyatrolardan çıkış saatine rastlamış, tramvay basamaklara kadar müşteri ile dolmuş, kazanın vuku bulduğu yer zaten hattın en tehlikeli kısmı olduğundan arabadaki hاملenin [yükün] fazlalığı raydaki kayganlığa karşı mukavemete dayanamamış ve bu feci neticeyi tevhit etmiştir [yol açmıştır].”⁶⁸

Polis müdürünün değindiği bu bilinen dert yani İstanbul’un tramvay kazaları, istatistiklerle de gazetelerdeki yerini aldı. 1932 yılında yayınlanan Belediye Yıllığı’nın hazırladığı tramvay kazaları raporuna göre, 1924’ten 1932 yılına kadar gerçekleşen kazalarda 51 kişi ölmüş; 2475 kişi yaralanmış veya sakat kalmıştı.⁶⁹ Hiç şüphesiz bu kazalar sadece Cumhuriyet dönemine has değildi; İstanbul tramvayları şehir halkının ulaşım ihtiyacını karşılamaya başladığından beri kazalar sokaklardan eksik olmamıştı.

Dersaadet Tramvay Şirketi 1869 yılında büyük oranda yerli sermayeye dayanan bir Osmanlı Şirketi olarak kurulmuştu. Şirketin en önemli hissedarları Bank-ı Osmani ve Şirket-i Umumiye-i Osmaniye’ydi; ancak İstanbul’da faaliyet gösteren bir grup tüccar ve girişimci şirketin kuruluşunda gerekli olan sermayenin büyük bir kısmını tedarik etmişti. On dokuzuncu yüzyıl sonlarına doğru ise şirket Alman sermayesinin ağırlıkta olduğu bir grubun kontrolüne geçti. 1907’de ise şirket ile tramvay hatlarının elektrikleştirilmesini içeren bir sözleşme imzalandı.⁷⁰ Fransız, Alman ve İsveç sermaye gruplarını barındıran ve Tramvay Şirketi’ni de kontrol eden Union Ottomane 1910 yılında İstanbul’un Avrupa yakasında elektrik üretimine ve dağıtımına ilişkin teklif veren sekiz şirketten biriydi. Ancak Nafia Nezareti ihaleye giren bu şirketler arasından Budapeşte’de merkezi bulunan Avusturya-Macaristan Ganz Şirketi’nin (Société Anonyme d’Electricité Ganz de Budapest) teklifini en uygun teklif olarak değerlendirdi. Ganz Elektrik Şirketi, kendisi ile yapılan şartname gereği ferman tarihinden itibaren altı ay içinde kendi yerine geçecek ve Osmanlı nizam ve kurallarına tabi olacak bir anonim şirket oluşturmakla yükümlüydü. 1911 yılının Nisan ayında kurulan bu şirkete “Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi” adı verildi. Şirket Ganz Elektrik Şirketi, Budapeşte Elektrik ve İletişim Yatırımları Anonim Şirketi (La Société Anonyme de pour Enterprise d’Electricité et de Communications), Macar Halk Kredi Bankası (La Banque Générale de Crédit Hongrois), Brüksel Bankası (La Banque Bruxelles) ve daha önce ihaleye de katılmış olan Giros ve Loucheur grubu (La Maison Giros et Loucheur) gibi iştirakleri içeriyordu.⁷¹

68 “Son On Beş Yıl İçindeki Tramvay Faciaları”, *Son Posta*, 28 Şubat 1936, 10.

69 “Tramvay Kazasına Dair Son Malumat”, *Haber*, 29 Şubat 1936, 12.

70 Vahdettin Engin, *İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları* (İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, 2011), 126-129. Aynı zamanda bkz. Erol Ülker, “İstanbul’da Elektrikli Tramvayların Kısa Tarihi”, *Elektrik ve İstanbul: Elektrik’in Geçmişten Günümüze Serüveni*, yay. haz. Cengiz Kahraman (İstanbul: İstanbul Kültür A.Ş., 2021), 235-255.

71 “Société Anonyme Ottomane d’Electricité”, *La Gazette Financière*, 18 Nisan 1911, 8-9.

