



İstanbul'un Toplutaşıma Araçları



İSAP

www.isap.gen.tr

İSTANBUL SEYAHAT ARAŞTIRMALARI PLATFORMU - AYLIK ELEKTRONİK BÜLTENİ

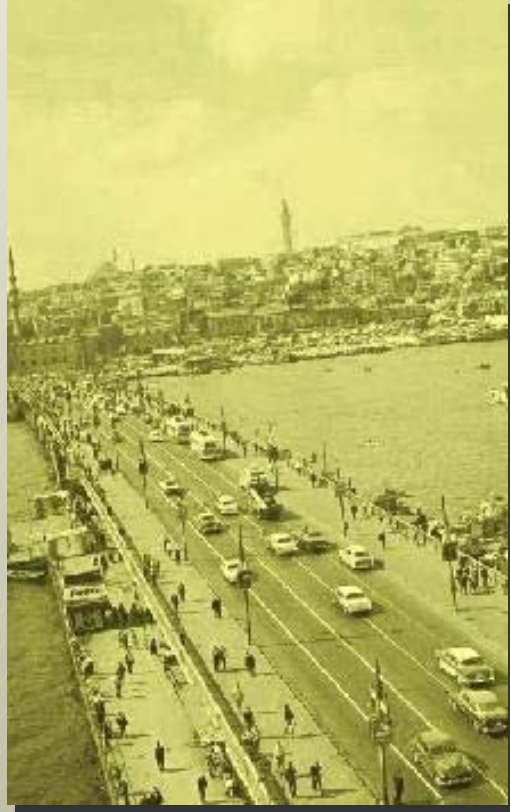
"Son birbuçuk asrında İstanbul'da değişim ve kentiçi seyahat tarihi okumalarına farklı bir bakış açısı kazandırmak"

AYLIK ELEKTRONİK SÜRELİ YAYIN

Kasım/2011 - Sayı: 2

Yazı Kurulu

Rifat BEHAR
Onur ORHON
Mustafa NOYAN
Kemal ÇONTAY
Kemal ÇEVİK
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 - "Yola Devam"	
<i>Cenk İNCE</i>	3
İETT Taşıt Müzesi	
<i>Onur ORHON</i>	4
İstanbul Deniz Ulaşım Tarihi ve Mevcut Envanteri (2011)	
<i>Mustafa NOYAN & Kemal ÇONTAY</i>	8
Yedikule'de Tramvaylı Günler	
<i>Gökhan GÜL</i>	13
Sirkeci-Halkalı Banliyö Tren Hattı	
<i>Akın KURTOĞLU</i>	18
Adına Şarkı Yazılan Gemi: M/V-"Paşabahçe"	
<i>Ali BOZOĞLU</i>	26
1950'lerin Başında Trafik Sorununa Çözüm Arayışları: "Nedeco Raporu"	
<i>Rifat BEHAR & Mustafa NOYAN</i>	31
Fotoğraf Okuma Üzerine Denemeler	
<i>Akın KURTOĞLU</i>	35
İlki Kere İlki, Dört	
<i>Kemal ÇEVİK</i>	36
Sizin Hiç Dört Yapraklı Yoncanız Oldu mu?	
<i>Alican KÜÇÜKCAN</i>	38
From Russia With Love ("Rusya'dan Sevgilerle" - 1963)	
<i>Deniz TÜMER</i>	40
Yeninin Adı, Eskinin Tadı	
<i>Ali Hikmet ŞERBETÇİOĞLU</i>	42



Cenk İNCE

Yola Devam...

SAP ikinci sayısı ile yoluna devam ediyor. Bu ayki yolculuğumuza 1871 yılından başlıyoruz. Günümüzde Sirkeci-Halkalı arasında hizmet sunmakta olan banliyö tren işletmeciliğinin milâdı olarak kabul edilebilecek Yenikapı-Florya arasında inşasına başlanan demiryolu çalışmalarının ertesi sene Sirkeci-Yenikapı ve Florya-Hadımköy arasında sürdürülmesinin ve İstanbul'un Edirne'ye ve sonradan sınırlarımız dışında kalacak topraklar ile bağlanmasının öyküsünü dinleyeceğiz Akın Kurtoğlu'ndan. Hattın inkişafı ve istasyonların teşekkülünü, devletleştirilmesini, çift hatta geçirilmesini ve elektrikliye dönüştürülmesini kronolojik ve sosyolojik olarak irdedeceğiz.

Ardından İtalya'nın Taranto kentine uzanıp, Cantieri Navali di Taranto S.P.A. tersanesindeki bir suyla buluşma öyküsüne tanıklık edeceğiz. Ali Bozoğlu üstadımız bizlere enfes sunumu ile İstanbul'un gelmiş geçmiş en hızlı, en büyük, en çok yolcu taşıyan, uğruna şarkılar bestelenen sür'at postasını, M/S-Paşabahçe'yi anlatacak.

Daha ilk sayısından başlayarak dergimizin ilgiyle takip edilen "Yeninin adı, Eskinin tadı" köşesinde fotoğraf karşılaştırmaları yapan Ali Hikmet Şerbetçioğlu bu ay bizleri önce Unkapanı köprüsüne götürüyor. Azabkapı, Meyyit yokuşu istikametini karşımıza alıp, aynı açıdan çekilmiş iki fotoğraf arasındaki farkları gözler önüne seriyor. Akabinde de 1927'nin karlı bir sabahın da uyanıp Ordu caddesine gidip Pertevniyal Valide Sultan Camii'ne doğru bir bakacağız.

Alican Küçükcan tüm hızıyla arşiv çalışmalarına devam ediyor. Bu ay da çok ilginç bir konu hazırlamış bizlere: "Sizin hiç dört yapraklı yoncanız oldu mu?" başlıklı yazısında İstanbul'un meşhur dört yapraklı yoncalarından, 28 Temmuz 1966'da açılan Unkapanı geçidinin teknik, mali ve kentsel gelişim ile ilgili detaylarını paylaşıyor.

Vardacı ve İspir ne demektir? Peki Kostantin Krepano kimdir? Bilemediniz değil mi? O halde hemen Gökhan Gül'ün hazırladığı ve bir nefeste okuyacağınız "Yedikule'de tramvaylı günler" başlıklı yazısını göz atmanızı öneriyorum. Hayata geçirilemeyen ve tek raydan oluşan tramvay şebekesi fikrinin ortaya atıldığı 1868 yılından başlayarak, tekrardan gerekli imtiyazların alınmasına mukabil hatların inşası ve en nihayet 1871 Temmuzunda açılmasına, 1912 yılında Balkan savaşı nedeni ile idarenin elindeki tüm atların orduya satılması neticesinde seferlerin durdurulmasından, 1914 yılında elektrikli tramvayların ihdasına, 1950'li yılların ortalarında başlayan imar faaliyetleri nedeni ile tramvayların her iki yakadan kaldırıldığı 1966 yılına kadar tüm detayların kısa ve akılda kalıcı bir özeti- ni bulabilirsiniz.

Kemal Çevik; şimdilerde yaşadığı Paris'ten kaleme aldığı o güzel yazısında 1960'ların Kadı Köyü'nü özlemle anmış. Sokak sokak, dünün ve bugünün karşılaştırmasını yapmış. Okudukça iğniz burkulacak ve her şey geriye mi gidiyor diye kendinizi düşünmeden alamayacaksınız.

Kemal Çontay ve Mustafa Noyan ikilisi enfes bir çalışmaya imza atmışlar. "İstanbul Deniz ulaşım tarihi ve 2011 itibarı ile envanteri" çalışması araştırmacılara rehberlik edecek cinsten.

Deniz Tümer İstanbul konulu filmler arasından çekip çıkardığı yabancı menşeli bir filmi anahatlarıyla inceliyor ve akışta sık sık sahneye yansıyan İstanbul cadde ve sokak görüntüleriyle toplu taşıma araçlarından örnekler veriyor.



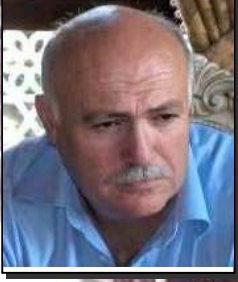
Bir başka ortak çalışmamız da yine Mustafa Noyan ve Rifat Behar tarafından gerçekleştirilmiş. Konu hiç de yabancı olduğumuz bir konu değil esasında; "1950'lerin başında İstanbul'un merkezindeki trafik sorununa çözüm arayışları: Nedeco Raporu". Raporla teşhis edilen sorunların bugün de var olması düşündürücü, sıralanan çözüm yollarının aradan geçen 60 yıla yakın süre zarfında uygulanamaması ise sorgulanması gerekmekte.

Bir diğer üstâdımız Onur Orhon da; İstanbul ulaşımının hazine konularından birine parmak basmakta: "İETT Taşıt Müzesi". 1966 yılında tramvaylarına vedâ eden İstanbul, bir grup İETT çalışanı sayesinde onlara vefalı davranmış, 15-20 vagonun korunarak Kadıköy Kuşdili'ndeki depoda sergilemeye başlamıştı. Bu vagonların yanına 1969 yılında elektrikliye çevrilmeden önce bir asırdan fazla hizmet eden ve buharlı olarak işletilen tünel vagonlarını ve tesislerini katılmıştı. Zaman içerisinde zenginleşen koleksiyon bu iyi niyetli çabanın zaman içerisinde nasıl da sekteye uğradığı ve yok olup gittiğini yazın ilerleyen bölümlerinde bulabilirsiniz.

Hepinize keyifli okumalar dilerim. Gelecek sayıda buluşmak üzere.

Saygılarımla,

Cenk İNCE



Onur ORHON

Yitirilen Değerlerimiz



Osman TOKLU Arşivi

İETT Taşıt Müzesi

Jstanbul'un Anadolu yakasında 38 yıllık tramvay işletmeciliğinin sonlandırıldığı 1966 Kasım'ında, filodaki tramvay motris ve vagonları bugün Kadıköy İtfaiyesi olan dönemin Kuşdili Tramvay Deposu'na çekildi. Artık İstanbul halkına hizmet edemeyecek çalışır durumdaki 125 dolaylarındaki tramvayın günlerce bekletildikten sonra Avcılar'da bulunan İETT kampına gönderilmesine karar verildi. Tramvay vagonları burada dinlenme konutu olarak kullanılacaktı. Bu bir ulaşım cinayeti idi.

Bu hazin sonu içlerine sindiremeyen bazı İETT görevlileri Kuşdili deposunda bir tramvay müzesi kurulması girişimlerini başlattı. Sürgün kampına gönderilmeleri engellenen 15-20 adet tramvay vagonu elden geçirilerek Kuşdili Deposu, İETT Taşıt Müzesi olarak faaliyete açıldı.

İETT Taşıt Müzesi'nin ilk günlerinde bugün Kağıthane garajı girişinde yer alan açık atlı tramvay, haremlik-selâmlık içeren tramvay, tuz vagonu, kum dökme vagonu, ray döşeme vagonu, bakım aracı, tramvay işletmeciliği ile ilgili araç, gereç, malzeme, ilk otobüslerin fotoğrafı, Skoda, Leyland maketleri sergileniyordu.



"37 numaralı motris Kuşdili Tramvay Müzesi'nde..."



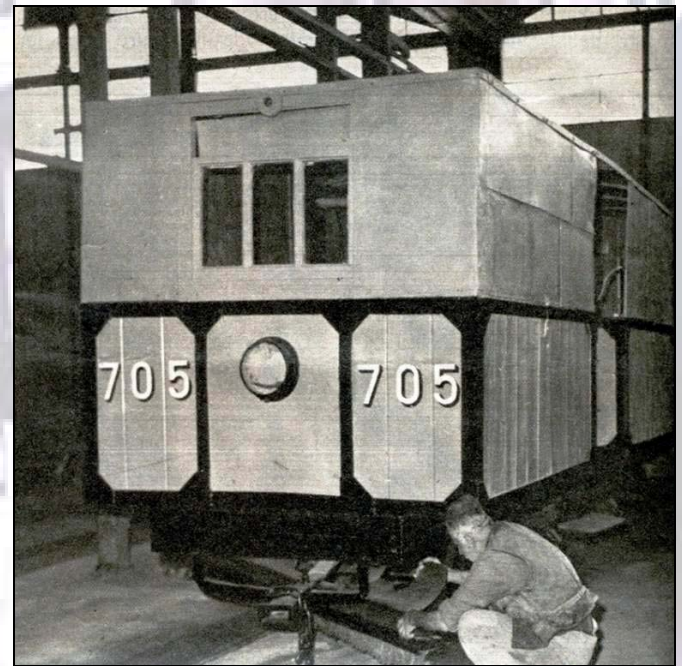
Günümüzde İstiklâl Caddesi üzerinde "Tünel-Taksim" arasında "nostalji hattı" adıyla kullanılan "223" filo numaralı motris, Kuşdili müzesindeyken...

Osman TOKLU Arşivi

www.TURKRY.com



"35" numaralı ÜKHT Siemens motris müze bahçesinde. Meraklıları beş dakikalık bir nostalji turu atabilmek için sıradalar...



"705" görev numaralı "tuz dökme vagonu..."



"85" numaralı atlı tramvay kabini



Tramvay motrisi ve 1957 model Skoda RO-706 maketi...

1969 yılında Galata Tüneli'nin elektrifikasyona dönüşümü sonrasında buharlı tünel vagonları ve tesisleri tek parça halinde İETT Taşıt Müzesi'ne getirildi ve sergilenmeye başlandı. Okullar topluca öğrencileri bu müzeyi ziyarete getiriyordu. Geçmişin İstanbul'unu gelecek kuşaklara aktaran böylesine önemli bir girişim ne yazık ki ülkedeki istikrarsızlıktan payına düşeni aldı ve aynı tramvayın kaldırılmasında olduğu gibi bir kararla yok edildi.



Berrin Erdinç FRİK Koleksiyonu



Havalı kapılı "187" numaralı tramvay motrisinin maketi, 60'lar... (İETT Koleksiyonları)

Kadıköy Eski Hal binası restorasyon çalışmalarının başlaması, o güne kadar burada hizmet yapan itfaiyenin taşınması uğruna İETT Taşıt Müzesi'nin 1982 yılında kapatılması uygun görüldü. İstanbul ulaşım tarihini oluşturan değerler bir kalemde yok sayıldı. Müzede sergilenen objeler İETT Metrohan binasına ve garajlara dağıldı. Pek çok yazılı belge, doküman ve malzeme ortalığa savruldu. Buharlı Tünel vagonları Hasanpaşa gazhanesine götürüldü. Bir dönem Gülhane Parkı içinde müzenin yeniden konumlandırılacağı konuşulduysa da sonradan unutuldu.

Taşıt Müzesi tarih oldu



Müzede objeler çeşitli müzelerde sergileniyor.

müzede sergileniyor. 1997 yılında ise Karaköy-Tünel arasında hizmet vermiş olan ahşap vagonlar ve kasnaklar, İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü'ne ait Hasanpaşa Havaalanı Fabrikası'na nakledilerek ileride geniş yapılarak kurulması planlanan Taşıt Müzesi'nde sergilenmek üzere muhafaza altına alınmış.

1994 yılında hizmete açılan ve yetersiz kalmakta birlikte İstanbul'un bugünkü ulaşım müzesi olan Karaköy'deki İETT Müzesi'nde sergilenen objeler arasında 1871

1990 yılında çalışır durumda olan müze tramvayları yeniden onarılarak, yapılarak Taksim-Tünel arasında nostalji taşımacılığına başladı. Eski tramvayları yaşatmak adına İETT tarafından atılan bu güzel adım, tramvayları yaşayanlar için önemli bir olgu olarak yaşanıyor.

1994 yılında İETT İşletmeleri Karaköy binasının zemin katını müze olarak düzenledi. Bazı elde kalan taşınabilir objeler burada ziyaretçilere açıldı. 1996 yılında anılan mekân elden geçirilerek yenilendi. Bugün yok!



"35" numaralı ÜKHT mirâsı motris, yağmurlu bir günde müze bahçesinde, tur esnasında...



80'lerde müzenin son demleri...



Bir dönem Karaköy'de sergilenen malzemelerden (İETT Koleksiyonları)...

Bu arada İstanbul'da Rahmi Koç Sanayi Müzesi kuruldu. Üsküdar ve Havalisi Halk Tramvayları A.Ş. (ÜKHT) adına faaliyete başlayan ve İETT Anadolu tramvay işletmesinde kullanılan 35 filo numaralı elektrikli tramvay (1992) ile Buharlı Tünel'in bir dizisi (1997) bugün Rahmi Koç Sanayi Müzesi kapsamında İstanbullularla buluşuyor. Toplutaşıtları, ulaşımı, İETT'yi önemseyen ve benimseyen kişilere bu araçların Taşıt Müzesi yerine bir özel müzede bulunması ağır gelmektedir. Buharlı Tünel'in bir vagonu da İETT tarafından restore edilmişse de Bağlarbaşı Kültür Merkezi ve Ulaşım(?) Müzesi bahçesinde kaderine terk edilmiş durumdadır.

Ulaşım ve İETT tarihi içerisinde çok önemli bir yeri olan eski Bağlarbaşı Tramvay ve Otobüs Deposu yapılan bir projelendirme ile Kültür Merkezi ve Ulaşım Müzesi amaçlı olarak inşa edildi. Ulaşım Müzesi ile atılan tek adım buharlı tünel vagonunun getirilmesiydi. Tarihi garaj binası ulaşım müzesi için restore edildi. Sonra ne oldu?



Semih K. Arşivi

Bağlarbaşı, günümüz...

Üsküdar Belediyesi bir süredir fiilen kullandığı Bağlarbaşı deposu alanını İETT'den devir aldı. Kendi faaliyetleri doğrultusunda kullanmayı amaçlıyor. Tarihi binanın da kafeterya olmasından söz ediliyor. Ulaşımın tarihinin yazıldığı bir mekanın bu şekilde kullanılması içimizi acıtıyor. 1980'lerin belediye yönetiminin Taşıt Müzesi'ne indirdiği darbenin bir benzeri bugün Üsküdar Belediyesi yönetimi tarafından Ulaşım Müzesi'ne ayrılan bir yere yapılıyor.

İstanbul değerlere sahip çıkmada bu kadar vefasız mıdır?



Kemal ÇOVITAY & Mustafa KOYAN

İstanbul Deniz Ulaşım Tarihi ve Mevcut Envanteri (2011)

İstanbul Boğaziçi, Haliç, Marmara Denizi tarafından çevrelenen, Boğaz ve deniz kıyısındaki semtlerinin isimleri kent ile birlikte hatırlanan, ismi anılınca dahi deniz kokusunu hatırlatan şehrimizdir. İstanbul bu güzelliğinin yanında ulaşım açısından derin bir zorluğa sahip, İstanbul üç tarafı denizlerle çevrili iki yarımadadan oluşan, dünyada benzerine az rastlanılabilecek özellikte Boğaz Köprüleri inşa edilene kadar, deniz ulaşımının bir mecburiyet olarak tanımlanabileceği bir şehir, ancak İstanbul halkı bu mecburiyeti vapurlarıyla bir geleneğe, hatta bir keyfe dönüştürebilmeyi başarmış, vapurları şehirde çekilen filmlerin, fotoğrafların, kartpostalların vazgeçilmez fonu olmuş, tarihi bir buçuk asrı geçen bir deniz ulaşımına sahip.

Bu makalemizde İstanbul'un deniz ulaşımı tarihinin safhalarını hatırlayıp, günümüzdeki durumuna bağlayacak, isimleri efsaneleşmiş, vapur ve iskelelerini listeleyeceğiz. Şehrin ecdâdımızca fethinden hemen sonra, Fatih Sultan Mehmed döneminde daha 1455 yılında Haliç Tersanesi kurulmuştur. Haliç Tersanesi'ni Taşkızak Tersanesi takip etmiştir.

Şehrimiz İstanbul'da kuruluşundan bu yana Haliç, Boğaziçi ve Marmara Denizi'nde sandallarla, mavnalarla,

pazar kayıklarıyla deniz taşımacılığı yapıldı. 19. yüzyılın ortalarından itibaren buharlı gemilerin keşfedilmesiyle beraber, yabancı uyruklu özel işletmeciler tarafından vapurlarla yolcu taşımacılığı yapılmaya başlanmıştır. 1844 yılında Bahriye Nezareti sorumluluğu altında "Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi" İstanbul içinde "Sirkeci-Adalar", "Sirkeci-Pendik" ve "Sirkeci-Yeşilköy" iskeleleri arasında, İstanbul dışında da İstanbul, İzmit, Gemlik ve Tekirdağ limanları arasında vapur işletmeye başlamıştır.

Hazine-i Hassa İdaresi, 1862 senesinde "Fevaid-i Osmaniye İdaresi" adını almış, Kadıköy ve Adalar'a yolcu taşımacılığı ile faaliyetlerine başlamıştır. 1871 senesinde fermanla "İdare-i Aziziye İdaresi", 1878 senesinde de "İdare-i Mahsusa" şeklinde isimleri değişse de birbirine yakın alanlarda hizmet vermeye devam etmişlerdir.

Vapurla yolcu taşımacılığındaki başarı üzerine Padişah Abdülmecid'in izniyle 1851 senesinde, "Şirketi Hayriye" kuruldu, şirket, aynı zamanda Türkiye'nin ilk anonim ortaklığıydı. İlk seferini Üsküdar'a yapan Şirketi Hayriye 1871 dünyanın ilk arabalı vapuru "Suhulet", daha sonra da kardeşi "Sahilbent"i Kabataş-Üsküdar arasında çalıştırdı, 94 sene bilfiil İstanbul halkına hizmet eden şirketin toplam 77 vapuru oldu.

No	Vapur Adı	No	Vapur Adı	No	Vapur Adı	No	Vapur Adı	No	Vapur Adı
1	RUMELİ	17	BAHARİYE	33	NUSRET	49	HALE	65	SARAYBURNU
2	TARABYA	18	ASAYIŞ	34	GAYRET	50	SEYYÂLE	66	BOĞAZIÇI
3	GÖKSU	19	SEYYAR	35	İŞGÜZAR	51	SÜREYYA	67	KALENDER
4	BEYLERBEYİ	20	TERAKKİ	36	MİRGÜN	52	ŞİHAP	68	GÜZELHİSAR
5	TOPHANE	21	SÜRAT	37	İHSAN	53	İNŞİRAH	69	HÜSEYİN HAKİ (Göztepe)
6	BEŞİKTAŞ	22	TAYYAR	38	ŞÜKRAN	54	İNBİSAT	70	ZİYA (ERENKÖY)
7	İSTİNYE	23	AZİMET	39	NEVESER	55	BEBEK	71	REŞİT PAŞA (Hâlâs)
8	BEBEK	24	RAHAT	40	REHBER	56	GÖKSU	72	FUAT PAŞA (Üsküdar)
9	KANDİLLİ	25	SELAMET	41	METANET	57	TARABYA	73	RUMELİKAVAĞI
10	BEYKOZ	26	SUHULET	42	RESANET (Eser-i Mrh.)	58	NİMET	74	ALTINKUM
11	ANADOLU	27	SAHİLBENT	43	İKDAM	59	KAMER	75	KOCATAŞ
12	KABATAŞ	28	MEYMENET	44	İNTİZAM	60	RAĞBET	76	SARIYER
13	GALATA	29	NÜZHET	45	RESAN	61	SULTANİYE	77	KABATAŞ
14	BÜYÜKDERE	30	REFET	46	RÜÇHAN	62	HÜNKÂR İSKELESİ		
15	BEYAZIT	31	AMED	47	TARZ-I NEVİN	63	SÜTLÜCE		
16	BÜYÜKADA	32	MESERRET	48	DİLNİŞİN	64	KÜÇÜKSU		

1857 yılında Şirketi Hayriye'nin Boğaz kıyılarında gösterdiği başarıyı model alarak "Haliç Dersaadet Vapur Şirketi" kuruldu. Şirket 1913 yılında İtalyanlara devredildi, ismi "Haliç Şirketi" olarak değiştirildi, 1935 yılında da belediye yönetimine geçti.

