

# İSAP

İSTANBUL SEYAHAT ARAŞTIRMALARI PLATFORMU

www.isap.gen.tr

İSTANBUL SEYAHAT ARAŞTIRMALARI PLATFORMU - AYLIK ELEKTRONİK BÜLTENİ



*Geçmiş Dâir Kırıntılardan  
Yola Çıkararak...*



# İSAP

www.isap.gen.tr

İSTANBUL SEYAHAT ARAŞTIRMALARI PLATFORMU - AYLIK ELEKTRONİK BÜLTENİ

"Son birbuçuk asrında İstanbul'da değişim ve kentiçi seyahat tarihi okumalarına farklı bir bakış açısı kazandırmak"

## AYLIK ELEKTRONİK SÜRELİ YAYIN

Ekim/2011 - Sayı: 1

Yazı Kurulu

Rifat BEHAR

Onur ORHON

Mustafa NOYAN

Kemal ÇONTAY

Gökhan GÜL

Deniz TÜMER

Cenk İNCE

Alican KÜÇÜKCAN

Ali Hikmet ŞERBETÇİOĞLU

Ali BOZOĞLU

Akın KURTOĞLU



İSAP'a yönelik platform içi çalışanları bilgilendirmek ve ilgili ulaşım kurumlarına periyodik aralıklarla internet ortamında sevkedilmek üzere hazırlanan İSAP Elektronik Dergisi para ile satılmaz.

## BU SAYIDA...

Editörden - "İstanbul'da Seyahat Kültürü Üzerine" <i>Rifat BEHAR</i> .....	3
İSAP'ın Misyonu ve Vizyonu Hakkında <i>Cenk İNCE</i> .....	4
İSAP Altçalışma Grupları ve Sorumluluk Alanları <i>Mustafa NOYAN &amp; Akın KURTOĞLU</i> .....	5
Türk Filmleri Veri Tabanı - "Sinema Tarihindeki Seyahatimiz" <i>Deniz TÜMER</i> .....	14
Teknik ve İçerik Açısından İSAP Web Sayfasının Tasarımı <i>Kemal ÇONTAY</i> .....	16
Yeninin Adı, Eskinin Tadı <i>Ali Hikmet ŞERBETÇİOĞLU</i> .....	17
İSAP Arşiv Tarama ve Veri Tasnif Mantığı - "Gazete Koleksiyonu Taramaları" <i>Alican KÜÇÜKCAN &amp; Gökhan GÜL</i> .....	18
Fotoğraf Okuma Üzerine Denemeler <i>Akın KURTOĞLU</i> .....	20
Tarihi İstanbul Kitaplarının Tercümelemleri - "New Guide to Constantinople" (1892) <i>Rifat BEHAR</i> .....	22
Geçmişe Dâir İstanbul Yazıları - "Deniz Vlaşımı" <i>Ali BOZOĞLU</i> .....	30
İstanbul'un Otobüsleri - "Hususi Otobüslerin Kısa Tarihçesi" <i>Onur ORHON</i> .....	32



Rifat BEHAR

## *İstanbul'da Seyahat Kültürü Üzerine...*

Farklı misyonumuz ve sıradışı içeriğimizle yayın hayatına merhaba diyor, İstanbul ulaşımına gönül vermiş tüm dostlarımızı saygı ve sevgi ile selamlıyoruz.

İSAP-Dergi, "İstanbul Seyahat Araştırmaları Platformu"nun yayın organı... İSAP, İstanbul'a, özellikle de İstanbul'un kentçi ulaşım nostaljisine gönül verenlerin oluşturduğu bir topluluk. Konu nostalji olunca, yazıların bir çoğunun muhteviyatı da İstanbul'un ulaşım tarihi ile ilgili olacak.

Osmanlı'nın son dönemi ile Cumhuriyet dönemi, yazılarımızın odağını, ağırlıklı kısmını oluşturacak. Zaman zaman ulaşımın bugünü ve yarınını da el atarak, geçmiş ile gelecek arasındaki köprüyü sağlam tutmaya çalışacağız.

İstanbul çok büyük bir şehir... Sadece bugün değil geçmişte de böyleydi. Osmanlı döneminde Dünya'nın en metropol şehirleri arasında çok seçkin bir yeri vardı. İçinden iki su yolu geçen ve iki kıtaya yayılan bu şehrin insanları otobüs, trolleybüs, vapur, tramvay ve tünel gibi denizde ve karada giden ulaşım araçları ile her zaman hareket halinde oldular.

Şehir büyük, nüfus da çok olunca İstanbullu seyahate her dâim zaman ayırdı. Su yollarıyla (-ki, biz bunlara Boğaziçi ve Haliç diyoruz) tepelerin mevcudiyeti seyahatleri renklendirdi ve çeşitlendirdi. İşte konumuz sözü edilen bu renkli ve geniş bir yelpazade şekillenen seyahat araçları... Herbirimiz bu araçların bir veya birkaçına ilgi duyuyor, tarihini araştırıyor, görselini topluyor.

Dergimiz, araştırmalarımızın İstanbul'a gönül verenlerle paylaşılmasına aracılık edecek. Amacımız, eski ve solgun fotoğraflarla zihnimizde ancak siyah-beyaz olarak hatırlayabildiğimiz dönemi, önündeki flu perdeyi hafifçe aralayarak canlandırabilmek, renklendirebilmek, yani nostalji yapmak...

İlk sayıdaki yazıların bir kısmı İSAP'ın misyonunu, vizyonunu, hedeflerini, araştırma yöntemlerini anlatan yazılara ayrıldı.

Gökhan Gül ve Alican Küçükcan ham bilgilerin pişirilip birer yazı hale gelmesine kadar arka planda cereyan eden çalışmalar hakkında bilgi verirken, Deniz Tümer Yeşilçam'ın eski filmlerde karşımıza çıkan ulaşım araçlarını anlatacak. Akın Kurtoğlu, kendine özgü fotoğraf okuma yöntemleriyle tarihi belirsiz bir fotoğrafın tarihini saptamaya çalışırken Cenk İnce misyon ve vizyonumuza yönelik öngörülerini belirleyecek. Mustafa Noyan İSAP altçalışma gruplarının sorumluluk alanlarını ve bu konu hakkındaki hedefleri belirlerken, Ali Bozoğlu İstanbul kentçi ulaşım türlerinden vapurların kısa bir tarihçesini sunacak.

Tüm İstanbul kentçi seyahat sevdalarına selâm ve sevgilerimizle...





# İSAP'ın Misyonu ve Vizyonu Hakkında

Cenk İNCE

## Yola Çıkarken...

*Y*alın ama iddialı bir vizyonu var İSAP'ın: "Son birbuçuk asrında İstanbul'da değişim ve kentiçi seyahat tarihi okumalarına farklı bir bakış açısı kazandırmak".

Peki, böyle bir ihtiyaç neden doğdu?

İSAP'ın doğuşu wowturkey forumlarında İstanbul ve ulaşım konularında derlemeler yapıp, birbirinden ilginç konularda yazılar yazan, bilgi ve belgeler ile İstanbul'un ulaşım tarihi hakkında keyifli gezintiler sunan bir grubun yazı ve yorumlarına uzanmaktadır. Okunma rekorları kıran, hatta ünü forum sınırları dışına taşarak başta ülkemizin önde gelen gazete, dergi hatta televizyon gruplarınca alıntılanan bu konu başlıkları zamanla ayrı bir alt başlıkla wowturkey-Ulaşım Forumları olarak anılmaya başlamıştır.

Zamanla belli başlı tüm ulaşım otoriteleri ve üniversitelerce de keşfedilip takip edilmeye başlanan wowturkey-Ulaşım Forumları, adı geçen kurumların teveccühleri ile 50'nin üzerindeki bilgi alışverişi, açılış ve benzeri davetine icabet etmiştir.

Diğer sosyal iletişim ağlarından arasına kattığı güçlü isimlerle İstanbul 2010 Projesi'ne de yer yer katkı sağlamıştır. Okuyucuları ile girdiği interaktif iletişim ile güncel konulara da yer verilmeye başlanmış, önerileri belli başlı ulaşım kurumlarınca dikkate alınarak hayata geçirilmiştir. Bu etkileşimin en gurur verici, olanı, ilgili ulaşım otoritesi çalışanlarının da bu forumları takip etmesi olmuştur. Daha açık anlatımla bir gemi kaptanının, bir tramvay vatmanının, bir ÖHO biletçisinin, bir İETT şoförünün, bir tren makinistinin bu forumları takip ediyor olması karşılıklı etkileşimi ve sosyal sorumluluk tarafını arttırmıştır.

Tek başına ulaşım ya da ulaşım araçlarını yorumlamak zamanla yetmemeye başlamış, bunun kentsel gelişim ile ilişkilendirilmesi zorunlu bir hal almıştır. İSAP fikrinin ortaya atılmasında da belki de en önemli faktör olarak bu husus karşımıza çıkmıştır; zira sözkonusu çalışmaların bir ulaşım forumu çatısı altına sığamayacak kadar geniş ve detaylı olması, zamanla bu grubun yazılarının alıntılarının artması ve kaynak olarak gösterilmesi sorumluluk güdüsünü de arttırmıştır.

İşte bu nedenle her biri farklı alanlarda ihtisaslaşmış 9 kişilik İSAP kurucu üyeleri yukarıda zikredilen vizyon etrafında 13 Temmuz 2011 tarihinde faaliyetlerine başlamış, İstanbul'un 1840'lardan günümüze kadar geçirdiği kentsel değişimi, kent içi seyahat paydası altında, İSAP Platformunda yorumlamaya karar vermişlerdir.

İSAP'ın en hassas olduğu konu; bilginin sağlamlığı ve birden fazla kaynaktan teyit edilmesi fikri üzerine kuruludur. İstanbul'un son 1,5 asrına damga vurmuş kentsel hareketleri ve değişimi neredeyse günlük yanılısına payına kadar indirgeyebilen bir iddiası da var. Bu noktada İSAP'ın Misyonu'ndan da söz etmek gerekir;

*"Ulaşım başta olmak üzere, İstanbul'un gelişimi ve değişimine yön veren, şehre değer katan unsurları araştırmak, tasnif etmek, sözlü tarihi yazıya dökmek, yeni beklentileri tanımlamak, piyasa araştırmaları yapmak; danışmanlık ve dokümantasyon hizmeti vererek, doğru bilgileri, doğru kişilere ulaştırmak, bilgi ve birikimimizi fiskeli çalışmalarla topluma ulaştırmak..."*

İSAP organizasyonel olarak sürdürülebilir, şeffaf bir kurumsal yapıya sahip olmayı hedeflemektedir. Kanunlara saygılıdır, telif haklarını önemser ve yayıncı haklarının korunmasından yanadır; hiçbir eser sahibini izni olmadan alıntı yapmaz, kişilik haklarını zedeleyici yorumlarda bulunmaz. Tek kaygısı gelecek nesillere İstanbul ve ulaşım tarihi konusunda doğru bilgiler içeren bir hoşsadâ bırakmaktır.



# İSAP Alt-Çalışma Grupları ve Sorumluluk Alanları

Mustafa NOYAN & Akın KURTOĞLU

## Koordinasyona Dayalı Sağlam Bir Altyapı

İSAP mahlâsıyla tanıyacağımız "İstanbul Seyahat Araştırmaları Platformu" bültenimizde isimlerini ve çalışmalarını bulduğunuz dostlarımızla senelerdir İstanbul'umuzu paylaşıyoruz. Arkadaşlarımızın herbiri İstanbul Tarihi, İstanbul Semtleri, İstanbul Vapurları, İstanbul Trenleri veya İstanbul Otobüsleri uzmanı araştırmacılar olup; hepimizin ortak paydası ise içimizdeki İstanbul Sevgisi, bununla ayrılmaz bir bütün içinde değerlendirilmemiz gereken İstanbul Ulaşım Merakı, özellikle şehrin geçmişinden günümüze dek uzanan toplu taşıma serüveni içinde şehrin gelişimi, büyümesi, bununla paralel şekilde gelişen istismlâkler, yeni otobüs alımları, yeni vapur inşaatları, yeni İETT, vapur, tramvay, metro veya minibüs hatları, beraberinde gelişen meslek kolları, çoğalan nüfus, sayfiye yerleri, eğlence hayatı, şehrin sosyolojik ve psikolojik katmanları, bu konuları işlerken farklı senelerde şehrin silüetini ve kent mobilyalarını belgelemiş sinema filmleri... Hepimizin bir ucundan mercek altına alarak sabır ve ıtiyazla toplayıp sepetlerimizde biriktiren buluştuğumuz ortak noktalarımız...

Ekim 2011 sayısı ile takibedenlerle ilk defa buluştuğumuz bültenimizde, birbirinden ayrılmaz başlıklardan farklı konularla her ay karşınıza çıkartmaya çalışacağımız İstanbul'un Eşsiz Güzelliklerini ve Hâtıralarını bulacaksınız, gelecek sayılardaki sayfalarımızda şehrin el değmemiş bâkir köşelerini, dünyanın dört bir köşesinden turist çeken muhteşem mekânlarıyla bunlara rahatça ulaşabilmenin alternatif yollarını da okuyacaksınız.

Hepimizin ortak amacı, şehrimizin onurlu geçmişini doğru öğrenip, günümüz sorunlarına doğru çözümler üretebilmek, gelecek seneler için de doğru planlamalar yapılmasına katkıda bulunarak, tüm İstanbul hemşehrilerinin severek yaşayacakları bir kent hayatına bir adım daha yaklaşabilmektir.

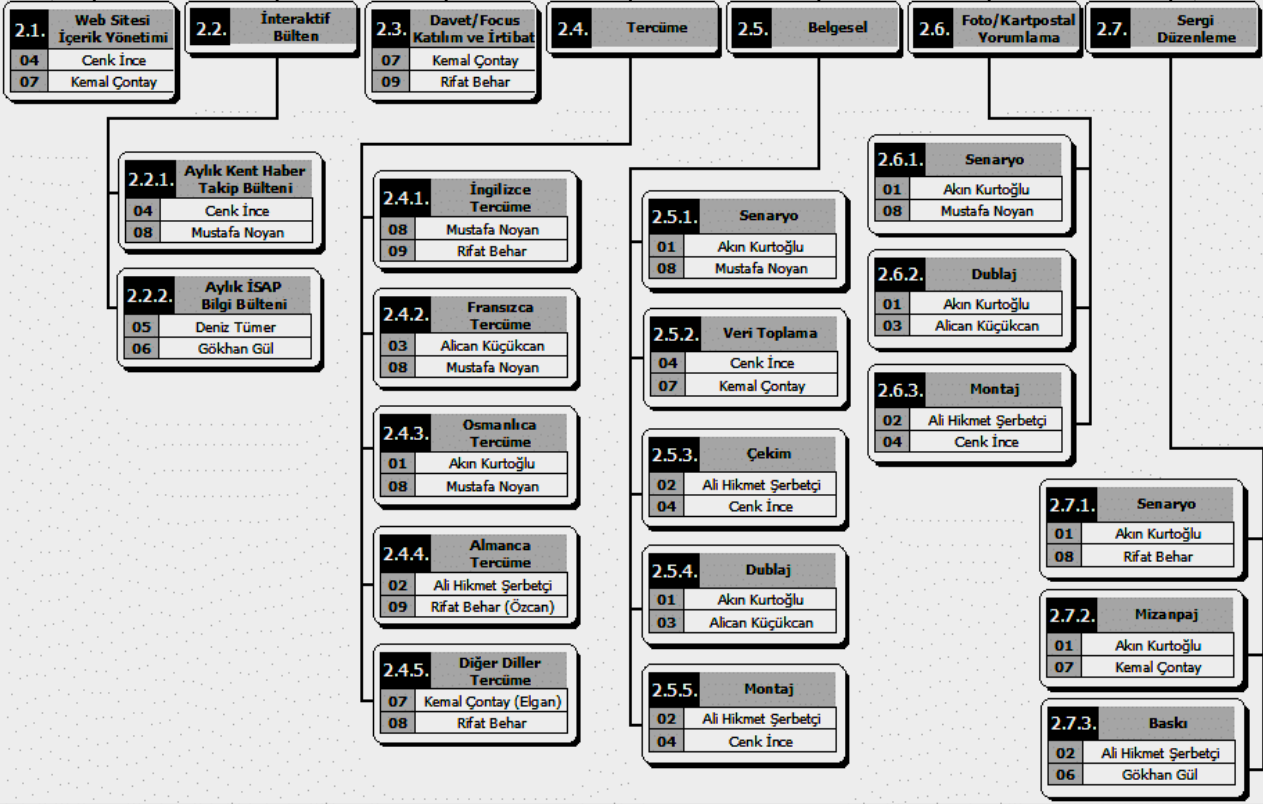
Bu amaçla İSAP kurucu arkadaşlarımız ile yukarıda sayılan ana başlıkları kendi aramızda paylaşarak yoğun ve hatta ciddi anlamda ağır denilebilecek evsafa bir işbölümü hazırladık, zamanla aramıza katılacak meraklıların da konulara kolayca intibak edebilecekleri altbölümlerin yer aldığı çalışma grupları kurduk.

İSAP alt-çalışma gruplarının sorumluluk alanlarını içeren ayrıntılı rapor, Ağustos-2011 / 2. İSAP olağan toplantısında hazırlanarak tutanaklara geçirildi ve Ekim-2011 / 6. İSAP toplantısında grupların ilk çalışma raporları alınarak arşivlendi. Görev dağılımı çizelgesinde 3 anabölüm, 21 altbölüm ve bunlara bağlı olarak çalışan 64 altbölüm-dalı bulunmaktadır. Bölümler kendi aralarında koordinasyonel tarzda hareket etmekte olup, altbölüm başına düşen sorumlu sayısı 2 ilâ 6 arasında değişmekte, ancak ağırlıklı olarak 2 ya da 3 kurucu üye tarafından paylaşılmaktadır.

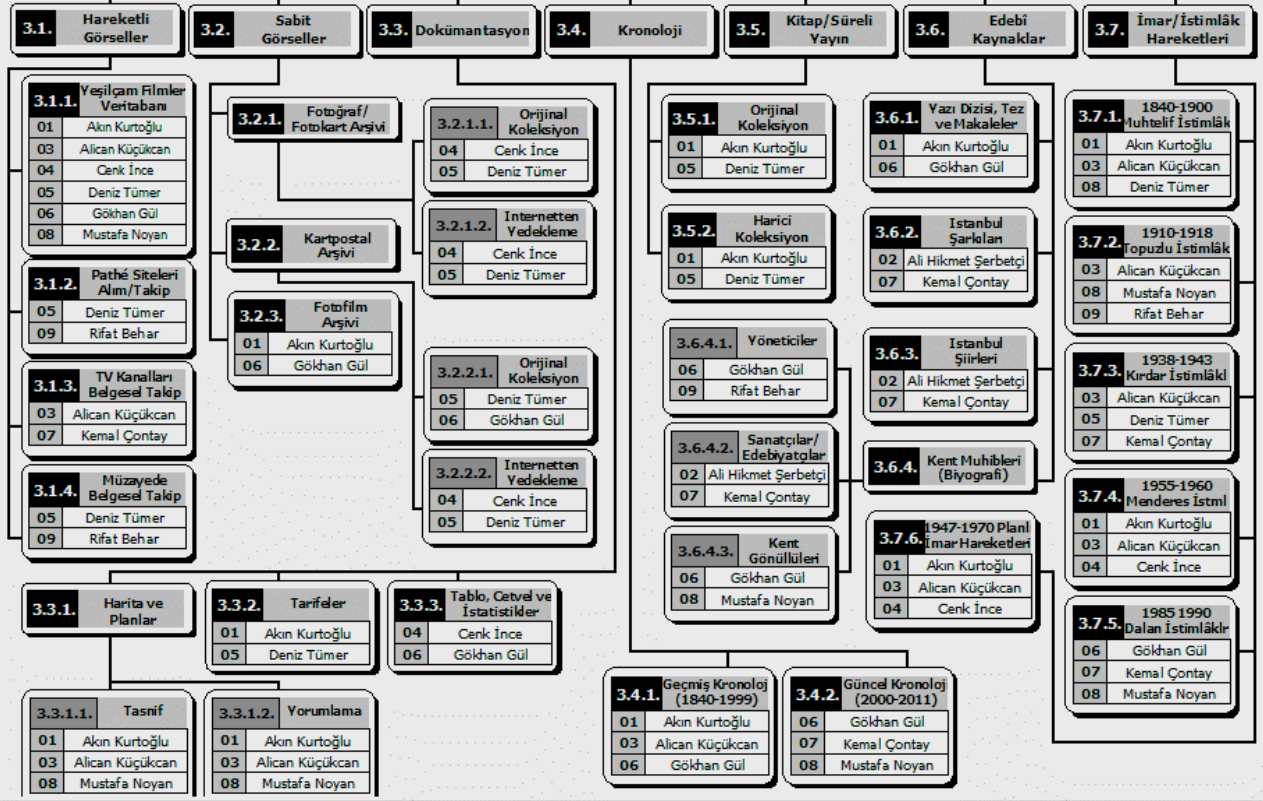
Zaman içinde yeni İSAP üyeleri alımıyla birlikte bu altbölümlere yeni üyeler eklenecek ve bu hiyerarşi, İSAP ana faaliyet konularına zemin hazırlayacak şekilde kendi içindeki güçlü koordinasyonu pekiştirecektir. Ortalama olarak her kurucu üyeye 22 altbölüm düşmektedir.