Kısacası tramvay hatlarının elektrikleştirilmesi hakkını elinde bulunduran Dersaadet Tramvay Şirketi ve İstanbul'da elektrik üretimi ve dağıtımını hakkını elinde bulunduran Osmanlı Anonim Elektrik Şirketi'nin birlikte hareket etmesi gerekiyordu. Bu gerekliliğin bir neticesi olarak da Eylül 1911'de İstanbul Konsorsiyumu (Union Ottomane Société d'Enterprise Electriques à Constantinople) kuruldu. Bu konsorsiyum, İstanbul'da enerji, aydınlatma ve ulaşım altyapı hizmetlerini geliştirmeyi ve kontrol altında tutmayı hedefliyordu. İstanbul Gaz Şirketi'nin de sahibi olan İstanbul Konsorsiyumu'nun idari merkezi, mali avantajları nedeniyle Belçika'daydı ve çok uluslu bir şirket olan ve tüm dünyada elektrik ve ulaşım altyapı hizmetlerinde önemli rol oynayan SOFİNA'nın (Société Financière de Transport et de l'Entreprise Industrielles) da bir kanadını oluşturuyordu.⁷² İstanbul Konsorsiyumu'nun kurucu anlaşması gereği Haziran 1914'te Konstantinopol Tramvay ve Elektrik Şirketi (Société des Tramways et de l'Electricité de Constantinople) kuruldu. Fransız, Alman ve Belçika sermaye yatırımlarını içeren bu şirket de yıllarca İstanbul'un tramvay hizmetini sağlayan ve bu yazıda bahsettiğimiz eleştirilerin de hedefi olan şirketti. Görüldüğü üzere, İstanbul'un altyapı hizmetleri finansal olarak birbirlerine bağımlıydılar ve uyum içinde hareket etmek zorundaydılar. Birbiri ardına kurulan bu şirketler, bir yandan kentin altyapı sistemlerinin finansal iç içeliğini ve karmaşıklığını açığa çıkarırken bir yandan da yabancı sermaye işletmelerinin kent yaşamının idame ettirilmesindeki hakimiyetinin bir göstergesidir.

1910'lu yılların başında şehrin artan ihtiyaçları karşısında âtil durumda kalan atlı tramvaylardan elektrikli tramvaylara geçiş, dönemin basınında yer alan haberlere göre coşkuyla karşılanmıştı. Özellikle Galata'dan Eminönü'ne geçen tramvay hattının birbirine yabancı kalan şehrin iki yakasını medeni bir bağ ile bağladığı görüşü dillendirilmişti. Tramvayların belirli bir düzen ve aralıklarla elektrik ışıklarıyla bezenmiş Galata Köprüsü'nden geçişinin; İstanbul'a Batılı şehirlere has, apayrı bir hava verdiği düşünülmüştü.⁷³ Elektrikli tramvay Karaköy-Taksim-Harbiye-Şişli hattı boyunca iç kesimlere uzanan yoğun nüfuslu mahalleleri, kuzeye giden Karaköy-Beşiktaş-Bebek hattı üzerinde yer alan mahallelere bağlamıştı. Tramvay hatları civarında Cadde-i Kebir, Tepebaşı ve Galata'da bulunan apartman ve dükkanlara da elektrik verilmeye başlanmış ve yeni iş alanları ortaya çıkmıştı.⁷⁴ 1911 yılı civarında atlı tramvay ağı 23,57 kilometre uzunluğundayken 1915 yılına gelindiğinde elektrikli tramvay ağı yaklaşık 34 kilometreye ulaştı. Hatlar 1911'de yaklaşık 30.000 yolcu taşıırken 1916'da bu sayı 6 milyona çıktı. Cumhuriyet döneminde ise hem Avrupa yakasında hem Anadolu yakasında yeni hatların açılması kent içindeki hareketliliği artırdı. Murat Ağırsel ve Ahmet Tabakoğlu'nun detaylı bir şekilde aktardığı üzere, şirketin filosundaki araç sayısı 1922 yılında

⁷² Fransız Diplomatik Arşivleri, Nantes, "Electricité de Constantinople (1897-1914)" 166PO, 1-554, No. 204. Ayrıca bkz. "La Consortium d'électricité", *La Gazette Financière*, 12 Eylül 1911, 7 ve "Le Consortium d'Electricité", *La Gazette Financière*, 5 Mart 1912, 9-10. SOFİNA, 1914 yılına kadar Avusturya-Macaristan, Belçika, Danimarka, Fransa, İtalya, Portekiz, Rusya, İspanya ve Arjantin gibi birçok yerde elektrik tedariki ve tramvay işinde faaliyet gösteren şirketlerle uluslararası yatırımlarını genişletmişti ve Osmanlı İmparatorluğu da bu yerlerden biriydi. Bir holding şirketi olan SOFİNA hakkında daha fazla bilgi için bkz. Hausmann vd., *Global Electrification*, 100-101.

⁷³ Nurçin İleri, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İstanbul'da Elektriğin Yolculuğu", *Elektrik ve İstanbul: Elektriğin Geçmişten Günümüze Serüveni*, yay. haz. Cengiz Kahraman (İstanbul: İstanbul Kültür A.Ş., 2021), 9-124.

⁷⁴ Kentin yapıyı çevresinin nasıl dönüştüğünü analiz eden bir çalışma için bkz., Murat Güvenç, "İstanbul'da İkinci Sanayi Devrimi: Yeni Bir Kentsel Araştırma Programına Doğru", *Silahtarğa Elektrik Santrali 1910-2004*, yay. haz. Asu Aksoy (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 2007), 53-58.

270 iken 1927 yılında 320'ye çıkmış ve 1938 yılında şirketin millileştirilmesine kadar bu şekilde kalmıştı.⁷⁵ 1923 yılında 55,595.688 olan yıllık yolcu sayısı ise 1938 yılında 73,039.303'e yükselmişti.⁷⁶ Bu sayılar, tramvayların şehir içi kara ulaşımının hâlâ omurgasını oluşturduğunun bir kanıtı olarak yorumlanabilir.