1910 yılında İdare-i Mahsusa'nın unvanı değiştirilerek "Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi" ne dönüştürülmüştür. Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi 1925 yılında 597 sayılı Kanunla "Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi" ismini alarak Cumhuriyet Kurumlarımız arasındaki seçkin yerini almıştır. Bu dönemde filoya ilave edilen gemilerle "Köprü-Pendik" ile "Köprü-Yeşilköy" arasında seferler yapılmaya başlanmış, ilerleyen yıllarda "İstanbul-İzmit" ile "İzmit Körfez Hattı" açılmış daha sonra Yalova'ya kadar uzayan hatlar eklenmiştir.

1933 yılında Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, üç işletme durumuna getirilmiştir. Bu işletmeler, "AKAY" (İstanbul ve civarı iç hatlar ile Yalova), "Denizyolları" (Marmara, Akdeniz ve Karadeniz dış hatlar) ile "Fabrika ve Havuzlar Müdürlükleri" isimlerini almıştır. AKAY İşletmesi, Ülev ve Suvat gemilerini inşa ettirmiş ayrıca, Şirket-i Hayriye'den Göztepe, Erenköy, Anadolu, Bağdat, Denizyolları'ndan Bağdat, Halep, Basra gemilerini alarak filosunu genişletmiştir.

1937 yılında Denizyolları, AKAY, Fabrika ve Havuzlar Müdürlükleri, İstanbul, İzmir, Trabzon Liman İşletmeleri, Tahlisiye Müdürlüğü ve Van Gölü İşletmesi İktisat Vekaletine bağlı olarak kurulan Denizbank'a bağlanmıştır; faaliyetini sadece 1.5 yıl sürdüren Denizbank, 1939 yılında 3633 sayılı Kanunla kaldırılarak yerine "Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü" ile "Devlet Denizyolları ve İşletmeleri Umum Müdürlüğü" olarak iki genel müdürlük kurulmuştur. 1944 yılında ise "Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü" kaldırılarak görevleri, "Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü"ne verilmiştir; kurum "Kıyı Emniyeti İşletmesi" ismi altında Fenerler ve Cankurtaran Teşkilatı'na bünyesine almıştır. 1945 yılında "Şehir Hatları İşletmesi" de bu Umum Müdürlüğe dahil edilmiştir.

1945 senesinde, 94 yıllık Şirket-i Hayriye ile Haliç hattında kurulu bulunan Haliç Vapurları Şirketi'nin kamulaştırılarak bütün haklarının Şehir Hatları'na devri ile İstanbul sularında vapur taşımacılığı tek çatı altına toplanmış oldu. "Şehir Hatları İdaresi" Boğaz, Marmara ve Haliç hatlarında vapurlarla yolcu taşıma işini, tek başına üstlendi. Vapurların bacalarındaki numaralar kaldırılarak, yerine beyaz bir kuşak üzerine Denizyolları'nın ay yıldızlı, çift çapalı arması monte edildi. Vapur numaraları da büyük bir plakanın üzerine yazılarak, kaptan köşkle-
rinin iki yanına yerleştirildi

1951 yılında "Denizcilik Bankası T.A.O." kurularak, 01.03.1952 tarihinden itibaren faaliyete geçmiş, "Şehir Hatlarını İşletmesi"ni de Limanlar, Tersaneler, Kıyı Emniyeti ve Kurtarma İşleriyle beraber bünyesine almıştır.

Denizcilik Bankası zamanında, saatlerce süren Adalar ve Yalova seferlerinde geçirilen süreleri kısaltmak için harekete geçen işletme, büyük ve rahat üç vapurun

siparişini birden verdi. 1952 yılında İstanbul'a gelen "Paşabahçe", "Fenerbahçe" ve "Dolmabahçe" Vapurlarıyla, Adalar ve Yalova'ya ekspres seferler yapılmaya başlandı. Bu iki vapurun yurtdışından satın alınmasına karşılık, yakın hatlarda çalışacak, daha az yolcu alan, daha küçük vapurların inşasına İstinye Tersanesi'nde başlandı. "Köy Tipi" denen bu vapurların ilk ikisi "Çengelköy" ve "Ortaköy" Vapurları 1956 ve 1958'de hizmete girdi, bu vapurlar çift uskurlu, çift motorluydu; daha sonraki yıllarda yine bu köy tipi serisinden üç vapur "Vaniköy", "Beykoz" ve "Hasköy" Vapurları Hasköy Tersanesi'nde yapıldı. Bunlardan ikisi görülen ihtiyaç üzerine İzmit Körfezi'ne gönderildi.

Özel araba üretiminin yurtiçinde başlamasıyla, kent içindeki yolculuklarda motorlu araç kullanımı artmış ve buna bağlı olarak araba vapuru gereksinimi de artmıştı. 1959'da Sirkeci-Kadıköy araba vapuru hattı açıldı. 1966 yılında Sirkeci Kadıköy hattı yerini Sirkeci Harem'e bıraktı ve bunlara "İstinye-Paşabahçe" hattı eklendi. Özel araçlar daha çok Üsküdar-Kabataş arasındaki seferleri kullanırken, ağır taşıtlar Sirkeci Harem bağlantısını kullanıyordu.

Kadıköy ile çevresinin kalabalıklaşmaya başlaması, buna karşılık filodaki vapurların bir hayli eskimiş olması, zaman zaman işletmeyi zor durumlarda bırakıyordu. Hemen dokuz vapurun siparişi verildi. İlk üçü 1960'ta, diğer altısı 1961'de İstanbul'a gelen bu vapurlar İskoçya'nın Glasgow Şehrinde Fairfield's tersanelerinde inşa edilmişti. Şirket-i Hayriye'nin de birçok vapurunu inşa eden bu eski tersane, dünyanın en büyük ve en güvenilir gemi inşa merkezlerinden biri olarak tanınıyordu.

İngiltere'den getirilen bu dokuz vapurdan sonra, "Maltepe" ile "Suadiye" Vapurları, İstinye Tersanesi'nde "İnciburnu", "Sedefadası" ve "Bostancı" Vapurları da Camialtı Tersanesi'nde inşa edilen toplam beş vapur daha filoya eklendi. Bu vapurlar çift uskurluydular ve göze çarpan özellikleri, ana direklerinin bacaların üzerinde yer alması, yani bacadan direkli olmasıydı. Biçim olarak İngiltere'den getirilen dokuz vapuru andırıyordu. Bu dönemde İstanbul içi deniz hatlarında çeşitli nedenlerle kullanılmayan on altı iskeleyle birlikte toplam seksen üç iskele ile iki tane bağlama iskelesi bulunmaktaydı. Bu iskelelerin yirmi altısı Boğaziçi'nde, sadece altısı Haliç'te kalmıştı.

Denizcilik Bankası T.A.O.'nın ismi 1983 yılında "Türkiye Denizcilik Kurumu Genel Müdürlüğü" (TÜDEK) olarak değiştirilmiş, akabinde bu isim 1984 yılında "Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü" olarak tekrar değiştirilmiştir.

1980'lerde Denizcilik Bankası Şehir Hatları İşletmesi'nin elinde yetmiş dört vapuru bulunuyordu. Bunlardan elli dokuzu yolcu vapuru, geri kalanı da araba vapuruydu. Bu yıllarda İstanbul, artık dünyanın en kalabalık on şehrinde biriydi. Kırsal kesimden gelenlerin sayısı gün geçtikçe önlenemez bir şekilde artmış, yeni yerleşim alanları oluşmaya başlamış, iş bağlantıları yüzünden dünyanın her tarafından gelenlerle birlikte tam bir metropol olmuştu.



Yolcu vapurlarının kırk tanesi, araba vapurlarının da on bir tanesi aktif olarak çalışabilmekteydi. 1985 yılından itibaren, gençleştirme projesi içinde kırk dört adet, değişik kapasiteli yolcu ve araba vapuru siparişi verilerek ekonomik ve teknolojik ömrünü dolduran kömürle çalışan vapurları da kadro dışı bırakmaya başladı.

1990 yılı içinde tamamlanan bu projeye Şehir Hatları İşletmesi filosu geçen beş yıllık dönem içinde büyük ölçüde yenilendi, ayrıca, gemi sayısındaki artışla yeni hatlar açılarak hizmet alanları da yaygınlaştırıldı. İşletme o dönemde, 22 ayrı hatta 50 yolcu ve 25 arabalı olmak üzere toplam 75 vapurluk bir filo ile 46 iskeleye günde yaklaşık 1200 sefer yaparak ortalama 200 bin kişi taşımaktaydı; farklı bir ifade ile bir yılda ortalama 75 milyon İstanbulluyu Asya ile Avrupa arasında taşımaktaydı.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri TDİ özelleştirme karar-nameleri ile gündün güne zayıflamış, yük gemileri, limanlar teker teker satılmış, bazı genel müdürlükleri Ulaştırma Bakanlığı'na bazıları da Belediyelere devredilerek, 2010 yılında genel müdürlüğün yetki ve sorumlulukları tamamen boşaltılmıştır.

Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 31.01.2005 tarih ve 2005/03 sayılı Kararı uyarınca Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'nin Şehirhatları İşletmesi ve Denizyolları İşletmesine ait bazı hatlarda faaliyet gösterdiği yolcu ve araç taşıma hizmetlerinden çekilmesi ve Haliç Tersanesinin İstanbul Büyükşehir Belediyesi 'ne devrine karar verilmiş, aynı yıl Mart ayında Şehir Hatları İDO'ya devredilmiştir.

Geçtiğimiz 2010 yılına kadar İstanbul ve civar çevresinde deniz taşımacılığıyla ilgili tüm hizmetler İDO mahlasıyla bilinen "İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş" tarafından koordine ediliyordu. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin geçen yıl içinde aldığı özelleştirme kararı ve takip eden ihale sonucu İDO 2011 yılı Nisan ayında, 30 yıllık süre için satılmış; "Tepe-Akfen-Souter-Sera" ortak girişim grubu 861 milyon Amerikan Doları bedelle ihaleyi kazanmış; aynı yıl yaz ayları itibarıyla de yatırımcı özel şirket arabalı vapurlar, deniz otobüsleri ve hızlı feribotlar ile söz konusu iskeleleri devralarak işletmeciliğe başlamıştır.

Kamu yararına iki kıta arasında sefer yapılan hatlar ile yolcu vapurları İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından İDO'nun özelleştirilmesinden hemen önce şirket bünyesinden çıkartılmıştı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclisi kararı ile yolcu vapurları ile yolcu vapurlarının hizmet ulaştırdığı iskeleler İDO çatısından ayırarak "Şehir Hatları" tekrar kurulmuştur; kurulan yeni şirketin resmi 2010 yılı Eylül ayında "İstanbul Şehir Hatları Turizm ve Tic.San. A.Ş." adıyla tescil edilmiş, Şehir Hatları vapurları ve İskeleleri yeni şirkete devredilmiştir.

İDO filosu özelleştirme öncesi Marmara Bölgesi'nde 33 hatta, 25 deniz otobüsü, 10 hızlı feribot, 17 araba vapuru ve 36 şehir hatları yolcu vapuru ile 82 noktaya ulaşım hizmeti sağlıyordu. İDO'nun filusunda yan hizmetlerle birlikte toplam 106 gemi bulunuyordu.

İDO ve Şehir Hatları şirketlerinin birbirinden ayrılmasıyla ortaya çıkan durumda, 2011 yılı itibarıyla İstanbul'da deniz ulaşımı hatları, gemileri ve iskelelerini son şeklini yazımızın sonunda listeliyoruz.

Şehirhatları Envanteri

ŞEHİRHATLARI VAPURLARI'NIN HİZMET VERDİKLERİ HATLAR

01»	KADIKÖY-EMİNÖNÜ
02»	KARAKÖY-KADIKÖY
03»	KARAKÖY-HAYDARPAŞA
04»	EMİNÖNÜ-ÜSKÜDAR
05»	HALIÇ HATTI: "Eyüp-Sütlüce-Ayvansaray-Hasköy-Fener-Kasımpaşa-Eminönü-Üsküdar"
06»	KADIKÖY-BEŞİKTAŞ
07»	KADIKÖY-KABATAŞ
08»	UZUN BOĞAZ TURU ("Nostaljik Boğaziçi Özel Gezi", "Eminönü-Kavaklar Özel Gezi")
09»	KISA BOĞAZ TURU (Eminönü-Üsküdar/Kişi tarifesinde sadece Pazar günleri)
10»	MEHTAP GEZİSİ (Yaz aylarında ve sadece Cumartesi geceleri)
11»	BOĞAZ'DAN GELİŞ-BOĞAZ'A GİDİŞ: "Eminönü-Beşiktaş-Kuzguncuk-Beylerbeyi-Çengelköy-Anadoluhisarı-Kanlıca-Çubuklu", "Eminönü-Beşiktaş-Ortaköy-Arnavutköy-Bebek-Kandilli-Ahisarı-Kanlıca-Çubuklu-Paşabahçe-Beykoz", "Eminönü-Beşiktaş-Emirgan-İstinye-Yeniköy-Büyükdere-Sarıyer-Rumelikavağı-Anadolukavağı"
12»	SARIYER-RUMELİ KAVAĞI-ANADOLU KAVAĞI-POYRAZ
13»	KÜÇÜKSU-BEŞİKTAŞ
14»	İSTİNYE-EMİRGAN-KANLICA-A.HİSARI-KANDİLLİ-BEBEK-ARNAVUTKÖY-ÇENGELKÖY
15»	BOSTANCI-TEKMİL ADALAR: ("Kınalıada-Burgazada-Heybeliada-Büyükada-Sedefadası")
16»	KABATAŞ-KADIKÖY-TEKMİL ADALAR: ("Kınalıada-Burgazada-Heybeliada-Büyükada-Sedefadası")

ŞEHİRHATLARI VAPURLARI

"A" Sınıfı Vapurlar		"B1" Sınıfı Vapurlar		"B2" Sınıfı Vapurlar	
01	EMİN KUL	06	ŞEHİT ADEM YAVUZ	16	NURETTİN ALPTOGAN
02	FAHRİ S. KORUTÜRK	07	ŞEHİT KARAOĞLANOĞLU	17	İ.HAKKI DURUSU
03	H.AHMET YILDIRIM	08	ŞEHİT NECATİ GÜRKAYA	18	ŞEHİT METİN SÜLÜŞ
04	PROF.DR.AYKUT BARKA	09	İSTANBUL-9	19	BEŞİKTAŞ-I
05	BARIŞ MANÇO	10	ŞEHİT CANER GÖNYELİ	20	ŞEHİT SAMİ AKBULUT
		11	ŞEHİT İLKER KARTER	21	MODA
		12	ŞEHİT TEMEL ŞİMŞİR	22	KALAMIŞ
		13	AYDIN GÜLER	23	CADDEBOSTAN
		14	HAMDİ KARAHASAN		
		15	ŞEHİT MUSTAFA AYDOĞDU		
"C" Sınıfı Vapurlar		"ŞH/V" Sınıfı Vapurlar		"ŞH/M" Sınıfı Vapurlar	
24	ZÜBEYDE HANIM	26	ŞH-FATİH	31	ŞH-KASIMPAŞA
25	KAPTAN GÜNDÜZ AYBAY	27	ŞH-KADIKÖY	32	ŞH-SÜTLÜCE
		28	ŞH-BEYOĞLU	33	ŞH-HASKÖY
		29	ŞH-SARIYER		
		30	ŞH-BEYKOZ		



Ali Kılıç Arşivi



ŞEHİRHATLARI VAPUR İSKELELERİ

01» EMİNÖNÜ 1. İSKELE ¹	13» KARAKÖY	22» ORTAKÖY
02» EMİNÖNÜ 2. İSKELE	14» KABATAŞ	23» ARNAVUTKÖY
03» EMİNÖNÜ 3. İSKELE	15» HAYDARPAŞA	24» BEBEK
04» EMİNÖNÜ 4. İSKELE	16» KADIKÖY ESKİ İSKELE	25» EMİRGAN
05» EMİNÖNÜ HALIÇ İSKELESİ	17» KADIKÖY YENİ İSKELE	26» İSTİNYE
	18» MODA ²	27» YENİKÖY
06» KASIMPAŞA	19» BOSTANCI	28» BÜYÜKDERE
07» FENER ³	20» BEŞİKTAŞ	29» SARIYER
08» BALAT ⁴	21» BARBAROS HAYRETTİN PAŞA	30» RUMELİKAVAĞI
09» HASKÖY		
10» AYVANSARAY	43» KINALIADA	31» KUZGUNCUK ⁵
11» SÜTLÜCE	44» BURGAZADA	32» BEYLERBEYİ
12» EYÜP	45» HEYBELİADA	33» ÇENGELKÖY
	46» BÜYÜKADA	34» KANDİLLİ
	47» SEDEFADASI ⁶	35» KÜÇÜKSU
		36» ANADOLU HİSARI
		37» KANLICA
		38» ÇUBUKLU
		39» PAŞABAHÇE
		40» BEYKOZ
		41» ANADOLUKAVAĞI
		42» POYRAZKÖY ⁷

Şükrü İnce

Kemal Bereket

Erol Gündüz

¹ Yedek

² Mehtap Gezisi harici faal değil

³ Onarımda, faal değil

⁴ Yangın geçirdi, faal değil

⁵ Onarımda, faal değil

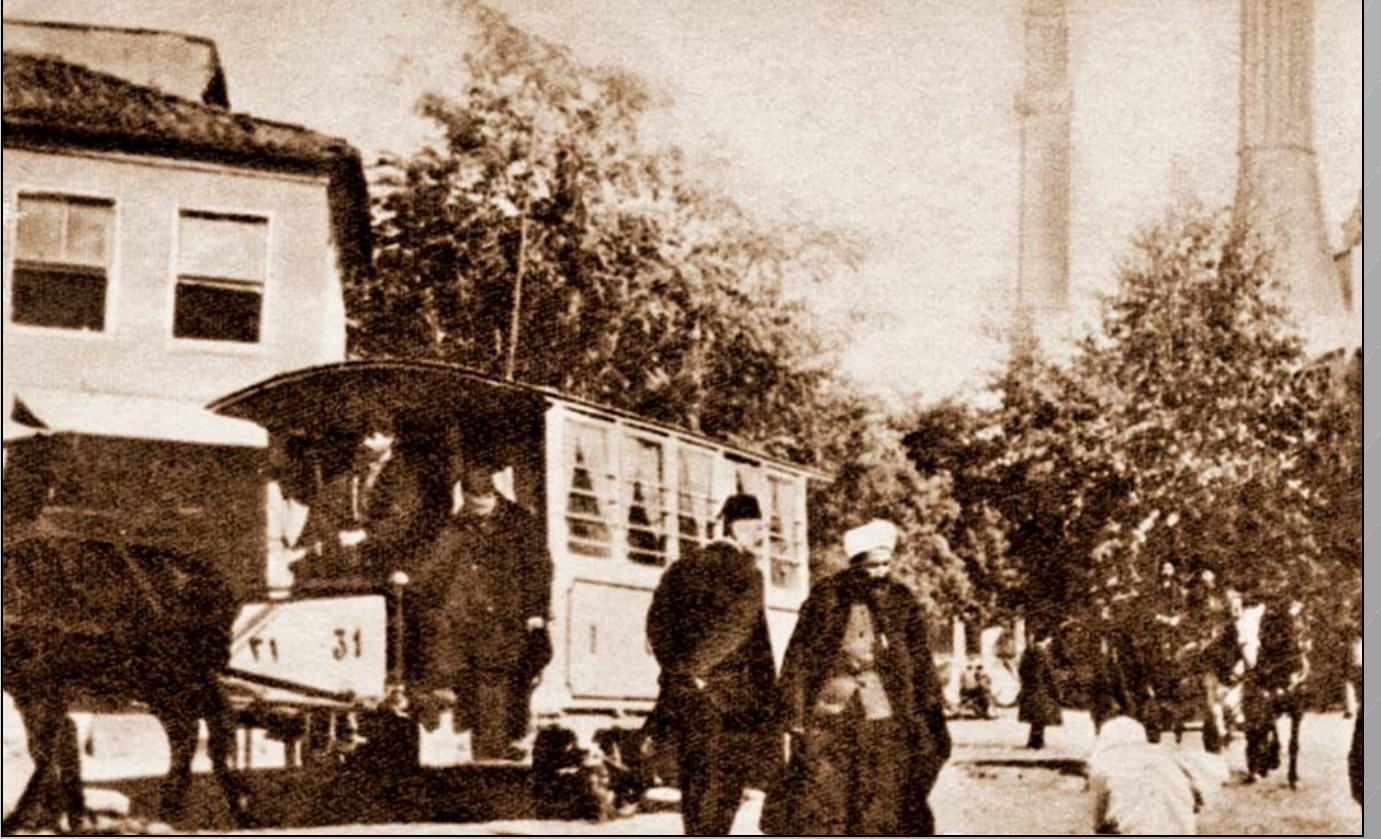
⁶ Yaz aylarında faal

⁷ (Yaz aylarında faal)



Geçmişten Serpintiler

Gökhan GÜL



Bahçekapı'dan hareket ettikten sonra, Sirkeci, Hocapaşa semtleri üzerinden devamla Gülhane yokuşunu tırmanarak Ayasofya'nın önüne varan "31" göğüs numaralı atlı tramvay, Divanyolu ve Yeniçeriler Caddesi'ni takip ederek Aksaray makasına ulaşacak, oradan da Topkapı veya Yedikule istikametine devam edecektir...

Yedikule'de Tramvaylı Günler

Jstanbul'da tramvay yapılması konusundaki ilk girişim; Abdülaziz döneminde meclis-i maabir (meclis muhabiri) üyesi Rüstem Bey'den gelmiştir. 14 Nisan 1868 yılında kendi buluşu olan tek raylı sistemden bahsetmiştir. Amacı uygun fiyat ile yolcu ve eşya taşımaktır. İstemiş olduğu imtiyaz kendisine verilmiş ancak tek raylı olarak öngörülen sistem uygulamaya geçirilememiştir.

