

Osmanlı’da İlk Elektrikli Tramvay ve Şehir Elektrikliği İşletme:

ŞAM’DA ELEKTRİKLİ TRAMVAY VE ŞEHİR AYDINLATMASI

*Mesut AYAR**

ÖZET

XIX. yüzyılın ortalarından itibaren yapılan önemli yatırımlarla yeni bir çehreye kavuşmaya başlayan Şam, XX. yüzyıl başlarında yaklaşık 150 bin olan nüfusuyla Osmanlı Devleti’nin en büyük şehirlerinden biri ve canlı bir ticaret merkezi hâline gelmişti. Şam için tasarlanıp hayata geçirilebilen başta gelen projelerden olan şehir elektrikli ve elektrikli tramvay hatlarının tesis edilmesi, bu dönemde bölgenin en nüfuzlu siması olarak gösterilen Arap İzzet Paşa’nın desteğiyle tamamlanabilmiştir. Şam tramvayıyla aydınlatma işinin imtiyazı, önce Dürzü Emir Muhammed Arslan Bey’e verilmiş, sonrasında da merkezi Brüksel’de bulunan bir şirket tarafından kurulan Şam-ı Şerif Elektrik Tramvay ve Tenvirâtı Anonim Şirket-i Osmaniyesi’ne devredilmişti. Şirket, santral ve hatları devrin ileri şartlarına uygun bir şekilde oldukça kısa bir zamanda vücuda getirmiş, 1907 yılında resmî açılış yapılmıştı. Böylelikle de Osmanlı topraklarında ilk kez elektrikli tramvay kullanan ve elektrikli aydınlatmaya sahip şehir Şam olmuştur. Bu çalışmada, Osmanlı arşiv vesikaları ve yabancı literatürdeki veriler rehberliğinde, II. Abdülhamid dönemi Suriye’indeki en mühim modernleşme projelerinden olan, Şam elektrikli tramvay hatlarının ve şehir elektrikli sisteminin tesisi ve işletilmesi anlatılmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler

Şam, Suriye, elektrikli tramvay, elektrikli aydınlatma.

Osmanlı Devleti’nde XIX. yüzyılın ortalarından itibaren modernleşmeye, özellikle teknolojik gelişmelere bağlı olarak beledî hizmetlerin niteliğinin çeşitlenmesi yeni hizmet alanlarını doğurmuştur. Bunlar arasındaki en dikkat çekici yenilik ise şehir içi ulaşımında aynı yüzyılın son otuz yılına damgasını vuran tramvayların hizmete sokulmasıdır. Hakikaten de şehir dokusuna düzenli bir görünüm kazandırıp güzelleştirilmesi kadar şehrin

* Doç. Dr., Kırklareli Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.
mesutayar@kirkklareli.edu.tr

çeşitli semtleri arasında ulaşımın sağlanması, Osmanlı şehrinin modernleşmesindeki önemli gelişmelerdendir.

XIX. yüzyılda Amerika ve Avrupa'da önce atlı, sonrasında buharlı ve elektrikli tramvayların devreye girmesinden sonra, bu teknoloji zamanla Osmanlı Devleti gibi Batılı olmayan ülkelere de ihraç edilmeye başlanmış; XX. yüzyılın ilk yıllarından itibaren Osmanlı yönetiminin özellikle bu araçların elektrikle çalışanlarını tercih etmesi de tramvay hizmeti verilen büyük şehirlerin elektrik enerjisine kavuşmasını hızlandırmıştır. Bu durumun izahı, yani bir ulaşım aracı olarak elektrikli tramvayın, şehir aydınlatmasında en mühim unsur olan elektriğin elde edilip kullanılmasındaki etkisinin ortaya konulması çalışmamızın hedeflerinden biridir.

Bilindiği üzere teknik alandaki yenileşme çabaları, Osmanlı modernleşmesinde mühim bir yere sahiptir. Bundan ötürü de bugüne kadar, Osmanlı'ya Avrupa'dan ithal edilen deniz, kara ve demiryollarına ait ulaşım teknolojilerinin kullanılması hakkında birçok değerli çalışma yapılmıştır. Ancak şehir içi ulaşım alanında sayısal açıdan bundan bahsetmek zordur. Söz konusu dönemde ülkede İstanbul, Selanik, Beyrut, İzmir, Şam ve Bağdat dışında bu tip yatırımların yapılabileceği büyük şehirlerin bulunmaması bu alandaki çalışmaların sınırlı kalmasının sebeplerinden biridir. Biz de bu çalışmayla; bir yarıyla büyük bir şehir, bir yarıyla da Osmanlı taşrası sayılabilecek özellikleri haiz, ayrıca büyük bir tarihsel geçmişe de sahip olan Şam'la ilgili böyle bir inceleme yaparak, bu alana bir katkı sağlamayı ve benzer çalışmalara bir zemin oluşturmayı hedefledik.

Osmanlı Devleti'nde elektrikli tramvayın ve elektriğin şehirlerde aydınlatma aracı olarak kullanılmasının teknoloji ithali ile ilgili olduğu düşünülürse, bu hususun Avrupa yada başka bir deyişle Batı sermayesi ile bağlantılı olacağı da muhakkaktır. Bu nedenle öncelikle bu konu hakkında kısa bilgi vermenin gerekli olduğu kanaatindeyiz: Osmanlı topraklarındaki yabancı yatırımların tarihinin, XVIII. yüzyılın ilk yarısına kadar geriye gittiğini biliyoruz. Ancak yabancı sermaye yatırımlarının asıl yoğunlaşması Avrupa'ya sosyal, siyasi, iktisadi bakımdan bağımlılığımızın arttığı Tanzimat Fermanı'nı takip eden yıllardan, yani 1840'lardan itibaren ve giderek artan şekilde ulaşım, haberleşme, sanayi, madencilik ve finans gibi alanlar-

da kendini göstermiştir.¹ Bu yatırımlarda sık kullanılan bir araç olan imtiyaz yöntemi de yerli sermayenin yeterince gelişmemesi dolayısıyla, yabancıların daha aktif rol oynadıkları bir sisteme dönüşmüştür. Bu sistem, kısaca, Osmanlı yönetiminin bir kişi ile yaptığı sözleşme uyarınca belli bir kamu hizmetini, masraf, kâr ve zararı bu kişiye ait olmak üzere tesis ettirip işletirmesi olarak da ifade edilebilir.²

İmtiyaz yöntemiyle özel teşebbüsten yararlanma yolunun doğmasında, bahsi geçtiği üzere, XIX. yüzyılın ikinci yarısında yeni belediye hizmet kalemlerinin oluşması ve bu hizmetler için gerekli örgütlenmenin ve mâli kaynakların bulunmaması da önemli bir rol oynamıştır. Bu yüzden söz konusu dönemden devletin yıkılışına kadarki süreçte belediye hizmetler alanında temel siyaset de imtiyaz verme usulü olmuştur.³ Diğer taraftan Batılı sermayenin yeni pazarlara olan gereksinimi de unutulmamalıdır. Bu bağlantı aslında Batının ekonomik alandaki güçlenmesinin en önemli ayağını oluşturan emperyalist siyasetle de bağlantılıdır ve esas konumuz olmasa bile çalışmamızın satır aralarında bunun izlerini görmenin mümkün olacağını söylemeliyiz.

Osmanlı yerel yönetimlerinin sunduğu hizmetlerin çeşitlenmesi⁴ ve büyük bir piyasanın oluşması, uzun bir süredir özellikle Suriye bölgesiyle

¹ Nuri Yavan, "Türkiye'de Doğrudan Yabancı Yatırımların Lokasyon Seçimi Üzerine Uygulamalı Bir Araştırma", Ankara Üniversitesi Doktora Tezi, 2006, s. 30-31.

² Şükrü Karatepe, *İdare Hukuku*, İzmir 1995, s. 222; Metin Günday, *İdare Hukuku*, Ankara 2002, s. 296.

³ Cumhuriyet'in ilk birkaç yılı da bu sürece dâhildir (C. Giray Özgül, "Türkiye'de Kent-sel Hizmetler Alanında İmtiyazlı Şirketler ve Beledileştirme (1850-1950)", Ankara Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi, 2011, s. 12.

1888 yılında, Osmanlı Devleti'nde dış borçlar haricinde var olan yabancı sermaye yatırımlarında belediye hizmetlerinin payı 9,3 iken, en büyük pay %65 ile İngilizlere aitti. 1914 yılında ise, yabancı sermaye yatırımları alanında belediye hizmetlerinin oranı %5,1 idi ve yaklaşık olarak 4 milyon İngiliz sterlini olan bu pastadaki en büyük pay %45 ile Fransızlara aitti. Onu %9,5 ile İngilizler ve %8 ile Almanlar takip ediyordu (Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi, 1820-1913*, Ankara 1994, s. 64).

⁴ Ne var ki belediye hizmetlerinde yatırımın yalnızca imtiyaz alan kişi tarafından yapılabilir olmasıyla, Osmanlı Devleti'nde yatırıma gereksinim duyan şehir sayısının az oluşu, yatırımların sınırlı kalmasına yol açmıştır. Bu yüzden, birçok elektrik ve tramvay projesi gündeme gelmiş, hatta imtiyazı bile verilmişse de hayata geçirilememiştir (C. Giray Özgül, *a.g.t.*, s. 42).

yakından ilgilenen Fransızların iştahının kabartmış olmalıdır. Suriye, XVI. yüzyıldan itibaren burada bir varlığı olan Fransa'nın geleneksel nüfuz bölgesiydi. Öyle ki adı geçen dönemde bu bölgede faaliyette bulunan İngiliz tüccarlar bile bunu Fransız koruması altında yapıyorlardı. Sonraki birkaç yüzyılda da bu durum pek değişim göstermedi.⁵ Napolyon Savaşları'nda kaybettiği etkinliğini kısa sürede geri kazanan Fransa, 1830'larda patlak veren uluslar arası krizde Mehmet Ali Paşa'nın yanında yer almıştı. Bunun neticesinde, dönemin diğer aktif Batılı devletleri ile pastayı paylaşmak zorunda kalarak etkisini yitiren Fransa'nın, yine de bu olaydan sonra Akdeniz'in doğu kıyılarına ve Suriye'ye olan ilgisi artarak devam etmiştir. Suriye'deki 1860-61 Olayları da Fransa'nın bölgedeki etkinliğinin artmasına hizmet etmiş; 1871'deki Alman mağlubiyetinden sonra bile bu ülkenin Suriye'deki nüfuzu diğer birçok Osmanlı toprağına nazaran yine canlı kalmıştır.⁶ Modernleşme hareketlerinin Fransa kanalıyla Osmanlı Devleti'nde yaygınlaşması da bu hususu kolaylaştıran bir diğer neden olarak gösterilebilir. Aslına bakılırsa daha XIX. yüzyılın sonlarından itibaren Suriye ve havalisinde başlayan demiryolları yapımı, bölgenin Fransa ile olan ticaretinin daha da gelişmesine yol açmıştı. Ardından Fransız sermayesinin belediye hizmetleri ve limanlar üzerine olan yatırımları başlamıştı. I. Dünya Savaşı sonrasında Osmanlı İmparatorluğu paylaşılırken Suriye coğrafyasının Fransa'ya bırakılması da bahsedilen gelişmelerin sonucuydu.⁷

Osmanlı Devleti'nin son yarım asrında, Ortadoğu topraklarında Fransızlara ait yatırımlar yanında Belçikalıların yatırımları dikkat çekicidir. Belçika sermayesi yabancı ülkelerde faaliyet gösterirken, bu ülkedeki yabancı yatırım da mâli ve kurumsal etkenlerden dolayı artmıştı. Bu arada belirtmek gerekir ki Belçika'ya gelen yabancı yatırım büyük oranda Fransız sermayesinden oluşmaktaydı.⁸ Sözü edilen dönemde Belçika merkezli şirketler tramvayların elektrikli hâle getirilmesini ana amaç edinmiş ve paza-

⁵ Adil Baktıaya, *Osmanlı Suriyesi'nde Arapçılığın Doğuşu*, İstanbul 2009, s. 44-45.

⁶ J.M. Roberts, *Dünya Tarihi*, İstanbul 2011, II, 809-810; Adil Baktıaya, *a.g.e.*, s. 48.

⁷ Şevket Pamuk, *a.g.e.*, s. 67.

⁸ Belçikalı yatırımcıların tramvay projelerine yaptıkları yatırımlarla ilgili özel bir çalışma için bkz. Alberte Martinez Lopez, "Belgian Investment in Tramways and Light Railways: An International Approach, 1892-1935", *The Journal of Transport History*, Mar 2003; 24, 1, 61.

rın ve ekonominin sunduğu imkânlar nedeniyle de büyük şehirleri seçmişlerdi⁹ ki bu çalışmanın konusu olan Şam da bunlardan biriydi.

Konuya girmeden önce, tramvay ve elektrik kullanımının dünyada ve Osmanlı coğrafyasındaki gelişimini kısaca belirtmekte fayda olacaktır. Buna göre; ilk tramvaylar, atlı olarak 1830'lu yıllarda Amerika'da ve sonrasında da Avrupa şehirlerinde kullanılmaya başlanmıştır. Osmanlı Devleti'nde ise ilk atlı tramvay 1871 yılında İstanbul'da hizmete girmiştir.¹⁰ Dünyanın birçok ülkesinde, zamanla büyüyen kalabalıklaşan şehirlerdeki yolcu sayılarındaki artış ve bu iş için atların kullanılmasından doğan sıkıntılar neticesinde, tramvayları çekmek için farklı enerjiler aranmak zorunda kalınmıştır. Aynı sıralarda önce buhar gücünden faydalanılmaya başlanmış, fakat yüzyılın sonlarına doğru elektrik üretimi ve bu enerjinin avantajlarının ortaya çıkmasıyla birlikte elektrikli tramvayların kullanımına geçilmiştir.¹¹ Diğer taraftan, bu tür araçlar ilk kez yine Amerika'nın Richmond şehrinde 1888'den itibaren kullanılmaya başlanmıştır.¹² Öte yandan İstanbul'da

⁹ A.M.Lopez, *a.g.m.*, s. 63.

¹⁰ Vahdettin Engin, *İstanbul'un Atlı ve Elektrikli Tramvayları*, İstanbul 2011, s. 40; Feza Gunergun, "Osmanlı Devleti'nde Buharlı Tramvay İşletme Teşebbüsleri", *Çağın Yakalayan Osmanlı – Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 373. Atlı tramvaylar Osmanlı şehirlerine dünyada ilk ortaya çıktıktan yaklaşık 40 yıl sonra gelebilecektir. Buna dair rastlayabildiğimiz ilk resmî kayıt 1868 yılına aittir. O yıl, Meclis-i Meabir azasından Rüstem Bey tramvay inşa ve işletmesi için Osmanlı Hükümeti'nden imtiyaz istemiş; sonrasında da bu imtiyaz için padişah iradesi çıkmıştır (Başbakanlık Osmanlı Arşivi [BOA], Sadaret Mektûbî Mühime Kalemî [A.MKT.MHM], 416/89, 28 R 1285) ve İrade, Şura-yı Devlet [İ.ŞD], 9/443, 13 R 1285).

¹¹ Feza Gunergun, *a.g.m.*, s. 374. Bu gelişmelerden hiç de uzak kalmayan Osmanlı toplumu bilhassa *Servet-i Fünûn* dergisi vasıtasıyla aynı hususta Avrupa'yı takip edebilmekteydi. Mesela bu dergide 1890'larda Avrupa'da atlı tramvaylar yerine elektrik enerjisiyle çalışan tramvayların denendiği, fakat güvenli olmadığına kanaat edilerek bundan vazgeçildiği; 1897'de Dersaadet Tramvay Şirketi'nin atlı tramvay yerine petrole çalışan tramvay kullanmak üzere Nafia Nezareti'ne bir tasarı sunduğu belirtilmekteydi (*Servet-i Fünûn*, nr. 256, 25 Kanunîsânî 1311, s. 347). Yukarıda geçen elektrikli tramvaylarla ilgili olumsuz nitelikli habere karşın, başka bir sayıda "En ileri tramvaylar elektrikle çalışanlardır ve bunların da en iyisi Peşte'deki tramvaydır" denilmekteydi (*Servet-i Fünûn*, nr. 272, 16 Mayıs 1312, s. 188).