Kısa bir özeti sunmaya çalıştığımız Tramvay Şirketi'nin uzun ömründe, sabit yol taşımacılığı yapılmasına rağmen atlı tramvaylar döneminde atların ürkmesi ve parlaması veya hava koşulları nedeniyle; elektrik döneminde ise kent nüfusunun artması, kent içindeki hareketliliğin ve trafiğin yoğunlaşması nedeniyle başka araçlarla çarpışma, hattan çıkma, devrilme, yayaya çarpma, yolcu düşmesi şeklinde birçok kaza meydana gelmişti.⁷⁷ Tramvay güzergahı genişledikçe ve yolcu sayısı arttıkça sokak kazalarının sayısı da arttı. Elektrikli tramvayların İstanbul sokaklarında çalışmaya başladığı ilk birkaç ay boyunca gazeteler kaza haberleriyle dolup taşı. Bu aksiliklerin bazıları ölümcüldü.⁷⁸ Diğer birçok dünya kentinde olduğu gibi İstanbul'da da kent sakinleri bu yeni ulaşım araçlarının kurallarına ve hızına alışmakta güçlük çekti.

Meksika'daki elektrikli tramvay kazaları üzerine çalışmaları bulunan Diana J. Montaño'nun da belirttiği gibi, teknolojinin karanlık yüzünü açığa çıkaran bu kazalar, bir toplumun teknolojiye nasıl ilişki kurduğunu ve toplumsal yaşamın anlık kesintileri sırasında ne tür kaygılar üretildiğini incelemek için ilginç kaynaklar olarak işlev görebilir.⁷⁹ Örneğin Şişhane'de gerçekleşen facianın ardından bir yandan yetkililer, bir yandan uzmanlar açıklama yapmış; kazaya dair gelişmeler gazetelerde en ince ayrıntılarına kadar yazılı ve görsel anlatılarla nakledilmişti. İstanbulluların kolektif hafızasında uzun süre yer edecek olan bu kaza, kamuoyunda da tartışma başlatmış, bu tartışmaların yaygınlaştırılmasında basın aktif bir rol oynamıştı. Örneğin, kazadan hemen iki gün sonra *Kurun* gazetesi yazarlarınca yayınlanan "Bir Yayalık Grevi İlan Etmeliyiz!" başlıklı yazı oldukça ilgi çekiciydi:

"... Kaza neden oldu? Bunun mes'ulü kim?... Anlamak istediğimiz bu!

Pek âlâ! Bunu biz anladık adliye de anladı, meydana çıkardı diyelim: hatta cezalarına da tazminatlarına da hükmetti farz edelim: Bu biz de ilk kanlı tramvay kazası mı?.. İlk ceza ve tazminat mı?.. Kaçınıcı olaraktır ki bir araba yoldan çıktı, iki tekerlek üzerinden kaydı çarptı devrildi... Tahkikatler oldu, muhakemeler oldu. Bu gidişle yine de yoldan çıkar, kayar, çarpar, devrilir ve tramvay arabaları böyle balık istifi gibi dolduğuça ölen de çok olur, yaralanan da..."⁸⁰

Bu açık eleştirinin ardından gazete, Tramvay Şirketi'nin, vatmanların, belediyelerin ve halkın yapması ve yapmaması gerekenlere dikkat çekmişti. Tramvay Şirketi, Beyoğlu'nda sinemaların çıkış saatlerinde ulaşımı sağlayan araçların hem sayılarını hem de

⁷⁵ Murat Ağırsel ve Ahmet Tabakoğlu, "İstanbul Özelinde Tramvay Yatırımlarının Şehre Etkisi", *Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi* 55 (2021): 125-158, 132.

⁷⁶ Ağırsel ve Tabakoğlu, "İstanbul Özelinde Tramvay Yatırımlarının Şehre Etkisi, 134-135.

⁷⁷ R. Sertaç Kayserilioğlu, *Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay* (İstanbul: İ.E.T.T Genel Müdürlüğü, 1998), 144.

⁷⁸ BOA, ŞD 510/8, (16 Şubat 1329 /1 Mart 1914).

⁷⁹ Diana J. Montaño, "Visualizing Imprudentes: Technology and Consumption in turn-of-the-Century Mexico City", *Technology's Stories* v. 8, no. 2. <https://www.technologystories.org/visualizing-imprudentes/> Son Erişim Tarihi: 23.02.2023.

