



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

AYLIK ELEKTRONİK SÜRELİ YAYIN

Aralık/2011 - Sayı: 3

Yazı Kurulu

Simon Alen ÖZCENGİZ
Rifat BEHAR
Önder KAYA
Onur ORHON
Mustafa NOYAN
Kemal ÇONTAY
Kadir KIVILCIMLI
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 - Etkinliklerle Geçen Bir Ay...	
<i>Deniz TÜMER</i>	3
Tarihteki ilk Araba Vapurları: "Suhûlet" ve "Sahilbend"	
<i>Ali BOZOĞLU</i>	4
Galata Köprüsü'nde Mürûriye Vergisi Tarih Olurken	
<i>Önder KAYA</i>	8
Caddebostan Otobüsü	
<i>Onur ORHON</i>	12
Özelleştirme Sonra İstanbul Deniz Otobüsleri AŞ Filosu ve İskeleleri - (2011)	
<i>Mustafa NOYAN</i>	14
İstanbul Sokaklarına Çıkan Kamera	
<i>Kadir KIVILCIMLI</i>	18
Saraçhanebaşı "Haşim İşcan Geçidi"	
<i>Alican KÜÇÜKCAN</i>	21
Coufopoulos'un 1895 Tarihli Turist Rehberine Göre İstanbul'un Toplu Ulaşımından Kesitler	
<i>Rifat BEHAR</i>	26
XX. Yüzyılım Tanığı: Tarihi "Galata Köprüsü"	
<i>Gökhan GÜL</i>	29
Boğaziçi ve Şirket-i Hayriye	
<i>Akın KURTOĞLU</i>	36
From Russia With Love ("Rusya'dan Sevgilerle" - 1963) - II	
<i>Deniz TÜMER</i>	41
Lodosun Savaşçı Çocukları	
<i>Simon Alen ÖZCENGİZ</i>	44
İstanbul'da İlk Taksimetro	
<i>Akın KURTOĞLU & Mustafa NOYAN</i>	46
İSAP Etkinlikleri	
<i>Cenk İNCE & Kemal ÇONTAY</i>	48
Yeninin Adı, Eskinin Tadı	
<i>Ali Hikmet ŞERBETÇİOĞLU</i>	50



Deniz TÜMER

Editörden

Etkinliklerle Geçen Bir Ay...

Y oğun ve verimli bir çalışma döneminin ardından yılın son ayına geldik. Aralık ayı içinde İETT tarafından organize edilen 2. Toplu Ulaşım Haftası çerçevesinde düzenlenen TRANSİST 2011 sempozyumunda, İSAP olarak çalışmalarımızla yeraldık. Sempozyumda İETT ile ortak çalışma yaparak bir sergi oluşturduk. Katılımcılar tarafından oldukça beğenildi. İlerleyen zaman içinde çalışmalarımızla ve sergilerimizle hep birlikte olmayı ümit ediyoruz. Çalışmalarımıza ait yazımızı Cenk İnce ve Kemal Çontay kaleme aldı.

Bu ay başka neleri anlatmışız, kısaca bir göz atalım dilerseñiz...

Dünyanın ilk araba vapuru hangisiydi? Şirket-i Hayriye'nin kahraman neferlerinden 26 baca numaralı Sühûlet ve ardından 27 baca numaralı Sahilbend. Araba vapurlarının serüvenini üstâdî Ali Bozoğlu'nun kaleminden akıcı üslubuyla okuyacaksınız.

Köprü ücretlerine zam yapıldı. Haber yeni mi? Hayır değil. İlk köprümüz Unkapanı ile Azapkapı'yı birbirine bağlayan ve halk arasında Unkapanı Köprüsü diye adlandırılan köprüydü. Yıl 1836... Şimdilerde hâlâ ücretli mi olsun ücretsiz mi olsun diye tartıştığımız, iki kıtayı birbirine bağlayan Boğaz Köprülerinden önce Haliç'in iki yakasını biraraya getiren Unkapanı ve 1845 yılında ilki yapılan Galata köprülerinden geçişler ücrete tâbi idi. Ücret dediğimize bakmayın, "mürûriye" adıyla alınan bir vergiydi. Mürûriye kimden ne kadar alınırdı ne zamana kadar devam etti? Bu güzel makale, Önder Kaya'nın titiz çalışmasıyla sayfalarımızda yerini aldı.

Onur Orhon üstâdımız, bugün artık sadece anılarda kalmış olan Caddebostan otobüsünü anlatıyor. Caddebostan'ın henüz sayfiye halini koruduğu zamanlar... Düşünün, denize girmek için plajlarının olduğu, kadınlar matinesiyle açık hava gazinosu Maksim'in yer aldığı, şehirhatları vapurlarının yaşadığı iskelesiyle, yolun bittiği yerdeki gözalıcı Caddebostan'ın hikâyesi...

Mustafa Noyan, özelleştirme süreciyle birlikte İDO'nun geçirdiği aşamalara vurgu yaparak, günümüzdeki durumunu mercek altına aldı. Günümüzde özelleştirilerek bağımsız nitelik kazanan İDO'nun derli toplu bir envanterini çıkardı.

Bu ay film veritabanımıza ilişkin yazılarımız oldukça zengin. İki ayrı yazımız var; Birincisi Kadir Kıvılcımlı'ya ait. Kasım ayı içinde kaybettiğimiz, sinemamızın büyük ustası Lütfi Akad'ı konu aldığı yazısında, geçmiş yılların zorlu şartlarında bir filmin nasıl emek sarfedilerek çekildiğini adeta gözümüzde canlandırıyor. Diğer yazı ise bana ait. Geçen ay ele aldığımız, Bond serisinin "Rusya'dan Sevgilerle" filmine birazcık daha detaya girerek ele almaya devam ettik. Sonuçta biri ülkemizden diğeri de yabancı yapım olmak üzere, iki ayrı sinema konusunu işledik.

İstanbul'un önemli silüetlerinden biri olan Valens (Bozdoğan) Su Kemerinin ardına gizlenmiş olan Haşim İşcan Geçidi'nin serüvenini de Alican Küçükcan kaleme aldı. Önemli bir kavşak noktasında yeralan bu geçide bugünkü gözle baktığı-

mızda, yapının ne kadar ince düşünüldüğünü görmekteyiz. Aksaray Meydanı'ndaki kavşağın genel silüeti bozduğundan dolayı yıkılması gündemdeyken, Valens Kemerinin ardındaki bu geçidin, haddini bilen sade ve alçakgönüllü kurgusu hepimiz için bir değer ifade ediyor.

Coufopoulos'un 1895 yılında hazırladığı İstanbul Turist Rehberi'nden o günlere dâir kesitleri, Rifat Behar'ın akıcı üslubuyla okuyacaksınız. Her sayımızda yeni bir belgeyi titizlikle çevirerek bize tanıtan Rifat Behar'a ufkumuzu zenginleştirdiği için teşekkür ediyoruz.

Bir kuşağın hâlâ rüyalarını süsleyen, anılardan bir türlü sökülüp atılmayan eşsiz güzelliğe sahip eski Galata Köprüsü Gökhan Gül'ün anlatımıyla hepimizin yüreğini ısıtacak. Birçoğumuz için ayrı ayrı hatıralara konukluk etmiş olan eski Galata Köprüsü, şimdilerde Haliç'in iç kısımlarında yalnızlığına terk edilmiş, parçalarına ayrılmış haliyle içimizi burkmaya devam ediyor. Ne kadar çaresiz ve ne kadar ümitsiz görünüyor. Bir gün onu tekrar aramızda görmek ise en büyük dileğimiz. O gün geldiğinde eminim ki attığımız her adımın tadına vararak üzerinde dolaşabileceğiz. Şimdilik o bizi, güngörmüş asil edasını koruyarak büyük bir tevekkülle bekliyor.