¹² Elektrik enerjisinin taşımada kullanımıyla ilgili olarak bkz. Michael Robbins, "The Early Years of Electric Traction: Invention, Development, Exploitation", *The Journal of Transport History*, (2000); 21, 1, s. 92-93.

1890'dan itibaren buharlı tramvayların hizmete sokulmasına dair çalışmalar yapılmışsa da bu gerçekleşmemiştir. Elektrikli tramvaylar ise, ilk olarak 1907 yılında Şam'da, ardından da Beyrut ve Selanik'te hizmete sokulmuştur. Payitaht'ta ise, ancak 1914 yılında atlar bırakılarak elektrikli tramvaya geçilebilmiştir.¹³

Çalışmamızın kapsadığı bir diğer konu, Şam'daki genel şehir aydınlatmasıyla, ev ve işyerlerinde elektrik enerjisinin kullanımınıdır. Osmanlı döneminde sokakların düzenli olarak aydınlatılması, ilk kez Tanzimat sonrasında gündeme gelmiş; başta İstanbul olmak üzere birkaç şehir önce gazyağı, sonra havagazı ve nihayetinde elektrikle aydınlatılmıştır. Buna bağlı olarak belediye hizmetlerinin özellikle Tanzimat'ın ilk yıllarında önem kazanmasıyla, Avrupa'nın modern şehir olgusu Osmanlı Devleti idarecilerini de benzer gelişmelere yol açabilecek kararlar almaya sevk etmiş, mesela 1847'deki bir resmî bildiride, geceleri sokakların aydınlatılmasının gelişmişlik göstergesi olduğu belirtilmiş, çarşıda dükkânların önlerine kandil asılması gereği vurgulanmıştır.¹⁴

Aydınlatmada da kullanılan bir yakıt olan petrol, 1850'lerde Amerika'da keşfedildikten sonra kısa sürede Avrupa'da kullanılmaya başlanmış ve Osmanlı'ya da gecikmeden gelmişti. Burada, başlangıçta İstanbul'a yerleşmiş yabancılar ve zengin yerli halk tarafından kullanılmış, sonrasındaysa İstanbul dışındaki diğer birçok Osmanlı şehrinin de sokakları petrol lam-balarıyla aydınlatılmaya başlanmıştır. Bir diğer aydınlatma aracı olan madden kömüründen elde edilen havagazı ise ilk olarak 1812'de bulunmuş ve ilk olarak ertesi yıl Londra bu gazla aydınlatılmaya başlanmıştı. Osmanlı'da ise havagazı kullanımı daha Abdülmecid döneminde gündeme gelmişse de başkentin bazı caddelerinin bu yakıtla aydınlatılmasına ancak 1880'lerden

¹³ R. Sertaç Kayserilioğlu, "Tramvay", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi [DBİA]*, VII, 299. İstanbul'daki elektrikli tramvaylar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Vahdetin Engin, *a.g.e.*, s. 168 vd. Belirtilmelidir ki Osmanlı Devleti'nin demiryolu ve tramvay teknolojisindeki gelişmeleri yakından takip ettiğini gösteren, 1910 yılında İsviçre'nin Bern şehrinde yapılan uluslararası demiryolları kongresine ve aynı zamanlarda Brüksel'de yapılan şehir içi tren ve tramvaylar kongresine katılması gibi, birçok işaret bulunmaktadır (BOA, Bâbîâli Evrak Odası [BEO], 3732/279890, 1 R 1328;4054/304036, 8 B 1330).

¹⁴ Zafer Toprak, "Aydınlatma" maddesi içinde "Tanzimat Sonrası" kısmı, *DBİA*, I, 476.

sonra geçilebilmiştir.¹⁵ Aynı sıralarda Şam'ın bazı sokakları gazyağı (petrol) ile ışıklandırılmaktaydı. Ayrıca, 1888 Nisanında Şam için havagazı ile aydınlatma imtiyazı verilmişti.¹⁶

Şehir aydınlatmasında zamanla en uygun ve yaygın enerji kaynağı olacak olan elektriğin kullanımı ise, ancak XIX. yüzyılın son çeyreğinde gerçekleşebilmiştir. Nitekim Paris'te 1878'den sonra elektrikle aydınlatmaya geçilmiştir. Bu arada Osmanlı şehirlerinden ilk defa elektrikle aydınlatılan şehir, tıpkı elektrikli tramvayda olduğu gibi yine Şam olmuştur. Hemen sonrasında Beyrut ve Selanik gibi şehirlerde elektrik donanımına izin verildiği hâlde İstanbul'da elektrik kullanımına çok sonraları geçilebilmiştir. Başkent'te elektrik ilk kez 1914'te üretilebilmiş; sokakların elektrikle aydınlatılmasına ise ancak 1920'de başlanabilmiştir.¹⁷

XIX. Yüzyılın İkinci Yarısı ve XX. Yüzyıl Başlarında Şam

Dünyadaki en eski şehirlerden biri olarak kabul edilen ve 1521'den itibaren kesin olarak Osmanlı hâkimiyetine girmiş olan Şam, Osmanlı yönetiminde kaldığı süre boyunca belirgin bir büyümeye sahne olmuştur. Memlûkluların son dönemlerinde zayıflayan şehir, bilhassa XVI. yüzyılda ciddi bir gelişme göstermiş;¹⁸ bu yüzyılın ikinci yarısında Kuzey Afrika, Mısır, Halep, Anadolu ve diğer bazı yerlerden gelen göçlerle önemli bir nüfusa sahip olmuştur. Aynı yüzyılın sonlarından XVII. yüzyılın başlarına kadarki dönemde yaşanan çatışma ve savaş ortamından olumsuz etkilenen şehir, XVIII. yüzyılda tekrar istikrar ve arkasından yatırım ve imara ka-

¹⁵ Zafer Toprak, *a.g.m.*, s. 478.

¹⁶ İmtiyaz Şam tüccarlarından Şükrü Bey'e verilmiştir. Bu imtiyazın şartnamesinde, ileride elektrikle aydınlatma hususunda başka bir talipli çıkar da imtiyaz isterse Şükrü Bey'in tazminat talebi olamayacağı da belirtilmekteydi (BOA, Bâbîâlî Evrak Odası, Sadaret Divan Kalemî, Mukavelât [A.DVN.MKL] 29/18, 10 § 1305).

¹⁷ İstanbul'da elektrik kullanımına çok sonraları geçilebilmesinin sebebini birçok yazar –yanlış olarak– II. Abdülhamid'in güvenlik kaygısına bağlamıştır (Zafer Toprak, *a.g.m.*, s. 478).

¹⁸ Şam'ın kısa tarihçesi için bkz. Cengiz Tomar, “Şam”, *Diyanet İslam Ansiklopedisi [DİA]*, XXXVIII, 311-315 ve Ş. Tufan Buzpınar, *aynı madde* içinde ‘Osmanlı Dönemi’ ve ‘1918’den Günümüze’ kısımları, s. 315-320.

vuşmuştur.¹⁹ Şam'ın tarihindeki mühim gelişmelerden biri de 1832'den 1841'e kadar Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın idaresinde kalmış olmasıdır.

XIX. yüzyılın ikinci yarısındaki -en meşhuru Mithat Paşa olan- güçlü Şam valileri, çok gerçekçi idari reformlarla birlikte altyapı gelişimini öngörebilmiş ve uygulayabilmişlerdir. Bunun göstergesi, gittikçe daha yoğun ve ayrıntılı bir hâl alan yol ve demiryolu projeleri ile telgraf hatları ve Şam şehrinin giderek Batılı bir çehreye, toplumsal alanlara, anıt ve caddelere kavuşmasıydı. Ancak bu projeler, büyük yatırımlar ve yeni sermaye kaynakları gerektirmiş, modernleşme giderek daha fazla Avrupa yatırımlarına bağımlı hâle gelmiştir.²⁰ Bununla beraber, zikredilen projeler, Şamlıların büyük çoğunluğunun geleneksel şehir hayatının dönüşümüne büyük ölçüde tesir etmiştir. Bu gelişmeleri evvela Hüseyin Nazım Paşa'nın girişimlerine dayandıran Şamlı tarihçi *Hüsni* yaşananları, 'Şehir serpildi ve medeniyet ruhu aşiret ve kabileler arasında yayıldı' cümlesiyle betimlemektedir.²¹

Bahsedilen dönemde, Suriye'deki şehir ve kasabalar arasında ulaşım ve iletişimin geliştirilmesi bölge için çığır açıcı olmuştur. Telgraf, 1861'den itibaren Şam ile birlikte Suriye'deki diğer önemli şehirleri İstanbul'a bağlamıştır.²² Avrupalıların bölgedeki demiryolu yatırımlarından otuz yıl kadar önceye gelen Şam-Beyrut yolunun 1863'te açılması ise, Şam ekonomisinin yeni baştan şekillenmesini anlamak için bir anahtardır. Bu yol Şam'ın dünya ekonomisindeki yerinin yeniden yapılanmasını, ürünlerinin rakiplerine göre daha avantajlı hâle gelmesini hızlandırmıştı.²³ Bununla birlikte daha sonraları, bir Fransız şirketin Beyrut-Şam-Havran (1894-96), Humus-Hama (1903) ve Halep (1902-06) demiryolu hatlarını inşa etmesi ile devletin

¹⁹ Ş. Tufan Buzpınar, *a.g.m.*, s. 315-317.

²⁰ L. Olga Hudson, "Cultural Capital: Wealth and Values in Late Ottoman Damascus [Cultural Capital]", Michigan Üniversitesi Doktora Tezi, 1999, s. 325.

²¹ L. Olga Hudson, *Cultural Capital*, s. 313.

²² Ruth Michal Roded, "Tradition And Change in Syria During the Last Decades of Ottoman Rule: The Urban Elite of Damascus, Aleppo, Homs And Hama 1876-1918", Denver Üniversitesi Doktora Tezi, 1984, s. 111.

²³ Böylece kıyı ve iç kesimler arasındaki dağların etrafından gerçekleşen üç günlük zor yolculuk 30 saate düşürülmüş, bazıları ziyaretçi ve önemli kısmı tüccar olmakla birlikte yılda 11 bin kişi bu yolu kullanmaya başlamıştı (L. Olga Hudson, *Transforming Damascus—Space and Modernity in an Islamic City [Transforming Damascus]*, London 2008, s. 50-51; Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul 2000, s. 30).

1908’de Şam-Medine Demiryolu’nu tamamlaması,²⁴ sözü edilen değişimde önemli rol oynamıştır.

Elektrik şebekesinin ve elektrikli tramvayın hizmete girdiği XX. yüzyıl başlarında şehrin kuzeybatısında bulunan kamusal binalar da artık idari hayatın bariz Avrupaileşmesini ifşa etmekteydi.²⁵ Fakat II. Abdülhamid dönemindeki modernizasyon projeleri, Meşrutiyet’ten sonra aniden durmuştur. Bundan sonraki süreçte, Türkçülük politikaları ile Arap bölgelerinde gücün merkezileştirilip sağlamlaştırılması, Suriye bölgesinin yeniden yapılandırılmasının devam etmesi yerine, bu bölgeyi İstanbul’dan uzaklaştırmıştır.²⁶ Elbette bu uzaklaşmada bir süredir etkisi artarak devam eden Arap milliyetçilik hareketlerinin de başat rolü bulunmaktadır.

XX. yüzyılın ilk yıllarında, vilayetin ve Beşinci Ordu’nun merkezi olan şehrin genelinde bir bakımsızlık hâli hâkimdi. Çoğunlukla ahşap veya briketten yapılmış evler çamurla sıvanmıştı. Fakat idareci ve eşrafın oturduğu mahaller, Doğu’nun bütün ihtişamını sergileyen bir güzellikteydi. Burada yollar geniş ve bakımlı, yağmurlu havalarda bile gayet temizdi.²⁷ Bir Türk gazeteci 1910’un Şam’ını, genellikle eskilik ve kargaşa içindeki bir şehir olarak tasvir etmekte, burada hiçbir zevkin ve düzenin etkisinin olmadığını savunmaktadır. Ona göre; özellikle eski mahallerdeki bir iki metre genişliğindeki, bazısına hiç güneş değmeyen dar sokaklar iç karartıcıydı. Evlerin dış görüntüsü sâde, hatta fakirâne; fakat evlerin içleri muazzam derecede güzeldi. Ayrıca, büyük caddeler de dâhil Şam sokakları o kadar pisti ki halkın bunlar arasında nasıl yaşadığına hayret etmemek imkânsızdı. Bu yıllarda Şam’ın zaten dar olan caddelerini bir de tramvaylar işgal etmekte, yaya kaldırımlarına sergi açan satıcılar da şehirde yürümeyi bile zorlaş-

²⁴ *Servet-i Fünûn*, nr. 241, 12 Teşrinievvel 1311, s. 98-99; Ruth Michal Roded, *a.g.t.*, s. 112; P. Shukry Khoury, “The Politics of Nationalism: Syria And The French Mandate, 1920-1936”, Harvard Üniversitesi Doktora Tezi, 1980, s. 166. Hicaz Demiryolu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Murat Özyüksel, *a.g.e.*; Ufuk Gülsoy, *Hicaz Demiryolu*, İstanbul 1994.

²⁵ Gérard Degeorge, *Damascus*, Çev. David Radzinowicz, Paris 2004, s. 259.

²⁶ Bu sırada Osmanlı karşıtı duygular 1916’da bir grup Arap milliyetçisinin Merce Meydanı’nda idam edilmesiyle doruğa ulaşmıştı (L. Olga Hudson, “Cultural Capital”, s. 324).

²⁷ Sabahattin Samur, “Suriye Vilayeti’nin İdari ve Sosyal Yapısı”, Ankara Üniversitesi Doktora Tezi, 1988, s. 106.

tırmaktaydı. Ne var ki yazar, tüm bu olumsuzluklara rağmen Şam'ın kendine has bir samimiyetinin olduğunu söylemeden de edememiştir.²⁸

Nüfus: XVI. yüzyıl sonlarında 52 bin olan Şam nüfusu XVIII. yüzyılda 90 bine ulaşmıştı.²⁹ 1830'lu yıllarda yaklaşık olarak 100-110 bin civarında insanın yaşadığı³⁰ şehir hakkında XIX. yüzyıl seyyahlarının nüfus tahminleri oldukça farklılık arz etmektedir. Bu, *Taylor'a* göre 35 bin, *Reybaud'a* göreyse 400 bindir. *Lamartine* ise varoşlar ve çevre köyler dâhil toplamda yaklaşık bir milyon gibi bir sayıya ulaşmıştır. 1880'lerde Şam'ın nüfusunun 150 bin olduğu söyleniyorsa³¹ da *1318 Suriye Vilayet Salnamesi*, 1900 yılında şehrin 143 bin küsur kişiyi barındırdığını belirtmektedir. Bu kaynağa göre Şam'da 126 bin kadar Müslüman, 7 binin biraz üzerinde Yahudi, 4.700 küsur Ortodoks Rum, 4.300 raddelerinde Katolik Rum, 450 kadar Ermeni, 500 civarında Süryani, toplamı ancak 430 olan Marunî, Latin ve Protestan yaşamaktaydı.³² Bundan birkaç yıl sonrasını anlatan başka bir kaynaktan, (1906'da) Şam, 200 bin sakiniyle Suriye'deki en kalabalık şehir olarak nitelendirilmiştir.³³

1880'lerle I. Dünya Savaşı yılları arasında, Şamlılar eski şehirden çıkarak önceleri bağımsız bir yerleşim birimi olan Sâlihiye'ye ve bu kasabayla Şam arasındaki bahçelik ve tarımsal alanlara yönelmişti. Bu harekette bilhassa eski semtlerin gittikçe kalabalıklaşarak sağlıklı mahaller hâline gelmesi etkili olmuştu. Zira Şam'ı baştan başa kateden Berada nehri şehirde yoğun bir rutubet oluşumuna neden olmaktaydı. Işık, hava, temizlik ve düzen olmadığından, insanlar bu ortamdan kaçmak istemekteydiler.³⁴ Ayrıca XIX. yüzyılın ikinci yarısı boyunca yaşanan kolera ve veba salgınları da Sâlihiye tepelerine olan kaçıışı hızlandırmıştı. Tüm bunlara ilaveten, yol yapımı, jandarma tarafından arttırılan güvenlik ve yeni toprak sisteminin etkileri, şehir merkezinden olan ailelere kuzey varoşlarının açılmasına yar-

²⁸ Ahmed Şerif, *Arnavudluk'ta Suriye'de Trablusgarb'da Tanin*, Haz. Mehmed Çetin Bökrekçi, Ankara 1999, II, 111.