Diğer grupların bu çalışmalardan haberdar edilmesi sağlanmaktadır. Platform içi veri akışının hızlandırılması ve maksimum verimin alınabilmesi için altbölümlerin kendi içlerindeki 15'er günlük ara çalışmaları her ay iki defa tekrarlanan İSAP olağan toplantılarında masaya yatırılarak incelenmekte, böylece altyapıda karşılaşılabilecek olası eksikliklerin önüne hızlı bir şekilde geçilmektedir.

## 2 KURUMSAL İLETİŞİM BÖLÜMÜ



## 3 ARŞİV BÖLÜMÜ



İSAP'ın kuruluşunun arkasında, İstanbul'un son birbuçuk asrına damga vurmuş kentsel hareketleri ve değişimi, yılların getirdiği birikime dayalı altyapısıyla neredeyse günlük yanılsama payına kadar indirgeyebilen güçlü bir ekip var. İSAP'ın yorumladığı her bilgi mutlaka sağlam kaynaklara dayandırılmakta, çapraz kaynaklarla da teyit edilmektedir. İlâveten, İSAP, Akademik bir kurum olmamasına rağmen neşriyatlarında bilimsel titizlik ve sorumlulukla hareket etmektedir. Oluşum, organizasyonel yapılanma anlamında 3 ayrı bölüme ayrılmıştır;

İlk bölüm "Mali ve İdari İşleri"ni düzenler. Bir anlamda İSAP'ın editoryal olmayan kısımlarının genel düzenlemelerinin yapıldığı bölümdür. İSAP Kurumsal kimliği altında yürütülecek faaliyetlerin Malî, Hukukî ve İdarî olarak hangi esaslara dayandırılacağı, nasıl sonuçlandırılacağı, hangi ilkelere ödün verilemeyeceğine dair düzenlemeler yer almaktadır. Ayrıca Kısa, Orta ve Uzun vadeli hedeflerin sözkonusu olduğu İSAP Stratejik Planı, WEB sitesi yönetimi ve Bilgi Yönetimi konuları da bu bölüm altında ele alınmaktadır.

İkinci bölüm İSAP'ın dış dünya ile olan ilişkilerini düzenleyen "Kurumsal İletişim" bölümüdür. Üçüncü bölümse İSAP veritabanının genişletilerek zenginleştirilmesi için lâzımgelen tüm çalışmaları kapsayan "Arşiv" kısmıdır.

Oluşumun çalışma mantığını ve işbölümünü yukarıda kısaca tanımladıktan sonra, İSAP'ın iskeletini oluşturan ana birimler ile bunlara bağlı altbölümlerin konu başlıklarını, sorumluluk alanlarını ve çapraz hareket mantıklarını kısa birer paragrafta anlatalım.

## 1. MALİ ve İDARİ İŞLER BÖLÜMÜ

### 1.1. Mali Konular

- 1.1.1. Bütçe Uygulamaları (Gelir-Gider Yönetimi)
  - 1.1.1.1. Üye Aidatları
  - 1.1.1.2. Alım-Satım-Kiralama
  - 1.1.1.3. Reklam vb. Gelirlerin Yönetimi

### 1.2. Hukuki Konular

- 1.2.1. Telif Hakları Yönetimi
- 1.2.2. Sözleşme Yönetimi
- 1.2.3. İSAP'ın Gelir Elde Etmeye Başlaması Durumundaki Vergisel Konumlandırma
- 1.2.4. İSAP'ın Tüzel Kişiliği ile İlgili İşlemler

### 1.3. Bilgi-İşlem

- 1.3.1. Bilgi Güvenliği-Sunucu Barındırma ve Yedekleme Politikaları
- 1.3.2. Web Sitesi Yönetimi
- 1.3.3. İSAP Üyeleri Erişim Yetkilerinin Uygulanması (Düzenleme Yetkisi "Kurucular Komitesi"ndedir)

### 1.4. Stratejik Planlama

- 1.4.1. İSAP K-O-U Vadeli Hedeflerinin ve Performans Kriterlerinin Belirlenmesi
- 1.4.2. Belirlenen Hedeflerin Kişi Bazına İndirgenmesi
- 1.4.3. Kurum Anayasası'nın Uygulanması

## 2. KURUMSAL İLETİŞİM BÖLÜMÜ

### 2.1. Web Sitesi İçerik Yönetimi

- 2.1.1. **Web Sitesi İçerik Yönetimi:** İSAP'ın internet ortamında tanınıp bilinmesi, takibedilmesi ve gerektiğinde interaktif bilgi alışverişine imkân vermesi amacıyla dizayn edilen web sitesinin ön hazırlığından, teknik ve içerik anlamında geliştirilmesinden, güncellenmesinden, düzenli şekilde kontrolünden ve diğer alt-çalışma gruplarından 2.1.1 bölümüne sevk edilen bilgi ve belgelerin İSAP sitesinde rafine hale getirilmesinden sorumludur.

### 2.2. İnteraktif Bülten

- 2.2.1. **Aylık Kent Haber Takip Bülteni:** İstanbul'un ulaşımı konusunda ele alınmasına değer olan genel ve detay haberleri, sabit ve hareketli görselleri, raporları, istatistikleri ve benzeri gelişmeleri aylık periyotlarda derleyerek internet ortamında yayınlanmaya hazır hale getirmekle, bu çalışma bütünü teknik anlamda işleyecek olan alt-birime sevk etmekle ya da bizzat hazırlamakla, internette yayınlamakla, ilgili kurum ve kuruluşlara ulaştırmakla görevlidir.

**2.2.2. Aylık İSAP Bilgi Bülteni:** İSAP çatısı altında gerçekleştirilen çalışmaları, periyodik raporları, hazırlanan yazı, makale, sabit ve hareketli görselleri, platform dahili ve harici toplantıları, alınan kararları, sunumları, altçalışma gruplarının raporlarını ve benzeri çalışmaları aylık periyotlarda derleyerek internet ortamında yayınlanmaya hazır hale getirmekle, bu çalışma bütünü teknik anlamda işleyecek olan alt-birime sevk etmekle ya da bizzat hazırlamakla, internette yayınlamakla ve ilgili kurum ve kuruluşlara ulaştırmakla görevlidir.

**2.3. Davet/Focus Katılım-İrtibat:** Başta ulaşım alâkalı kurumlar olmak üzere, İSAP'ın ilgi alanına giren tüm kurum, kuruluş ve üniversitelerin ilgili bölümlerinin İSAP'la ortaklaşa gerçekleştireceği Focus çalışma toplantılarını, davetlerini ve ziyaretlerini organize etmek, sözkonusu kuruluşların irtibat personeliyle zaman, yer ve diğer detay bağlantılarını sağlamak, ayrıca zaman içinde İSAP'ın hazırlayacağı toplantı ve sunumları organize etmek, yer, zaman belirlemek ve davetlilerle irtibatı sağlamakla görevlidir.

**2.4. Dizgi, Raporlama ve Döküm:** İSAP'ın genel kayıt ve raporlama çalışmalarının dizgi ve dökümüyle görevlidir. Alt-bölümler kendi içlerindeki dizgi, raporlama ve dökümden sorumlu olup, 2.4 bölümünün çalışma alanı sadece İSAP'ın bütünü ilgilendiren genel amaçlı veri girişiyle sınırlıdır.

## 2.5. Tercüme

**2.5.1. İngilizce Tercüme:** İSAP bünyesinde hazırlanacak olan yayınların, sergilerin, belgesellerin, fotoğraf okuma çalışmalarının, klip tarzı hareketli görsellerin ve raporların kısmen ya da tamamen İngilizce'ye tercümesinden veya İngilizce kaynaklı belgelerin Türkçe'ye çevrilmesinden sorumludur.

**2.5.2. Fransızca Tercüme:** İSAP bünyesinde hazırlanacak olan yayınların, sergilerin, belgesellerin, fotoğraf okuma çalışmalarının, klip tarzı hareketli görsellerin ve raporların kısmen ya da tamamen Fransızca'ya tercümesinden veya Fransızca kaynaklı belgelerin Türkçe'ye çevrilmesinden sorumludur.

**2.5.3. Osmanlıca Tercüme:** İSAP bünyesinde arşivlenecek ya da işlenecek olan Osmanlıca kaynaklı belgelerin Türkçe'ye çevrilmesinden ve kayıt altına alınmasından sorumludur.

**2.5.4. Almanca Tercüme:** İSAP bünyesinde hazırlanacak olan yayınların, sergilerin, belgesellerin, fotoğraf okuma çalışmalarının, klip tarzı hareketli görsellerin ve raporların kısmen ya da tamamen Almanca'ya tercümesinden veya Almanca kaynaklı belgelerin Türkçe'ye çevrilmesinden sorumludur.

**2.5.5. Diğer Diller Tercüme:** İSAP bünyesinde hazırlanacak olan yayınların, sergilerin, belgesellerin, fotoğraf okuma çalışmalarının, klip tarzı hareketli görsellerin ve raporların kısmen ya da tamamen, gerekli olan yabancı dillerden birine/birkaçına tercümesinden veya diğer dillerdeki yabancı kaynaklı belgelerin Türkçe'ye çevrilmesinden sorumludur.

## 2.6. Belgesel

**2.6.1. Belgesel Senaryo:** Başta ulaşım ile ilgili belgeseller olmak üzere İSAP imzasıyla hazırlanacak olan tüm hareketli görsellerin, eldeki mevcut bilgi ve belgeler yardımıyla senaryolaştırılması için gereken metnin yazılması, tashih edilmesi ve fonda kullanılabilir hale getirilmesinden sonra, raporun 2.6.5 bölümüne gönderilmesinden sorumludur.

**2.6.2. Belgesel Veri Toplama:** İSAP tarafından hazırlanacak olan tüm hareketli görsellerin senaryolaştırılabilmesi amacıyla gereken ana metnin yazılması ve fonda kullanılabilir şekilde getirilmesi aşamasında gereken tüm ön bilgi, belge, sabit ve hareketli görsel ham malzemenin toplanarak bir araya getirilmesinden sonra, raporun çalışmada kullanılması için 2.6.5 bölümüne gönderilmesinden sorumludur.

**2.6.3. Belgesel Çekim:** İSAP imzasıyla meydana getirilecek olan belgesellerde kullanılacak olan iç ve dış hareketli video çekimlerinin gerçekleştirilmesinden ve teknik anlamda kullanılabilir hale getirildikten sonra, gereken yerlerde akışa dahil edilmesi için 2.6.5 bölümüne gönderilmesinden sorumludur.

**2.6.4. Belgesel Dublaj:** 2.6.2 ve 2.6.3 bölümlerince çalışılarak düzenlenen veri ve kayıtların akışa uygun halde anlatımı için 2.6.1 bölümü tarafından hazırlanan senaryo metinlerinin, senkronize şekilde akıcı ve anlaşılır bir sesle okunarak kaydedilmesinden, nihayetinde fona montajlanması için 2.6.5 bölümüne gönderilmesinden sorumludur.

**2.6.5. Belgesel Montaj:** 2.6.1, 2.6.2, 2.6.3 ve 2.6.4 bölümlerince hazırlanan belgesel önhazırlık çalışmalarının toplanarak, teknik anlamda bir bütün hale getirilmesinden ve yayına hazır senkron bir formata sokulmasından, ayrıca akış fonuna uygun müzikler eklenmesi ve çalışmanın ilgili yerlerine İSAP belirteçlerinin ilâvesinden sorumludur.

## 2.7. Foto/Kartpostal Yorumlama

**2.7.1. Foto Yorumlama Senaryo:** Geçmişe yönelik fotoğraf ve kartpostal tarzı siyah-beyaz ya da renkli sabit görsellerin tedarikinden, eldeki veritabanının ihtiva ettiği çeşitli ipuçları yardımıyla sözkonusu görsellerin zaman aralıklarının olabildiği en verimli şekilde saptanmasından, meydana çıkan bilgilerin uygun bir metin halinde senaryolaştırılmasından ve çalışmanın 2.7.2 alt-bölümüne aktarılmasından sorumludur.

**2.7.2. Foto Yorumlama Dublaj:** 2.7.1 alt-bölümüne hazırlanan yorum metninin, akıcı ve anlaşılabilir bir sesle okunarak kaydedildikten sonra 2.7.3 bölümüne gönderilmesinden sorumludur.

**2.7.3. Foto Yorumlama Montaj:** 2.7.1 ve 2.7.2 bölümleri tarafından hazırlanan çalışmaların teknik anlamda bir bütün hale getirilmesinden ve yayına hazır senkron bir formata sokulmasından, ayrıca akış fonuna uygun müzikler eklenmesinden ve çalışmanın ilgili yerlerine İSAP belirteçlerinin ilâvesinden sorumludur.



## 2.8. Sergi Düzenleme

- 2.8.1. Sergi Senaryo:** 2.3. bölümü tarafından çeşitli kurumlarla işbirliği yapılarak düzenlenmesine karar verilen ilgili ulaşım dallarına ait sergilerde gösterime hazır hale getirilecek olan fotoğrafların seçiminden ve sözkonusu görsellere atfedilecek metinlerin dizilmesinden sorumludur.
- 2.8.2. Sergi Mizanpaj:** 2.8.1 bölümü tarafından hazırlanan metinlerin ve seçilen fotoğrafların, İSAP standart sergi kriterleri çerçevesinde mizanpajının yapılarak estetik bir şekle sokularak kurgulanmasından ve sergilenmeye hazır hale getirilmesinden sorumludur.
- 2.8.3. Sergi Baskı:** 2.8.1 ve 2.8.2 alt-bölemleri tarafından hazırlanan görsel materyallerin İSAP standart sergi kriterleri çerçevesinde basılmasından/çoğaltılmasından ve gerektiğinde işbirliği yapılan kurumla birlikte sergi bütününe ön hazırlığından (broşür, ışıklandırma, görsellerin uygun şekilde yerleştirilmesi gibi geri plan çalışmalarından) sorumludur.

## 3. ARŞİV BÖLÜMÜ

### 3.1. Hareketli Görseller

- 3.1.1. Yeşilçam Filmleri Arşivi:** Türk Sinema Tarihi'nde; 1914 yılında Yeşilköy Aya Stefanos anıtının yıkılmasının filme alınmasından bu yana geçen zaman zarfında çekilen toplam 6200 Türk filminin içinden ulaşılabilenlerinin bir araya getirilmesiyle oluşturulan veritabanına dahil edilen 2000 sinema filmi kopyasının tümüyle izlenerek, başta ulaşım araçları ve destek birimleri olmak üzere kentle ilgili ihtiva ettikleri önemli ayrıntıların saniye bazında ayrıştırılarak detaylı bir şekilde kodlanması, ulaşılan ayrıntıların listelere işlenmesi ve bu parçaların çeşitli İSAP çalışmalarında kullanılmak üzere görsel bilgi anlamında arşivlenmesi, ayrıca eldeki mevcutların kalite standartlarının yükseltilmesi ve henüz veritabanı listesine dahil edilemeyen filmlerin temininden sorumludur.
- 3.1.2. Pathé Siteleri Alım/Takip:** İnternet ortamında faaliyet gösteren ve düşük yoğunluklu gösterim/kiralama mantığıyla çalışan Pathé sitelerinde barındırılan çeşitli belgesel çalışmalarının içinden İstanbul'u ihtiva edenlerin takibinden, İSAP çalışmalarında kullanılmaya değer olanlarının kiralananmasından/satın alınmasından ve arşive aktarılmasından sorumludur.
- 3.1.3. TV Kanalları Belgesel Takip:** Çeşitli televizyon kanallarında belli zaman aralıklarında gösterilen İstanbul konulu belgesellerin kaydedilmesinden, bu kayıtların arşivlenerek veritabanına aktarılmasından, gerektiğinde bu kurumlarla irtibata geçerek İSAP'a faydasına kanaat edilen özellikle geçmişe yönelik sözkonusu hareketli görsel malzemenin kiralananmasından/temininden sorumludur.
- 3.1.4. Müzayede Belgesel Takip:** Belli aralıklarla internet ortamında ve salonlarda gerçekleştirilen müzayedeleri takibederek bunlara katılmak, İSAP arşivine girmeye değer olanları temin etmek ve sözkonusu malzemenin arşivlenerek veritabanına aktarılmasından sorumludur.

### 3.2. Sabit Görseller

#### 3.2.1. Fotoğraf/Fotokart Arşivi

- 3.2.1.1. Orijinal Koleksiyon:** İSAP kurucu üyelerine ait geçmişe yönelik orijinal fotoğraf koleksiyonlarının taranmış yüksek çözünürlüklü birer kopyalarının kodlanarak veri tabanında biriktirilmesinden, çift olanların ayıklanmasından, arşive giren fotoğraf taramalarına alt kodlar atanarak semte, yıla, konuya göre tasniflenmesinden, kullanım için diğer çalışma gruplarından gelen taleplerde alâkalı fotoğrafların ayrıştırılarak o bölüme gönderilmesinden, ayrıca müzayedelerde İSAP yararına olabileceğine kanaat edilen ürün bilgilerinin ilgili satınalma bölümüne iletilmesinden sorumludur.
- 3.2.1.2. İnternette Yedekleme:** Anonim olarak kabul edilen ve İSAP çalışmalarında kullanılabilineceğine kanaat edilen eskiye yönelik fotoğrafların toplanarak kodlanmasından, semte, yıla, konuya göre ayrıştırılmasından ve arşivlenerek veri tabanına aktarılmasından, kullanım için diğer çalışma gruplarından gelen görsel doküman taleplerinde alâkalı kopya fotoğrafların süzülerek yükleme yapan şahıs ya da kurum adı da materyale eklenerek, talepte bulunan bölüme gönderilmesinden sorumludur.

#### 3.2.2. Kartpostal Arşivi

- 3.2.2.1. Orijinal Koleksiyon:** İSAP kurucu üyelerine ait geçmişe yönelik orijinal kartpostal koleksiyonlarının taranmış yüksek çözünürlüklü birer kopyalarının kodlanarak veri tabanında biriktirilmesinden, çift olanların ayıklanmasından, arşive giren kartpostal taramalarına alt kodlar atanarak semte, yıla, konuya göre ayrıştırılmasından, kullanım için diğer çalışma gruplarından gelen taleplerde alâkalı kartpostalların ayıklanarak o bölüme gönderilmesinden, ayrıca müzayedelerde İSAP yararına olabileceğine kanaat edilen kartpostal ürün bilgilerinin ilgili satınalma bölümüne iletilmesinden sorumludur.

**3.2.2.2. İnternetten Yedekleme:** Anonim olarak kabul edilen ve İSAP çalışmalarında kullanılabilineceğine kanaat edilen eskiye yönelik kartpostalların toplanarak kodlanmasından, semte, yıla, konuya göre ayrıştırılmasından ve arşivlenerek veri tabanına aktarılmasından, kullanım için diğer çalışma gruplarından gelen görsel doküman taleplerinde alâkalı kopya kartpostalların süzülerek yükleme yapan şahıs ya da kurum adı da materyale eklenerek, talepte bulunan bölüme gönderilmesinden, herhangi bir şekilde orijinal kartpostalların şahsi koleksiyonlara girmesi durumunda, eldeki anonim kopyaların kaldırılarak veri tabanından çıkartılmasından sorumludur.