Akın Kurtoğlu, Osmanlıca eski yazıyla kaleme alınan dergilerden günümüz alfabesine çevirdiği yazılarıyla, yitip giden hafızamızı tekrar yerine getirmeye devam ediyor. Boğaziçi ve Şirket-i Hayriye'yi zaman tüneline bugünlere ulaştırıyor. Ayrıca Akın Kurtoğlu ve Mustafa Noyan'ın ortak çalışmasında da ilk taksimetrelerin İstanbul'da kullanıma başlanmasıyla ilgili bir çeviri de yer alıyor. İstanbul Boğazı'nın ayrıntılarını ve taksimetre ile ilgili yazıları okuduktan sonra verilen emek için insanın içinden Akın'a ve Mustafa'ya "Berhudâr olun" demek geliyor.

Bu sayımızda denizcilikle ilgili yazılarımız bir miktar ağır bastı. Verilen emeklerimizin altında yatan ruh halini ise en yalın şekliyle Simon Alen Özcengiz kaleme aldı. Bizleri bu kadar açık eden yazıdan dolayı kendisine kıymalı mıyız yoksa teşekkür mü etmeliyiz, bilemedim... Kalemine sağlık Simon. Pruva neta olsun.

Hikmet Şerbetçioğlu çektiği fotoğraflarla "Dün-Bugün" karşılaştırmalarına devam ediyor. Yağmur çamur dinlemeden, araçlar tarafından ezilme tehlikelerini göze alarak azimle fotoğraf çekiyor. Umarım soğuktan üşüttüğü için verilen öksürük şurubunu aksatmadan içiyordur. Eski fotoğrafların hikmetini bize aktardığı için ziyâdesiyle teşekkür ederiz.

Bu sayıyla birlikte üç güzel dergiye imzamız atmış olduk. İSAP'ın görünen yüzü olan dergimiz aynı zamanda yüzakımız da oldu. Umarız sıkılmadan okuyacağınız ve saklayacağınız bir dergi olmuştur.

Sağlık, sıhhat ve âfiyet dolu nice seneler temennileriyle. Sağlıkla kalın...

Deniz TÜMER



Ali BOZOĞLU

Geçmişe Dâir İstanbul Yazıları



Tarihteki İlk Araba Vapurları: "SUHULET" ve "SAHİLBEND"

Tanzimat-ı Hayriye'nin ilânıyla hükümet tarafından yapılan reformlar neticesinde halkın yaşama tarzında değişimler olmuş, İstanbul çevresinde can ve mal emniyeti sağlanmıştır. Bu arada çıkan Kırım Harbi'nden hemen sonra yabancı devletlerden bir kısım halk geçim sıkıntısına düşmüştür. İşte bu tarihlerde şehir haricine ve özellikle Boğaziçi'ne rağbet, artmıştır. Halkın bu eğiliminden faydalanmak gayesiyle iki yabancı şirket vapuru Boğaziçi'nde işlemeye başlamıştır. Bu iki vapurun çalışması gerçek ise de işletenlerin kimler oldukları tüm araştırmalara rağmen bulunamamıştır. Boğaziçi'nde çalıştırmak üzere tersaneden bir vapur tahsis etmiştir.

Boğaziçi'nde bu şekilde vapur işlemeye başlaması ve böylece bu bölgede hayat belirtisi görünmesi bir şirket kurulması fikrini ilham etmiştir. Bu fikrin ilk müteşebbis ve kurucuları o zamanın sadâret müsteşarı olan Keçecizâde Fuat Paşa (1815-1869) ile eski adliye nâzın Ahmet Cevdet Paşa'dır. (1822-1895) Kurulan müesseseye "Şirket-i Hayriye" ismini vermişlerdir. Şirket, Hicri Rebiyülevvel 1267, Milâdi 17 Ocak 1851 günü padişahın irade-i seniyyesiyle Osmanlı Devleti'nde ilk anonim şirket olarak kuruldu. Olay Takvim-i Vekâyi gazetesinde de yayınlanarak resmiyet kazandı.

Şirket ilk olarak 6 vapur satın almıştır. Bunlardan üçü 7000'er diğer üçü 7500'er liraya mal edilmiştir. Salın alınan bu gemiler tekneleri ağaç, makinaları 60'ar beygir kuvvetinde idi. Bu vapurların ilk üçü 188'er, son üçü 197'şer tonilatodur. 1267 (1851) senesinde İngiltere'de White adasında Mister John Rober White fabrikasında inşasına başlanan gemilerin makinaları Maudslay isimli

fabrikada yapılmış ve 1270 (1854) tarihinde seferlere başlamışlardır. Şirket çalışmaya başlamış, birçok bâdiler atlattıktan sonra 1882 senesinde şirketin başına Hüseyin Hâki Efendi getirilmiştir. Hüseyin Hâki Efendi âdeta Şirket-i Hayriye'nin ikinci kurucusudur.

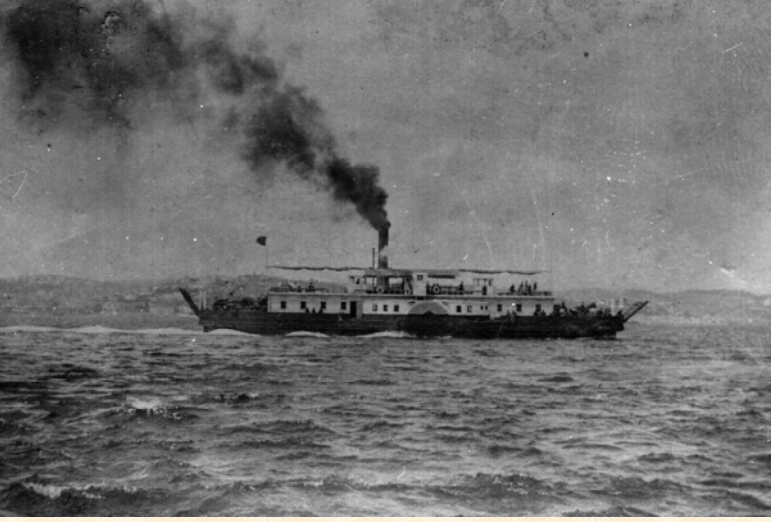
Şirketin Umum Müdürü Hüseyin Hâki Efendi, Kandiyeli eşrafından Mehmet Efendi'nin mahdumudur. Mısır'da tahsil görmüş Arapça ve Fransızca'ya vâkıf, son derece zeki ve çalışkan, ama oldukça inatçı bir adamdır. 1895 yılında ölümü ile neticelenen hastalığına kadar bu işte kalmış ve Şirket'i iflâstan kurtarmıştır.

Hüseyin Hâki Efendi Üsküdar'dan Rumeli'ye asker sevki ve sivillerin naklinde çekilen sıkıntıyı çok iyi bilmekte ve buna bir çare aramaktadır. Bir gün Hüseyin Hâki Efendi Umum Müfettişlik'te bulunduğu vakit, İskender Efendi ve Hasköy Tersanesi'nin Sermimarı Mehmet Usta ile başbaşa verip, o zamanın yolcu ve yük taşıyan yandan çarklı vapurlarını gözünün önünde canlandırarak uzun uzun düşünürler ve nihayet bir çare bulurlar. Vapurların başına ve kıçına birer kapak ile birer köprü takılacak ve bu köprü iskelelere yanaşıldığında indirilerek üzerinden atlar ve arabalar geçirilecek, vapur içindeki yolcu sıralarını kaldırmak suretiyle de vapurun içini büyültmek ve bu suretle atlar ve arabaları boğazdan geçirmek. Ve... Bu düşünce dünyada ilk "Araba Vapuru" (Ferry Boat)'u yaratır.

Derhal İngiltere'ye sipariş verilir. Daha önce İngiltere'ye yaptırılan 6 vapur "Rumeli", "Tarabya", "Göksu", "Beylerbeyi", "Tophane" ve "Beşiktaş" isimleri altında Boğaziçi'nde çalıştırılmaktadır, ancak bu sefer daha değişik tipte bir vapur istenmektedir... Ve becerikli iş-

koçlar fikri beğenirler. Kollar sıvanır... İstenilen gemi çok kısa bir dönemde bitirilir ve çok zor şartlar altında İstanbul'a getirilir. Tekne ufaktır, safrası yoktur ve boştur, yolda fena halde sallanmış ve birkaç defa batma tehlikesi geçirmesine rağmen sonunda İstanbul'a vasil olmuştur... Olmuştur olmasına ama, İngiliz kaptanın da 8.000 İngiliz lirasına malolan bu vapuru getirirken yolda çektiği bunca meşakkat ve üzüntüden bir daha bu tarzda vapur getirmemeğe yemin etmiş olduğu rivayettir.