Yaklaşık 1 yıl sonra Kostantin Krepano Efendi tramvay inşaatı için gerekli imtiyazı alır. Krepano Efendi, kurduğu Dersaadet Tramvay Şirketi vasıtasıyla, zarar ve ziyarı kendine ait olmak üzere şu hatları inşa edecektir: "Birinci Hat" Azapkapı'dan başlayarak Galata, Tophane, Beşiktaş ve Ortaköy'e; "İkinci Hat"

Eminönü'nden hareketle Babıâli ve Soğukçeşme'den geçerek Divanyolu Caddesi ile Aksaray'da Yusufpaşa çeşmesine kadar gidecek; "Üçüncü Hat" Aksaray'da ikinci hattan ayrılarak Samatya ve Yedikule'ye varacak; "Dördüncü Hat" ise Aksaray'dan Topkapı'ya ulaşacaktır.

Kostantin Krepano Efendi'nin Babıâli'ye ilettiği bu teklif benimsenir ve 1869 yılında mukavele imzalanır. 1870 Mart'ında şirketin hazırladığı tramvay hattı haritaları ve istimlâk planları onaylanır. Nisan ayı içerisinde de yolların düzenlenmesi çalışmalarına başlanır. Osmanlı hükümeti gerekli çalışmaları 6 ayda tamamlayarak şirkete teslim eder.

İlk aks olan "Azapkapı-Beşiktaş" hattı çalışmaları 1871'in Haziran ayında tamamlanarak deneme seferlerine başlanır. Vagonlar Viyana'dan getirilir; araçları çekecek atlar da özel yetiştirilmiş Macar katanaları arasından seçilir. "Azapkapı-Beşiktaş" hattı 31 Temmuz 1871 günü devlet ileri gelenleri, yabancı ülke elçileri, ticari ve mali çevrelerden birçok zevâtin katıldığı resmi törenle açılır.

Aynı yılın Ekim ayında, yapımı sürmekte olan "Eminönü-Aksaray" hattı tamamlanır ve deneme seferlerine başlanır. 14 Kasım 1871 tarihinde de resmen hizmete girer. Bu hattın uzatması olan "Aksaray-Yedikule" hattı ise bir yıl kadar sonra, 14 Ağustos 1872'de hizmete alınacaktır.

İstanbul'daki ilk hatları, açılış tarihlerini ve hat uzunluğunu gösteren tablo:

Hattın Adı	Hizmete Giriş Tarihi	Uzunluğu (m)
Azapkapı-Beşiktaş	31 Temmuz 1871	4200 m.
Beşiktaş Ortaköy	5 Şubat 1872	1840 m.
Eminönü-Aksaray	14 Kasım 1871	3730 m.
Aksaray-Yedikule	14 Ağustos 1872	3600 m.
Aksaray-Topkapı	14 Ağustos 1873	2600 m.

Toplam inşaat masrafı 13.785.254 kuruştur.

İşte O Tarihte Başladı "Yedikule'de Tramvaylı Günler"...

Tek veya iki katlı evlerin bulunduğu Yedikule'nin eğri büğrü dar yollarında, elinde sarı bir boru, başında keçe bir külâh:

-*"Kenara çekilin tramvay geliyor"* diye bağırarak, elindeki boruyu öttürerek koşarak, vardacının ardından zar zor, sarsıla sarsıla hareket eden atlı tramvaylar, daha önce yaya olarak gidilen mesafeleri yakınlaştırdığı için bir anda semt sâkinlerinin gözdesi oldular.

Atlı tramvayların herbirinin üçer mürettebatı vardı; "İspir" adı verilen sürücüsü iyi kamçı kullanan kişilerden seçiliyordu. Ayrıca bir "biletçi" ve gür sesli, güçlü bacaklı tramvaya yol açan "vardacı"yla birlikte ekip tamamlanmaktaydı.

İlk zamanlar yolcular, güzergah üzerinde istenilen noktadan inip binebiliyorlardı. 1880 yılında sefer süresini uzatan bu uygulama kaldırılarak mecburi ve ihtiyari durak uygulamasına geçildi. Diğer hatlarda olduğu gibi Yedikule hattının da rağbet görmesi ve iyi gelir getirmesi Dersaadet Tramvay Şirketi'nin yüzünü güldürmüştü.

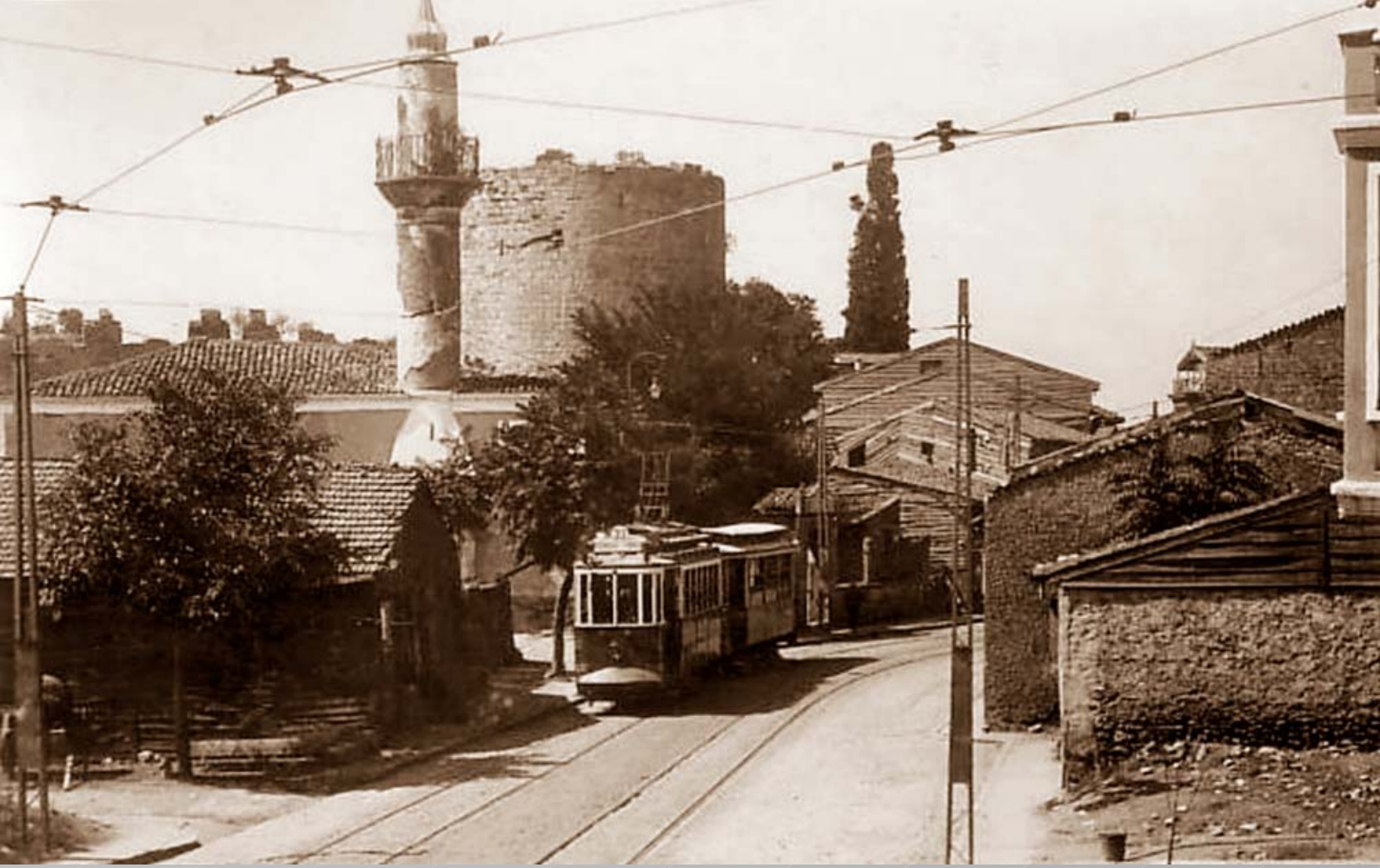
1900'lü yılların başına gelindiğinde halkın tramvaylara alışması neticesinde tasarruf amacıyla vardacılar kaldırıldı. Balkan savaşının başladığı 1912 yılına kadar Yedikule'nin gözdesi atlı tramvaylar oldu. Balkan savaş sırasında harbiye nezaretinin at ihtiyacı neticesinde tramvay şirketi elindeki tüm hayvanları orduya sattı. Yedikule ve İstanbul halkı içinde atlı tramvay devri mecburen sona erdi.

Yeni Bir Dönem "Elektrikli Tramvaylar"

Elektrik fabrikalarının kurulması, tramvay hatlarına elektrik verilmesi sonucunda, İstanbul halkı 1913 yılında elektrikli tramvaylarla tanışır. "Tünel-Şişli", "Feriköy-Şişli" ve "Feriköy-Tünel" hatlarına 16 Ağustos tarihinde elektrik verilir. Alman, Belçika ve Fransız firmalarından alınan araçlar ile ulaşım hızlanır, yeni hatlar tahsis edilir, Galata Köprüsünden tramvay geçer ve yolcu sayısı her geçen gün daha da artar.

17 Ekim 1914 tarihinde "Yedikule-Aksaray" arasındaki hatta da elektrik verilmesi neticesinde yeni bir macera başlar semt halkı için... Sadece Yedikule için değil, hat üzerindeki Langa, Davutpaşa, Etyemez ve Samatya sakinleri içinde aynı durum sözkonusudur.

Yedikule'den hareket eden tramvay tek veya iki katlı bahçeli ahşap evlerin önünden yavaş, aheste geçerek Samatya'ya ulaştığında yeni binen yolcuları ile biranda Türkçe, Ermenice, Rumca ve çat-pat olsa da Fransızca konuşan çok renkli insan yelpazesine Etyemez'e doğru tekrar hareket ederdi. Etyemez zarif konakların bulunduğu güzel bir semti ve ismini de burada ikamet etmiş bir zâttan aldığı çeşitli rivayetlerle söylenirdi. Davutpaşa'yı da geçen tramvay bir anda salatalıkları ile meşhur Langa bostanlarının arasında bulurdu kendini. Aksaray, Beyazıt, Kapalıçarşı, Çemberlitaş, Sultanahmet, Gülhane ve Sirkeci üzerinden Bahçekapı'ya varır ve Yedikule'den kalkışından 35 dakika sonra, Bahçekapı'dan tekrar Yedikule'ye dönmek üzere hareket ederdi. Gün boyu ilk önce erkencileri işlerine götürür, sonraki saatlerde talebeleri okullarına, memurları dairelerine bırakır; gündüz emeklileri kahveye, ev kadınlarını pazarlara ulaştırır; öğleden sonra ise tam tersi hareketle semt halkını tekrar evlerine götürmek gibi tam zamanlı bir işleve sahip olurdu.



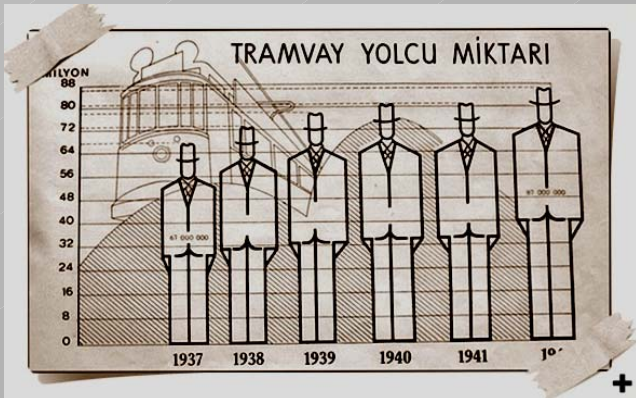
Yedikule Hisarları yıkık, dökük... Elli metre geriden hareket etmiş Yedikule-Bahçekapı tramvayı, içindeki az sayıda yolcusuyla Kürkçübaşı Hüseyin Efendi Camii'nin önünden geçiyor. İleriki duraklarda kendisini beklemekte olan yolcularını sırayla alarak, işlerine, okullarına yetiştirecek, her sabah olduğu gibi...

Eski İstanbul semtlerini bir bütün içinde birbirine bağlardı Tramvaylar. İstanbul sokaklarının vazgeçilmez insan manzaraları sütçü, yoğurtçu, bozacı, sakatatçı ve hallaçlardı. Sokakların süsü ise, günün başlayışından bitişine kadar "çan çan" sesleri ve telâşeli tıkırtılarla her iki yönde koşuşturup duran tramvaylardı.

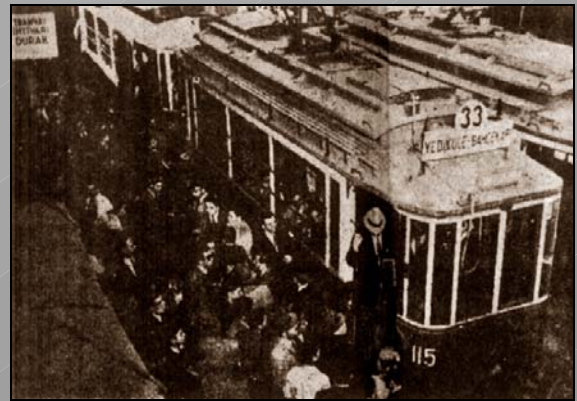
Dar ve düzensiz yollarda taşıt sayısının giderek artması neticesinde, zaman zaman istenmeyen maddi hasarlı ve yaralanmalı, kimi zaman da ölümlü kazalar da yaşanmaktaydı.

Otobüsle tramvay çarpıştı

Şoför Hüseyin Özgürün idaresindeki 3159 numaralı otobüsle Yedikule - Sirkeci hattında işleyen Yaman Remzinin idaresindeki tramvay, Yedikule yolunda çarpışmışlardır. Çarpışma şiddetli olmuş, tramvayın kırılan camlarıyla yolcularından Anna adında bir kadın muhtelif yerlerinden yaralanmıştır. Kazayı müteakib Anna Haseki hastanesine kaldırılmış, hâdisede suçlu görülen şoför yakalanmıştır.



İstanbul'da artan tramvay yolcu sayısı neticesinde Yedikule tramvayları da zaman içinde artırılmış olup, **Yedikule-Beyazıt, Samatya-Sirkeci** arasında belli saatlerde takviye olarak yeni hatlar çalışmaya başladı.



Fotoğrafta; oyun oynayan çocukların attıkları taş neticesinde camı kırılan Yedikule-Bahçekapı tramvayı görülüyor. Aracın vatmanı çocuklardan cam parasını tazmin etmek isteyince hattın seferleri yarım saat boyunca aksıyor ve peşpeşe tramvaylar sıralanıyor.

Türk Edebiyatında Yedikule ve Tramwaylar; 1920'li Yıllarda Yedikule

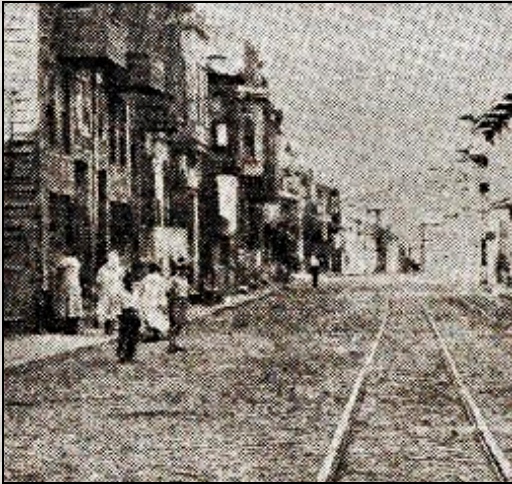
Yedikule kale kapısının dışında bahçeli ve havuzlu kahvenin önünden geçen yol bir toz deryası olmasına rağmen, Yedikule kahvecilerinin bülbülü olan Hazaros Efendi'nin müşterilerini hiç azaltmazdı. Yazları gölgeli ve serin olan kahve, etrafında rengarenk saksıların bulunduğu havuz başında nargile içilip, Veliefendi, Çırpıcı ve Çobançeşmesi'nden dönenlerin seyredildiği keyifli bir mekandı.



Yedikule Kale Kapısı

Hoşsohbet bir adam olan Hazaros efendinin müşterileri de kendisi gibi hoşsohbet adamlardı. Kahvede garsonluk yapan Garbis ve yarı açşılık, yarı mezecilik yapan 70'lik Barba Tano'da hoşsohbet adamlardı.

Yedikule'nin içindeki kahvelerde bahçeli, havuzlu, saksılı, çiçekli ve çardaklıydı. Mesela Sotiri'nin, mesela Dimitri'nin kahveleri sıcak yaz günlerinde deşetli para kırarlardı.



Yedikule Caddesi-Merhaba Durağı

Gündüzleri en kalabalık olan kahve ise Tramvaycılar kahvesiydi. Her gün servis yapan bir çok biletçi, vatman, kontrolör ve makasçılar hep bu kahvede muhabbet ederlerdi. En renkli müşteri ise Tramvay idaresinin vatmanı İsmail'dir. Şakacılığı ile tanınan vatman her gün birilerini işletir dururdu.

Vatman İsmail biletçisine dönerek sorar:

- Bizim yarış ne zaman?
- Cuma'ya.
- Hangi hatta?
- Eminönü-Bebek.

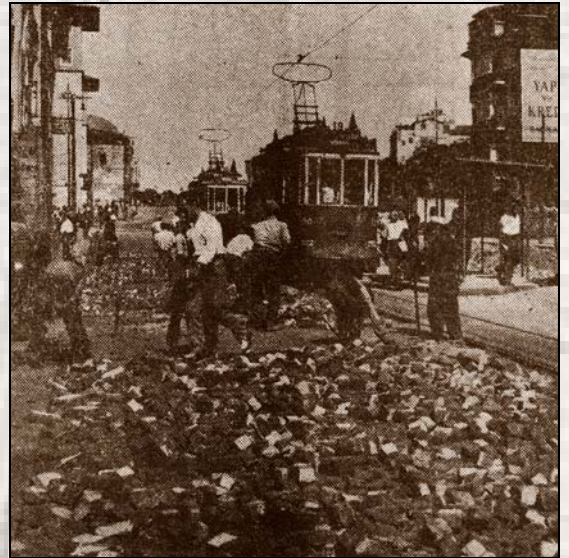
Kahve müşterilerinden kıranta bir adam hemen atılır:

- Ne yarışı bu?
- Tramvay yarışı beybaba.
- Tramvay yarışı olur mu?
- Basbayağı olacak beybaba, tramvay idaresi birinci gelen vatmana 100 lira mükâfat verecek hem de... Adam inanır;
- Bugün at yarışına gitmiş idim. Cuma'ya da Bebek'e tramvay yarışına gideyim o zaman...

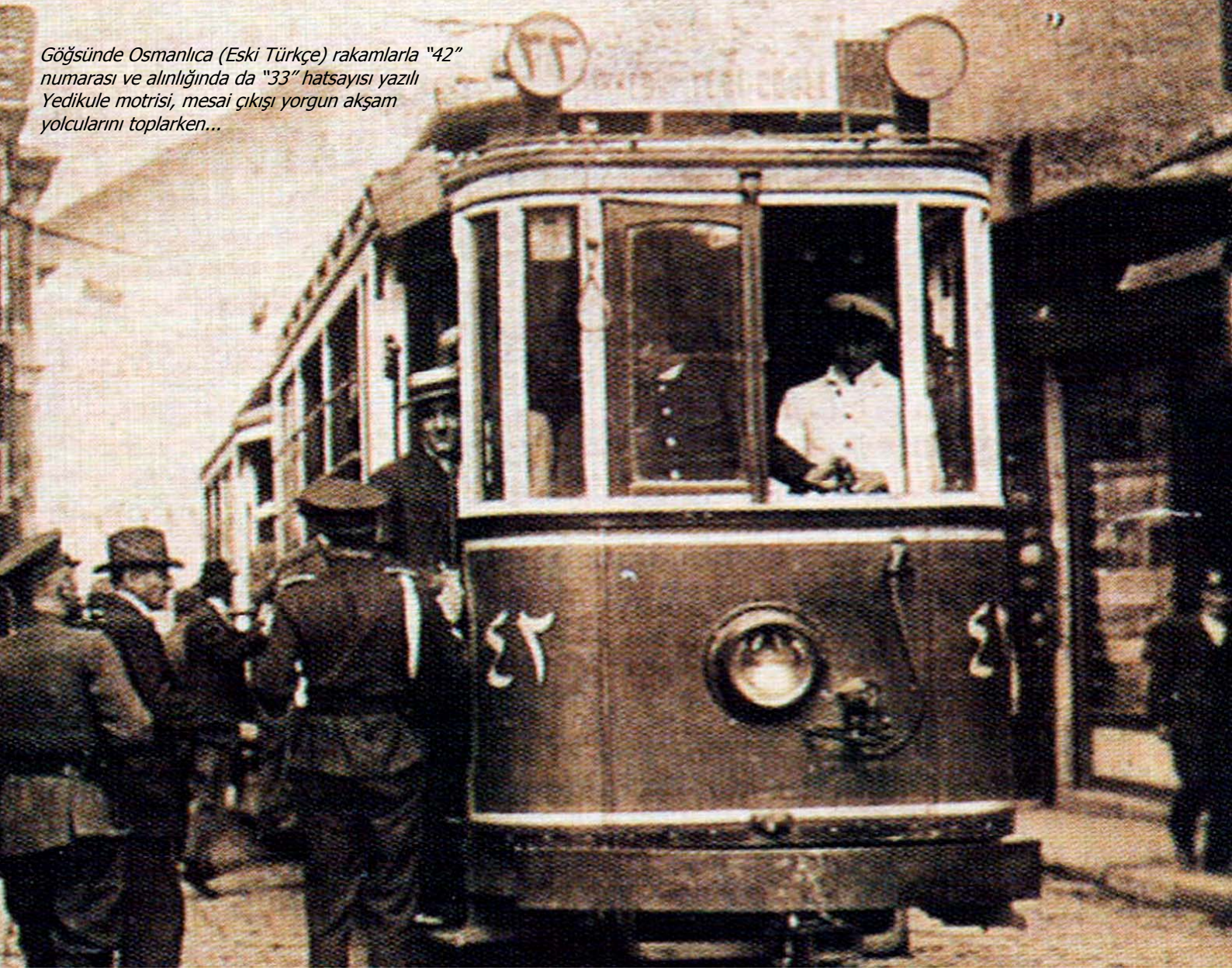
	Aksaray-Yedikule	5,88	-
33	Yedikule-Bahçekapı	6,-	22,50
	Bahçekapı-Yedikule	6,39	23,30
	Yedikule-Aksaray	-	24,10

1948 senesi kış tarifesinde "Yedikule-Bahçekapı" hattının ilk ve son sefer saatleri...

