

*Bu makaleye atıfta bulunmak için/To cite this article:*

KESKİN, A. (2020). İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri'nin (İETT) Kurumsallaşma Süreci ve Yaşanan Gelişmeler (1923-1942). Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 24 (4) , 1993-2007.

## İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri'nin (İETT) Kurumsallaşma Süreci ve Yaşanan Gelişmeler (1923-1942)

Aslıhan KESKİN (\*)

**Öz:** İstanbul'da ilk toplu ulaşım araçları Osmanlı'dan Cumhuriyet'e süreklilik arz etmektedir. Bunlardan birisi de tramvaydır. 1923'ten sonra İstanbul'da tramvay ulaşım ağı gelişmeye başladı. Halkın talepleri doğrultusunda yeni güzergâhlar da eklendi. Başlangıçta özel şirketler tarafından bu hizmet verilmekteydi. 1939'da ise millileştirme politikası kapsamında devletleştirildi. Kurumun isminde düzenlemeler yapıldı. Kadro mevcudu, verilecek maaşlar, donanım, araç-gereç, bakım ve yedek parça konusunda ilerleme kaydedildi. Alınan kararlar Hükümet Kararnameleri ile temellendirildiği için geniş kapsamlı bir işbirliğini gerektirmekteydi. II. Dünya Savaşı'nın zor şartlarında İETT kurumunun bazı ihtiyaçları aksasa da yine de kurum destekletilmeye çalışıldı. İETT'nin mevcut kanunlar doğrultusunda yapılanması işlevselliğini sağlam esaslara dayandırdı.

**Anahtar Kelimeler:** Ulaşım, Tramvay, İETT, Cumhuriyet.

### The Institutionalization Process And Emerging Developments Of Istanbul Electric, Tram And Tunnel Administration (İETT) (1923-1942)

**Abstract:** The first public transportation vehicles in Istanbul are continuous from the Ottoman to the Republic. One of them is the tram. The tram transportation network started to develop in Istanbul after 1923. New routes were also added upon request of the people. Initially, this service was provided by private companies. It was nationalized under the nationalization policy in 1939. Arrangements were made in the name of the institution. Progress was made on staff availability, salaries, equipment, instruments, maintenance and spare parts. Since the decisions taken were based on Government Decrees, they required extensive cooperation. Although some of the needs of the İETT institution were disrupted in the difficult conditions of the Second World War, the institution was still tried to be supported. İETT's structuring in line with the current laws based its functionality on sound principles.


**Keywords:** Transportation, Tram, İETT, Republic.


**Makale Geliş Tarihi:** 15.09.2020

**Makale Kabul Tarihi:** 23.12.2020

#### I.Giriş

Yüzyıllar boyunca İstanbul kent içi kara ulaşımında herhangi bir nakil aracı kullanılmamaktaydı. İnsanlar ulaşımını yürüyerek ya da hayvanlar aracılığıyla sağlamaktaydı (Bozkurt, 2012:21). Kentlerin büyümesi, ticari ve toplumsal gelişmelerle doğru orantılı olarak toplu ulaşım araçlarına ihtiyaç duyulmaya başlandı. Bu kentlerden biri de İstanbul idi. Özellikle XIX. yüzyılda şehir nüfusunun artmasıyla İstanbul mekânsal olarak büyüdü. Kent içinde konut işyeri ve üretim alanlarının artmasıyla farklı merkezler oluşarak bu merkezler arasında bağlantıyı sağlamak amacıyla ulaşım araçlarına ihtiyaç duyulmaya başlandı. Böylece toplu taşıma araçlarının kullanılması

\*) Dr. İstanbul Emniyet Müdürlüğü (e-posta: aslihankeskin@hotmail.com)  ORCID ID. <https://orcid.org/0000-0003-0278-3304>

Bu makale araştırma ve yayın etiğine uygun hazırlanmıştır  iThenticate® intihal incelemesinden geçirilmiştir.

gündeme geldi (Bozkurt, 2012:23). İstanbul'da vapur ve atlı tramvaylarla başlayan kitlesel ulaşım ilerleyen süreçte elektrikli tramvaylarla devam etti (Bozkurt, 2012:77).

İstanbul'daki modern anlamda ilk toplu ulaşım aracı Şirket-i Hayriyye'nin 1854'te hizmete sunduğu vapurlardı. Ardından atlı tramvay, tünel ve tren; kara toplu taşıma aracı olarak hizmete girdi (Bilgin, Çağman, Bıyıklı, 2012:11). İstanbul'da tramvay inşaatına öncülük eden Konstantin Karapano Efendi idi. Kendisi bu bağlamda Ağustos 1869'da Bab-ı Ali'ye başvurarak tarafına imtiyaz verilmesini istedi. 30 Ağustos 1869'da yapılan mukaveleye göre Galata'dan Ortaköy'e, Eminönü'nden Aksaray'a, Aksaray'dan Topkapı ve Yedikule'ye atlı tramvay işletilecekti (Engin, 2016: 9). İnşa edilecek hatlar şöyle idi: Birinci Hat; Azapkapı, Galata, Tophane, Beşiktaş ve Ortaköy. İkinci Hat; Eminönü, Babıali, Soğukçeşme'den geçen Divanyolu Caddesi ve Aksaray Yusufpaşa çeşmesi güzergâhı. Üçüncü Hat; Aksaray'da ikinci hattan ayrılarak Samatya ve Yedikule. Dördüncü Hat ise Aksaray ve Topkapı arasında idi (Çolak, 2004: 78; <https://rayhaber.com/2012/07/istanbulda-tramvay-ve-tramvaylarin-tarihi/>).

İstanbul'daki ilk atlı tramvay hattı Haziran 1871'de Azapkapı-Beşiktaş arasında hizmete girdi. Yapılan deneme seferlerinin ardından 31 Temmuz'da tamamıyla hizmete açıldı. Diğer hatlar da 1873'e kadar tamamlandı (Engin, 2019:8-11).



**Görsel 1.**Atlı Tramvay

İstanbul'daki Tramvay Şirketi ile 28 Temmuz 1881'de yeni bir sözleşme imzalandı. Kurumun adı "*Dersaadet Tramvay Şirketi*" oldu. İmtiyazı 36,5 yıl daha uzatıldı. Bu süreçte üç yeni hattın yapımına karar verildi. Ancak bunlardan sadece Galata-Şişhane hattı hizmete girdi. Böylelikle tramvay Beyoğlu'ndan geçmeye başlayacaktı (Engin, 2019:16).