Dünyada o zaman başka bir eşi daha bulunmayan araba vapurumuza şanlı Türk Bayrağı çekilir, kolaylık anlamına gelen «Suhûlet» adı verilir ve "26" baca numarasıyla sefer hazırlıklarına başlanır. Ancak böyle bir vapurun iki kıyı arasında yük ve yolcu taşıyacağı haberi o zamanın mavnacıları arasında hoşnutsuzluk yaratmış ve zaten Şirketi Hayriye'ye kızgın olan ve zaman zaman vapurların önlerini kesip onları taşıyan bu cahil tabaka hemen kendi aralarında toplanıp yeni planlar tasarlamaya ve bu yeni vapuru işletmemeye karar verirler.



Hüseyin Hâki Efendi bütün bunlardan haberdardır ve de yukarıda da bahsettiğimiz gibi zeki ve inatçıdır. Kendisi kararını çoktan vermiş ve sefer programını hazırlamıştır. İlk önce Şeyhü'l-İslâm Efendi'ye güzel bir fetva yazdırır ve tatbik mührünü basar. Ayrıca askeri idareye başvurur ve yardım ister, önce dini baskı, yetmezse askeri güçle bu çapulcuları yıldırma planlamıştır.

Üsküdar kıyılarına topçu kıtası gönderilir ve asker nezaretinde sefer tecrübeleri yapılmasına karar verilir. Mavnacılar boş durmayıp kahvelerden boş halkı toplamaya ve her türlü yalanlarla halkı kıskırtmaya başlamışlardır. Sahile dolan halk; küstah bir sürü çapulcu arasında şaşkın ve meraklıdır. O gün vapurun geleceği haberi yayılır.

Yeni vapur çiçekler ve bayraklarla süslenir ve Kabataş'tan Üsküdar'a hareket edilir. Gök masmavi, güzel güneşli bir gündür "26" numara süzüle süzüle gider... Gider Üsküdar'a varır, ama kıyıya yanaşamaz, çünkü mavnacılar teknelerini dört, beş sıra halinde yanyana zincirle bağlayarak demirlerini de atıp bütün sahili tutmuşlar, kendileri de meydana çevreleyen çardaklı kah-

velere dağılarak koyu bir sohbe dalmışlar, yan gözle de bir türlü sahile yanaşamayan vapuru süzerlermiş. Ya topçu kıtası o da gelmiş Üsküdar meydanında kalakalmış, etrafı merakla neticeyi bekleyen büyük bir halk kütlesiyle çevrilmişti. Birden gür bir ses koca meydanda güledi:

— "Sizlere 3 dakika veriyorum. Ya derhal dağılır, çekilirsiniz veya hepinizi mavnalarınla beraber suyun yedi kat dibine gömerim, Vallahü'l-Azîm".

Topçu Kit'a Kumandanı mavnacılar haykırıyordu... Ve sonra başını geriye çevirmeden askerlere verdiği emir işitildi:

— "Top indir!"

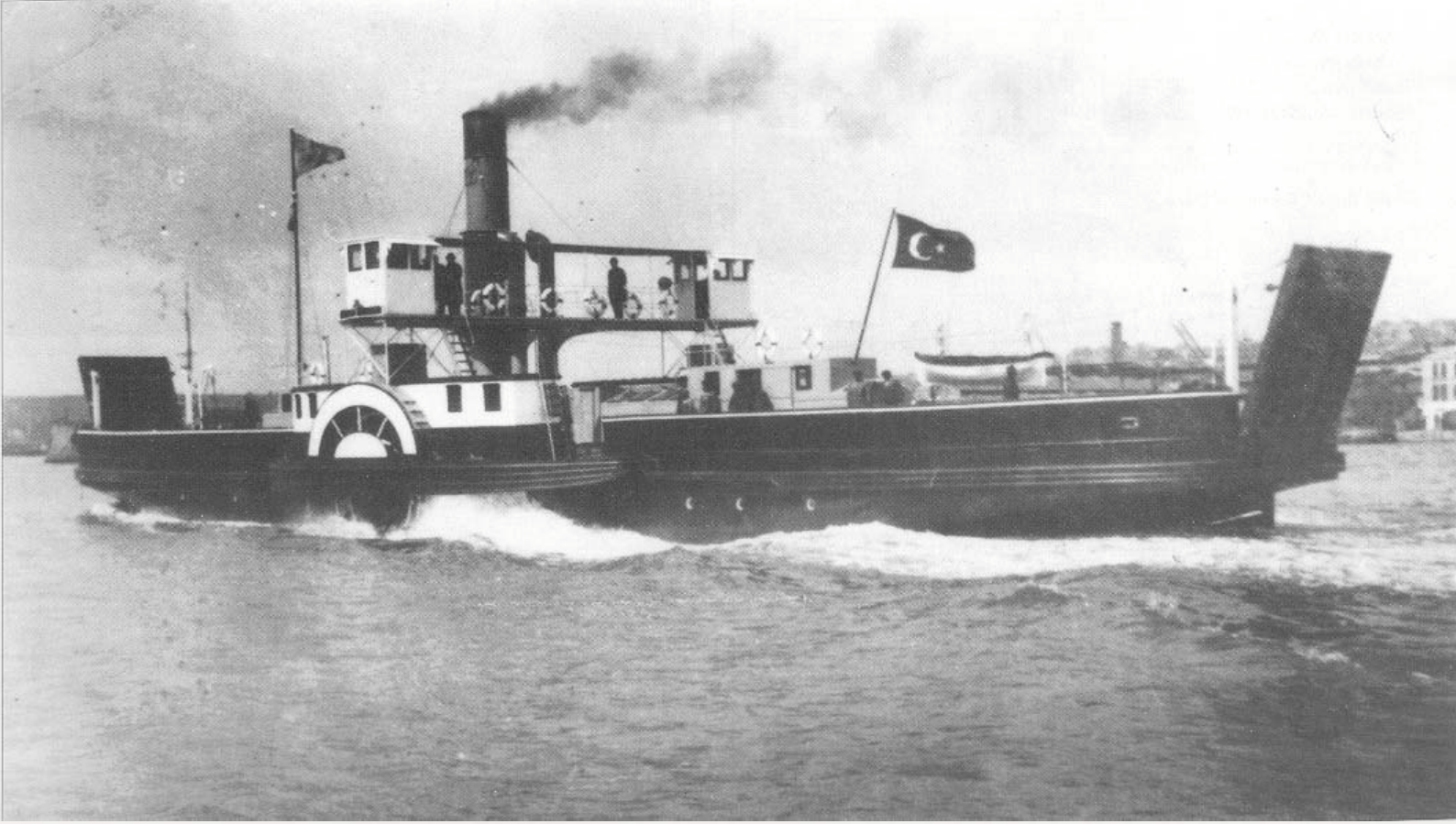
Göz açıp kapayıncaya kadar kısa bir zaman içinde koca toprak meydana çıkmış neferler yerlerini almışlar, etrafını çevirerek topları her an patlamaya hazır hale getirmişlerdi. Mavnacılar için artık kaybedecek tek dakika kalmamıştı, hemen zincir kesip, demirlerini dahi almadan teknelerini boğazın akıntısına bırakarak kayboluverdiler.

"26-Suhûlet" sorunsuz bir şekilde karaya yanaştı, kesilen kurbanlar ve okunan dua sesleri arasında başta Binbaşı arkasında topçu kıtası atlarının nalları güverteyi gümbür gümbür öttürerek vapura bindiler. Daha sonra bir kaç fayton ve seçkin bir meraklı kitlesi... Üsküdar camisinin oya gibi işlemeli minarelerinden okunan salâlar arasında 26-"Suhûlet" sanki o tarihi ânı yaşıyormuş gibi süzüle süzüle harekete geçmişti bile...

