

## **YARIM KALMIŞ BİR MODERNLEŞME PROJESİ: MERSİN TRAMVAY HATTI**

**Songül ULUTAŞ\* -Ozan ARSLAN\*\***

### **Öz**

19. yüzyıl dünyada modernleşme adına büyük projelerin yapıldığı bir süreçtir. Bu süreçte kapitalist ekonomik ilişkilerin tüm dünyaya hâkim olmaya başlaması modernlik de aynı orantıda hızla yayıldığını göstermektedir. Mesafenin kısalmasıyla hız ve zaman kavramları önem kazanmış, böylece yol projelerinin üzerinde daha yoğun bir şekilde durulmuştur. Bu bağlamda çalışmamızda Osmanlı'nın bu süreçten nasıl etkilendiği ve hangi kanallarla bu etkinin içeriye sızdığının araştırılması önemlidir. Topyekün bir kentsel modernleşme projesine bakıldığında yol çalışmalarının yeri ve öneminin oldukça büyük bir yeri olduğu aşikârdır. Bu nedenle çalışma konumuz olan Mersin Tramvay Hattı öncelikli olarak bahsedilen bu topyekün modernleşme projesinin hem uluslararası hem de ulusal boyutta bir parçası olarak değerlendirilmiştir. Araştırmada bir taşra liman kentinde modernleştirici bir aktör olarak tramvay hattının nasıl bir rol oynadığı ile bu projenin yarım kalmasının nedeni ve 21. yüzyıl Mersin'inde bile olmayan tramvay unsurunun 19. yüzyılda yapılmaya çalışılmasının ne ifade ettiği tespit edilmeye çalışıldı. Bu kapsamda Mersin'de tramvay hattının inşa süreci, imtiyaz ve ruhsat alımında yaşanan sorunlar, tramvayın kısa süreli de olsa işleyişi, ortadan nasıl ve neden kaldırıldığı ortaya koymaya çalışıldı.

**Anahtar sözcükler:** *Mersin Tramvay hattı, Mersin Limanı, Kentsel Modernleşme.*

### **Abstract**

#### **An Unfinished Urban Modernization Project: Mersin Tramway Line**

The 19th century is a process in which large projects are made for modernization in the world. The fact that capitalist economic relations begin to dominate the whole world in this process shows that modernity is spreading rapidly in the same proportion. At this point, the shortening of the distance, the speed and the time have gained importance, and therefore the road projects have been emphasized more intensely. In this context, it is necessary to analyze how the Ottoman Empire is influenced by this process particularly and what channels it has infiltrated for our

---

\* Dr. Öğr. Üyesi, Mersin Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Mersin.

E-posta: snglulutas@gmail.com

\*\* Arş. Gör., Mersin Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Mersin.

E-posta: ozanarslan11@gmail.com

(Makale Gönderim Tarihi: 22.11.2017 - Makale Kabul Tarihi: 25.05.2018)

research. When you look at an all-out urban modernization project, it is obvious that the place and importance of road works have a great importance. For this reason, Mersin Tramway Line, which is our study topic, has been considered as a part of this all-out modernization project, which is mentioned as a priority both internationally and nationally. Throughout the research, we try to understand how the tramway line plays a role as a modernizing actor in a rural port city that is beginning to develop in the process, which has been analyzed. It is also one of the objectives of the research to determine the reason for why this project has been unfinished and what it means to build a tramway in the 19th century, which is still not available in the 21st century of Mersin. In the scope of the study, it was observed when the construction of the tramway line started in Mersin, by whom, and for what purpose it was built.

**Keywords:** *Mersin Tram Line, The Port of Mersin, Urban modernization.*

## Giriş

Hans Medick'e göre mikro tarih, makro toplumsal bağlam olmaksızın tek başına anlamlı bir bütün oluşturamamaktadır<sup>1</sup>. Bu nedenle Mersin tramvay hattının inşası sadece yerel bir olgu olarak değerlendirilmemelidir. Bunun arkasında kapitalistleşme sürecinin yansımalarını görmek mümkündür. Ancak bu bağlamda açıklandığında tarihsel gelişme sürecindeki rolü ve yeri tartışılabilir. Bu bize yerel ile ulusal, ulusal ile uluslar arası gelişmeler arasındaki zorunlu bağı da göstermektedir. Yerel ile ulusal, ulusal ile uluslararası arasındaki zorunlu bağ çevreselleşme ya da küreleşme sürecinde kentleri dış dünyanın etkisine daha çok yaklaştırmaktaydı. Bu süreç değişimin daha hızlı yayılmasına da ön ayak oluyordu. Böylece özellikle liman kentleri gibi dışa açılabilen kentler modern dünyanın gelişmelerinden daha fazla faydalanabiliyordu. Kırım ve Amerikan İç Savaşı sonrası, demiryolu ve buharla çalışan makineler gibi 1880'lerde başlayan ikinci sanayi devrimi denilen ve bütün dünya ekonomisinin seyrini değiştiren petrol ve elektriğin ekonomide yarattığı canlılık etkisini<sup>2</sup> aynı süreçte Çukurova kıyı kentlerinde de hissetmek ve izlemek mümkündür. Bu konuda Philip Abrams'ın görüşü önem taşımaktadır. Ona göre değişimlerin altında yatan gerçekleri anlamak için olayları uzun süreli tarihsel perspektiflere yerleştirmek gereklidir<sup>3</sup>. Uzun süreli

<sup>1</sup> Iggers 2000, s. 105-107.

<sup>2</sup> 1850-1870 yılları arası ABD ve Rusya'da petrol bulunmuş, Avrupa'da ise demiryolu inşaatında patlama yaşanmıştır. 1870 ile 1900 yılları arasında ekonomide büyük bunalım yaşanmıştır. 1900'lü yıllardan itibaren temelinde artık elektrik ve petrolün yattığı ikinci sanayi devrimi sürecine girilmiştir. 1850 ve 1860'lı yıllarda Avrupa ekonomisindeki büyümenin en önemli nedeni, altın madenlerinin keşfedilmesiydi. Para bolluğu, demiryollarının gelişimi, sanayi ürünlerine olan talebin artması ekonomik büyümeye ortam hazırlayan en önemli olaylardır. 1870'lerde Viyana Borsası'nın çökmesi, 1896'ya değin sürecek büyük bunalıma neden olmuştur. Bu bunalım, 1896'dan sonra sanayi dünyasını yeni altın madenlerinin keşfine yöneltmiş ve yeniden bir büyüme sürecine girilmiştir (Mcneill 2004, s. 650-655).

<sup>3</sup> Tarih ile sosyoloji arasındaki en belirgin fark; tarih somut olaylardan oluşan uzun ya da kısa zincirleri incelediği, sosyoloji ise yapılar ve değişim üzerine genel, kuramsal açıklamalar

tarihsel perspektiften bakıldığında modernleşmenin temelinde aslında dönemin teknik gelişmelerinin olduğu da açıkça ortaya çıkmaktadır.

Modernleşmenin iki önemli ölçütü olan teknoloji ve teknolojinin toplumdaki göstergesi olan endüstrileşme düzeyi modernleşme kavramına yeni bir tanım sağlamaktadır. Modernleşme, toplumsal yapıda endüstrileşmeye doğru ilerleyen bir gelişmişlik düzeyidir<sup>4</sup>. Hodgson bu durumu toplumda teknik uzmanlaşmaya bağlıyor ve bu yenileşme sürecinin toplumsal örgütlenmeyi destekleyerek kültürel bir tavrı ortaya çıkardığını savunuyor<sup>5</sup>. Modernleşme kuramının söyleminde olduğu gibi her toplum kaçınılmaz bir şekilde modernleşir. Bu ilerleme merkezli gelişme sürecinin her ne kadar batı merkezli ve tek yönlü kurgulanması ve sadece dış kaynaklara dayalı gerçekleştiği yargısı eleştirilse de Mersin tramvayı örneğinde batı etkisi yadsınamaz<sup>6</sup>. Ancak dış faktörlerin etkisini kabul eden devletin kendine özgü içsel durumu da göz ardı edilmemelidir.

Mersin tramvay hattı gibi yerel bir tarihsel olgunun gelişme sürecinde uluslararası konjunktürde gerçekleşen teknoloji devriminin etkisinin neden bu kadar vurgulandığına gelindiğinde Nikolay Dimitriyevič Kondratyev'in devre kuramı bize yol gösterecektir. Kondratyev, kuramını açıklarken siyasi olaylar, devrimler ve teknolojik gelişmelerin birlikte gerçekleştiğine vurgu yapmaktadır. Josef Alois Schumpeter ise Kondratyev'in görüşünü destekler nitelikte her yükselişi teknolojik nitelikli bir dizi yeniliğe, her inişi de bu ekonomik yeniliğin getirdiği kâr potansiyelini tüketmesine bağlamaktadır<sup>7</sup>. Bu bağlamda basit bir ulaşım sistemi gibi görünen tramvay hattının yapılması 19. yüzyıl bir Osmanlı taşra kenti olan Mersin'in kentsel gelişimi için oldukça önemli bir teknik gelişmeydi. Sürecin liman kentleri açısından en can alıcı noktası olan, ticari ağın ulusal ve uluslar arası gelişmesi ile birlikte kentin modern yüzünü de gözler önüne sermektedir. Bu bağlamda kentlerin tarihte toplumsal değişimi

---

ürettiği fikrine dayanmasıdır. İki disiplinin analitik yaklaşımlarının ortak öğeleri ise uzun-sürelili perspektifte dönüşümler, bağlamsal perspektifler, ilişkisel boyutlar ya da karşılıklı bağımlılıklar ve güç dengesidir. Ayrıntılı bilgi için bakın: Özdalga 2009, s. 10-11.

<sup>4</sup> Kongar 2004, s. 305.

<sup>5</sup> Hodgson 2001, s. 26.

<sup>6</sup> Weber ve Wallerstein bu konuda eleştiriler almaktadır. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bakılması gereken kitaplar; Wallerstein 2000; Wallerstein 2005; Wallerstein 2006; Weber 1995; Weber 1999; Weber 2000.