⁸⁰ "Bir Yayalık Grevi İlan Etmeliyiz!" *Kurun*, 28 Şubat 1936, 4.

teknik kapasitelerini artırmalıydı. Bu sayede bir araç 50 yolcu taşımak zorunda kalma-
yacaktı. İlk etapta maliyetli gibi görünse de, şirket için on binlerce tazminat ödemek
veya sürekli suçlanmak yerine daha iyi bir seçenektir. Vatmanlar, örneğin frenlerin işe
yaramadığından şüpheleniyorlarsa veya araca fazla yolcu bindiğinde hemen durma-
lı ve sefere devam etmemeliydiler. Belediye ise daha sıkı denetimler yapabiliirdi; “fren
tutmadı” gibi ifadeler tarihe karışmalıydı. Gece seferlerinde araç sayısının artırılması
için belediye, Tramvay Şirketi’ne baskı yapabiliirdi. Vatmanların, araçlara fazla yolcu
alıp almadıkları takip edilmeli ve olası herhangi bir aksaklık durumunda vatmanlar
sorumlu tutulmalıydı. Ayrıca, diğer şoförler gibi vatmanların da ara sıra alkollü olup
olmadıkları kontrol edilmeliydi. Geceleri bir an evvel evlerine ulaşmak için hızlı sürüş
yapan vatmanlar da cezalandırılmıyordu. Halkın yapması gereken ise, kalabalık tram-
vay arabalarına binmemektir. Araba içindeki yolcu sayısı aşıldığında, yolcuların bir be-
lediye memuru gibi kondüktörü uyarma yetkisi olmalıydı. Halkın en önemli sorumlulu-
ğu, bu önlemlerin alınıp alınmadığını takip etmek ve belediye tarafından resmi olarak
bu önlemler sağlanana kadar hiçbir araca binmemek, hatta “Yayalık Grevi” ilan etmektir.
Aksi takdirde, kazaların ve insan kayıplarının devam etmesi kaçınılmazdır.⁸¹ İstanbul
halkı, 1930’lu yıllardan itibaren taksi, otobüs ve dolmuş kullanmaya başlamıştı; ancak
tramvay taşımacılığı diğerlerine göre daha ucuz olduğundan yoğun tramvay kullanımı
devam etmişti.⁸²

Bazı gazetelerde ise çeşitli alternatif fikirler ortaya atılmıştı. İstanbul’daki tramvay ka-
zalarının en yoğun olduğu bölgeler Karaköy ve Tepebaşı’ndaki dik ve virajlı yokuşlar-
dı. Bu yokuşlar, hem eğimli hem de sık dönemeçli olmaları sebebiyle kazaların sıklıkla
meydana geldiği noktaları. Yağışlı veya karlı havalarda ise bu yolda tehlike riski art-
maktaydı. Bu son kaza, basının aktardığına göre, ulaşım aracı olarak tramvayı kullan-
mak zorunda olan yolcular arasında büyük bir korku ve endişe yaratmış ve yolcu sayısı
azalmıştı. Şişhane Karakolu’ndan tramvay ile geçen yolcuların kaza yerine yaklaşınca
birbirlerine “Hakkını Helal Et” diye şaka yollu seslendikleri de gazetelere yansımıştı.⁸³
Son Posta gazetesine göre sıklıkla birilerinin hayatına malolan bu tehlikeli yola karşı
alınacak tek bir tedbir vardı. O da, tramvayları bu hat üzerinde işletmemek ve Kara-
köy’den Taksim’e uzanan bir tünel yolu açarak tramvay yolunu buradan geçirmektir.⁸⁴

Bu örnekte olduğu gibi İstanbul şehrinin engebeli yokuşlarının, dar ve dönemeçli so-
kaklarının tramvay altyapısı için uygun olmadığı tartışma konusuydu. Örneğin, Orhan
Selim mahlasıyla Akşam gazetesinde yazılar kaleme alan Nazım Hikmet, arkadaşla-
rıyla yaptığı bir sohbeti “Düşünceler” isimli köşesine taşımıştı. Nazım Hikmet ve arka-
daşlarına göre sorumluluğun büyük kısmı Tramvay Şirketi’nde idi. Havanın yağmurlu
oluşu ve tekerleklerin patinaj yapması veya frenlerin kazadan sonra bozulduğu iddiaları
şirket için bir müdafaa yolu olamazdı. Şirket “15-20 yaşında arabalar kullandıkça, bu
turşusu çıkmış tekerlekli kutulara 50-60 yolcu yükledikçe kazaların önüne geçileme-
yeceği” çok aşıkardı.⁸⁵ Sohbetinde yer alan bir diğer kişi ise şirketten bağımsız olarak İs-

81 “Bir Yayalık Grevi İlan Etmeliyiz!” *Kurun*, 28 Şubat 1936, 4.

82 Ertan Ünal, “Tramvayları Boşuna mı İdam Ettik?”. Taha Toros Arşivi, 36-41, <https://docplayer.biz.tr/8594301-Tramvaylari-bosuna-mi-idam-ettik.html> Erişim Tarihi:10 Nisan 2023.

83 “Kazanın Sebebi Frenin Tutmamasıdır”, *Kurun*, 29 Şubat 1936, 6.

84 “Şehir Halkını Tramvay Kazası Korkusundan Kurtarmalıyız”, *Son Posta*, 1 Mart 1936, 1.