1912'de Balkan Savaşı'nın başlaması nedeniyle, “*tedarik-i vesait-i nakliye*” komisyonu Tramvay Şirketi'ne ait atları yaklaşık 26.000 liraya satın aldı. Savaşın ötürü atlar, ordunun kullanımına verildi. Böylece İstanbul'da tramvay hizmeti bir süreliğine aksadı. Sonuçta İstanbul'da atlı tramvay dönemi kapandı. 1914'te elektrikli tramvaya geçildi (Bilgin, Çağman, Bıyıklı, 2012:65). Kısmen Tünel-Şişli, daha sonra da Karaköy-Ortaköy hattında elektrikli tramvaylar çalışmaya başladı (Bozkurt, 2012:68). Bu, İstanbul taşımacılık tarihinde bir dönüm noktasıydı. O tarihe kadar tramvayın kullanılmadığı Galata Köprüsü'nden de tramvay geçmeye başladı. Ancak Karaköy-Tünel hattında bir rekabet yaşanmaktaydı. Yolcuların tercihi Tünel mi yoksa tramvay mı olacaktı? Sonuçta çoğunluk tramvayı tercih etti. Halkın ilgisi yeni tramvay hatlarının faaliyete geçmesine de vesile oldu (<https://core.ac.uk/download/pdf/38306468.pdf> /).



**Görsel 2.** Elektrikli Tramvay

I.Dünya Savaşı yıllarında (1914-1918) tramvay seferlerinde aksamlar yaşansa da hizmete devam edildi. Sıkıntılar kömür ve dolayısıyla da elektrik temini kaynaklıydı. Tramvay için gerekli olan birtakım araç-gereçler sadece yurtdışından sağlanabiliyordu Savaş sebebiyle yaşanan ulaşım zorluğu bu malzemenin edinimine imkân tanımamaktaydı. Dolayısıyla bazı hatlarda seferlere ara verilme zorunluluğu ortaya çıktı. Tramvay durağı sayısında azalmaya gidildi. 30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Mütarekesi sonrasında ulaşımında yaşanan güçlükler zamanla çözümlendi (Engin, 2019: 25).

## **II. Tramvay İşletmesinin Millileştirilmesi**

Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Hükümeti 1923'te Türkiye'de bulunan yabancı şirketlerin hukuki durumunu belirleyen bir kanun çıkardı. Buna göre; 16 Mart 1923'ten önce kurulan bütün anonim şirketlerinin nizamnameleri Teşkilat-ı Esasiye Kanunu'na aykırı idi. Bu sorun Ticaret Vekâlet'inin yaptığı düzenlemeler ile çözümlenmeye çalışıldı (TBMMZC, 1961:58; Engin, 2019:26). Bu doğrultuda yabancı

imtiyazlı şirketler TBMM Hükümeti ile anlaşmalarını yeniledi. Burada iki konu üzerinde duruldu. Bunlardan birincisi şirketlerin yerli kömür kullanması zorunluluğu idi. Diğeri ise işgücünün Türkleştirilmesi konusuydu. Bu da o dönemde uygulanan milli iktisat politikasının bir sonucuydu (Koraltürk, 2008:74).

Cumhuriyet'in ilanından sonra da İstanbul'da tramvay taşımacılığı gelişimini devam ettirdi. Bu kapsamda Dersaadet Tramvay Şirketi, on iki hat üzerinde her gün ortalama iki yüz on araba ile hizmet veriyordu. Şirketin personel sayısı ise 1.699 idi (Gülersoy, 1989:57).

13 Haziran 1926'da Dersaadet Tramvay Şirketi ile yapılan sözleşme gereği tramvay şebekesinin genişletilmesi planlandı. İstanbul'da farklı tramvay hatlarının açılması söz konusu oldu (Engin, 2019:26).

İstanbul Anadolu yakasındaki ilk tramvay hattının yapımına 1927'de başlandı. 1 Ocak 1928'de Üsküdar-Kısıklı hattı tamamlandı. 1929'da Bağlarbaşı-Haydarpaşa ve Üsküdar-Haydarpaşa hatları hizmete girdi. "Üsküdar-Kadıköy Halk Tramvayları Şirketi"nin gelirleri artınca, Fenerbahçe, Bostancı ve Moda'ya da tramvay hattı çekildi. Başlangıçta belirli bir durak sistematiği mevcut değilken bazı hatlarda ise tramvayın hangi noktada duracağı belli değildi. Tramvaylar müşterilerin isteği üzerine istenilen yerde durmaktaydı. Yolcular ineceği yerde zili çalarak tramvayı durduruyordu. Bu durum tramvayın hızını yavaşlatırken gecikmelere neden olmaktaydı. Şehirdeki inşaat faaliyeti de tramvay ulaşımını sekteye uğratmaktaydı. Bu durumun üstesinden gelmek için sorunlu hatlara durak ikame edilerek mesele kısmen çözüldü (<https://core.ac.uk/download/pdf/38306468.pdf>).

7 Haziran 1928'de 4600 metrelik Üsküdar-Kısıklı hattı açıldı. Yolcu taşımacılığı 8 Haziran 1928'de başladı (Engin, 2019: 27). Fatih-Edirnekapı hattı ise 21 Haziran 1929'de törenle hizmete girdi (Kırmızı, Çalışkan, 2012:151). Törene TBMM Başkanı Kazım Özalp, İstanbul Milletvekilleri, Vali Yardımcısı ve Belediye Başkanı Muhittin (Üstündağ)<sup>1</sup>, Cumhuriyet Halk Fırkası Müfettişi Hakkı Şinasi (Erel)<sup>2</sup>, vilayet ve belediye

<sup>1</sup> 1884'de Sakız'da doğdu. Hukuk Fakültesi'ni bitirdi. Mekri ve Milas Bidayet Mahkemesi Müdde-i Umumi Katibi, Beyoğlu Sancağı Polis Merkez Memuru, İstanbul Şehremaneti Müfettişi idi. Üsküdar Dairesi Belediyesi Müdürü, Merkez Emnet Müfettişi, İstanbul Şehremaneti Umumi Müfettişi, Dâhiliye Vekaleti Emniyet Umum Müdürü, İstanbul Belediye Başkanı ve İstanbul yaptı. III. Dönem (Ara Seçim) İstanbul Milletvekilliği yaptı. 1953'te öldü. ([https://www.tbmm.gov.tr/TBMM\\_Album/Cilt1/index.html](https://www.tbmm.gov.tr/TBMM_Album/Cilt1/index.html)).

<sup>2</sup> 1871'de İstanbul'da doğdu. Askeri Tıbbiye'de eğitim gördü. Almanya'da ihtisas yaptı. Dâhiliye Uzmanı oldu. Hamidiye Çocuk Hastanesi'nde 2. Baştabip, Bahriye Merkez Hastanesi'nde Baştabip olarak çalıştı. Tabip Tümamiral oldu. İstanbul Vilayeti Cemiyet Belediye 1. Reis Vekili ve Vilayet Umumi Meclis Üyesi oldu. II. Dönem (Ara Seçim), III., V. Ve VI. Dönem İstanbul, IV. Dönem Erzurum Milletvekili olarak Meclis'te bulundu. III. Dönem Sıhhiye ve Muaveneti İçtimaiye Encümeni Reisi idi. Pek çok madalya ve Nişan'ı vardı. 1941'de öldü. ([https://www.tbmm.gov.tr/TBMM\\_Album/Cilt1/index.html](https://www.tbmm.gov.tr/TBMM_Album/Cilt1/index.html)).

erkânı, Merkez Kumandanı, Tramvay Şirketi yetkilileri ve gazetecilerin yanı sıra davetli pek çok kişi katıldı (Engin, 2019:26).