<sup>7</sup> Kondratyev'in kuramının ilk devresi 1848-1873 ile başlar. Devreye siyasi anlamda Kırım ve Amerikan İç savaşı, devrim olarak 1848 devrimi, teknoloji olarak demiryolu ve buharlı gemiler damgasını vurur. İkinci devresinde 1873-1896 Bismark Sistemi, üçüncü devresinde ise 1896-1920 arası İspanya-ABD, Boerler, Japonya, Balkanlar ve 1914-18 savaşları, 1917 devrimi gibi siyasi; kimya sanayi, elektrik, petrol ve otomobil gibi teknolojik gelişmeler hakimdir (Hobsbawm 2003, s. 57-59).

görselleştiren bir rolünün olduğu da söylenebilir ki Hobsbawm'a göre kent tarihi, daha büyük bir sistemin parçası olmak durumunda olduğundan toplumsal tarihe özgü problemleri de dile getirmede önemli bir rol oynamaktadır<sup>8</sup>. Kentin fiziki yapı ve formundaki bu tarz bir gelişme bütün içinde bakıldığında pek çok bağlamı açıklayabilme gücüne sahiptir ve bu aynı zamanda kent tarihinin en önemli bağımsız değişkenlerinden biri olan kültürel gelişimi de vurgular<sup>9</sup>.

David Harvey, "parasal hedeflerin izlenmesi, mekân ve zamanın niteliklerinde değişiklikler yaratabilir" ifadesini kabul eder. Harvey'e göre para, zaman ve mekândan bağımsız değildir; zaman ve mekânın niteliklerinde değişiklikler yapılarak kâr oranı yükseltilebilir. Sermayedar ürünü üretip, sattıktan sonra kâr elde eder. Harvey, malın üretilme ve pazara ulaştırılma zamanına *sermayenin devir süresi* demektedir. Sermayedar için devir süresi ne kadar kısalsa kar oranı o kadar artar. Bu nedenle sermayedar için bir malın üretilmesi kadar pazara ulaştırılması da önemlidir. Bu durum kapitalist sistemde, mekânın ulaşım alanında tekrar düzenlenip, malların ulaşım zamanının olabildiğince kısaltılmasını gerektirir<sup>10</sup>. Harvey'in kurduğu bu denklemden yola çıkılacak olursa kapitalist üretim ilişkilerinin hızla arttığı bu süreçte dünya ekonomik sistemine eklenmenin önemli bir kısmını ulaşım ağı oluşturmaktadır. Bu nedenle yerel ölçekte düşünüldüğünde tarımsal üretimdeki elde ettiği hammadde kaynağını ticaret ve sanayi alanında değerlendirmeyi başarabilen Çukurova Bölgesi bu başarısını büyük ölçüde Mersin Limanı ve bölgenin bu limanla bağlantısını sağlayan ulaşım ağına borçludur. Diğer taraftan Mersin Limanı için de bir hinterlanda ve limanı buraya bağlayan bir ulaşım ağına ihtiyaç vardır. Ulaşımda hız ve ucuz maliyetle transferin önemli olması bu süreçte demiryolu ve deniz ulaşımına olan talebi arttırmıştır. 19. yüzyıl kentsel dönüşümünde bu nedenle liman ve demiryolu ağı önemli bir yer tutmaktadır. 19. yüzyılda iskele ile demiryolu ağı arasında mal taşımak amaçlı yapılan dekovil hattı ile birlikte bir de tramvay hattının varlığı bilinmektedir<sup>11</sup>. Çukurova Bölgesi'nin Akdeniz'den dünyaya açılan kapısı olması ile birlikte Mersin kısa sürede kentleşmiş ve hızla büyümüştür<sup>12</sup>.

19. yüzyılda Çukurova'nın kaderini belirleyen en önemli faktör pamuk üretimidir. 1861'de başlayan Amerikan İç Savaşı nedeniyle Amerikan pamuk üretiminde dünyada bir krize neden olmuştur. Çünkü 1861 öncesi modern tarım teknikleri ve makineleşmiş tarım ile üretilen pamuk mükemmel bir ulaşım ağı

<sup>8</sup> Hobsbawm 2009, s. 127.

<sup>9</sup> Tekeli 1998, s. 151-155.

<sup>10</sup> Harvey 2014, s. 258-259.

<sup>11</sup> Ulutaş 2015, s. 260-262; Develi 2001, s. 174-175; Develi 2008, s. 89-90; Ünlü vd. 2012, s. 82-83; Ünlü 2016, s. 213.

<sup>12</sup> Toksöz 2006, s. 99.

ile dünya pazarına ucuz ve bol Amerikan tahılı akıtmakta ve Osmanlı üreticileri bu döngüde fiyat rekabetine giremeyip devre dışı kalmaktaydı. Kriz, öncelikle önemli bir pamuk alıcısı olan İngiliz tekstil sanayisini zor duruma sokmuştur. Bu nedenle dünya tekstil sanayisi, Amerika'ya alternatif pamuk üretim yerlerini keşfetmeye yönelmiştir. Bu noktada Çukurova Bölgesi geniş ovalık tarım alanlarıyla krizi fırsata dönüştürmeyi başarabilmiştir. Çünkü denize açılan uzun ve dümdüz bir alana sahipti. Özellikle 1860 sonrası bölgede tarım sektörü pamuk üretimine teşvik edilmiş ve bölge topyekûn bir kalkınma projesiyle karşı karşıya kalmıştır. Yerel düzeyde yapılan pamuk üretimi, yeni kurulan fabrikalarla desteklenip endüstriyel zirai üretime dönüştürülmüştür. Bölgede gerçekleştirilen tarımsal ve endüstriyel üretim fazlasının dünya piyasasına akmasını sağlayan en önemli unsur ise Mersin Limanı olmuş ve bu zincirin en önemli halkasını oluşturmuştur<sup>13</sup>. Böylece Osmanlı Devleti'nin yerel bir bölgesi uluslararası boyutta dünya ekonomik sistemine eklenerek çevreleşme sürecine girmiştir<sup>14</sup>. Yabancı sermaye bu süreçte bölgede yerini hızla almaya başlamış ve bu etkiler kendisini kentin dokusunda da göstermiştir. Kurulan bu ağın kusursuz bir şekilde işleyebilmesi için ulaşım sektöründe bir ivme yaratılması gerekiyordu. Çünkü tarımsal alanda üretilen malın hızlı, ucuz ve pratik bir yol ile transferinin sağlanması bu noktada en önemli ihtiyaçtı. Demiryolu ulaşımı bu bağlamda verimli Osmanlı topraklarını Avrupa pazarı için önemli bir hammadde kaynağı haline gelmesinde önemli rol oynamıştır<sup>15</sup>. Ulaşım sistemlerindeki bu teknolojik gelişme mesafe kavramını kısaltırken; kapitalist ilişkilerin hızla yayılmasına neden olmuş ve bu durum küresel bir dünya ekonomisi oluşumunu gündeme getirmiştir<sup>16</sup>. Osmanlı Devleti'nin bu dünya ekonomik sistemine entegre oluş sürecinde de demiryolları projeleri doğrudan etkili olmuştur<sup>17</sup>. Bu nedenle Çukurova Bölgesi'nde pamuk üretimine bağlı bir şekilde gerçekleşen endüstriyel tarım ve ticaret ağında çözülmesi gereken en önemli problem olarak ulaşım sistemi de yabancı sermayenin öncelikle ilgilendiği alandı.

Yabancı sermayenin Osmanlı ekonomisine müdahale etmek için kullandığı politik araçlardan biri olan demiryolu projelerinin asıl amacı kara ulaşımını limanlarla bağlamaktı. Mersin İzmir'le birlikte 1880'lerde yapılmaya başlanan Anadolu Demiryolu Hatlarının Akdeniz'deki en önemli çıkış noktalarını oluşturuyordu<sup>18</sup>. Mersin'i Tarsus'a bağlayan demiryolu hattı ise 4

<sup>13</sup> Yaktı 2013, s. 177-179.

<sup>14</sup> Pamuk 2005, s. 152-159.

<sup>15</sup> Pamuk 1994, s. 97.

<sup>16</sup> Quataert 2004, s. 90.

<sup>17</sup> Kaynak 1984, s. 66-85.

<sup>18</sup> Rathmann 2001, s. 35.

Mayıs 1886'da tamamlanarak kullanıma açılmıştır<sup>19</sup>. Hemen akabinde ise demiryolunu limana bağlayan dekovil ve tramvay hatları projeleri gündeme gelmiştir.

### I. Mersin'de Tramvay Hattının İnşa Süreci

Demiryolları genellikle kent yerleşim merkezlerinin içlerine kadar getirilmiyordu. Demiryolu ulaşımı öncelikle yolcu taşımak için değil yük taşımacılığında kullanılmak üzere kurulduğu için istasyon ile kent merkezi arasındaki mesafe bu konuda bazı sıkıntıları gündeme getirmiştir. Tüccarlar istasyonla merkez arasındaki mesafeyi aşmak için ilk zamanlarda deve ve katır gibi hayvanlardan faydalansa da bu yol hem masraflı hem de uzun zaman alan bir yoldu. Bu nedenle 1860'lı yıllarda ülke genelinde tramvay ya da dekovil hattı gibi raylı sistemlerin kullanılmasının daha elverişli olduğu düşünülmüştür. Osmanlı Devleti tramvaya ilk olarak Amerika'da kullanılmaya başladığından "Amerika Demiryolu" ya da "Demirli Araba Yolu" demiştir<sup>20</sup>. Bu aynı zamanda kent içi karayoluyla toplu taşımacılığın da miladını oluşturacaktır. Bu anlamda karada toplu ulaşımı sağlayan ilk gelişmenin 1869'da Dersaadet Tramvay Şirketi tarafından alınan İstanbul tramvay inşa ve işletme imtiyazı ile gerçekleştiği bilinmektedir<sup>21</sup>. Dünyada tramvay ile toplu taşımacılık uygulaması ilk kez 1830'lu yıllarda Amerika'da kullanılmaya başlanmıştır. İlk uygulama atlı tramvay şeklinde gerçekleştirilmiştir. İstanbul'da ilk atlı tramvay taşımacılığı çalışmaları 1869 tarihinde başlatılmış ancak uygulamaya geçirilmesi 1871'i bulmuştur<sup>22</sup>. Hızlı, ucuz ve kolay transferin sağlanması konusunda kent içi ulaşımında önemli bir yenilik olarak 1868'den itibaren tramvay hatlarının yapımı, imtiyazı ve kullanımı ile ilgili görüşmeler Osmanlı gündemdeki yerini almıştır<sup>23</sup>. Bu bağlamda Osmanlı'nın modern dünyanın hayat standartlarını iyileştirici teknolojik gelişmeleri takip edip uygulamaya çalıştığını da görmek mümkündür<sup>24</sup>. Dünyada Tramvay taşımacılığında elektriğin ilk kez kullanılması ise 1880'li yıllarda gerçekleşirken İstanbul'da 1881'de imzalanan

---

<sup>19</sup> Mersin ile Adana beyninde der-dest-i inşâ bulunan demiryolu hattının Mersin'den Tarsus'a kadar olan kısmının işbu bin üç yüz iki senesi şehri Nisanının yirmi ikinci Salı günü me'mîriyyet-i hükümet ve ulemâ ve rü'esâ-yı ruhâniyye ve vücûh-ı mu'teberân-ı memleket Tarsus İstasyonunda hâzır oldukları ve istasyon bütün Osmânî sancaklarıyla tezyîn edilmiş bulunduğu halde cümle tarafından füzûni-i eyyâm emr ü şevket-cenâb-ı padişâhî da'vâtı ifâ olunarak resmen küşâd edildiği... (BOA., İ.DH., 988/78045, Hicri 7 Şa'ban 1303).