²⁹ Ş. Tufan Buzpınar, *a.g.m.*, s. 318.

³⁰ S. Samur, *a.g.t.*, s. 107.

³¹ L. Olga Hudson, *Transforming Damascus*, s. 40.

³² *1318 Suriye Vilayeti Salnamesi*, s. 364-365.

³³ Gérard Degeorge, *a.g.e.*, s. 261.

³⁴ Ahmed Şerif, *a.g.e.*, s. 184-186.

dım etmişti. Sâlihiye; Şam'ın kuzey kısmında, arkası dağ, çevresi kayısı bahçeleriyle örülü, içinden Berada'nın kollarından Yezid deresinin geçtiği bir kasabaydı. Nüfusu, son zamanlarda buraya göç eden Türkmen ve Kürtler sayesinde artmış ve XIX. yüzyılın sonunda takriben 7 bine ulaşmıştı.³⁵ Bu hareketlilik, XX. yüzyılın geri kalanı boyunca da devam edecekti.³⁶

Şam Tramvay ve Elektrik İmtiyazlarının Verilişi

Osmanlı Devleti'nde şehir içi ulaşım, su, gaz, telefon, elektrik tedariği ve liman işletmesinden oluşan beledi hizmet alanlarında verilen imtiyazlar, devleti temsilen Ticaret ve Nafia Nazırı ile imtiyaz sahibi tarafından imzalanmaktaydı. Pek çok örnekte -yukarıda da belirtildiği üzere- bir imtiyaz Osmanlı kanunları zarfında, yabancı çıkar gruplarını temsil eden Türk tebaadan birine verilmişti.³⁷ Bununla birlikte yabancı tebaadan olanlara da imtiyaz verilebilmekteydi.³⁸

Öncelikle devletle imtiyaz alan kişi arasında bir sözleşme (mukavele-name) düzenlenmekteydi. Bu sözleşmeyle birlikte aynı anda, verilen imtiyazın içeriğiyle, yetki ve sorumluluklarını ve her türlü durum için uygulanacak olan kuralları içeren bir de şartname imzalanırdı. Ayrıca imtiyaz alan kişinin, imtiyazdan doğan her türlü hakkını kullanabilmesi için kurulacak anonim şirketin içtüzüğünü (dâhilî nizamname) hükümete onaylatması gerekiyordu.³⁹

³⁵ *Servet-i Fünûn*, nr. 302, 19 Kânunievvel 1312, s. 243.

³⁶ L. Olga Hudson, *Transforming Damascus*, s. 41. Şam nüfusu, Osmanlı idaresinden sonraki dönemde de şehir dışından gelen yoğun göç dalgasıyla hızla artmaya devam ederek manda rejiminin sonlarına doğru 300 bini aşmıştı (Gérard Degeorge, *a.g.e.*, s. 286).

³⁷ Basim A. Faris, *Electric Power in Syria and Palestina*, Beirut 1936, s. 217.

³⁸ Örneğin, İstanbullu bir tüccar 1888 Nisanında, Şam tramvayı imtiyazını henüz almış olan Yusuf Matran'ın Fransız himayesinde bir zat olduğunu belirterek, imtiyazın kendisine verilmesini istediğinde, aldığı cevapta, Matran'ın Osmanlı tebaasından olduğu, kaldı ki olmasa bile imtiyazların yabancılara da verilebileceği, önemli olanın kurulacak şirketin bir Osmanlı şirketi olması olduğu söylenmiştir (BOA, İrade, Meclis-i Mahsus [İ.MMS], 97/4118, lef 2, 21 § 1305).

³⁹ Bu içtüzükler, Ticaret ve Nafia Nezareti ile imtiyaz sahibinin vekili arasında görüşülerek hazırlandıktan sonra, Dersaadet Mukavelât Muharrirliği tarafından kayıt işlemi yapılırdı. İç tüzüğün aslı saklanmak üzere Divan-ı Hümayun Kalemî'ne, bir nüshası

İmtiyaz sahiplerinin imtiyaz hakkını, yaşanan bazı aksaklıklar nedeniyle bazen birden çok defa olmak üzere güçlü Avrupalı sermayedarlara devretmesi ya da buna teşebbüs etmesi, Suriye coğrafyasındaki tramvay ve elektrik hatlarının tesis ve işletilmesiyle ilgili projelerin hayata geçiriliş sürecinin tam olarak ortaya konulmasını zorlaştırmaktadır. Bununla beraber, Şam şehrindeki tramvay tesis ve işletilmesiyle ilgili olarak kaydına rastlanılan ilk gelişme 1886 yılına aittir. Azimzâde Ahmed Şefik Bey ve birkaç ortağı o yılın Haziranında imtiyaz talep etmişler, Yusuf Matran'ı da vekil olarak İstanbul'a göndermişlerdi.⁴⁰ Ama bu kişiler sonraki bir buçuk sene içerisinde pek işin peşine düşmemiş, yazışmaların normal seyrini bekleyerek imtiyaz için ciddi bir istek göstermemişlerdi. Aynı arada İzmir'deki Göztepe tramvay hattı için verilen imtiyazın mukavele ve şartnamesine benzer bir şekilde, Şam'da tasarlanan tramvay için Yusuf Matran, 21 Ekim 1887 tarihinde bu kez kendisi için bir arzuhâl vermiştir. 10 Kasım'da bu arzuhal Sadaret kanalıyla Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilir. Yusuf Matran'ın bu işi üstlenmek üzere ortaya çıkması, Suriye Vilayeti ve dolayısıyla da Nafia Nezareti'nin hemen ona meyletmesini sağlar.⁴¹ Çünkü Beyrut Limanı imtiyazına sahip olan Yusuf Matran'ın Şam tramvayı imtiyazına da layık olduğuna inanılmaktadır.

Suriye Vilayeti için işin vakit kaybedilmeksizin hayata geçirilmesi önemlidir, zira Şam şehrinin böyle bir projeye çok büyük ihtiyacı olduğu düşünülmektedir. Bir de tramvayın geçeceği yolların ve kaldırımlarının bakım ve onarımının kurulacak tramvay şirketinin üzerine yıkılmak niyetinde olduğundan bu aceleciliğin sebebi ortadadır. Ticaret ve Nafia Meclisi, 23 Şubat 1888'de Matran lehine görüş bildirince,⁴² evrak Nezaret vasıtasıyla Meclis-i Mahsus-ı Vükela'da görüşülmüş ve Sadaret kanalıyla Saray'a

da şirket vekiline verildi. Ayrıca daha sonra, tasdik edilmiş bir suret de Ticaret ve Nafia Nezareti'ne teslim edildi (BOA, BEO, 2207/165455, 8 Ş 1321). İmtiyaz şirketlerinin diğer özellikleri hakkında bkz. C. Giray Özgül, *a.g.t.*, s. 45-46; 86-89; Metin Günday, *a.g.e.*, 296-313.

⁴⁰ Ahmet Şefik Bey, Suriye'nin en güçlü ailelerinden Azimzâde ailesine mensuptu. Bu aile özellikle XVIII. yüzyılda yöredeki en güçlü ayan ailesiydi ve birçok ferdi Şam valiliğinde bulunmuştu (Selda Güner, "On Sekizinci Yüzyıl Şam'ına Dair Bazı Gözlemler", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, S. 2011/1, s. 131-148).

⁴¹ BOA, İ.MMS, 97/4118, lef 3, 24 S 1305 ve lef 5.

⁴² Yusuf Matran, 1272 (h.) Şam-Ba'lbek doğumlu bir Katolik'tir. Nüfus Tezkiresi için bkz. BOA, İ.MMS, 97/4118, lef 10, 20 L 1303; 97/4118, lef 4, 10 C 1305.

ulaştırılmıştı. Ardından da imtiyazın Yusuf Matran'a verilmesine dair padişah iradesi çıktı.⁴³ Bundan bir süre sonra işi bozma niyetiyle İstanbullu bir tüccar belirdiyse de Osmanlı idaresi bu girişimi dikkate almadı.⁴⁴

Şam atlı tramvay hattıyla, Şam'dan Müzeyrib'e kadar uzanacak tramvay hattının imtiyazını alan Yusuf Matran, planlarını tek başına hayata geçirecek maddi güce sahip olmadığından, bu iş için Avrupa'da kaynak aramaya başlar ve sonunda inşaat için gereken parayı Belçika sermayedarlarından oluşan bir şirket vasıtasıyla Brüksel'de temin etmeyi başarır.⁴⁵ Ancak sonraki yaklaşık iki yıl tramvayın tesisiyle ilgili bir gelişme meydana gelmez. Ta ki Kasım 1892'de Beyrut ve Şam Tramvayları Şirketi'nin (anlaşılan Matran bu adla şirketi kurmuş, ya da imtiyazı adı geçen oluşuma devretmiştir) Şam'da yapacağı tramvay hattından vazgeçmek ve onun yerine Müzeyrib hattı üzerinde, Şeyh Miskin adlı mahalden Cebel-i Dürüz'e kadar 35 kilometre uzunluğunda ek bir hat yapmak istediğini Osmanlı yönetimine bildirene kadar. Aynı sıralarda Vilayet yönetimi de kalabalık nüfusuyla beraber sokaklarının dar ve düzensiz olmasını sebep göstererek Şam'da tramvay tesisi işine sıcak bakmamaya başladığını belirtmektedir. Fakat Şûrâ-yı Devlet ve sonrasında Meclis-i Mahsus-ı Vükela'da mesele masaya yatırıldıktan sonra şirketin bu isteği kabul edilmez. Yani Osmanlı yönetimi Şam'da bir atlı tramvay hattı inşasında kararlıdır. Yerel idareye de sokakların genişletilmesi yükümlülüğünün şirkete ait olduğu, gereken istimlâk için sarf edilecek paranın da onlardan çıkacağı söylenir.⁴⁶ Hakikaten de şirketin bu işten vazgeçmeye çalışmasının asıl sebebi, şehirde yapılacak istimlâk ve yıkımlarda harcanacak paranın oldukça yüksek olan maliyetinden kaçmaktır. Bir de şirketin yapmak istediği ek hatta zaten izin verilmezdi. Nedeni şu ki Osmanlı yönetimince, daha önce Akka-Şam Demiryolu imtiyazı çerçevesinde, bu hattın çevresinde 10 yıl süresince böyle bir girişime müsaade edilmeyeceği taahhüt edilmişti.⁴⁷

⁴³ BOA, İ.MMS, 97/4118, lef 1, 9 B 1305 ve lef 13.

⁴⁴ BOA, İ.MMS, 97/4118, lef 2, 21 Ş 1305.

⁴⁵ Yusuf Matran, parayı temin ettiğini 25 Kasım 1889 tarihinde Osmanlı makamlarına bildirilmişti (BOA, Hariciye Nezareti Tercüme Odası [HR.TO], 533/44, 25 Kasım 1889; Stefan Weber, *Damascus-Ottoman Modernity And Urban Transformation 1808-1918*, Damascus 2009, s. 264).

⁴⁶ BOA, BEO, 101/7569, 16 R 1310.

⁴⁷ BOA, BEO, 256/19193, 1 S 1311; 523/39179, 29 CA 1312.

1900 yılında merkezi Paris'te bulunan Traction adlı Fransız anonim şirketi, Osmanlı Devleti tarafından İngiliz Bartelet'e verilen Selanik elektrikli tramvayı ve elektrikli aydınlatması ile İzmir'in elektrikli aydınlatması imtiyazlarını bu zattan satın almak ister. Aynı şirket, Şam tramvayı imtiyazını elinde tutan Şam ve Beyrut Demiryolu Osmanlı Şirketi'nden de Şam'da yapılması tasarlanan atlı tramvay imtiyazını satın almak niyetindedir. Traksiyon Şirketi bu imtiyazları üzerine alırken "İltizam-ı Sanaiye ve Elektrik Osmanlı Şirket-i Mümtaze-i Şahanesi" adı altında bir Osmanlı şirketi kurmayı tasarlar. Ancak anlaşılan Osmanlı yönetimi, bu durumun ilgili alanda bir tekel oluşturacağından çekinmesiyle sözü geçen girişime sıcak bakmamıştır.⁴⁸ 1906 tarihli bir resmî yazıda, Selanik, İzmir, Beyrut ve Şam'daki yatırımlar için bahsedilen şirketin teşkiline dair yazışma ve görüşmelerin yıllar yılı devam etmesine rağmen, adı geçen unvanla şirketin kurulamamış olduğu belirtilmektedir.⁴⁹

Şehirdeki elektrik kullanımıyla ilgili ilk teşebbüs ise, tramvaya göre birkaç yıl sonra meydana gelmiştir. 1891 yılında, Şam'ın elektrikle aydınlatılması için Necib Habib ve Reşid Esad Matran, Osmanlı yönetiminden imtiyaz talep etmişlerdi. Fakat durum Ticaret ve Nafia Nezareti'yle mütalaa edildikten sonra, Meclis-i Vükela tarafından isteğin reddine karar verilmişti. Sebep olarak ise, bir memleketin tamamen elektrikle aydınlatılmasının o an Avrupa'da bile mümkün olmayıp, hâlâ test edildiği, hâliyle bu husustaki çalışmaların neticesinin henüz görülmediğinden, Osmanlı topraklarında böyle bir iş için imtiyaz verilmesinin henüz uygun olmayacağı gösterilmişti.⁵⁰

⁴⁸ Traksiyon Şirketi'nin İstanbul'daki vekilinin girişimlerinin sonuçsuz kalmasından duyduğu öfkeyle, Fransa'nın İstanbul Sefirine meselenin halledilmesi için İstanbul Hükümeti'ne verilmek üzere kaleme aldığı protesto mektubu için bkz. BOA, Yıldız Perakende Elçilik ve Şehbenderlik Maruzatı [Y.PRK.EŞA], 37/33, 7 L 1318. Şirketin kuruluşunun tasdiki için yapılan müzakerelerle, bilhassa ismiyle ilgili sorunun aşılması için yapılan yazışmalar için ise bkz. Yıldız Perakende Başkitabet Evrakı [Y.PRK.BŞK], 80/107, 29 Z 1327; BEO, 2831/212311, 26 RA 1324.

⁴⁹ BOA, BEO, 2847/213501, 18 R 1324.

⁵⁰ BOA, Meclis-i Vukelâ [MV], 68/26, 12 R 1309.