Milli iktisat politikası doğrultusunda tramvay hatlarının işletilmesi ile ilgili düzenlemeler gerçekleştirildi. 2 Temmuz 1929 Nafia Vekâleti ve İstanbul Belediyesi arasında bir sözleşme imzalandı. Buna göre; Üsküdar-Kadıköy çevresi, Beykoz ve Anadolu Feneri'ne kadar olan tramvay işletme hakkının hissesinin büyük çoğunluğu İstanbul Belediyesi'ne devredilmekteydi. Böylece Üsküdar ve çevresi Halk Tramvayları Türk Anonim Şirketi'ne devredildi. Üsküdar-Haydarpaşa ve Bağlarbaşı-Haydarpaşa hatları da 13 Temmuz 1929'da açıldı. Ancak bu hat kısa bir süreliğine hizmet verdi. 16 Mart 1930'da kaldırıldı. Yerine Bağlarbaşı-Karacaahmet tramvay hattı kuruldu (Kırmızı, Çalışkan, 2012:151, 152).

Cumhuriyet döneminde sadece tramvay taşımacılığı yoktu. Özellikle 1930'dan itibaren taksiler, otobüsler ve dolmuşlar kullanılmaya başladı. Ancak bu durum halkın yine de tramvaydan vazgeçmesine neden olmadı. Çünkü tramvay taşımacılığı diğerlerine göre daha ucuz idi (<https://core.ac.uk/download/pdf/38306468.pdf>). 1931'de Dersaadet Tramvay Şirketi ile ilgili bir gelişme yaşandı. 20 Şubat 1931'de bu şirketin adı "*İstanbul Tramvay Şirketi*" olarak değiştirildi (Kırmızı, Çalışkan, 2012:153).

Ayrıca 20 Aralık 1933'te İstanbul Tramvay ve Elektrik Şirketi'nin Galata ve Beyazıt'ta bulunan transformatör merkezine koyduğu çark araçları ile Tepebaşı-Galatasaray ve Sirkeci-Salkımsöğüt arasındaki ray taban tesisleri kullanıma açıldı (BCA, 030.18.01.02.96.42.4).

Sonraki yıllarda tramvay İstanbul kara ulaşımının önemli bir aracı haline geldi. Bu şirket, 1939'da Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya<sup>3</sup>'nın girişimleri ile millileştirilecekti (Engin, 2019:29). Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya, SOFİNA Grubu<sup>4</sup> temsilcileri ile yaptığı görüşmeler sonucunda tramvay ve tünel şirketlerinin devlet tarafından satın alınması sağlandı. Şirket temsilcisi H. Speciael ile bir anlaşma yapıldı. Buna göre Tünel Şirketi, Bayındırlık Bakanlığı'na devredilecekti. İlgili Bakanlık da gerekli düzenlemeleri yaptıktan sonra her iki şirketin işletmesini İstanbul Belediyesi'ne bırakacaktı

<sup>3</sup> 1878'de Afyonkarahisar'da doğdu. Harbiye'den mezun oldu. Piyade Albay, Debre Jandarma Taburu Komutan Vekili, Manastır Rakalar Kaymakamı, Aydın Jandarma Bölük Komutanı, Redif Tabur Komutanı, Harbiye Nezareti İtfaiye 2. Tabur Komutanı, Van Cenubu Müfrezesi Komutanı, Manastır Bölgesi Müfreze Komutanı, Kığı 35. Alay Komutanı, Rumeli Müfrezesi Komutanı, Takip Müfrezesi komutanı, Üsküdar Mıntıka Müfettişi, Ayvalık 172. Alay Komutanı, Osmanlı Meclis'i Mebusan IV. Dönem Karahisar-ı Sahip Mebusu, I. Dönem Karahisar-ı Sahip, II., III., IV., V. ve VI. Dönem Afyonkarahisar Milletvekili, II. Dönem Milli Müdafaa Encümeni Reisi, Ankara İstiklal Mahkemesi Başkanı olarak görev yaptı. 7., 8., 9., 10. ve 11. Hükümet Dönemi'nde Nafia Bakanı ve 12. Hükümet'te Muhabere ve Münakalat Vekili idi. İstiklal Madalyası Sahibi idi. 1949'da öldü. ([https://www.tbmm.gov.tr/TBMM\\_Album/Cilt1/index.html](https://www.tbmm.gov.tr/TBMM_Album/Cilt1/index.html)).

<sup>4</sup> XX. Yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti'nde etkili olmuş, Belçika kökenli çok uluslu şirket. Şirketin konsorsiyum üyeleri şunlardı: Altı Alman, yedi Fransız, altı Belçika-Macaristan ortaklığı, bir İsviçreli grup. (Kırmızı, Çalışkan, 2012:83,133)

(<http://tunel.iETT.istanbul/tr/tunel/pages/tunelin-millilestirilmesi/576>; Engin, 2010:270). Anlaşmada belirtildiği üzere “*İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü adı ile kurulacak hükmi şahsiyeti haiz ve İstanbul Belediye Reisliği’ne bağlı bir Umum Müdürlük tarafından*” yönetilecekti (Resmi Gazete, 22 Haziran 1939:4239).

### III. Hükümet Kararnamelerinde İETT (1938-1942)

Osmanlı’nın son dönemi ile Cumhuriyet’in ilk on beş yılında tramvay, taşımacılık alanında etkin bir rol oynadı. Özellikle 1927-1938 arasında Anadolu ve Rumeli yakasında birçok yere tramvay hattı çekildi (<https://core.ac.uk/download/pdf/38306468.pdf>). 1938’den itibaren yaşanan siyasi ve küresel gelişmeler İstanbul Tramvay ve Tünel Şirketi ile ilgili özel izinler, atamalar, şirketin devredilmesi, mali desteğin artırılması konularında bir takım kararnamelerin çıkarılmasını zorunlu hale getirdi. Bu da şirketin kurumsallaştırılmasını sağladı. Adı geçen şirketin tramvay faaliyetlerini gerçekleştirebilmesi için devletten bir takım hukuki izinler alması gerekiyordu. Bu durum ulaşım sorununun giderilmesi için önemliydi (BCA, 030.18.01.02.84.90.13).