**3.2.3. Fotofilm Arşivi:** Bayazıt Devlet Kütüphanesi (BDK), İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, Taksim Atatürk Kitaplığı, Bağlarbaşı IRCICA, Çemberlitaş Basın Müzesi ile Cağaloğlu ve Ankara Başbakanlık Osmanlı ve Cumhuriyet arşivlerindeki veri tarama çalışmaları sırasında alınan fotofilmlerin biraraya getirilerek tarihe, konuya, kaynağa, içeriğe ve çapraz bağlantılara göre tasnif edilerek veri tabanına aktarılmasından, kullanım için diğer çalışma gruplarından gelen taleplerde alâkalı fotofilmlerin ayrıştırılarak detay bilgileri ilişik halde o bölüme gönderilmesinden sorumludur.

### 3.3. Dokümantasyon

#### 3.3.1. Harita ve Planlar

**3.3.1.1. Tasnif:** İSAP kurucu üyelerinin şahsi koleksiyonlarındaki İstanbulla ilgili her türlü harita, plan ve krokinin yüksek çözünürlüklü birer kopyalarının alınarak tarihe, konuya, kaynağa, içeriğe ve çapraz bağlantılara göre tasnif edilmesinden, ayrıca İSAP arşivinde mevcut olmayan diğer basılı kaynaklardaki harita, plan ve kroki tarzı bölümlerle alâkalı materyallerin taranıp aynı tarzda kodlanmasından ve veri tabanına aktarılmasından, kullanım için diğer çalışma gruplarından gelen taleplerde alâkalı harita, plan ve krokilerin ayrıştırılarak detay bilgileri ilişik halde, işlenmek üzere talepte bulunan altbölüme gönderilmesinden sorumludur.

**3.3.1.2. Yorumlama:** 3.3.1 bölümü tarafından kodlanarak veri tabanına aktarılan İstanbulla ilgili her türlü harita, plan ve krokinin detaylı bir şekilde yorumlanmasından, bu yorumların belli bir şablona sâdik kalınarak ayrı raporlar haline getirilmesinden, bu analizlerin kodlanarak arşivlenmesinden, diğer çalışma gruplarından gelen taleplerde alâkalı harita, plan ve kroki yorumlarının ayrıştırılarak detay bilgileri ilişik halde, işlenmek üzere talepte bulunan altbölüme gönderilmesinden sorumludur.

**3.3.2. Tarifeler:** İSAP kurucu üyelerinin şahsi koleksiyonlarındaki İstanbulla ilgili her türlü ulaşım haritası, plan, kroki, tarife ve kitapçığin yüksek çözünürlüklü birer kopyalarının PDF formatında taranarak tarihe, konuya, kaynağa, içeriğe ve çapraz bağlantılara göre tasnif edilmesinden, ayrıca İSAP arşivinde mevcut olmayan diğer basılı kaynaklardaki ulaşım haritası, tarifesi ve elkitapçığı tarzı bölümlerle alâkalı materyallerin taranıp aynı şekilde kodlanarak veri tabanına aktarılmasından, kullanım için diğer çalışma gruplarından gelen taleplerde alâkalı tarife ve haritaların ayrıştırılarak detay bilgileri ilişik halde, rafine hale getirilmesi için talepte bulunan altbölüme gönderilmesinden sorumludur.

**3.3.3. Tablo, Cetvel ve İstatistikler:** İSAP kurucu üyelerinin şahsi koleksiyonlarındaki İstanbul ulaşımıyla ilgili her türlü tablo, cetvel ve istatistiki bilginin yüksek çözünürlüklü birer kopyalarının PDF formatında taranarak tarihe, konuya, kaynağa, içeriğe ve çapraz bağlantılara göre tasnif edilmesinden, ayrıca İSAP arşivinde mevcut olmayan diğer basılı kaynaklarda yer alan tablo, cetvel ve istatistiki bilgi tarzı alâkalı dokümanın taranıp aynı şekilde kodlanarak veri tabanına aktarılmasından, kullanım için diğer çalışma gruplarından gelen taleplerde sözkonusu tablo, cetvel ve istatistiğin ayrıştırılarak detay bilgileri ilişik halde, rafine hale getirilmesi için talepte bulunan altbölüme gönderilmesinden sorumludur.

### 3.4. Kronoloji

#### 3.4.1. Geçmiş Kronoloji (1840-1999):

**3.4.1.1. Araştırma:** İSAP bünyesinde hazırlanmakta olan 1840-1999 yılları arasını kapsayan geçmişe yönelik İstanbul kentiçi ulaşım kronolojisine ilâve edilecek olan maddelerin BDK, Atatürk Kitaplığı, Başbakanlık Osmanlı ve Cumhuriyet arşivleri, IRCICA gibi çeşitli kurumlardan araştırılmasından, gerektiğinde çalışmayla ilgili taramaların ve fotofilm yedeğinin alınmasından ve bu bilgilerin kronoloji veritabanına ilâve edilmesi için 3.4.1.2 bölümüne aktarılmasından sorumludur.

**3.4.1.2. Kayıt ve Tasnif:** İSAP bünyesinde hazırlanmakta olan 1840-1999 yılları arasını kapsayan geçmişe yönelik İstanbul kentiçi ulaşım kronolojisine ilâve edilmek üzere 3.4.1.1 bölümünden gelen ham bilgilerin belirli bir lejand tarih, kaynak, konu, altkonu atamaları yaparak dahilinde ilgili kronoloji veritabanına maddeler halinde ilâve edilmesinden, bu bilgiler üzerinde çapraz bağlantılar kurulmasından, kullanım için diğer çalışma gruplarından gelen taleplerde kronolojik bilgilerin ayrıştırılarak detay bilgileri ilişik halde, kullanılabilir hale getirilmesi için talepte bulunan altbölüme gönderilmesinden, ayrıca 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3, 3.3.1, 3.3.2 ve 3.3.3 alt çalışma gruplarıyla bağlantılı hareket ederek bölümler arasındaki karşılıklı veri alışverişinden sorumludur.

**3.4.1.3. Alt Zincir Oluşturma:** 3.4.1.1 bölümünce toplanan ve 3.4.1.2 bölümünce rafine hale getirilen 1840-1999 yılları arasını kapsayan geçmişe yönelik İstanbul kentiçi ulaşım kronolojisi veritabanı içinden analizler yapılarak bir konuya ya da tarihe yönelik altzincirler oluşturmakla, bu bilgi zincirini 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3, 3.3.1, 3.3.2 ve 3.3.3 bölümlerinin alt arşivlerinde mevcut olan destekleyici verilerle harmanlayarak sözkonusu alt-çalışma talebine yönelik raporlar hazırlamakla ve bu raporları bir bütün halinde talebeden bölüme göndermekle görevlidir.

### 3.4.2. Güncel Kronoloji (2000-2011)

**3.4.2.1. Araştırma:** İSAP bünyesinde hazırlanmakta olan 2000-2011 yılları arasını kapsayan güncel yönelik İstanbul kentiçi ulaşım kronolojisine ilâve edilecek olan maddelerin BDK, Atatürk Kitaplığı, internet ortamı gibi çeşitli kurumlardan ve elektronik kaynaklardan araştırılmasından, gerektiğinde çalışmayla ilgili scan ve fotofilm yedeğinin alınmasından ve bu bilgilerin kronoloji veritabanına ilâve edilmesi için 3.4.2.2 bölümüne aktarılmasından sorumludur.

**3.4.2.2. Kayıt ve Tasnif:** İSAP bünyesinde hazırlanmakta olan 2000-2011 yılları arasını kapsayan güncel yönelik İstanbul kentiçi ulaşım kronolojisine ilâve edilmek üzere 3.4.2.1 bölümünden gelen ham bilgilerin belirli bir lejant tarih, kaynak, konu, altkonu atamaları yaparak dahilinde ilgili kronoloji veritabanına maddeler halinde ilâve edilmesinden, bu bilgiler üzerinde çapraz bağlantılar kurulmasından, kullanım için diğer çalışma gruplarından gelen taleplerde kronolojik bilgilerin ayrıştırılarak detay bilgileri ilişik halde, kullanılabilir hale getirilmesi için talepte bulunan altbölüme gönderilmesinden, ayrıca 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3, 3.3.1, 3.3.2, 3.3.3 ve 3.4.1 alt-çalışma gruplarıyla bağlantılı hareket ederek bölümler arasındaki karşılıklı veri alışverişinden sorumludur.

**3.4.2.3. Alt Zincir Oluşturma:** 3.4.2.1 bölümünce toplanan ve 3.4.2.2 bölümünce rafine hale getirilen 2000-2011 yılları arasını kapsayan güncel (21. yüzyıla) yönelik İstanbul kentiçi ulaşım kronolojisi veritabanı içinden analizler yaparak bir konuya ya da tarihe yönelik altzincirler oluşturmakla, bu bilgi zincirini lüzumu halinde 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3, 3.3.1, 3.3.2, 3.3.3 ve 3.4.1 bölümlerinin alt arşivlerinde mevcut olan destekleyici verilerle harmanlayarak sözkonusu alt-çalışma talebine yönelik raporlar hazırlamakla ve bu raporları bir bütün halinde talebeden bölüme göndermekle görevlidir.

### 3.5. Kitap/Sürelî Yayın

**3.5.1. Orijinal Koleksiyon:** İSAP kurucularının şahsi koleksiyonlarında mevcut bulunan kitap ve sürelî yayınların isim, sayfa adedi, yayın tarihi, yayıncı gibi bilgilerinin alınarak kitap detayları veritabanına girilmesinden, mümkünse dış kapaklarının renkli şekilde taratılarak sözkonusu listeye ilişkilendirilmesinden ve herhangi bir çalışma sırasında bu kaynaklara başvurulması ihtiyacı duyulduğunda, sahiplerinden geçici şekilde temininden ve talebeden bölüme iletilmesinden sorumludur.

**3.5.2. Harici Koleksiyon:** Şahsi koleksiyonlar haricinde mevcut bulunan kitap ve sürelî yayınların isim, sayfa adedi, yayın tarihi, yayıncı gibi bilgilerinin alınarak harici kitap detayları veritabanına girilmesinden, mümkünse dış kapaklarının renkli şekilde kopyalanarak sözkonusu listeye ilişkilendirilmesinden ve herhangi bir çalışma sırasında bu kaynaklara başvurulması ihtiyacı duyulduğunda, İSAP bütçesinden karşılanmak üzere materyalin satın alınacak şekilde temininden ve talebeden bölüme iletilmesinden sorumludur.

### 3.6. Edebî Kaynaklar

**3.6.1. Yazı Dizisi, Tez ve Makaleler:** İstanbulla ilgili yazılan kitap, risale ve ansiklopedi tarzı kaynaklar dışında kalan her türlü gazete ve dergi makalelerinin, yazı dizilerinin, röportajların, akademik anlamda hazırlanan lisans, yüksek lisans ve doktora tezlerinin birer kopyalarının PDF formatında kodlanarak arşivlenmesinden ve gerektiğinde talebeden altbölüme iletilmesinden sorumludur.

**3.6.2. İstanbul Şarkıları:** İstanbul'a atfedilerek yazılıp bestelenen sözlü ya da enstrümantal şarkı ve türkülerin derlenmesinden, kendi aralarında kataloglanarak listelere işlenmesinden ve mp3/mov formatlarında depolanmasından, gerektiğinde altbölümlerin talepleri üzerine bu malzemelerin (anonim çalışmalar hariç) ait olduğu şahıs veya kurumdan kiralanmasından/satın alınmasından ve talepte bulunan altbölüme iletilmesinden sorumludur.

**3.6.3. İstanbul Şiirleri:** İstanbul'a atfedilerek yazılan şiirlerin kitap, sayfa ve görsel/işitsel kayıt şeklinde derlenmesinden, kendi aralarında kataloglanarak listelere işlenmesinden ve mp3/mov formatlarında depolanmasından, gerektiğinde altbölümlerin talepleri üzerine bu malzemelerin (anonim çalışmalar hariç) ait olduğu şahıs veya kurumdan kiralanmasından/satın alınmasından ve talepte bulunan altbölüme iletilmesinden sorumludur.

**3.6.4. Kent Muhibleri Biyografisi:** 3.6.4.1. Yöneticiler İstanbul ulaşım kurumları başta olmak üzere, kentin idarî kademelerinde tarih boyunca görev yapmış olan şahısların biyografilerinin derlenmesinden, varsa fotoğraf ve hareketli malzemeyle desteklenerek alt-raporlar haline getirilmesinden, görev aldığı kurum adı ve görev yılı aralığına göre listelere işlenmesinden, gerektiğinde veritabanındaki diğer ilgili kurum ve şahıslarla çapraz şekilde ilişkilendirilmesinden, sözkonusu şahıslarla ilgili her türlü malzemenin talepte bulunan altbölümlere işlenmek üzere iletilmesinden sorumludur.

**3.6.4.2. Sanatçılar/Edebiyatçılar:** İstanbul ulaşım kurumları başta olmak üzere, kentle ilgili tarzda kitap, sürelî yayın, konferans, belgesel, görsel ve işitsel çalışma şeklinde farklı oluşumlara profesyonel anlamda imza atmış olan yazar, şair, edebiyatçı, araştırmacı, tarihçi, ressam, şarkıcı, mimar, mühendis, ekonomist, sanat tarihçisi vb. ilgi alanlarına sahibolan şahısların biyografilerinin derlenmesinden, varsa fotoğraf ve hareketli malzemeyle desteklenerek alt-raporlar haline getirilmesinden, ilgi alanlarına bağlı kalacak şekilde uygun formatlarda oluşturulan listelere işlenmesinden, gerektiğinde veritabanındaki diğer ilgili kurum ve şahıslarla çapraz şekilde ilişkilendirilmesinden, sözkonusu şahıslarla ilgili her türlü malzemenin talepte bulunan altbölümlere işlenmek üzere iletilmesinden sorumludur.

**3.6.4.3. Kent Gönüllüleri:** İstanbul ulaşım kurumları başta olmak üzere, kentle ilgili tarzda kitap, süreli yayın, konferans, belgesel, görsel ve işitsel çalışma şeklinde farklı oluşumlara imza atmış olan ve 3.6.4.1 ile 3.6.4.2 bölümlerinin ilgi alanlarının dışında kalan her türlü amatör ya da profesyonel kent gönüllüsünün biyografilerinin derlenmesinden, varsa fotoğraf ve hareketli malzemeyle desteklenerek alt-raporlar haline getirilmesinden, ilgi alanlarına bağlı kalacak şekilde uygun formatlarda oluşturulan listelere işlenmesinden, gerektiğinde veritabanındaki diğer ilgili kurum ve şahıslarla çapraz şekilde ilişkilendirilmesinden, sözkonusu şahıslarla ilgili her türlü malzemenin talepte bulunan altbölümlere işlenmek üzere iletilmesinden sorumludur.

### 3.7. İmar/İstimplâk Hareketleri

- 3.7.1. 1840-1900 Muhtelif İstimplâkleri:** İstanbul'da 1840-1900 zaman aralığı dahilinde gerçekleştirilen imar hareketlerinin ve muhtelif istimplâklerin 3.4.1 (ve gerektiğinde 3.4.2) kronoloji altbölümleriyle yapılacak olan müşterek çalışmalarla biraraya getirilerek tarih, konu ve bölge ayırımına tâbi tutularak veri tabanına işlenmesinden, mevcut fotoğraf ve hareketli malzemeyle ilişkilendirilmesinden, 3.6.4.1 altbölümüyle ortak çalışmalar yapılarak çapraz irtibatlar sağlanmasından, gerektiğinde 3.1, 3.2, 3.3 ve 3.5 numaralı altbölümlerden veri talebi sonrasında biraraya getirilen bilgi ve belge ve diğer tüm malzemenin, hazırlanan alt-raporlarda ya da kronolojik alt-zincirlerde harmanlanarak rafine hale getirilmesinden sorumludur.
- 3.7.2. 1910-1918 Topuzlu İstimplâkleri:** İstanbul'da 1910-1918 yılları arasında Cemil Topuzlu'nun Belediye Başkanlığı dönemi içinde gerçekleştirilen imar hareketlerinin ve muhtelif istimplâklerin 3.4.1 (ve gerektiğinde 3.4.2) kronoloji altbölümleriyle yapılacak olan müşterek çalışmalarla biraraya getirilerek tarih, konu ve bölge ayırımına tâbi tutularak veri tabanına işlenmesinden, mevcut fotoğraf ve hareketli malzemeyle ilişkilendirilmesinden, 3.6.4.1 altbölümüyle ortak çalışmalar yapılarak çapraz irtibatlar sağlanmasından, gerektiğinde 3.1, 3.2, 3.3 ve 3.5 numaralı altbölümlerden veri talebi sonrasında biraraya getirilen bilgi ve belge ve diğer tüm malzemenin, hazırlanan alt-raporlarda ya da kronolojik alt-zincirlerde harmanlanarak rafine hale getirilmesinden sorumludur.
- 3.7.3. 1938-1949 Kırdar İstimplâkleri:** İstanbul'da 1938-1949 yılları arasında Lütfi Kırdar'ın Belediye Başkanlığı dönemi içinde gerçekleştirilen imar hareketlerinin ve muhtelif istimplâklerin 3.4.1 (ve gerektiğinde 3.4.2) kronoloji altbölümleriyle yapılacak olan müşterek çalışmalarla biraraya getirilerek tarih, konu ve bölge ayırımına tâbi tutularak veri tabanına işlenmesinden, mevcut fotoğraf ve hareketli malzemeyle ilişkilendirilmesinden, 3.6.4.1 altbölümüyle ortak çalışmalar yapılarak çapraz irtibatlar sağlanmasından, gerektiğinde 3.1, 3.2, 3.3 ve 3.5 numaralı altbölümlerden veri talebi sonrasında biraraya getirilen bilgi ve belge ve diğer tüm malzemenin, hazırlanan alt-raporlarda ya da kronolojik alt-zincirlerde harmanlanarak rafine hale getirilmesinden sorumludur.
- 3.7.4. 1955-1960 Menderes İstimplâkleri:** İstanbul'da 1955-1960 yılları arasında Adnan Menderes'in Başbakanlığı devresinde ve Fahrettin Kerim Gökay, Mümtaz Tarhan, Ethem Yetkiner ile Kemal Aygün'ün Belediye Başkanlıkları görev dönemleri zincirleri sırasında gerçekleştirilen imar hareketlerinin ve muhtelif istimplâklerin 3.4.1 (ve gerektiğinde 3.4.2) kronoloji altbölümleriyle yapılacak olan müşterek çalışmalarla biraraya getirilerek tarih, konu ve bölge ayırımına tâbi tutularak veri tabanına işlenmesinden, mevcut fotoğraf ve hareketli malzemeyle ilişkilendirilmesinden, 3.6.4.1 altbölümüyle ortak çalışmalar yapılarak çapraz irtibatlar sağlanmasından, gerektiğinde 3.1, 3.2, 3.3 ve 3.5 numaralı altbölümlerden veri talebi sonrasında biraraya getirilen bilgi ve belge ve diğer tüm malzemenin, hazırlanan alt-raporlarda ya da kronolojik alt-zincirlerde harmanlanarak rafine hale getirilmesinden sorumludur.
- 3.7.5. 1984-1989 Dalan İstimplâkleri:** İstanbul'da 1984-1989 yılları arasında Bedrettin Dalan'ın Belediye Başkanlığı dönemi içinde gerçekleştirilen imar hareketlerinin ve muhtelif istimplâklerin 3.4.1 (ve gerektiğinde 3.4.2): kronoloji altbölümleriyle yapılacak olan müşterek çalışmalarla biraraya getirilerek tarih, konu ve bölge ayırımına tâbi tutularak veri tabanına işlenmesinden, mevcut fotoğraf ve hareketli malzemeyle ilişkilendirilmesinden, 3.6.4.1 altbölümüyle ortak çalışmalar yapılarak çapraz irtibatlar sağlanmasından, gerektiğinde 3.1, 3.2, 3.3 ve 3.5 numaralı altbölümlerden veri talebi sonrasında biraraya getirilen bilgi ve belge ve diğer tüm malzemenin, hazırlanan alt-raporlarda ya da kronolojik alt-zincirlerde harmanlanarak rafine hale getirilmesinden sorumludur.
- 3.7.6. Planlı İnşa Çalışmaları (1923-1999):** 1923'de Cumhuriyet'in ilânından itibaren 1999 yıllarına kadar geçen zaman zarfında İstanbul'da gerçekleştirilen planlı ve İSAP misyonu açısından önem arzeden her türden inşa çalışmalarının 3.4.1 (ve gerektiğinde 3.4.2) kronoloji altbölümleriyle yapılacak olan müşterek çalışmalarla biraraya getirilerek tarih, konu ve bölge ayırımına tâbi tutularak veri tabanına işlenmesinden, mevcut fotoğraf ve hareketli malzemeyle ilişkilendirilmesinden, 3.6.4.1 altbölümüyle ortak çalışmalar yapılarak çapraz irtibatlar sağlanmasından, gerektiğinde 3.1, 3.2, 3.3 ve 3.5 numaralı altbölümlerden veri talebi sonrasında biraraya getirilen bilgi ve belge ve diğer tüm malzemenin, hazırlanan alt-raporlarda ya da kronolojik alt-zincirlerde harmanlanarak rafine hale getirilmesinden sorumludur.