Bundan birkaç yıl sonra, Şam'da elektrik üretip satma imtiyazı, Beyrut eşrafından Dürzî Emir Muhammed Arslan Bey'e verilebilmiştir.⁵¹ Bu imtiyaz, 1903 Nisanında, yine Osmanlı kanunlarına tâbi olmak ve hiçbir yabancıya devredilmeyerek yalnız bir Osmanlı şirketi vasıtasıyla idare edilmek şartıyla verilmişti. Ayrıca Şam Tramvay Şirketi de tramvay arabaları için elektrik enerjisinden faydalanmak istediği takdirde Muhammed Arslan Bey'le uzlaşacaktı. Bununla ilgili çıkarılan fermana uygun olarak, biri aydınlatmaya diğeri de tramvay çekmeye ilişkin düzenlenen mukavele ve şartname layihaları, Şûrâ-yı Devlet ve Meclis-i Mahsus-ı Vükela kararlarıyla kabul edilerek sonunda irade-i seniyyesi yayınlanmıştı.⁵²

Böylelikle, Şam şehriyle civarında tramvay hatları kurup işletilmesi hakkında ilk olarak 10 Receb 1307 (2 Mart 1890) tarihli fermanla Yusuf Matran'a verilmiş olan imtiyaz, 18 Muharrem 1321 (16 Nisan 1903) tarihli mukavelenamenin 19. maddesi üzerine Muhammed Arslan Bey'e intikal etmişti.⁵³ Yani, şehrin elektrik enerjisine ve yine bu enerjiyle işleyecek tramvaylara kavuşmasında yetkili kişi adı geçen Dürzî Emir olmuştu. Sponsorluğu Ahmed İzzet Paşa (Arap İzzet Paşa / İzzet Holo Paşa)⁵⁴ tarafın-

⁵¹ BOA, A.DVN.MKL, 45/16, 14 C 1323; Public Record Office [PRO], Foreign Office [FO], 368/58, 3 Mayıs 1906 tarihli, İngiltere'nin Şam Konsolosluğu'ndan İstanbul Büyükelçiliği'ne gönderilen telgraf.

⁵² Bu konuda Sadaret'ten Ticaret ve Nafia Nezareti ile Dahiliye Nezareti'ne gönderilen yazı için bkz. BOA, BEO, 2055/154091, 30 M 1321. Aynı hususun Dahiliye Nezareti'nden Suriye Vilayeti'ne bildirilmesi için ise bkz. BOA, Dahiliye Nezareti Mektûbî Kalemî [DH.MKT], 706/10, 13 S 1321.

⁵³ BOA, A.DVN.MKL, 45/16, 14 C 1323.

⁵⁴ Arap İzzet Paşa, Şam eşrafından Holo Paşa'nın oğludur. Oldukça iyi bir tahsil görmüş, zekası ve kurnazlığı sayesinde II. Abdülhamid'e yaklaşıp, onun en sadık adamlarından biri olabilmıştır. Zamanla sarayda ve devlet işlerinde büyük bir nüfuz kazanmış, vezirlik rütbesine kadar yükselmiş ve devletin bütün nişanlarını almıştır. Bu sırada padişahın ihsanları ve Avrupalı şirketlerle giriştiği büyük projeler sayesinde muazzam bir servete de sahip olmuştur. Bu servetin oluşumunda, paşanın Avrupalılardan aldığı rüşvetlerin de etkili olduğu bilinmektedir. Abdülhamid'in tahttan indirilmesinden sonra Avrupa'ya kaçmış, uzun yıllar Fransa'da yaşamış ve nihayetinde Mısır'da ölmüştür (İbrahim Alaettin Gövsa, *Türk Meşhurları Ansiklopedisi*, tarihsiz İstanbul, s. 198; Abdullah Kılıç, *Yaşamları ve Yapılarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi*, İstanbul 2008, I, 688). Ayrıca, incelenen dönemde Suriye'nin en güçlü ama en sevilmeyen siması olan İzzet Paşa'nın Abdülhamid'in adamı olması Arap milliyetçilerinin gözünde onu sevimsiz kılmıştır. 1916'da İttihatçı Cemal Paşa tarafından gıyabında idam cezasına çarptırılmış; ancak yine de milliyetçi Araplar tarafından sevilmemiştir (L. Olga Hudson, *Transforming Damascus*, s. 109-110).

dan yapılan tramvay ve elektrik projelerinin gerekli imtiyazlarını almış olan Muhammed Arslan, paşanın tanınmış bir müşterisiydi. İzzet Paşa, hemen sonra proje için gerekli olan tahminen 60 bin lirayı toplamak üzere, şirkette imtiyazı kullanmak için ayrılmış 24 bin hisseyi satmayı denemiş; ancak hisselerin sadece 7 bini satıldığından, nihayet imtiyazın Avrupalılara devredilmesine karar vermişti.⁵⁵

Şam tramvay imtiyazı, sonradan Şam Elektrik Tenvir Şirketi'ne intikal etmiştir.⁵⁶ Bu kesin bilgiye dayanarak, Traction'un, bu kez de Şam tramvayı imtiyazını artık elinde tutan Muhammed Arslan Bey ile -daha doğrusu işin ardındaki asıl kişi olan İzzet Paşa ile- ilk zamanlarda anlaşamamış ve neticesinde Şam'a girememiş olduğu düşünülebilir. Ancak imtiyazın Belçikalı Campagnie General de Traction'a bu sürecin sonunda devredildiği bilindiğinden,⁵⁷ bu durumda Şam'daki bu yeni şirketin, Traction'un -merkezi Paris'te bulunan Traction'la bağlantılı olduğu düşünülmelidir- sahip olduğu bir müessese olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim Şam'daki tramvay projesini en sonunda hayata geçirecek olan Şam-ı Şerif Şehri Elektrik Tramvay ve Tenvir Anonim Şirket-i Şahane-i Osmaniyesi 23 Şevval 1322 (31 Aralık 1904) tarihinde ve Belçika sermayesiyle kurulmuştur.⁵⁸ Bu dönemler için, Belçika'nın Fransız sermayesini çeken bir ülke olduğu iyi bilindiğinden,⁵⁹ Şam şirketinin bu iki ülke sermayedarları tarafından teşkil edildiği akla yatkın gelmektedir.

⁵⁵ Tramvay ve elektrik imtiyazlarını alan Muhammed Arslan'ın arkasında İzzet Paşa'nın olduğu herkesçe bilinmekteydi (Olga Hudson, *Transforming Damascus*, s. 109-110).

⁵⁶ BOA, BEO, 2847/213501, 18 R 1324.

⁵⁷ L. Olga Hudson, *Transforming Damascus*, s. 110. Konuyla ilgili olarak aynı yazarın benzer içerikteki diğer bir çalışmasına da bakılabilir ("Cultural Capital", s. 312; BOA, İrade, Ticaret ve Nafia [İ.TNF], 1321 R/6, 17 R 1321; BEO, 2123/159185, 27 R 1321). Şirketle ilgili olarak *Servet-i Fünûn*'da, "Brüksel'deki İktisadî Şimendiferler Şirket-i Umumiyesi tarafından kurulan Şam-ı Şerif Elektrik Tramvay ve Tenviratı Anonim Şirket-i Osmaniyesi" ifadesi kullanılmıştır (*Servet-i Fünûn*, nr. 829, 1 Mart 1323, s. 356).

⁵⁸ BOA, A.DVN.MKL, 45/16, 14 C 1323.

⁵⁹ Alberte Martinez Lopez, *a.g.m.*; Jackson, Simon M.W., "Mandatory Development: The Political Economy of The French Mandate in Syria And Lebanon 1915-1939", New York University Doktora Tezi, 2009, s. 214.

Tramvay ve Elektrik Hizmetlerinin Ayrıntılarının Belirlenmesi

Şam şehrinin elektrikle aydınlatılması ve tramvay tesisi için imtiyaz sahibiyle Nafia Nezareti arasında düzenlenip görüşülen mukavele ve şart-nameler, 10 Ağustos 1903'te Nafia Nezareti'nden Sadaret'e sunulmuştu. Şirketin dâhilî nizamnamesi ise, 31 Aralık 1904 tarihinde yine Osmanlı yönetimine teslim edilmişti.⁶⁰

Daha 23 Mayıs 1903 tarihinde, Selanik ve İzmir elektrik imtiyazlarıyla birlikte Şam tramvayı imtiyazı hakkında Nafia Meclisi tarafından değiştirilerek düzenlenen dâhilî nizamname layihası (tasarısı) ve mazbatası Sadaret kanalıyla saraya iletilmişti. Bunun akabinde cevaben, yeni bir mazbata hazırlanarak, burada Şam tramvayının başı ve sonunun açıkça belirtilmesi istenilmişti.⁶¹ Bunu müteakiben Ticaret ve Nafia Meclisi tarafından, istenilen kısımlar layihaya eklenerek ilgili mazbata yeniden düzenlenmişti.⁶² Buna göre Şam'daki tramvay hattı şu şekilde inşa edilecekti: İlk hat Hükümet Konağından başlayarak Mısırcapısı şosesinin sonuna kadar tahminen üç kilometre olacaktı. İkinci olarak, Hükümet Konağından başlayan hat Muhyiddin Arabî Türbesi civarına kadar yaklaşık iki buçuk kilometre uzunluğunda yapılacaktı. Üçüncü hat yine aynı yerden başlayarak Bâb-ı Şarkî denen mahalle kadar yaklaşık iki kilometre olarak inşa edilecekti. Dördüncüsü, Bâb-ı Şarkî hattının sonundan itibaren Dûmâ(?) kasabasına kadar tahminen dokuz kilometre ve beşinci hat ise, hükümet konağından başlayarak Meze'l-Kasb'a (?) kadar takriben iki kilometre uzunluğunda olacaktı.⁶³

Sözü edilen Vükela Meclisi mazbatası padişaha sunulduğunda, tramvaylar buharla çalıştığı takdirde bir tür tren hâlini alacağından, daha sonraları devlet için bir takım sorunlara sebebiyet verebileceği belirtilmişti.

⁶⁰ 1905 Ağustosunda dâhilî nizamnamenin hisse senetleriyle ilgili bazı maddeleri değiştirilmiştir (BOA, A.DVN.MKL, 45/16, 14 C 1323).

⁶¹ BOA, İrade Hususi [İ.HUS], 1321 R/133, 13 R 1321.

⁶² BOA, İ.TNF, 1321 R/6, 17 R 1321.

⁶³ BOA, İ.TNF, 1321 R/6, 17 R 1321. Bu hatlardan, Hükümet Konağından Mısırcapısı şosesinin sonuna kadarki ve yine Hükümet Konağından başlayarak Muhyiddin Arabî Türbesi'ne kadarki kısımlarının inşası mecburi olacaktı (BOA, A.DVN.MKL, 45/16, 14 C 1323).

Bundan dolayı da tramvayın hayvanlarla ya da elektrikle çalıştırılması, yapım izninin yalnız sözü edilen iki türe göre verilmesi gerektiği söylenmişti.⁶⁴ Padişah ayrıca, inşaatı yüklenenin tramvay hatlarının döşendiği yerlere dikkat etmesini, rayların gelişigüzel her yerden geçirilmemesini istemişti. Yani, Muhyiddin Arabî Türbesi gibi manevî önemi bulunan mekânlara çok yaklaştırılıp zarar verdirilmemesi gibi hususlara da dikkat çekilmiş, bunlara uyulmak şartıyla arzu edilen fermanın verileceği belirtilmişti.⁶⁵

Şam elektrik imtiyazı verildikten sonra,⁶⁶ bu imtiyazla ilgili olarak aydınlatma ve tramvayları hareket ettirmeye dair hazırlanan, elektrikle ilgili mukavelenameye göre; işletilecek tramvayların elektrik enerjisiyle hareket ettirilmesi istenirse, elektrik şirketi bunlara gereken elektriği üretip vermekle yükümlüydü. İmtiyaz sahibi de fiyat konusunda anlaşılırsa, bu mukavele ve şartname hükümlerine uygun bir şekilde tramvaylar için elektrik kullanımıyla ilgili gereken düzenleme ve inşaatı yapmaya mecbur olacaktı.⁶⁷

⁶⁴ BOA, BEO, 2123/159185, 27 R 1321; İ.TNF, 1321 R/6, 17 R 1321. Osmanlı Devleti'nde demiryolu imtiyazlarının alınmasındaki zorluklara karşı tramvay imtiyazlarının daha kolay alınıyor olması, demiryolu işletmek isteyen bazı yabancı yatırımcıları imtiyazlarını buharlı tramvay olarak almaya sevk etmekteydi (Feza Gunergun, *a.g.m.*, s. 302). Belgelerden de anlaşıldığı üzere, bu hileli durum Osmanlı makamlarınca gözden kaçmamıştı.

⁶⁵ BOA, BEO, 2123/159185, 27 R 1321; İ.TNF, 1321 R/6, 17 R 1321.

⁶⁶ Şam şehrinin elektrikle aydınlatılması ve elektrikle işleyecek tramvay hattının inşaa ve işletilmesi için verilen imtiyazın sonrakilere örnek olduğu söylenebilir. Şam için verilen imtiyazla aynı şartlarda Halep için bir imtiyazın 1906 yılında Felemenk tebaasından birine verilmesi gibi (BOA, Yıldız Perakende Teşrifat-ı Umumiye [Y.PRK.TŞF], 7/115, 4 Z 1323; İ.HUS, 1324 B/61, 27 B 1324).

⁶⁷ Şayet işletilecek elektriğin fiyatı hakkında müracaat tarihinden itibaren üç ay zarfında taraflar arasında anlaşma olmazsa, Ticaret ve Nafia Nezareti bu konuda görüş beyan edecek, ancak Nezaret'in görüşü de kabul edilmese, taraflar ikişer hakem seçecek ve bunların belirlediği fiyata uyulacaktı. İmtiyaz sahibi ile tramvay şirketi anlaştıktan sonra, şartnamede belirtilen şekilde 18 ay zarfında yapılacak kesin keşifler akabinde, projenin harita ve layihası dörder nüsha şeklinde düzenlenerek Nafia Nezareti'ne takdim edilecekti. Nezaret de bunları dört ay içinde inceleyerek onaylayacaktı. Ayrıca elektrik fabrikasının yeri önce Ticaret ve Nafia Nezareti, Telgraf Nezareti ve Şam Belediyesi tarafından onaylanacaktı. Bu fabrika; cami, mescit, tekke, okul ile askerî ve mülkî binalarla silah ve mühimmat depoları, istihkâmlar ve torpido istasyonları yakınında kurulmayacak, böylece bu binaların tehlikeden korunması temin edilecekti (BOA, A.DVN.MKL, 45/16, 14 C 1323).

Yine mukavelenameye göre; imtiyaz sahibi, masraf, zarar ve hasarı kendisine ait olmak üzere, haritaların takdiminden itibaren bir sene içinde inşaata başlamayı ve sonrasındaki 15 ay zarfında da tamamlamayı taahhüt etmekteydi. İmtiyaz sahibi, bir zaruret olmaksızın inşaata başlamadığı, başlayıp da bitiremediği ya da kendisiyle kontrat imzalamış olan tramvay şirketine elektrik vermeyi sebepsiz olarak durdurduğu takdirde imtiyaz haklarını kaybetmiş olacaktı. Bahsedilen madde, Osmanlı Devleti'nde bir şehirde kurulup işletilmek üzere elektrik imtiyazı verilirken başlıca gayenin, bu enerjiyle işleyen tramvaylara elektrik temin etmek olduğunu ortaya koymaktadır. Öte yandan, tramvay imtiyazı herhangi bir aksilik durumunda iptal edilirse, hükümet bu imtiyazı da eğer istenirse elektrik imtiyazının sahibine verecekti.⁶⁸

Mukaveleden anlaşıldığına göre; Osmanlı şehirlerinden veya Avrupa'dan getirilecek, fabrika ve müstemilatının başlangıç inşaatı için gereken malzemeyle elektrik telleri, tesisler işletilmeye başlanıncaya kadar gümrük vergisinden muaf tutulmuştur. Fabrika arsasından, binalardan ve tesisatla ilgili araçlardan ve bir de imtiyaz gelirlerinin aslı üzerinden imtiyaz müddeti zarfında vergi alınmamıştır. Ancak doğrudan üretim ve işletmeyle ilgisi bulunmayan bütün binalar vergiye tâbi tutulmuştur. Bunun gibi, şirket görevlileri Osmanlı Devleti'nde geçerli olan vergileri vermekle yükümlüdürler.⁶⁹

⁶⁸ BOA, A.DVN.MKL, 45/16, 14 C 1323.