14 Ekim 1938’de yayınlanan Hükümet Kararnamesi ile bu sorun çözümlendi. Kararnamede belirtilen bölgeler Yedikule ve Kadıköy olarak tespit edilmişti. Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk tarafından onaylanan kararnameye göre İstanbul Tramvay ve Tünel Şirketi’nin imtiyaz ve tesisatları ile Havagazı Elektrik Dağıtım Şirketi Teşebbüsü Sinsiye TAŞ’ın Yedikule ve Kadıköy havagazı kurumlarını satın alınması için Nafia Vekâlet’ine yetki verildi (BCA, 030.18.01.02.84.90.13).

10 Kasım 1938’de Atatürk’ün ölümü ve İsmet İnönü’nün Cumhurbaşkanı seçilmesinden sonraki süreçte İstanbul’da tramvay taşımacılığı alanında önemli bir adım daha atıldı. Buna göre İstanbul Tramvay ve Tünel Şirketi’ni işletme hakkı resmi olarak 24 Şubat 1939’dan itibaren Hükümet’e devredilecekti (Kırmızı, Çalışkan, 2012:159). Bu da o dönemde uygulanan “*devletçilik*” ve “*millileştirme*” politikasının bir sonucuydu.<sup>5</sup>

Konu ile ilgili olarak hazırlanan kararname gereğince İstanbul Tramvay ve Tünel Şirketi ile 1 Ocak 1939 tarihinden itibaren işletme ile ilgili tüm işlemler Hükümet adına gerçekleştirilecekti. Bu doğrultuda 8 Şubat 1939’da İstanbul Tramvay ve Tünel Şirketi’nin satın alınmasına dair bir sözleşme hazırlandı. 3643 sayılı “*İstanbul Tramvay ve Tünel Şirketi İmtiyaz İle Tesisatı’nın Satın Alınmasına Dair Mukavelename ve Musaddık Kanun*” ile şirket tesisatının tüm hakları Hükümet’e devredildi. Hükümet sözleşmede de belirtildiği üzere şirketi toplamda 1.750.000 liraya devraldı (Kırmızı,

<sup>5</sup> Bu dönemde devletçi ekonomi politikaları uygulandı. Bu da millileştirmeleri beraberinde getirdi. Millileştirme politikası Cumhuriyet’in ilk yıllarında başladı. 1933’ten itibaren yoğunluk kazandı. Türkiye’de 1930’lardan itibaren devlet yabancı sermayenin elinde bulunan işletmeleri satın almaya başladı. Yabancı sermayeye ait bazı şirketlerin devlet teşekkülleri kurularak millileştirilmesi de ekonomik bağımsızlığı gerçekleştirmeye yönelikti. (Köksal, İlkın, 1973:65); Millileştirme politikaları demiryolları-tramvay, limanlar, elektrik, havagazı ve su gibi belediye hizmetlerini içeren stratejik alanlarda yoğunlaştırıldı. İstanbul Tramvay ve Tünel Şirketi de millileştirilen şirketlerdendi. (Tezel, 1994:198).

Çalışkan; 2012:159). 24 Şubat 1939'dan itibaren şirket, faaliyetlerine ara vermeden çalışmalarına devam etti. Yeni yönetim kurulunun oluşturulması da önemli bir konu idi. Şirkette çalışan memurlar görevlerine devam edebilecekleri (BCA, 030.18.01.02.86.15.20.-Belge-1).

Tesislerin fiilen Hükümet'e devir tarihi 1 Mart 1939 olarak belirlendi. Bu tarihten sonra kamu hizmetlerinin aralıksız ve sorunsuz olarak devamının sağlanması için satın alma sözleşmelerinin önce TBMM tarafından onaylanmasına karar verildi. Tarife esasları ile maaş, ücret ve giderlere ait işlemlerin adı geçen kurumda oluşturulacak geçici bir idare tarafından yapılması için Nafia Vekâleti'ne yetki verildi: "*Nafia Vekilliğinin 17 Şubat 1939 tarihli ve 819/2081 sayılı tezkeresi ile yapılan teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyeti'nce 24 Şubat 1939 tarihinde onanmıştır*" denilmekteydi (BCA, 030.18.01.02.86.15.20).

1 Mart 1939'da bu devir gerçekleşti. 28 Nisan'da İstanbul Tramvay ve Tünel Şirketi'nin idaresiyle ilgili TBMM'de bir kanun tasarısı hazırlandı. Tasarıya göre; İstanbul Tramvay ve Tünel Şirketi ile İstanbul Elektrik İşleri Genel Müdürlüğü İdaresi İstanbul Belediyesi'ne devredilecekti. Görüşülen tasarı "*İstanbul Elektrik İşleri Umum Müdürlüğü ile İstanbul Tramvay ve Tünel İdaresi teşkilat ve tesisatının İstanbul Belediyesi'ne devri hakkında kanun layihası*" adıyla anılmaktaydı (BCA, 030.18.01.02.86.38.1).

Şirketin ihtiyacı olan bazı malzemelerin masraflarıyla ilgili yeni bir kararname 18 Mayıs 1939'da düzenlendi. Buna göre; şirket için gerekli olan elektrik kabloları Fransa-Angers şehrindeki Bessoneau Fabrikası'ndan<sup>6</sup> temin edilecekti. Ancak bunun için 3.000 liraya ihtiyaç vardı. Şirketin ihtiyacı olan para karşılanmaktaydı (BCA, 030.18.01.02.87.44.2). 28 Nisan 1939'da görüşülen tasarı TBMM'de kabul edilerek 16 Haziran'da kanunlaştırıldı. Böylece 16 Haziran 1939 tarihli 3645 sayılı "*İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmelerinin İstanbul Belediyesi'ne Devrine Dair Kanun*"u

---

<sup>6</sup>Bessonneau şirketleri Angers İplikçilik, Kordon ve Dokuma Limited Şirketi'nin tüm fabrikalarını içermekteydi. Bu şirket 1901'de sanayici Julien Bessonneau tarafından kuruldu. 4 Ağustos 1916'da Julien Bessonneau kendini kazara öldürdü. Yerine oğlu geçti. Şirketin üretimi kenevirten halat elde etmek üzerineydi. 1917'de fabrika, Commission des Ardoisières'in metal kablo fabrikasının satın alınmasıyla genişledi. 27 Aralık 1919'da Montrejeau bölgesindeki Angers'de yeni bir fabrika açtı. Burada çelik tel çekme, kablolama ve ahşap atölyelerinin tüm kurulumları ile ilgili alanlarda üretime geçti. 1944'te Savaş sırasında müttefik hava bombardımanı, endüstriyel binanın çoğunu yok etti. Şirket 1942'den 1964'e kadar kişisel borçlarından dolayı şirket küçülmeye gitti ve Site des Malécots'taki Chaudefonds-sur-Layon kasabasında sadece küçük bir kömür madeni işletebildi. 1966'da Bessonneau Şirketi sentetik liflerle rekabet edemediği için iflas etti. 1974'te tamamen tasfiye edildi. Bu şirkette çalışan işçiler, ekmeklerine sadece bir diş sarımsak sürmelerini sağlayan düşük ücretler karşılığında çalıştırıldıkları için Julien Bessonneau'a "*zalim*" anlamına gelen "*Goussepain*" adını verdiler. Julien Bessonneau ailesinin bugün Maine-et-Loire Departman Konseyi'ne ait Bessonneau Oteli olan Angers şehir merkezinde özel bir malikânesi bulunmaktadır. (<http://archives.angers.fr/fonds-et-collections/zoom-sur-les-collections/tresors-d-archives/1919-bessonneau/index.html> / )

ile tünel ve tramvay şirketleri İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri (İETT) Genel Müdürlüğü'ne bağlandı (Kırmızı, Çalışkan, 2012;159).