Bu arada kalabalık bir karşılama heyeti de Kabataş'ta toplanmış, ön saflara yerleşen Erkân-ı Devlet karşıdan güneşte pırl pırl parlayan bu tek silindiri yeni vapuru karşılamaya hazırlanmaktaydı. Mızıkâ-i Hümayun "Marş-ı Osmanî"yi çalıyordu, gemi geldi yanaştı, ön kapak indi gifte palamar vererek kazıklara bağlandı.

Asker halkı selâmlayarak Taksim topçu kışlasının yolunu tuttu. Halk gözyaşları arasında birbirini kucaklıyordu, 1870 yılı baharında adeta bir bayram havası yaşıyordu.





Sultan Abdülaziz'in keyfine pâyân yoktu, sarayının penceresinden yeni vapuru seyretmişti. Donanmasına katılan bu marifetli güzel gemiden öteki devletlerde henüz yoktu... O zamanlar Londra'da bile bu nevi vasita taşıyan vapurlar iki zincir arasında bir kıydan diğerine gider ve açık denizde sefer yapamazdı. Ve dünyada ilk arabalı vapuru meydana getiren Hüseyin Hâki Efendi de elbette ki mükâfatlandırılmış ve kendisine ikinci bir vapur için emir verilmişti.

İkinci vapur bu sefer çift silindirli ve "27" numaralı "Sahilbend" olup, 12.000 İngiliz lirasına yaptırılmış ve ikisi birlikte Boğaz kıyıları arasında uzun nice hizmetler vermişlerdir.

Bu vapurlar 1911 yılında Trablus 1912 yılında Balkan ve 1914 yılında I. Dünya Savaşı süresince ordunun hizmetinde bulunmuşlardır. "27-Sahilbend" İstanbul limanı içinde Haydarpaşa-Sirkeci ya da Üsküdar-Sirkeci arasında asker ve askeri malzeme naklinde kullanıldı.

"27-Sahilbend" in o zaman projektörü olmadığı için geceleri Şirket-i Hayriye'nin "55" numaralı "Bebek" önden giderek ona yol gösteriyordu.



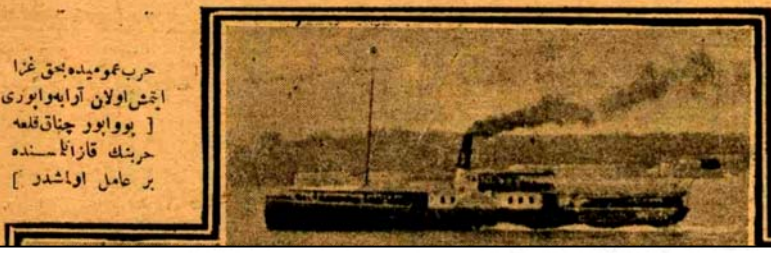
"26" numaralı "Suhûlet" in kardeşi "27" bacası numaralı "Sahilbend" Üsküdar-Kabataş arasındaki mutâd seferlerinden birinde...



Üsküdar-Kabataş arası 15 dakikalık bir yolculuktan sonra iskeleyle kapak atıldı. O arada vasita ve yolcu giriş-çıkışı gerçekleştirilirken, emektar tekne de bir çeyreklik molaı haketti...

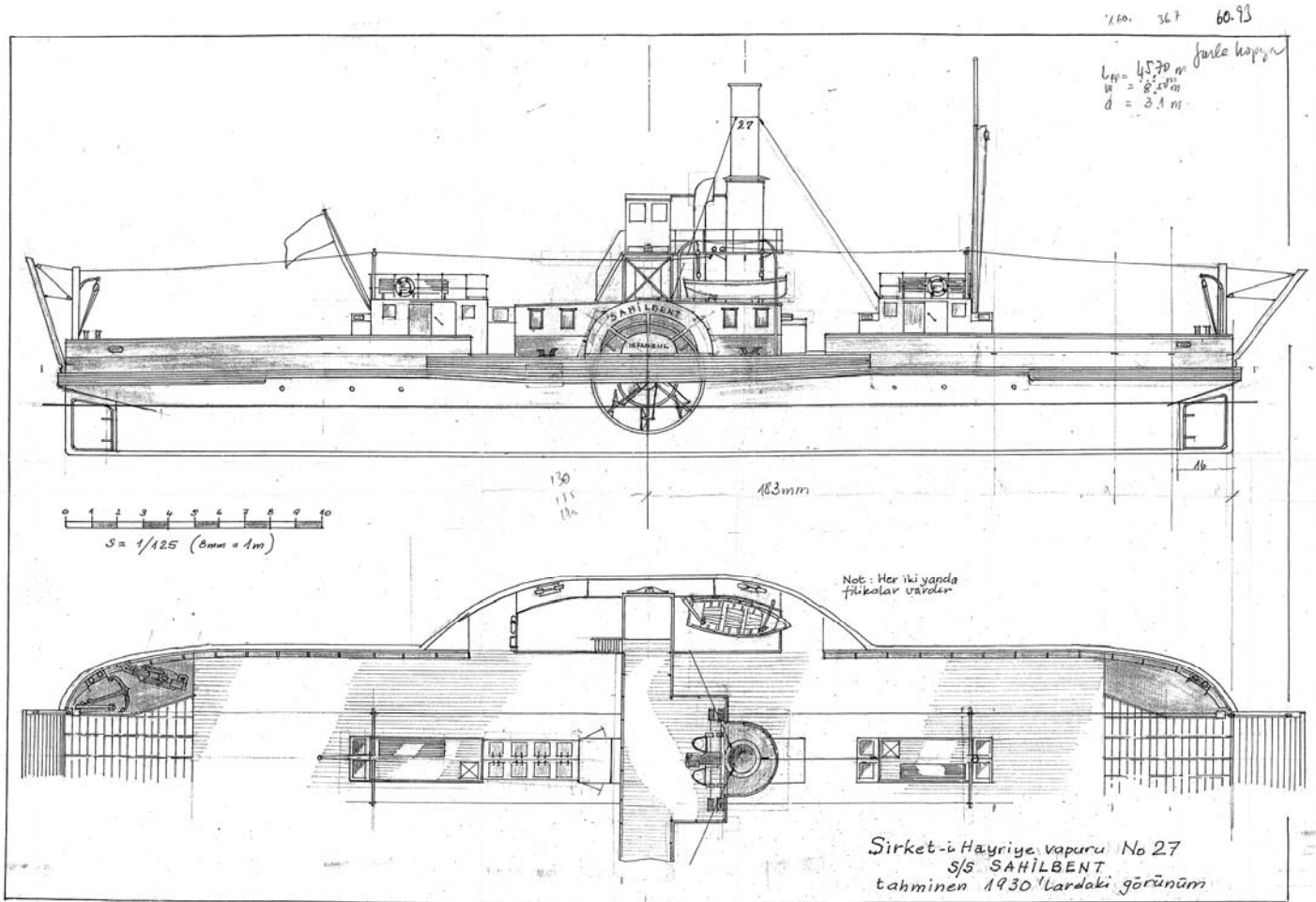
"26-Suhûlet" ise tersanede torpil atmaya özgü aletlerle donatılarak Çanakkale'ye gönderilmiştir. Burada askeri sevkiyata tahsis edilmiş, Süvari ve Topçu birliklerini bir kıtadan bir kıtaya günlerce değil birkaç saatte geçirmiş, dört bataryadan ibaret bir topçu taburu dört günde Boğazı geçebileceği halde "26-Suhûlet" ile bu geçiş iki buçuk saat gibi kısa bir sürede gerçekleşmiştir. Ayrıca on pusluk iki top "26-Suhûlet" sayesinde Çimenlik mevkiinden alınarak dört saatte Kilitbahir'e çıkarılmıştır. Çanakkale Zaferi'nin kazanılmasında önemli bir rol oynamıştır.