### 3.8. Yaşam Detayları Kataloğu (Alâmet-i Farika) (1840-1999)

- 3.8.1. Dış Mekân Detayları\*** : İSAP'ın danışmanlık anlamında destek hizmeti vereceği her türlü çalışmada yardımcı olmak üzere, 1840-1999 yılları arasını kapsayan ve 10'ar senelik dilimlere ayrılan zaman parçalarının içerdiği İstanbul kent yaşam şekline ait her türlü "dış mekân" ayrıntısını araştırarak, sabit/hareketli görsel malzeme desteği ve açıklama metinleri raptederek kataloglamak, oluşturulan alt-veritabanlarını çapraz şekilde diğer bölümlerle paylaşmak ve İSAP içi/dışı bilgi desteği vermekle sorumludur.
- 3.8.2. İç Mekân Detayları\*\*** : İSAP'ın danışmanlık anlamında destek hizmeti vereceği her türlü çalışmada yardımcı olmak üzere, 1840-1999 yılları arasını kapsayan ve 10'ar senelik dilimlere ayrılan zaman parçalarının içerdiği İstanbul kent yaşam şekline ait her türlü "iç mekân" ayrıntısını araştırarak, sabit/hareketli görsel malzeme desteği ve açıklama metinleri raptederek kataloglamak, oluşturulan alt-veritabanlarını çapraz şekilde diğer bölümlerle paylaşmak ve İSAP içi/dışı bilgi desteği vermekle sorumludur.
- 3.8.3. Firma/Reklâm/İlân Detayları** : İSAP'ın danışmanlık anlamında destek hizmeti vereceği her türlü çalışmada yardımcı olmak üzere, 1840-1999 yılları arasını kapsayan ve 10'ar senelik dilimlere ayrılan alt-zaman parçalarının içerdiği yıllarda kurulan/kapanan özel veya kamu marifetiyle işletilen önemli İstanbul tandanslı firmalara (ve gerektiği hallerde de kent harici firmalara) ait sabit/hareketli reklâm ve ilân tarzı görsel malzemeyi biraraya getirmek, sözkonusu raporları açıklama metinleri raptederek kataloglamak, oluşturulan alt-veritabanlarını çapraz şekilde diğer bölümlerle paylaşmak ve İSAP içi/dışı bilgi desteği vermekle, buna bağlı olarak öncelikle 3.8.4 bölümüyle sürekli veri alışveriş yapacak şekilde bir çalışma mantığı yürütmekle sorumludur.
- 3.8.4. Firma Kuruluş/Kapanış Detayları** : İSAP'ın danışmanlık anlamında destek hizmeti vereceği her türlü çalışmada yardımcı olmak üzere, 1840-1999 yılları arasını kapsayan ve 10'ar senelik dilimlere ayrılan alt-zaman parçalarının içerdiği yıllarda kurulan/kapanan özel veya kamu marifetiyle işletilen önemli İstanbul firmalarına (ve gerektiği hallerde de kent harici firmalara) ait kronolojik bilgileri araştırmak, sabit/hareketli görsel malzemelerle desteklenecek şekilde biraraya getirmek, sözkonusu raporları açıklama metinleri raptederek kataloglamak, oluşturulan alt-veritabanlarını çapraz şekilde diğer bölümlerle paylaşmak ve İSAP içi/dışı bilgi desteği vermekle, buna bağlı olarak özellikle 3.8.3 bölümüyle sürekli veri alışveriş yapacak şekilde bir çalışma mantığı yürütmekle sorumludur.
- 3.8.5. Gölge ve Meteorolojik Detaylar** : İSAP'ın danışmanlık anlamında destek hizmeti vereceği her türlü çalışmada yardımcı olmak üzere, 1840-1999 yılları arasını kapsayan ve 10'ar senelik dilimlere ayrılan alt-zaman parçalarının içerdiği yıllarda İstanbul'un listelenmiş günlük bazdaki tüm tekdüze meteorolojik verilerine ve önemli meteorolojik olaylarına/felâketlerine ait bilgileri araştırmak, bu verileri muhteviyatına göre tasnif etmek, gerektiğinde sabit/hareketli görsel malzemelerle desteklemek, sözkonusu raporları açıklama metinleri raptederek kataloglamak, bu raporlarla alt-zincirler oluşturmak, mevcut alt-veritabanlarını çapraz şekilde diğer bölümlerle paylaşmak ve İSAP içi/dışı bilgi desteği vermekle görevlidir.
- 3.8.6. Toplumsal Olaylar Detayları** : İSAP'ın danışmanlık anlamında destek hizmeti vereceği her türlü çalışmada yardımcı olmak üzere, 1840-1999 yılları arasını kapsayan ve 10'ar senelik dilimlere ayrılan alt-zaman parçalarının içerdiği yıllarda İstanbul'da meydana gelen toplumsal ve politik olaylara ait kronolojik bilgileri araştırmak, sabit/hareketli görsel malzemelerle desteklenecek şekilde biraraya getirmek, sözkonusu raporları açıklama metinleri raptederek kataloglamak, oluşturulan alt-veritabanlarını çapraz şekilde diğer bölümlerle paylaşmak ve İSAP içi/dışı bilgi desteği vermekle görevlidir.
- 3.8.7. Giyim-Kuşam Detayları** : İSAP'ın danışmanlık anlamında destek hizmeti vereceği her türlü çalışmada yardımcı olmak üzere, 1840-1999 yılları arasını kapsayan ve 10'ar senelik dilimlere ayrılan zaman parçalarının içerdiği İstanbul kent yaşamında halkın ve esnaf gruplarının giyim-kuşam ayrıntısını araştırmak, sabit/hareketli görsel malzeme desteği ve açıklama metinleri raptederek kataloglamak, oluşturulan alt-veritabanlarını çapraz şekilde diğer bölümlerle paylaşmak ve İSAP içi/dışı bilgi desteği vermekle sorumludur.
- 3.8.8. Diğer Harici Detaylar** : İSAP'ın danışmanlık anlamında destek hizmeti vereceği her türlü çalışmada yardımcı olmak üzere, 1840-1999 yılları arasını kapsayan ve 10'ar senelik dilimlere ayrılan alt-zaman parçalarının içerdiği yıllara ait 3.8.1-3.8.6 arası bölümlerin ilgi alanı dışında kalan her türlü "harici" kronolojik bilgiyi araştırmak, sabit/hareketli görsel malzemelerle desteklenecek şekilde biraraya getirmek, sözkonusu raporları açıklama metinleri raptederek kataloglamak, oluşturulan alt-veritabanlarını çapraz şekilde diğer bölümlerle paylaşmak ve İSAP içi/dışı bilgi desteği vermekle görevlidir.

\* "Dış Mekân": Bu çalışma grubunun ilgi alanına giren malzemelere örnekler: Her türlü kent mobilyası; Telefon kulübesi, durak, plantonluk, iskele, davlumbaz, posta kutusu, bank, havuz, fiske, yer döşemesi asfalt/mozaik parke, kaldırım ve tretuvar, aydınlatma direkleri, istasyon, kanalizasyon ve PTT rögarları, ızgaralar, yangın muslukları, çöp kutuları, çöp kamyonları, çocuk arabaları, oyuncaklar, tamir/inşaat/bakım/onarım araç ve malzemeleri, ambulanslar, itfaiyeler, polis araçları, otomobil markaları, kamyon ve kamyonetler, triportörler, at arabaları, motosikletler ve kabinleri, seyyar satıcılar, trafik lambaları, trafik işaretleri, uyarı levhaları, umuma açık çay bahçeleri ve kahveler, gazete bayileri, yaya hemzemin geçitleri, üstgeçitler, altgeçitler, genel tuvaletler vs... (Bunları kendi içinde hareketli ve sabit objeler olarak 2'ye ayırmak da mümkün).

\*\* "İç Mekân": Bu çalışma grubunun ilgi alanına giren malzemelere örnekler: Elektrikli ev aletleri, oturma grupları, duvar kaplamaları, duvar süsleri, yer döşemesi, aydınlatma aparatları, ev eşyaları, gazinolar ve lokantalar (iç görünümü), telefonlar, halılar vs...



## Türk Filmleri Veri Tabanı

Deniz TÜMER



### Sinema Tarihindeki Seyahatimiz



**1** 900'lerin başlarından itibaren Türk sinema tarihinin ayrıntılarında yolculuk ediyoruz. Bu seyahatimiz esnasında kimlerle ve nelerle karşılaşmıyoruz ki...

Kimi zaman da heyecanlanıyor, Cüneyt Arkın'la birlikte 1974'de banliyö trenlerimizde kovalamaca oynuyoruz, daha sonra ilk yerli Süpermenimiz Tayfun Demir'in pelerinine tutunarak 1979 İstanbul'un semalarında kuşlara nazire yaparcasına geziniyoruz.



Bazen bir belediye otobüsü yolcusu oluyoruz, bilet paramızı ödeyip şoförümüz Ayhan Işık'la birlikte 1961'in İstanbul'unu dolaşyoruz, bir diğerinde Kanlıca'da oturup Zeki Müren'le birlikte içimiz aşkla dolu, 1961'de Boğaziçi'nin kuğularından eski bir Şehirhatları vapurunun iskeleden ayrılışına tanık oluyoruz.

Bir bakıyoruz, hüzün içinde Süavi Tedü ile birlikte 1951'de Kurtuluş Savaşımızı konu alan siyah-beyaz bir filmde, şimdi yok olup gitmiş mekânlarda eski tramvaylarımızı arıyoruz, kimi zaman da çıkmazlara girip 1981'de Genco Erkal'la düşüncelerin derinliklerine dalıp, ilk deniz otobüslerimiz olan Erkallardan birinin güneybatımında Marmara'dan iç limana girerek Kabataş'a doğru nazlı nazlı süzülüşünü seyrediyoruz.



İSAP çok yönlü arşivleme çalışmalarında görsel kaynaklara da büyük önem veriyoruz. Bir yandan yerli-yabancı belgeseller ve konusu Türkiye’de geçen dış kaynaklı filmlerle birlikte binlerce Türk filmi de arşive dahil etmeye devam ederken diğer yandan da tüm kaynakları neredeyse kare kare inceleyerek ciddi bir veri tabanı oluşturuyoruz.



Sadece Türk sinemasının yaklaşık yüz yıllık serüveni boyunca 6000’in üzerinde film olduğunu biliyor muydunuz? Bunlardan bir kısmı yangınlarda yok olmuş, bir kısmınınsa mevcudiyeti sorgulanıyor. Biz çalışmalarımızda erişebildiğimiz filmleri titizlikle inceleyip, her filmde geçen görselleri tasnif ediyoruz, arşivliyoruz, kodluyoruz...

Biliyoruz ki filmlerin konusu her ne olursa olsun geri planda tüm hızıyla sosyal hayat kendi olağan akışında devam ediyor. Her an bir sürprizlerle dolu, karşımıza ne çıkacağımız ise meçhul. Gördüğümüz her türlü görsel veri dikkatli gözler için büyük bir değer taşıyor. Kimsenin dikkat etmediği şeylere büyük bir önem veriyoruz, titizlikle tarıyoruz.

Bir filmde sokak satıcısı başının üzerinde taşıdığı tablasında balık satıyor, bir diğerinde sütçü at arabasında süt dağıtıyor. Bunları gözden kaçırmıyor, hatta konusu 1922’de geçen bir filmde 1950’lerin ilk yarısında hizmete alınmış olan belediye otobüslerinin bulunduğu çekim hatalarını dahi kodluyoruz.



Kıyafetler, ulaşım araçları, binalar, mekânlar, sokak satıcıları, reklamlar, objeler ve daha aklınıza gelmeyecek neler neler...



İstanbul Seyahat Araştırmaları Platformu olarak, geçmişten ve bugüne yaşadığımız tüm değerlere sahip çıkıyoruz.

Kentimizin ulaşım tarihini ve sosyal hayatını her yönüyle tekrar yazıyoruz.

Amacımız, daha önce henüz denenmemiş bir bakış açısıyla yazılı ve görsel anlamda bu şehrin tarihine ışık tutmak...

Bir anlamda İSAP olarak tarihe değişik bir kayıt düşmek, meseleye farklı bir bakış açısı daha ilâve etmek ve sonuçta İstanbul ulaşım tarihi konseptini tamamlayıcı detaylar anlamında da kalıcı bir iz bırakmak istiyoruz.



# Teknik ve İçerik Açısından İSAP Web Sayfasının Tasarımı

**Kemal ÇONTAY**

Merhabalar,

İlk sayımızı çıkarmış olmanın verdiği gurur ve heyecan içerisindeyiz, sizlerle buluşmuş olmanın verdiği çok daha başka bir heyecan ile dopdoluyuz.

Bizleri ortak paydada buluşturan 'İstanbul' aşkımız, İstanbul ulaşım nostaljisi ile bu defa sizlerle buluşturuyor. İSAP adı altında misyonumuzda da ifade ettiğimiz üzere, İstanbul ulaşım konulu araştırmalarımız ve çalışmalarımız gün ve gün kendini tazeleyerek devam edecek ve Ulaşım tarihimize yeni bir ışık tutup, bakış açısını değiştirmekle kalmayacak, eski İstanbul yaşamına ait, belgelere, görsellere ve sözlü yorumlara dayanarak yeni bir boyut kazandıracaktır.

## **Peki, İSAP Web sayfasında neler olacak?**

Öncelikle yaşanmış, artık zihinlerde kalmış bir çok değeri ön plana çıkarıp, bunlarla ilgili anıları paylaşmak, doğru bilgilerle yeni beyinlerin doğru bilgilendirilmesini sağlamak hedeflerimizdendir. Bu amaçla kurucu üyelerin kontrolleri doğrultusunda mevcut arşivimizin belli çerçeveler içerisinde sunumu, interaktif bilgi paylaşım platformu, üye profilleri ve etkin görsellere dayalı yorumlar içerecektir. Bütün bunlar İSAP web sayfamızın sadece birkaç bölümünü oluşturacaktır.

İSAP oluşumunun, vizyonu ve misyonu doğrultusunda ilk elden iletişimi sağlayacak olan web sayfası olduğuyla yetinmeyip, ihtiyaçlar ve istekler doğrultusunda kendini yenileyecek ve etkin iletişim hedefiyle rakiplerine benzemeye çalışmak yerine, alanında bir marka olma hedefi doğrultusunda kendisiyle yarışacaktır.

En kapsamlı, en zengin arşive sahip bir web sitesinin kurulması için ilk adımları atmış bulunmaktayız. İSAP oluşumu, günümüz teknolojik gelişmeleri doğrultusunda zaman ve mekan sınırı tanımadan toplumun her bireyine ulaşmak, yazılı ve görsel bilgileri paylaşmak amacıyla [www.isap.gen.tr](http://www.isap.gen.tr) adresiyle yayın hayatına başlamış bulunmakta olup, web sitemizin olmasını istediğimiz şekli için çalışmalar son hızla devam etmektedir.

İstanbul aşkını yeni gelişen nesillere de tanıtip sevdirmek ve dolaylı yoldan olsa da faaliyetlere teşvik etmek Web sayfamızın önceliklerinden biridir. Bunun yanı sıra sayfamız dayanağı olmayan bilgilere ve yorumlara kapalı olacak, tamamıyla kaynak belirtilmiş, çapraz analizlerle doğrulanmış bilgilerle okuyucularının ve takipçilerinin karşısına çıkacaktır. Sanal alemde benzerleri çok olan forum sitelerinden olmayacağımız gibi, sitemizin sunduğu dokümanlar ile bir çok konu gün yüzüne çıkacaktır.

İSAP oluşumunun misyonuna ve vizyonuna uygun, etik kurallar içinde doğru bilgilerle donatılmış web sitemizin takipçisi olacağınızı şimdiden bilmenin onurunu yaşamaktayız.



**Kemal ÇONTAY**  
İSAP web sayfası sorumlusu





## *Yeninin Adı, Eskinin Tadı...*

*Ali Hikmet ŞERBETÇİOĞLU*

### *Azabkapı Sâliha Sultan Çeşmesi ve Atlı Tramvay Hattı Terminüsü*

Azabkapı'da, günümüzde Unkapanı Köprüsü'nün Beyoğlu ayağının hemen çaprazında yer alan meydan çeşmesi, 1732'de Sultan I. Mahmut tarafından annesi Sâliha Vâlide Sultan adına yaptırılmıştır. 31 Temmuz 1871'de hizmete giren İstanbul'un ilk atlı tramvay hattının, yani "Azabkapı-Karaköy-Tophane-Fındıklı-Kabataş-Dolmabahçe-Beşiktaş" servisinin batı ucunu teşkil eden manevra alanı ve çeşmenin yer aldığı alttaki fotoğraf 1892 senesine aittir. Hemen altındakiyse, Ekim 2011 itibarıyla aynı mahallin aynı açıdan görünümü...





## İSAP Arşiv Tarama ve Veri Tasnif Mantığı

Alican KÜÇÜKCAN & Gökhan GÜL

### Gazete Koleksiyonu Taramaları

Havada tirşe maviliği kaybolmuş, poyrazın getirdiği yoğun bulutlar Beyazıt meydanının üzerinde salınmakta... Eski "Dişçi Okulu" binasına, giriş katındaki güvenliğe kimliğini verdikten sonra mukabilinde aldığı okur kartıyla duhul eden orta yaşlı, fötr şapkallı adam, ikinci kata oflaya puflaya çıkmakta. Geniş okur salonunun köşesindeki görevli memura doğru ilerleyen İstanbul sevdalısı, bankoya ulaştığında gazete kataloğunu almış, birazdan inceleyeceği, tâbir-i câizse didik didik edeceği gazetelerin adlarını başvuru kâğıdına yazmış, gazeteleri depodan getirecek olan görevli memura elindeki sarı renkli küçük fişi uzatmakta...



Beş-on dakikalık sabırsız bekle-yiş neyse ki çabuk sona eriyor, herbirinde onar kişinin çalışabileceği ölçüdeki masalara itina ile konuluyor ciltler... Herbiri güçlü münferit lâmbalarla tenvir edilir şekilde donatılan koltuklardan birine oturuluyor. Geçmiş yılların o başdön-dürücü kokusu gazete sayfalarına sinmiş halde; böyle sürüp gidecek gibi sanki herşey; sonu gelmeyecek bir başlangıca ilk adımlar atılmakta o ânlarda; İstanbul sevdalıları için; İSAP için...

İSAP veri tabanına eklenmek üzere eski gazetelerden, fotofilmle ve el tarayıcılarına yüklenen haberler, fotoğraflar, haritalar gövdeli kronoloji havuzunda biriktirilir ve tarih sırasına göre sabırla teker teker tasniflenir. Herbir haber küpürü; kaynak gazete, gazetenin



tarihi ve sayısı, ilgili olduğu alanı ve alt tasnifler için atanan özel lejand notlarıyla kaydedilir. Benzer diğer haberlere yönelik çapraz atıflar iliştilir kenarlarına. Bu veriler İSAP'ın İstanbul Kronolojisi'nin altyapısını oluşturan sacayaklarından birini teşkil eden çalışma gruplarından geçmişe yönelik kronoloji bölümünce işlenerek rafine hale getirilerek arşivlenir. Ayrıca, Çağaloğlu Alayköşkü Başbakanlık Osmanlı-Cumhuriyet arşivlerinden taranan Osmanlıca belgeler, İSAP'ın Osmanlıca-Türkçe tercümanları tarafından hedef dile çevrilerek dizindeki yerlerini alırlar.