Ellili yılların ortalarına gelindiğinde şehirde "imar faaliyetleri" başlar. Geniş caddeler açılması için istimler başlar. Geniş caddelerin açılması, motorlu taşıtlar için büyük kolaylık getirecek ama tramvayların hazin sonuna imza atacaktır. İlk etapta Çapa-Şehremini yolu üzerinde Topkapı-Aksaray arasında yıkımlar başlar, geniş bir bulvar meydana getirilecektir. Neticesinde mevcut yoldaki tramvay rayları sökülecektir.



Göğsünde Osmanlıca (Eski Türkçe) rakamlarla "42" numarası ve alnlığında da "33" hatsayısı yazılı Yedikule motrisi, mesai çıkışı yorgun akşam yolcularını toplarken...



Sonun Başlangıcı...

14 Haziran 1957'de önce "Topkapı-Bahçekapı" tramvay hattının araçları Çapa'dan geri dönecek şekilde kısaltılır. Bundan bir ay sonra 12 Temmuz 1957 tarihli gazetelerde ise artık çok yakında "Yedikule" için de "o ân"ın gelmekte olduğu yazmaktadır.

AKSARAY - BEYAZIT tramvay hattı sökülecek HATTIN SÖKÜLÜŞÜNDEN SONRA YEDİKULE SEFERLERİ DE TAMAMEN KALDIRILACAK

Bu haberin üzerinden çok değil, sadece beş gün geçer. Yedikule sâkinleri işlerine, okullarına gitmek için evlerinden çıktıklarında görmeye alıştıkları "adeta bir kol saati gibi dakik" tramvaylarını göremezler. Koltuklarının altındaki sabah gazetesinin üçüncü sayfasının en altındaki minicik bir haberde, Yedikule'de "tramvaylı günler" in artık sona erdiği yazmaktadır

Yedikule ve Aksaray tramvayları kaldırıldı

ORTAKÖY - AKSARAY, KURTULUŞ - AKSARAY
TRAMVAYLARI DA BEYAZIT'TAN DÖNECEK

A KSARAY - Beyazıt ve Yedikule - Bahçekapı tramvay seferleri bugünden itibaren kaldırılmıştır.

17 Temmuz tarihli 1957 Milliyet Gazetesi

"İmar faaliyetlerinin" hız kesmeden sürdürülmesi çalışmaları kapsamında tramvay hatlarının sökülmesi de peyderpey devam edilir. Sökülen tramvay raylarının getirdiği zorunluluklar sonucu, asıl hatlar yerine geçici hatlar ile devam eden ulaşım 12 Ağustos 1961 tarihinde İstanbul'un Avrupa yakasında sona erer. Anadolu yakasında oturanlar biraz daha şanslıdır. 4 sene daha "Tramvaylı Günler" yaşarlar. Kasım 1966 tarihindeyse maalesef beklenen son kapıyı çalar ve tramvaylar İstanbul'un gündelik hayatından çıkarlar, geride emsalsiz hâtıralar bırakarak...



Akın KURTOĞLU

Banliyö Tren Hatlarımız

Sirkeci-Halkalı Banliyö Tren Hattı

Rumeli yakasının raylı sistemle tanışması 19. yüzyılın sonlarına tekabül eder. 1871'de Yenikapı-Florya, ertesi sene de Sirkeci-Yenikapı ve Florya-Hadımköy arasındaki trenyollarının inşa edilmesiyle birlikte, 1872 yılından itibaren Küçükçekmece toprakları üzerinden tren geçmeye başladı¹. Hattın doğu ucu olan Sirkeci Tren Garı'nın inşasına 11 Şubat 1888'de başlandı ve iki sene sonra 3 Kasım 1890'da hizmete girdi. 1896'da ise "Yenikapı" ve "Samatya" istasyonları hizmete alındı. Böylece hat üzerindeki istasyon sayısı 8'e yükseldi. 20. yüzyıla girildiğinde Şark Demiryolları'na ait hattın istasyonları; Sirkeci, Kumkapı, Yenikapı, Samatya, Yedikule, Zeytinburnu, Bakırköy ve Yeşilköy şeklindeydi. Edirne'ye ve yurtdışına çalışan şimendiferler Küçükçekmece üzerinden çalışmaktaydı ama, semtin herhangi bir istasyonu olmadığı için trenler burayı pas geçmekteydi.

1931'de banliyö trenleri yaz ayları boyunca Florya'ya kadar çalışıyordu. Ancak halk trenlerin daha da ileriye, Küçükçekmece'ye kadar devam etmesini istiyordu. Derhal bu konuda imza toplanarak bir dilekçeyle birlikte Şark Demiryolları Kumpanyası'na müracaatta bulunuldu. Kumpanya ise bu talebi, Küçükçekmece'de yeterli yolcu potansiyeli bulunmadığını ileri sürerek reddetti.

"Günde 18 katarın Florya'ya uğraması yetersiz bulunmakta ve bilet ücretlerinin de çok yüksek olduğundan şikâyet edilmektedir. Halk, bilhassa Cuma ve Pazar günleri ayakta kaldığını ileri sürerek, Şark Demiryolları Kumpanyası'ndan şikâyet etmektedir. Kumpanya'nın Hareket Amiri M. Antomari; plaj sahiplerinin kendilerine müracaat ettiklerini, Yeşilköy'e kadar giden bir trenin Küçükçekmece'ye kadar temdidini istediklerini, ancak tetkikat neticesinde trenin oraya kadar gitmesini icabettirecek derecede yolcu olmadığının anlaşılması üzerine talebin reddedildiğini, Florya'ya ise kâfi miktarda tren işletildiğini ve hatta fazla kalabalık günlerde trene merbut vagonların çoğaltıldığını söyledi. Bilet ücretlerinin ise fazla olmadığı ve gidip-gelme biletlerinde çok mühim tenzilât yapıldığını da ilâve etti"².

Ancak ilerleyen senelerde de bu taleplerin artarak devam etmesi üzerine önce deneme amaçlı, ardından da sürekli olacak şekilde "Küçükçekmece"ye tren seferleri başlatıldı. Böylece hat üzerindeki toplam istasyon sayısı 10'a yükseldi. 1934'de Şark Demiryolları'nın 21.935 km'lik "Sirkeci-Küçükçekmece" tren hattı ile 11 lokomotif ve 11 furgonu ile 156 vagonu bulunmaktaydı. Şirkete tren işletme imtiyazı 1860'da verilmiş olup, toplam 99 seneydi³. 1 Ocak 1937'de Sirkeci-Edirne Demiryolları (Şark Demiryolları) Kumpanyası satın alındı ve trenler bundan böyle devlet eliyle işletilmeye başlandı.

Rumeli yakası banliyölerinin son istasyonu olan "Küçükçekmece", adigeçen senelerde daha çok "Kilometre-24" (halk ağzında ise; "Kilometro 24") olarak anılmaktaydı. Çünkü şu andaki Küçükçekmece ile Soğuksu istasyonları arasında "24+000" tabelâsı mevcuttu ve Sirkeci Garı'ndan itibaren parkurun 24. kilometresi olduğunu işaret etmekteydi. Küçükçekmece'ye kadar gelen trenler biraz daha ileri giderek bu tabelânın yanındaki makastan geri dönmekteydiler. Halk da son istasyonu artık aynı isimle anar olmuştü.

1943'de tren hattının bir kısmının yeraltına alınarak metro haline getirilmesi düşünüldü:

"Sirkeci-Yedikule" şimendifer hattının yeraltına alınarak Avrupa'daki gibi "Metropolitan" olarak işlemesi düşünülüyor. Ayrıca; "Sirkeci-Küçükçekmece" arasında uzanan Riviera benzeri bir sahil yolu inşa edilecektir"⁴.

Küçükçekmece uzantısı şimdilik sadece yaz sezonu boyunca faaliyet göstermekte olup, sonbahar geldiğinde hizmet dışı bırakılıyor ve trenlerin son istasyonu yine eskisi gibi Yeşilköy'e geri çekiliyordu.

"Yaz münasebeti ile Küçükçekmece'ye kadar uzatılmış olan banliyö tren hatları dünden itibaren Yeşilköy'de nihayetlenmektedir. Kış tarifesinin başlaması ile birlikte; "Sirkeci-Küçükçekmece" arasında yapılan 3 tren seferi kaldırıldı"⁵.

Devlet Demiryolları tarafından yayınlanan 1943 senesi banliyö katarı tarifesinin Küçükçekmece ile ilgili olan kısmı ise şöyleydi:

¹ TCDD, Hat Açılış İstatistikleri, <http://www.tcdd.gov.tr/genel/acilistatistikleri.htm>

² 8 Temmuz 1931, *Vakit*, S:4846.

³ *İstanbul Şehir Rehberi*, İstanbul Belediyesi Matbaası, 1934.

⁴ 23 Nisan 1943, *Akşam*, S:8802.

⁵ 16 Ekim 1943, *Cumhuriyet*, S: 6885.

Devlet Demiryolları 9 uncu İşletme Müdürlüğünden:

Istanbul - Kilometre 24 arası

27-5-943 den itibaren tatbik edilecek banliyö katarları yeni tarifeleri aşağıdadır.

Gidiş

(1)	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48	(2)	50	52	54	56	1054	1056	58	1058	İstasyonlar						
İstanbul	K. 0030	100	620	655	735	820	915	1000	1030	1100	1135	1210	1250	1315	1400	1430	1450	1540	1615	1710	1735	1805	1840	1915	1940	2005	2040	2120	2200	2220	2245	2330	K.		
Cankurtaran																																			
Kumkapı																																			
Yenikapı																																			
Samatya																																			
Yediköy																																			
Yenişehir																																			
Kağıthane																																			
Çekirge																																			
Bakırköy																																			
Yeşilköy																																			
Florya																																			
Çekirge																																			
Yenişehir																																			
Km. 24																																			

Dönüş

(1)	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	46	48	(2)	50	52	54	56	1054	1056	58	1058	İstasyonlar						
İstanbul	K. 0030	100	620	655	735	820	915	1000	1030	1100	1135	1210	1250	1315	1400	1430	1450	1540	1615	1710	1735	1805	1840	1915	1940	2005	2040	2120	2200	2220	2245	2330	K.		
Cankurtaran																																			
Kumkapı																																			
Yenikapı																																			
Samatya																																			
Yediköy																																			
Yenişehir																																			
Kağıthane																																			
Çekirge																																			
Bakırköy																																			
Yeşilköy																																			
Florya																																			
Çekirge																																			
Yenişehir																																			
Km. 24																																			

(X) İstasyon trenler yalnız Florya mevaiminde Pazar günlerinde işler.

(J) İstasyon trenler Yeşilköy - K. Çekirge arasında yalnız yaz mevsiminde işler.

(1) 12 No. lu katar pazartesi günleri işler.

(2) 50 No. lu katar yalnız pazar günleri Çekirgeye kadar gider, diğer günler Y. Köyde kalır.

(4878)

Devlet Demiryolları 9. İşletme Müdürlüğü'nden; "İstanbul-Km: 24" arası 27 Mayıs 1943'ten itibaren tatbik edilecek banliyö trenlerinin yeni tarifesi (25 Mayıs 1943, Milliyet, S:8834).

"Devlet Demiryolları 9. İşletme Müdürlüğü; "İstanbul-Kilometre 24" arası 27 Mayıs 1943'ten itibaren tatbik edilecek yeni banliyö katarları tarifelerini açıkladı"⁶.

Banliyö hattı 1951-52 yılları arasında çift hatta çıkarıldı ve biraz daha uzatılarak; "Sirkeci-Soğuksu" şeklinde hizmete vermeye başladı. Kömürlü trenlerle verilen bu hizmet, gelişen raylı sistem teknolojilerinin artık İstanbul'da da hayata geçirileceğinin sinyallerini verdi ve Rumeli yakası banliyö tren hattının bundan böyle elektrikle işletilmesi kararı alınarak derhal gerekli çalışmalar başlatıldı.

Elektrikli Tren Gelecek Yıl İşletmeye Açılıyor

"Bu sayede Sirkeci-Soğuksu arasındaki mesafe yarıyarıya azalıyor

Sirkeci-Soğuksu hattı üzerindeki demiryolu güzergahının elektrifikasyonu ile ilgili faaliyeti 1955 yılı Haziran ayında sona erecektir. Sirkeci banliyösünde elektrikli tren işletilmesine o tarihten itibaren başlanabileceği dün açıklanmıştır. Elektrikli tren sayesinde, Sirkeci-Soğuksu arasında seyahat müddeti yarıyarıya inmiş olacaktır.

Sirkeci'den itibaren 24. ve 26. kilometrelerde yeni ve modern istasyonlar inşası da bu meyanda kararlaştırılmıştır.

Birinci İşletme Müdürü Rüştü Sarp, faaliyeti sık sık teftiş etmektedir" (24. km: muhtemelen şimdiki Soğuksu tren istasyonudur, 26. km. de Kanarya istasyonudur).

Hattın elektrifikasyon çalışmalarına Eylül 1954'den itibaren geçildi:

"Sirkeci-Soğuksu" tren hattına Silahtarağa'dan elektrik getirecek olan kablunun döşenmesine başlandı"⁸.

14 Eylül 1955 günü "Sirkeci-Küçükçekmece-Halkalı" arasında çalıştırılacak olan 18 elektrikli trenden ilk 15'i İstanbul'a geldi. Trenlerin herbiri 3'er vagonluk setlerden oluşmaktaydı⁹.

Basın o günlerde tren hattının elektrifikasyonu meselesine son derece büyük bir ilgi gösterdi. Gazetelerin ilk sayfalarında bu konuyla alakalı olarak sık sık haberler çıkmaya başladı:

⁷ 1 Eylül 1954, Milliyet, S:1521.

⁸ 3 Eylül 1954, Yeni İstanbul, S:1722.

⁹ 15 Eylül 1955, Milliyet, S:1913.

⁶ 25 Mayıs 1943, Akşam, S:8834.



İstanbul'a ulaşan 45 ambalajlı banliyö vagonundan birkaçı...

"Sirkeci-Halkalı" arasındaki elektrikli banliyö trenlerinin yakında işlemeye başlayacağı bildirildi. Halen 65 dakikada katedilen bu mesafe, yeni trenlerin işlemeye başlamasıyla birlikte 32 dakikaya inmiş bulunacaktır. Bazı tesislerin ikmalinden sonra bu müddet daha da kılacaktır. Elektrikli trenlerin, gerek sür'atlerinin fazlalığı, gerekse elektrik tesisatının arzettiği tehlike bakımından, halkın müessif kazalara maruz kalmaması için son derece dikkatli olması icabettir.

Elektrikli trenler saatte 90 kilometre süratle işleyeceklerdir. Trenlerin kapıları otomatik olarak açılıp kapanacaktır. Vagonların içindeki her çeşit tesisata el sürülmemesi ve kapı kenarlarında durulmaması ehemmiyetle bildirildi. Trenlerin hareket ve duruşlarında, yalnız peron taraflarına rastlayan kapıları açılacak ve ancak bu kapılardan binilip inilebilecektir. Bu trenler istasyonlarda sadece yarım dakika gibi kısa bir müddet duracaklarından, gecikmelere sebep olmamak için, yolcuların bu müddet içinde binip incek tarzda hazırlanıp sıralanmaları lâzımdır¹⁰.



Elektrikli tren : Sirkeci - Soğuksu arasında elektrikli trenin işletmeye açılma işi makasların memleketimize getirilmesinin gecikmesi yüzünden Cumhuriyet Bayramında yapılamayacaktır. Hat, muhtemelen iki aya kadar işletmeye açılacaktır. Resimde, Sirkeci İstasyonunda yapılan hatbükür çalışmalarıdır. (Foto: Hürriyet - A.B.)

Sirkeci Garı'nda süren elektrifikasyon ve istasyon üstünün örtülme çalışmaları...

Hat artık tamamıyla hizmet vermeye hazır hale gelmişti. Ancak 29 Ekim 1955'de açılması planlanan hattın hizmete alınışı, elde olmayan sebeplerden ötürü bir süre ertelenmek zorunda kalındı.

"Sirkeci-Soğuksu" arasında elektrikli trenin işletmeye açılmayışı, makasların memleketimize getirilmesinin gecikmesi yüzünden Cumhuriyet Bayramı'nda yapılamayacak olup, muhtemelen 2 ay sonra Aralık ayı ortalarında işletmeye açılacaktır. Sirkeci Garı'nda hummalı bir şekilde peronların üzerinin kapatılma işlemleri ve elektrifikasyonla ilgili diğer çalışmalar devam etmektedir. Demiryolları işletmesinin Fransa'ya ısmarladığı makaslardan bir kısmının henüz gelmeyiş, çalışmaları aksatmaktadır¹¹.

Elektrikli trenlerin işletmeye açılmasının gecikmesi karşısında, "Sirkeci-Soğuksu" arasındaki semtlerde bulunan bir kısım halk, Ulaştırma Vekâleti'ne müracaat ederek, trenlerdeki tarifelerin birebir tatbikini istediler.

"2 seneden fazla bir zamandan beri elektrikli hat inşası dolayısıyla, bu hatta saat 9:00'dan 15:00'e kadar olan 6 saatlik zaman dilimi içindeki bütün seferler kaldırılmıştı. Bu itibarla, gerek sabahları gerek saat 15.00'den sonra trenlerde izdiham son haddini bulmaktadır¹².

Hırsızlar, kabloları çaldıkları için
**Elektrikli trenin
işlemesi gecikti**

Ancak aksilikler birbiri ardınca geliyordu. Kasım 1955'de yeni trenlerden bazılarının elektrik tesisatında arızalar çıktığı farkedildi.

"Sirkeci banliyösünde çalışacak olan banliyö trenlerinden bir kısmının elektrik tesisatı arızalı olduğu için, tamir için Adapazarı Demiryolları Tamir Atölyesine gönderildiler¹³.

Ardından yeni bir mâni daha... Bu kez de yağın aşırı yağmurlar toprağın taşıma kabiliyetini etkilemişti. 25 Kasım'da tamamlandığı bildirilen elektrikli trenin elektrifikasyon çalışmaları, son günlerde vukubulan yoğun yağışlar nedeniyle ertelenmek zorunda kalındı. Yumuşak toprağa oturtulan bazı demir köprülerin yerlerinden oynadıkları belirlendi ve derhal bunların tamirine başlandı.

"Halkalı'yı istilâ eden sular yüzünden, elektrikli trenin seferlere başlama tarihi geri kaldı. Normalde bu sabahtan itibaren çalışmaya başlaması gereken "Sirkeci-Halkalı" elektrikli tren seferlerinin, 1 hafta sonra başlayacağı bildirildi. Elektrikli trenler mevzuunda Rüştü Sarp, basın mensuplarını Halkalı'ya kadar götürdüler. Küçükçekmece'den 6-7 kilometre mesafede bulunan Halkalı'ya yeni bir banliyö istasyonu kurulduğu belirtildi. Böylece "Sirkeci-Çekmece" banliyösü, bundan sonra "Sirkeci-Halkalı" arasında daimi şekilde faaliyette bulunacaktır¹⁴.

¹⁰ 22 Ekim 1955, Hürriyet, S:2683.

¹¹ 25 Ekim 1955, Hürriyet, S:2686.

¹² 8 Kasım 1955, Hürriyet, S:2700.

¹³ 17 Kasım 1955, Hürriyet, S:2707.

¹⁴ 19 Kasım 1955, Hürriyet, S:2709.

Kasım ayı sonunda elektrikle çalışan 18 adet 3'er vagonlu müteşekkil katarlar getirilmiş bulunmaktaydı (54 vagon). Bu katarlar, icabında 9'ar vagonluk üniteler halinde de çalışabilecek ve herbiri ayakta seyahat edecekler dahil 1500 yolcu nakledebileceklerdi.

Demiryolu İşletmesi, elektrikli trenlerin çalışmaya başlamasından sonra, adetleri 140 vagon ve 12 lokomotif olan eski buharlı trenleri kendi fabrikalarında tamir ettikten sonra bunları Anadolu'ya, diğer hatlara göndermeye karar verdi. Şehir cereyanı ile çalışacak olan yeni banliyö trenleri, tesis masraflarıyla birlikte 35 milyon liraya mal olduğu açıklandı. Yeni şebekenin özelliklerinden birisi de, trenlerin otomatik sinyallerle makas değiştirmesi keyfiyeti ve bu hususta trenlerin kendi kendilerine seyir durumlarını idare etmeleriydi.

Yaz mevsimi için hazırlanan programa göre, Sirkeci'den Florya'ya deniz mevsiminde direkt seferler de konulacak ve plajlara 14 dakika gibi gayet kısa bir zamanda gitmek kabil olacaktı. Normal sefer aralıkları ihtiyaca göre ayarlandı ve 15-20 dakikada bir tren kaldırılması planlandı. Ayrıca, geceleri de saat 12'den sonra seferler yapılması muvafık görülerek, saatbaşı veya 2 saatte bir sabaha kadar süren devamlı seferler düşünüldü.

"Yıkılmış bulunan Florya Gar Binası'nın yerine gayet modern tipte ve içinde mağazaları bulunan büyük bir bina inşası da takarrür etti. Ayrıca Küçükçekmece'de de turistik bir otel inşası uygun görüldü. Ortalama olarak 70-90 kilometre süratle seyredecek olan yeni banliyö trenlerinin, halen her yıl bütçesini 1 milyon liraya yakın zararla kapatmakta olan DDY İşletmesi'ni bu zarardan kurtaracağı gibi, yapılan tahmini hesaplara göre (bilet ücretlerine zam yapılması dahil), 1-1.5 milyon liralık bir kazançta kavuşacağı da beyan edilmiş bulunmaktadır"¹⁵.

Neyse ki en sonunda bütün aksaklıklar birer birer giderildi ve açılış tarihi olarak 2 Aralık 1955 günü verildi.

Elektrikli Tren Seferleri Pazartesi Günü Başlıyor

"Sirkeci-Soğuksu" arasında Pazartesi gününden itibaren başlayacak olan elektrikli tren seferlerinin, şimdilik sabahları saat 09:00'a kadar, öğleden sonra da saat 15:00'den itibaren tecrübe mahiyetinde yapılması kararlaştırıldı. Tesistaki bazı teknik noksanlar giderildikten sonra, yeni bir tarife yapılacak ve böylelikle saat 09:00-15:00 arasında da tren işleyecektir. Ücretlerde herhangi bir değişiklik yapılmayacaktır"¹⁶.

"Elektrikli Tren" seferleri dün başladı. Bazı malzemeler ikmal edilene kadar, trenler sabahları saat 9:00'a kadar ve öğleden sonra da 15:00'den itibaren yapılacaktır. Ücretler yine eskisi gibi aynı olup; "Sirkeci-Soğuksu" arasında çalışacaklardır"¹⁷.