⁶⁹ İmtiyaz sahibi ayrıca, fabrikaları, diğer aksamı ve alet edevatı daima iyi bir hâlde muhafaza edecek, masrafı kendisine ait olmak üzere gerektiğinde bunların tamirlerini yapacaktı. Öte yandan, tramvay hatlarının ve bununla ilgili alet edevatın bakım yükümlülüğü ise tramvay şirketinde olacaktı. Ayrıca, Ticaret ve Nafia Nezareti ile Telgraf Nezareti, inşaat esnasında ve bitirildiğinde işlemlerin uygun bir şekilde yapılıp yapılmadığını özel iki komiser vasıtasıyla kontrol edecekti. Tramvay hattının elektriklerle çalıştırılmasını sağlamak için gereken her türlü inşaat ve diğer çalışmanın tamamlandığı, imtiyaz sahibi tarafından hükümete haber verildiğinde, Nafia ve Telgraf Nezaretlerinden birer görevli inşaat ve diğer çalışmaları teftiş edecek, bunlar yeterli bulunursa geçici kabul işlemi yapılacaktı. Bundan bir yıl sonra da yine İstanbul'dan gönderilecek memurlar tarafından yeni kontroller yapılacak, o zaman da durum şartnameye uygun bulunursa, bu memurlar tarafından hazırlanacak rapora göre, Nafia Nezareti tarafından kesin kabul işlemi yapılacaktı. Ayrıca imtiyaz sahibi her türlü hâsılâtın yıllık cetvellerini hazırlayarak Ticaret ve Nafia Nezareti'ne sunacaktı kibu, devletin şirketi kontrol altında tutmak için uygulayacağı yöntemlerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır(BOA, A.DVN.MKL, 45/16, 14 C 1323).

Elektrikle ilgili şartnamede, tramvaylar için imtiyaz sahibinin vereceği elektriğe mukabil alacağı azami ücret belirlenmiş, sarf edilecek elektriğin kilovat saat itibarıyla miktarının tespiti için özel saatler bulundurulması öngörülmüştü. Ayrıca, tarife ücretleri resmî izin olmaksızın arttırılamayacak; şehirde elektrik kullanan abonelerin balo, şenlik gibi özel durumlarda geçici olarak fazla elektrik talep edenleri olursa, imtiyaz sahibi kullanılan cereyanı elektrik saatine göre ücretlendirecekti. Yine şartnameye göre, şirket çalışanları Osmanlı yönetiminin belirleyeceği kıyafetlerle fes giyeceklerdi. Buradaki teknik elemanlar dışında kalan görevliler Osmanlı vatandaşlarından seçilecek, bu personel Şam halkıyla Türkçe konuşacaktı. Ayrıca imtiyaz sahibinin yerini alacak anonim şirket bir Osmanlı şirketi olacağından, doğal olarak devlet ile imtiyaz sahibi/şirket arasındaki sorunlar Şûrâ-yı Devlet'te görüşülecekti. Bunlara ek olarak, şirket hükümet daireleriyle Osmanlıca haberleşecekti.⁷⁰

Şam-ı Şerif Şehri Elektrik Tramvay ve Tenviri Anonim Şirket-i Şahane-i Osmaniyesi dâhilî nizamnamesine göre; merkezi İstanbul'da olacak olan şirketin ömrü, imtiyaz müddeti olan 99 yıldı. İmtiyaz sahibi Muhammed Arslan Bey bütün imtiyaz haklarını bu şirkete devrettiğinden, artık şirket imtiyaz sahibi sıfatını almıştı. Bu sebeple Muhammed Arslan Bey, ferman, mukaveleler ve imtiyazla ilgili diğer bütün evrakı, ayrıca şehrin genel aydınlatması için Şam Belediyesi ile kararlaştırılmış olan 22 Nisan 1903 tarihli sözleşmeyi şirkete teslim etmişti. Buna mukabil şirket temsilcisi; yukarıda bahsedilen inşası mecburi olan elektrikli tramvay hatlarını, Şam Belediyesi ile yapılan sözleşmeye göre yapılacak şehir aydınlatmasını, elektrik fabrikasıyla imalathaneleri, tramvay ve aydınlatmanın işletilmesi için gerekli olan teçhizatı tamamlamayıp hiçbir masraf talep etmeyerek şirkete teslim etmeyi taahhüt etmekteydi. Ayrıca, içtüzükte şirketin sermayesinin 6 milyon frank olduğu ve bunun her biri 500 frank olan 12 bin hisseye ayrıldığı belirtilmiştir. İchtüzükte göze çarpan önemli bir bilgi de diğer üyeleri Avrupalı olan şirketin idare kurulunda Arap İzzet Paşa'nın bulun-

⁷⁰ BOA, A.DVN.MKL, 45/16, 14 C 1323.

Osmanlı toprakları üzerindeki Alman nüfuzunun arttığı bir dönemde bahsedilmiş olan bu imtiyazlar verildikten bir süre sonra, Şam'daki İngiliz konsolosunun imtiyazların Almanlara devredildiğini duyması Londra'da tedirginliğe yol açmış; ama sonra bu şirketin Belçikalı olduğunun anlaşılmasıyla İngilizler rahatlamışlardı (PRO, FO, 368/58).

masıdır.⁷¹ Bu, en başından beri sözü edilen projelerin ardındaki asıl gücün o olduğunu ispat eder bir durumdur.

Şam'da Elektrikli Tramvayın Hizmete Girişi ve Şehrin Elektrikle Aydınlatılması

Tramvayla, şehir merkezinin Sâlihiye ve Mîdân'ın uzak semtleriyle bağlantısı hedeflenmişti. Bu amaçla, önce sistemin planlarını hazırlamak üzere şirket tarafından Rozental adlı mühendis Şam'a gönderilmişti.⁷² Nitekim planlama ve ilk etapta hizmete girecek kısımların inşaatı 1905 ve 1906 yıllarında tamamlanmıştı.⁷³ Böylece ilk olarak Sâlihiye'den Mîdân yakınlarındaki Kadem'e kadar raylar döşenmişti.⁷⁴ Kadem-i Şerif mevkii, buradaki tren istasyonu Medine hattının başlangıç noktası olma özelliğine de sahip olduğundan,⁷⁵ tramvayın önce bu yöne doğru inşası kararlaştırılmış olmalıdır. Çünkü bu şekilde treni kullanacak yolcuların kolayca şehre ulaşmaları veya Şamlıların yine rahatlıkla trene ulaşmaları sağlanmış olacaktı.

Bu arada Tekye/Sûk Vadi Berada köyü yakınında bulunan şelalelere türbinlerin takılması ve elektrik santrallerine bağlanması, Danimarkalı mühendis Jensen tarafından denetlenmekteydi.⁷⁶ Osmanlı Hükümeti de aydınlatma ve tramvay tesisiyle ilgili olarak, şirketin yapacağı inşaat ve

⁷¹ Dâhili nizamname, şirket temsilcisi Franko ile Babıâli hukuk müşavirlerinden Mehmed Ali Bey ve Belgrat Sefareti başkâtibi Emir Arslan Bey tarafından hazırlanmıştı (BOA, A.DVN.MKL, 45/16, 14 C 1323). Burada ismi geçen Emir Arslan Bey, büyük ihtimalle imtiyazları alan Muhammed Arslan Bey ile aynı kişidir.

⁷² Bu esnada Sadaret'ten Suriye Vilayeti'ne gönderilen bir yazıda, Rozental'e işlerinde kolaylık gösterilmesi isteniyordu (BOA, BEO, 2315/173606, 3 S 1322).

⁷³ Stefan Weber, *a.g.e.*, s. 107-108. 1 Mart 1906 tarihli bir belgeden, o günlerde Şam Tramvay ve Elektrik Şirketi'ne ait arazide hafriyat çalışmaları yapılıyor olduğu anlaşılmaktadır (BOA, Maarif Nezareti Mektûbî Kalemî [MF.MKT], 913/52, 5 M 1324).

⁷⁴ L. Olga Hudson, "Cultural Capital", s. 313.

⁷⁵ Ahmed Şerif, *a.g.e.*, s. 189.

⁷⁶ L. Olga Hudson, "Cultural Capital", s. 312. Berada nehrinin kaynağı, Beyrut – Şam Demiryolu güzergâhında bulunan Zeydani kasabası yakınlarındadır. 1.200 rakımı olan bu bölgeden doğan nehir, adını verdiği vadiden akarken büyür ve birkaç kolla Şam'a ulaşır (*Servet-i Fünûn*, nr. 301, 12 Kânunievvel 1312, s. 227).

diğer işlemlere nezaret etmek üzere Latif Efendi'yi komiser olarak tayin etmişti.⁷⁷

1906 yılı sonlarında şirket, inşaat bitime yaklaştığından geçici kabul işleminin yapılmasını Ticaret ve Nafia Nezareti'nden istemişti. Ekim ayında Nezaret'ten Sadaret'e gönderilen tezkire üzerine, Sadaret'ten Nezaret'e ancak yılsonuna doğru verilen cevapta, inşaat ve üretimin mukavele ve şartname hükümlerine uygunluğu anlaşıldığı takdirde geçici kabul işleminin yapılması için, Turuk ve Meabir Müdürü Hulusi Bey ile Posta Nezareti İmalat Müdürü Hasan Ferid Bey'in Şam'a gönderileceği bildirilmişti.⁷⁸ Bu gelişme hemen Nezaret kanalıyla şirkete aktarılmıştı.⁷⁹ Ardından Şam'a gitmiş olan Hulusi ve Hasan Ferid Beyler⁸⁰ tarafından düzenlenen rapor Ticaret ve Nafia Nezareti'ne gönderilmişti. Rapora göre; müesseselerin inşaatı tamamlanmış olan kısımları, mukavele ve şartname hükümleriyle bu konudaki tarifname ve resimlerin içeriğine uygun bulunmuştu. Ayrıca, tramvay için sokakların genişletilmesi sırasında harcanacak para, Suriye Vilayeti'nin emrine tâbi olarak Osmanlı Bankası Şam Şubesi'ne depozito edilip, tayin edilen komisyon tarafından istimlâk işlemlerine de başlanmış olduğundan, bahsi geçen kısımların geçici kabulünün (kabul-ı muvakkate) yapılması münasip bulunmuştu. Bununla birlikte, şehrin merkezinden her yöne 10'ar kilometre mesafeye kadar aydınlatma yapılması hakkındaki mecburiyetin devam etmesi şartıyla, geçici kabul işleminin tasdik edilmesine 3 Nisan 1907 tarihinde karar verilmiştir.⁸¹

Şam elektrik tramvayı ve aydınlatma şebekesinin resmî açılışı, 7 Şubat 1907 (25 Kânunîsânî 1322 / 23 Zilhicce 1324) tarihinde Suriye Valisi Şükrü Paşa'nın da katıldığı bir törenle yapılmıştı. Ruhsatın verilmesinden sonra gerçekleşen açılışa, vilayetin sivil ve askerî erkânı da hazır bulunmuştu. Törene şirketin genel sekreteri tarafından yapılan bir konuşma ile başlan-

⁷⁷ BOA, BEO, 2778/208321, 15 M 1324. Maaşı şirket tarafından ödenen bu görevli 2 Aralık 1905 tarihinde vazifeye başlamıştı (BOA, Ticaret ve Nafia Nezareti Dosyaları [T.], 141/10, 1 S 1324).

⁷⁸ BOA, BEO, 2958/221783, 23 L 1324.

⁷⁹ BOA, T., 141/150, 3 Z 1324; 141/153, 5 Z 1324.

⁸⁰ *Servet-i Fünûn*, nr. 829, 1 Mart 1323, s. 357.

⁸¹ Birer nüshası Posta ve Telgraf Nezareti ile şirket komiserliğine gönderilen rapor için bkz. BOA, T., 142/39, 19 S 1325.

mış, ardından hep birlikte padişah için hayır dualar okunmuş, kurbanlar kesilerek şehrin fakir fukarasına dağıtılmıştı. Daha sonra askerlerin selam duruşuyla birlikte mızıka takımı marşlar söylemişti. Bunu müteakiben de mızıka takımının en öndeki vagona, davetlilerin de diğer vagonlara binmesiyle ilk sefer gerçekleştirilmişti. Bu şekilde beş saat süren açılış merasiminden sonra, akşamleyin şehir ilk defa olarak elektrikle aydınlatılmıştı. Böylece Osmanlı topraklarında elektrikli tramvay kullanan ve elektrikli aydınlatmaya sahip ilk şehir Şam olmuştur. Belirtilmelidir ki şehrin böyle bir özelliğe sahip olmasında, civarında bu enerjinin az bir masrafla elde edilmesini sağlayacak bir su kuvvetinin bulunması da önemli bir etken olmuştur.⁸²

Tramvay hizmete girdiğinde, ileride şehrin diğer mahallerine uzatılması tasarlanmakla beraber, yukarıda da değinildiği üzere, şehir merkeziyle Sâlihiye ve Mîdân Mahalleleri arasında tesis edilmişti ve 5.400 metre uzunluğundaydı. Tekye'deki santralden gelen ve 10 aracın birlikte işlemesine müsait olan elektrikle işleyen tramvay arabalarının her biri 30 kişilikti. Kalabalık zamanlarda motorsuz bir araba bir motorluya takılıp işletilebiliyordu. Tramvay için kullanılacak elektrikle ilgili şartnamede yer alan maddelerden de araçların bazı özelliklerini ortaya koymak mümkün olabilmektedir. Buna göre; tramvaylar dolu olduklarında yokuş yukarı saatte 12, düzlükte ise saatte 20 kilometre hız yapabiliyorlardı. Ancak yolcuların ve yayaların can güvenliği için, tramvayın şehir içindeki hızı saatte 10 kilometreyi, şehir dışında da 20 kilometreyi aşmamaktaydı. Çok işlek ve kalabalık sokaklarda ani fren yapıp durulabilmesi için bu sürat daha da düşük tutulmaktaydı. Bunun yanında, yayaları ikaz etmek üzere makinistlerin bir çanı ve ağız borusu vardı. Yine bir güvenlik önlemi olarak, hareket esnasında yolcuların binip inmelerini engellemek için arabalara küçük kapılar da konulmuştu.⁸³

Araçlardaki elektrik aksamı hakkında ise şunlar söylenebilir: Her tramvay vagonunun ön tarafında yeşil, arka tarafında kırmızı olmak üzere

⁸² *Servet-i Fünûn*, nr. 829, 1 Mart 1323, s. 357.

⁸³ Şartnameye göre, tramvaylar tek hatlarda yalnız makas yerinde, çift hatlarda ise sadece duraklarda duracak, duraklar arasındaki mesafe en fazla 300 metre olacak ve durak yerleri üzeri yazılı direklerle işaretlenecekti (BOA, A.DVN.MKL, 45/16, 14 C 1323; *Servet-i Fünûn*, nr. 830, 8 Mart 1323, s. 375).