Ne yazık ki "26-Suhûlet" bu kahramanlığı tarih sayfalarında yeterli derecede yer almamıştır. "26-Suhûlet", madalyası verilmeyen bir kahramandır. Savaşın kazanılmasında sağladığı lojistik destek açısından acaba 18 Mart 1915'de, Çanakkale Deniz Harbinde düşman gemilerinden, İngiliz donanmasına ait "Irresistible" ve "Ocean" gemileriyle, Fransız donanmasına ait "Bouvet" zırhlı gemilerinin boğazın karanlık sularına gömülmesini sağlayan mayınları döşeyen "Nusrat" mayın gemisinden veya 300 kilo ağırlığındaki top mermisini tek başına kaldırarak topa yerleştiren ve yaptığı atışla düşman gemisini batıran Seyit Onbaşı'dan daha mı azdır? "26-Suhûlet", Çanakkale savaşlarının kazanılmasında sağladığı hizmetin onuruyla 1958 yılına kadar çalıştı. İnsanları ve araçları bir kıtadan diğer kıya hep taşıdı sessizce ve yine sessizce aramızdan ayrıldı. 1961 yılında bir gemi sökücüsünün elinden ebediyete intikal etti.



Harb-i Umûmi'de gazâ etmiş olan araba vapuru. Bu vapur, Çanakkale harbinin kazanılmasında bir âmil olmuştur (Servet-i Fünûn Dergisi, 29 Kânunisanî 1340 (29 Ocak 1924), No:1485-11, s.171 - Kaynak ve tercüme: Akın Kurtoğlu)

Kardeşi "Sahilbend" ise 1959 yılına kadar çalıştı. 1967'de satıldı. Yeni sahipleri onu baştan sona değiştirerek küçük bir yük gemisi haline getirildi. Ve "Kaptan Şükrü" adını aldı. Şirket-i Hayriye'nin, 1851 yılından millileştirildiği 1945 yılına kadar toplam 77 adet gemisi oldu, ama bu iki kardeş "Suhûlet" ve "Sahilbend" asla unutulmadı.





Salonople. Le pont de Stamboul

Geçmişten Serpintiler

Önder KAYA



Galata Köprüsü'nde Mürûriye Vergisi Tarik Olurken...

Yazımızın başlığına konu olan "mürûriye", Galata köprüsü üzerinden geçen kişi ve taşıtlardan alınan verginin adıdır. Bu uygulama, pek çok seyahatnameye ve İstanbul folkloruna ait yazıya malzeme teşkil etmiş, neredeyse bir asır yaşamıştı.

19. yüzyıla gelindiğinde İstanbul köklü değişimlere sahne oluyordu. Bir zamanlar Cenevizlilerin merkezi olarak bilinen Galata, bu yüzyılın ortalarına doğru Osmanlı imparatorluğunun en önemli finans merkezlerinden biri haline geliyordu. Önceki yüzyıllarda birbirine mesafeli duran Müslümanların "Eminönü"sü ve Frenklerin "Galata"sı, şimdilerde ister istemez iletişime geçiyordu. Nitekim bu kopukluğu İtalyan seyyah Edmondo de Amicis, şu satırlarla dile getiriyordu: "Bir nehre benzeyen Altınboynuz, iki dünyayı okyanus gibi birbirinden ayırır. Galata ile Beyoğlu'nda hararetle, açık açık, teferuatıyla ve tefsir edilerek dolaşan haberler karşı sahile ancak kopuk kopuk ve anlaşılmasız bir surette, uzak bir aksisada gibi gelir."

Boğaz'ın Rumeli yakasında bazı semtler geliyor, hanedan sarayları Dolmabahçe, Beşiktaş ve Ortaköy civarına serpiliyordu. Yüzyıllardan beri iki yaka arasında

ulaşımı sağlayan taşıma teknikleri, artık beklentilere cevap vermenin çok uzağında kalıyordu. Doğal olarak Haliç'in iki yakasının bir araya gelmesi artık kaçınılmazdı.

Bu konudaki ilk teşebbüs, II. Bayezid dönemine kadar çıkarılır. Sultan, her iki yakayı birleştirmek amacıyla bir köprü inşası tasavvur eder. Hatta Rönesans devrinin iki önemli mimarı olan Mikelanj ve Leonardo da Vinci'nin de bu bağlamda adı geçer. Lakin gerçek anlamda bir Haliç köprüsü için II. Mahmud devrini beklemek gerekecektir. II. Mahmud, 1836'da Azepkapı ile Unkapanı arasında uzanan ilk köprünün açılışını Regaib kandili gecesine denk getirdiği için, köprüden geçen kişilerden herhangi bir ücret alınmamıştı. Sonraki günlerde de bu uygulamaya devam edildiğinden halk arasında köprü "Hayrâtiye" diye anılır oldu. Ancak ilerleyen yıllarda buradan geçişlerde "mürûriye" adı ile para alınması üzerine köprü, "Mahmudiye" diye anılmaya başladı.

Mürûriye ile adeta özdeşleşen Galata köprüsü ise 25 Kasım 1845'de hizmete açıldı. Sultan Abdülmecid bu köprü için gerekli parayı Galata sarraflarından borç-

lanmak suretiyle elde etmiş, bu sebeple de köprüyü kullananlara geçiş parası konulmuştu. Sözkonusu ücret yayalar için 5, yüklü hamallar için 10, boş arabalar için 100 ve yüklü arabalar için 200 para şeklindeydi. Konan bu ücret sonraki yıllarda da köprünün bakım ve onarım masrafları, köprü personelinin ücretinin temini gibi gerekçelerle tahsil edilegeldi. Elde edilen gelirin fazlası önceleri hazineye aktarılırken 1910'da Şehremanetinin kısıtlı olan bütçesine bir katkı yapması amacıyla bu kuruma devredilir oldu.

Ahşap Galata köprüsü dış etkenlere karşı dayanıksız olduğundan, sultan Abdülaziz'in devr-i saltanatında yeniden esaslı biçimde elden geçirildi. Bu yenileme faaliyetleri sonrasında mürûriye bedelleri de yeniden düzenlendi. Yayalardan yine 5 para alınmaya devam edilirken, günün modası olan fayton, kupa gibi arabalara, yük ve insan taşımaya mahsus öküz arabalarına, sırk hamallarına, köprüden geçen büyük ve küçükbaş hayvanlara da değişen miktarlarda ücret tarifesi belirlenmişti. Ayrıca bu nizamnameye göre köprüden bazı şahıslar da bedava geçiş yapabileceklerdi. Okul öğrencileri, silahlı birlikler, tutuklular, yangın yerine yetişmeye çalışan tulumbacılar, askeri malzeme taşıyan hamallar ve araçlar, tersane vapurlarında çalışanlar köprüden geçişte ücret ödemeyeceklerdi. Köprünün ahşap olması ve sürekli su ile temasta bulunması beraberinde ciddi sorunlar getirdiğinden, sultan Abdülaziz'in saltanatının son demlerinde demir bir köprü için teşebbüse geçildi. Metal köprü ancak sultan II. Abdülhamid'in tahta çıkmasında kısa bir süre sonra yerine monte edilebilecektir.



Köprü başında bekleyen mürûriye memurları

Köprü, doğal olarak pek çok seyyahın da ilgisini çekecekti. İstanbul'a gelen batılılar, köprüden geçiş ücreti alınmasını anlamakta güçlük yaşıyorlardı. Mrs Max Müller, köprüden toplanan günlük paranın yaklaşık 400 Türk lirasına denk geldiğini ve yayalardan da 20 para

alındığını yazar. Nitekim belli dönemlerde köprüden geçiş ücretlerine zam yapıldığı, bazen de zammın geri alınarak eski tarifeye geri dönüldüğü biliniyor. Sözelimi 1918'de çıkan ve Fatih'i cehenneme çeviren Sultan Selim yangınının yaralarının sarılması için, dönemin gazetelerinden bazıları mürûriyenin 20 paraya çıkarılmasını hükümete teklif etmişlerdi. Bu teklif yerinde bulunmuş ve köprü ücretine zam yapılmıştı. Kısa bir süre sonra bunu Osmanlı borçlarından kaynaklanan bir diğer zam izleyecekti. 1921'de gelen bu zam sonrasında köprüden geçen yayalar 40 para ödemek durumunda kalacaklardı.