85 Orhan Selim, “İstanbul Tramvay Şehri Değildir”, *Akşam* 3 Mart 1936, 5.

tanbul'un bir tramvay şehri olmadığını iddia ediyordu. "Nasıl denizde atla dolaşamazsa, nasıl karada vapur yürütülemezse, İstanbul'da da tramvay işletilemez. Bu yedi tepeli şehrin dik inişlerini yokuşlarını, keskin dönemeçlerini tramvayla aşmak, Bahrimuhiti [okyanusları] uçakla geçmekten daha tehlikelidir," diyerek kazaların önüne geçmek için hem şirketin işleyişine son verilmesi hem de tramvayların ortadan kaldırılması gerektiğini savunuyordu.⁸⁶ İstanbul içinde temel kara ulaşımını sağladığı için tramvayların tamamen kaldırılması önerisi dönem için pek makul olmasa da, şirketin tramvayların geçiş yollarını ve hatlarını değiştirebileceği fikri, ortaklaşılınan nokta gibi görünüyordu.

Toplumun farklı kesimlerinde bu tartışmalar devam edersun, 3 Mart 1936 günü olay yerinde önceki keşifleri tamamlayıcı başka bir keşif daha yapılmış ve kaza geçiren arabanın elektrik freninin bozuk olduğu netlik kazanmıştı. Tramvay Şirketi yetkilileri kendilerini savunma amacıyla birtakım itirazlarda bulundu. Şirket, elektrik freni bozuk olsa bile tramvayın el freniyle durdurulabileceğini, kazanın vatmanın freni iyi idare edemesinden kaynaklandığını iddia ediyordu. Ancak bu iddia teknik heyet tarafından kabul görmedi. Kazada elektrik freninin bozuk olması dışında,

yağışlı havaya rağmen şirket tarafından yollara kum dökülmemesinin ve aynı zamanda fazla yolcunun tramvaya verdiği ağırlığın da etkili olduğu ortaya çıkmıştı.⁸⁷ 30 kişi kapasitesi olan tramvay arabasında o gece 55 kişinin olduğu anlaşılmıştı.⁸⁸ Yapılan keşif tecrübelerinde, tramvayda ağırlık artıca tekerlekler üzerinde basınç bariz derecede artmış ve bu basınç tekerleklerin devir serbestliğine engel olmuştu. Aynı zamanda kaza geçiren arabanın tekerlekleri üzerindeki çelik bandajın kalınlığının 16 milimetre olması gerekirken 13 milimetre olduğu da tespit edilmişti. Bu da tramvay arabasının rayları tutuş gücünü azaltmıştı. Tüm bu sebeplerden ötürü, İstanbul savcısı Hikmet Onat şirketin tüm tramvay arabalarının kontrolden geçirilmesini ve bir rapor hazırlanmasını talep etti.⁸⁹ Yine savcılık incelemesine göre bu kaza neticesinde farklı rütbelerde yaklaşık 12 kişinin yarğılanmasına karar verildi.⁹⁰ Ne yazık ki, bu yazının başında değindiğimiz,

Yaralılar 21 e çıktı, tramvayda 55 yolcu bulunduğu anlaşıldı

Tahkikatın ilk neticesi: Frenler bozuk' Acaba faciadan evvel de bozuk mu idi?

Kazanın ilk kurbanları dün gömüldüler. Kondüktör İsmailin de ayakları kesildi. Vatman bir kaza daha yapmış



Son Posta, 29 Şubat 1936

⁸⁶ Selim, "İstanbul Tramvay Şehri Değildir".

⁸⁷ "Facianın Sebebi", *Kurun*, 4 Mart 1936, 1.

⁸⁸ "Tahkikatın İlk Neticesi", *Son Posta*, 29 Şubat 1936, 1.

⁸⁹ "Facianın Sebebi", *Kurun*, 4 Mart 1936, 1.

⁹⁰ "Şişhane Faciasının Dün Heyecanlı Bir Keşfi Yapıldı", *Son Posta*, 4 Mart 1936, 4.

1934 yılında *Son Posta* gazetesinin "İmtiyazlı Şirketlerden Şikâyetleriniz Nelerdir?" çağrısıyla Tramvay Şirketi'ne dair dile getirilen şikâyetler, gündelik hayatta pek karşılık bulmamış ve İstanbul bir kez daha 6 insanın hayatını yitirdiği, 20'den fazla insanın da yaralandığı büyük bir kazaya şahitlik etmişti.⁹¹

Her ne kadar elektrikli tramvay, şehrin sosyal ve ekonomik yapısının değişiminde önemli rol oynamış ve kent sakinlerinin mobilitesini artırarak yeni yaşam, çalışma ve eğlenme imkânları yaratmışsa da kent yönetimi, şirket ve kent sakinleri arasında çeşitli anlaşmazlıklar ve gerilimler de üretmişti. İstanbul sakinlerinin tramvay dışında uygun kara ulaşım araçlarına henüz sahip olmaması ve ana ulaşım aracı olarak tramvay kullanmaya devam etmek zorunda olmaları, Tramvay Şirketi'nin, halktan gelen talepleri ve şikâyetleri göz ardı etmesine veya yok saymasına neden olmuştu. Sürekli artan tramvay ücretleri; tramvay arabaları sayılarının yetersizliği; tramvayların aşırı kalabalık olması; fren mekanizmaları zayıf, bakımı yapılmamış arabaların seferlere konulması; ölümlü ve yaralanmalı kazalar; şirket hatasına rağmen kaza tazminatlarının ödenmemesi gibi birçok neden; kamu hizmeti yürüten imtiyaz sahibi şirketlere karşı hükümetin politikalarının değişmeye başladığı ve devletçi ekonomi politikalarının öncelik kazandığı bir dönemde Tramvay Şirketi'nin millileştirilme sürecini de beraberinde getirmişti.