İSAP'ın İstanbul Kronolojisi sorumluları, 1928-1990 arasındaki gazetelerin her sayfasını didik didik ederek, kronolojinin olabildiğince eksiksiz bir şekilde oluşturulması için çalışırlar. Muzaffer Gökman'ın yıllarca uğraşarak kütüphane/kitap sevdalarına ulaştırdığı BDK, İSAP'ın tek kaynağı değildir elbette; Koç Vakfı tarafından 1976 yılında Belediye'ye devredilen, ancak 1982 yılında kapılarını halka açan Taksim Atatürk Kitaplığı, Çemberlitaş Basın Müzesi gazete ve süreli yayın koleksiyonları, IRCICA ve İstanbul Üniversitesi kütüphaneleri, vücuda gelmekte olan görkemli kronoloji zincirinin diğer kaynakları, vazgeçilmez adreslerdir...

Kütüphanelerin katlı depolarından oflaya pufloya ama tatlı bir yorgunlukla loş okur salonlarına taşınan gazete ciltleri, dergiler, haritalar zaman zaman hararetle seslendirilen elektronik gazete haberlerine inat, gururla masaların üzerine açılır; üstüste; ağır ağır...

### **Gökhan Gül & Alican Küçükcan**



*İSAP Kronoloji tarama grubu işbaşında... Makinanın güçlü ışıkları altına özenle yerleştirilen gazetenin ilgili kúpürünün detaylı fotofilmi alınıyor...*



*Kronoloji bölümünden sorumlu beş kişilik gönüllü taifesi içinden ikisi o gün yine yoğun, sabırlı ve heyecanlı bir çalışma içindedir. O günkü hedef; 1947 senesi yaz dönemi İstanbul ulaşımı ve diğer kent haberleriyle ilgili kúpürlerin mesai bitimine kadar bütünüyle taranarak İSAP bünyesinde kayıt altına alınması...*



## Fotoğraf Okuma Üzerine Denemeler...

Akın KURTOĞLU

Fotoğraf; hayatın bitmek tükenmek bilmeyen akışı içinde birbirine raptolarak akan trilyonlarca karenin içinden yalnızca tek bir ânının dondurularak kâğıt üzerine sabitlenmesi olarak isimlendirilebilir en basit tanımıyla... Ancak basit, olağan, bilindik ve birbirine benzer manzaralar sunar gibi görünen her bir fotoğraf karesi, aslında o ânın bütün gerçekliğiyle tespit edilmesine vesile olan onlarca, hatta kimi zaman yüzlerce detayı da farketmeden içine hapseder. İşte eski bir fotoğrafı okumak, elinizdeki görüntüyü sabırla didikleme, kenarından köşesinden size usulca göz kırpan ipuçlarını dikkatli bir gözle yakalamak, kısacası farkındalığa adım atmanın ayrıcalığını yaşamaktır.

Fotoğraf okumak; cömertçe önünüze açılan kapının eşiğini atlayarak o karenin çekildiği zaman dilimine manevi anlamda girmek, kadrajın içinde o gün o ânları yaşayan insanlarla, ulaşım araçlarıyla, şehir mobilyalarıyla birlikte o havayı, o dakikaları solumak, güzel İstanbulun o dönemlerinde belki tam da o sırada oradan geçmekte olan aile büyüklerinizle omuz teması yaparcasına telâşlı kalabalığın akışına kendinizi bırakmak, babanıza, dedenize yahut da büyükbabanıza adeta uzaktan el sallayıp temennâ edecek derecede özlem dolu bir halet-i rûhiyeye çerçevenin derinliklerine sivrilmek, kısa bir süreliğine de olsa gerçek zamandan soyutlanarak hoş bir rûya alemine akmak, kendi arzunuzla bambaşka bir boyuta taşınmaktır.

Yılların birikimiyle artık tâ derinliklerine kadar nüfuz eden belli belirsiz gümüş iyodür ve naftalin râhiyaları eşliğinde, kenarı hafiften sararmış, meraklısı için buram buram İstanbul kokan soluk bir kartpostalı veya ucu yırtık eski bir fotokartı itinayla elinize alarak onunla göz temasına geçmenin, o başdöndürücü ve sihirli boyutun içine dalıp gitmenin lezzeti de birçok şeyde yoktur. En azından, neredeyse hayatlarını vakfeder derecede İstanbul muhabetine soyunan biz âcizlerce duyulan malûm haz, ziyâdesiyle emsalsizdir...

İSAP orijinal koleksiyonlarında yeralan ve sayıları binlerle ifade edilen eski İstanbul sûretlerinin içinden rastgele birini cimbrizleyerek çekip almak, sonra da önümüze serilen o harikulâde detay rüzgârına kapılarak, karşı konulamaz bir şevkle bu kez nesnenin bizi tutup kadrajın içine çekiverdiği ânları misallendirebilmek için, iddiasız ve sadece amatör bir çerçevede şekillendirmeye çalışacağımız beyin jimnastiği zincirinin ilk halkasını kendi meşrebimizce aralayalım...



**R**engârenk bir panorama sunan kaynağımız; Eminönü'nün cıvıl cıvıl fotoğrafı... Kadrajın içiyse beraberinde birçok ipucunu barındırdığını da daha ilk bakışta farketliyor bizlere... İETT ve halk otobüsleri, vapurlar ve Boğaziçi iskelesi, duraklar, taksiler, yol yapım çalışmaları ânın yakalanmasında ve tarihlenmesinde net bir zaman aralığına kadar inebileceğimize dâir göz kırparken, denizin kıpırtılı yüzeyi de hava durumu hakkında birtakım öngörülerde bulunmamıza vesile olacak gibi görünüyor...

İETT otobüsleriyle ilk adımı atalım: Aktif olarak çalışan Leylandlar tarih üstsınırımızın henüz 1992'den önce olduğunu gösteriyor. Solo İkaruslar ise 1979 Ekim'inden sonraki bir zamanda olduğumuzun altını çiziyor. Hatta İdare'ye ilk katılan otobüsler, alındıklarının üzerinden ancak 1 yıl geçtikten sonra reklâm taşımaya başladıklarından alt-limitimizi 1980'in Ekim ayına kadar ilerletebiliriz.

Trolleybüs telleri tamamıyla iptal edilmiş. Demek ki şebekenin iptal edildiği 16 Temmuz 1984 tarihinden sonra... İstanbul caddelerinde trolleybüs telleri, araçlar hizmetten kaldırıldıktan 1 yıl sonraya kadar daha direklerde gerili ancak pasif bir şekilde durmaya devam ettiler. Demek ki, alt-limit; 1985 ortalarına kadar ilerletilebilir. Rıhtım "B" terminallerinde biri yolcu almakta olan, diğeryse henüz hareket etmiş bulunan 2 Mavibüs görünmekte... Günümüzün özel halk otobüslerinin cepheleleri seksenli yıllarda pencere altına kadar maviye boyalıydılar. ÖHO'ların renk değiştirmesi çalışmaları kapsamında turuncuya boyanmaları Aralık 1989'da başladı ve 4-5 ay içinde tamamlandı. Bu durumda üst-limitimizi 1989 Mart'ına kadar çekmek mümkün...

Haziran 1987'de Kabataş deniz otobüsü (o günlerde kullanılan adıyla "Denibüs") iskelesine ücretsiz yolcu taşımak amacıyla Eminönü'ndeki "3" numaralı iskele önünden özel otobüs seferleri konuldu. İETT filosundan devredilen 2 adet körüklü ve 1 adet de solo İkarus otobüs maviye boyanarak, üzerlerine şirketin yunuslu amblemi yapııştırıldı. Çünkü sözünü ettiğimiz dönem zarfında henüz daha Eminönü deniz otobüsleri iskelesi inşa edilmemişti.

Eminönü "4" numaralı vapur iskelesinin hemen önüne merdivenleri denkgelen 1967 Kasım-Aralık imalâtı sağ koldaki Türkbank yaya üstgeçidinin söküm işlemlerine 26 Ağustos 1988'de başlandı ve çalışmalar 30 Ağustos 1988'de tamamlandı. Fotoğrafta Eminönü tarafındaki yaya üstgeçidi görünmediğine göre, demek ki artık bu tarihin sonrasındayız...

Kapalı duraklar Dalan zamanında monte edilen duraklardan. Kezâ plantonluk da öyle... Dalan'ın başkanlık döneminin sonlarına gelmiş durumdayız. Ayrıca 1989 yılı içinde "4" numaralı iskele yıkıldı. Resimdeyse iskelenin çatısının ucu görünmekte. Demek ki yıkımın başlamasına daha biraz vakit var... Kaldırılan üstgeçitlerin yerine inşa edilen Yenicami önündeki Eminönü yaya altgeçidi Ağustos 1988'de yolun yarısına kadar hizmete açıldı. Fotoğrafta orta refüj kadrja girmemiş, lâkin yerdeki kazı sonrası toprak kırıntılarında anlaşılacağı üzere, yaya altgeçidi resmin alındığı sırada aktif olarak hizmette...

İnsanlar genellikle ceketsiz ve kısa kolları. Demek ki İlkbahar-Yaz veya Yaz-Sonbahar geçişi... Üst-limitimiz Mart'ın 1989'uydu, alt-limitimiz ise; Ağustos 1988... Üst limit olarak belirlemeyi başardığımız Şubat ve Mart'ta insanlar kısa kollu giysilerle dolaşamayacaklarına göre, Yaz-Sonbahar geçişi... Yani; Eylül-Ekim 1988 arası...

Gölgeler Üsküdar istikametine düşüyor ve 1:1 ölçeklerinde... Öyleyse, saat öğleden sonra; 15:00-17:00 suları... Zaten "3" numaralı iskelenin gişelerinden bilet alanlara bakılırsa, öğleden sonra saatler. İkinci sıraları... Çünkü sahalı "3" numaralı iskeleye vapur yanaşır, yolcu indirir ama yeni yolcu almaz, dolayısıyla burada jeton satışı yapılmaz... Söz konusu iskeleye ve komşusu olan "4" numaraya vapurlar sabah Boğaz'dan yolcu getirir, akşam saatlerinde de yolcu götürürdü. Sadece öğlen vakitleri 10:35 ve 13.30'da Boğaziçi Özel Gezi seferleri kalkardı. Ama gölgelerin açısı da bu zaman dilimine müsait değil. Gişeden bilet/jeton alanlar var ve vapur yolcusunun henüz gemiye girişi yapılmamış. Demek ki, akşam tarifesinde ilk veya ikinci sefere hazırlık var.

16:05'deki ilk sefer, yani Yeniköy azimet postası olma ihtimali düşük, çünkü bu ilk sefere çoğunlukla "Beylerbeyi" veya "Çengelköy" sınıfı "Köy" tipi vapurlar kalkardı. İkinci sefer ise, 17:25'de hareket ederdi. Bu postaya da fotoğrafta görülen "B" sınıfı "Şühedâ" tarzı vapurlar verilirdi. Aylardan Eylül-Ekim arasına atıfta bulunduğumuz için, saatler henüz geri alınmamış. Yani gölge uzunlukları Sonbahara uygun saat diliminde... Ve yine gölgeler 1:1 ölçeğinde olduklarından dolayı (henüz gerçek boyutları 1.5-2 katına dek aşmamışlar), artık akşama doğru 17:00 civarları... Ama kalkış vakti de bayağı bir yaklaşmış halde hazırlıklar yapılıyor... En fazla yarım saat içinde iskeleye bağlayan vapur motorlarını çalıştıracak ve Ortaköy-Kuzguncuk-Beylerbeyi-Çengelköyü'ne doğru hareket edecektir.

Arka plândaki üç katlı "İnciburnu" sınıfı vapur, "3" numaralı iskelenin yanından süzülerek sağ komşusu olan "2" numaraya yanaşmak üzere... Bu hat; "Eminönü-Üsküdar" hattının vapurlarına ait idi (Yıllar sonra, 29 Mayıs 1992 gününden itibaren "1" ve "2" numaralı iskeleler birbirleriyle yer değiştirdiler). Üsküdar'a sadece hafta içleri 2100 kişilik "A" sınıfı "bacadan direkli" vapurlar işlerdi ve bunlar da saat; 16:45'de sefere girerek 19:00 civarlarında servisten çıkarlar ve bu kez gece Ada postasına dahil olurlardı. Demek ki hafta içi bir gün (Yani Cumartesi veya Pazar değil). Vapur şayet "2" numarayı pas geçerek "1" numaraya yanaşıyor dahi olsa bile, teorimiz yine doğru. Çünkü "Eminönü-Kadıköy" hattına da hergün 15:30-20:10 saatleri arasında bu tarz "A" tipi vapurlar girerdi...

**NETİCE:** Nâcizâne tahminimize göre bol koşuşturmalı Eminönü rıhtımı manzarası; 1988'in Eylül-Ekim ayları arasında, haftaiçi bir günde saat 17:00-17:15 civarlarında, mesai dağılımı sonrası kadrja girmiş ve o hareketli ânları bütün renkleriyle birlikte dondurup günümüze kadar cömertçe taşımayı başararak ölümsüzleştirmiş!...

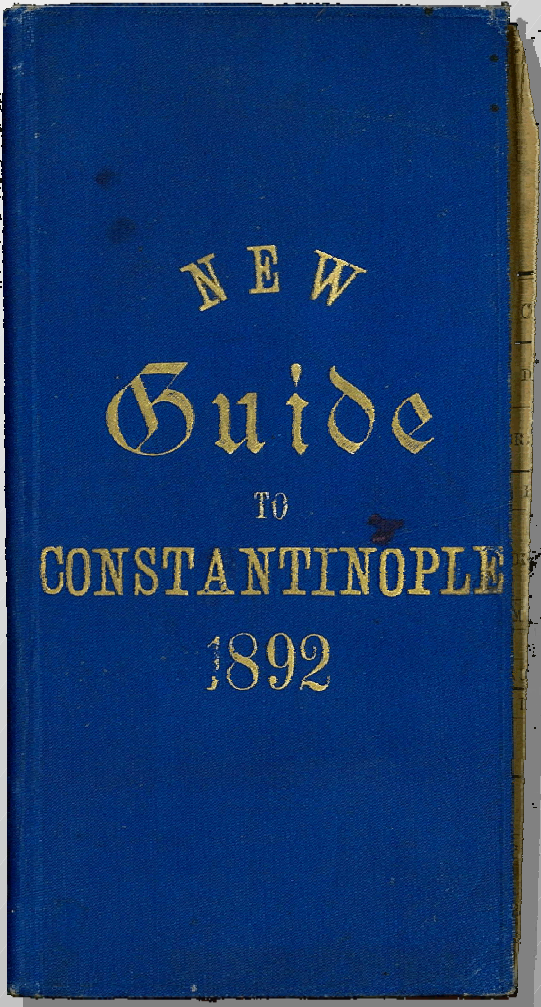


## Tariki İstanbul Kitaplarının Tercümeleri

Rifat BEHAR

### 1892 Yılında Basılmış Çok Nâdir Bir Turist Rehberine Göre İstanbul'da Turistik Yaşam

Koleksiyonumuzda yeralan 9x18 cm. ölçülerinde ve 81 sayfalık "New Quide to Constantinople-1892" adlı bez ciltli kitap Yasmar-Rednib isimli yayıncı tarafından Boston'da basılmıştır. İnternette rastladığımız bir kaynakta bu yayıncının diğer adının Ramsay Binder olduğu belirtiliyor. Bu yayıncının başka bir yayını tespit edemedik. British Library ve Library of Congress kütüphanelerinde kitabın varlığına dair bir kayıt bulunmuyor. Bu yönüyle, çok nadir olduğu dışında bilgi sahibi olamadığımız, hem yazarı, hem de yayıncısı gizem dolu olan bir kitap var elimizde. Künye sayfasının arkasında rehberin Fransızca ve Almanca baskıların hazırlanmakta olduğuna dair bir kayıt düşülmüş. Bu çevirilerin gerçekte yapıp yapılmadığını, yapıldı ise bu rehberin bu dillerde basılıp basılmadığını bilemiyoruz. Kitabın bu dillerdeki baskıları muhtemelen gerçekleşmedi.



Turistler için bir rehber kitapta bulunması gereken tüm bilgiler elimizdeki rehberde mevcut. İlk 19 sayfada oteller, para ve posta sistemi, bankalar, şehir içi ulaşım, iklim, tercümanlar, eğlence yerleri, şehrin gezilebilecek semtleri gibi bir rehber kitaptan beklenenecektir 'az ama öz' olarak yer veriliyor. Kitabın ana eksenini 20 ile 76. sayfalar arasında yer alan şehrin önemli tarihi anıtları ile semtlerinin tanıtıldığı bölüm oluşturuyor. Son 2 sayfada bazı önemli adreslerin listesi verilmiş. Kitabın sonunda bulunan katlanır sayfanın ön yüzünde küçük ama bizce çok ilginç bir İstanbul haritası mevcut. Asıl ilginç olan ise arka sayfadaki tablo... Bu tabloda şehirden posta toplayan buharlıların ve trenlerin ücret tarifleri (Frank olarak), hareket saatleri, uğranan şehirler ve en son hangi saate kadar posta kabul edildiğinin bilgisi verilmekte. Posta tarihimiz açısından çok ilginç bir kaynak. En sondaki Galata Kulesi'nden panoramik İstanbul fotoğrafı da turistlerin nasıl bir şehir ile karşı karşıya olduğunu bir nebze göstermeye çalışıyor.

Bu ön bilgileri verdikten sonra semtlerin anlatıldığı bölüme kadarki bilgileri sunmaya geçebiliriz:

Buharlı gemiler kural olarak şehre şafak sökerken ulaşırlar. Turist, demir atılır atılmaz gemiyi terketmeyi düşünmemeli, ilk yolcu grubunun gemiden ayrılmasını ve kalabalığın hafiflemesini beklemeli, bu arada ambardan güverteye çıkarılan valizine dikkat etmelidir. Valizini oteline kadar taşımak için karşısına dikilen ilk hamalla da anlaşmamalıdır. Kimi büyük kimi küçük otellerin rehberleri demir atıldıktan kısa bir süre sonra güverteye üşüşürler. Pasaport, gümrük kontrolü, kayık kiralınması gibi şeylere yardım etmesi için büyük otellere mensup rehberlerden birini tutmak tavsiye edilir. Gümrük işlemleri verilen bahşişin büyüklüğüyle ters orantılı bir süre alır. Karaya kayıkla çıkılır. Bu işin faturası adam başı 10 kuruştur.

Şunların ülkeye sokulması kesinlikle yasaktır: Hükümeti ve yönetimi eleştiren veya siyasi bir bilinmezi açığa vuran kitaplar. Gazetelerin ilgili sayfaları da koparılır veya okunamaz hale getirilir. Gümrükte şunlar alıkonulacaktır. Sultan'ın fotoğrafları, dine saygısızlık yapan fotoğraflar ve her tür türlü yabancı puro ve sigara.

Gümrük işlemlerini tamamlayan turistin eşyaları bunları sırtına yükleyen ve gideceği oteli rehberinden öğrenen hamallar tarafından alınır. Bir rehber tutmayan turistler otele varana dek hamalı gözden kaybetmeyecek şekilde arkadan takip etmelidir. Galata gümrük binasından Péra'ya kadar bir hamal yükü mal 7 kuruşa taşınır. Gümrük binasının hemen önünde tramvay durağının önünde fayton da tutulabilir. 4 kişiye kadar Péra'ya gitmenin ücreti tarifeye göre ücreti 15 kuruştur.

Şehre trenle gelenler de benzer formaliteleri aşmak durumundadır. Gardan Péra'ya hamaliye ücreti 10 kuruştur. Köprü mürûriyesi dahil fayton ücreti ise 25 kuruştur.

Şehrin en önemli otelleri şunlardır: Angleterre, Royal, Byzance, Londres ve Luxemburg. Yüksek sınıfa mensup turistler bu otellerin müşterileridir. Orient Ekspres'in açılması ile birlikte şehirdeki otellerin kalitesi devamlı olarak yükselmektedir. Bu oteller müşterilerine Avrupa'nın diğer otelleri ile aynı kalitede hizmet sunarlar. Bunlarda tam pansiyon konaklamak akıllıca olacaktır. Zira, İstanbul'da iyi lokanta yoktur. Yaz ve kış aylarında tam pansiyon otel ücreti, aydınlatma ve servis ücreti dahil 12 ile 15 frank arasında değişir. İlkbahar ve sonbaharda fiyat 15 ile 20 frank arasındadır.