Adeta etten duvar ören beyaz önlüklü mürûriye memurları...

Biraz da verginin muhatabı olan mürûriye tahsildarlarından bahsedelim: Tahsildarlar bir takım kartpostal ve fotoğraflarda da görülebileceği üzere beyaz renkte ve cepsiz bir elbise giyerlerdi. Beyaz renk, köprüden geçenlerin kolayca fark etmesi içindi. Giysilerinden dolayı gazeteci Sermet Muhtar Alus, bu görevlileri darağacına asılmış mahkumlara benzetir. Elbiselerin cepsiz olması ise tahmin edileceği üzere toplanan paranın memur tarafından kendi cebine atılmaması için alınan bir tedbirdi. Memurlar aynı zamanda boyunlarına da bir çanta asarlardı ki, alınan para bu çantaya atılırdı. Mürûriye görevlileri genellikle genç, kuvvetli ve çevik kişiler arasından seçilirdi. Zira köprüden geçen vatandaşlar zaman zaman toplayıcılara görünmemeye gayret ediyor, fark edilince de koşar adım kalabalık arasına dalarak kaybolmaya çalışıyorlardı. Memurların bu kaçak geçişleri engellemesi de bekleniyordu. Bazı gözü açıklar da köprüden geçen tramvaya asılıyor ve köprüyü böylelikle sanki tramvay yolcusu imiş gibi ücret ödmeden geçmeye çabıyorlardı. Köprü ücretinin ödenip ödenmediği konusunda da görevlilerle vatandaşlar arasında ağız dalaşları oluyor, bazen olay kavgaya kadar varıyordu. Dönemin gazeteleri zaman zaman memurların vatandaşlara yaptıkları kabaca muameleden bahsederler. Memurlar topladıkları vergiyi köprünün hem Galata hem de Eminönü tarafında bulunan kulübelerine götürerek amirlerine teslim ediyorlardı. Bu kulübeler aynı zamanda vatandaşların para bozdurmak için sıklıkla başvurdukları yerlerdi.



Karaköy Köprüsü'nün her iki başındaki mürûriye kulübeleri, görevlilerce yıkılırken...

Cumhuriyet gazetesi, mürûriyenin kaldırılmasını "medeni bir inkılap" olarak nitelendiriyor ve halk tarafından da coşkuyla kutlandığını haber veriyordu. Nitekim vatandaşlar kalabalık gruplar halinde köprünün her iki yakasında toplanmış ve gece 24.00'den sonra mürûriye memurlarının köprüyü terk etmesi üzerine hep birlikte Galata köprüsüne doluşarak, şen şakrak biçimde karşı kıyıya bedavadan geçişi kutlamışlardı. Aynı şekilde otomobil sahipleri arasında da bedava geçme fırsatını kaçırmamak için köprü önünde yarım saat bekleyen şoförler olmuştu. Öte yandan mürûriye vergisi konusunda Bayezid Çorapçılar'da ikamet eden Nuri Bey de tarihe geçmişti. Zira kendisi köprüden mürûriye ödeyerek geçen son kişiydi.



Köprübaşında toplanan halk, mürûriye ücretinin sona ermesini ve köprüden bedava geçiş keyfini sabırsızlıkla beklerken...

Kaynakça

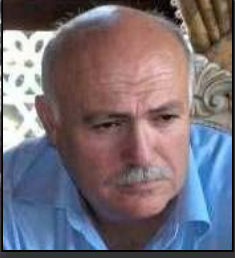
- Sermet Muhtar Alus; **İstanbul Kazan Ben Kepçe** (haz: Necdet Sakaoğlu), İstanbul 1995.
- Edmondo De Amicis; **İstanbul 1874** (çev: Beynun Akyavaş), Ankara 1993.
- **Cumhuriyet gazetesi** 1-9 Haziran 1930.
- Refik Durbaş (haz.); **Galata Köprüsü**, İstanbul 1995.
- Burçak Evren; **Galata Köprüleri Tarihi**, İstanbul 1994
- Mübahat Kütükoğlu; "Mürur Tezkeresi", **DİA**, cilt: 32, İstanbul 2006, s.60-61.
- Tarkan Oktay; **Osmanlıda Büyükşehir Belediye Yönetimi İstanbul Şehremaneti**, İstanbul 2011.
- Enver Ziya Pakalın; **Osmanlı'nın Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, II, s.583.

Sabah vakti de vatandaşlar yıllardan beri varolan manzaranın yokluğuna alışmakta güçlük çekmişlerdi. Bazı kimseler iş koşturmacası ile gişelerin önüne geldiklerinde ellerini her zamanki alışkanlıkları doğrultusunda ceplerine atmışlar, durumdan habersiz olan bazı vatandaşlar da beyhude yere bir müddet tahsildar beklemişlerdi. Köprüden yaya geçiş ücretinin kaldırılmasıyla Köprüler Müdürlüğü lağvedilmiş, açıkta kalan son Köprüler Müdürü Cafer Bey de açık bulunan İhsaiyat Müdürlüğü'ne tayin olunmuştu. Açıkta kalan diğer memurlar da bir yerde istihdam olunana kadar "açık maaşı" alacaklardı.

Şehremaneti mürûriyeyi kaldırdıktan sonra köprüye de çeki düzen verme yoluna gitti. Cumhuriyet gazetesinin 9 Haziran 1930 tarihli sayısında köprü üzerindeki aşçı dükkanlarının kaldırıldığı okurlara duyuruluyordu. Gerekçe olarak da bu dükkanlarda yemek pişirilirken çıkan dumanların köprüden geçen araç ve yaya trafiğini aksatması gösteriliyordu. Ayrıca söz konusu dükkanlar köprü üzerinde ciddi bir ağırlık teşkil ediyorlardı. Aynı gerekçe ile Şirket-i Hayriye'nin köprü üzerinde bulunan depolarının da kaldırılacağı kamuoyuna duyuruluyordu. Belediye, kaldırılan depo ve aşçı dükkanlarını yıkarak burada yeni kulübeler yapmayı ve kiraya vereceği bu mekanlar vasıtasıyla para kazanmayı tasarlıyordu. Ancak yeni dükkanlarda yemek satışı kesin olarak men edilmişti.

Hasılı 85 yıllık mürûriye uygulaması 1930'da kaldırıldığında büyük bir sevinç uyandırmış, gelgelelim zaman içinde İstanbullular nezdinde böyle bir verginin olduğu dahi unutulup gitmiştir.





Onur ORHON

Geçmişten Serpintiler

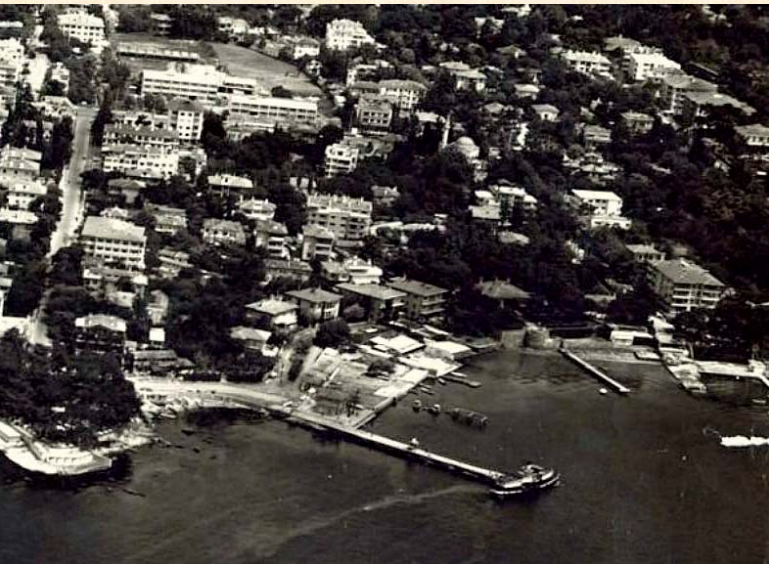
Caddebostan Otobüsü

3645 sayılı kuruluş yasası ile oluşturulan İETT İşletmeleri'nin Anadolu yakasındaki ilk otobüs hatları 1943 senesinden itibaren "Kadıköy-Suadiye" ve "Kadıköy-Caddebostan" arasında hizmete başlamıştır. Sonraki yıllarda çok sayıda İETT otobüs hattı 3645 sayılı yasanın 3. maddesi hükümleri doğrultusunda açılmıştır.