<sup>20</sup> Bozkurt 2012, s. 33.

<sup>21</sup> Bozkurt 2012, s. 21, 32.

<sup>22</sup> Günergun 1995, s. 373; Çolak 2003, s. 177.

<sup>23</sup> BOA., A.MKT.MHM., 416/89.

<sup>24</sup> İhsanoğlu 1995, s. VII-XVI.

bir sözleşme ile ruhsat alınmış ancak uygulamaya geçirilmesi 1914'ü bulmuştur<sup>25</sup>.

Mersin için tramvay talebi ilk olarak 1888'de Mersin Belediye İdaresi tarafından yapılmıştır. Ancak elektrikli tramvaylar tesisi ve şehirlerin elektrikle aydınlatılması gibi imtiyazların belediye dairelerine ait olmadığı ve bunun için henüz yasal bir düzenlemenin bulunmadığı gerekçesiyle belediye tarafından yapılması uygun görülmemiştir. Bu gibi durumlarda muhakkak merkezden izin alınması halinde belediyelere izin verilebileceğinin de altı çizilmiştir<sup>26</sup>. Yasal bulunmamakla birlikte yerel kurumların hazinelerinde kentlerin bu gibi imar faaliyetlerine yetecek kadar paranın olmayışı da tramvay hattı yapımının özel ticari şirketlere verilmesinde etkili olmuştur. Ancak, ülke içinde Bandırma ve Selanik gibi bazı belediyelerin tramvay hattı yapımı için merkezden izin almaları Mersin Belediyesi'ne de iznin yolunu açmıştır<sup>27</sup>. Yapılan keşiflere göre iskele ile istasyon arasında inşa edilecek olan 1350 metrelik hat 3150 kuruşla mal olmaktadır. Hattın yapımı için 14'er maddelik ruhsatname ve teknik şartname hazırlanmıştır. Buna göre altı ay içinde projeye dair bütçe ve iş planının hazırlanarak bir sene içinde çalışmaların tamamlaması öngörülmüştür<sup>28</sup>. Projenin kısa süre içinde tamamlanması öngörülse de ruhsat verilmesinde süreç biraz uzamış hatta Adana Valisi Mersin'in önemli bir liman olmasına dikkat çekerek merkezden sürecin hızlandırılmasını talep etmiştir<sup>29</sup>.

<sup>25</sup> Çolak 2003, s. 180; Bozkurt 2012, s. 43. Bu ilk nesil tramvaylar, Avrupa Yakası'nda 1961'e, Anadolu yakasında da 1966'ya kadar İstanbul'un şehir içi ulaşımında önemli bir ihtiyacı karşıladığı bilinmektedir. Çoruk 2012, s. 181.

<sup>26</sup> BOA., ŞD., 1188/10; DH.MUİ., 144/49.

<sup>27</sup> Mersin'de mühim bir iskele bulunması cihetiyle oraya yapılacak tramvay hattından istifade olunmak kâviyen me'mûl olunmasına göre mezkûr tramvay hattı imtiyazının tebliğ olunan ruhsat-nâmede muharrer şerâ'it vechile zikr olunan dâ'ire-i belediyye nâmına i'tâsı daha münâsib olacağından ol-vechile ifâ-yı muktezâsı bâ-tezekkür tahrîrât-ı mebhûse leffen 'arz ve takdîm olundu ise de ol-bâbda ve kâtibe-i ahvâlde emr ve fermân hazret-i veliyyü'l-emr efendimizindir. Fi 10 Rebi'ü'l-evvel sene 306 ve fi 3 Teşrin-i sâni sene 304. (BOA., İ.MMS., 102/4320, Hicri 4 Rebi'ü'l-evvel 1310; BOA., A.DVN.MKL., 30/19, Hicri 4 Rebi'ülahir 1306).

<sup>28</sup> Tramvay Hattı Planı ve Rusatnamesi için bakınız Ekler. BOA., HRT.h., 2530; BOA., İ.MMS., 102/4320, Hicri 4 Rebi'ü'l-evvel 1310; *Düstur*, Tertip 1, Cilt 6, Devlet Matbaası, Ankara, 1939.

<sup>29</sup> Huzûr-ı fehâmet-sunûr-ı cenâb-ı sadâret-penâhiye

Ma'rûz-ı çâker-i kemineridir ki

Mersinden demiryolu mevki'ine kadar 1350 metreden i'bâret olub 3150 lira masrafla vücûda geleceği keşf olunan ve tebliğ edilen ruhsat-nâmede münderic şerâ'ite tevfikân mersin dâire-i belediyesince inşâ edileceği mukaddemen 'arz edilen tramvay hattının inşasına başlanmışmıdır henüz mübâşeret olunmamış ise de ne vakit beden olunacaktır ve mesârif-i inşâ'iyyesi hazırımıdır buralarının bi't-tahkîk 'arz ve iş'ârı yedi numrolu ve 9 Muharrem sene 306 tarihile mezinen hâmiye-perâ fark-ı ta'zim ve icâbı olan emir-nâme-i sâmi-i cenâb-ı hidiv-i a'zâmîlerinde irâde ve fermân buyrulmuştur hatt-ı mezkûrun sûr-ı inşâ'iyyesi nâfiâ Nezâret-i celîlesinden tebliğ buyrulan ruhsat-nâme üzerine dâ'ire-i belediyece taht-ı ta'ahhûde alınarak

## II. İmtiyaz ve Ruhsat Alımı

### II.1. İmtiyaz Başvuru Süreci

1887’de Adana, Tarsus ve Mersin tren istasyonları ile kent merkezleri arasında tramvaylı ulaşım sağlanması için Osmanlı hükümetine ilk başvuru yapılmıştı. Başvuruda, Adana, Tarsus ve Mersin’in tramvay imtiyazlarının ilgili kentlerin yerel belediyelerine verilmesi istenmiştir. Ancak hükümet, sadece Mersin’in tramvay imtiyazına olumlu bakmış, Adana ve Tarsus’unkini ise daha ileri bir tarihte değerlendireceğini belirtmiştir<sup>30</sup>. Bunun nedeni Mersin’de limanın büyümesi, iskele ile istasyon arasında özellikle yük taşımacılığında bu hattın ciddi bir ihtiyacı karşılayacak olmasıdır. Bu ihtiyaç üzerine tramvay hattının, Mersin tren istasyonu ile “mühim bir iskele” olarak görülen Mersin Limanı arasında yapılması uygun görülmektedir<sup>31</sup>.

Mersin’in tramvay imtiyazının uygun görülmesinin ardından tramvayın inşası için bir ön araştırma yapılarak, Mersin tren istasyonu ile liman arasında inşa edilmesi düşünülmüştür. Bu hattın 1350 metre uzunluğunda olacağı ve tahminen 3150 liraya mal olacağı belirtilmektedir<sup>32</sup>. Ancak, belediyelerin görev tanımlamalarının içinde tramvay hattı yapımı ve işletmesi ile ilgili bir düzenleme bulunmadığından hattın özel bir şirket tarafından yapılması merkez tarafından uygun bulunmuşsa da Mersin Belediyesi, Bandırma ve Selanik Belediye’lerine verilen tramvay imtiyazlarını örnek göstererek, tramvay imtiyazının kendisine de verilmesini sağlamıştır<sup>33</sup>.

### II.2. Tramvay Ruhsatı

Mersin Belediyesi ile hükümet arasında, tramvay hattıyla ilgili on dört maddelik ve bu anlaşmaya ek olarak hattın inşası hakkında on dört maddelik bir anlaşma yapılmıştır. Buna göre 18 Kasım 1888 tarihinde yaklaşık 1000 metrelik

---

mezûniyyet emri verilmek üzere lâzım gelen plan ve profili 26 numrolu ve 30 Mart sene 304 târihli arıza-i bendegânemle beraber postaya tevdi’han Nezâret-i müşarûn-ileyhâya takdim kılınmış ise de henüz bir güne emr-i cevabı alınamamış ve inşa’âta başlattırılması ‘ale’l-usûl me’zûniyyet emrinin i’tâsına mütevakıf olduğu gibi mesârif-i inşa’iyyenin bir kısmı mevcûd olup kısm-ı diğèrinin dahi me’zûniyyet istihsâlini müte’âkib dâ’ire-i belediye kendi nâmına istikrâz sûretiyle te’hîr ederek ta’ahhüdünü icrâya hâzır bulunmuştur mezkûr tramvayın Mersince olan lüzûm ve ehemmiyeti nezd-i mu’allâ ve fedd-i hazret-i hidiv-i fehimânelerinde müstağnien ‘arz ve beyân olduğu misillü memleketin esbâb ve vesâ’it-i ümrâniyyesinden olmasıyla inşâsına ruhsat i’tâsı merhûn-ı müsâ’ade-i ihsân-a’de-i hazret-i sadâret-penâhileridir her halde emr ü fermân hazret-i men lehü’l-emrindir fi 22 Muharrem sene 306 ve fi 17 Haziran sene 304. Vâli-i Vilâyet(BOA., İ.MMS., 102/4320, Hicri 4 Rebi’ü’l-evvel 1310).

<sup>30</sup> BOA., ŞD., 1188/10.

<sup>31</sup> BOA., İMMS., 102/4320.

<sup>32</sup> BOA., ŞD., 1188/10.

<sup>33</sup> BOA., İMMS., 102/4320.



tramvay hattı inşası Mersin Belediyesi'ne verilmiştir. Belediye, ruhsatın veriliş tarihinden itibaren normal koşullarda tramvay hattının inşasını yaklaşık 2 yıl 6 ayda tamamlamayı düşünmektedir. Bu bağlamda Belediye, Nafia Nezaretine gönderdiği plan ve projelerin onayı geldikten hemen sonra işe başlamayı planlamaktaydı<sup>34</sup>.