İstanbul şehir içi kara ulaşımında oldukça kilit bir rol oynayan Tramvay Şirketi 1939 yılının başında millileştirildi. Nafia Vekili Ali Çetinkaya ve SOFİNA grubu temsilcileri arasındaki müzakerelerin ardından Tünel ve Tramvay Şirketleri satın alındı. Satın alma 8 Şubat 1939 tarihinde taraflar arasında imzalanan bir sözleşme ile yapıldı. Sözleşmeye göre, Tramvay Şirketi bütün imtiyaz haklarını ve menfaatlerini 1 Ocak 1939 tarihinden geçerli olmak üzere hükümete devretti. Nafia Nezareti ve şirket temsilcisi arasındaki mutabakata göre, "bütün tesisleri ile beraber Tünel Şirketi 175.000 liraya, Tramvay Şirketi ise 1.750.000 liraya Nafia Vekâleti'ne devredilmiştir. Nafia Vekâleti de gerekli düzenlemeleri yaptıktan sonra her iki şirketin işletmesini İstanbul Belediyesi'ne bırakmıştı."⁹²

Sonlandırırken

Altyapı teknolojileri, sadece belirli işlevlere sahip makineleri ve teçhizatı birleştiren teknik bir sistem olarak değil, çevresel ve kültürel koşullara göre değişebilen, bürokrat, yatırımcı, uzman, tüketici gibi çeşitli aktörleri de içeren toplumsal bir süreç olarak değerlendirilmelidir.⁹³ Graham ve Thrift'in öne sürdüğü gibi, yeni bir teknolojik araç icat etmek, aynı zamanda bu teknolojinin potansiyel kazalarını da icat etmek anlamına gelir; örneğin treni icat etmek tren kazasını, uçağı icat etmek uçak kazasını icat etmektir.⁹⁴ Bu bağlamda, teknolojik ilerlemeler iki farklı toplumsal gerçeklik yaratır. Bir yandan kent sakinlerine modern, hijyenik ve konforlu bir yaşam ve ekonomik kalkınma vadederken, diğer yandan tehlikeleri, kazaları ve ölümleri beraberinde getirir. Dolayısıyla,

⁹¹ Ertan Ünal, "Tramvayları Boşuna mı İdam Ettik?". Taha Toros Arşivi, 36-41, <https://docplayer.biz.tr/8594301-Tramvaylari-bosuna-mi-idam-ettik.html> Erişim Tarihi:10 Nisan 2023.

⁹² Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, 215-216.

⁹³ David E. Nye, *Electrifying America: Social Meanings of a New Technology, 1880-1940* (Cambridge: MIT Press, 2001), preface.

⁹⁴ Graham ve Thrift, "Out of Order", 4.

altyapı teknolojileri ve bunların materyal özellikleri göz önüne alındığında, arızalar veya aksaklıklar kaçınılmaz olabilir ve bu teknik sistemin doğal bir parçasıdır. Makine ve teçhizatın yaşam ömrü, bir şehrin fiziksel yapısı, çevresel koşulları, iklimi gibi birçok faktör altyapıların sürdürülmesinde belirleyici olabilir. Ancak yangın ve kazaların, tıpkı Tavatla Yangını ve Şişhane Faciası'nda olduğu gibi bir felakete dönüşmesinde politik ve ekonomik tercihler ve bunlara bağlı ihmalkarlıklar çok daha önemli bir role sahiptir.

1929 yılındaki Büyük Buhran'ın neden olduğu finansal kriz, çok uluslu altyapı şirketlerinin içe kapanmasına ve örneğin İstanbul'da olduğu gibi kontrolleri altında bulunan şirketlerin ihtiyaçlarını önemsememelerine neden olmuştur. Ayrıca, uzun vadeli imtiyazlara dayanarak ekonomik kazançlarını sürdürme eğiliminde olan şirketler, halkın şikâyetlerini de göz ardı etmiştir. Uzun süren savaş döneminin ardından yeni bir ulus-devletin inşasıyla ülkenin imarına hevesli olan siyasi elit ise 1930'lu yıllarda ivme kazanan devletçi ekonomi politikalarıyla finansal olarak güçlenmiş ve yabancı sermaye hakimiyetine daha fazla izin vermek istememiştir. Yabancı sermaye ile işletilen altyapı şirketlerinin millileştirme sürecinde, İstanbul'daki kentsel kamu hizmetlerine ilişkin günlük basında sıkça yer alan yazılı ve görsel şikâyetler, talepler ve tartışmalar, hükümet tarafından yolsuzluk ve kaçakçılıkla suçlanan şirketler aleyhine kamuoyu oluşturmada etkili olmuştur.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

2198 sayılı Kanun, *T.C. Resmi Gazete*, 2411, 27.05.1933.