Fakat, Sirkeci ile Halkalı arasında işleyecek olan elektrikli trenlerin son tecrübeleri fiyasko ile neticelendi. Tecrübe için Sirkeci'den hareket ettirilen vasıtalar, Veliefendi civarına gelince işleyemez oldular. Kısa fası-

larla hareket eden ve aynı elektrik hattı üzerinde bulunan lokomotiflerin çektiği elektrik, 370-380 amperi bulunca, bütün tesisat arızalandı ve Elektrik İdaresi'nin muhavvile merkezlerinden cereyan alınamaz oldu.

Bütün Umum Müdürlük elemanlarının hazır bulunduğu tecrübeye, arabalar yol ortasında kalınca Demiryolları İdaresi, Elektrik İdaresi'ni cereyan verme hususunda sıkıştırmaya başladı. Ancak bu ısrar bir netice vermedi ve Elektrik İdaresi bu kadar fazla cereyan çekildiği takdirde Demiryolları İdaresi'ne cereyan verilemeyeceğini bildirdi. Bu tecrübeler sırasında, bütün Zeytinburnu ve bilhassa çimento fabrikası çalışamaz hale geldi. Halbuki elektrikli trenlerin normal zamanda 5'er dakika gibi kısa fasıllarla Sirkeci'den hareket ettirilmeleri düşünülmektedir.

Bunun için Demiryolları İdaresi ile cereyan alınan merkezler arasındaki bütün kabloların tamamen değiştirilmesi icabetmektedir. Bu işin yapılabilmesi de aylar isteyeceğinden, ya elektrikli trenler tesisat sonuna kadar işletilmeyecek, yahut da çok aralıklı olarak birer tren hareket ettirilecektir.

Nihayet düzenli seferlere 6 Aralık 1955 sabahından itibaren başlandı.



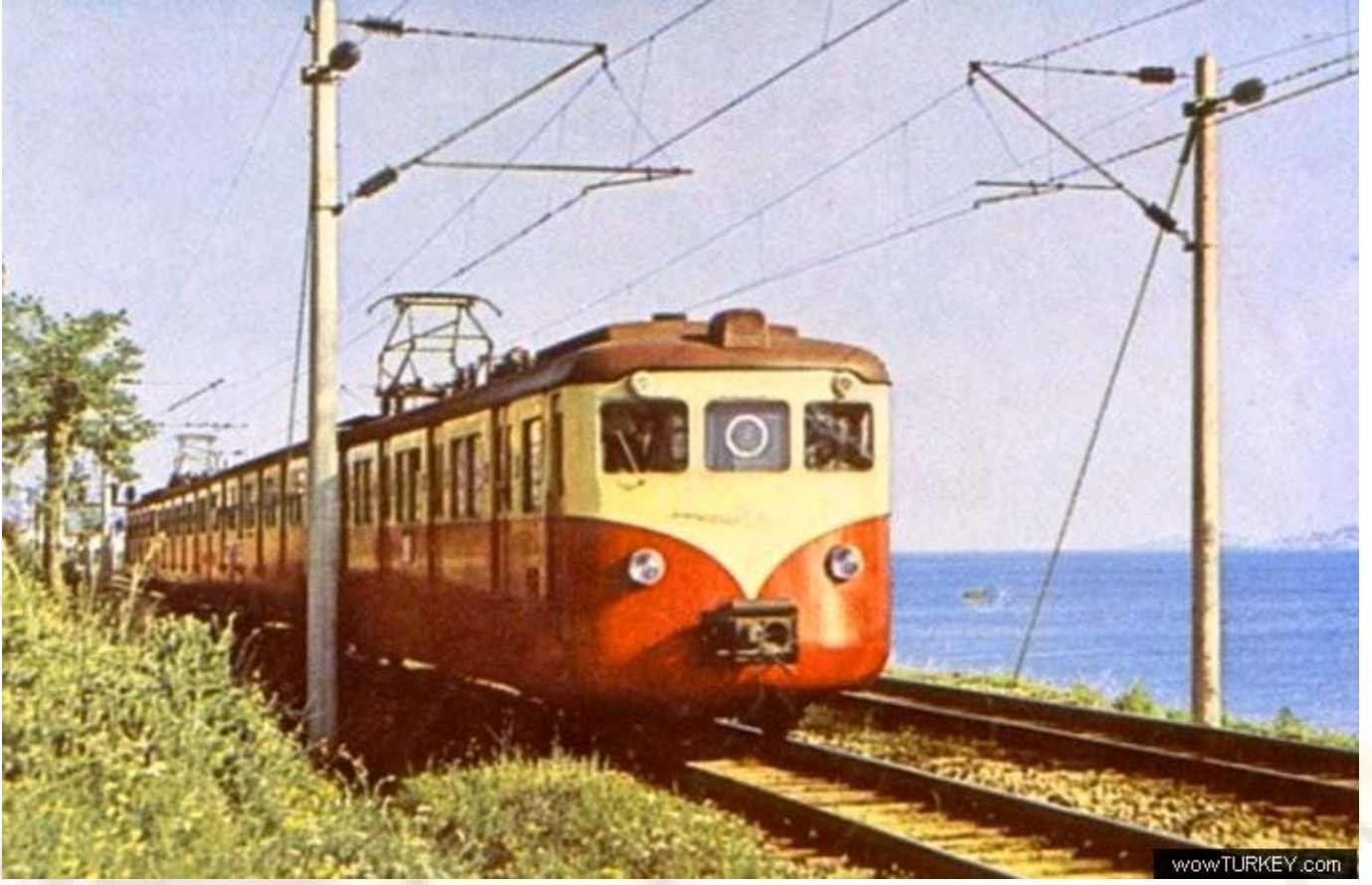
Aylardan beri çektiği sıkıntılardan sonra nihayet elektrikli tren kavuşan Sirkeci - Halkalı sakinlerinden bir grup, bir katarın ikinci mevki vagonundan inerlerken. (Foto: Hürriyet - A.B.)

Sirkeci banliyösünde 79 yıldır işleyen Buharla müteharrik tren katarları tarihe karıştı
Dünden itibaren seferlere başlayan elektrikli trenler, bir gün içinde tahminen 30.000 kişi taşıdı

¹⁵ 28 Kasım 1955, *Hürriyet*, S:2720.

¹⁶ 24 Kasım 1955, *Milliyet*, S:1983.

¹⁷ 3 Aralık 1955, *Milliyet*, S:1992.



Sirkeci Banliyösünde 79 Yıldan Beri İşleyen Buharla Müteharrik Tren Katarları Tarihe Karıştı

"Dünden İtibaren Seferler Başlayan Elektrikli Trenler, 1 Gün İçinde Tahminen 30.000 Kişi Taşdı 1876 yılından beri "Sirkeci-Ayastefanos" arasında işleyen buharla müteharrik lokomotiflerin yerine işleyecek olan elektrikli trenlerin, yapılan birçok tecrübeleri müteakip, son olarak geçen hafta tehir edilen seferlerine nihayet dün başlanarak tahminen 30.000 kişi taşındı.

Dün yapılan seferlerle, kalkış-varış saatlerini gösteren yeni bir tarife tatbik edilmeye başlandı. Buna göre ilk elektrikli tren Halkalı'dan saat 5:45'de, İstanbul'dan ise saat 6:10'da hareket ettirildi. Fakat, İstanbul istikametinden yapılacak olan 49 seferden 10'u ve Halkalı istikametinden yapılacak olan 50 seferden 11'i, bazı köprülerin yenilenmesinden ve makasların iyi olmamasından dolayı tahminen 1.5 ay kadar yapılamayacak ve trenler buralardan geçerken süratlerini keseceklerdir.

Demiryolları İşletmesi, Zeytinburnu'ndaki transformatör merkezinde ehemmiyetli tedbirler alarak, herhangi bir trenin yolda kalmamasını temin etmek için cereyan ayarlaması yapacaktır. Bilet ücretlerinde ise herhangi bir değişiklik yapılmamıştır. Trenlerde "1." ve "2." olmak üzere, 2 farklı mevki uygulanacaktır¹⁸.

Elektrikli tren bu sabah işlemeğe başlıyor

Sirkeci – Halkalı arasında yapılacak olan seferlerde eski bilet ücretleri tatbik edilecek

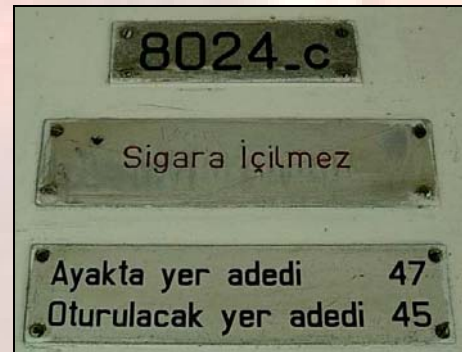
Elektrikli Tren Bu Sabah İşlemeye Başlıyor

"Sirkeci-Halkalı" arasında bu sabahtan itibaren elektrikli tren seferleri işlemeye başlayacaktır. Evvelki gün ve dün yapılan son tecrübe seferleri müsbet netice verdi ve elektrikli trenin devamlı olarak çalışması kararlaştırıldı.

1. İşletme Müdürü Rüştü Sarp: seferlerin banliyö trenlerinin tarifesine göre yapılacağını, bilet ücretlerinde herhangi bir değişiklik yapılmayacağını ve abonman kartlarının da muteber olacağını söyledi¹⁹.

"Yeni banliyö trenleri "Sirkeci-Bakırköy" arasında 28 dakikada katetmektedirler. Daha önceleri buharlı lokomotiflerle çalışan katarlar ise bu yolu 35 dakikada almaktaydılar. Buna göre hatta 7dakikalık bir hızlanma oldu. Elektrikli trenler 9'ar vagonla (3 set) halinde çalışmaya başladılar²⁰.

Halk elektrikle çalışan bu yeni ve modern tip trenlere aslında pek de alışmamıştı. Yolcuların elektrikli trenlerde ilk ve son katarlara binmediği, ortadaki katarı tercih ettiği görüldü ve bunun üzerine katarların sayısı 2'ye, vagonların sayısı da 9'dan 6'ya indirildi²¹.



¹⁸ 5 Aralık 1955, *Hürriyet*, S:2727.

¹⁹ 6 Aralık 1955, *Milliyet*, S:1995.

²⁰ 6 Aralık 1955, *Hürriyet*, S:2726.

²¹ 9 Aralık 1955, *Hürriyet*, S:2729.

Aralık ayının ortalarından itibaren tren gişelerinde bayan memurlar da çalışmaya başladılar.

*"Sirkeci-Soğuksu" tren hattının elektrikli hale getirilmesinden sonra, ilk defa bilet gişelerinde "bayan memurlar" da çalıştırılmaya başlandı. Bayan memurları, erkeklerden daha seri bilet kestikleri için, bu gişelerde daha verimli oldukları görüldü"*²².



Gişelerde bayan memurlar : Sirkeci - Soğuksu tren hattının elektrikli hale getirilmesi

30 Temmuz 1956 Pazartesi gününden itibaren banliyö hattında tam gün seferlere geçildi. 6 ay boyunca muntazam bir şekilde ancak sadece sabah ve akşam saatlerinde çalıştırılan elektrikli tren, bu tarihten itibaren 09:00-15:00 saatleri arasında da çalışmaya başladı. Hat boyunca yapılan tamir ve tesfiyeler tamamlandı.

Ancak seferlerin ağırlıklı kısmı şimdilik sadece Florya'ya kadar yapılıyor, buradan daha öteye, Menekşe, Küçükçekmece, Soğuksu ve Halkalı'ya ise saatte bir tren gidiyordu. Bunun üzerine sefer sayısının en kısa zamanda artırılacağı İdare tarafından açıklandı²³.

*"Sirkeci-Çekmece" elektrikli tren hattı büyük oranda kömür tasarrufu sağlamıştır. Bugün 60 km. üzerinden çalışan tren yarın tamamlanacak olan tam emniyet tertibatından sonra 90 km. ye çıkacaktır. Maliyeti 40 milyon lira olan bu tren yolu, teknik elemanlar için bir okul vazifesini de görmektedir"*²⁴.

Ağustos 1958'de Sirkeci istasyonunda banliyö yolcularına bir kolaylık olmak üzere, İdare tarafından bir "hareket tablosu" hazırlandı. Banliyö katarlarının hareket saatini, hangi yönden kalkacağını ve uğrayacağı istasyonları gösteren tablonun, tamamen Türk mühendis ve işçilerinin eseri olduğu açıklandı. 5. Yol'a monte edilen büyük tablonun duracağı istasyonlar şu şekilde

yazılı: Cankurtaran, Kumkapı, Yenikapı, Samatya, Yedikule, Kazlıçeşme, Zeytinburnu, Yenimahalle, Bakırköy, Yeşilyurt, Yeşilköy, Florya, Menekşe, Küçükçekmece, Soğuksu ve Halkalı²⁵.

Ocak 1959'da Halkalı ile Soğuksu istasyonları arasında "Kanarya" (eski "Kapanarya" kasabası) mevkiinde yeni bir tren istasyonu inşaatı için 7. İşletme Umum Müdürlüğü'ne teklif yapıldı. "Ataköy" istasyonunun inşaatına da ilkbaharda başlanıp 1960 senesinde bitirilmesi yönünde karar alındı. Her iki istasyon da 200-250'er bin liraya malolacaktı²⁶.



Halkalı banliyö trenleri aradan geçen zaman zarfında halk tarafından benimsenmişti. Öyle ki, sabah saatlerinde Halkalı'dan hareket eden tren setleri henüz daha Küçükçekmece'ye geldiklerinde bile tamamıyla doluyor ve daha ilerideki istasyonlardan yeni yolcuların binmesine imkân tanıyamıyordu. Bunun üzerine TCDD İdaresi tren setlerinin artırılmasını kararlaştırdı.

**Elektrikli 12
Tren Alınıyor**
Sirkeci - Halkalı arasında 1959 da 39 milyon yolcu taşındı

*"Sirkeci-Halkalı" arasına yeni elektrikli banliyö trenleri alınmasına karar verildi"*²⁷.

²² 14 Aralık 1955, *Hürriyet*, S:2736.

²³ 27 Temmuz 1956, *İstanbul Haber*, S:1203.

²⁴ 24 Eylül 1956, *Milliyet*, S:2283.

²⁵ 14 Ağustos 1958, *Hürriyet*, S:3695.

²⁶ 17 Ocak 1959, *Yeni İstanbul*, S:3295.

²⁷ 17 Nisan 1959, *Cumhuriyet*, S:12474.



12 Elektrikli Tren daha İsmarlandı

"Mevcut vagonlarda da havalandırma tesisatı yapılacak. Yeni alınacak olan 12 tren dizisinin her birinde 3'er vagon olacaktır.

Ulaştırma Bakanı Şem'i Ergin'in yaptığı açıklamaya göre Sirkeci banliyösüne yeniden elektrikli trenler tahsis edilecektir. 1960 Temmuz'undan önce gelecekler ve Sirkeci-Halkalı tren hattına takviye edilecekler. Halen bu hatta 3'erli vagonlardan oluşan 18 ünite bulunmaktadır. Yeni setlerin de gelmesi ile birlikte her 7-8 dakikada bir tren hareket ettirilecektir. Sirkeci-Halkalı arasında 956 senesinde 18 milyon yolcu taşındığı bu rakamın 1959'da 39 milyona yükseldiği bildirildi.

Trenler ikişer ünitelik iki set halinde günde karşılıklı 74 sefer yapılmak suretiyle taşınmış olup, ihtiyacın daha da artması karşısında yeniden 12 elektrikli tren alınmasına karar verildi.

7. İşletme Müdürü tarafından yapılan açıklamaya göre; ayın 15'inden itibaren eldeki diziler Eskişehir Atölyesi'ne gönderilecekler ve burada bunlara havalandırma tertibatı ilave edilecektir. Çalışmalar peyderpey 1960 Haziranı'nda bitirilecektir. Halkalı banliyösünde 1958'de 48.000.000 yolcu taşındı. Yeni gelecek vagonlarda soğuk hava tertibatı mevcut olup, 3 vagonluk bir dizinin istiyab haddi; 700 kişidir.²⁸



Elektrikli işletmesinin açılış töreninde hediye edilen tren
29-10-1955

Present scale model for the opening of the electrified operating in Sirkeci
29-10-1955

²⁸ 1 Eylül 1959, *Milliyet*, S:3343.

* Bu makale daha önce 2009 yılında Küçükçekmece Belediyesi'nce hazırlanarak baskısı yapılan "Dünden Bugüne Küçükçekmece" adlı kitapta nesredilmiştir.



Seksenlerin ortalarında Küçükçekmece tren istasyonundan bir görünüm...

Hizmete girdiği 1955'den bugüne dek kesintisiz bir şekilde, tam 53 sene boyunca hizmet veren "Sirkeci-Halkalı" banliyö tren hattının parkurunda bu zaman zarfında herhangi bir uzama veya güzergâh değişikliği yapılmamış, açıldığı şekliyle günümüze kadar aynı şekilde devam etmiştir. Hattın 2008'in Aralık ayında başlaması planlanan Marmaray hızlı tren sistemi inşaatı dolayısıyla hizmetine son vereceği açıklanmışsa da, sonradan bu tarih 6 ay daha ileriye, 2009'un Haziran ayına alınmıştır. En son açıklamaya göreyse, hem Avrupa hem de Anadolu yakası banliyö tren hatlarının üzerine inşası devam eden ve Marmara'yı denizin altından tüple katederek her iki yakadaki banliyö hattı parkurunu birbirine bağlayacak şekilde tasarlanan Marmaray raylı toplu taşıma sistemi 2013 yılında hizmete girecektir.

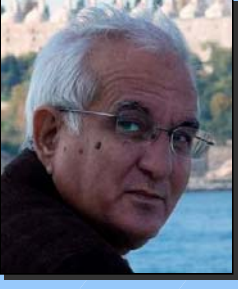


CHEMINS DE FER TURCS-BANLIEUE D'ISTANBUL

Rame automotrice triple à courant monophasé 25 kV 50Hz

1500 ch-90 km/h

Constructeurs: ALSTHOM, JEUMONT, SCHNEIDER, WESTINGHOUSE, S.F.A.C.
DE DIETRICH



Geçmişe Dâir İstanbul Yazıları

Ali BOZOĞLU



Adına Şarkı Yazılan Gemi: M/V-"PAŞABAHÇE"

Türkiye Cumhuriyeti, Amerika Birleşik Devletleri'nin Marshall yardımını alabilmek için 4 Temmuz 1948 tarihinde ABD ile ekonomik işbirliği anlaşması imzalamıştır. O zamanki adı Devlet Denizyolları ve Limanları Genel Müdürlüğü olan Türkiye Denizcilik İşletmeleri, bu yardım çerçevesinde 10 adet kuru yük gemisi, 7 adet yolcu gemisi, 2 adet tanker teslim almıştır. Yine Marshall yardımı çerçevesinde alınan kredi ile de filosunu genişletmek ve modernleştirmek için yeni gemiler inşa ettirmek amacıyla uluslararası ihaleye çıkmış, bu ihale neticesinde Şehirhatları İşletmesi için Fransa'da, İstanbul halkı tarafından "Kuleli" sınıfı diye anılan M/F-"Kızkulesi", M/F-"Kuruçeşme", M/F-"Karaköy" ve M/F-"Kasımpaşa" arabalı vapurları, İskoçya'da M/V-"Dolmabahçe" ve M/V-"Fenerbahçe" gemileri, Hollanda'da M/V-"İstinye", M/V-"Beylerbeyi",

M/V-"Yeniköy" vapurları ve İtalya'da Taranto'da da meşhur M/V-"Paşabahçe" gemisi inşa edilmiştir.

Bu gemilerden M/V-"Paşabahçe" vapuru, M/V-"Dolmabahçe" ve M/V-"Fenerbahçe" gemileri gibi Şehirhatları için uzak hatlar olan Adalar ve Yalova'ya sefer yapmaları inşa edilmiştir. Teknik şartname gereği hızı 18 mil olması gerekmektedir. Bu sebepten dolayı süratli gidebilmesi için harp gemileri normlarında inşa edilmişti. Fakat bu enteresan durumdan ötürü halk arasında "Paşabahçe, II. Dünya Savaşı bitmeden hemen önce savaş gemisi olması amacıyla kızağa konuluyor. Ancak, o zamanlar henüz blok inşaat keşfedilmediği için İtalyanlar koca omurgayı kızağa koymuş, ana postaları yavaştan kaynaklamaya başlamışken savaş sona eriyor. Bu durum karşısında yana yakıla ne yapacaklarını düşü-

nen tersane sahipleri tarafından, Türkiye'den gelen sipariş üzerine, bir gecekondu misali bizim savaş gemisi bir gecede şehirhatları vapuruna dönüştürülüyor" şeklinde bir şehir efsanesi uydurulmuştur. Oysa sözkonusu bilgi tamamen bir söylentiden ibarettir.

Geminin teknik şartnamesini hazırlayan ve 1969-1973 yılları arasında Genel Müdürlük görevini yapan Celalettin Erol ile sonradan 1962-1967 yılları arasında Genel Müdür olan geminin kontrol mühendisi Nedret Utkan'ın eşi Mürvet Utkan (Gemiye kızaktan indiren kişi) bunun tamamıyla gerçekdişi olduğunu belirtmişlerdir.



"Paşabahçe", Taranto Cantieri Navali di SPA tersanesinde xxxx desteklenmiş halde. İnşaatı artık tamamlanmak üzere, suya inmek için gün sayıyor.



"Paşabahçe"nin Taranto tezgâhlarından bir diğer görünümü...

M/V-"Paşabahçe" 10 Haziran 1952 tarihinde yapılan bir törenle kızaktan indirilmiştir. Hızla donanımları yapılan M/V-"Paşabahçe", Taranto limanından İstanbul'a doğru bu kez diğer ithal gemiler gibi römorkörler eşliğinde değil, toplamda 3200 beygir üreten Sulzer makinalarıyla gelmek üzere Kaptan Fikret Altıncubuk ve uzun yıllar vapurun kaptanlığını yapacak olan Faik Kul'un yönetiminde İstanbul'a hareket etmiştir.



Tören günü... Hava pırl pırl ve güneşli. Davetliler heyecanlı. Bütün hazırlıklar tamam. Paşabahçe biraz sonra masmavi sularla buluşacak...



Vapuru suya indirme şerefi, kontrol mühendisi Nedret Utkan'ın eşi Mürvet Utkan'a verilmiş. Yarım asır boyunca İstanbulluların gönlünde taht kuracak olan "Paşabahçe" kızakların üzerinden yavaş yavaş kaymaya başlıyor, düdükler ve alkışlar eşliğinde...



Yaklaşık 60 senelik ömre ilk adım, suyla ilk buluşma ânı...



Korint Kanalı geçildikten sonra 2.5 gün süren yolculuğun akabinde, 2 Ekim 1952'de M/V-"Paşabahçe" İstanbul'a varmıştır.

"Paşabahçe" vapuru dün İstanbul limanına geldi. Taranto tezgâhlarında inşa edilen gemi 1700 yolcu kapasiteli ve saatte 18 mil sürat yapabiliyor. "Köprü-Tekmil Adalar" arasında doğru posta yapacaktır"

CANTIERI NAVALI DI TARANTO S. P. A.