Tramvay hattının inşasında dikkat edilecek hususlar, imtiyaz anlaşmasında ayrıntılarla belirlenmişti. Örneğin; tramvay hattı inşasının plan ve projelerin özellikleri, inşaatta kullanılacak malzemenin nitelikli olması gerektiği, tramvayın geçeceği yer ile yakınındaki binalar arasındaki en az mesafenin ölçüsü, hatta tramvay hattının binalarının nasıl olması gerektiği gibi çeşitli unsurlar ayrıntılı olarak tarif edilmiştir: “*Tramvayın ebniyesi taş ve tuğla ve ahşap olarak inşa olunacak ve çatıları kiremit ile örtülecek veya istenildiği halde madenden mamul sakıflar yapılabilecektir*”<sup>35</sup>.

Tramvay hattının, hem ticari eşya/yük hem de yolcu taşıma amacıyla yapılması öngörülmüştü. Ruhsatnamede, yolcu ve eşyaların tarifeleri belirlenerek yolcu taşımada iki mevki oluşturulmuştur. Buna göre; birinci mevkiideki yolculardan 30 para, ikinci mevkiideki yolculardan ise 20 para ücret alınması planlanmıştır. Üç yaş altındaki çocuklar refakatçisinin kucığında seyahat etme şartıyla ücretsiz, 3-7 yaş arasındaki çocuklar ile çavuş ve üstü rütbeli askerler ve diğer üniformalı zaptiyeler ve polisler ücretin yarısını ödeyerek seyahat edebileceklerdi. Ayrıca bu tarifeler yolculuğun kilometresine göre değişebilecekti. Yolcular, başka yolcuları rahatsız etmeyecek şekilde yanlarında eşya taşıyabileceklerdi. Büyük eşyalardan ise ağırlığına ve kilometresine göre ücret alınacaktı. Daha büyük ölçekli ticari eşyalardan ise ton ve kilometre başına 4 kuruşluk tarife uygulanacaktı<sup>36</sup>.

### **III. Tramvay Hattının İşleyişi**

#### **III.1. Tramvay Hattının Güzergâhı**

Mersin Belediyesi, hükümetle yaptığı anlaşma gereği, tramvay hattının projelerini hazırlamış ve Nafia Nezaretine göndermiştir. Nezaret, bu projeyi 30 Kasım 1889'da onaylamıştır. Projeye göre tramvay hattı, Mersin tren istasyonu tarafından gelerek şehrin sahilindeki dört iskelenin yakınından geçip Fransız Acentesi binasının önünde son bulmaktaydı. Mersin tren istasyonundan başlaması planlanan tramvay hattının istikameti, Doktor Metini arsası, Amerikan konsolosluğu, Marunî Kilisesi, hükümet konağı, Ticaret ve Telgrafhane, Mısırzâde arsası, İngiliz Konsolosluğu, Sürsok arsası, Şatırhan

<sup>34</sup> Düstur, 1939, s. 303-307

<sup>35</sup> Düstur, 1939, s. 303-307.

<sup>36</sup> Düstur, 1939, s. 302-303.

Adası, cami-i şerif, Beğleroğlu arsası, Ziya Paşa arsası, liman idaresi, Mavromati arsası, Yunan konsoloslugu ve Fransız Mesajeri Acentesi'dir. Bu ana hattın sadece bir tane ikincil hattı vardır. İkincil hat, limandaki gümrük binasının yanından ana hattan ayrılmaktadır. Buradan iskelenin üzerine kadar gelerek son bulmaktadır. Tramvay hattı, tek yönlü olarak düşünülmüştür. Hat, Cam-i Şerif binasının önünde karşılıklı iki tramvayın geçebilmesi için çift yönlü olmaktadır<sup>37</sup>. Şinasi Develi'ye göre ise hattın güzergâhı bugünkü Ulu Cami'nin yerinde olan Gümrük Meydanı'ndan başlar Mersin Çarşısı'na kadar gelip, buradan Atatürk Caddesi'ne Atatürk Müzesi'nin yanından Silifke Caddesi'ne geçerek Müftü Köprüsü'nde son bulmaktadır. Dönüş güzergâhı ise Askeri Kışla'nın yanından geçerek Atatürk Caddesi üzerinden geldiği Gümrük Meydanı'dır<sup>38</sup>. Hattın güzergâhının kentin denize kıyısına paralel uzanması aynı zamanda kentin fiziksel dokusunun liman ve iskelelerle birlikte geliştiğinin de göstergesidir.

Tramvay yolları keşfolunduktan sonra, haritaların Nafia Nezareti'nin onayından geçtikten sonra merkeze gönderilmesi bildirilmesi istenmiştir. Tramvay hatları için güzergâhlar düzenlenirken de hat üzerinde cami, miri ve mukaddes binalar var ise buralara zarar verilmemesi gerektiği; eğer hat bu tür yerlere denk gelir ise güzergâhın ona göre değiştirilmesi gerektiği yapılan sözleşmede kesin bir şekilde belirtilmiştir<sup>39</sup>. Bu aynı zamanda kentin mevcut dokusunun da korunmak istendiğinin ifadesidir.

### III.2. Fransız Yönetiminin Girişimi ve Hattın Tamamlanması

Mersin Belediyesi ve Osmanlı hükümeti arasında yapılan anlaşmaya göre Mersin tramvay hattının inşası iki yıl içinde tamamlanacaktı<sup>40</sup>. Ancak tramvay hattının inşası planlandığı gibi gitmemiştir. Belediye, 1894'e gelindiğinde sadece tramvay hattının projesini çizdirmiş ve teminat parasını ödemiş olduğundan hükümete başvurarak inşa süresinin uzatılmasını talep etmiştir<sup>41</sup>. Ancak sonrası hakkında ne olduğuna dair herhangi bir bilgi bulunmamaktadır.

20. yüzyılın başlarında tüm dünyada cereyan eden gelişmelerin yansımalarını Osmanlı taşrasında da görmek mümkündür. Bilindiği üzere, 1918'de Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı'ndan İtilaf devletleriyle imzaladığı Mondros Mütarekesiyle çekilmiştir<sup>42</sup>. Fransa, bu anlaşmaya dayanarak 17 Aralık

<sup>37</sup> BOA., HRT.h., 2530.

<sup>38</sup> Develi 2001, s. 81-82; Develi 2007, s. 176; Develi 2014, s. 24

<sup>39</sup> BOA., A. DVN.MKL., 78/34.

<sup>40</sup> Düstur, 1939, s. 301.

<sup>41</sup> BOA., ŞD., 1201/9.

<sup>42</sup> Akşin 2007, s. 80.

1918'de Mersin'i işgal etmiştir. Böylece Mersin bir süre Fransız işgali altında kalmıştı<sup>43</sup>. Bu süreçte Fransızların Mersin'in kentsel gelişimi üzerine bazı çalışmalar yaptığı görülmektedir. Bunlar arasında kentin gelişimine uygun yeni mahalle alanlarını belirlemek, yolların iyileştirilmesi, yeni yolların açılması, gümrük alanının genişletilmesi, yeni liman inşası ve tren istasyonu ile liman arasında bir tramvay hattı inşa etmek vardı<sup>44</sup>.

Fransız Devlet Arşivleri'ndeki yazışmalara göre hat, 10 Mart 1920'de resmi bir törenle açılmıştır. İstasyon ile Gümrük Meydanı arasında gerçekleştirilecek olan seferler 07.10 ve 15.00 saatleri arasında Adana'dan gelen tren saatine göre saat başı olmak üzere ayarlanmıştır. Yolcu ve bagaj için ayrı ücretlendirme yapılacağı aylık abonelik imkânının da tanınacağı belirtilmektedir. Hattın güzergâhı Mersin Belediyesi'nin belirlediği güzergâhla aynıdır<sup>45</sup>. Ancak, Tramvay hattının inşası ve işletilmesinin, 1888'de Osmanlı hükümeti ve Mersin Belediyesi arasındaki anlaşmaya göre mi olduğu bilinmemektedir. Hattın açılmasını izleyen yıllarda Fransız yönetiminin Mersin'in kentsel dokusunda bazı iyileştirme planları yaptığı da anlaşılmaktadır. Bunlar arasında tramvayın daha rahat dolaşabilmesi için yolların genişletilmesi de yer almaktaydı<sup>46</sup>.

Buradan Mersin Belediyesi'nin tamamlayamadığı tramvay inşasını 1918'den sonra Fransız Hükümeti'nin tamamlamaya çalıştığını anlamak da mümkündür. Fransız yönetimi bölgenin işgali sırasında Bağdat Demiryolundan Mersin tramvayı için dekovil malzemesi ile 60 kadar lokomotif ve vagon almıştır: *“Le Service des Travaux Publics du Haut Commissariat de la Republique Française en Syrie et en Cilicie avait, lors de l'occupation de la Cilicie, emprunte au sequestre de la “Construction” du Bagdad une certaine quantite de materiel Decauville. Le Service de la Douane avait employe une partie de ce materiel-voie de Om,60, locomotive et voitures-pour l'etablissement d'un tramvay a Mersine.”* (Bkz. Ek 3).

Bu materyallerin toplam değeri ise 292,058 frank 40 kuruştur. 1923 yılında Suriye Yüksek Komiserliği Mersin Belediyesi'nden bu malzemelerin bedelini istemiş, Mersin Belediyesi ise Fransa tarafından bu malzemelerin bedelsiz verildiğini iddia etmiş ve bedeli ödemeyi reddetmiştir. Bunun üzerine Fransa'nın İstanbul temsilcisi, Türkiye Cumhuriyeti Hükümet Delegelerinden Adnan Bey'den bu paranın derhal tahsil edilmesi konusunda gereğinin

<sup>43</sup> Tuncel 2004, s. 213.

<sup>44</sup> Ünlü vd. 2012, s. 82-86.

<sup>45</sup> Ünlü vd. 2012, s. 82-83.

<sup>46</sup> Ünlü vd. 2012, s. 86.

yapılmasını istemiştir<sup>47</sup>. Bu verilerden maddi yetersizlik nedeniyle yarım kalan tramvay hattının işgal döneminde Fransız desteğiyle tamamlandığı ancak işgalin son bulmasıyla verilen desteğin Fransa tarafından geri istediği net bir şekilde anlaşılmaktadır. Bu anlaşmazlık nedeniyle de hattın geri sökülmesi muhtemel gibi görünmektedir.