Bakanlar Kurulu İETT Genel Müdürlüğü'ne atanan müdür, müfettiş ve yardımcılara verilecek maaşlarla ilgili de bir düzenleme yaptı. Buna göre; 3645 sayılı kanunla oluşturulmuş olan İETT Genel Müdürü'ne 600, müdür yardımcılara 500 ve iki müfettişe de 300 lira aylık maaş verileceği Bakanlar Kurulu tarafından 6 Kasım 1939'da karar altına alındı (BCA, 030.18.01.02.89.107.10).

1940'ta İETT ile ilgili olarak yapılan mevzuat düzenlemelerine devam edildi. Bunlardan birisi "*İstanbul Havagazı Elektrik ve Teşebbüsat-ı Sinaîye Türk Anonim Şirketi*" ile ilgiliydi. 2 Şubat 1940'ta TBMM'de yapılan görüşmeler sonucunda bu şirketin İETT İşletmeleri İdaresi'ne devredilmesi ile ilgili bir tasarı hazırlandı. Ancak bu tasarı 20 Haziran 1945'te kanunlaştırılarak TBMM tarafından kabul edildi.<sup>7</sup> Tasarının beş yıl gecikmesinin nedeni II. Dünya Savaşı'nın Türkiye'deki olumsuz etkileriydi (BCA, 030.18.01.02.18.96.14)<sup>8</sup>.

1940'ta İstanbul'daki bazı kurumlara yapılan atamalar dikkate değerd. Bunlardan birisi de İETT İşletme Genel Müdürlüğü ve Üsküdar-Kadıköy Halk Tramvayları İşletmesi kadrosuna yapılacak atamalar ile ilgiliydi. Konu hakkında 20 Nisan 1940 tarihinde bir kararname hazırlandı. Ön koşul atanacak kadroya uzman kişilerin yerleştirilmesiydi. Ayrıca belirlenen kadrolara diğer kurumlardan geçiş yapılabilecekti.

<sup>7</sup> 28 Haziran 1945'te Resmi Gazete'de yayımlanan "*İstanbul Havagazı ve Elektrik ve Teşebbüsat-ı Sinaîye Türk Anonim Şirketi'ni satın alma sözleşmesinin onanmasına ve İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri İdaresi'ne Devrine Dair Kanun*" yedi maddeden oluşmaktaydı. Bu maddeler şunlardı: "1.Madde; İstanbul Havagazı ve Elektrik ve Teşebbüsat-ı Sinaîye Türk Anonim Şirketi imtiyaz ve tesislerinin satın alınmasına dair 23 Kasım 1944'te Hükümet, İstanbul Belediyesi ve Ortaklık temsilcileri arasında imza edilmiş olan bağlı sözleşme ve ekleri onanmış ve ortaklık elindeki imtiyaz kaldırılmıştır. 2.Madde; Satın alma sözleşmesi damga vergilerinden muaftır. Bu sözleşmede Hükümet ve Belediye'ye ait olduğu gösterilen bütün vergi, resim ve harçlar ve bunların munzam kesirleri sözleşmenin on beşinci maddesi gereğince onanmanın tamamlanması şartıyla aranmaz. 3 Madde; Satın alınan tesisler, mallar, haklar ve menfaatler, 3645 sayılı kanun hükümleri çerçevesinde yürütülmek ve işletilmek üzere, bütün hakları ve vecibeleri ile birlikte İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri İdaresi'ne devredilmiştir. 4. Madde; İstanbul Belediyesi'nce ödenecek olan satın alma paraları ile faizleri ve sözleşme ve eklerine göre ortaklığa ödenmesi gereken öteki paralar İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel işletmeleri İdaresi'nce ödenir. 5. Madde; Satın alma paraları ile faizlerinin bono ile ödenmesi halinde bu bonolara Maliye Bakanı kefil olmaya izinlidir. 6. Madde; Bu kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer. 7. Madde; Bu kanunu İçişleri, Maliye, Bayındırlık ve Gümrük ve Tekel Bakanları yürütür". (Resmi Gazete, 28 Haziran 1945:6043).

<sup>8</sup> BCA, 030.18.01.02.18.96.14; II. Dünya Savaşı 1936'da yayımlanan II. Beş Yıllık Sanayi Planı'nın başladığı döneme denk geldi. Bu dönemin en belirgin özelliği I. Beş Yıllık Sanayi Planı'ndan farklı olarak dışarıdan kredi alma yoluna gidilmemesiydi. Bunun nedeni Türkiye'nin savaş sürecinde tarafsızlığının bozulmasının istenmemesiydi. Ayrıca ekonomik bağımsızlık da söz konusuydu. 1938-1943 yıllarında uygulanması düşünülen II. Beş Yıllık Sanayi Planı, I. Beş Yıllık Sanayi Planı'na göre daha kapsamlıydı. Ancak bu plan savaşın da etkisinden dolayı uygulanamadı. (Karakoyunlu, 1997:206).



Uzman memur seçimi Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu tarafından gerçekleştirilecekti. Bu kararname 2 Ekim 1940 tarihli ve 2132 sayılı kararnameye eklendi (BCA, 030.18.01.02.90.39.4).

II. Dünya Savaşı Türkiye'yi olumsuz etkiledi. Bu durum Belçika'nın 27 Mayıs 1940'ta Almanya tarafından işgali sonrası daha da belirginleşti.<sup>9</sup> Belçika zor bir sürece girdi. Türk Hükümeti bu dönemde sadece Belçika'ya değil, İngiliz, Fransız, Polonyalı, Norveçli ve Bulgar savaş esirlerine Kızılay aracılığıyla yardım kolileri gönderdi. Ayrıca Fransa'ya sığınmak zorunda kalan kadın ve çocuklara da dağıtılmak üzere yedi ton fındık içi, on beş ton da üzüm "*Uluslararası Kızılhaç Teşkilatı*"na teslim edildi (Keser, 2009:194). Ekonomik nedenlerden dolayı Belçika Hükümeti Türkiye'de bulunan elçilikteki çalışanlarının maaşlarını ödeyemez duruma geldi. Türk Hükümeti de 22 Haziran 1940'ta çıkardığı bir kararname ile elçilik çalışanlarının maaşlarını ödemek için İstanbul Tramvay ve Elektrik Şirketi'nden ayda 6.000 liranın aktarılması ile bu sorunu çözmeye çalıştı. Bakanlar Kurulu süreç içerisinde Belçika Hükümeti'nde gelen talepleri de dikkate alarak 22 Haziran 1940'ta; Belçika Sefareti'nin masraf ve çalışanların maaşları için kapanma aşamasındaki İstanbul Tramvay ve Elektrik Şirketi'nin Türkiye'de bloke halde olan alacağından ayda 6.000 lira olarak verilmesi kabul edildi (BCA, 030.18.01.02.91.59.9).