DOMENICA 22 GIUGNO 1952 ALLE ORE 10 SARÀ
VARATO NEL NOSTRO CANTIERE IL MOTOTRAGHETTO PAS-
SEGGERI "PASABAHÇE". COSTRUITO PER CONTO DELLA
DENIZCILIK BANKASI DI ISTANBUL.
LA S. V. E FAMIGLIA È INVITATA AD INTERVENIRE
ALLA CERIMONIA.

LA DIREZIONE

yazmaktadır. 12 Ekim 1952 tarihli Cumhuriyet gazetesinde ise:

"Paşabahçe'nin yarın seyir tecrübesi yapılacak. 73.80 metre uzunluğunda, 11.20 metre genişliğinde ve 18 mil sür'atindeki vapur 'Yalova' hattına verilecektir"

haberi çıkmaktadır. 14 Ekim 1952 günü yayınlanan Yeni İstanbul gazetesi de:

"Paşabahçe'nin seyir tecrübesi dün yapıldı. Seyir esnasında basın mensupları da hazır bulundu. Seyir tecrübesi Yalova'ya yapıldı: "Köprü-Adalar" arası 35 dakikada, "Köprü-Yalova" arası 90 dakikada katedildi"

M/V-"Paşabahçe" Taranto'da Cantieri Navali di Taranto SPA Tersanesi'nde yolcu gemisi olarak inşa edildi. Boyu 73.99 m., eni 13.71 m., derinliği 3.90 m. olup, 994 groston ağırlığında, ana makinası 2x1600 HP 10 TD 36 Diesel Sulzer'dir. Vapur 1700 yolcu kapasitelidir. İlk geldiği günlerde 2 Ekim 1952 tarihli Cumhuriyet gazetesinde çıkan bir haberde:

şeklindeki paragrafta, Paşabahçe'nin 18 knotluk o mükemmel hızıyla ilgili son haberleri vermektedir.



*"Paşabahçe", yarım asırdan daha fazla
bir süre gönül vereceği masmavi serin sularla
buluşmanın lezzetini ilk tattığı o keyifli anlarında...
Makina aksamı ve iç mefruşatı da tamamlanır tamamlanmaz,
birkaç güne kadar istikameti artık yeni yuvası, İstanbul Limanı...
Marmara'nın emsalsiz suları "Paşabahçe" ile daha da bir güzelleşecek bundan böyle...*

21 Ekim 1952 tarihli Cumhuriyet gazetesi:

"22 Ekim 1952 tarihinden itibaren; 'Köprü-Adalar-Yalova' hattının seferlerine ilaveten 'Paşabahçe' vapuru da eklenecek. Paşabahçe 'Hususi Gezi Sür'at Postaları' adıyla çalışmaya başlayacak. Şimdilik taleplere göre muvakkat bir seyir tarifesi tatbik edilecektir. Vapurun bar kısmında hafif alkollü içkiler bulundurulacak, yolcular için ayrı okuma ve oyun salonları da hazırlanacaktır. Sinema için de tertibat alınmaktadır"

derken, 2 Kasım 1952 Yeni İstanbul gazetesi:

"İstanbul-Bursa yolcuları özellikle Paşabahçe'yi tercih etmeye başladılar. Vapur tam kapasite doluyor. Adalar-Yalova arası bağlantı da Paşabahçe sayesinde hızlandı"

bilgisini geçerek, İstanbul-Bursa vapur yolculuklarında yolcu talebi ibresinin "Paşabahçe"ye doğru dönmekte olduğunun sinyallerini veriyordu.

"Paşabahçe", geldiği ilk günden itibaren günümüze kadar postalarının büyük çoğunluğunu Adalar ve Yalova

hattında yapmıştır. Gün olmuş Yalova'nın meyve ve sebzelerini Adalar halkına ve İstanbullulara taşımış, gün olmuş Yalova ve Adalar halkını İstanbul'a, İstanbul'dan da Yalova ve Adalar'a taşımış, geldiği günden bugüne kadar Şehirhatları Filosu'nun en hızlı yolcu gemisi olmuş, hiçbir geminin sefer yapamadığı o şiddetli lodoslarda görevini yerine getirmenin gururunu taşımış, bunlarla da kalmamış, İstanbul'da oturanların Adalar'a ve Yalova'ya azimetini sağlayarak onlara keyifli yolculuklar yaptırmış...

Yaşayan her canlı gibi gemilerin de bir ömrü vardır. Neyse ki "Paşabahçe" diğer gemiler gibi Aliağa'nın yolunu tutmadı, Şehirhatları İşletmesi Genel Müdürlüğü ile Beykoz Belediye Başkanlığı arasında imzalanan bir protokol gereği, adını aldığı Paşabahçe'de "Nikâh Dairesi" olarak halka hizmet vermeye devam etmektedir.

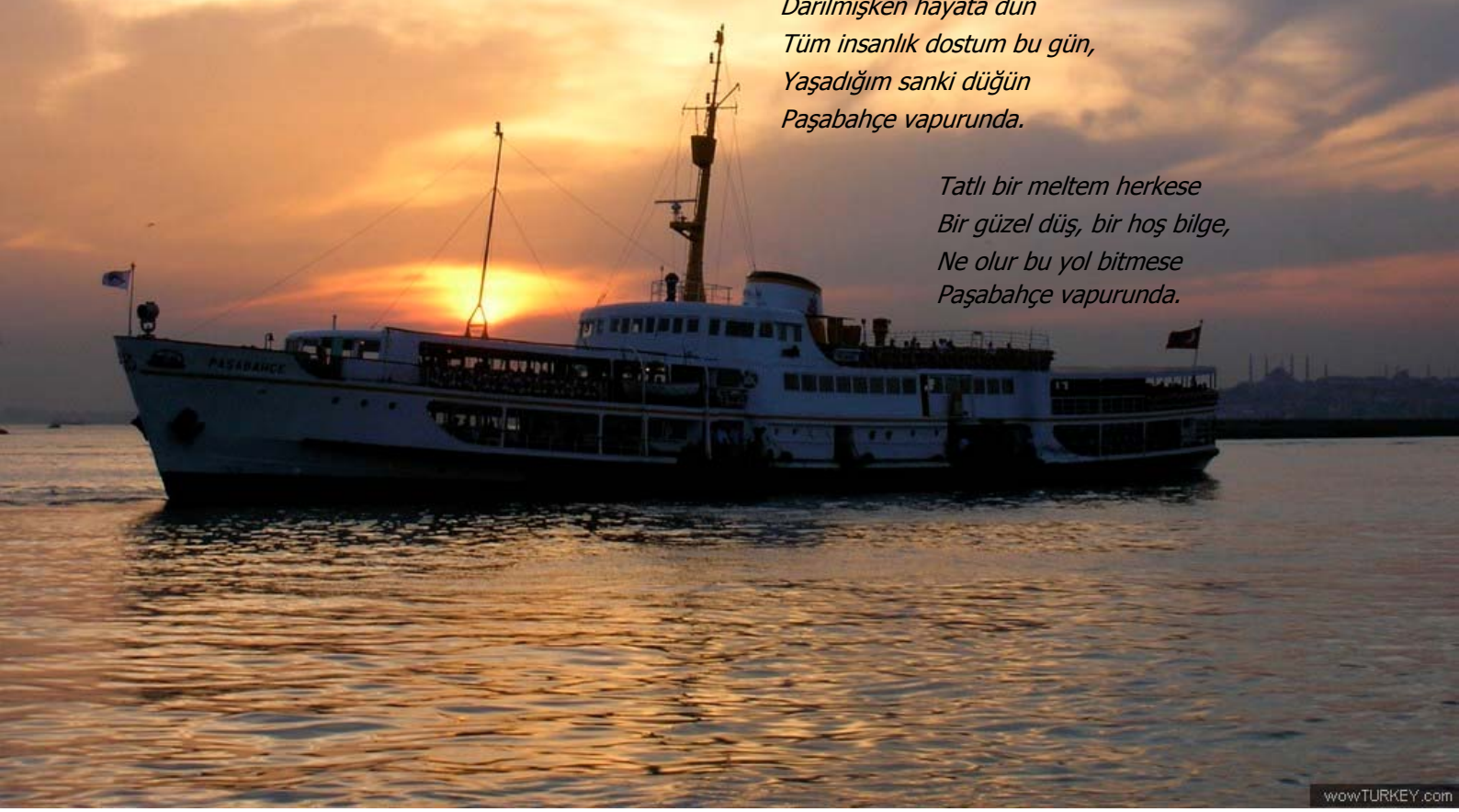
Bazı din adamları "insan ölmez, sadece boyut değişir" derler. Bu anlamlı söz, bir geminin ölümünden sonraki boyut değiştirmesinin farklı bir biçimidir herhalde. Aliağa'de jilet olmaktansa Nikâh Salonu olarak hizmet vermesi herhalde kötünün iyisidir. Her halûkârda, yine de selâmetle...

15 Mayıs 1959 tarihinde M/V-"Paşabahçe" ile seyahat eden Fethi Karamahmutoğlu, bu seyahatten öylesine etkilenmiş ki, vapura ithafen bir güfte kaleme almıştır. Yazmış olduğu bu güfte, daha sonra Rüştü Eriç tarafından bestelenmiştir.

*Martılarla bir yolculuk
Paşabahçe vapurunda,
Mavi beyaz bir mutluluk
Paşabahçe vapurunda.*

*Darılmışken hayata dün
Tüm insanlık dostum bu gün,
Yaşadığım sanki düğün
Paşabahçe vapurunda.*

*Tatlı bir meltem herkese
Bir güzel düşün, bir hoş bilge,
Ne olur bu yol bitmese
Paşabahçe vapurunda.*



wowTURKEY.com

M/S PAŞABAHÇE

CANTIERI NAVALI DI TARANTO
S.P.A.

COSTR. 141 TARANTO 1952



Tarihi İstanbul Kitaplarının Tercümeleri

Mustafa NOYAN & Rifat BEHAR

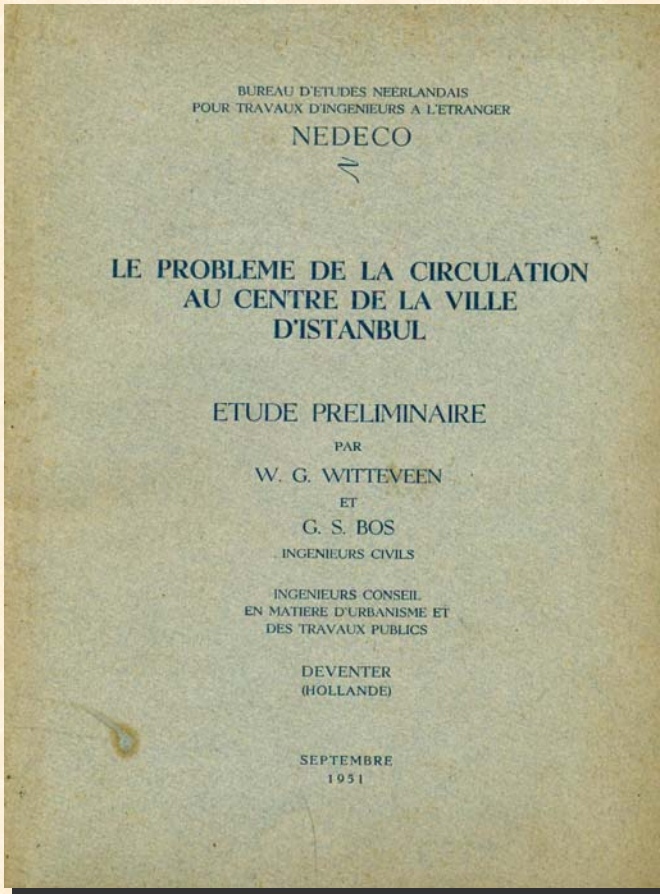
1950'lerin Başında İstanbul'un Merkezindeki Trafik Sorununa Çözüm Arayışları: NEDECO RAPORU

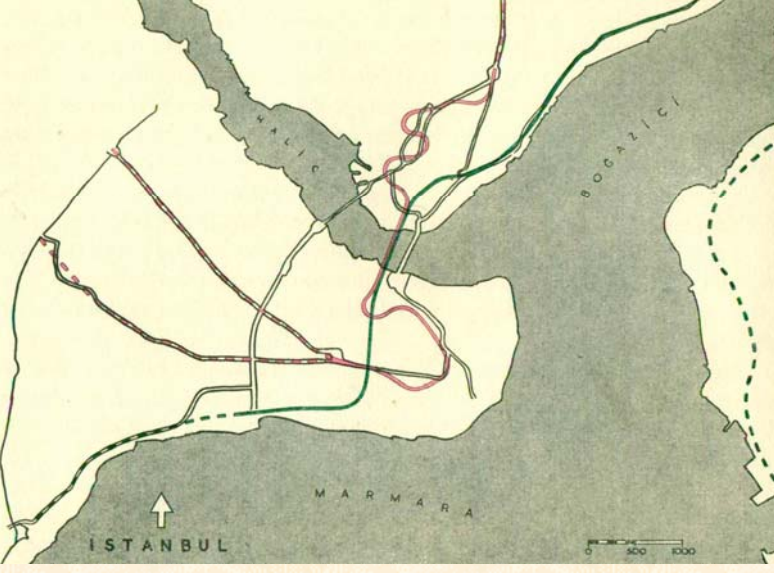
Rifat Behar 15 seneyi aşkın bir süredir sahaf-
lıkla iştigal eder, ender bulunan kitap ve bel-
geler toplar; geniş kitap ve dergi koleksiyonu
içinde karşımıza çok ilginç kaynaklar çıkar. Yakın za-
manda yaptığı bir tasnif çalışması sırasında NEDECO
raporunun orijinali günyüzüne çıktı. Dergi boyutların-
daki 1951 baskısı bu rapor tüm Dünya'da inşaat proje-
lerine kâr amacı gütmeyen danışmanlık hizmeti vermek
üzere kurulan "Nedeco" tarafından İstanbul için hazırla-
nan metro projesiydi. Mustafa Noyan ve Rifat Behar
projeyi sayfa sayfa okuyup, satır satır incelediler.

Nedeco Başkanı B.D.H. Tellegen, Eski Rotterdam
Hollanda menşeli bir kuruluş olan Nedeco'nun Başkanı
B.D.H. Tellegen, Eski Rotterdam Bayındırlık Dairesi Baş-
kanı, Danışman Mühendis W.G. Witteveen ile Danışman
Mühendis G.S. Bos, İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı
Fahrettin Kerim Gökay tarafından 1951 yılında İstan-
bul'a davet edilmiş, 8-26 Ağustos arasında İstanbul'da
kalarak, incelemeler ve ziyaretler yapmışlardır. Nedeco
Heyeti mensubu mühendisler, İstanbul'da Belediye Baş-
kan Yardımcıları, İETT Genel Müdürlüğü ile Liman İda-
resi tarafından misafir edilmişler ve kendi ifadelerine
göre mükemmel surette ağırlanmışlardır. Bu çalışmal-
arın sonucunda Eylül ayı içinde İstanbul'da trafik sorunu-
nu çözmeye yönelik olarak bir metro önçalışması hazırla-
mışlardır. Çeşitli şema ve çizimlere de yer verilen bu
çalışma Hollanda'da Deventer şehrinde, 1951 Eylül'ünde
32 sayfalık bir rapor şeklinde basılmıştır. İstanbul Met-
rosunun mevcut ulaşım zorluklarının en kolay hal çaresi
olarak gösterildiği Nedeco önerisi 1951 yılı şartlarına
cevap vermek üzere, o zamanki Prost planı esas alın-
arak hazırlanmıştı.

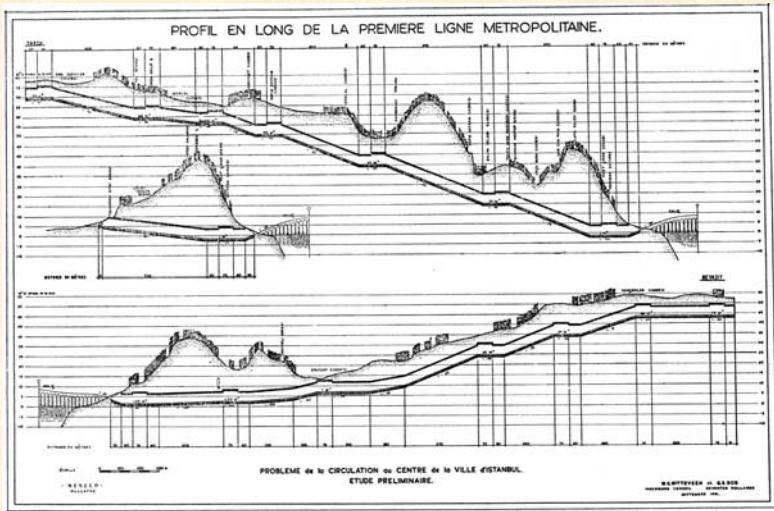
Nedeco, "Netherlands Engineering Consultants" tam
açılıyla "Hollanda Yabancı Ülkelerde Bayındırlık İşleri
Teknik Müşavirlik Bürosu" İstanbul'un trafik meselesi
hakkındaki bu incelemeyi 1951 senesi Ekim ayında Vali-
liğe sunmuştu.

Raporu hazırlayanlar daha o yıllarda şehirde çok
ciddi trafik sıkışıklarının yaşandığı, artan nüfus ile ara-
baların dar cadde ve sokaklarda sorunlar meydana çı-
kardığını gözlemlemişlerdir. 7 bölümden oluşan raporun
1. bölümünde şehir trafiğinin genel bir değerlendirmesi,
2. bölümde şehrin yoğun semt ve meydanlarını kapsa-
yacak bir ana metro hattının gerekliliği, 3. bölümde
önerilen ilk metro hattının güzergahı, 4. bölümde gele-
cekte şehrin gelişmesine paralel ihtiyaç duyacağı yeni
metro hattı uzatmaları, 5. bölümde Tarihi Yarımada'nın
semtleri ile Pera'nın yüksek rakımlı tepelerde olup, Ha-
liç'in ise çukurda olmasının metronun projelendirilme-
sinde doğuracağı eğim aşımının zorlukları, 6. bölümde
metro hattının mevcut tramvay hattı ve araç trafiğiyle
paylaşacağı yeni bir Galata Köprüsü'nün gerekliliği ve
etki alanı, 7. bölümde ise özet ile metro inşaatı ve
metro işletmesinin finansal boyutları gösterilmektedir.





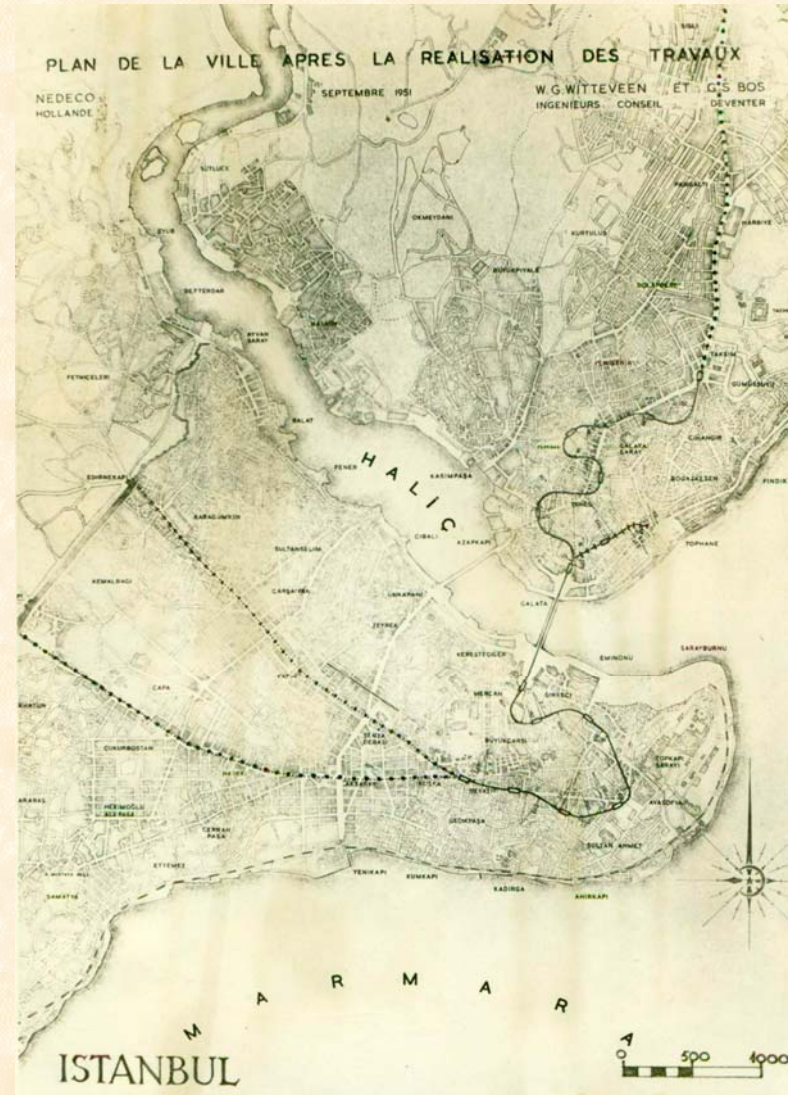
Raporun yazarları 1951 yılında, Eski İstanbul (Tarihi Yarımada) ve Pera (Beyoğlu) olarak Halic'in iki tarafına yayılan şehirde, toplu taşıma işletmeciliğinin zorluklarını müşahade etmişler, modern şehirleşmenin gelişmesi ile sıkıntıların çoğalacağını düşünerek çözümün ancak bir yeraltı metrosunun inşa edilmesi ile sağlanabileceğinden emin olmuşlardır. İstanbul o yıllarda ticarethaneler, bürolar ve dükkanlarla çevrelenmiş, yokuşu bol ve dar caddeler, çoğunluğu ticari olarak çalışan geniş Amerikan otomobilleri, farklı toplum kesimlerinden yayalar, hammallar, yüklü katırlar ve at arabaları ile doludur. Nispeten geniş birkaç caddede, çoğunlukla yavaş seyreden, bazen hızlanan tramvaylar kendilerine yol bulmaya çalışmakta, ama bütün bu kalabalığın biraraya geldiği saatlerde trafik durma noktasına gelmektedir. Çoğunluğu yokuşlu, kaldırımsız, parke taşları biçimsiz ve bozuk olan caddelerde yaya da olursa, araç içinde de olsa yolculuk yapmak oldukça yorucudur.