16 mumluk iki lamba bulunuyordu. Ayrıca vagonların içinde 10 mumluk bir lamba daha vardı. Yine tramvaylarda, saatte 10 kilometre hıza sahipken üç metrede, daha yavaş gittiği takdirde de bir metrede fren yapıp durabilmesi için sıradan bir köstekle, bir de elektrikle çalışan köstek bulunmaktaydı.⁸⁴

Tramvaylar anılan özellikleriyle Şam caddelerinde işlemeye başladığında ve sonrasında yeni açılacak hatlarla ilgili çalışmalar da devam etmekteydi. Bu faaliyetler sürerken, 1911 yılında Şam Elektrik ve Tramvay Şirketi'nin mukavelenameye göre tesis etmeye mecbur olduğu güzergâhta bir değişiklik isteği gündeme gelmiş, Meclis-i Mahsus-ı Vükela'da alınan kararlar da şirketin talebi münasip görüldüğünden gereğinin yapılmasına izin çıkmıştı. Çünkü Şam Hükümet Konağı'ndan başlayarak Muhyiddin Arabî Türbesi'ne uzatılması gereken hattın geçeceği yolun bazı kısımlarının epeyce meyilli ve yolun etrafındaki emlakten istimlak edileceklerin oldukça kıymetli olması nedeniyle şirketin isteği makul karşılanmıştı. Bu ikincisi muhtemelen daha da önemliydi. Böylelikle o an Cısrülebyad'a kadar uzatılıp tamamlanmış olan hattın el-Ebyad Köprüsü'nden Türbe'ye kadar yapılacak kısmının değiştirilerek, güzergâhın bahçeler arasında geçen diğer bir yolu takiben Türbe'ye kadar uzatılmasına karar verilmişti.⁸⁵

Ancak Osmanlı idaresi, Şam'ın gelişmeye ve imara en uygun yeri olan Sâlihiye'nin Muhâcirîn Mahallesi sakinlerinin tramvay güzergâhının bu şekilde değişmesinden dolayı, yani tramvayın semtlerinden geçmeyecek olmasıyla mağdur edilmemelerini istiyordu. Daha önceden de bahsi geçtiği üzere, Şam'ın eski mahallelerindeki sağlıklı ortam sebebiyle, halk sokakları geniş ve yaşamaya daha elverişli olan Sâlihiye Muhâcirîn Mahallesi'ne rağbet etmekteydi. Dolayısıyla şehir bu yöne doğru genişlemekte ve buranın nüfusu artmaktaydı. Bunun için de el-Ebyad Köprüsü'nün sol tarafından Muhâcirîn Mahallesi'ne de ayrıca yeni bir hat tesis edilmesi şirketten istendi. Zaten daha öncesinde Suriye Vilayeti İdare Meclisi, bahsedilen hattın yapımını ertelemenin uygun olmayacağı hakkında görüş bildirerek, her iki hattın birden inşasına başlanması şartıyla yeni güzergâhı onaylanmıştı. Neticede, şirket de söz geçiren bu hatların birlikte uzatılmasına -

⁸⁴ BOA, A.DVN.MKL, 45/16, 14 C 1323.

⁸⁵ BOA, İ.MMS, 1329 CA/28, 23 CA 1329.

başka bir şansı olmadığından- rıza göstermişti. Çünkü Osmanlı yönetimi Mayıs 1911'de, önce Muhâcirîn Mahallesi'ne giden hattın tamamlanması mecburiyetini dile getirerek, şirketin güzergâhın değiştirilmesi için yukarıda bahsedilen talebini kabul etmişti.⁸⁶ Bu sebeptendir ki, 1913 yılında Merce Meydanı'ndan başlayıp Cisirübyad üzerinden Muhâcirîn Mahallesi'ne kadar giden ikinci hat tamamlanmıştı. Sonrasında da üçüncü bir hatla raylar Bâbütmâ'ya kadar uzatılmıştı.⁸⁷

1913 başında Sâlihiye'nin Muhâcirîn Mahallesi'ne uzatılacak hattın güzergâhıyla ilgili yine sıkıntılar vardı. Bazı vatandaşlar hattın Sâlihiye Caddesinden geçmesini istiyorlardı. Tramvayın geçmesi, o caddenin değerini yükselteceğinden insanlar hattın kendilerinin bulunduğu yerden geçmesini arzu etmekteydiler. Ne var ki ana caddelerde yapılacak olası istimlak faaliyetleri de işin maliyetini artırmaktaydı. Bir de hattın geçeceği güzergâha Vilayet İdare Meclisi'nce karar verilmişti⁸⁸ ve bu kararın anılan sebeplerle değişmesi mümkün olamayacaktı.

Elektrik, Şam'dan takriben 35 kilometre uzaklıkta bulunan el-Tekye adlı kayalık bir mahalde kurulan santralde, Berada nehrinin oluşturduğu bir şaleden yararlanılarak üretiliyordu. Buna göre, suyun durgunlaştığı yerin üst tarafına kâğır sağlam bir bent inşa edilerek suyun önü kesilmiş ve seviyesi yükseltilmişti. Su buradan nehrin eski yatağı istikametinde inşa edilmiş olan kanal vasıtasıyla kasrû'l-mâi denilen bir depoya akıtılmaktaydı. Diğer taraftan, fabrika açıldığında bin beygir gücündeki türbinlerle çalıştırılmaktaydı.⁸⁹ Yine elektrik fabrikası hizmete girdiğinde 270 adet akümülatör alan bir kısım çalışırken, kısa zaman sonra bunun yetersizliği anlaşılarak tesise aynı miktarda aküyü alacak yeni bir kısım daha inşa edilecekti.⁹⁰

⁸⁶ BOA, İ.MMS, 1329 CA/28, 23 CA 1329; BEO, 3897/292227, 25 CA 1329.

⁸⁷ Ş. Tufan Buzpınar, *a.g.m.*, s. 317; Stefan Weber, *a.g.e.*, s. 107 ve 264.

⁸⁸ BOA, Dahiliye Nezareti, İdarî Kısım [DH.İD], 4-2/29, 11 S 1331.

⁸⁹ *Servet-i Fünûn*, nr. 829 (1 Mart 1323), s. 356-357. Konunun teknik ayrıntıları için bkz. *Servet-i Fünûn*, nr. 830, 8 Mart 1323, s. 372-373. Şirketin elektrik fabrikası, arsa ve arazileri hakkında ayrıca bkz. BOA, Şura-yı Devlet [ŞD], 69/36, 9 ZA 1326; 2311/18; DH.İD, 107/22, 16 R 1329.

⁹⁰ BOA, T, 1360/15, 11 M 1327; 1360/18.

Tekye’de üretilen elektrik, üç telli bir hat ile Şam’a naklediliyordu. Bu hat telgraf telleri gibi inşa edilmiş ise de telleri 5 milimetre bakırdan ve direkleri de telgrafinkine göre daha kalın ve sağlamdı. Elektrik tellerini taşıyan direkler çoğunlukla çift olarak 30 metre aralıklarla dikilmişti. İnşaat esnasında elektrik hatlarının yerleşme olmayan mahallerden geçirilmesine gayret edilmiş, telgraf hattıyla kesiştiği noktalarda, telgraf hatları yerin altına alınmıştı. Ayrıca, şehrin içinde tramvay hattı geçirilen caddelerde önceden bulunan telgraf hattı yerinden kaldırılarak başka bir tarafa nakledilmişti.⁹¹

Fabrikada elektrik üretilmeye başlandığında, Şam’da henüz kişiye özel aydınlatma başlamamıştı; ancak bunun hangi şartlarda olacağı tespit edilmişti. Buna göre, abonelerin evlerine girecek tellerin üzeri lastikli olacağı gibi, her abonenin girişinde bir telden devre ve sarfiyatı bildirmek üzere bir elektrik saati bulunacaktı. Buna ilaveten, başlangıçta bir mum kuvvetinde bir gecelik aydınlatma ücreti 10 para olarak belirlenmişti.

Şam’da elektrikten önce, bazı sokaklar belediyenin kontrolünde gaz lambalarıyla aydınlatılıyordu. Fakat anlatıldığı üzere, sık sık çocukların lambaları kırması yüzünden bu pek yapılamamaktaydı. Bu sebeple, doğal olarak Şam halkı geceleri mum ve fenerler kullanmak zorundaydı. 1907’den itibaren elektrik sisteminin hizmete girişiyle birlikte bu durum sona ermiştir. Elektrik Şirketi, sokakların aydınlatılması için belediyeyle imzalanmış mukavele gereğince, başlangıçta her biri 12 mum kuvvetinde bin adet elektrik lambasını 25-30 metre aralıklarla sokaklara yerleştirmişti. Ayrıca Büyük Cami ve Hükümet Konağı Meydanı, her biri biner mumluk sekiz büyük lamba ile aydınlatılıyordu.⁹²

Elektrik zamanla, şehirde sokak aydınlatmasıyla beraber, çarşılar, meydanlar ve çeşitli semtlerin sınırlarına kadar uzanıp gitmiş, böylece de şehir merkezinde, yeni kurulan semtlerde ve Şam’ın daha varlıklılarının yaşadığı kısımlarında güvenliğin sağlanması kolaylaşmıştır. Ne var ki başlangıçta, elektriğe kavuşan şehrin toplumsal hayatı çok büyük bir değişime uğramamış, bunda Müslümanların Ramazan ayı hariç geceleri dışarı pek çıkmamaları etkili olmuştur.⁹³

⁹¹ *Servet-i Fünûn*, nr. 830, 8 Mart 1323, s. 374.

⁹² *Servet-i Fünûn*, aynı yer. Şehirde aydınlatmaya ilk başlandığı zamanki lamba sayısı 1.442 olarak da verilmiştir. Bkz. Stefan Weber, *a.g.e.*, s. 108.

⁹³ Stefan Weber, *a.g.e.*, s. 109.

Şam'da 1907-1918 Döneminde Elektrik ve Tramvay Kullanımıyla İlgili Meydana Gelen Belli Başlı Gelişmeler

Şehir elektriği ve elektrikli tramvayın hizmete girişinden, Şam'ın 1918'de Osmanlı idaresinden çıkışına kadar geçen sürede, anılan müesseselerin şehrin hayatına ne derece etkide bulunduğunun ortaya konulması bu çalışmanın başlıca hedeflerindendi. Ne var ki resmî evraka ve diğer kaynaklara yansıyan veriler neredeyse tamamen yaşanan sorunlarla alakalı ve sınırlıdır. Bu nedenle de bahsedilecek sorunlar çerçevesinde bir anlatının ortaya çıkması kaçınılmaz olmuştur. *Elektrikle ilgili yaşanan sıkıntılar bahsinde*, Şam Belediyesi ile şirket arasındaki sözleşmeden doğan kriz, şüphesiz ilk değinilmesi gereken gelişmedir. Bu sözleşme, şehrin elektrikle aydınlatılması imtiyazına sahip Muhammed Arslan Bey'in vekili Mustafa Ayni Bey ile Şam Belediye Reisi Halil Paşa arasında 1904 yılında imzalanmıştı. Sözleşme üzerine şirket, şehri aydınlatmak için sarf ettiği elektrik mukabilinde belediye gelirlerinden yıllık 3 bin Osmanlı lirası almaya başlamıştı.⁹⁴ Fakat zamanla ödemeye ilgili ortaya çıkan sıkıntılar, meseleyi bir kriz hâline sokacaktı. Daha 1910 Nisanında Suriye Vilayeti'nden Dâhiliye Nezareti'ne ve oradan da Sadaret'e iletilen yazıda, Şam Belediyesi ile şirket arasındaki mukavelenin, Ticaret ve Nafia Nezareti ile Şûrâ-yı Devlet'in onayı olmaksızın imzalandığı, belediyenin böyle bir salahiyetinin olmamasından dolayı da feshedilip yenisinin yapılması isteniyordu.⁹⁵

O sıralar elektrik enerjisini kömürle çalışan santralinden sağlayan Beyrut Tramvay Şirketi, kömür masrafına rağmen şehir aydınlatmasını ücretsiz olarak sağlamaktaydı. Buna karşılık Şam Elektrik Şirketi, memleketin bir nehrinin bedavaya kullandığı suyundan elde ettiği elektriği belediyeyi borca mahkûm ederek satmaktaydı. Bu durumun devam etmesi Şam ahalisi için büyük bir haksızlık olacaktı. Ayrıca sınırlı geliri kendine bile yetmeyen Şam Belediyesi zaten şehrin elektrik ulaşmayan bölgelerini aydınlatmak için bir de gazyağı kullanmakta olup bunun için de yıllık bin lira harcamaktaydı. O sıralar şehir meclisi de aydınlatma için sarf edilen bu meblağın üstüne bir de elektrik parasının kesinlikle ödenemeyeceğini belirtmişti. Bu sebeplerle de bahsedilen mukavelenin feshedilmesi bekleni-

⁹⁴ BOA, ŞD, 2313/3, 10 N 1331.

⁹⁵ BOA, Dahiliye Nezareti, Muhaberat-ı Umumiye İdaresi [DH.MUİ], 87-2/21, 18 C 1328.

yordu.⁹⁶ Ne var ki sonrasında durum defalarca İstanbul'a bildirilmiş; fakat bir kaç yıl boyunca kayda değer bir gelişme yaşanmamıştır. Ta ki 1913 kışına kadar. Bu sırada Şam Belediyesi aşırı faizli olduğu gerekçesiyle, kontratta belirtilen bedeli elektrik şirketine ödemeyi reddedince, şirket de bir basın bildirisinden sonra şehrin elektriklerini kesmişti.⁹⁷

Aynı süreç devam ederken Ağustos 1913'te Şûrâ-yı Devlet; Şam Belediyesi ile elektrik şirketi arasında yapılan 1904 tarihli sözleşmeyi, imtiyaz mukavelename ve şartnamesine uygun bulmayıp, bunun muteber olmadığına karar vermiştir. Buna gerekçe/bahane olarak da şartnamedeki bir maddeye uyulmadığını öne sürmüştür. Zira şartnamenin 14. maddesi uyarınca, lambaların yanma ve söndürülme vakitleri belediye ile imtiyaz sahibi arasında kararlaştırılarak zikredilen konuda ayrı bir nizamname hazırlanması gerekmekteydi. İşte bu metnin hazırlanıp onay için Ticaret ve Nafia Nezareti'ne sunulması gerekiyorken bu yapılmamış, şirketle belediye kendilerince anlaşarak işi yürütmek istemişlerdi. Ayrıca şirket, şartname ve mukavelenamesi gereğince yalnızca elektrik ile aydınlatma imtiyazına sahip olduğu hâlde, belediye ile yapılmış sözleşmenin 5. ve 7. maddelerinde başka usul ve vasıtalarla da şirkete aydınlatma hakkı verilerek imtiyazın sınırları genişletilmişti. Hâlbuki belediyenin imtiyazın sınırlarını genişletmek gibi bir yetkisi bulunmamaktaydı. Bu nedenle de Şûrâ-yı Devlet'te, belediye ile şirket arasında yapılan bahsi geçen sözleşmenin kanunen hükümsüz olup yok sayılacağı kararı alınmıştı.⁹⁸ Bu önemli gelişmenin akabinde taraflar masaya oturmuş ve yeni bir sözleşmeye imza atmışlardır. Eski sözleşmeye göre elektrik şirketine yılda lamba başına üç Osmanlı lirası ödenmesi gerekiyorken, şirket kârının ciddi bir kısmından vazgeçmiş ve çok daha makul bir fiyat olan 2.500 lamba karşılığında yıllık toplam 3.500 lira teklifinde bulunmuştu. Kısa bir müddet devam eden görüşmeler sonucunda mutabakat sağlanmış, böylece bir süredir elektrik verilmeyip karanlıkta bırakılan şehir tekrar ışığa kavuşmuştur.⁹⁹ Hizmete ilk girdiğinde bin lamba ile şehir

⁹⁶ BOA, ŞD, 2313/3, 10 N 1331.

⁹⁷ L. Olga Hudson, "Cultural Capital", s. 313.

⁹⁸ BOA, ŞD, 2313/3, 10 N 1331.

⁹⁹ Stefan Weber, *a.g.e.*, s. 109.

1916'nın başlarında belediye ile şirket arasında halka satılacak ve şehrin aydınlatılmasında kullanılabilecek elektrik tarifesi hakkında yeniden görüşmeler yapılmaktaydı. Hemen sonrasında şirket yeni bir nizamname hazırlayarak ilgili makamlara sunmuş, Şûrâ-yı Devlet'in onayını beklemekteydi (BOA, T., 1418/27, 25 S 1334).

aydınlatılırken, hemen sonra bu sayı 1.400 küsura ve böylelikle de 1913 yılında 2.500'e çıkarılmış oldu. Diğer taraftan, dört yıl boyunca Şam sokakları aydınlatıldıktan sonra şirkete karşı takınılan bu tavır, dikkat çekici olmakla birlikte, belediyenin yaşanan malî sıkıntıdan kurtulacak bir hâlinin bulunmamasından ileri gelmiş olmalıdır.