1940'ta İstanbul Tramvay İdaresi'nin kadrolarına bazı yeni atamalar gerçekleştirildi. Şeker Şirketi, Ereğli İşletmesi, Maden Direği Şirketi, Bursa Kaplıcaları Şirketi, Mersin Elektrik Şirketi, Yerli Ürünler Şirketi gibi Türk şirketlerinden İstanbul Tramvay İdaresi'nden atama yapıldı. Atama kriteri olarak memur adaylarının alanlarında uzman kişiler olmasına dikkat edildi. Bununla ilgili "*uzman memur*" seçim işlemi Sayıştay Başkanlığı tarafından yürütüldü. Bu doğrultuda bir rapor hazırlandı. Belirlenen adaylar bir listede İcra Vekilleri Heyeti'ne sunuldu. Heyet, 10 Ağustos 1940 tarihli bir kararname ile bu memuriyetlere atanan kişileri uzman olarak kabul etti (BCA, 030.18.01.02.92.79.7).

İstanbul İETT Genel Müdürlüğü'nün bir diğer ihtiyacı da araç-gereçlerle ilgili idi. Bunlardan biri de yurtdışından sipariş edilen yeraltı kablolarının kontrollerinin Türkiye'de yapılamamasıydı. Bu önemli bir sorundu. İçişleri Bakanlığı tarafından 23 Temmuz 1940 tarihli yazıda bu konudan bahsedilmişti. Buna göre yabancı ülkelerden sipariş edilen bu kabloların kontrollerinin yerinde yapılması amacıyla 2400 İngiliz liralık döviz ödenek talep edilmişti. Maliye Bakanlığı'nca ise 13 Ağustos 1940 tarihli yazısı ile

<sup>9</sup> 15 Mayıs 1940'ta Almanların Hollanda'yı işgali sonrasında İngiltere ve Fransa sıranın Belçika'ya geldiğini anlayınca beş yüz bin kişilik bir askeri birliği buraya gönderdi. Bu birlik Belçika'nın Almanya karşısında savunması amacıyla kullanıldıysa da yeterli değildi. Belçika 27 Mayıs'ta Almanya'ya teslim oldu. Müttefik kuvvetleri ise Manş kıyılarına çekilmek zorunda kaldı. Almanlar da müttefik cephesini de ikiye böldü. Manş kıyılarına çekilen müttefik kuvvetlerini Almanlar Dunquerque'de kuşattı. Altı yüz altmış beş gemi buradaki müttefik kuvvetlerini 28 Mayıs'tan itibaren denizden tahliyeye başladı. Tahliye 4 Haziran'da sona erdi. Üç yüz otuz yedi bin kişilik bir kuvvet kurtarıldı. Bu esnada hava saldırıları da oldu. Almanya üç yüz, İngiltere yüz otuz uçak kaybetti. Bu, Alman Hava Kuvvetleri için ilk kayıp idi. (Armaoğlu, 2017: 205).

de 1940 yılı bütçesinde bu harcama için ödenek ayrılmadığı belirtilmekteydi. Sorun bir kararname ile çözümlendi. Buna göre; “...*Bu iş İcra Vekilleri Heyeti’nce 10 Eylül 1940 tarihinde görüşülerek; yabancı memleketlere ısmarlanmış olan bahsi geçen yeraltı kablolarının mahallinde yapılması zaruri görülen muayeneleri için Maliye’nin mütalaası dairesinde 1940 döviz cetvellerinde yapılacak tasarruftan karşılanmak üzere 2400 İngiliz liralık döviz müsaadesi verilmesi ve bu miktarın döviz cetvellerine ilavesi kabul*” olunduğu belirtiliyordu (BCA, 030.18.01.02.92.87.6).

İETT Genel Müdürlüğü’nün ilçelere çekilen tramvay hatları üzerindeki şebekeler için bazı donanımlara ihtiyacı vardı. Şebekenin çekildiği bölgede elektriğin güvenle dağıtımının sağlanması için çaba gösterilmekteydi. Şebeke üzerinde kullanılacak olan malzemeler; reaktans bobini, transformatör ve bakır idi. Bu kapsamda 17 Aralık 1940’ta yayınlanan kararname ile İETT Genel Müdürlüğü tarafından Anadolu yakasının sanayi bölgesinde kullanılmak amacıyla temin edilmesi zor olan ve ihtiyaç duyulan yedi adet reaktans bobini ile bir adet beş bin ve iki adet 600 kilovatlık transformatörün üretilmesini Türk Ganj Şirketi gerçekleştirecekti. Bu şirketinin talebi üzerine hâlihazırda idarenin elinde bulunan 6 ton hurda bakırın bahsedilen malzemelerin üretiminde kullanılması şartıyla ihraç edilmesine izin verildiği ifade edilmekteydi. (BCA, 030.18.01.02.93.115.10).

İETT İşletmeleri ve İstanbul Belediyesi’ne bağlı Sular İdaresi çalışanlarının mesai saatleri de önemli bir konu idi. Bununla ilgili olarak Cumhurbaşkanı İsmet İnönü tarafından 14 Şubat 1941 tarihinde bir düzenleme yapıldı. Bu doğrultuda çıkarılan Kararname’de “*İktisat Vekilliği’nce gösterilen lüzuma binaen İstanbul Belediyesi’ne bağlı Sular İdaresi ile Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri İdaresi’nin işyerlerinde günde üç saate kadar fazla mesai yapılması*” kararı alınmıştı (BCA, 030.18.01.02.94.10.2).

Yukarıda ifade edildiği üzere İETT Genel Müdürlüğü’ne ataması yapılan Müfettiş maaşları 300 lira olarak belirlenmişti. 15 Mayıs 1941’de çıkarılan Hükümet Kararnamesi ile müfettiş maaşları aylık 400 liraya yükseltildi (BCA, 030.18.01.02.95.44.05).