#### IV. Hattın Sona Ermesi

Hattın ne zaman kullanımdan kaldırıldığına ilişkin net bir veri ne yazık ki bulunmamaktadır. Döneme tanıklık etmiş kişilerin sözlü verilerinden elde edilen bilgilere göre rayların ve tramvay çekicisinin bir süre atıl durumda bırakıldığı ve 1932’de de tamamen kaldırıldığı bilinmektedir. Tramvayın tam olarak ne zaman seferlerinin durduğu ise bilinmemektedir<sup>48</sup>. Ancak 10 Temmuz 1929 tarihli *Yeni Mersin* gazetesindeki “Temennimiz” başlıklı bir yazıda, tramvayın 1929’da çalışmadığı anlaşılmaktadır. Yazıda Mersin’in kentsel olarak genişlediği belirtilerek insanların ulaşımı için şehirde bir tramvay ya da otobüs şebekesinin gerekliliği belirtilmiştir<sup>49</sup>. Eğer 1929’da şehirde bir tramvay hattı olsaydı, tramvay şebekesi yapılmasını değil de büyük ihtimalle genişletilmesi istenilecekti.

#### Sonuç

Çalışmamız boyunca yaşadığımız en büyük olanaksızlık sürecin kesintiye uğramasından kaynaklı verilerin kesik kesik olmasıydı. Ayrıca çalışma konusu ile ilgili kaynakların oldukça az olması net bir sonuca ulaşma konusunda bizi bir hayli zorladı. Yapılan araştırmalar sonucunda, 19. yüzyılın sonlarında bir taşra liman kenti olan Mersin’de bir kentsel altyapı projesi olarak başlatılan tramvay hattının, 20. yüzyılda Fransızlar tarafından tamamlandığını ancak ne yazık ki çok uzun süreli olmadığını görmekteyiz. Bu hattın yapılmasının arkasında yatan en önemli neden ise bu sürecin kapitalist dünya ekonomik ilişkilerindeki değişimin yansımalarıydı. Kapitalizmle eklemlenme sürecine giren Osmanlı coğrafyasında özellikle liman kentlerinde bu etki daha yoğun hissedilmekteydi. Sürecin en önemli yeniliği ise ulaşım teknolojilerindeki gelişmeydi. Bu süreçte daha hızlı ve ekonomik deniz ulaşımının en önemli tamamlayıcısı olarak raylı sistemler olan demiryolları ve tramvay hatları görülmektedir. Şehirlerarası ulaşımında demiryolu, şehir için ulaşımında ise tramvay hatları büyük bir ihtiyacı karşılamaktaydı.

19. yüzyılın ortalarından itibaren Çukurova, pamuk üretimiyle dünya

---

<sup>47</sup> BOA., HR.İM., 90/67.

<sup>48</sup> Develi 2001, s. 82.

<sup>49</sup> “Temennimiz”, *Yeni Mersin*, 10 Temmuz 1929, s.1.

ekonomisine dahil olmaktaydı. Bu durum, bölgenin ulaşım alanındaki mekânsal değişimini de etkilemiştir. İlk önemli değişim Mersin Limanı'nın kısa sürede bölgenin Akdeniz'e açılan kapısı haline gelmesiydi. Böylece Mersin, küçük bir köyden büyük bir liman kentine dönüşmüştür. İkinci önemli değişim 1886'da hizmete başlayan Adana-Tarsus-Mersin demiryoluydu. Artık Çukurova ve Mersin Limanı arasında daha hızlı ve pratik ulaşım sağlanmıştı. Böylece Çukurova Bölgesi, demiryolu ve liman aracılığıyla dünya ekonomik sisteminde daha güçlü ticari ilişkilere sahip bir hale gelmişti. Mersin tramvay hattı, tren istasyonu ve liman arasındaki güzergâhıyla özgün bir yere sahip olması dolayısıyla sıradanlıktan uzaktı. Aslında hızlanan dünya ticari ağının temposunu arttıran küçük bir halkaydı. Bu süreç Mersin kentinin sosyal, ekonomik, idari siyasi ve kentsel çıktılar elde etmesine zemin hazırlamıştır. Tramvay hattının kurulma amacı da gelişen ticaret ağı ile birlikte kent içi ulaşım ağının daha hızlı olmasına hizmet etmektir. Böylece kent kendi iç dinamiklerini güçlendirerek değişen dış dünyanın şartlarına ayak uydurabilmişti. Bu nedenle ilk bakışta kentsel dokudaki basit bir yenilik gibi görünse de tramvay hattı projesi Mersin için çok daha fazla şeyi ifade etmekteydi. Ancak proje yarım kalmış, Fransızlar tarafından tamamlanıp kısa bir süre işledikten sonra kaldırılmıştı. Eğer tamamlansaydı ve devamlılığını koruyabilseydi gelişmekte olan bir liman kenti için kent içi toplu taşıma ve yük transfer aracı olarak kentsel gelişime büyük katkı sağlayabilirdi. 21. Yüzyılda teknolojik gelişmelerin en üst düzeyde yaşandığı bugün bile tramvay hattının Türkiye'nin en büyük limanlarından birine sahip Mersin kentine henüz getirilememiş olduğu düşünüldüğünde; 1880'li yıllarda neredeyse dünyayla eşzamanlı uygulanmaya çalışılan bu yenilik ve modernleşme çabasının takdire şayan olduğu daha net anlaşılabilir.

## KAYNAKLAR

### Arşiv Kaynakları

- İ.DH: Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İrade-i Dahiliye, 988/78045, Hicri 7 Şa'ban 1303.
- A.MKT.MHM: Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı, 416/89, Hicrî 28 Rebi'ü'l-âhir 1285.
- DH.MUİ: Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Dahiliye Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Evrakı, 144/49, Hicri 17 Cemaziye'levvel 1329.
- A.DVN.MKL: Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Sadaret Divan Mukavelemeler, 30/19, Hicri 4 Rebiü'lahir 1306; 78/34.
- HR.İM: Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Hariciye Nezareti İstanbul Murahhaslığı, 90/67, Miladi 4 Aralık 1923.
- HRT.h: Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Haritalar, 2530.
- İ.MMS: Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İrade Meclis-i Mahsus, 102/4320.
- ŞD: Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Şûrâ-yı Devlet, 1188/10; 1201/9.
- Düstur*, Tertip 1, Cilt 6, Devlet Matbaası, Ankara 1939.
- Yeni Mersin*, "Temennimiz", 10 Temmuz 1929.

### Araştırma ve İnceleme Eserler

- Akşin 2007 Sina Akşin, *Kısa Türkiye Tarihi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Bozkurt 2012 İbrahim Murat Bozkurt, "İETT'nin Tarihi (1869-1939), İstanbul'da Toplu Ulaşımın Miladı: Tramvay ve Tünel", *Dünden Bugüne Toplu Ulaşım Kültürü*, Editörler: Arif Bilgin-Ergin Çağman-Şaban Bıyıklı, İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul, 2012, s. 12-75.
- Çolak 2003 Melek Çolak, "XX. Yüzyıl Başlarında İstanbul'da Trafik ve Tramvay", *Osmanlı Araştırmaları XXII* (The Journal of Ottoman Studies XXII), Prof. Dr. Nejat Göyünç'e Armağan I, (İstanbul 2003), s. 177-189.
- Çoruk 2012 Ali Şükrü Çoruk, "Tramvayın Edebiyat Yolculuğu", *Dünden Bugüne Toplu Ulaşım Kültürü*, Editörler: Arif Bilgin-Ergin Çağman-Şaban Bıyıklı, İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul, 2012, s. 180-227.
- Develi 2001 Hüseyin Şinasi Develi, *Dünden Bugüne Mersin 1836-1990*, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Mersin.
- Develi 2007 Hüseyin Şinasi Develi, *Eski Mersin'de Yaşam*, Avacı Ofseti, Mersin.
- Develi 2008 Hüseyin Şinasi Develi, *Dünden Bugüne Mersin 1836-2008*, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Mersin.

- Develi 2014 Hüseyin Şinasi Develi, “1912 Yılı ve Sonrası Mersin’de Raylı Sistem”, *Mersin Deniz Ticaret Odası Bülteni*, sayı 267, s. 24-25.
- Günergun 1995 Feza Günergun, “Osmanlı Devleti’nde Buharlı Tramvay İşletme Teşebbüsleri”, *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Yayına Hazırlayan: Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, İstanbul: İslâm Tarih, Sanat, ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), 1995, s. 373-394.
- Harvey 2014 David Harvey, *Postmodernliğin Durumu*, çev. Sungur Savran, Metis Yayınları, İstanbul.
- Hobsbawm 2003 Eric Hobsbawm, *İmparatorluk Çağı 1875-1914*, çev. Vedat Aslan, Dost Kitabevi, Ankara.
- Hobsbawm 2009 Eric Hobsbawm, *Tarih Üzerine*, çev. Osman Akınhay, Bilim ve Sanat Yayınları, Ankara.
- Hodgson 2001 Marshall G. S. Hodgson, *Dünya Tarihini Yeniden Düşünmek*, çev. Ahmet Kanlıdere ve Ahmet Aydoğan, Yöneliş Yayınları, İstanbul.
- Iggers 2000 Georg G. Iggers, *Bilimsel Nesnellikten Postmodernizme, Yirminci Yüzyılda Tarih Yazımı*, çev. Gül Çağalı Güven, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- İhsanoğlu 1995 Ekmelettin İhsanoğlu, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Teknoloji Çağını Yakalama Gayretleri”, *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Yayına Hazırlayan: Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, İstanbul: İslâm Tarih, Sanat, ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), 1995, s. VII-XVI.
- Karsandık 2012 Özlem Karsansık, *Çağdaşlaşma Sürecinde Adana (1839-1876)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Kaynak 1984 Muhteşem Kaynak, “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Ekleme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, *Yapıt*, sayı 5, s. 66-85.
- Kongar 2004 Emre Kongar, *Toplumsal Değişme Kuramları ve Türkiye Gerçeği*, Remzi Yayınları, İstanbul.
- Mcneill 2004 William H. Mcneill, *Dünya Tarihi*, çev. Alaeddin Şenel, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara.
- Özdalga 2009 Elisabeth Özdalga, “Bir Tasavvur ve Ustalık Olarak Tarihsel Sosyoloji”, *Tarihsel Sosyoloji*, ed. Elisabeth Özdalga, Doğubatı Yayınları, Ankara, s. 10-11.
- Pamuk 1994 Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Pamuk 2005 Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi, 1500-1914*. İletişim Yayınları, İstanbul.