Şehirde birçok küçük otel bulunmaktadır. Ancak bu oteller birçok ekstra uyguladıklarından fatura büyük oteller kadar yüksek çıkar. Hotel ombinüsleri yoktur, ancak otellerin özel rehberleri her tren veya vapur gelişinde temsil ettikleri otelin adını bağırırlar.

#### ✓ Para Sistemi

Geçerli olan para birimi gümüş kuruş (40 paradır), 2 İngiliz Pence'ine, veya 10 Fransız Santim'ine eşittir. Yabancı paraların Türk parası karşısındaki değeri şöyledir:

- 1 İngiliz Lirası 120 gümüş kuruş
- Napolyon 95 gümüş kuruş
- Frank 4.5 gümüş kuruş

1 Türk Lirası serbest piyasada 108 gümüş kuruş etmektedir. Devlet daireleri ve bankalar bunu 100 altın kuruş karşılığında bozdurur. Bütün alışverişler gümüş kuruş kullanılarak yapılır, altın para kullanılmaz.

Hemen her köşebaşında bulunabilen küçük sarrafalarda Türk veya yabancı para bozdururken bozdurulan

her para için 2 veya 3 kuruş kesilir. Bu kesinti yabancılar kadar yerlilere de aynen uygulanır. 5 kuruşluk bir işlemde bile yarım kuruş kesilir.

#### ✓ Rehberler

Büyük otellere bağlı olarak çalışan rehberler güvenle kiralanabilir. Bunun dışındakilere itibar edilmelidir. Bunlar, özel olarak seçilmiş, şehri iyi tanıyan yabancı lisanlara vakıf insanlardır. Ancak okuma yazma bilmezler, bu yüzden turist yanında iyi bir seyahat rehberi bulundurulmalıdır.

Cadde ve sokaklarda ve çarşılarda rehber olarak kendilerini pazarlamaya çalışanlardan kaçınılmalıdır. Bunlar rehber olarak çok fazla emek harcamazlar. Gelirleri, turistin her yaptığı alışverişten elde edeceği yüzdeliktir. Otellerden kiralanabilecek bir rehberin gündeliği 8 ile 10 frank arasında değişir.

#### ✓ Faytonlar

İstanbul'un faytoncuları diğer Avrupa şehirlerinin faytoncuları kadar terbiye yoksunudur. Haftalık tatil günün olan Cuma ve Pazar günleri tarifeyi uygulamazlar. Bu yüzden bu günlerin herhangi birinde fayton tutmak isteyenler önceden pazarlık yaparak fiyatı belirlemelidir. Aksi halde seyahatin sonunda ne ödenirse ödensin beğenmeyecek ve dahasını isteyeceklerdir. Haftanın diğer günleri, 15-20 dakikalık bir gezi 5 kuruş tutar. Péra'dan Galata'ya 10 kuruştur. Süreye göre anlaşılırsa, tarifeye göre ilk saat 15 kuruş, ondan sonraki her saatin ücreti 10 kuruştur. Gezinti amacı güdülyorsa faytonun saat veya günlük olarak kiralanması salık verilir.

Köprü mürûriyesi her iki yön için de 2.5 kuruştur. İyi ve geniş bir faytonun günlüğü 20-25 franktır. Taksim bahçesinin ötesine yani Kağıthane, Bizans surlarının çevresi gibi şehrin dışı sayılan yerlere yapılan gezintilerin tarifesi yoktur, ücreti hareket etmeden önce tespit edilmelidir. Sirkeci Garı'na kadar seyahat 25 kuruş tutar, 20 dakika sürer, ücrete köprü mürûriyesi dahildir.

#### ✓ At Kiralama

Şehrin belli başlı tüm noktalarında at bulunabilir. En iyileri Galatasaray'ın önünde, İngiliz Konsolosluğu'nun yanında, Taksim'de çeşmenin önünde ve Top-hane'dedir. Kısa süreli bir gezinti 2 kuruş tutar. Bir saat 5 ile 10 kuruş arasındadır, öğleden sonra ise 20 kuruştur. Yola çıkmadan önce her zaman fiyat tespiti yapılmalıdır. At sahibi, turistin iyi bir binici olduğunu anlarsa uzun süreli yolculuklarda yolcunun yalnız gitmesine izin verir. Kısa süreli seyahatlerde ise her zaman turiste refakat eder. İyi atlar ahırlarda bulunabilir. Gezinti başına 10-12 frank arası ücretleri vardır. İyi biniciler ahırdan at kiralamaı tercih ederler.

you only be going a short distance he will follow running all the way. Better horses are to be had at the stables at from 10 to 12 francs for the excursion. Riders prefer getting their horses from the stables.

#### TUNNEL.

The tunnel, or underground railway from Galata to Péra, is the most used conveyance to and from these places. A train leaves every 10 minutes from 7 a. m. till 8 p. m. during the summer and from 8 a. m. to 7 p. m. during the winter. The tarif is 1 piastre 1st class, and 20 paras 2nd class. Tourists can economise their carriage-expenses by taking the tunnel to Galata crossing the bridge on foot, and then take the tramway or a carriage at the stamboul side. The carriage fare from the bridge to the Bazaars is 5 piastres.

#### TRAMWAYS.

The Constantinople Tramways are neither very comfortable nor very clean, but failing to obtain any other means of conveyance, which is very often the case, one can be carried on the three different lines:

##### THE GALATA TO CHISLI LINE.

From the bridge up through Péra to the Taksim Garden, Pencaldi, Férikeuy and Chisli, the end of the line Pts: 1 1/2.

##### THE GALATA LINE.

From the old bridge, through Galata, Dolmabaktché, Beshiktash to Ortakéuy Pts: 3.

##### THE STAMBOUL LINE.

From the bridge to the Seras-kierat Yedi-koulée, and Top-kapou, (the old walls and towers) 3 pts.

#### SEDAN-CHAIRS.

Owing to the narrow and badly paved streets it is impossible for carriages to get to many places in the city, so that ladies especially are often compelled to substitute the victoria for the Sedan-chair, carried by the hamals of the quarter. Ladies going to receptions, evening parties, Balls, etc. prefer the Sedan-chair to a carriage; it does not fatigue or shake one. A short ride in the day-time costs 10 pts at night 20 pts. If the chair is kept waiting till after mid-night from 40 to 50 piastres is charged.

#### CAIQUES & BOATS.

For a short row in a caique or boat on the Golden Horn 2 pts is paid; 4 to 5 pts the hour. To Scutari, Haidar-Pasha, Kadikeuy or to the European Sweet-waters, there and back 20-30 Piastres. As the caique is very easily upset if more than two or three persons wish to go anywhere by water a small boat should be engaged.

#### LOCAL STEAMERS.

The Mahsousse steamers leave the bridge running to Haidar-Pasha, (chemin de fer d'Anatolie) Kadikeuy, the Princes Islands and as far as San Stefano on the European side.

The Steamers of the Chirket-i-Hairie call at Scutari and at the numerous stations on both sides of the Bosphoros. This Company's boats are stationed at the Stamboul side of the bridge. We do not give the hours of departure as this is constantly changing with the growth or decrease of the day. The tarif is according to the distance, from 1 to 10 piastres. A trip up the Bosphoros to the mouth of the black sea, to Kavak, and back again can be done in about four hours.

#### ✓ Tünel

Galata ve Péra'yı birleştiren tünel bu iki nokta arasında seyahat edenlerin en çok tercih ettiği ulaşım aracıdır. Yaz aylarında 7:00 ile 20:00 arasında on dakikada bir hareket ederler. Kış mevsiminde ise 8:00 ile 19:00 arasında çalışır. Tarife, birinci sınıf 1 kuruş, ikinci sınıfı 20 paradır. Ulaşım masraflarını düşük tutmak isteyen turistler, Galata'ya tünel ile giderek, köprüyü yaya geçerek ve İstanbul tarafında tramvay veya faytonla giderek gerçekleştirirler. Köprü'den Kapalıçarşı'ya fayton ücreti 5 kuruştur.

#### ✓ Tramvaylar

İstanbul'un tramvayları pek rahat ve temiz değildir. Ancak bunların dışındaki ulaşım imkanları kısıtlı olduğundan turist şu 3 tramvay hattını kullanır:

- **Galata-Şişli Hattı:** Köprüden Péra'ya, Taksim Bahçesi'ne, Pangaltı ve Feriköy üzerinden Şişli'ye ulaşır. Ücreti 1.5 kuruştur.
- **Galata Hattı:** Köprü'den Galata'ya, Dolmabahçe, Beşiktaş üzerinden Ortaköy'e. Ücreti 3 kuruştur.
- **İstanbul Hattı:** Köprü'den Yedikule ve Topkapı'ya. Ücreti 3 kuruştur.

#### ✓ Tahtirevanlar

Sokakların darlığı ve düşük kaliteli kaplaması faytonların birçok yere girmesine engel olur. Bu yüzden hanımlar bir davete, baloya, partiye gidecekleri zaman genellikle bir hamal tarafından çekilen tahtirevana binerler. Bunlar çok fazla yorgunluk yaratmaz, fazla da sallamaz. Şehir içindeki kısa bir yolculuk 10 ile 20

kuruş arasında tutar. Eğer bütün gece dönüş için bekletilirse 40-50 kuruş arasında bir ücret alırlar.

#### ✓ Kayıklar

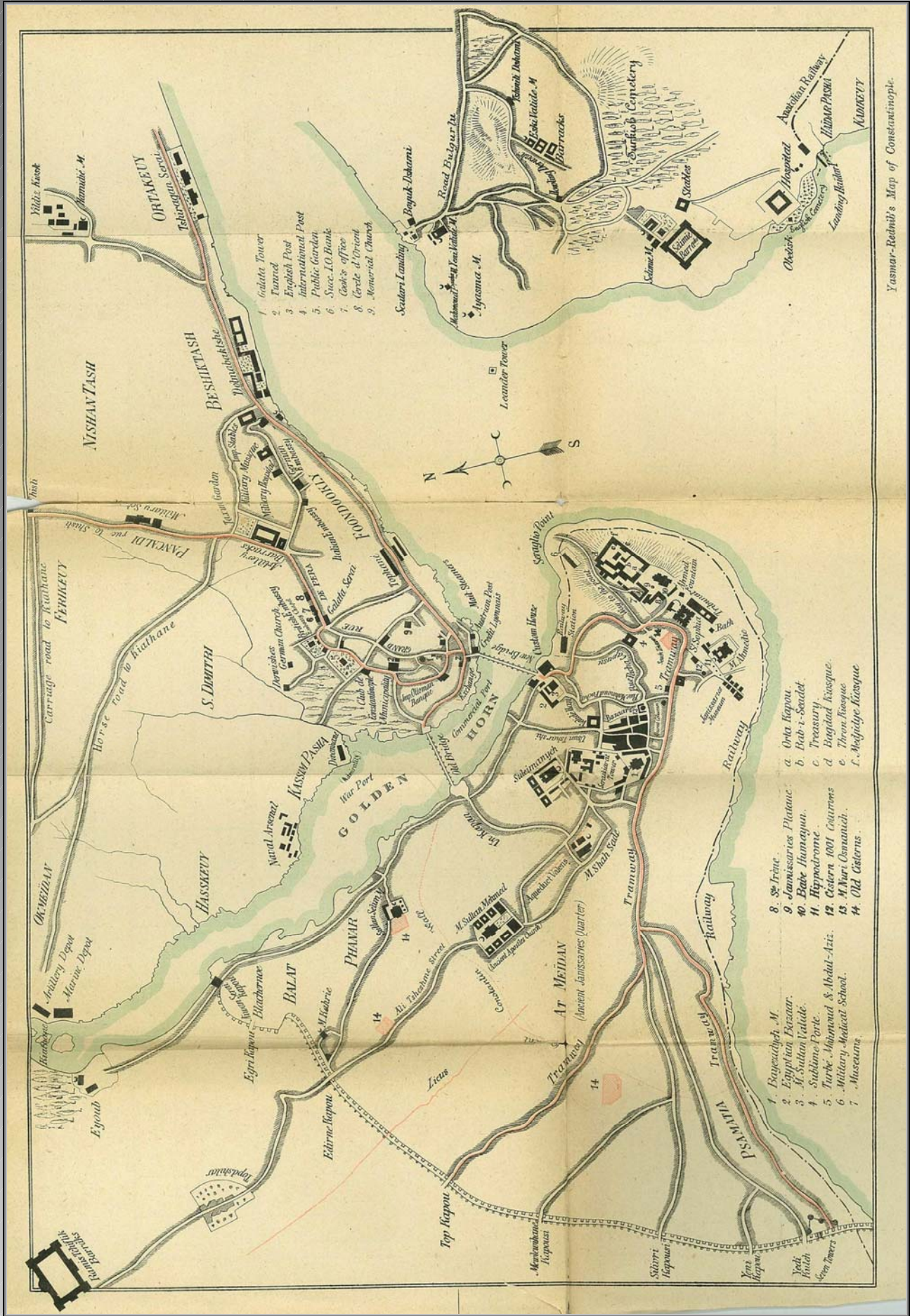
Haliç'teki kayıkların ücreti kısa mesafeler için 2 kuruştur, saatlik ücret ise 4-5 kuruştur. Üsküdar, Haydarpaşa, Kadıköy veya Kağıthane'ye gidiş dönüş kayak ücreti 20-30 kuruştur. Fazla yolcu ile dengesini muhafaza edemediğinden iki üç kişiden fazla seyahat edilecekse kayak yerine ufak tekneler tercih edilmelidir.

#### ✓ Buharlı Vapurlar

İdare-i Mahsusa'nın buharlıları Köprü'den hareketle Haydarpaşa, Kadıköy, Prens Adaları, hatta San Stefano'ya (Yeşilköy) kadar sefer yaparlar.

Şirket-i Hayriye'nin buharlıları ise Üsküdar'a ve Boğaziçi'nin her iki yanında birçok iskeleye uğrarlar. Şirket-i Hayriye'nin vapurlar Köprü'nün İstanbul tarafında yatarlar. Tarife uzaklığa göre değişir, ücretler 1 ile 10 kuruş arasındadır. Karadeniz'in ağzına, kavaklara kadar süren bir yolculuk, gidiş dönüş yaklaşık 4 saat sürer. Haliç'teki iskelelere giden vapurlar Köprü'den her 15 dakikada bir kalkar. Yazın bazı vapurlar Cuma ve Pazar günleri Kağıthane'ye kadar giderler. Ücreti 60 paradır.





Yasmar-Rednib's Map of Constantinople.

1892 tarihli kitaba eklenen haritada, atlı tramvay hatları kırmızı ile işaretlenmiş halde...

## ✓ Bankalar

Aşağıdaki bankalar İstanbul'un en önemli bankalarıdır:

Imperial Ottoman Bank [Osmanlı Bankası], Voyvoda Caddesi'nde, Crédit Général Ottoman, aynı cadde üzerinde, Crédit Lyonnais, Galata'da yeni köprü'nün yanında, Société Générale de l'Empire Ottoman, Voyvoda Caddesi'nde, Société Ottomane de Change er de Valeurs, Galata'da, Banque de Constantinople, Galata'dadır. Osmanlı Bankası'nın, şu yerlerde şubeleri, acentalıkları ve alt-acentalıkları vardır: İskenderiye, Edirne, Beyrut, Bursa, Larnaka, Kahire, Filibe, Selanik, İzmir, Şam, Limasol, Lefkoşa, Port-Said, Antalya, Aydın, Manisa, Nazilli, Adana ve Konya.

Ortodox'un herhangi bir yerinde paraya çevrilebilir kredi mektupları, Osmanlı Bankası'ndan temin edilebilir.

## ✓ Posta

Büyük devletlerin hepsinin İstanbul'da posta merkezleri bulunmaktadır. Uluslararası Posta Konvansiyonu'nun belirlediği kurallara uygun olarak bunlardan Dünya'nın her yerine mektup gönderilebilir. Her posta merkezi kendi pullarını kullanır, tek fark, pulun üzerinde Türk parası olarak değerini gösteren sürşarjlara yer verilmiş olmasıdır. İngiliz Postanesi, Galata Kulesinin yanındadır, Alman ve Fransız postaneleri Galata'da Voyvoda Caddesi'ndedir, Rus Postanesi, Galata'da Mumhane Caddesi'nde, Avusturya Postanesi, Galata'da Karantina Caddesi'ndedir. Avusturya ve Fransız Postanelerinin Grand Rue de Péra üzerinde şubeleri bulunmaktadır. Osmanlı Postanesi'nin Grand Rue de Péra üzerindeki, Telgraf Merkezi'nde bir şubesi bulunmaktadır.

Mektuplarını postrestant olarak gönderen turistlerin bu postaneleri ziyaret etmeleri gerekir. İstanbul'da postanesi olmayan ülkelerden gelen mektupların dağıtım merkezi Kemeraltı'da bulunan uluslararası posta tarafından yapılmaktadır. Yerel postane, ağız kapatılmış mektupları her zaman kabul etmez. Kartpostalların dağıtım da düzensizdir. Yakın yerler için haberci göndermenizi tavsiye ederiz.

## ✓ Telgraf

International Post Office (Uluslararası Posta Merkezi) ve Grand rue de Péra'da bulunan postaneden telgraf gönderilebilmektedir. Aşağıdaki tarife Syra ve Zante üzerinden gönderilen telgraf tarifesidir (Rakamlar kelime başına santim (centime= Fransız kuruşu) olarak):

Avusturya, Macaristan	46	Yunanistan	38	İspanya	65
Belçika	60	Hollanda	60	İsviçre	51
Fransa	56	İtalya	60	Mısır (Girit tarihiyle)	95
Almanya	55	Rusya	72	New York	185
İngiltere	76	Romanya	51	Philadelphia	215

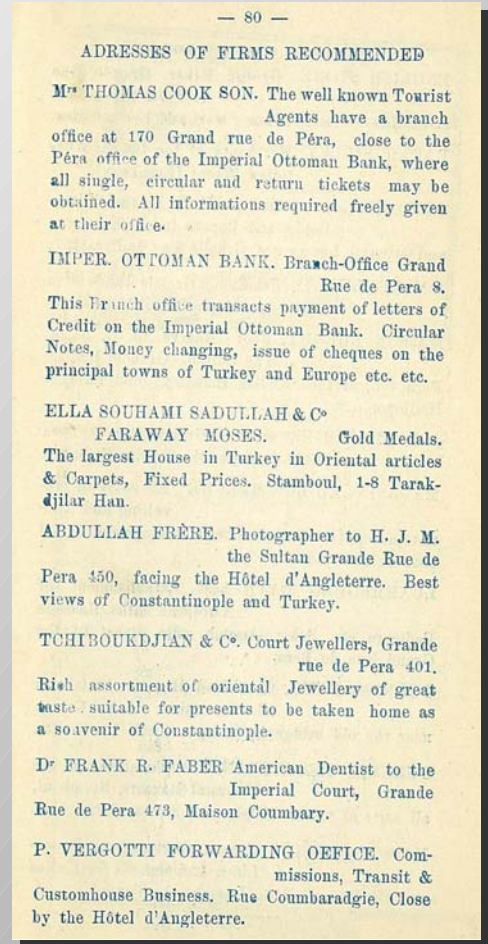
Aynı büroda Eastern Telegraph Company (Şark Telegraf Şirketi) kurduğu özel şebeke üzerinden daha hızlı telgraf gönderebilmektedir. Tarifeleri yukarıdaki ücretlerin % 45 üzerindedir. Eastern Telegraph Company tarafından gönderilen telgrafların en altına "via cable" yazılmalıdır. Bu ibare için ayrıca ücret alınmaz.

## ✓ Elçilikler

Grand Rue de Péra'ya açılan Tepebaşı Caddesi üzerinde bulunan İngiliz elçiliği ile Taksim'de bulunan Alman ve İtalyan elçiliklerinin dışındaki tüm elçilik, konsolosluk ve delegasyonlar Grand Rue de Péra veya bunun yan sokaklarında bulunmaktadır. Elçilikler yaz mevsiminde Boğaziçi'nin kuzeyindeki Büyükdere veya Tarabya'da bulunan yazlık ikametgahlarına taşınır. Yetkili memurlardan biri mesai saatleri içinde şehirdeki elçilikte görev yapmaya devam eder.