Bu süreçte karşılaşılan sorunlardan biri de İstanbul Tramvay Şirketi’nin ihtiyaç duyduğu kömür hakkındaydı. Bilindiği üzere elektrikli tramvaylar kömür ile çalışmaktaydı. İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı Lütfü Kırdar<sup>10</sup> tarafından

<sup>10</sup> 5 Aralık 1938 - 20 Ekim 1949 yılları arasında İstanbul’da Vali ve Belediye Başkanlığı görevlerinde Lütfü Kırdar bulunmaktaydı. Lütfü Kırdar, 1888’de Kerkük’te doğdu. “*Kırdarzâdelere*” olarak bilinen Abdussamed Efendi’nin oğlu idi. İlk ve orta öğrenimini Kerkük’te, lise öğrenimini ise Bağdat’ta tamamladı. 1908’de İstanbul’a gelerek Tıp Fakültesine girdi. Balkan Savaşlarında gönüllü olarak orduya katıldı. Savaşın sona 1913’te Tıp Fakültesi’nden mezun oldu. İlk görevine Irak-Necef Belediyesi’nde doktor olarak başladı. I. Dünya Savaşı’nın başlamasıyla orduya katılarak birçok hizmette bulundu. Milli Mücadele Dönemi’nde Erzurum Kongresi’nin toplandığı günlerde Kızılay Sağlık Heyeti Reisi olarak Erzurum’da görev aldı. Kurtuluş Savaşı sırasında Kızılay Sağlık ve Sıhhi İmdat Ekibi Başkanı olarak atandı. Millî Mücadele’deki hizmetlerinden dolayı kendisine İstiklal Madalyası verildi. Savaş sonrası 1923’te Viyana ve Münih’te göz hastalıkları alanında uzman oldu. Yaptığı

Başbakanlık'a gönderilen 13 Ocak 1942 tarihli yazıda İstanbul Elektrik ve Tünel idarelerinin ihtiyacı olan kömürün stoklarda kalmadığı ifade edilmekteydi. Yazının devamında Lütfü Kırdar bazı devlet kurumlarının kömür ihtiyacıyla ilgili karşılaşılan sorunların çözümü hususunda yeterince çaba göstermediğini de vurgulamaktaydı.

Lütfü Kırdar ayrıca Ulaştırma Bakanlığı'ndan Deniz Nakliyat Komisyonu Başkanlığı'na verilen emir sonucunda, havagazı şirketine ait Şadan Vapuru tarafından taşınan kömürün yarısının Belediye Elektrik İdaresi'ne verilmesine karar verdiğini belirtmekteydi. Ancak bu miktar ayda 9.000 ton kömür tüketen Elektrik İdaresi için yeterli değildi. Ayrıca İstanbul Elektrik İdaresi'ne eylül ayına kadar topladığı 20.000 ton kömürün ekim, kasım ve aralık aylarında kullanılmak zorunda kaldığı belirtilmekteydi. Bahsedilen bu 20.000 ton kömür ocak, şubat ve mart aylarında tramvaylar için kullanılmak üzere stoklanmıştı. Ancak ekim, kasım ve aralık aylarında kömürün temin edilmesi gerekmekte idi. Lütfü Kırdar İstanbul için kullanılacak olan kömürün yalnızca sekiz gün yetebileceğini belirtmekteydi. İstanbul'da elektriğin kesilmemesi, ulaşımın durmaması, fabrika ve kurumların işlerinin aksamaması için kömür ihtiyacının giderilmesini istemekteydi (BCA, 030.10.82.539.1-2).

Kömür dışında ihtiyaç duyulan bir diğer malzeme ise akümülatör bataryası idi. Bu konuda İçişleri Bakanı tarafından Başbakanlık'a hitaben gönderilen 11 Nisan 1942 tarihli yazıda İETT'ye ait Vaniköy transformator merkezi koruma tesisatına ait akümülatör bataryasının İsveç'teki "Ackumulate Aktiebolaget Jugner Stockholm" adlı firmadan 6.100 İsveç kronu karşılığında satın alınacağı belirtilmekteydi. Bahsedilen aracın takas yolu ile elde edilemeyeceği için adı geçen meblağ kadar döviz kredisi açılması konusunda izin verilmesi istenmekteydi (BCA, 030.10.154.88.7-3).

Bu konuda Maliye Bakanlığı tarafından ilgili malzemenin alınması, talep edilen krediye izin verilmesi için İçişleri Bakanlığı tarafından Ticaret Bakanlığı'na başvurulması gerektiği ifade edilmişti (BCA, 030.10.154.88.7-2). Bu doğrultuda Başbakanlık tarafından Ticaret, İçişleri ve Maliye Bakanlığı'na gönderilen yazı ile akümülatör bataryası alınması için kredi açılmasına izin verildiği 4 Mayıs 1942 tarihli yazı ile bildirilmekteydi (BCA, 030.10.154.88.7-1).

#### **IV. Sonuç**

1800'lü yılların ikinci yarısında, kentlerde nüfusun artmasıyla birlikte yerleşim merkezlerinin fiziki olarak büyümesi ulaşım sorununu ortaya çıkardı. İstanbul'da şehir içi toplu ulaşım deniz araçlarıyla sağlanmaktaydı. İlerleyen süreçte kara ulaşım araçlarına ihtiyaç duyulmasıyla birlikte tramvaylar kullanılmaya başlandı. 1869'da

---

görevler şöyle idi: 1924 İzmir Sıhhat Müdürlüğü, 1935'te Kütahya Milletvekili, 1936'da Manisa Valisi, 1938'de İstanbul Valiliğine ve Belediye Başkanlığı, 1949'da Stockholm'a Büyükelçi, 1954 ve 1957'de İstanbul Milletvekili ve Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanı. 27 Mayıs 1960'ta tutuklandı. Yargılandığı Yassıada'da 17 Şubat 1961'de geçirdiği bir kalp krizi sonucu öldü. Zincirlikuyu Mezarlığı'na gömüldü. Evli ve iki çocuk babasıydı. (Şentürk, 2008:111-112).

atlarla verilen tramvay hizmeti, 1912’de Balkan Savaşı dolayısıyla bir süre aksadı. Teknolojik gelişmelerin de etkisiyle 1914’ten sonra elektrikli tramvaylar hizmete girdi.

İstanbul’da Dersaadet Tramvay Şirketi adıyla hizmet veren kurum, özellikle Cumhuriyet döneminde tramvayların yaygınlaştırılması adına yeni hatları kullanıma açtı. Şirket, “*millileştirme*” kapsamında devlet tarafından satın alındı ve İETT adını aldı.

İstanbul’da kullanılmaya başlandığından itibaren, 1940’ın başlarına kadar tramvay hizmetinin devamlılığı bir kamu hizmeti olarak önemsendi. Hükümet politikalarında İstanbul merkezli olarak bu konu gündemdeki yerini sürekli korudu. İşletmenin devamlılığını sağlayabilmek için gerek personel gerekse araç-gereç ihtiyacı konusuna yoğunlaşıldı. Gideri yüksek olan bir sektör idi. II. Dünya Savaşı’nın başlamasıyla birlikte İETT hizmetlerinde aksaklıklar yaşanmaya başladı. Bunda özellikle Avrupa’dan temini sağlanan araç ve gereçlerin eksikliği etkili oldu.