Türkiye Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri, Osmanlı Arşivi, Şura-yı Devlet 510/8, 16 Şubat 1329 (1 Mart 1914).

Türkiye Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri, Cumhuriyet Arşivi, Muamelat Genel Müdürlüğü, 30-10-0-0 (8-49-4), 21 Aralık 1933.

Düştur, II. Tertip, C. II

Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi [MMZC], Devre 1, Cilt 1, İçtima Senesi: 2, 29 Kasım 1909.

Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi [MMZC], Devre I, Cilt 3, İçtima Senesi: 2, 28 Mart 1910.

Fransız Diplomatik Arşivleri, Nantes, "Electricité de Constantinople (1897-1914)" 166PO, 1-554, No. 204

Gazeteler

Akşam (1929, 1932, 1934, 1936)

Cumhuriyet (1930, 1931)

Haber (1936)

İkdam (1929)

Kurun (1936)

La Gazette Financière (1911, 1912)

Milliyet (1929, 1933)

Sabah (1908)

Son Posta (1932, 1934, 1936)

Vakit (1929, 1931)

Yarın (1930)

Kitap, Makale ve Tezler

- Ağrsel, Murat ve Ahmet Tabakoğlu. "İstanbul Özelinde Tramvay Yatırımlarının Şehre Etkisi", *Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi* 55, 2021, 125-158.
- Alpan, Aytek Soner. "Bir Felâket Olan Yangın Meğer Pek Hayırlı Sabahın Aydınlığı İmiş": Tavatla Nasıl "Kurtuldu"?". *Toplum ve Bilim* 158, 223-250.
- Appel, Hannah, Nikhil Anand ve Akhil Gupta, *The Promise of Infrastructure*. Durham: Duke University Press, 2018.
- Aykut, Ebru. "Devr-i Hürriyette İstibdat Hayaleti: 1908 Çırcır Yangını'nın Ardından İstanbul'da Kundakçılık, Söylentiler ve Asayiş". *Toplum ve Bilim* 136, 2016, 5-39.
- Boratav, Korkut. *Türkiye İktisat Tarihi 1908-2002*. İstanbul: İmge Kitabevi, 2003.
- Bostancı, Emir. "1929-1938 Yılları Arasında Türkiye'de Yabancı Sermaye". *Yeditepe Üniversitesi Tarih Bölümü Araştırma Dergisi* 4 / 8, 2020, 37-68.
- Çelik, Zeynep. *The Remaking of Istanbul: Portrait of an Ottoman City in the Nineteenth Century*. Berkeley: The University of California Press, 1993. [Zeynep Çelik, 19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti Değişen İstanbul. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015].
- Çetinkaya, Aliç. "Türkiye'de Başarılan Nafia İşleri ve İleride Başarılacak İşler". *Türk Yüksek Mühendisler Birliği Dergisi* 22-23, Şubat 1937, 337-342.
- Derviş, Suat. *Çöken İstanbul*. İstanbul: İthaki Yayınları, 2021.
- Dinçkal, Noyan. "Arenas of Experimentation: Modernizing Istanbul in the Late Ottoman Empire". *Urban Machinery: Inside Modern European Cities*. Yay. Haz. Michael Hard, Thomas J. Misa. 49-70. Cambridge: The MIT Press, 2008.
- Doğru, Ecem. "19. Yüzyıldan 21. Yüzyıla Suyun İstanbul'daki Dönüşümü". *İstanbul Su Kültürü*. Yay. Haz. Mesut Genç. 228-257. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları, 2022.
- Engin, Vahdettin. *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, 2011.
- Ergin, Osman Nuri. "İstanbul Yangınları", *Mecelle-i Umur-ı Belediye*, Cilt 3, İstanbul: İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, 1995.
- Geyikdağı, Necla. *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye (1854-1914)*. İstanbul: Hil Yayınları, 2008.
- Graham, Stephen ve Nigel Thrift. "Out of Order: Understanding Repair and Maintenance". *Theory, Culture, and Society*, 24, 2007, 1-25.
- Güvenç, Murat. "İstanbul'da İkinci Sanayi Devrimi: Yeni Bir Kentsel Araştırma Programına Doğru". *Silaharağa Elektrik Santrali 1910-2004*. Yay. Haz. Asu Aksoy. 53-58. İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, 2007.
- Hausmann, William J., Peter Hertner, ve Mira Wilkins. *Global Electrification: Multinational Enterprise and International Finance in the History of Light and Power, 1878-2007*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.
- Işıkpınar, Hasan Halet. *Cumhuriyet Türkiye: Elektrikli Türkiye*. İstanbul: Fazilet Matbaası, 1933.
- İleri, Nurçin. "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İstanbul'da Elektrikli Yolculuğu". *Elektrik ve İstanbul: Elektrikli Geçmişten Günümüze Serüveni*. Yay. Haz. Cengiz Kahraman. 9-124. İstanbul: İstanbul Kültür A.Ş., 2021.
- İnan, Afet. *İzmir İktisat Kongresi, 17 Şubat- 4 Mart 1923*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1989.
- Kayserilioğlu, R. Sertaç. *Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay*. İstanbul: İ.E.T.T Genel Müdürlüğü, 1998.
- Kazgan, Haydar ve Sami Önal. *İstanbul'da Suyun Tarihi: İstanbul Su Sorununun Tarihsel Kökenleri ve Osmanlı'da Yabancı Su Şirketleri*. İstanbul: İletişim Yayınları, 1999.
- Kentel, K. Mehmet. "Nature's 'Cosmopolis': Villagers, Engineers, and Animals along Terkos Waterworks in Late Nineteenth-Century Istanbul". *The Seeds of Power: Explorations in the Environmental History of the Ottoman Empire*. Yay. haz. Onur İnal ve Yavuz Köse. 155-183. Winwick: The White Horse Press, 2019. [Onur İnal ve Yavuz Köse, *İktidar Tohumları: Osmanlı Çevre Tarihi Üzerine İncelemeler*. İstanbul: İletişim Yayınları, 2022].
- Kılıç, Abdurrahman. "Tavatla Yangını ve Etkileri". *Toplumsal Tarih* 326, 2021, 12-19.
- Koraltürk, Murat. *Erken Cumhuriyet Döneminde Ekonominin Türkleştirilmesi*. İstanbul: İletişim Yayınları, 2011.
- MacArthur-Seal, Daniel-Joseph. *Britain's Levantine Empire, 1914-1923*. Oxford: Oxford University Press, 2021.
- Nye, David E. *Electrifying America: Social Meanings of a New Technology, 1880-1940*. Cambridge: MIT Press, 2001.