- Quataert 2004 Donald Quataert, “19. yüzyıla genel bir bakış, ıslahatlar devri 1812–1914”, *Osmanlı İmparatorluğu’nun ekonomik ve sosyal tarihi 1600–1914*, Cilt II, ed. H. İncelik ve D. Quataert, eds. çev. S. Andıç, Eren Yayıncılık, İstanbul, s. 887-1051.
- Rathmann 2001 Lothar Rathmann, *Alman Emperyalizminin Türkiye’ye Girişi, Berlin Bağdat*, çev. Ragıp Zarakolu, Belge Yayınları, İstanbul.
- Tekeli 1998 İlhan Tekeli, *Tarih Yazımı Üzerine Düşünmek*, Dost Kitabevi, Ankara.
- Toksöz 2006 Meltem Toksöz, “Bir Coğrafya, Bir Ürün, Bir Bölge: 19. Yüzyılda Çukurova”, *Kebikeç*, sayı 21, s. 97-110.
- Tuncel 2004 Metin Tuncel, “Mersin”, *İslam Ansiklopedisi*, cilt 29, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul, s. 212-215.
- Ulutaş 2015 Songül Ulutaş, *19. Yüzyılda Tarsus’ta Ekonomik ve Sosyal Yaşam (1856-1914)*, Tarsus Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Mersin.
- Ünlü 2016 Tülin Selvi Ünlü, *On Dokuzuncu Yüzyıldan Yirminci Yüzyıla Doğu Akdeniz Liman Kentlerinde Mekânın Dönüşümü: Volos, Patras ve Mersin*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Ünlü vd. 2012 Tülin Selvi Ünlü ve Tolga Ünlü, *Gelişen Ticaret Değişen Kent Mersin 1850-1950*, Mersin Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Mersin
- Wallerstein 2000 Immanuel Wallerstein, *Bildiğimiz Dünyanın Sonu*, çev. Tuncay Birkan Metis Yayınları, İstanbul.
- Wallerstein 2005 Immanuel Wallerstein, *Dünya Sistemleri Analizi, Bir Giriş*, çev. Ender Abadoğu-Nuri Ersoy, Aram Yayınları, İstanbul.
- Wallerstein 2006 Immanuel Wallerstein, *Modern Küresel Sistem*, çev. Pınar Yayınları, İstanbul.
- Weber 1995 Max Weber, *Toplumsal ve Ekonomik Örgütlenme Kuramı*, çev. Özer Ozankaya, İmge Kitabevi, Ankara.
- Weber 1999 Max Weber, *Protestan Ahlakı ve Kapitalizmin Ruhu*, çev. Zeynep Gürata, Ayraç Yayınları, Ankara.
- Weber 2000 Max Weber, *Şehir, Modern Kentin Oluşumu*, ed. Don Martindale-Gertrud Neuwirt, çev. Musa Ceylan, Bakış Yayınları, İstanbul.
- Yaktı 2013 Özlem Yaktı, “Amerikan İç Savaşı ve Adana: Pamuk Tarımının Adana’nın Modernleşme Sürecine Etkisi”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Tarihi Atatürk Yolu Dergisi*, sayı 54, s. 273-296.



## SUMMARY

The 19<sup>th</sup> century is a process that large projects were made for modernization in the world. The fact that capitalist economic relations begin to dominate the whole world in this process shows that modernity is spreading rapidly in the same proportion, too. The concepts of speed and time have come into prominence; so, it has been dwelled on road projects more intensively. Within this context, it is important how the Ottoman Empire was influenced by this process and the survey of that this effect penetrated into the interior with what channels. When it is looked a global urban modernization project, it is obvious that the location and importance of road works are quite large. For this reason, 'Mersin Tramway Line' which is our study topic has been primarily evaluated as a part of both international and national level of this global urban modernization project that is mentioned. In the study, it is tried to determine that in a provincial seaport town as a modernizer actor the reason for this project and how the tramway line has a role, and what means that a tramway factor which is not even in Mersin of 21<sup>st</sup> century could be tried to build in 19<sup>th</sup> century. Within this context, it is studied to reveal the construction process of tramway line in Mersin, problems that were lived in obtaining concession and license, the operation of the tramway in even a short period of time and that it was removed how and why.

The construction of the Mersin Tramway Line became a current issue in 1887. In the Çukurova region, there was the Adana-Tarsus-Mersin railway line. Tramway line was desired to be built because providing that the transportation where these cities are between inside of the city with Adana, Tarsus and Mersin train stations. For this, it was requested that the tramway concessions were awarded to the local municipalities of the relevant cities, however; only the construction of the tramway line of Mersin was looked positively. In this decision, the harbour of Mersin had a great effect. It was thought that the tramway line that would be constructed between Mersin harbour and train station could facilitate easy in the transportation of passenger and good. Thus, Mersin had the opportunity to reach modern urban transportation. The privilege of the Mersin tramway line was given to Mersin Municipality. The tramway concession convention was signed between the Government and the Mersin Municipality in 1888. According to the concession convention, the tram line would be built between the train station and the seaport. The tramway would be used for both passengers and goods transport. The construction of the tram line was planned to be completed in two years and six months if there was not any problem. However; the construction of the tramway line did not last like that it was planned. Although six years have passed since the concession convention was signed, only caution money was paid and a project was prepared about the construction of the tram line. The construction of the tramway line was completed only in France government. After the Ottoman Empire had been defeated in World War I, it gave the government of Çukurova to France. Thus, Mersin passed to the French administration.

The French administration strived in the urban development of Mersin. For the construction of the tramway, it had the tramway materials brought from Baghdad train

railways. The tramway line was opened in 1920 as a result of the work. It isn't known whether the tramway line was built according to the convention signed in the Ottoman period or by making a new treaty. However; the route of the tramway line was between the train station and the seaport, just as it was planned in the Ottoman period. The tramway voyages were arranged according to train times.

The French administration in Mersin had been in a short-dated. After the administration of France ended up, Mersin Municipality took over the operation of the tramway line. In 1923, France wanted to get the cost of materials that it had them brought for the construction of tramway line from Mersin Municipality. Mersin Municipality did not accept to give this money by claiming that France gave tramway materials for free. The tramway voyages stopped after a while. There is no clear information about when it stopped. According to oral sources, the tramway became inactive for a while, and the tramway voyages were completely stopped in 1932.



## EK 2: Mersin Tramvay İmtiyaz Antlaşması

### Mersinde bir tramvay inşası hakkında ruhsatname ve talimatı fenniye

İrade tarihi 14 rebüülevvel 1306, 6 teşrinisani 1304

#### RUHSATNAME

**Madde 1** — Mersin kasabasında demiryol istasyonundan Fransız acentehanesine kadar şubatıle beraber tahminen bin bu kadar metre tulünde bir tramvay hattı inşasile işledilmesi için şeraiti atıye ile şehri mezkûr dairei belediyesine canibi hükümeti seniyyeden ruhsat verilmiştir.

**Madde 2** — Mersin dairei belediyesi işbu ruhsatnamenin itası tarihinden itibaren altı mah müddet zarfında işbu ruhsatnameye merbut talimatın ikinci maddesinde muharrer olduğu veçhile mükemmel levayih ve haritayı Nafia Nezaretine takdim edecek ve keزالik tarihi mezkûrdan itibaren bir sene zarfında masraf ve zarar ve hasarı kendisine aid olmak üzere inşaata bed' ve mübaşeret ederek lâyenkati ameliyata devam birle levayih ve haritaların tasdiki tarihinden itibaren iki sene müddet zarfında ikmal ve itmam eyleyecektir. İnşaatı mezkûre kaide ve talimatı fennesinin ahkâmına ve musaddak haritasının münderecatına tevfikân icra kılınacaktır. Şayet balâdaki şeraite riayet olunmadığı halde Nafia Nezareti masarifi dairei mezkûreye aid olmak üzere inşa olunan imalâtın muhafazasını temin ve lüzum ve imkânı tahakkuk ettiği halde bunları ikmal için tedabiri lâzimeyi ittihaz buyuracak ve imalâtın ikmalî temin olunamadığı taktirde işbu ruhsatname fesh ve ilga olunacaktır.

**Madde 3** — İnşaat ehliyeti Nafia Nezaretince tasdik edilecek bir mühendis marifetile icra olunacak ve vilâyet başmühendisinin teftişi altında olacaktır emri teftiş hattın badelikmal hüsnü muhafazasına dahi şamil bulunacaktır inşa kat'iyen kabul olunduktan sonra beher sene mevsimi şita mürurunda tramvay ve müştemilâtı imalâtının muayenesi ve muktazi olan tamiratın keşfi için canibi nezaretten izam olunacak mühendisin tesviyei masarifi zımında Mersin dairei belediyesi tarafından her senenin martı iptidasında nezaret veznesine kırk aded osmanlı lirası tediye kılınacaktır.

**Madde 4** — İşbu teşebbüs menafii umumiyeye müteallik olduğundan esnayı inşaatta tezgâhlar tertibi ve malzeme cem ve vaz'ı ve taş ocakları küşadı gibi şeyler için hasbellüzum muvakkaten istimal olunacak arazi hükümeti mahalliyeden Mersin dairei belediyesine bitteslim arazii mezkûrenin ashabına bu istimalden dolayı dairei mezkûre tarafın tazminat verilecektir. İnşaat esnasında muvakkaten istimaline lüzum görülecek arazii emiriye ve haliye meccanen iade olunacaktır.

**Madde 5** — Tramvay ile müştemilâtının birinci defa olarak tesisi için Mersin dairei belediyesi tarafından memaliki mahrusede mübayaa olunacak veya memaliki ecnebiyeden celbedilecek olan edevat vesaire her güne resmi gümrükten muaf olacağı gibi tramvay ve müştemilâtı arazisi dahi vergiden muaf olacak ve işbu ruhsatname ile melfuf talimatı fenniye için damga resmi ahzolunmayacaktır.