Bu yazımızda günlerce, aylarca, yıllarca kullandığımız Kadıköy-Caddebostan otobüs hattı ile ilgili nostalji yapmak, o güzergâhta yaşananları hatırlatmak istiyorum.

Daha önceki tarihlerde özel kişilerce faaliyete giren Kadıköy-Fenerbahçe, Kadıköy-Suadiye, Kadıköy-Kısıklı otobüs hatlarının varlığı arşivlerden çıkıyor. Kadıköy-Caddebostan otobüs hattı ise o yıllarda farklı özellikler taşıyor. Örneğin Caddebostan'da vapur iskelesi ile beraber Cemil Topuzlu Caddesi bitiyor. Cemil Topuzlu geçmiş yılların önemli belediye başkanlarından bir kişiliktir. Belediyecilik alanında pek çok yenilik O'nun dönemine rastlıyor.

Caddebostan'da bugünkü Migros marketin olduğu alan büyük fıstık çamlarının yer aldığı bir bahçedir. Hemen yanında o yıllarda iki adet plaj bulunuyordu. Sonraki yıllarda Taksim'de bugünlerde yıkılması gündeme gelen Maksim Gazinosu'nun yazlık bölümü hizmete girmişti. Vapur iskelesi de faaldi.





1946 yılında hizmete başlayan Kadıköy-Caddebostan otobüs hattı 1950 yıllarda bölgede yazlıkçılardan ağırlıklı olması ve bu yazlıkçılardan azınlıklardan oluşması nedeniyle sadece yaz aylarında çalıştırılmaktaydı. 1966 yılına kadar ağırlıklı olarak Kadıköy-Selâmiçeşme tramvay hattı kullanıldı. 1950'li yıllarda Büssing 4500 tipi otobüslerin bu hatta çalıştığı tahmin ediliyor. 26 Eylül ile 1 Ekim 1955 tarihleri arasında gerçekleştirilen Karayolları Kongresi'ne katılacak olan delegeleri gezdirmek amacıyla İstanbul'a getirilen 11 adet Mercedes Benz 0321-H tipi kısa şasili otobüslerin, kongreden sonra İdare'ce satın alınarak filoya katılması ve Anadolu yakasına verilmesiyle beraber Caddebostan'a da artık bu otobüsler gelmeye başlıyor.

1966 yazı sonrasında itibaren Kasım ayında tramvayların kaldırılacağı itibarıyla Caddebostan otobüsü kışları da çalışmaya başlıyor. Başlangıçta yaz ayları çalışan otobüsün ilk güzergâhı Kızıltoprak'tan sonra Kalamış Fener Caddesi, Fuatpaşa Sokak, Hacı Mehmet Efendi Sokak, Cemil Topuzlu Caddesi oluyor.



Caddebostan'a gelen otobüs iskelenin faal olduğu dönemlerde iskele sokak köşesinden aşağıya kadar iner ve iskele önünden dönerek durağa yanaşır. İskelenin devre dışı kalması ve çevresinin kuşatılması sonrasında ise otobüsler iskele sokağa döner, biletçi aşağıya inerek şoförün geri gelmesi için muavinlik yapardı.

Caddebostan otobüsünün bilinen ilk hat numarası 4C idi. Hatırlayacağımız üzere 1960'lı yıllarda Bostancı otobüsü 4, Ayşekadın'dan giden 4A, Pendik 16, Yakacık 10 numara olarak çalışıyordu. Sonraki düzenlemelerde 13 numara Caddebostan otobüsünün oldu. Bir dönem 1970'li yılların sonu Cemil Topuzlu durağından Selamiçeşme'ye çıkan ve Bağdat caddesinden giden 13A oldu.

1980'li yıllarda 6 ve 6A numaralı Caddebostan otobüsü ring olarak çalıştırıldı. Kızıltoprak'tan Bağdat Caddesi üzerinden gidip, iskele sokaktan Cemil Topuzlu'ya dönen 6A, aksi çalışan 6 olarak anıldı. Son olarak da Bağdat ve Cemil Topuzlu caddelerinin tek yöne çevrilmesiyle beraber CB1 hat numarası verildi. Yine ring çalışma düzeni sahilden gidip, yukarıdan dönüş şeklinde gerçekleşti.

Şimdi artık CB1 yok. 6, 13, 13A numaralarıysa ilgisiz bölgelerde konumlandı. Anadolu yakasının ilk İETT otobüs hattında ilk yıllarda 2 otobüs çalışırken, bu sayı devamında 5 otobüse kadar çıktı. Maksim Gazinosu'nda Çarşamba ve hafta sonu matinerlerinde 15'e varan sayıda Mercedes, Skoda çalışırdı. Bunların dışında Mercedes 0302, MAN SL200, SG220, Ikarus, Magirus-E113, Leyland-Levend, Büssing-U7 otobüs Caddebostan hattında hizmet yaptı.

Caddebostan hattının yolcuları da birbirini tanırdı. Her saatin yolcusu bilinirdi. Şoförleri de ayrıcalıklıydı. Duraktaki yolculardan bir eksik varsa o yolcunun çıktığı sokağın başını dikkatli geçerlerdi. Caddebostan hattının bir başka özelliği de öğrenci otobüsünün olmasıydı. Okul dönemlerinde her sabah 07:55'de sadece öğrencileri taşıyan bir İETT otobüsü olurdu. Canlı, neşeli bu otobüsü ve Caddebostan hattını özleyeceğiz.



Özelleştirme Sonrası İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş. Filosu ve İskeleleri - (2011)

Üç tarafı denizlerle çevrili iki yarımadadan oluşan, dünyada benzersiz İstanbul şehrinin iki yakası bir buçuk asrı aşkın bir zamandır deniz taşımacılığı faaliyetleriyle birbirine bağlanmaktadır. 1973 yılına kadar deniz taşıtları yoğun insan kitlelerine hizmet veriyor, vapurların kalabalıklığı şikayetlere konu oluyor-ken, 30 Ekim 1973 tarihinde Boğaziçi Köprüsü'nün açılması, ardından 3 Temmuz 1988 tarihinde Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün hizmete girişi İstanbulluların büyük bir kısmının kıta geçiş alışkanlıklarını değiştirdi; Boğaz Köprülerinden sonra yolcu ve araba vapurlarının yolcu sayıları büyük oranda azaldı.

Bu gelişmeye rağmen, 1970'lerin sonundan, 1990 ılı yılların başına kadar, başarılı bir yenileme süreci geçiren Şehir Hatları İşletmesi filosu büyük ölçüde yenilenmiş, yeni inşa edilenlerle gemilerin sayısı artırılmış, yeni hatlar açılarak hizmet alanları da yaygınlaştırılmıştır. 1988 yılı sonunda İzmit Körfezi Eskihisar-Topçular araba vapuru hattı devreye sokularak, İstanbul içinde verimli çalıştırılmayan araba vapurları değerlendirilmiştir. 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 yılda ortalama 75 milyon kişi Asya ile Avrupa arasında taşımaktaydı.