Tramvay hatları belediye istatistiklerine göre oldukça yüksek bir rakam olarak senede yaklaşık 100 milyon yolcu taşıyordu ki bu rakama ücret ödemeden seyahat eden yolcular dahil değildi. Pera'ya çıkan Tünel yıllık yaklaşık 10 milyon, otobüsler ise yıllık yaklaşık 16 milyon yolcu taşıyordu. Taksi yolcusu sayısını tahmin etmek ise kolay değildi. İstanbul'da o dönem 6.700 otomobil vardı. Bunun üçte ikisine tekabül eden 4.500'ü taksi veya dolmuş olarak kullanılıyordu, bu taksi ve dolmuşların her biri günde 10 saat çalışıyor, saatte 6-7

kişi taşıyordu, bu hesaba göre her arabanın yılın 300 günü çalıştığı varsayımı ile taksi ve dolmuşların yılda taşıdığı yolcu sayısı 90 milyonu buluyordu. Taksi ve dolmuşların bu kadar yüksek sayıda yolcu taşımalarının önemli bir sebebi tramvayların Taksim ile Beyazıt arasında ortalama hızlarının saatte sadece 7 km. olmasıydı. Trafik sıkışıklığı tüm araçları etkiliyor, tramvaylar hem trafikten etkileniyor, hem de raylarından çıkmadıkları için arkalarında trafiğin yavaşlamasına sebep oluyorlardı. Kısacası tüm taşıma araçları rölantide, düşük kapasite ve randımanda çalışıyorlardı.

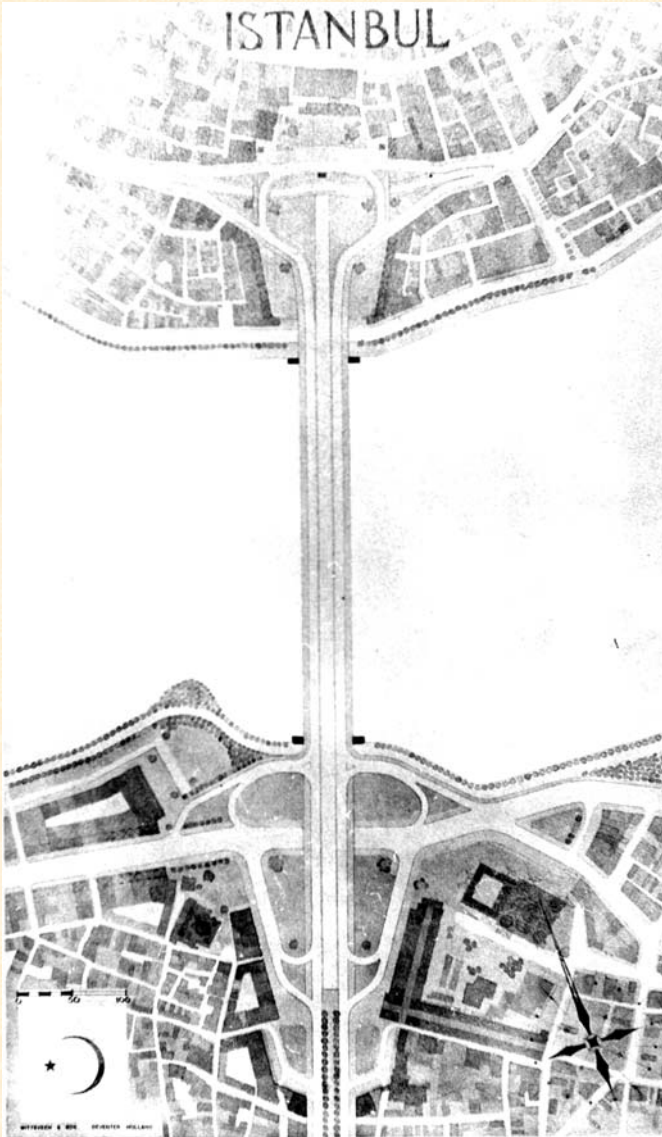
Rapora göre şehrin trafik sorunu şu üç noktada düğümleniyordu: Sokaklar çok dardı, taksi ve dolmuş sayısı fazlaydı, tramvay şebekesi ihtiyaca cevap veremediği gibi diğer taşıma araçlarının hareketini engelliyordu. Caddelerin genişletilmesi bir çözüm olabilirdi, ancak bu hem muazzam bir harcamanın, hem de uzun ve meşakatkatli bir çalışmanın yapılmasını gerektirecekti. Halbuki sorunun pratik ve hızlı bir çözümü mevcuttu. Mesele insanların taşınmasının sağlanmasıydı, caddelere ve binalara dokunmadan tramvay ile taksi ve dolmuşların taşımaya çalıştığı kitleler başka bir şekilde taşınabilirse sorun da kendiliğinden çözülecekti; bunun da en modern çözüm şekli İstanbul'un yeni bir metro hattı ile tanışmasıydı.



Bu yeni metro hattı tarihi yarımada ile Pera'yı birbirine bağlamalı ve merkezi semtlere hitabetmeliydi. Hattın iki uç terminali olarak şehrin iki önemli noktası olan Taksim ve Beyazıt Meydanları uygundu. Metro doğal olarak Haliç'i geçecekti, bunun en uygun yolu da tramvay gibi Galata Köprüsü'nü kullanmaktı. Mevcut dubalı köprü yerine Haliç tünelle geçilse, deniz seviyesinin 40 metre altına inilmesi gerekecek ve inşaat çok zorlaşacaktı. Haliç iki tepe arasından havadan geçilse, deniz seviyesinin 50 metre yüksekliğinde bir köprü yapılması gerekecekti. En uygun çözüm metro hattın Haliç'te deniz seviyesinde yüzeye çıkarak Haliç'i Galata Köprüsü gibi dubalı bir köprüden geçmesiydi. Mevcut Galata Köprüsü bu yükü kaldıramayacağından, mevcut köprü'nün yerine batı yönünde yeni bir köprü'nün yapılmasını öneriliyordu.



Bir omurga olarak Taksim-Beyazıt metro hattı için belirlenen güzergah ileride bir yönde Şişli, diğer yönde Topkapı ve Edirnekapi istikametlerinde uzatılabilme imkanını da sağlıyordu. Bu güzergahtan başka, yine ilk aşamada inşa edilmek üzere ileride Boğaz irtibatını sağlayacak hattın başlangıcı olarak Karaköy-Tophane hattı da projede teklif edilmişti. Gelecek zamanlarda hattın Boğazı geçerek Üsküdar, Haydarpaşa ve Kadıköy'e ulaşabileceği de öngörülmüştü. Boğaz geçi için Beylerbeyi veya daha kuzeyde Anadolu Hisarı'ndan geçecek asma köprülerin inşa edilmesinin gerekeceği düşünülmüştü. Boğaziçi Köprüsü'nü etüdün yapılmasından 22 yıl sonra Ortaköy ile Beylerbeyi arasına, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nü ise etüdün yapılmasından 37 yıl sonra Rumelihisarı ile Anadolu Hisarı arasına inşa etmeyi başardık, ancak orijinal projelerinde ne birine ne de ötekine raylı sistem eklemeyi düşünemedik.



Şehrin kuzeyinden geçecek bir köprü opsiyonu dışında Eminönü ile Kadıköy arasında inşa edilecek bir köprü veya tünel geçi de İstanbul gibi ileride modern bir hal alacak bir şehir için gereksiz olmayacaktı. Raporda, Beyazıt'taki uç noktayı yeni bir gar yapılması planlanan Yenikapı'ya uzatmak da metroyu Avrupa'ya bağlayan demiryolları ile buluşturmak adına bir çözüm olarak sunulmaktaydı. Raporda önerilen geçişe benzer bir Avrupa-Asya geçişini seneler sonra Marmaray projesiyle hayata geçirdik. Şimdi açılış için yıl sayıyoruz. Geç oldu ama güç olmayacak.

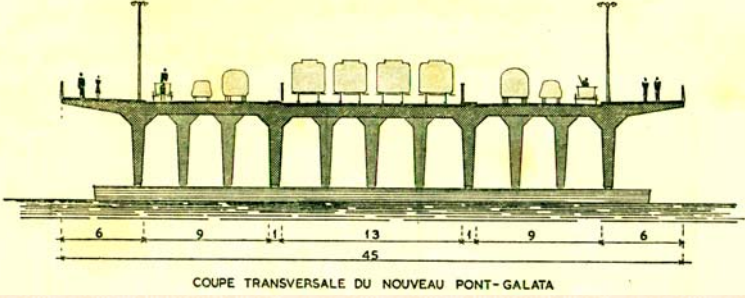
Nedeco teklifinde, metronun Taksim'den Haliç'e ve Eminönü'nden Sultanahmet'e dik rampalarla iniş ve çıkışı gerekeceğinden düz bir hat yerine dolambaçlı bir güzergah izlemesi önerilmekteydi. Taksim-Beyazıt arasında teklif edilen güzergahtaki eğimlerin yüzde 4'ü geçmemesi için de katarın yolların tam olarak altından gitmeyip sağlı sollu kavisler çizmesi öngörülmekteydi.

Taksim'deki terminüs durağından başlayarak bir miktar Sıraserviler Caddesi'ni takiple İstiklal Caddesi'ne yönelen metro Galatasaray istasyonundan sonra Tepebaşı istasyonuna varmakta, yeni bir kavisle İstiklal Caddesi'ni kat edip caddenin doğusunda bir istasyondan sonra bir "S" çizerek Şişhane istasyonuna, oradan da gene bir "S" ile Tünel çıkışının batısındaki Karaköy istasyonuna gelmekte; sonra yerüstüne çıkmakta, hem metro hatlarını, hem de gidiş ve geliş olmak üzere iki ayrı yolu taşıyan 45 m'lik yüzer bir köprü ile karşıya geçmekteydi.

Eminönü'nde, Mısır Çarşısı ile Rüstem Paşa Camii arasında tekrar yeraltına giren hat, büyük bir kavisle Babiali ile Ebussuud caddeleri kavşağında bir istasyon

Raporun yazılmasından 40 yıl sonra 1992 senesinde tamamladığımız yeni Galata Köprüsü'nü eskisinin biraz batısına inşa etmiş olmamız, rapordan 50 yıl sonra İstanbul Metrosunu Şişhane'den Unkapanı'na bağlama çalışmalarında aynı konuları tartışmamız ilginç değil mi?

yaparak gene yapı adalarının altından Sultanahmet Meydanı'ndaki istasyona ulaşmakta, daha sonra bugünkü Adliye Sarayı'nın altından geçerek Binbirdirek civarında bir istasyon yaparak Çarşıkapı istasyonuna gelmekte ve nihayet tramvay yolunu takiple Beyazıt terminüsünde son bulmaktaydı. Metronun güzergahı boyunca ana caddelerle kesişen veya yüzeye yaklaştığı yerlerde, mümkün olan her noktada istasyon yapılması ve yolcuların istasyonlara ulaşımının yürüyen merdivenlerle kolaylaştırılması da öneriler arasındaydı.



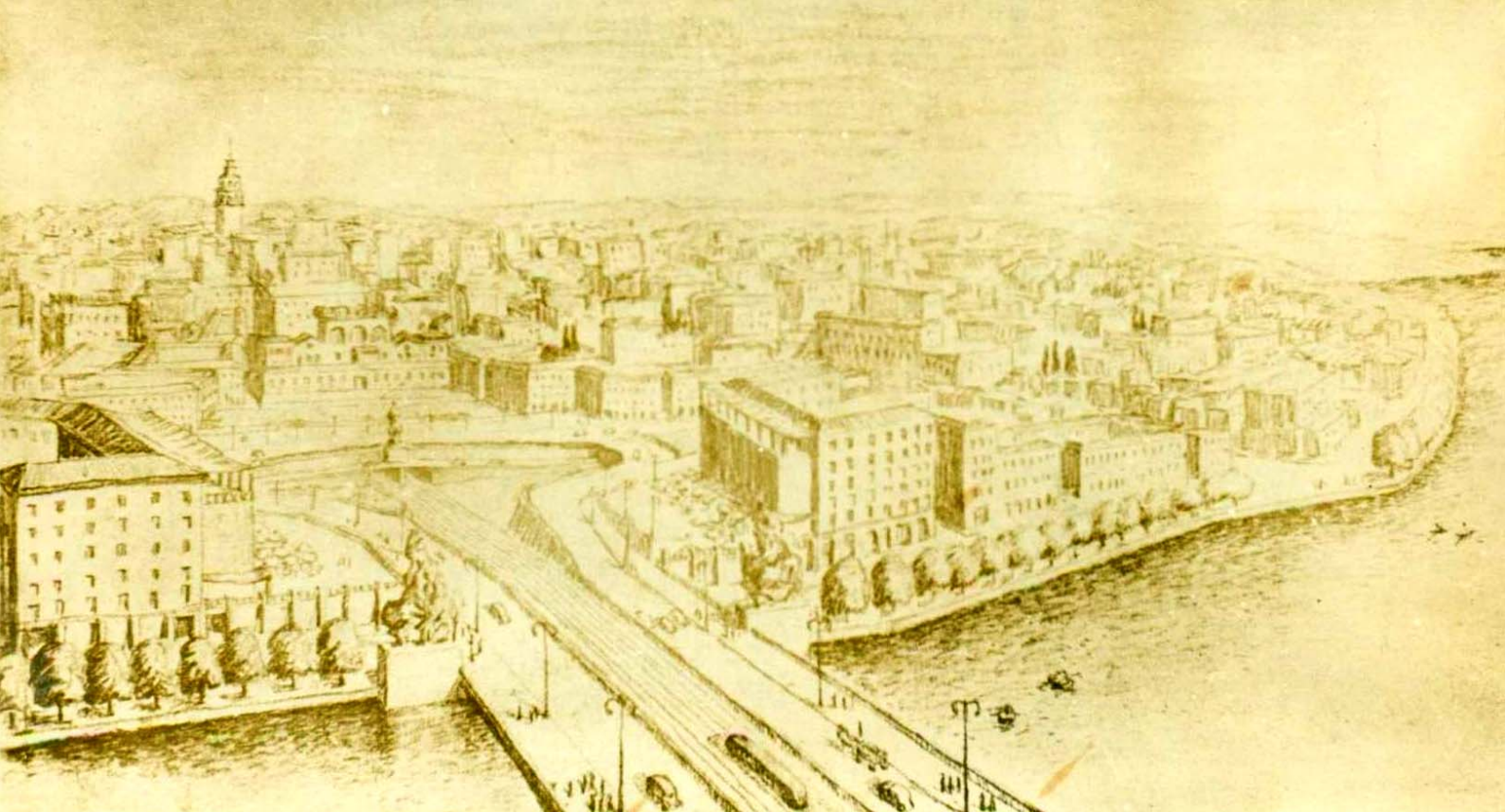
Raporda Galata Köprüsü'nün mevcut haliyle hem araç trafiğini, hem tramvay hatlarını, hem de metroyu kaldıramayacağı, bu nedenle tramvay, metro ve lastik tekerlekli araçlar için ikişerden toplam 8 şeritli yeni bir köprü'nün yapılması önerilmekteydi. Tramvay ve metro ortadaki şeritleri, lastik tekerlekli araçlar ise yan taraflardaki şeritleri kullanacak, ayrıca Eminönü ve Karaköy de çevre düzenlemeleriyle yeni meydanlara kavuşacaktı.

Raporu oluşturan yedi bölümde sunulan öneriler, sondaki özet kısmında birer cümle ile şöyle özetleniyordu:

1. Mevcut köprü'nün (Galata Köprüsü) hemen batısında, üzerinde dört raylı hat ile iki trafik yolunun yapımını mümkün kılacak yeni bir köprü inşası,

2. Bu yeni köprü'nün her iki ucunda modern trafik için yeni meydanların tahsisi,
3. Beyoğlu yakasındaki meydan ile Taksim arasında ve İstanbul yakası ile Beyazıt arasında tünellerin inşaatı,
4. Taksim ile Beyazıt arasında inşa edilecek tünellerin içinden ve yeni Galata Köprüsü'nün üstünden geçecek bir metro hattının tesis edilmesi,
5. Gelecekte ikinci bir metro hattının işletmesinde kullanılmak üzere Beyoğlu ile Tulumbacı Sıtkı Sokağı arasında bir tünelin inşası,
6. Boğaziçi sahilini takip ederek Necati Bey Caddesi'nden geçen tramvay hattını koruyup, yeni yapılacak Galata Köprüsü'nden geçirerek, İstanbul sahilindeki meydana ulaştıracak uzatmanın yapılması,
7. Taksim ile Beyazıt arasında bulunan semtlerden geçen tüm tramvay hatlarının kaldırılması.

Raporun son bölümünde finansal analizler de yapılmış, önerilen metro hattının o devrin parasıyla 100 milyon 700 bin liraya, çevre düzenlemelerinin 31 milyon liraya malolacağı öngörülmüştü. Tamamlanarak işletmeye açıldığında metronun yıllık işletme giderlerinin 14 milyon 760 bin lira, yıllık cirosunun ise 17 milyon 280 bin lira olacağı, metro işletmesinden senelik 2,5 milyon lira civarında bir kar elde edileceği hesaplanmıştı. Son söz olarak İstanbul'a önerilen bu ilk metro hattının gerekliliğinin yanında kar da ederek ulusal ekonomiye destek olacağı ve üzerinde çalışılmaya ve gerçekleştirilmeye değer ("*kabili tatbik ve kârlı bir işletme*") olduğu iddia edilmekteydi.





Fotoğraf Okuma Üzerine Denemeler...

Akın KURTOĞLU



İstanbul ve eski İstanbullular... 1950'lerin ortaları... Elinde filesiyle tipik bir İstanbul beyefendisi evine doğru hızlı adımlarla dönüyor. Yerler Arnavut kaldırımı. Evlerse, kimbilir kaç senelik. Artık ayakta durmaktan âciz vaziyette, birbirlerine yaslanarak destek almaktalar. Yine de çok asiller... Yaşlı fakat çok güzeller hepsi de... Kimbilir kimlere evsahipliği yaptılar, kaç kuşağa mekân oldular, kaç doğuma, kaç hastalığa, kaç düğüne, kaç ölüme tanıklık ettiler... Ne bâdireler atlattılar, ne yağmurlar, karlar, seller, yangınlar, zelzeleler, bayramlar geçirdiler...

Kırık-dökük pencere pervazlarını delerek dışarı fırlayan eğreti borulardan yapılan bacalardan henüz dumanlar tütmediğine göre, mevsim daha sonbaharın başları... İki ahşap evin arasında sıkışıp kalan daracık bahçeden dışarı taşan ağacın yaprakları da henüz dökülmemiş ama yeşilin tonu da iyiden iyiye kaybolmuş. Haftaya kalmaz, çoğu dökülürler bu yaprakların artık... Yerdeki belli belirsiz cılız gölgeler de güneşsiz bir gün

olduğunu destekliyor. Saat de, gölge boyuna göre muhtemelen akşam beş civarları... İkinci vakitleri...

Gölgenin yönü ileriye doğru düştüğüne ve yokuşun meylinin aşağıya doğru olduğundan hareketle; Suriçi'nde; ya Cerrahpaşa-Kocamustafapaşa çizgisi üzerinde, ya da Malta-Nişanca-Draman-Kariye bölgesi üzerinde bir mahalle burası...

Sokaktan geçen araba olmadığı gibi, yol kenarına parkedeni dahi yok. Bomboş, sâde, klâsik bir İstanbul ara sokağı. Yolun kenarı ince bir bant halinde arnavut kaldırımı taşlarla örülerek oluşturulmuş. Asfaltın henüz kentin bağrına kadar sokulmadığı, yalnızca anaarterleri örtmekle yetindiği seneler...

Günümüz İstanbul'uyla ne kadar da tezat bir kare... Binaların döküldüğü ama, şehrin sâkinlerinin kalitenin doruklarında dolaştığı senelerden, binaların kalitesinin arttığı ama buna mukabil, insanların hatırı sayılır bir kısmının maalesef tel tel döküldüğü günlere emsalsiz bir köprü sanki bu fotoğraf...



Kemal ÇEUĞK

Geçmişe Dâir İstanbul Yazıları

KADIKÖY 2 H.PAŞA GAR

KADIKÖY 4 BOSTANCI

İki kere İki, Dört

Matematik ve ulaşım meraklarımı biraz anılarıyla harmanlayınca bakın neler çıktı ortaya...

2 numara, baş ve son durakları birbirini gören ve aralarındaki mesafe kuş uçuşu birkaç yüz metre olan dünyadaki tek hattı belki de: "Kadıköy-H.Paşa Gar", aynen böyle yazardı tabelasında. İskelenin yanından kalkar, Çarşı durağından sonra Altiyol'a çıkmadan, sola Mısırlıoğlu caddesine sapar, Askerlik Şubesi durağını yapar, Mısırlıoğlu durağından sonra Yeldeğirmeni'ne girerdi. Yeldeğirmeni ve Karakol duraklarından sonra, şimdi tek yön olan İbrahimağa caddesine iner, Ayrılış Çeşmesi'nde durur, bugüne göre ters yönde giderek Haydarpaşa garını geçen köprüye dönerken Et ve Balık Kurumu diye durak yapar, sonra Üsküdar'a doğru biraz giderdi.



Hatırlayan vardır mutlaka bugün garın üstünden geçen köprü aslında "T" şeklinde idi ve "T"nin ucu gar binasına inerdi, sonradan peron ekleme çalışmaları sırasında bu kısım söküldü, ve mevcut yol açıldı (1967). Sonra sola dönüp bu "T"nin ayağından gara inerdi. Aynı yoldan da geri dönerdi. Kadıköy'den bakınca Haydarpaşa'da kalkış saatini bekleyen Skoda'yı rahatça görürdünüz. Gara inen köprünün sökülmesi sırasında durduruldu, bir daha da çalışmadı.

4 numaralı Skoda'nın sağ ön koltuğunda rahmetli anneannem ile Üsküdar'dan Bostancı'daki kasabına et almaya giderdik. Önce 12 numaralı tramvayla o zamanlar oturduğumuz Üsküdar'dan Kadıköy'e gider, oradan da otobüse binerdik. Rahmetli acaba benim gönlümü hoşetmek için mi, yoksa kendi keyfi için mi bilinmez bazen bir araba bekler, bazen de koltukta daha önce sözünü geçirebileceği biri, örneğin gençten bir delikanlı, oturuyorsa "müsaade et ağabeyi, müsaade et de çocuk otursun orada" diye işgalciyi püskürtür, beni kucağına alıp en öne kurulurduk.

Skoda'mız birinci peronun en başından kalkar, beşinci ile Şehir Emaneti binasının arasından, postanenin köşesine gelir, Raybank'ın önünde ilk durağını yapardı: Rihtim... Bankanın vitrinindeki iki lokomotif maketi çok ilgimi çektiğinden iyi hatırlıyorum. Sonra Altiyol'a döner, Osmanağa Camii yakınında Çarşı diye dururdu.