**Madde 6** — İnşaatın hitampezir olduğu Mersin dairei belediyesi tarafından Nafia Nezaretine ihbar olduğu anda canibi nezaretten mansub bir heyeti fenniye marifetile inşaatı mezkûre muayene ettirilerek hini hacette muvakkaten kabul edilecektir. Bir sene sonra dahi inşa ikincî defa olarak yine bir heyeti fenniye

marifetile bil muayene bunların kaidei fenne ve melfiif talimatı fenniye münderecatına muvafık olduğu tahakkuk ettiği halde heyeti mezkûre tarafından tanzim olunacak raporu üzerine kabulü kat'i muamelesi icra olunacaktır tramvay hattının bir kısmı halkça muhataradan ari ve sureli muntazamada işlettirilebilir bir halde inşa edildikten ve muvakkaten kabul olunduktan sonra dairei mezkûre tarafından vukubulacak talep üzerine kısmen işletilebilmesine müsaade olunacaktır

**Madde 7** — Tramvay ile müştemilâtı ve edevatı sabite ve müteharrikesi daima hüsnü halde muhafaza edilecek ve bundan terettüp edecek masarif Mersin dairei belediyesine aid olacaktır. Şayet dairei mezkûre teahhüdatı vakıasının icrası hususunda ihtiyarı müsamaha eder veya teahhürat vukua getirir ise kendisine ihtarı keyfiyet edilecek ve bir maha kadar bu ihtara tevfiiki hareket etmediği halde hükümeti seniye icrayı icabına bilmübaşere tamirâtı lâzimeyi emaneten icra ettirecek ve bu tamirâtın mesarifi Mersin dairei belediyesine aid olacağı cihetle masarifi mezkûre tramvayın hasılatından tesviye edilecek ve bunun için hini hacette hasılatı mezkûre zaptedilecektir.

**Madde 8** — Belediye dairesi tramvayın muvakkaten kabul olduğtu tarihten itibaren tarifelere tevfiikan ücret ahzedecektir.

**Madde 9** — Tramvayın memur ve müstahdemleri için Mersin dairei belediyesince kıyafeti mahsusa tayin kılınacaktır.

**Madde 10** - Dairei belediye tramvayın her nevi hasılatının altı ayda bir cetvellerini Nafia Nezaretine takdim edecek ve hasılatı gayri safiyeiyi irae eden cetvellerde yolcu ve emtia nakliyatı hasılatı ile tramvayın diğer her nevi hasılatı gösterilecektir.

**Madde 11** — Ruhsatnamenin dokuzuncu maddesi mucibince dairei belediyenin istifa etmeğe mezun bulunduğu ücreti nakliye tarifesi berveçhi âti beyan olunur. Atiyüzzikir tarifeler nihayet derecede olup bunlar tarafı devletten ruhsatı mahsusa istihsal olunmadıkça tezyid edilemeyecek ve ücret fi miri üzere istifa olunacaktır.

Fakat tarifelerde tayin kılınan nihayet miktarlar tenzil olunduktan sonra bir mah evvel ilânatı mahsusa vasıtasile halka ihbar edilmedikçe betekrar nihayet derecelere terfi edilemeyecektir. Ancak tarife tenzili halde üç gün ewel ilân olunacaktır.

Adam başına ve kilometre hesabı üzerine nakliyatın fiatı:

Birinci mevki 30 para

İkinci mevki 20 para

Emtia tarifesi tonilâto başına ve kilometre hesabı ile 4 kuruş üç yaşına kadar olan çocuklar refakatlerindeki adamın kucağında götürülmek şartı ile meccanen nakledilir.

Üç yaşından yedi yaşına kadar olan çocuklar için nısıf ücret alınır ve beherine bir kişilik mahal tahsis olunur şu kadar ki bir bölmede iki çocuk bulunduğu halde ikisi bir yolcuya mahsus olan mevkiden ziyade yer tutmayacaktır çavuş rütbesine kadar olan asakiri berriye ve bahriyei şahane ile elbisei resmîyelerini lâbis olan zaptiyeler ve polis memurlarından nısıf ücret alınacaktır. Elde taşınabilip ve diğer yolcuları iz'aç etmeyen paketleri yolcular beraberlerinde araba derununa alarak meccanen nakledebileceklerdir elde taşınmayan paketlerden sıkletleri nisbetinde ve tarife mucibince ücret alınacaktır.

Sıkleti elli kilogramı tecavüz etmeyen eşyanın elli kilogram itibar olunacağı gibi elli kilogramdan ziyade olan eşkal dahi kesri gayri münkasem olarak kezalik elli

kilogram itibar olunacaktır, yani sıfır ile elli kilogram arasında olan eşkalden elli kilogram ücreti ve elli ile yüz kilo gram arasında bulunan eşkalden yüz kilogram ücreti alınacaktır ve ziyade olan eşkalde dahi bu usûl cereyan edecektir tarife ücretinden maada belediye idaresi sevkiyatın beherinden evvelâ yirmi para kaydiye saniyen kesri gayri münkasem olmak üzere beher elli kilogram için tahmiliye ve ihraciye resmi yirmi para salisen vusulünden sonra yirmi dört saat zarfında kaldırılmayan eşyanın kesri gayri münkasem olmak üzere beher finda kaldırılmayan eşyanın kesri gayri münkasem olmak üzere beher elli kilogramından beher gün için arziye resmi on para rabian mürsil veya mürselünileyhin talebi üzerine betekrar veznedilecek eşyanın kesri gayri münkasem olmak üzere beher yüz kilogramından yirmi para ah zedecektir.

**Madde 12** — Yolcu ve eşya nakli için alınacak ücurat küsurat nazarı itinaya alınmıyarak kilometre hesabı ile istifa edilecektir. Şöyleki başlanmış bir kilometrede kat' olunmuş kilometre ücreti ahzolunacak ve istifa edilen ücretin haddi akalli bir kilometre ücretinden dun olmayacaktır. Tarife fiati ve masarifi müteferriadan hasıl olacak mebalig on paradan dun olduğu halde on paraya iblağ edilecektir.

**Madde 13** - Tarafı Hükümeti seniyeden tramvayın inşaat ve işletilmesini teftiş ve nazarete memur olanlar belediyenin tramvay arabalarile meccanen nakledileceklerdir.

**Madde 14** - Mersin Belediyesi arabaların vakti hareketlerini hükümeti mahalliyeden tasdik ettirecek ve hükümetten istizan etmedikçe bu hususta icrayı tebeddülât edemeyecektir.

*Mersin tramvayının tesisine dair talimatı femiyedir*

**Madde 1** - Mersin Belediye dairesinin şehri mezkûrda tesisine mezun bulunduğu tramvayın inşa ve tesisinde imtisal etmesi lâzım gelen talimat berveçhi zir beyan olunur.

**Madde 2** - Ameliyata bed' ve mübaşeret etmezden evvel tramvayın inşasına memur olan mühendis tramvayın levayih ve haritalarını Nafia Nezaretinin nazarı tasvibine arz olunmak üzere iki nüsha olarak Mersin Belediyesine takdim edecektir harita ve levayih evrakı atiyeden ibarel bulunacaktır.

Evvelâ imalâtı mutasavvere ve teklif edilen numuneye göre icab eden ahvali mübeyyin bir kıta raporu.

Saniyen Mersin şehrinde tramvayın mürur edeceği mevki mübeyyin beş yüzde bir mikyasında bir kıt'a haritai umumiye, işbu haritada mikyası mezkûrda olarak sokaklar ve meydanlar ve piyade kaldırımları ve ebniyei umumiye ve haneler irae edilecektir. Bunlardan başka tek veya çifte hat olarak tramvayın mihverî sürh ile işaret olunacak ve kezalik tek veya çifte hat olarak vazolunacak demir çubuklar mavi renk hutut ile gösterilecektir. Tramvayın mürur edeceği sokakların ve piyade kaldırımlarının arzı ve demir çubukların dış tarafından itibaren piyade kaldırımları ve hanelere kadar olan mesafelerin arzı gayet dikkatle işaret edilecektir.

Salisen irtifa itibarile iki yüzde bir ve tul itibarile dahi beş yüzde bir mikyasında olarak tramvayın hattı mutavassıtından itibaren bir kıt'a maktai tulânî ve hattın derecei irtifai deryanın sathı mutavassıtına nisbetle tayin kılınacak ve işbu maktam altına ufka muvazi üç hat tersim olup birinci hat üzerinde tramvayın mebdinden itibaren biner metre olarak mesafeler ve ikinci hat üzerinde iniş ve yokuşların tulile derecei meyelânı

ve üçüncü hat üzerinde kıtaatı müstekimenin tulü ve hututu münhaniyenin müstekimen imtidadı ve her birinin nısıf kutrunun tulü gösterilecektir.

Rabian inşa edilecek ebniyenin eşkâli.

Hamisen vagon vesaire misillü edevatı müteharrikenin eşkâli.

Sadisen Hattın şeklini irae eder bir makta ve bir pilân.

Sabian Demir çubuğun maktaı.

Saminen kezalik demir çubuğun metanet ve resanetini müsbit bir kıt'a hesap pusulası.

**Madde 3** - İhtiraz ve tevakkuf ve tahmil ve tahliye hatlarının adedi mahalleri badettedkik beyan edileceği misillü ilerde inşası melhuz olan mevkipler için münasib tulde mahallerin dahi şimdiden bırakılması icab eder.

**Madde 4** - Tramvayın ameliyatı tek hat veya çifte hat olmak üzere icra edilecektir tek hat üzere inşa kılınacak olan mahallerde haltın her iki cihetine doğru lâekal beher on dakikada bir defa arabalar hareket edebilmek üzere mikdarı kâfi hututu ihtiraziye bırakılacak ve herhalde mezkûr hututu ihtiraziye arasındaki mesafeler bir kilometreden fazla olmayacaktır.

Hututu ihtiraziyenin tulü bir mikrazdan diğer mikraza kadar otuz altı metreden eksik olmayacaktır. Hattın arzi demir çubukların iç taraflarından itibaren bir metre kırk dört santimetreden bir metre kırk beş santimetreye kadar olacak ve çift hat yahut hututu ihtiraziye bulunan mahallerde hatteynin aralan bir metre elli santimetre bulunacaktır. Yan taraflarını yani demir çubukların dış tarafafile yaya kaldırımları veya imalâtı sınaiye kenarlarının beynindeki mahallerin arzi lâakal seksen santimetre olacaktır. Her halde tramvayın mürur edeceği sokak veya şose veya tarik ve ebniye ve dıvar ve korkuluk ve hendek misillü şeylerle muhat bulunduğu takdirde tramvayın bunlara en yakın bulunan demir çubuğa bunların arası bir buçuk metreden dun olmayacaktır. Bundan başka merbut resimde gösterildiği gibi tramvayın tariki âm üzerinde daima bir araba müruruna müsaid bir mesafe bırakılarak inşa edilecektir.

**Madde 5** - Hattın aksamı muhtelifi müstakimesini yekdiğerine rabteden kıtaatı münhaniyenin nısıf kutru on beş metreden aşağı olmayacaktır ve birbirine muhalif olan cihetler de bulunan kıtaatı münhaniye arasında on metre tulünde bir hattı müstakim bırakılacağı misillü işbu münhaniler kıtaatı müstakimeye paraboller yani kat'ı mükâfi kavislerle rabtedilecektir.