Şehirde elektrik ile ilgili şikâyetlerin başında, şirketin cereyanı istediği şekilde ve zamanlarda, istediği yerlere keyfince vermesi geliyordu. Ayrıca lambaların sözleşme şartlarına aykırı bir şekilde ancak üç beş mum kuvvetinde zayıf bir ışık verdiği de düşünülmekteydi. Şirketin bu yolsuzluğuna, halk da bazı evlere kaçak çekilen elektrik kablolarıyla karşılık vermekteydi.¹⁰⁰

Şubat 1911'de, şehirde elektrik enerjisinin ahali tarafından çalındığı, saatleri teftiş için gönderilen şirket memurlarının ev ve dükkânlara girişlerine sahipleri tarafından engel olunduğu şirket tarafından Nafia idaresine bildirilmişti. Şirket, haklarının korunması için elektrik tesisatının teftişinde memurlarının ev ve işyerlerine girebilmelerine mahalli yönetim tarafından yardım edilmesini istemekteydi. Buna karşın Nezaretin Hukuk Müşavirliğinden, kanunların tayin ettiği durumlar haricinde, sahiplerinin rızası olmaksızın evlere girişin yasak olduğu; böyle durumlarda, sayaçlarını kontrol ettirmeyenlerin elektriklerinin kesilmesiyle bu insanların ev ve işyerlerini memurlara açmasının sağlanması gerektiği şeklinde bir cevap verilmişti. Bu meseleyle ilgili yazışmalardan anlaşıldığına göre, Nafia Nezareti şirketin sorununu çözmede istekli davranmamıştır. Zira bu meselenin halli yalnızca şirketin kazancını arttıracaktır. Oysa yönetimin istediği şey, şirketle birlikte hem hazinenin hem de ahalinin menfaatinin gözetileceği şartları oluşturmaktır. Tam da bu vesileyle şirketin şartnamesinde olan ve henüz yoluna koymadığı bazı pürüzlerin giderilmesinin istenmesi buna matuftur.¹⁰¹

Şam'daki elektrik enerjisinin kullanımı ve satışıyla ilgili zaman içinde farklı farklı uygulamalar ortaya çıkmıştır. Belediye ile şirket arasında kararlaştırılacak sokak lambalarının durumu ve bunlarda kullanılan elektriğin ücretlendirilmesi, yine şirketle aboneler arasındaki ilişkilerin düzenlenmesi gibi durumlar ayrı ayrı nizamnamelere ihtiyaç duymaktaydı. Fakat Osman-

¹⁰⁰ Ahmed Şerif, *a.g.e.*, s. 182.

¹⁰¹ BOA, *T.d.*, 206.

lı idaresi bu tür düzenlemeleri yaparken açıkça, şirketin yönetime işinin düştüğü zamanları kolluyordu ki şirketin pazarlık gücü azalsın. Mesela şirketin tesislerindeki bir genişletme ya da yeni bir inşaat talebinin olduğu vakitlerde bu gibi düzenlemelere dair nizamnamelerin yapılması bekleniyordu.¹⁰²

Osmanlı Devleti'nde tüketim alışkanlıklarını değiştirmek ve yüzyıllardır karşılıksız olarak sağlanan hizmetlere para ödenmesini sağlamak şirketleri oldukça zorlamıştır. Su, gaz ve elektrik şirketlerinin yeterli sayıda abone bulamaması bu durumun göstergesidir.¹⁰³ Bu genel durumun varlığını Şam için de kabul etmek yanlış olmayacaktır. Nitekim 1917'de elektrik arzı iyiden iyiye düştüğünde –ki bunda sürmekte olan savaşın da rolü büyüktür– şirketin türbinleri kapatarak üretimi durdurmak zorunda kalması, aynı hâli işaret etmektedir. Elektriksiz kalarak yine geceleri el feneriyle dolaşılacak bir şehir vaziyetine gelen Şam'ın bu hâli, Osmanlı idaresinden sonra, Ekim 1918'de Faysal Hükümeti'nin girişimiyle şirketin elektrik üretimini yeniden başlatmasıyla sona ermiştir.¹⁰⁴

Tramvaylarla ilgili yaşanan sıkıntılar: Elektrikli tramvayın kullanılmaya başlanmasıyla Şam halkı bu yeni ve hızlı araçlara çok büyük bir ilgi göstermiş, vagonları daima hınca hınç doldurmuştu.¹⁰⁵ Ancak her hangi bir anda bu araçların dışında bulunan, rayların üzerinde gezinen Şamlılar için bu ilgiden eser görülüyordu. Şehrin caddelerinin dar ve düzensiz olması-na rağmen tramvaylara bağlı olarak meydana gelen kaza sayısının az olmasında Şam'a has bu özellik etkili olmuştur. Çoğu kere insanlar hiç çekinmeden tramvayların önünde yürür, araç sürücüleri devamlı olarak uyarı çanına basarlar, ama Şamlılar buna pek aldırmadığından, sonunda tramvay durağa gelmemiş olsa bile durmak zorunda kalırdı. Böylece, sürücülerin bu vaziyeti kanıksamalarından olsa gerek, pek kaza yapılacak durum da kalmamaktaydı.¹⁰⁶

¹⁰² Mayıs 1916'da bu türden bir örnek vuku bulmuştur (BOA, MV, 201/100, 4 B 1334).

¹⁰³ C. Giray Özgül, *a.g.t.*, s. 86-89.

¹⁰⁴ Stefan Weber, *a.g.e.*, s. 109.

¹⁰⁵ Stefan Weber, *a.g.e.*, s. 106-108.

¹⁰⁶ Gazeteci Ahmed Şerif bununla ilgili olarak, "Hatta eşekli adamların eşekleri yoldan çekilir de sahipleri onlar kadar olamaz." diyerek şaşkınlığını ortaya koymaktadır. Yine aynı yazar, "Normalde gereksiz yere durmak zorunda bırakılan tramvayın sürücülerinin bu duruma öfkelenmesi beklenirken her defasında yolundan edilen yayaların kızdığı görüldü" demektedir (Ahmed Şerif, *a.g.e.*, s. 182-183).

1908 güzünde Şam'da kullanılan vagonların yaklaşan kış şartları nedeniyle elverişsizliği görülmüş, bunun üzerine şirketin Osmanlı Devleti memuru olan komiseri durumu vilayet kanalıyla İstanbul'a bildirmiş, bunu müteakiben de şirketten kapalı vagonlar satın alarak sefere koyması istenmişti.¹⁰⁷ Ne var ki 1908-09 kışı geçerken vagonların ancak planlarının tasdiği aşamasına gelinebilmişti.¹⁰⁸ Ticaret ve Nafia Nezareti'nin onca ikazına rağmen 1909 Nisanında hâlâ yeni arabalar hizmete sokulmamıştı¹⁰⁹ ki bundan balık istifi doldurulan vagonlarla yolculuk eden ahalinin şirket tarafından pek de önemsenip saygı görmediği durumu çıkarılabilir.

Şam tramvayı hizmete girdikten sonra, bununla ilgili olarak şehirde ortaya çıkan başlıca sorun, hattın geçtiği caddelerde, özellikle dar caddelerde beliren izdiham olmuştu. Bir de çok dar caddeler için çift yerine tek hat tesis edilmişti ki bu durumu daha da kötüleştirmekteydi. Yani -istimlâkten kaçınılarak- mevcut genişlikle yetinilip tek hat inşa edilen caddelerdeki sorun. Bu durumda bir tramvay karşıdan gelen tramvayı bekliyor, zaten sıkışık olan yollar böylece daha da darlaşıyordu. Ancak işin maddi boyutu o denli büyüktü ki bu durumun zamanla kanıksanmasından başka bir şey yapılamamıştır.¹¹⁰

Osmanlı ülkesindeki mevcut diğer tramvaylar gibi Şam tramvayının başlıca meselelerinden birisi biletsiz yolculuk edenlerdi. Bu konuda sayısız şikâyet mektubu alan Osmanlı idaresi tramvaylar için yeni bir zabıta nizamnamesi hazırlatmaya koyuldu. Ancak bu nizamname tamamlanana kadar da o an yürürlükte olan demiryolları hakkındaki nizamnameyi 1912 yılından itibaren geçici olarak tramvaylarda da tatbik etmeye başladı¹¹¹. 1914 Martından itibaren ise "Memalik-i Mahrûse Demiryollarıyla Tramvaylarının Usul-ı Zabıtasına Dair Nizamname" yürürlüğe girdi. Nizamname, baş kısmı demiryollarına son kısımları tramvaylara ayrılan bir matbu kitapçık olarak, Şam ile birlikte ilgili diğer vilayetlere gönderilirken, icrasından Nafia, Adliye ve Dâhiliye nazırlarının sorumlu olduğu belirtiliyor-

¹⁰⁷ Bu arada şirketin hiç de yeterli olmayacak sayıda, yalnızca altı adet yeni vagon ısmarlaması şirket komiseri tarafından eleştirilmekteydi (BOA, T., 1359/88, 4 Z 1326).

¹⁰⁸ BOA, T., 1360/4, 3 M 1327; 1360/17, 11 M 1327.

¹⁰⁹ BOA, T., 1360/90, 30 RA 1327.

¹¹⁰ BOA, T., 1441/24, 27 Z 1329.

¹¹¹ BOA, DH.İD, 1/15, 28 CA 1330.

du. Nizamnamede tramvayların zabıta işleri beş kısımda ele alınmıştı. Birinci kısım, şirketin vazifeleriyle ilgiliydi ve üç fasıl da ele alınmıştı. İlk fasıl, tramvayları teftiş hizmetlerinde sevk ve idaresinde bulunacak görevliler hakkındaydı. İkinci fasıl arabaların vaziyeti, sağlamlığı, kapılarının özellikleri, arabaların iç ve dış lamba tertibatı, kadınlar için ayrılan bölümler ve her arabanın numarasının olması gibi konuları açıklıyordu. Aynı kısımdaki üçüncü fasılda ise işletmeye dair genel kaideler ele alınmıştı. Nizamnamenin ikinci kısmında işletme memurlarının vazifeleri, üçüncü kısımda yolcuların vazifeleri, dördüncü kısımda yayaların vazifeleri ve son olarak da beşinci kısımda zabıta memurlarının vazifeleri açıklanmıştı.¹¹² Bilhassa şirketin istediği husus, yani araçlara biletsiz binilmemesi, yolcuların vazifeleri bahsinde nizamnameye girmişti. Ayrıca bu durumun sağlanmasında artık yerel yönetimler de sorumluydu. Buna mukabil yerel yönetimlerin beklentileri de şirket ve memurlarının görevleri kısmında yazıya geçirilmiş oldu.

Daha şirketle Osmanlı yönetimi arasındaki elektrik ile ilgili yaşanan krizden itibaren, tramvay yabancılara bağlılığın bir sembolü hâline gelmiş ve zaman zaman protestoların odağı olmuştu. Nitekim yukarıda bahsi geçtiği üzere, 1913 kışında şirketin elektrikleri kesmesinin ardından elektrik lambaları kırıldığı gibi şehrin birkaç bölgesinde tramvay yolcuları taciz edilmiş, tartaklanmıştı. Ayrıca dokuz vagona da zarar verilmiş ve bunu müteakiben tramvaya karşı bir boykot başlatılmıştı. Bu sırada, nadiren kullanılıyor olsa da her vagona iki polis yerleştirilmesi,¹¹³ yaşanan güvenlik kaygısını ortaya koymaktadır. Aynı esnada boykotun bitirilmesi umuduyla, saygın kimselerden oluşan bir komisyon görevlendirilmiş; ancak onların da girişimi hiçbir işe yaramamıştı. En sonunda, Mîdân semtinde tramvay kullanımı yerine omnibüs kullanımı için girişimciler ortaya çıkmıştı. Halk da bununla alakalı olarak kurulan yeni şirketin hisselerinin (1.200 liralık) ciddi bir kısmını alacak kadar bu işi sahiplendiğini göstermişti.¹¹⁴

Osmanlı belgelerinde Mîdân'daki sıkıntının kaynağı çok daha farklı gösterilmektedir. Buna göre, yollarına kaldırım döşenmesi talebinin yerine getirilmemesi üzerine, Mîdân Mahallesi sakinleri tramvay idaresine karşı

¹¹² BOA, DH.MB.HPS.M, 13/38, 8 B 1332.

¹¹³ L. Olga Hudson, "Cultural Capital", s. 313 ve 317.

¹¹⁴ Stefan Weber, *a.g.e.*, s. 109; L. Olga Hudson, *Transforming Damascus*, s. 111-112.

iki buçuk ay boykot uygulayarak tramvayı kullanmamıştı. Yapılan görüşmeler neticesinde yolların şose olarak inşası karşılığında bu istekten vazgeçen ahali, 1913 Nisanın ortalarında tramvaya binmeye başlamıştı.¹¹⁵ Ne var ki çok geçmeden, 1913 Kasımında, Midân'da işleyen tramvaylara bazı çocukların musallat olup, içlerinde biletçiler olduğu hâlde arabalara zarar verdikleri, yolcuları rahatsız ederek üzerlerine çamur ve taş attıkları, polisin de bu durumu ancak izlediği şirket tarafından İstanbul'a bildirilmişti. Mesele Vilayetten sorulduğunda, asla böyle bir durum olmadığı; bilakis, tramvaylara haddinden fazla insan bindirildiği, arabaların eskiliği yüzünden zamanında duramadığından esef verici kazalar yaşandığı cevabı alınmıştı. Aynı yazıda bahsedilen sebeplerden dolayı asıl ahalinin şirketten çok şikâyetçi olduğu, ayrıca şirketin biletçi ve diğer memurlarının işten anlamayan adamlar olmaları nedeniyle de sık sık gerginlikler meydana geldiği belirtilmişti.¹¹⁶ Karşılıklı memnuniyetsizlik, suçlama ve şikâyetler bundan sonra da sürüp gitti. Mesela 1917 yılında tramvay bilet ücretleri zamlanınca tartışma tekrar alevlenmiş ve tramvaya karşı yeni bir genel boykot yapılmıştı. Bu durumda da şirketin –yukarıda da bahsedildiği gibi- Tekye'deki türbinleri durdurmadan başka çaresi kalmamıştı.¹¹⁷

Tramvaylarda yabancıların fazla ücret alınarak dolandırıldığı, bazen bilet kesilmeden görevlilerin alınan ücreti ceplerine atıyor olması da hoşnutsuzluk yaratan konulardandı.¹¹⁸ Ama Şamlıların tramvayla ilgili başta gelen meselesi, bilet ücretlerinin pahalılığı olmuştur. Araçlar hizmete girdikten sonra, Şam'daki askeri okullarda okuyan öğrencilere tam bilet kesilmesi ilk şikâyetlere yol açmış, bunun üzerine Ticaret ve Nafia Nezareti'nden şirkete, asker sayılan bu öğrencilerden yarım ücret alınması gerektiği bildirilmişti.¹¹⁹ 1907 Aralığında şirketin bu konuda hâlâ bir düzenleme yapmaması, Nezaret'in daha sert bir uyarıda bulunmasına neden olmuştu. Hâlbuki şartnamede yüzbaşı rütbesine kadar olan askerlerden yarım bilet alınacağı maddesi bulunmaktaydı ve askerî okullarda eğitim görenler de asker sayıldığından bahsedilen maddeyi uygulamak gerekiyordu. Müzake-

¹¹⁵ BOA, Dâhiliye Nezareti, Umur-ı Mahalliye-i Vilâyât [DH.UMVM], 105/1, 8 CA 1331.

¹¹⁶ BOA, Dahiliye Nezareti Kalem-i Mahsus [DH.KMS], 5/26, 30 M 1332.

¹¹⁷ Stefan Weber, *a.g.e.*, s. 109.

¹¹⁸ Ahmed Şerif, *a.g.e.*, s. 182.