Hükümet, gereken hassasiyeti göstererek eksiklerin giderilmesine çalıştı. Bunun için kararname çıkardı. Kadro ve donanım açısından işletme güçlü kılınmaya çaba gösterildi. Hatta kurum İETT’ye dönüşme sürecinde hesaplarında yapılan aktarma ile Almanya’nın işgaline uğrayan Belçika’nın Türkiye’deki temsilciliğinin giderlerini karşıladı. Kurum güncelliğini devam ettirdi ve İstanbul özelinde Türkiye’nin örnek kuruluşlarından birisi oldu.

### III. Belgeler

I. C.  
BAŞVEKÂLET  
KARARLAR DAİRESİ MÜDÜRLÜĞÜ  
Karar sayısı  
2  
10446

Kararname

İstanbul Tramvay ve Tünel Şirketleriyle akdedilen satın alma mukavelelerine göre I/I/939 tarihinden itibaren işletme muamelelâtı hükümet namına yapılmakta ve tesislerin fiilen hükümete devir tarihi I/mart/939 olarak tesbit edilmiş bulunmakta olduğundan bu tarihten sonra emme hizmetlerinin fasılasız ve arızasız idamesini temin için satın alma mukavelelerinin Büyük Millet Meclisince tasdikine ve yeni idarenin teşkili hakkındaki kanunun isdarına kadar müesseselerin hali hazır kadroları dahilinde lüzum görülecek memurların çalışdırılmasına devam edilmesi ve tarife esaslarıyla maaş, ücret ve işletme masrafları gibi bilumum varidat ile sarfiyata ait muamelelerin şirket zamanındaki usullere tevfiğin İstanbul Elektrik İşleri Umum Müdürlüğüne merbut muvakkat bir idare tarafından yapılması için Nefis Vekilliğine salâhiyet verilmesi; Nefis Vekilliğinin I7/2/939 tarih ve 819/2081 sayılı tezke resile yapılan teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyetince 24/2/939 tarihinde onanmıştır.

24/2/939

REİSİCÜMHUR

*Tuncel İsmi*

Bş. V. *S. P. Çaydany* Ad. V. *T. T. İlay* M. M. V. *M. İsmail* Da. V. *Fayık Özyıldırım*  
Ha. V. *E. Çelikkub* Ma. V. *Yücel* Mf. V. *A. Çetinkaya* Na. V. *A. Çetinkaya*  
İk. V. *A. Akar* S. İ. M. V. *S. A. Alataş* G. İ. V. ve Ha. V. V. *M. İsmail* Zr. V. *M. İsmail*

Belge

1. İstanbul Tramvay ve Tünel Şirketleri'nin İstanbul Elektrik İşleri Genel Müdürlüğü'ne Devredilmesi Hakkındaki Kararname (24 Şubat 1939).

**Kaynaklar**

- Armaoğlu, F., (2017). 20. Yüzyıl Siyasi Tarihi. İstanbul: Timaş Yayınevi.
- Bilgin, A., Çağman, E., Bıyıklı, Ş. (Ed.). (2012). *Dünden Bugüne Toplu Ulaşım Kültürü* (1.Baskı). İstanbul: İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü.
- Bozkurt, İ.M, (2012). “İETT’nin Tarihi (1869 - 1939) İstanbul’da Toplu Ulaşımın Miladı: Tramvay ve Tünel”, Bilgin, A., Çağman, E., Bıyıklı, Ş. (Ed.), *Dünden Bugüne Toplu Ulaşım Kültürü* (s.12-75). İstanbul: İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü.
- Çolak, M. (2004). “XX. Başlarında İstanbul’da Trafik ve Tramvay”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, (5), s.75-87.
- Engin, V. (2010). Cumhuriyet Aynası Osmanlı. İstanbul: Yeditepe Yayınevi.
- Engin, V. (2016). “İstanbul’un Atlı ve Elektrikli Tramvayları”, *Nostaljik Tramvay*, s.7-9.
- Gülersoy, Ç. (1989). Tramvay İstanbul’da. İstanbul: İstanbul Kitaplığı.
- <http://archives.angers.fr/fonds-et-collections/zoom-sur-les-collections/tresors-d-archives/1919-bessonnew/index.html> / Erişim Tarihi: 10 Mart 2020
- <http://tunel.iETT.istanbul/tr/tunel/pages/tunelin-millilestirilmesi/576> Erişim Tarihi: 20 Haziran 2020
- <https://rayhaber.com/2012/07/istanbulda-tramvay-ve-tramvaylarin-tarihi/> Erişim tarihi: 23 Mayıs 2020
- <https://rayhaber.com/2012/10/ulasimda-rayli-sistemlerin-tarihi-seyri/> Erişim Tarihi: 18 Nisan 2020
- [https://www.tbmm.gov.tr/TBMM\\_Album/Cilt1/index.html](https://www.tbmm.gov.tr/TBMM_Album/Cilt1/index.html) Erişim Tarihi: 23 Haziran 2020.
- Karakoyunlu, Y., (1997). Türk Ekonomisinde Çağdaşlaşma Süreci. İstanbul: Diyalog
- Keser, U. (2009). “Arşiv Belgeleri Işığında İkinci Dünya Savaşı Sürecinde Türkiye’de Mülteciler ve Esirler Sorunu”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi VIII*, (18-19), s.185-208.
- Kırmızı Z., Tunalı Çalışkan. F. (2012). İstanbul Ulaşım Zaman Dizini. İstanbul: Cinius Yayınları.
- Koraltürk, M.(2008). “Yabancı Sermayeli İmtiyazlı Şirketlerde İşgücünü Türkleştirme Uygulamaları (1923-1930)”, *Tarih ve Toplum: Yeni Yaklaşımlar*, (7), s.61-99.
- Köksal, A., İlkin, A. R. (1973). Türkiye’de İktisadi Politikanın Gelişimi, Ankara: Yapı ve Kredi Bankası A.Ş.

Resmi Gazete

Şentürk, N. (2008). İstanbul Valileri. İstanbul: Doğan Kitap.

Tezel, S. Y., (1994).Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi

Ünal, E., “Tramvayları Boşuna mı İdam Ettik?”. Taha Toros Arşivi, s.36-41:  
<https://core.ac.uk/download/pdf/38306468.pdf> /Erişim.Tarihi:10 Mart 2020

#### **Görsel Kaynaklar**

Görsel 1. Atlı Tramvay

<http://www.yedikule.org/yedikule/yedikule-tarihi/741-benim-sevgili-tramvayim>

Görsel 2. Elektrikli Tramvay

<https://rayhaber.com/2012/07/istanbulda-tramvay-ve-tramvaylarin-tarihi/>