**Madde 6** - Tramvay hattının iniş ve yokuşları meyillerinin nihayet derecesi metre başına bir santimetre olacak isede Nafia Nezaretine mühendis tarafından erbabı mucibeyi mübeyyin takdim kılınacak raportu üzerine istihsal olunacak meznüyeti mahsusa mucibince mezkûr meyillerin derecesi daha ziyade olabilecektir. Bir birini müteakib olan iki yokuş beyninde nısıf kutru beşyüz metreye müsavi amudî inhinalar olacaktır nısıf kutru kalil olan hututu münhaniyede vaki iniş ve yokuşlar mümkün mertebe tesviye ve izale olunacaktır.

**Madde 7** - Tramvayın güzergâhı tariki âm üzerinde tesis kılınacak aksamında demir çubuklar tariki mezkûr üzerine adi arabaların mürur ve uburuna hiç bir veçhile mani olmamak üzere çıkıntı ve çukur olmayarak döşenecektir.

Tramvay hattının inşa ve tesisinden naşı tariki âm güzergâhının tebdil ve tağyiri icab eylediği takdirde kaldırım ile yan satırların veyahut yaya kaldırımının tebdil ve tağyiri lâzım gelen mahaller boyunca ahvali sabıklarına irca edileceklerdir. Tramvayın inşa edildiği tariki âmın piyade kaldırımları arasında kalan mahalleri usul ve nev'i sabıkları üzere kaldırım veya döşeme taşı vesaire ile döşenecek ve piyade kaldırımının döşeme ameliyatı dikkati tamme ile icra edilecektir tramvayın müruru basebile müceddeden küşad veya tevsi edilen yolların piyade kaldırımları dahi usul ve kavaidine nisbelle genişçe bırakılacaktır.

Tramvay hattının harici şehirdeki kısmında ve tariki âmın yaya yolu bulunmayan mahallerinde kaldırımlar makadam usulünde inşa edilecek isede bunun şu satırlarile hendekleri belediye tarafından hüsnü surette tamir edilecektir.

**Madde 8** - Mühendis icra olunacak ameliyatta alâ cinsten edevat ve levazımat istimal edecek ve hat ile müteferriatı ve edevatı sabite ve müteharrikesi inşaatinin gayet metin ve müstahkem olması için bilcümle kavaidi fenniyyeye tatbiki hareket edeceklerdir.

Sokak ortası ve piyade kaldırımının döşemelerinde volkanik tabir olunan taşlar ile sair müruru zamanla sürtülüp ayak altında kayar bir hale gelen edevat istimal edilmeyecektir.

**Madde 9** - Demir çubuklar demir veya çelikten olacak ve bunlar oluklu nev'inden olduğu halde gayet düz ve doğru kirişler üzerine ve mezkûr kirişle dahi taban ağaçları üzerine vazolunacaklardır. Taban ağaçlarının araları vinyol usulü çubuklar istimal olunduğu takdirde bir buçuk metre ve kiriş üzerine konulan çubuklar istimal olunduğu takdirde dahi iki metre arzında olacaktır. Mezkûr kiriş ve taban ağaçları birinci nevi meşe ağacından olacaklardır.

Yolun eklisi vesaire misillû ufak edevatın sipariş olunacağı fabrikanın intihabı ve mezkûr fabrikatörler ile aktedilecek mubayaa senedatı Nafia Nezaretinin nazarı tasvibine arz edilecektir. Demir çubuklar ile ufak edevat ahz ve kabul olunmazdan evvel usul ve mutadî üzere tecrübe edileceklerdir ve işbu tecrübelerin sureti icrası bir kıta raporu ile beyan edilecektir. Demir çubukların hini vaz'ında medarı inbisat olmak üzere iki çubuk arasında miktarı kâfi aralık bırakılacaktır.

**Madde 10** - Demir çubuklar hakkında balâda beyan olunan fabrikatör intihabı ve tecrübe icrası misillû şerait edevatı müteharrikenin iştirâ ve tecrübesinde dahi cari olacaktır.

**Madde 11** - Tramvayın ebniyesi taş ve tuğla ve ahşap olarak inşa olunacak ve çatıları kiremit ile örtülecek veya istenildiği halde madenden mamûl sakıflar yapılabilecektir.

**Madde 12** - Tramvay ameliyatının icrası hasebile cereyanına hâlel gelmiş veyahut mecrası tebdil olunmuş olan sular mecrayı kadimlerine irca edilecekler ve bu hususta tesisi lâzım gelecek imalâtın resimleri nüshateyn olarak Nafia Nezaretinin nazarı tasvibine arz edilecektir.

**Madde 13** - Taktim olunacak haritai umumiyeye Mersin Belediyesi ihtiraz ve tevakkuf hatları ile mevkilerini ve köprü ve su yollarının ve inşa edilecek imalâtı sairinin eşkâl ve heyetini mübeyyin ve meşruh bir cetvel rabtecektir.



Yarım Kalmış Bir Modernleşme Projesi: Mersin Tramvay Hattı

Mevkiflerle yolcuların ikametine mahsus sâlelerle imalâtı sınıyenin haritaları lâakal iki yüzde bir mikyasında olarak tanzim edilecektir.

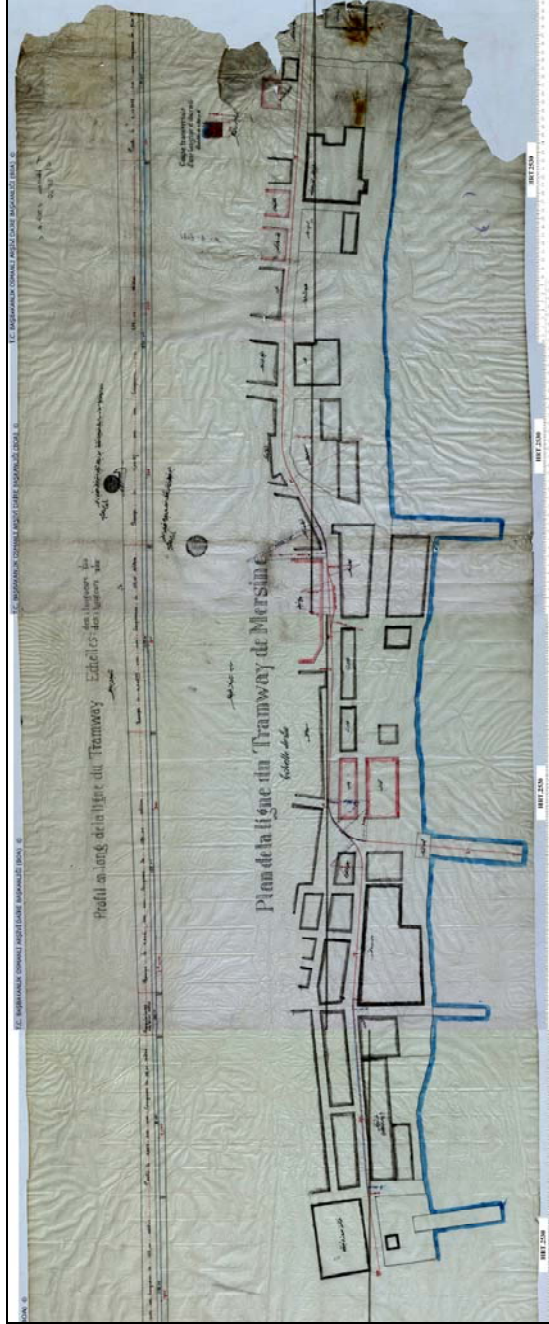
**Madde 14** - Tramvay yolunun inşası için bazı binaların hedim ve kat'ına lüzum görüldüğü ve arsalarla ihtiyaç mesettiği halde Mersin Dairei Belediyesi istimplâk Kanununa tevfikân o misillû mahallerin ashabına tazminatı lâzîmeyi ifaya mecburdur.

**Kaynak:** İmtiyaz antlaşması düsturdan olduğu gibi alıntılanmıştır. *Düstur*, Tertib 1, Cilt 6, Devlet Matbaası, Ankara, 1939, s. 300-307.

**EK 3:** Tramvay Hattı Yapımında Kullanılan Malzemeler İçin Yapılan Masrafların Geri Ödemesi Hususunda Fransa ile Yapılan Yazışma. BOA., HR.İM, 90/67, Miladi 4 Aralık 1923.

<p>LE REPRESENTANT DU GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE</p> <p>Constantinople, le 4 Décembre 1923.</p> <p>-----</p> <p>27/12</p> <p>Le Service des Travaux Publics du Haut Commissariat de la République Française en Syrie et en Cilicie avait, lors de l'occupation de la Cilicie, emprunté au séquestre de la "Construction" du Bagdad une certaine quantité de matériel Decauville. Le Service de la Douane avait employé une partie de ce matériel-voie de Om,60, locomotive et voitures - pour l'établissement d'un tramway à Mersine.</p> <p>Ce tramway, installé par la Douane pour la commodité de ses opérations, assurait en même temps un service public; lors de l'évacuation de la Cilicie, il est resté en exploitation.</p> <p>La Régie Générale des Chemins de Fer, séquestre de la "Construction" et représentée par M. Steiner, ingénieur à Alep, réclame à la Municipalité de Mersine une somme de 292.058 frs,40 répondant à la valeur du matériel fixe, moteur et roulant du tramway; la Municipalité prétend être légitime possessseur de ce matériel, qui lui aurait été cédé à titre gratuit par les autorités françaises.</p> <p>SON EXCELLENCE ADMAN BEY DELEGUE DU GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE TURQUIE</p> <p>CONSTANTINOPLE</p> <p>OSMANLI ARŞIVI HR.İM 90/67/1</p>	<p>1</p> <p>Le Haut Commissariat de Syrie ne possède aucun document concernant une semblable cession - qu'il n'avait d'ailleurs pas le droit d'effectuer.</p> <p>En conséquence, le Représentant de la République Française à Constantinople - d'ordre de son Gouvernement - a l'honneur de prier Son Excellence ADMAN Bey de vouloir bien demander au Gouvernement turc d'inviter la Municipalité de Mersine à rembourser la valeur dudit matériel, soit la somme de 292.058 frs,40, à la Régie Générale des Chemins de Fer, en sa qualité de séquestre de la "Construction" du Bagdad. /</p> <p>T. en. enl</p>
---	--

HR.İM.00090.00067.001



EK 4: Mersin Tramway Hattı Projesi (30 Kasım 1889). (Kaynak: BOA., HRT.h., 2530).