¹¹⁹ BOA, T., 142/10, 14 M 1325.

reler sonucunda, üniformalı Mekteb-i Harbiye ve Askerî İdadî öğrencilerinden yarım bilet alınmaya başlandı. Sivil kıyafetle yolculuk edenlerse bundan faydalanamayacaktı.¹²⁰ 1910 Mayıs'ında bu kez Şam Tıbbiye Mektebi öğrencilerinin tramvaylara 20 para mukabilinde binmesi okul müdürlüğünce istenmişse de şirket bunu reddetmişti. Bununla birlikte aynı günlerde, tramvay yolculuğu için on dokuz yaşını doldurmamış bütün öğrencilere mahsus olarak aylık 1, üç aylık 2,5 ve yıllık 9 mecdiye olan abonmanlar oluşturulmuştu.¹²¹ Öte taraftan, araçlarda kimlerin ücretsiz taşınacağına dair şartnamede yeterli bir madde olmaması diğer bir sorundu ve bu konuda da karışıklıklar yaşanmaktaydı. Mesele ancak 1916'da Şûrâ-yı Devlet tarafından giderilebilmiş; buna göre, yalnızca vergi memurlarıyla telgraf ve posta memurlarının paso kullanarak tramvaydan ücretsiz faydalanmaları sağlanmıştır.¹²²

Yukarıda değinilen sorunlarla birlikte yaşanan gerginliklerden başka ilişkileri bozan başka başka sebeplerden de bahsedilebilir. Mesela, Osmanlı idaresi şirketin muhabere dili olarak Fransızca'yı kullanmasından oldukça rahatsızdı. Mukavelenamede de yazdığı üzere iletişim Türkçe yapılmak zorundaydı ve haberleşmenin bu şekilde yapılmaması "Osmanlı hukuk ve kanunlarına bir saldırı" olarak telakki ediliyordu. Meselenin alevlendiği dönemlerde duyulan rahatsızlık nezaret kanalıyla İstanbul'daki şirket vekiline bildirilerek Şam'daki müdürün ikaz edilmesi sağlanıyordu, o kadar.¹²³

İttihat ve Terakki yönetiminin Türkçü politikalarının Şam'daki bir tezahürü olarak da değerlendirilebilir bir şekilde, 1916 yılında Elektrik Şirketi halkla olan ilişkilerinde Türkçe kullanmaya zorlanmış, abone sözleşmeleri de Fransızcadan Türkçeye çevrilmişti.¹²⁴ Şartnamede de geçtiği üzere, aslında daha en başından beri şirket görevlilerinin halkla Türkçe konuşması gerekmekteydi¹²⁵ ama bu gerçekleşmemiş olmalı ki böyle bir direk-

¹²⁰ BOA, T., 143/50, 29 Ş 1325; 143/52.

¹²¹ Şirket yetkilileri, bu okulun öğrencilerinin de diğer öğrenciler gibi abonman alarak zaten istenilen ücrete yakın bir paraya tramvayları kullanabileceklerini söylemişti (BOA, MF.MKT, 1152/32, 29 R 1328).

¹²² BOA, ŞD, 512/2, 29 S 1334).

¹²³ BOA, T., 1362/42,3 B 1327.

¹²⁴ BOA, T.,1418/67, 17 CA 1334.

¹²⁵ BOA, A.DVN.MKL, 45/16, 14 C 1323.

tif verilmişti. Ne var ki bu sırada Şam'da Türkçe konuşan insan bulmak da oldukça zordu.¹²⁶

Şirket, I. Dünya Savaşı öncesinde olduğundan daha çok savaş sırasında büyük güçlükler yaşamıştır. Hem Osmanlı idaresi hem de boykotlarla alakalı olarak Şam halkıyla mücadele eden şirket, bu dönemde teknik elemanlarla ilgili olarak da sıkıntı çekmişti. Çünkü savaş devam ederken şirket çalışanlarının Şam'ı terk etmesiyle müessesenin işletilmesinde de sorunlar belirmişti. Bu eksiklik 1915'in sonlarında yabancı ve yerli mühendislerle giderilmeye çalışılmaktaydı. Almanya tebaasından başmühendis Alfred Krotet? ile yardımcısı elektrik mühendisi Kostantinidi Efendi ve işletme mühendisleri Âkil ve Kâmuran Beylerden oluşan teknik heyetin Şam'a gönderilmesi bundandır. Görevliler Şam'da Şubat 1916'da vazifeleri sona erene kadar üç ay kalmış,¹²⁷ muhtemelen yeni elemanlar yetiştirip işi onlara devrederek İstanbul'a dönmüşlerdi.

Benzer bir hâl Nisan 1917'de yaşandı. Bu sırada şirketin elindeki az sayıdaki eleman Belçika'ya döndüğünden Almanyalı baş makinistten başka makine ve elektrik tesisatından anlayan kimse kalmamıştı. Ancak baş makinist de devleti tarafında Alman ordusunda görev yapmaya çağırıldığından şehirden ayrılması gerekiyordu. Bu sebeple durum Alman Hükümeti'ne bildirilip baş makinist için özel izin istenmişti.¹²⁸ Yine bunun gibi, sonraları şirketin Brüksel'deki genel merkezi tarafından bir Alman mühendisin Şam'a gönderilmesi hakkında Osmanlı makamlarınca Alman idaresinden istekte bulunulmuştu.¹²⁹

1917 yazında Suriye Valiliği, şartname uyarınca tramvay güzergâhındaki mahallerdeki şose ve kaldırımları (tozlanmaya karşı) sulaması gerektiğini şirkete bildirdiğinde, şirket yetkilileri böyle bir yükümlülükleri olmadığı cevabını vermişti. Bunun üzerine Vilayet, Dâhiliye Nezareti aracılığıyla meseleyi Şûrâ-yı Devlet'e taşımıştı. Buradaki müzakereler neticesinde, şartnamedeki ilgili maddede belirtilen hükümde yalnızca bozulan şose ve

¹²⁶ Ahmed Şerif, *a.g.e.*, s. 180. Başka bir kaynakta buraların Osmanlı toprağı olduğunu söylemenin bile insana garip geldiği vurgulanmıştır (*Şehbal*, nr. 34, 1 Şubat 1326/14 Şubat 1911, s. 190).

¹²⁷ BOA, T., 1418/45; 1418/48; 1418/49; 1418/50; 1418/51; 1418/52.

¹²⁸ BOA, Hariciye Nezareti, Siyasi [HR.SYS], 2433/53.

¹²⁹ BOA, HR.SYS, 2437/42.

kaldırımların tamir edileceğinin yazıyor olması sebebiyle, şirket haklı bulunarak mesele kapatılmıştı.¹³⁰ Buna karşılık Osmanlı yönetiminin şirketin bazı yanlış hâllerine karşı müsamahakâr olmadığını da işaretleri vardır. Örneğin, Şam İstasyonu ile fabrikanın bulunduğu Tekye mevki arasında şirketin bir telefon hattı kurarak birimleri arasında haberleştiği Osmanlı Hükümeti'nce öğrenildiğinde buna ciddi bir tepki gösterilmiş ve hattın derhâl kaldırılması sağlanmıştı.¹³¹

1917 yılında benzer birçok yabancı sermayeli yatırım gibi Şam tramvayının da devlet tarafından satın alınmasının tasarlandığı bilinmektedir; ama bunun gerçekleştiğine dair tarafımızdan bir kayda rastlanamamıştır.¹³² Ayrıca Şam'daki Türk idaresinin son günlerinde, devletin şirkete pek de güvenmediğini gösteren belirtiler vardır. Şöyle ki Temmuz 1918'de Dâhiliye Nezareti'nden çıkan bir belgeden, bu sırada şüphe duyulan Şam Elektrik Fabrikası müdürü olan Belçikalının genel hâlleri hakkında bilgi isteniyordu.¹³³ Bunun üzerine Suriye Vilayeti'nin Eylül 1918 tarihli cevabında, bu şahsın tehlikeli ve fena biri olduğu, elindeki elektrikli alet ederek ahaliye karşı her türlü zorbalığı yapabildiği belirtilmiştir.¹³⁴

Osmanlıların bölgeden çekilmesinden yaklaşık iki yıl sonra, 1920'de Fransız mandasına giren Şam, 1946'ya kadar bu şekilde idare edilmiştir.¹³⁵ Dünya Savaşı esnasında olduğu gibi sonrasında da yani Suriye'deki Osmanlı idaresi fiilen bittikten sonra da Fransa'ya yakın olan Belçikalı yatırımcılar Şam şirketini kontrol etmiştir.¹³⁶ Ancak doğal olarak savaş şirketin büyümesine büyük oranda engel olmuş, gelişim için bütün enerjisiyle yeni

¹³⁰ BOA, Dâhiliye Nezareti, İdare-i Umumiye Ekleri [DH.İ.UM.EK], 106/83, 19 R 1335.

¹³¹ Zira telefon hattı kurmak için ayrı bir ferman ve ruhsat gerekiyordu (BOA, T., 143/25, 20 B 1325; DH.MKT, 1201/62, 13 B 1325).

¹³² BOA, MV, 205/65, 13 RA 1335.

¹³³ BOA, Dahiliye Nezareti, Şifre Kalemi [DH.ŞFR], 88/273, 21 N 1336.

¹³⁴ BOA, DH.ŞFR, 5947/53, 10 Z 1336. İlginçtir ki müdür Mösyö Mison üçüncü rütbeden Osmanlı nişanı sahibiydi (BOA, İrade, Taltifat [İ.TAL], 1332 R/8, 5 R 1332). Yine bunun gibi Temmuz 1908'de Şam Elektrik Şirketi vekili Mösyö Franko'ya, Hamidiye Hicaz Demiryoluna ait çalışmalar sırasındaki hizmetlerinden dolayı ikinci rütbeden Osmanlı nişanı verilmesi ise, yukarıda anlatılanlara karşın şirketle Osmanlı idaresinin iyi ilişkilerinin de olduğunu gösteren durumlardandır (BOA, İ.TAL, 1325 Z/12, 3 Z 1325).

¹³⁵ Ş. Tufan Buzpınar, *a.g.m.*, s. 318-319.

¹³⁶ Şevket Pamuk, *a.g.e.*, s. 67.

baştan başlamaya zorlanmıştır.¹³⁷ Hakikaten de şirket savaş süresince hem santrallerindeki materyal kayıplarından hem de müşteri sayısındaki azalmadan zarar görmüştü. Bununla birlikte Suriye'deki Fransız manda yönetimi sürerken, 1928 yılında, önceki Belçikalı şirketin yeniden yapılandırılmasıyla yeni bir şirket kurulmuş ve buna aynı tarihten itibaren 30 yıllık imtiyaz verilmişti.¹³⁸ Öte yandan, dikkat çekici bir husus olarak belirtilmelidir ki savaştan sonra Suriye toprakları artık Türklerin olmasa da burada Osmanlı hukuku muhafaza edilmiştir. Başka bir ifadeyle, Osmanlı kanunlarına ait hükümler, Şam'da kamu hizmetleri düzenlemesine temel olarak Fransız mandası döneminde de devam etmiştir.¹³⁹

S o n u ç

Osmanlı Devleti, XIX. yüzyılda dünyada ulaşım alanında meydana gelen gelişmeleri yakından takip etmiş, vakit kaybetmeksizin bunları kendi şehirlerinde uygulamaktan geri kalmamıştır. Aynı yüzyılın sonlarında Avrupa'da faaliyete geçen elektrikli tramvaylar için de durum böyledir. Bu araçların doğal olarak öncelikle başkentte faaliyete geçirilmiş olması beklenirdi; ancak bu gerçekleşmemiş, ülke topraklarında elektrikle işleyen tramvayların ilk kullanıldığı şehir Şam olmuştur. Bununla birlikte, tramvaylar için üretilen enerjinin sağlandığı santralden elde edilen elektrikle şehrin cadde aydınlatması da sağlanmıştır. Şam bu yönüyle de Osmanlı şehirleri arasında ilk olma özelliğine sahiptir. Nitekim XIX. yüzyılın sonlarından itibaren gazağı ile yapılan sokak aydınlatmasına sahip olan Şam, 1907'de elektrige ve bu enerjiyle çalışan toplu taşıma araçlarına kavuşmuştur. Şehir elektriğinin kısa bir süre sonra ev ve dükkânlara kadar ulaşmış olduğu da ayrıca belirtilmelidir. Bununla birlikte, zaten bahsi geçen yüzyılın ortalarından itibaren Batı sermayesinin artan ilgisiyle birlikte, beledi hizmetler alanında büyük projelerin vücuda getirildiği Şam'da, XX. yüzyıl başlarında modernleşme ve geleneksel şehir hayatının dönüşümü, elektrik ve tramvayla birlikte önemli ölçüde ivme kazanmıştır.

Diğer taraftan, bazı Avrupalı çağdaş gözlemciler, XIX. yüzyılı Şam için genel bir gerileme dönemi olarak nitelendirmiş, bu süreçte şehrin eski

¹³⁷ Basim A. Faris, *a.g.e.*, 73.

¹³⁸ Basim A. Faris, *a.g.e.*, 114-115.

¹³⁹ Basim A. Faris, *a.g.e.*, 214.

parlaklığını kaybettiğini belirtmişlerdir. (1872’de) E. Melchior’a göre, modernleşmeyle birlikte Avrupa’nın mefruşat ve mobilyasının Şam’ı istilası, şehrin eski evlerine büyük bir darbe indirmişti. Diğer taraftan o günün Batılı şehirlerinin aksine Şam’da cadde ışıklandırmasının olmayışı Avrupalılarca hayretle karşılamaktaydı. Zira bu yüzyılın son çeyreğinde şehrin her caddesi ışıklandırılmıyor, yalnızca sokak başlarına konulan fenerlerden sağlanan aydınlıkla yetiniliyordu. Bunların dışında, Pierre Lotti 1894’te Şam’ı şen, gülen ve serbest bir İslam şehri olarak tanımladıktan sonra, yığınla yapılan yapay bronz saatlerle gaz lambalarının varlığından hayıflanmakta, sonraki yıllarda demiryolu tamamlandığında Avrupa’nın ucuz ve zevksiz mallarının Şam’ı tamamen istila edeceğini düşünmekteydi.¹⁴⁰ Aynı bakış açısıyla, tramvay ve elektriğin Şam’ı kendi kimliğinden ayırarak daha Avrupalı bir hâle dönüştürdüğü sonucuna varılabilir. Ancak açıktır ki bu bakış açısının temelinde, özellikle o yüzyılda Avrupalıların gezi ve arkeolojik kazılarıyla başlayıp gelişen, onların zihinlerindeki Doğu imajıyla ilgili beklentilerin etkisi bulunmaktadır.

“First Electric Trolley and Establishment of City Electricity in the Ottoman Empire:
ELECTRIC TROLLEY AND URBAN LIGHTING IN DAMASCUS”

Abstract

Damascus that began to have a new silhouette with important investments from mid-nineteenth century onwards became one of the greatest cities of Ottoman State and a living trade center with its nearly a hundred and fifty thousand population at the beginning of twentieth century. One of the pioneering projects that planned for Damascus and can be realized, city electricity and making electrical tramway railroads is able to be accomplished with the support of Arap İzzet Paşa who is presented as the most powerful face of the region in this period. Beforehand the imtiyaz concession of tramway and lighting the city of Damascus is given to Druze Emir Muhammed Arslan Bey after this concession is assigned to the company “Şam-ı Şerif Elektrik Tramvay ve Tenviratı Anonim Şirket-i Osmaniyesi” which is established by a company centered on Brussels. Company accomplished santral and railways proper to high technology of the date in a very short time, inaugural ceremony occurred in the year of 1907. So the first city that has electrical lighting and electrical tramway was Damascus. In this study, through Ottoman Archival Documents and foreign literature, the construction and operating of Damascus electrical tramway and city lighting lines which is one of the most important modernization projects of Hamidian Syria is tried to be explained.

Keywords

Damascus, Syria, electrical tramway, electrical lighting.

¹⁴⁰ Gérard Degeorge, *Damascus*, s. 236-37.