Altıyol'da Tahta Köprü Caddesi'nin başında durur, gene aynı cadde üstünde Salıpazarı hizasında Çukurbostan, Kurbağalıdere köprüsüne sapsızdan Yoğurtçu duraklarını yapardı. O tarihlerde tahta köprü kalmamıştı ama dar bir taş köprü vardı. Şimdiki köprüye 1970 ya da hemen sonra yapıldı. Köprüden sonra Dere Yolu, şimdiki Kızıltoprak durağının yakınlarında Kolej Yolu diye dururduk. Durağın adı şimdiki Fenerbahçe kulübünün Dereağızı tesislerinin karşısındaki kule apartmanların yerindeki Özel Kadıköy Kız Koleji'nden gelirdi.

Kızıltoprak çarşı içi o zamanlar iki şeritli dar bir yoldu. Güney kaldırımı bugünkü çizgide olmakla beraber, kuzey tarafı girintili çıkıntılı bir halde idi. Kızıltoprak durağı da aşağı yukarı istasyona sapan yolun karşısında idi. Bu durağın levhası kırmızı çizgiliydi, yani ilk kıt'a burada biter, bilet ücreti değişirdi. Bağdat caddesi üzerindeki ilk durak buydu. Daha sonra Fenerbahçe ayırımından hemen sonra Depo, bu durağın Fener Kalamış caddesindeki adı Ihlamur, Nahiye, Konak, Feneryolu ve Selâmiçeşme...

Buraya kadar tramvay yolu caddenin iki kenarında idi, Yıl 1964 ya da 65, tramvay 4 numara Selâmiçeşme'de benzin istasyonunun olduğu yerde biterdi, Bağdat Caddesinin Selâmiçeşme-Suadiye arası yenilenmiş, tramvay sökülmişti ama rayların izi Suadiye Bostancı arasında 1971'e kadar yerde kaldı. Önünde tramvay biterdi. Kadıköy'e doğru kalkacak olan araba caddenin güney kenarında bekler hareketten sonra yolu çaprazlama katederek devam ederdi. Bostancı'dan gelen hattın sökülmeyen bir kısmı ise bu geçişin doğusunda kör hat olarak kullanılırdı. Trafiğin rahatlığına dikkatinizi çekerim.

Daha sonra Yeşil Bahar ve ikinci kıt'a durağı Çifttehavuzlar vardı. Göztepe'ye kadar etraf boş olduğundan başka duramazdık. Okullar durağı Örnekal ve Fenerbahçe Lisesi kurulduktan sonra kondu. Şimdilerde okullar fazlasıyla hala aynı yerde ama durak yok!. Göztepe durağı şu an kaldırım olan, o zamanki adıyla Tütüncü Mehmet Efendi, şimdiki İstasyon caddesine dönmek içinde kullanılan cepte idi. Göztepe'den sonra Tanzimat sokak karşısında Yeniyol (bugün hâlâ var), Ömerpaşa sokak hizasında Santral (bugünkü Caddebostan), İskele caddesi köşesinde Caddebostan, Galip Paşa camii önünde Erenköy, bugün de hemen hemen aynı yerde olan Kantarcı, Noter sokak köşesinde Çınardibi (çınar hala orada caminin bahçesinde), Karakol sokağı geçince bu hattın son kıt'a durağı olan Şaşkınbakkal'a gelinirdi. Daha sonra Şen Sokak, Ara Sokak, Suadiye durakları vardı Direksiyon tâlim sahası apartmanlara dönüşünce araya Selvili Sokak kondu. Tan Sokak, Çatalçeşme, Köprüüstü yolu ile Bostancı'ya ulaşır, bugün Kadıköy yönündeki Bostancı durağının hemen arkasında kalmış olan ulu çınarın dibinde hat biterdi. Skoda çınar ve karakolun yer aldığı göbeği dönerek başdurağa girerdi. Meydandaki elektrik direği de bir başka küçük göbeği oluşturur, bunu etrafından geriye dönülür, ya da Bağdat caddesini takiben Çamaşır Deresi köprüsüne doğru devam edilirdi.

Dönüş ise aynı güzergahtan. günümüzdekine çok benzer bir şekilde yapılırdı, burada tekrar etmeyeceğim ama yaşlılarımın dönüşe başladıklarını hissediyorum, belki de bir Bostancı Meydanı'nda bir şeyler atıştırıyorlardır, kimbilir?





Alihan KÜÇÜKCAN

Seyrüseferden Yapraklar



Klişe 1965 yılından. Fotoğrafın gerisindeki Galata Kulesi'nin üzerindeki iki odacık kesilmiş Haşim İşcan'ın 1967 yılının Eylül ayında yeni şapkasiyla hizmete açtığı kule 66 yılının bahar aylarına kadar külâhsız idi. Eminönü tarafında bir kısmı görülen hal binası, en hareketli günlerini yaşıyor. Geçidin dolgusu üzerinde gezinenlerin tiril tiril kıyafetlerine bakarsak fotoğraf, 65 yılının sıcak ve nemli bir sonbahar gününe ait...

Sizin Hiç Dört Yapraklı Yoncaınız Oldu mu?

“En büyük ikramiye senin olur” demişlerdi. Kırkların, yeşilin bol günlerinde, dört yapraklı yonca peşinde koşardık; zengin olma hayaliyle. “Alt mahallede bir çocuk varmış, ailesiyle bankaya götürceklermiş dört yapraklı yoncayı”. Söylenceleri arasında ellerim hep boş dönerdim eve. Tâ ki, tadilat halindeki bir binanın camına yapışmış gazete kupürüne rastlayınca kadar: “İstanbul Yonca yaprağı geçidine kavuştü”.

“Atatürk Bulvarı'nda trafiği geniş ölçüde hafifletecek olan Unkapanı üstgeçidiyle ilgili hazırlıklar sürdürülmekte, bu arada inşaat sırasında trafiğin aksamaması için de geçici servis yollarının yapımı devam etmektedir” (31 Mart 1964 Milliyet).

Haşim İşcan, Bursa Valiliği ertesinde İstanbul'un seçimle 'başına gelen' ilk belediye reisi idi. Göreve başladığı gün şu emri vermişti: “Perşembe günü Adliye Sarayı

önündeki yokuşa kazmayı vurun”. Böylece her şey perşembe günü başladı; Unkapanı üstgeçit inşaatına da ilk kazma perşembe sabahı vuruldu. 1964 yılı, Nisan ayının son perşembesi...

Teknik deyimiyle “Tam yonca yaprağı” denilen Unkapanı Geçidi, oniki ayrı yönden gelecek ve gidecek olan vasıtaların bu noktada beklemeksizin geçmesine yönelik ve dolayısıyla mevcut trafik tıkanıklığını giderecek bir proje esasına göre inşa edilmekteydi.

3.155.000 lira sarfıyla tamamlanacak geçidin inşasına 30 Nisan 1964'de başlanmıştı. Genel olarak Atatürk Köprüsü'nün yetmiş metre kadar uzatılması şeklinde planlanan geçidin inşası sırasında, yeni köprü ayaklarının dayanacağı sağlam toprağı bulmak çok güç olmuştu. Eminönü-Eyüp istikametinden gelen vasıtaların köprü altından geçecekleri açıklık iki trafik şeridi genişliğinde ve 4.5 metre yüksekliğindeydi. Saraçhane-Atatürk

Köprüsü yönünden gelen vasıtalar geçidin üstünden geçecekti. Bir yönden gelen vasıtaların ters yönde bir yol takip etmesini sağlayacak yonca biçimindeki küçük yollar alt ve üstten harmonize olacak şekilde geçidin yan kısımlarında, simetrik bir mantıkta yer alacaktı.

Geçidin esasını teşkil eden köprü, 30 metre derinliğe çakılan, 198 beton kazığın üstüne oturtulan 12 çift beton ayak üzerinde şekillenecekti. Atatürk Köprüsü'nün ayaklarının Unkapanı'na oturduğu yerden itibaren Saraçhane yönüne doğru bir çukurluk olması sebebiyle, geçidin yükseklik ve düzlüğünü sağlamak için bu kısım 30.000 metre küp toprakla doldurulmuştu. 12 Haziran 1965 tarihinde, toprak doldurma işi ve beton kazıklar üzerine köprü ayaklarının oturtulmasını sağlayacak betonarme faaliyet devam etmekteydi.

"Unkapanı 'Yonca Yapağı' trafik geçidi inşaatı tamamlanmak üzeredir. Yonca yollarının beton dökümüne devam edilmekte olan geçitte, trafik nihai şekle göre tanzim edilmiş ve Unkapanı'nda eskiden olan tıkanıklığın tamamen giderilmiş olduğu görülmüştür. Tekel Genel Müdürlüğü önünde olan ve içinde iki taraflı 18 dükkan bulunan yaya alt geçidi civarının tanziminden sonra açılacaktır.

a. Saraçhane yönünden gelen araçlar sağa dönerek Eminönü, geçidin altından geçerek Eyüp'e ve doğru yönde yollarına devam ederek Şişhane'ye,

b. Şişhane yönünden gelenler, doğru olarak Saraçhane'ye, sağa dönerek Eyüp'e ve geçidin altından geçip Eminönü yönüne,

c. Eyüp yönünden gelenler, sağa dönerek Saraçhane'ye, geçidin altından Eminönü'ne ve alttan geçtikten sonra sağa dönerek Şişhane'ye,

d. Eminönü'nden gelenler, sağa dönerek Şişhane'ye, geçidin altından Eyüp'e ve alttan geçtikten sonra sağa dönerek Saraçhane'ye doğru yollarına devam edeceklerdir.

Belediye, inşaatın kısa süre içinde bitirilmesine çalışmaktadır (24 Kasım 1965 Milliyet).

Yonca Yapağı'nın yapımı sırasında Unkapanı semtinin görünümü bütünüyle değişir. Burada istisnâlar yapılarak alt ve üst geçitlerle bir yol ağı kavşağı oluşturulur. Semtın ulaşım-geçit işlevi, ticari işlevinin de önüne geçmeye başlar.

"Unkapanı Yonca Yapağı Geçidi" bir perşembe günü açılır, Saraçhanebaşı Geçidi ile beraber...

28 Temmuz 1966'da...

Benim hiç dört yapraklı yoncam olmadı; ama İstanbul'un, Unkapanı'nın oldu...



Geçit açılmış ama iş henüz resmîyete dökülmemiş. Sunay ve Saraçhanebaşı'ndaki son rötüşler bekleniyor. Yonca Yapağı'nın asfaltı öğlen güneşinde pırl pırl parlıyor. 1966 Mayıs'ı...



Deniz TÜMER



From Russia With Love (Rusya'dan Sevgilerle - 1963)



Filmin Künyesi

Oyuncular: Sean Connery, Pedro Armendáriz, Lotte Lenya, Robert Shaw, Bernard Lee, Daniela Bianchi, Eunice Gayson, Walter Gotell, Francis De Wolff, George Pastell, Nadja Regin, Lois Maxwell, Aliza Gur, Martine Beswick, Vladek Sheybal, Leila.

Yönetmen: Terence Young

Senarist: Ian Fleming



Rusya'dan Sevgilerle, serinin ve ilk Bond oyuncusu Sean Connery'nin ikinci filmidir. Biz konusundan çok, mükemmel çekimleriyle filmin neredeyse yarısından fazlasına görsel olarak ev sahipliği yaptığı İstanbul görüntüleriyle ilgileniyoruz. Bunun yanında

tabii ki bir İstanbul araştırmacısı olarak gözümüze çarpan ve gülümsememize yol açan çekim hatalarını da gözden kaçırmamaya çalışıyoruz. Aslında bunların bazılarında hata demek de çok doğru sayılmaz. Film uluslararası nitelikte ve kalitede olduğu için uygun çekim bölgeleri seçilerek oluşturulmuş. Bu yüzden diğer tüm ülkelerdeki seyircilerinin mantık hatalarını görmesi mümkün değil. İstanbul'u hakkıyla bilen ve orada yaşayan insanların gözlerinden kaçmayacak detaylar sadece.

Film, Bond serilerinde her zaman olduğu gibi şaşırtan bir başlangıçla başladıktan sonra uzun zamanın klasikleşmiş "yabancı gözüyle Türkiye" imajına uygun bir biçimde giriş yapıyor. Dansöz fonu üzerine oyuncuların tanıtımıyla başlıyor ve ilerleyen bölümlerde de bu görseli tekrar kullanıyor.

İlk İstanbul görüntülerimiz Şişli'den. Halâskârgazi Caddesi üzerinde bulunan Bulgar Kilisesine ait alan içindeki konağın film gereği Rus Konsolosluğu olarak kullanıldığını görüyoruz. Rus ajan konsolosluktan yürüyerek çıkıyor ve buluşacağı kişiyle görüşmek için Zeyrek'teki Fil yokuşuna geliyor.



Filminden alıntı yaptığımız kareye Akın Kurtoğlu'nun anlatımıyla bakarsak;

"İnsanı nefes nefese bırakan, cilâlı mozaik parke döşeli o dimdik kadim Filyokuşu. Gerilerde Şebşafâ Hâtun Camii, hemen yanibaşındaysa inşaatı henüz daha devam eden İMÇ (İstanbul Manifaturacılar Çarşısı)'nın 4. monobloğu. Fondaki tepeler Pera'nın yüzü Haliç'e dönük etekleri..."

Saraçhanebaşı'na doğru çıkmakta olan kırmızı etekli trolleybüs ise henüz daha iki yaşında. Gerçi, aksi yönde Unkapanı'na doğru inmekte olan Skoda da pek yaşlı sayılmaz. O da altı yaşının içinde... Filmin başrolünde oynayan bayan -ne işi vardır, bilinmez- ama, Fatih'in meşhur Avratpazarı semtine doğru nâzenin adımlarla tırmanmakta'

Aldığı görevle James Bond hava yoluyla Yeşilköy Havaalanı'ndan İstanbul'a giriş yapar. İşte buradan itibaren İstanbul içindeki asıl seyahatimiz de başlıyor.

Film boyunca İstanbul'un hemen hemen tüm toplu taşıma aracıyla karşılaşırız. En çok teşerrüf ettiğimiz aracımız ise İETT'ye ait Fiat Ansaldo Trolleybüslerimiz... 1961 yılında alınan, henüz yıpranmamış, diri görünümüne sahip trolleybüsler, kıpkırmızı renkleri ve gözcü güzellikleriyle caddelerde boy gösteriyor. Unkapanı'nda, Gülhane'de Şişli'de sürekli karşımıza çıkıyor. Skoda, Mercedes, Büssing otobüslerimiz de filmde sık sık arz-ı endâm ediyorlar.



Tablo gibi İstanbul manzaraları eşliğinde Boğaz'ın kuğuları şehirhatları vapurları da toplu halde şölene dahil oluyorlar. Tek karede, neredeyse o yılların tüm gemileri resm-i geçit yapıyor adeta gözlerimizin önünde... Fairfield's'lar, köy tipi vapurlar, Haliç vapurları, arabalılar, hatta daha eski emektarlar bile Galata Köprüsü'nün yanına inci gibi dizilmişler.



Bir araba vapurundan Boğaz'ın Marmara Denizi'ne açılan kısmına bakıyoruz. Muhteşem Dolmabahçe Sarayı ve Kızkulesi, Selimiye Kışlası eşliğinde Üsküdar manzarası... Ve tablo gibi görüntünün ortasından süzülen emektar boğaz vapurumuz...



Filmin İstanbul ile ilgili bölümünün sonlarında, başrol oyuncularının Sirkeci Garı'ndan yolculuğa devam ettiklerini ve hareket etmek üzere olan trene koşarken de arka planda 8000'lik setlerden bir banliyö trenimizin kadraja takıldığını fark ediyoruz. Böylelikle İstanbul'daki tüm ulaşım araçları, kendilerini görme şerefine ulaştırıyor seyredenleri...



Film için yazılacak daha çok şeyin olduğunu ve bunun her bölümünün ayrı ayrı işlenmesi gerektiğine inanıyoruz. Gerek İstanbul'un tarihi dokusu, gerek dışarı yaşantısı, gerek ulaşım araçlarının çeşitliliği ve gerekse filmin kurgusu üzerine... Bundan sonraki sayılarımızda filmimizi bölüm bölüm detaylandırarak analiz etmeye, daha doğrusu kare kare okumaya devam edeceğiz.

Sağlıcakla kalın...



vieux pont et d'azab - kapu.

Yeninin Adı, Eskinin Tadı...

Ali Hikmet ŞERBETÇİOĞLU

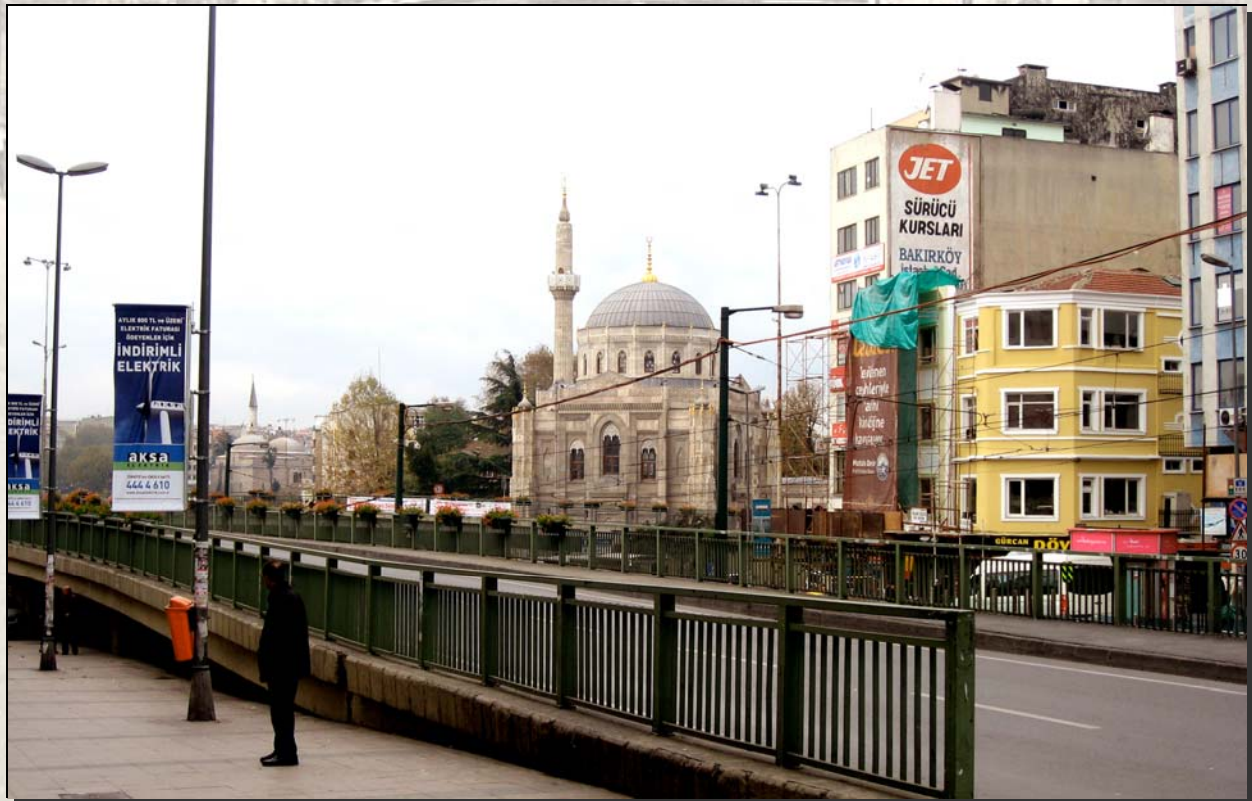
Unkapanı Köprüsü ve Azabkapı Sokollu Mehmed Paşa Camii

Azabkapı'da ahşap zeminli Unkapanı Köprüsü ve gerilerde Mimar Sinan tarafından 1578'de Sokollu Mehmed Paşa adına yaptırılan cami... Zeyrek-Unkapanı semtlerini Meyyit yokuşu üzerinden Şişhane ve 6. Daire-i Belediye'ye bağlayan köprü, ileriki senelerde metal konstrüksiyondan mâmul yenisiyle değiştirildi.



Aksaray'a İnen Ordu Caddesi ve Pertevniyal Valide Sultan Camii

Lâleli'den Ordu Caddesi yokuşundan Aksaray meydanına doğru iniş... Ömer Lütfi'nin objektifinden karlı bir 1927 sabahı... Kar her ne kadar tabelâsını kapatmış olsa da, tek vagonlu olduğuna bakarak tramvayın Yedikule ya da Topkapı Kaleiçi'nden gelerek Bayazıt'dan geri dönecek olan bir sabah takviyesi olduğunu veya Aksaray'dan hareketle Harbiye'ye çıkmakta olan "12A" olduğunu tahmin etmek pek de güç değil... Fondaki cami 1869-71 yılları arasında Sultan II. Mahmud'un hanımı ve Sultan Abdülaziz'in annesi olan Pertevniyal Valde Sultan adına inşa ettirilen camidir. Alttaki güncel fotoğrafta, Kasım 2011'da aynı mahallin aynı açıdan görünümü...



ROMANLARA KONU OLAN SEMT: "HARBİYE"



8 ilibir numaralı "Yenikapı-Dörtlevend" otobüsü Harbiye yolunuzda... Çatalın sağ tarafı Valikonağı, sol tarafıysa Halâskârgazi Caddesi... "561" numaralı Mercedes-Benz O321 H-L sola meylederek yoluna devam ederek Pangaltı'ya, oradan da Şişli-Gayrettepe üzerinden Zincirlikuyu'ya çıkacak ve birinci Levend'i geçerek şehrin artık bitim noktası sayılabilecek bir minikada yolcularını indirecek. Sondurağı aslında Yenilevend ama, halk henüz daha yeni yeni alışmakta bu isme...

Sağdan bize doğru gelen Skoda RO-706 ise, Maçka'dan henüz kalkmış olan bir İETT aracı. [M1] veya [M4] Hürriyet Meydanı ringlerinden birinde, ya da [60] numaralı Tünel servisinde... Yol boş. Yedi-sekiz dakikaya kalmaz, Taksim anıtı ve Gezi Parkı'nı görürünüz içindeki yolcular...

60'lı yılların ortaları. Artık tramvaylar tamamıyla kaldırılmış, rayları sökülmüş, yolun mozaik parke formu bozularak yerine kapkara asfalt döşenmiş. Havada geneli olan havai tellere bakılırsa, trolleybüs şebekesi artık kentin birçok semtine ulaşır halde... Araç plakaları şu anda kullandığımız standartlara dönüşürümüş. Demek ki 60'ların ortaları...

Fotoğrafın tam ortasına denkgelen üçgen alan, rahmetli yazar Peyâmi Safa'nın pek bilindik romanına dahi isim babalığı yapan, bir zamanların o meşhur "FâtiH-Harbiye" tramvay hattının ilk kalkış noktasının olduğu yer... Valikonağı Caddesi, ünlü eserin atfıta bulunduğu zit kutuplardan birine, yani zengin olan muhite doğru götürmekte bizleri. Gerçi hattın iptal edilmesinin üzerinden on yıllı aşkın bir süre geçmiş olsa da...