- On Senede Türkiye Nafiası, 1923-1933. İstanbul: İstanbul Matbaacılık ve Neşriyat Türk Anonim Şirketi, 1933.
- Örtsen Esirgen, Seda. "II. Meşrutiyet Meclis Tutanaklarına Göre "Menafii Umumiyyeye Mütcellik İmtiyazat Hakkındaki Kanun"un Kabulü". *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 60 (4) 2011, 935-962.
- Öztürk, Ali İhsan. *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İmtiyaz Usulüyle Yürütülen İstanbul Belediye Hizmetleri*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2010, 295-298.
- Öztürk, Ali İhsan. *İstanbul Şehir Suyu Hizmetinde Şirketler Dönemi (1881-1937)*. İstanbul: İdeal Kültür Yayıncılık 2019.
- Shahvar, Soli. "Concession Hunting in the Age of Reform: British Companies and the Search for Government Guarantees; Telegraph Concessions through Ottoman Territories, 1855-1858". *Middle Eastern Studies* 38, no. 4, 2002, 169-193.
- Thobie, Jacques. "L'électrification dans L'aire Syro-Libanaise des Origines à la Fin du Mandat Français". *Outre-Mers. Revue d'histoire* 89, no. 334-335, 2002, 527-554.
- Ülker, Erol. «Multinational Capital, Public Utilities, and Urban Change in the Late Istanbul: Constantinople Tramway and Electric Company». *Moderne Stadtgeschichte* 1, (2018): 68-80.
- Ülker, Erol. "İstanbul'da Elektrikli Tramvayların Kısa Tarihi". *Elektrik ve İstanbul: Elektriğin Geçmişten Günümüze Serüveni*. Yay. haz. Cengiz Kahraman. 235-255. İstanbul. İstanbul Kültür A.Ş., 2021.
- Zandi-Sayek, Sibel. *Ottoman Izmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press for Architecture, 2014.

Elektronik Kaynaklar

- "Belediye Kanunu" <http://www.mku.edu.tr/files/200-a5f3980a-2402-4a4a-96b8-7ced2a07631e.pdf>
Son Erişim Tarihi: 22.03.2023.
- İleri, Nurçin. "Nationalism on the Shop Floor: The Silahtarğa Electric Power Plant in the Early 1920s". *TRAFO – Blog for Transregional Research*, <http://trafo.hypotheses.org/28794>
Son Erişim Tarihi: 10.02.2023.
- Montaño, Diana J. "Visualizing Imprudentes: Technology and Consumption in turn-of-the-Century Mexico City". *Technology's Stories* v. 8, no. 2. <https://www.technologystories.org/visualizing-imprudentes/>
Son Erişim Tarihi: 23.02.2023.
- "Türkiye İktisat Kongresi'ni Açış Söylevi İzmir," <https://www.atam.gov.tr/ataturkun-soylev-ve-demeçleri/turkiye-iktisat-kongresini-acis-soylevi-izmir>,
Son Erişim Tarihi: 23.01.2023.
- Ünal, Ertan. "Tramvayları Boşuna mı İdam Ettik?". *Taha Toros Arşivi*, s. 36-41, <https://docplayer.biz.tr/8594301-Tramvaylari-bosuna-mi-idam-ettik.html>
Son Erişim Tarihi:10.04. 2023.