İngiliz Konsolosluğu Galata Kulesi'nin yakınında, İngiliz Postanesi'nin bitişiğindedir.

Bulgaristan, Romanya ve Rusya'ya gitmek için vize gerekir. Türkiye'nin içlerine gitmek için özel bir pasaport olan tezkere gereklidir.



### ✓ Banyolar

Adını aldığı otelin arka tarafında, Grand Rue de Péra'nın yan sokaklarından biri olan Sakızağacı Sokağında bulunan Luxembourg hamamı bu türden bir yerde beklenebilecek tüm konforu sunar. Banyo 10 kuruş, duş 5 kuruştur. Bundan başka Avrupa tarzı, daha ucuz fiyatlı bir banyo vardır. Galvany caddesi üzerindedir. Burada fiyatlar daha ehvendir.

### ✓ Modern Banyolar ve Türk Hamamları

İstanbul, hem alafranga hem de alaturka anlayışına göre banyo almak isteyenlere hizmet edecek tesislere sahiptir. Hotel Luxemburg'un arkasında, Sakızağacı Sokağı üzerinde bulunan tesis, modern bir tesis olarak beklenecek tüm konfora sahiptir. Banyo fiyatı 10 kuruş, duş fiyatı ise 5 kuruştur. Glavany Sokağında Avrupa anlayışına göre banyo yapılabilecek daha ucuz bir yer daha vardır.

Türk Hamamları: Türk hamamını tecrübe etmek isteyen Avrupalı turistlere Galatasaray'ın yanındaki sokakta bulunan Galatasaray hamamı ile Galata'da Köprü'nün yakınlarında bulunan Azapkapı hamamları tavsiye edilmektedir.

İstanbul tarafında bulunan hamamlar hemen hemen sadece Türkler tarafından kullanılır. Köprü üzerindeki ve Tophane'deki deniz hamamları çok ilkel, pis ve konforsuzdur, dar kabinlerde giyinmek ve soyunmak çok zordur. 2 tip kabin vardır. 1. sınıf 100 para, ikinci sınıf 60 paradır. Akıntı suyu götürmediğinden pek temiz değildir. Haydarpaşa ve Kadıköy deniz hamamları kalite olarak olmasa da suyu temiz, akıntısı da tehlikesiz olduğundan tavsiye edilebilir.

### ✓ Restoran ve Kafeler

Birahaneler: Yanni, Nicoli and Central birahanelerinde iyi kalite bira bulunabilir. Yemek kalitesi de iyidir. Ayrıca yerli ve yabancı gazetelerin birçoğu bulunabilir. Konumu nedeni ile Yanni varlıklı kesim tarafından daha fazla tercih edilmektedir.

Lebon Pastanesi'nde alakart olarak Fransız mutfağı uygulanmaktadır. Büyük otellerde 5 ile 7 frank arasında bir ücret ödenerek öğle veya akşam yemeği yenilebilir. Yukarıdaki tüm birahane ve lokantalarda mükemmel bir şarap olan Erenköy şarabı bulunmaktadır. Bu şaraplar Osmanlı toprağı dışında da hızla ün kazanmaktadır.

Şehirdeki bütün iyi lokanta, pastane ve birahaneler Grand rue de Péra üzerindedir. Fransız pastaları, dondurma da bulunan bu mekanlar her zaman Péra sosyetesinden ziyarete edilir.

### ✓ Parklar

Péra'da Belediye veya diğer adıyla Petit Champ [Küçük Mezarlık] parkları dışında halka açık park yoktur. Bunlar verdikleri serinlik ve gölgelikle yazın şehirde kalanların öğleden sonra ve akşam saatlerini geçirebileceği makbul yerlerdir. Bahçede Fransız operetlerinin sahnelendiği çok popüler bir açık hava tiyatrosu bulunmaktadır. Sabah 9-12, akşam da 4-11 arasında orkestra müzik çalar.

Taksim'deki nispeten uzak sayılabilecek park da muhteşem Boğaz manzarası ve akşamüstlerinde serinlik veren kuzey rüzgarları ile çok rağbet görmektedir. Giriş ücretleri, Belediye Parkı'na 1 kuruş, Taksim Parkı'na ise yarım kuruştur.

### ✓ Tiyatrolar

İstanbul akşam eğlenceleri açısından gerçekten de çok fakir bir şehirdir. Yaz sezonu boyunca Belediye Parkı'nda açık hava tiyatrosu ile genellikle İtalyan kumpanyaların sahne aldığı Grand Rue de Péra'daki Konkordia tiyatrosu hizmet verir. Giriş ücreti her ikisi için de 5 kuruştur.

Kış sezonunda Péra'daki Verdi, Theatre Français [Fransız Tiyatrosu] ve Belediye Parkı Tiyatrosu gibi tiyatrolarda Fransız veya Yunan kumpanyaları sahne alır. Circus tiyatrosu da yukarıdakilerin hepsi gibi Grand Rue de Péra üzerindedir. Karnaval zamanı bu tiyatrolarda gayet kaliteli balolar tertiplenir.

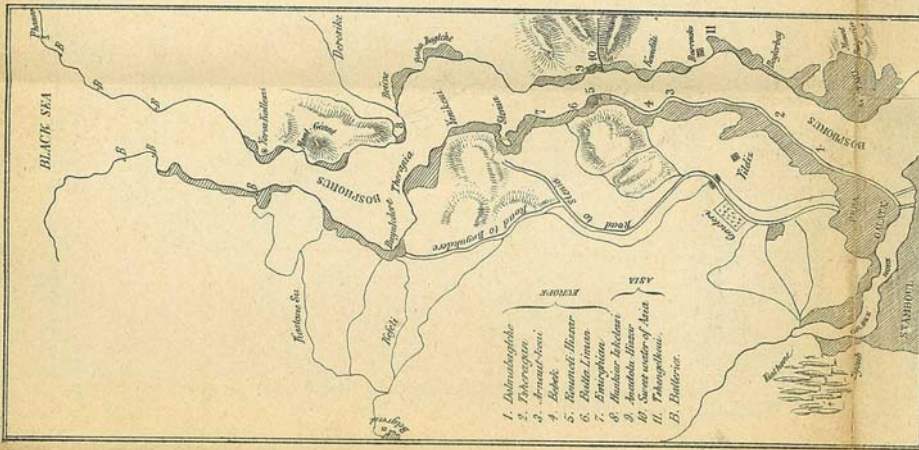
Gene Grand Rue de Péra üzerindeki Concordia ve Crystal Palace café chantant'tan başka birşey değildir. Buralarda kapalı kapılar arasındaki partiler akşamın ilerleyen saatlerinde rulet masalarında devam eder. Hükümet bu olaya nokta koymuş durumdadır.

Akşam saatlerinde şehri dolaşanların yolu başka kumarhanelere de düşebilir veya kendilerini karşılarında aniden beliriveren, yerli halkın temas etmekten kaçtığı milliyeti belirsiz kişilerin davetiyle sonu cüzdanlarının hafifleyeceği maceraların içinde bulabilir.

Geceleyin Péra güvenlidir. Ancak Péra'nın aşağı kesimlerini akşam 9'dan sonra gezmeye kalkışmak tedbirsizlik olur. Turist, Ramazan boyunca turist rehberi ile birlikte günbatımından sonra Stamboul'a [Tarihi Yarımada] gitmeli ve camilerin etrafına ve minarelerin arasına ustaca yerleştirilen mahyaların altında eğlenen halkın karışmalı, kendisini nereye dönse karşısına çıkan oryantal dünyanın akşam eğlencelerine kaptırılmazdır. Ayasofya ve Beyazıt Camileri ziyaret edilmelidir. Ramazan, günbatımından 1 saat sonra Stamboul'un uykuya çekilmediği tek ay olduğundan bunun dışındaki zamanlarda şehri gitmenin yararı yoktur.

## Departure of Mail-Steamers and Trains.

DEPARTURES	COMPANIES	PLACES	Closing of the Posts	Departure of train & boat	PRICES		I.		II.	
					Frs.	Frs.	Frs.	Frs.		
Every Day at 8.15 p. m.	DAILY TRAIN	VIA SOFIA - BELGRADE TO EUROPE	6 p. m. in Pera 6.30 p. m. in Galata	Sofia Belgrade	97 35 155 55	73 05 117 55	177 70 197 85	152 85 149 25		
		VIA SOFIA - BELGRADE TO EUROPE	5 p. m.	Sofia Belgrade	129 75 191 25		292 55 354 48			
MONDAY	TRAISSINET	Naples - Genoa - Marseilles	3 p. m.	Naples			Marseilles	150		
		Southern - Galatz	1 p. m.	Southern			Galatz		75	
		Dardanelles - Salonica	3 p. m.	Dardanelles			Salonica	93		
		Dardanelles - Smyrna - Chios	3 p. m.	Dardanelles			Smyrna			
TUESDAY	RUSSIAN	Varna - Kustendje - Southern - Galatz	1 p. m.	Varna	45		Galatz	105		
		Odessa	2 p. m.	Odessa	80	50				
		Piræus (Athens) - Patras - Corfu - Brindisi - Trieste	3 p. m.	Piræus	83	55	Brindisi	150	102	
		Southern - Galatz	11 a. m.	Southern			Galatz	80	60	
WEDNESDAY	RUSSIAN	Dardanelles - Piræus (Athens) - Alexandria	3 p. m.	Dardanelles	80	60	Alexandria	200	140	
		Dardanelles - Smyrna - Chios - Alexandria	3 p. m.	Dardanelles			Smyrna			
		Sevastopol	9 a. m.	Sevastopol	80	50				
		Inchloe - Sinope - Samson - Kerassond - Trebizond - Batoum	10 a. m.	Samson			Batoum			
THURSDAY	P. QUET & Co	Samson - Trebizond - Batoum	10 a. m.	Samson	60	40	Batoum	115	92	
		Dardanelles - Smyrna - Piræus (Athens) - Alexandria	3 p. m.	Piræus	80	60	Alexandria	208	140	
		Piræus (Athens) - Catania - Messina - Naples (Brindisi)	1 p. m.	Piræus			Naples	268	185	
		Gallipoli - Dardanelles - Dedeagatch - Lagoss - Cavalla	1 p. m.	Gallipoli	48 75	18 75	Cavalla	85	57 50	
FRIDAY	RUSSIAN	Odessa	12 m.	Odessa	10	50				
		Samson - Kerassond - Trebizond	2 p. m.	Samson						
		Dardanelles - Smyrna - Syra - Piræus (Athens)	3 p. m.	Smyrna	40		Piræus			
		Gallipoli - Smyrna - Chios - Rhodes - Larnaca (Cyprus) - Beyrouit - Jaffa	2 p. m.	Beyrouit	275	187 50	Jaffa	315	215	
SATURDAY	AUSTRIAN LLOYD	Dardanelles - Mount Athos - Salonica - Piræus (Athens)	3 p. m.	Dardanelles	80	60	Salonica	90	60	
		Salonica - Smyrna - Piræus - Marseilles	3 p. m.	Salonica	75	55	Piræus	120	95	
		Trebizond - Batoum	3 p. m.	Smyrna	90	75	Marseilles	200	150	
		Odessa	1 p. m.	Trebizond	110		Batoum			
SATURDAY	AUSTRIAN LLOYD	Varna - Kustendje - Southern - Galatz	1 p. m.	Odessa	80	50	Galatz	122 50	90	
		Inchloe - Samson - Kerassond - Trebizond - Batoum	3 p. m.	Varna	85	42 50	Batoum	140	100	



1892 tarihli "New Guide to Constantinople" adlı kitapta, posta vapurları ve trenlerle ilgili bir diğer varaka...

### ✓ **Bulaşıcı Hastalıklar**

Hükümetin aldığı sıkı tedbirler sayesinde Suriye ve Acemistan'ın içlerinde hemen hemen her yıl çıkan salgın hastalıklar artık yayılmamaktadır. İstanbul birkaç yıldan beri salgın hastalıklardan uzak kalmıştır.

### ✓ **Hamallar**

Nam-ı diğer Herkül olan Osmanlı hamallarının ünü çok yaygındır. Turist bunu bilmeden gelse bile toprağa adımını attığı andan itibaren Osmanlı hamallarının gücü hakkında mükemmel bir fikir sahibi olabilir. Bunların çoğu Ermeni'dir. Elde taşınabilecek bir çantadan sıra yüklenecek demir kasaya kadar herşeyi yüklenir, kötü kaplanmış dik sokaklarını arşınlayarak şehrin bir ucundan diğerine kadar taşırlar. Karakterlerine gelince, küstah ve aldıkları paradan çok zor tatmin olan insanlardır. Hamallar aralarındaki ve yönetimleri ile ilişkilerini düzenleyen kuralları olan örgütlenmiş bir topluluktur.

### ✓ **Tulumbacılar**

Péra'ya su getirildiğinden beri büyük yangınlara daha az rastlanmakta, çıkan yangınlar da su boruları yakındaysa daha çabuk söndürülmektedir. Péra'nın dışında, ahşap evlerin ağırlıkta olduğu bölgelerde 1 ile 10 arasında evi kül eden yangınlara hemen hemen her hafta rastlanır. 100-150 evi kül eden büyük yangınlar ise senelik olarak tekrar eden hadiselerdir. 1870'de 6000 eve ve 4000 cana malolan Péra'nın yarısını harabeden son büyük yangınıdır.

Askeri İtfaiye iyi örgütlenmiş, sıkı çalışan ve Avrupa'daki benzerlerinden farkı olmayan bir itfaiyedir. En büyük dertleri dar ve sıkışık sokaklara giremeyip makinalarını yangın yerine taşıyamamalarıdır.

İstanbul'da tulumbacılar (pompacılar) da denilen özel bir birlik daha vardır. Bunlar Galata ve Beyazıt kulesinden alarm verildiğinde (gündüzün bayrak veya kırmızı topraklar, geceleyin renkli ışıklarla) toplanan aslen hamal veya işçi gibi başka mesleklerden olan insanlardır. Yangın çıktığında küçük tulumbalarını omuzlarına yükler, çıplak ayak ve yarı çıplak vaziyette bağıra çağıra önlerine çıkarları kaçırtarak yangın yerine yetişmeye çalışırken hapishane kaçınlarına benzerler. Yangın yerine ulaşana kadar bazen 1 saat, bazen de 1 saatten fazla koşarlar. Tulumbayı kurup tam bir karmaşa ve düzensizlik halinde yangını söndürmeye çalışırlar. İtfaiyenin giremediği dar sokaklara girebildiklerinden yangınların söndürülmesinde çok faydaları dokunur. İtfaiye geldiğinde tulumbacıların çekilmesi gerekir. Fakat bu sırada bazen tartışma çıkar.

### ✓ **Problemler**

İstanbul'da üç ana problem hem turistlerin hem de yerli halkın canını sıkır. Bunların en önemlisi kötü kaplamalı dar sokaklardır. Sokakların çoğunda kaldırım bile yoktur. Belediyenin şehri güzelleştirmek için uyguladığı bir plan mevcuttur. Sık çıkan yangınların ve yıktırılan surların ortaya çıkardığı araziler bu planın uygulanmasına büyük katkı sağlamaktadır.

İkinci problem, İstanbul'u İstanbul yapan unsurlardan biri olarak kabul edilse de sokaklarda başboş dolaşan sayısız köpeklerdir. Bunların şehri fetheden Türklerin peşinden geldiği söylenir. O zamandan beri sayıları düzgün bir şekilde artmıştır. Kuran köpekleri temiz olmayan hayvanlar olarak tanımladığı halde bu hayvanlar tolere edilmekle kalmaz, aynı zamanda yemek artıkları da atılarak beslenmeleri sağlanır. Bazıları köpeklerle düzenli olarak su verir ve onlara zarar verecek kişileri engeller. Dahası düşük gramaj yüzünden el konulan veya özel olarak kurulan vakıfların kaynakları ile satın alınan ekmeklerin Beyazıt Camisi'nin önüne veya Türklerin yaşadığı başka yerlerde köpeklerle atılması sık karşılaşılabilecek davranışlardır.

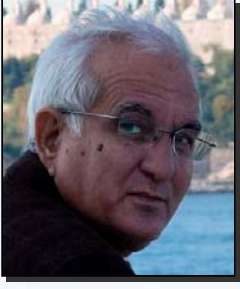
Davranışlarına gelince, köpekler hem uysaldır, hem de kolay idare edilebilirler. Herhangi birine söylenecek ufak bir söz bile sadece konuşulan köpeği değil tüm sürüyü ayaklandırır ve sizi takibe başlarlar. Ancak kurtulmak gayet kolaydır, köşeyi döndüğünüz anda sizi takipten vazgeçerler, zira diğer sokağın başka bir köpek sürüsü vardır. Komşu sokakların sürüleri sık sık birbirlerine girerek birbirlerinin sınırlarını zorlar. Etraftaki insanların çabası hiç para etmez, köpekler kavgayı bitirecekleri zamana kendileri karar verirler. Bu kavgalar öyle şiddetlidir ki binlerce köpek doğduğu sokaktan başka bir sokağı görmeden doğar, beslenir, yaşar ve ölür.

Nadiren ortaya çıkan bir vaka olsa da, bir köpek kuduza yakalanırsa, polis o sokaktaki tüm köpekleri toplar. Yeni köpekler hemen eskilerin yerini alır ve sokak kısa bir zaman için eski köpek nüfusunu tekrar kazanır. Alman Kayseri'nin şehri ziyaretleriyle Sultan'ın iradesi ile önemli sayıda köpek Marmara'da bir adaya [Sivriada] götürülmüş, ancak Türkleri yazdığı dilekçeler iradenin iptal edilmesini sağlamıştı. Türklerin bir deyimini vardır ki köpeklerin ortadan kaybolması ile Osmanlı İmparatorluğu da yıkılacaktır.

Sizi şehirdeki ilk gecelerde uykunuzda rahatsız edecek üçüncü unsur ise sokaklarda bağıra bağıra gecen, demir bastonu ile sağa sola vurarak işini yaptığını göstermeye çalışan bekçilerdir. Bundan başka, gecenin bir yarısında güçlü ciğerleri ile bağırانların "Yangın Var!" çığlığıyla yatağınızdan zıplayabilirsiniz.

Bekçi uygulamasına bir zaman evvel kısa bir süre için kaldırılmıştı. Olaydan haberi olmayan hırsızlar gü-rültü gelmediği için yerini belli etmeyen bekçilere yakanacaklarını düşünüyor, bir taraftan da gü-rültüye alışık olduğu için sessizlikte uyuyamayanlar çıkıyordu. Bekçiler ve bastonları fazla sürmeden geri geldi.

\* Bu makale daha önce "Toplumsal Tarih Dergisi"nin Nisan/2010'da çıkan 196. sayısında neşredilmiştir.



Ali BOZOĞLU

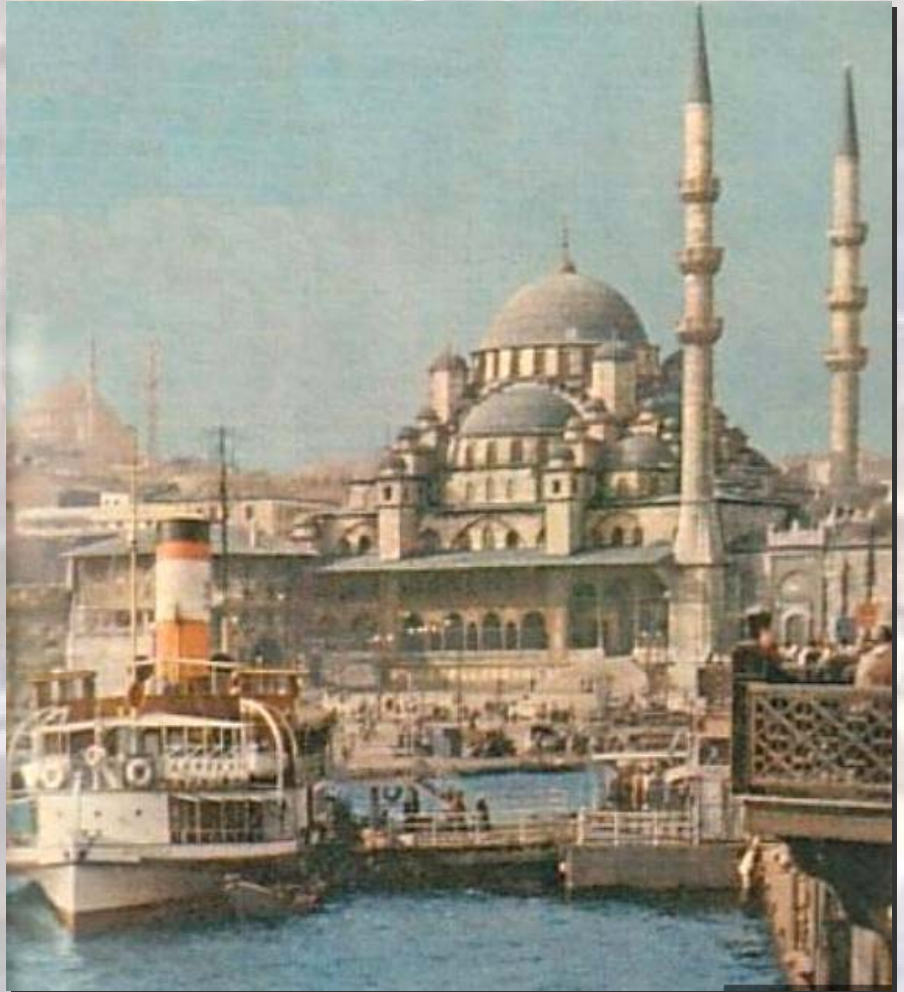
## Geçmişe Dâir İstanbul Yazıları

### İstanbul'da Deniz Ulaşımı

İstanbul özellikle İstanbul'un fethinden sonra gelen göçlerle nüfusunun artması İstanbul'un o klasik bu gün tarihi yarımada dediğimiz sur içinden çıkıp sur dışında da yerleşim yerlerinin kurulması özellikle İstanbul Boğazının sahil kesimlerinin iskâna açılması devletin buraya yerleşmek için halkı teşvik etmesi İstanbul'un ulaşım sorununu ortaya çıkarmıştır. Marmara Üniversitesi Öğretim Üyelerinden Murat Koraltürk'ün Haliçte Ulaşım ve Haliç Vapurlar Şirketi kitabının giriş bölümünde 1680 yılında 1.400 kayık, 1.295 kayıkçı, 1802 yılında 3.996 kayık, 6.572 kayıkçı ve 1844'te de 16.000 kayık ile 19.000 kayıkçının varlığından bahsedilir. İstanbul'un deniz ulaşımı 1840'lı yıllara kadar kayık, pereme ve mavnalar ile yapılırdı. Hızla artan kayık ve kayıkçı sayısı artan bu ulaşım sorununu çözmek değil içinden çıkılmaz bir hal almasına sebep olacaktı. Bunu gören devrin yöneticileri Bu tarihten itibaren Buhar makinesinin gemilerde kullanılması ile taşımacılığın buharlı gemiler ile yapılması konusunda girişimler de bulunmuşlardır.

İstanbul'un deniz ulaşımında 3 ayrı şirketi görürüz. Bunlardan Birincisi bugünkü Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin nüvesini teşkil eden ve 1843 yılında kurulan Fevaid-i Osmaniye'nin sefer alanı; Köprüden başlamak üzere Kumkapı-Yenikapı-Samatya Haydarpaşa-Kadıköy-Moda-Kalamış Bakırköy-Yeşilköy Caddebostan-Bostancı-Kınalıada Burgazada Maltepe-Kartal-Pendik-Heybeliada-Büyükkada'dır. İkincisi 1851 yılında kurulan Şirket-i Hayriye; Köprüden başlamak üzere İstanbul Boğazında bulunan yerleşim yerlerine üçüncüsü ise 1856 yılında kurulan Haliç Dersaadet Şirket-i Hayriye, Haliç Vapur Şirketidir. Bu şirketin faaliyet alanı isminden de anlaşılacağı üzere Köprüden başlamak üzere Haliç kıyılarıdır. Bu şirketlerden Fevaid-i Osmaniye bir kamu şirketi olmasına karşılık Şirket-i Hayriye ve Haliç Dersaadet Şirket-i Hayriye, Haliç Vapur Şirketleri ise sermayesi temani özel kişilere aittir.

1827 yılında ilk yandan çarklı buharlı gemimiz "Sür'at"ın İstanbul'a gelişinin üzerinden tam 183



yıl geçti. Bu 183 yıl boyunca büyüklü, küçüklü pek çok gemimiz oldu. Önceleri kömür ocaklı, buhar kazanlı, istim makineli Sonraları, dizel motorlu, ya da dev türbinli... Makineli, motorlu gemilerimizin sayılan çoğaldıkça, yüzyılların yelkenlileri, kürekli tekneleri de zaman içinde birer ikişer kaybolup gitti. Makineli yeni gemiler günlerce süren deniz



yolculuklarını hem kısaltmış, hem de daha güvenli hale getirmişti. Yaz günleri açık güvertede, tentenin gölgesinde püfür püfür esen poyrazda ferahlayarak Boğaz'ın en uzak iskelesine gitmenin keyfi başka nerede vardı ki Bu makineli gemilerin kimi çok sevildi, çok beğenildi. Kimileri de, nedendir bilinmez, pek benimsenmedi. Sevilenler hafızalarda yer etti. Benimsenmeyenler unutulup gitti.

Aradan bunca yıl geçmesine karşın hala hatırlanan pek çok gemimiz var. Hangileri mi? İşte, İşte yalnız bizim değil, dünyanın ilk araba vapuru Suhulet... Gün boyunca Boğaziçi iskeleleri arasında mekik dokuyan Şirket-i Hayriye'nin zarif Kalender'leri, Halas'ları, Rağbet'leri, Güzelhisar'ları, Şehirhatları

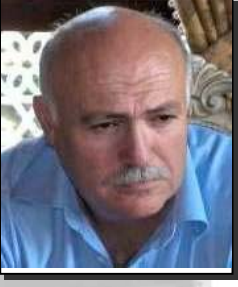
İşletmesi'nin Kadıköy'e, Adalar'a, Moda'ya, Bostancı'ya çalışan Neveser'leri, Pendik'leri, Burgaz'ları ile bahçe tipi ekspres vapurlardan Paşabahçe, Dolmabahçe, Fenerbahçe gibileri ve de Köprü-Eyüp arasında durup dinlenmeden bir iskeleden ötekine gidip gelen Haliç Şirketi'nin küçücük, siyaha boyalı 8, 9, 16, 17 numaraları...

Ya iskeleler? Boğaziçi'nde, Kadıköy taraflarında, Adalar'da oturanların her gün en azından yarım saatleri bu iskelelerde geçirdi. Ortaköy... Kanlıca... Sarıyer... Çengelköy iskeleleri... Ve ötekiler... Herbiri denize çakılı kazıkların üstünde yer alan kuş kafesi benzeri bu iskeleler de, tıpkı vapurlar gibi eski İstanbul'un vazgeçilmez birer simgesi olmuşlardı... Eskiden çoğu mahalle kahvelerinin duvarlarını, bu gemilerin, hepsi de taş baskısı renkli resimleri süslerdi. Kimileri yelkenli, kimileri kapkara bacalı, upuzun direkli... Deniz kızları... Deniz ejderhaları... İstanbul halkı sanki bu gemilerin aşığıydı. Denizsiz, gemisiz, kayıksız, vapursuz yapılamazdı. Bakmayın denizden korkanların ağzında dolaşan "Suyu bardakta... Gemiye duvarda!" tekerlemesine! Gemiler sevilir, meclislerde öyküleri nakledilir, onlardan hep sanki canlı bir varlıkmiş gibi söz edilirdi...

Kaptanlar da Boğaziçi köyleri sakinlerinin çok iyi tanıdığı, tanımakla kalmayıp herkesin saygı gösterdiği birer âşina yüzdüler. Hele çocukların gözünde kaptanlar, gerçek birer kahramandan farksızdı! Aradan yıllar geçti, bu arada günlük yaşamımızda gemilerin yeri yavaş yavaş da olsa, ne yazık ki giderek azaldı. Bir gün bir de baktık ki, denize küsmüş gibi ona sırtımızı çevirmişiz! Mecbur kalmasak, Adalar'a bile arabamızla gideceğiz! Varsa otomobil, yoksa otobüs! Uygulanan yanlış politikalar sonucu, o güzelim gemiler acımasız karayollarına yenik düştü!

İstanbul'da ulaşım 20 yüzyılın ortalarına kadar, başka bir deyişle 1950'li yılların başlarına kadar Deniz'in payı %40'da iken günümüzde bu rakam %2'lere kadar gerilemiştir. Bununla pek çok nedeni vardır; Şehrin yerleşim bölgelerinin çoğalması bu yerlerin denize uzak olmaları ulaşım programında denizi yok sayan politikaların varlığı 1. ve 2. Boğaziçi Köprüleri'nin yapımı İETT'nin kıtalararası taşımacılığı, en son olarak da metrobüsün seferlere başlaması... Ayrıca, 2013'te hizmete girmesi beklenen Marmaray projesinin faaliyete geçmesi ile bu rakamın daha da aşağılara ineceği aşikârdır. Ne diyelim, yine de selamete!...





MİNÖNÜ-BALAT

## İstanbul'un Otobüsleri

Onur ORHON

### Hususi Otobüslerin Kısa Tarihi

Otobüs ile bugünkü anlamda ilk toplu taşıma hizmeti, İstanbul'un nüfusunun 700 binlerde olduğu 1920'li yılların sonuna doğru gerçekleşir. İstanbul Tramvay Şirketi ve Boğaziçi Otobüsleri olarak anılan bir firma ile kentte yolcu taşımacılığı hizmeti başlar.

İkinci Dünya Savaşı sürecinde her iki girişim de ekonomik ve teknik yıllarında nedenlerle faaliyetine ara verir. Bu arada yabancı şirketlere imtiyaz olarak verilen elektrik, tünel, tramvay ve otobüs işletmeleri 16 Haziran 1939 tarihinde çıkarılan İETT yasasıyla belediyeye bağlanır.

Savaşın ardından İETT'nin İsveç'ten ilk toplu otobüs alımı ve özel halk otobüs taşımacılığının da Haliç ve Boğaziçi kıyılarında gelişimiyle İstanbul'un toplu taşıma tarihinde otobüs ulaşımının etkisi görülür.

Özel halk otobüsü taşımacılığı ilk kez 1960 yılında İstanbul Belediyesi tarafından ruhsata bağlanır. Yak-

laşık yirmi yıl 100 dolaylarında bir filo ile bu şekilde süregelen işletme, 1982 yılında Belediye Meclisi tarafından kabul edilen ve Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren bir yönetmelik kapsamında yaygınlaşarak 963 otobüslük bir filoya ulaşır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1985 yılında UKOME kararı ile özel halk otobüsü işletmesinin yönetim, yürütüm ve denetim görevini İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne aktarır. O tarihten bugüne kadar da İETT, bu görevi İdare Encümeni ve UKOME tarafından kabul edilen bir yönerge çerçevesinde sürdürmektedir.

İETT tarafından 1994, 1996, 2002 yıllarında yapılan ihaleler ve 2003 yılında İTK ve UKOME kararlarıyla ilçe ve belde belediye otobüs işletmelerinin İETT'ye devri ile özel halk otobüsü sayısı 2106'ya ulaşmıştır.



www.TURKEY.com



25 Haziran 1928 tarihli bir gazete k p r nde, Anadolu yakasında hizmete giren ilk hususi otobüs servisi olan "Kadıköy-Fenerbahçe" hattıyla alâkalı haber...

## KADIKÖY GÜN GE T K E ŐENLEN YOR

"Halk Otobüsleri Şirketi"nin resmi k Őadı d n yapıldı



Yukarıda; Kadıköyü'nde d n resmi k Őadı yapılan Otobüs Şirketi'nin otobüsleri Belediye Dairesi  n nde. AŐağıda; resmi k Őadda bulunanlardan bir grup.

Kadıköy-Fenerbahçe halk otobüsleri Őirketinin d n resmi k Őadı yapılmıŐtır. K Őad resmi münasebetiyle Kadıköy Daire-i Belediyesi'ne birçok zevat davet edilmiŐtir.

Bu meyanda İstanbul mebusu Süreyya PaŐa, Artvin mebusu Burhaneddin, Cumhuriyet Halk Fırkası teftiŐ muavini ve Maarif M mressili Cevdet Kerim, Kadıköy Belediye Müdürü Doktor Nazıf, Kadıköy Kaza MüfettiŐi Niyazi Tervik Beyler ile Matbuat M mressileri, Halk Fırkası erk n  bulunmuşlardır.

(25 Haziran 1928)

## *Mâziden Serpintiler*



*Uyuvoda yokuşundan gelerek Şişhane meydanına, oradan da 6. Daire-i Belediye önünden geçip Meşrutiyet caddesine doğru kurulan atlı tramvay rayları (Rifat BEHAR Koleksiyonu)...*



*Bebek'ten geçerek Aşyan-Hisar yoluyla Mirgün'e gitmekte olan 56 model Skoda RO-706 9ETT otobüsü Küçükbebek'te (Rifat BEHAR Koleksiyonu)...*



Üsküdar Kısıklı. 16

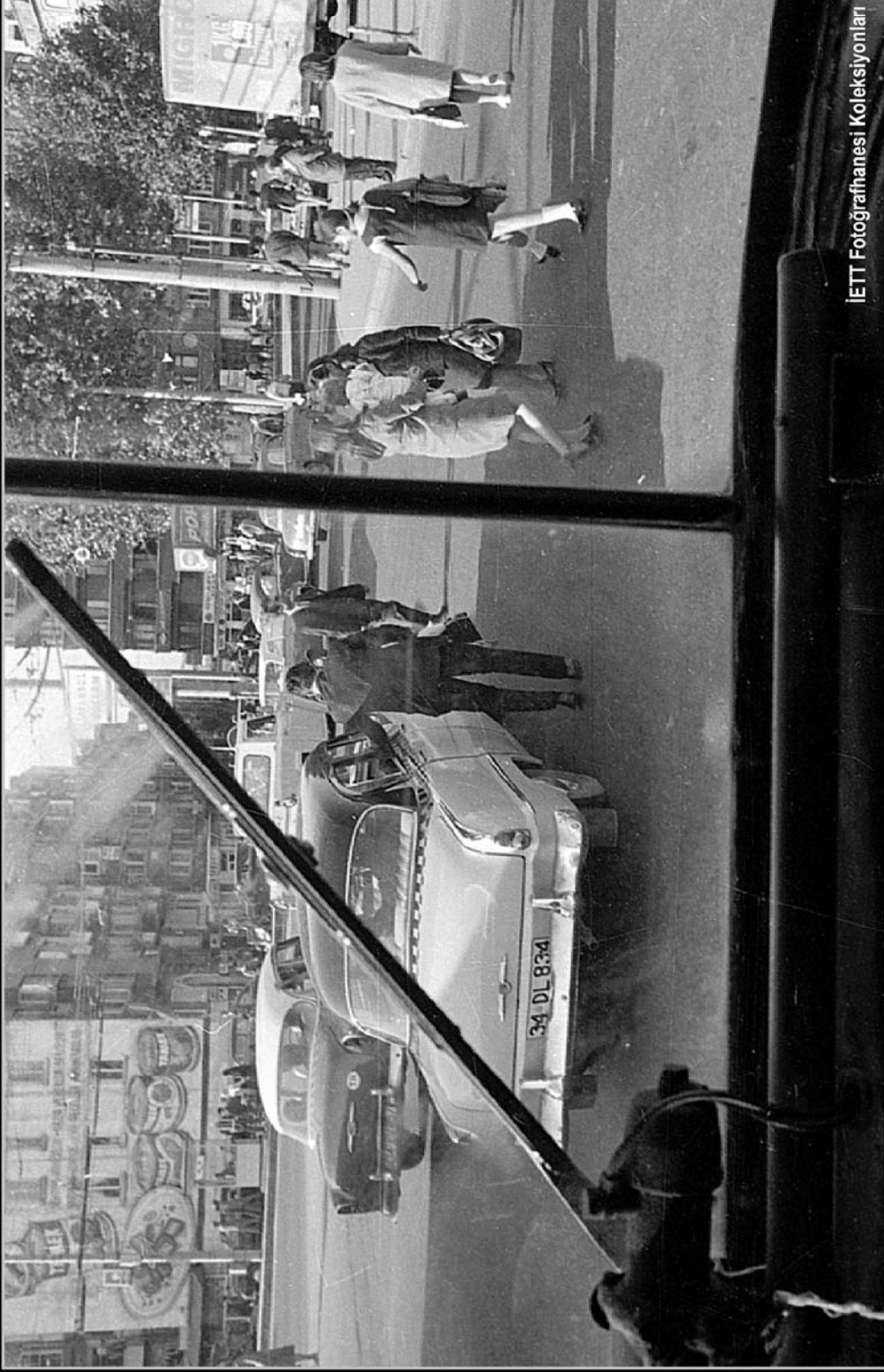
Anadolu yakasının ilk tramvay hattı olan "Üsküdar-Kısıklı" servislerinin, Kısıklı Abdülhak Ağa Camii önündeki ilk hareket noktası... Geride beklemekte olan motris, yaklaşık bir çeyreklik bir seyahatten sonra Altunizâde-Bağlarbaşı üzerinden Üsküdar vapur iskelesine ulaştırılacak yolcularını (İbrahim Hilmi TANİŞİK Koleksiyonu)...



Stamboul.— Le Débarcadère de Bébék. (Bosphore).

Bebek Camii ve iskelesi... Yolcular 10:25 Köprü aadet postasını beklemekteler. İçlerinden biri elleri arkasına bağlı olduğu halde, uzaktan, Küçüksu istikameti civarından vapurun belirmesini bekliyor dikkatli gözlerle... Yapılaşma yavaş yavaş başlamış artık, semtin 4-5 katlı ilk apartmanları inşa halinde (İbrahim Hilmi TANİŞİK Koleksiyonu)...

# BİR TROLEYBÜSÜN ÖN CAMINDAN...



Ansaldo marka bir trolleybüsün içi... Taksim peronlarından henüz hareket edilmiş, sol kolda yolun başını tutmakta olan Ayıldız apartmanının önünden dolanılarak Tarlabaşı'nın daracık yoluna sapılacak, ortalama bir çeyreklik yolculuktan sonra Şişhane'ye, İtfaiye binasının çaprazına çıkılacak, oradan da Meyvit yokuşundan devamla Azabkapı'ya doğru yola devam edilecek...

Trolleybüslerin şoför mahallerinin karşısında yanyana dörtlü koltuk grubu vardı. Gerçi gidış istikametine göre yan şekilde monte edilmişlerdi ama, yine de ilk binenlerce atık davranılıp grubun sağ başındaki tutulabilirse, kendinizi kırkbeş derece kadar sağa çevirerek yola daha bir keyifle hâkim olabilirsiniz...

Derinlerden gelen hafif bir vınlama haricinde gürültülü ve rahatsız edici herhangi bir motor sesi üretmeyen trolleybüslerle seyahat etmek, Trafikteki o sinir bozucu dur-kalkları hesaba katmazsanız şayet; oldukça huzur vericiydi aslında...

**O**tobüs yolculuklarının asıl tadı, ön camdan dışarıyı seyrederek çıkar. Caddeler, sokaklar, taşitlar, insanlar, ağaçlar... herşey, aracı kullanan şoförün hâkim olduğu açıdan geçerek önünüzden akıp gider.

Eskiden yolcular bu konuda galiba biraz daha şanslıydı. Çünkü Scania, Büssing, Skoda otobüslerle Ansaldo marka trolleybüslerin kapıları ortadaydı.

Dolayısıyla en önde, şoförün hemen yanında yolcuların oturması için raptelmiş tek (bazılarında çift) koltuk bulunurdu. Otobüse ilk binen yolcunun iş-tisnasız hamlesi, hızlı bir şekilde en öne doğru ilerleyerek boştaki bu koltuğu kapmaktı. Sonrası ise pek keyifli... Oturarak gitmek bir yana, bir de önünüzü perdeleyenler olmadan rahatça yolu seyrederek seyahat etmek, İstanbul kentliği ulaşımında öyle her zaman nasıbolmayacak bir nimetti...

İETT Fotoğrafhanesi Koleksiyonları