İdareciler ve personelin üstün kişisel gayretleri ile ayakta tutulmaya çalışılan Türkiye Denizcilik İşletmeleri TDİ, maalesef merkezi yönetim tarafından yeterince desteklenememiş, özelleştirme kararnamelele ile günden 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 ayrılarak "Şehir Hatları" tekrar kurulmuştur; kurulan yeni şirketin resmi 2010 yılı Eylül ayında "İstanbul Şehirhatları 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 Deniz Otobüsleri A.Ş. özel teşebbüsünün işlettiği deniz ulaşımı hatları, gemileri ve iskelelerinin son şekli aşağıdaki listededir:

İDO ENVANTERİ

1. Hizmet Verdiği Hatlar

1.1. ARABA VAPURU HATLARI

1»	SİRKECİ-HAREM
2»	ESKİHİSAR-TOPÇULAR



1.2. DENİZ OTOBÜSÜ HATLARI

1»	BOSTANCI-KADIKÖY-YENİKAPI-BAKIRKÖY
2»	BOSTANCI-KABATAŞ
3»	BOĞAZ HATTI: BOSTANCI-KADIKÖY-KABATAŞ-BEŞİKTAŞ-İSTİNYE-BEYKOZ-SARIYER
4»	BOSTANCI-KADIKÖY-YENİKAPI-BAKIRKÖY-AVCILAR
5»	PENDİK-KARTAL-MALTEPE-BOSTANCI-KABATAŞ-BAKIRKÖY-AVCILAR
6»	KABATAŞ-KINALI-BURGAZ-HEYBELİ-BÜYÜKADA-BOSTANCI



1.3. DENİZ OTOBÜSÜ DIŞ HATLARI

1»	BOSTANCI-YENİKAPI-ARMUTLU TATİL KÖYÜ-ARMUTLU
2»	KADIKÖY-YENİKAPI-BURSA
3»	BOSTANCI-KARTAL-YALOVA
4»	BOSTANCI-YENİKAPI-MARMARA ADASI-AVŞA ADASI
5»	BOSTANCI-YENİKAPI-ÇINARCIK-ESENKÖY



1.4. HIZLI FERİBOT HATLARI

1»	YENİKAPI-BURSA-YENİKAPI
2»	YENİKAPI-BANDIRMA-YENİKAPI
3»	YENİKAPI-YALOVA-YENİKAPI
4»	PENDİK-YALOVA-PENDİK



2. 9DO Filosu

2.1. DENİZ OTOBÜSLERİ (25 Deniz Otobüsü)

01» ÇAKABEY	11» KAPTAN PAŞA	19» PİYALE PAŞA
02» UMURBEY	12» BARBAROS HAYRETTİN PAŞA	20» SİNAN PAŞA
03» YEDİTEPE	13» SOKULLU MEHMET PAŞA	
04» ULUBATLI HASAN	14» SEYDİ ALİ REİS	21» BURAK REİS
05» ULUÇ ALİ REİS	15» ORUÇ REİS	22» SALİH REİS
06» SARICA BEY	16» HIZIR REİS	23» KEMAL REİS
07» KARAMÜRSEL BEY	17» TEMEL REİS	24» MEHMET REİS
08» NUSRET BEY	18» PİRİ REİS	25» MURAT REİS
09» ÇAVLI BEY		
10» HEZARFEN ÇELEBİ		

2.2. HIZLI FERİBOTLAR (10 Hızlı Feribot)

01» TURGUT REİS
02» CEZAYİRLİ HASAN PAŞA
03» TURGUT ÖZAL
04» ADNAN MENDERES
05» OSMAN GAZİ
06» ORHAN GAZİ
07» FATİH SULTAN MEHMET
08» RECEP TAYYİP ERDOĞAN
09» YAVUZ SULTAN SELİM
10» KANUNİ SULTAN SÜLEYMAN

2.3. ARABA VAPURLARI (17 Arabalı Vapur)

01» TOPKAPI	12» ORD.PROF. ATA NUTKU
02» GAYRETTEPE	13» KAPTAN ŞEFİK GÖGEN
03» ZEYTİNBURNU	
04» OKMEYDANI	
05» GALATASARAY	
06» HEREKE-III	14» SUHULET
07» ESKİHİSAR-I	15» SAHİLBENT
08» KARAMÜRSEL	16» SULTANAHMET
09» TOPÇULAR-I	17» SADABAT
10» DEĞİRMENDERE-I	
11» HALİDERE	18» BOZCAADA*

* 27 Eylül 2011 tarihinde Çanakkale Gestaş ihalesinden satın alınmıştır.

3. İDO İskeleleri

3.1. DENİZ OTOBÜSÜ İSKELELERİ

01»	BOSTANCI
02»	KADIKÖY
03»	YENİKAPI
04»	BAKIRKÖY
05»	KABATAŞ
06»	BEŞİKTAŞ
07»	İSTİNYE
08»	BEYKOZ
09»	SARIYER
10»	AVCILAR

11»	KARTAL
12»	MALTEPE
13»	KINALI
14»	BURGAZ
15»	HEYBELİ
16»	BÜYÜKADA
17»	TUZLA (Faal değil)
18»	BÜYÜKÇEKMECE (Faal değil)
19»	ÜSKÜDAR (Faal değil)

20»	YALOVA
21»	ÇINARCIK
22»	ESENKÖY
23»	ARMUTLU
24»	ARMUTLU TATİL KÖYÜ
25»	MARMARA ADASI
26»	AVŞA ADASI

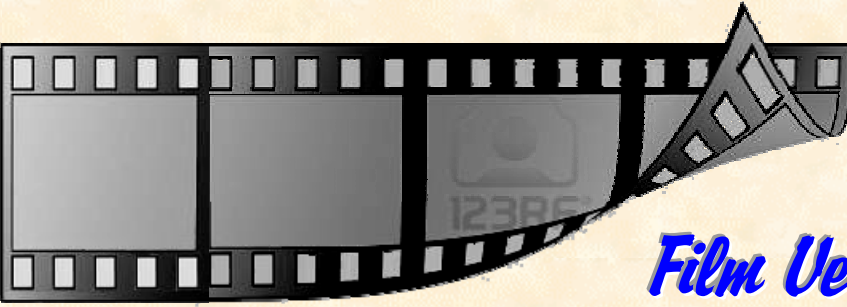
3.2. HIZLI FERİBOT İSKELELERİ

01»	YENİKAPI
02»	PENDİK
03»	YALOVA
04»	BURSA (GÜZELYALI/MUDANYA)
05»	BANDIRMA



3.3. ARABA VAPURU İSKELELERİ

01»	SİRKEÇİ ARABALI VAPUR
02»	HAREM ARABALI VAPUR
03»	ESKİHİSAR ARABALI VAPUR
04»	TOPÇULAR ARABALI VAPUR



Film Veritabanı

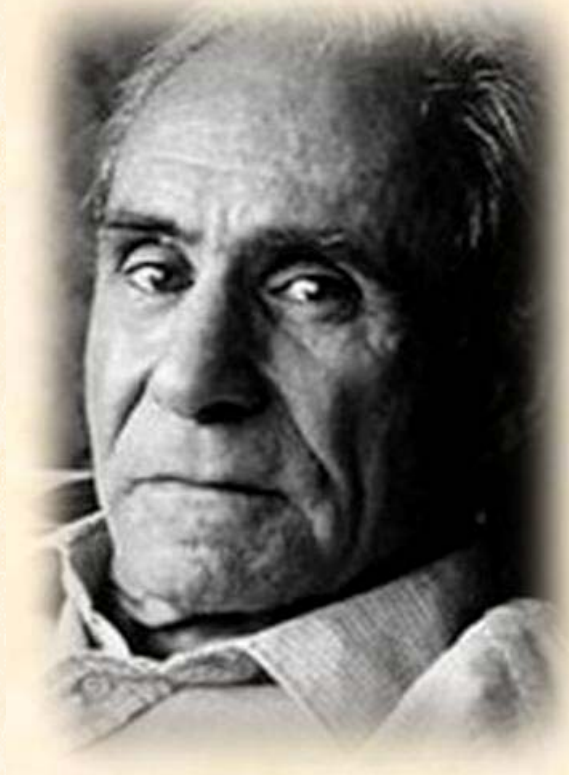
Kadir KÖVÜCCÜMLÜ

İstanbul Sokaklarına Çıkan Kamera

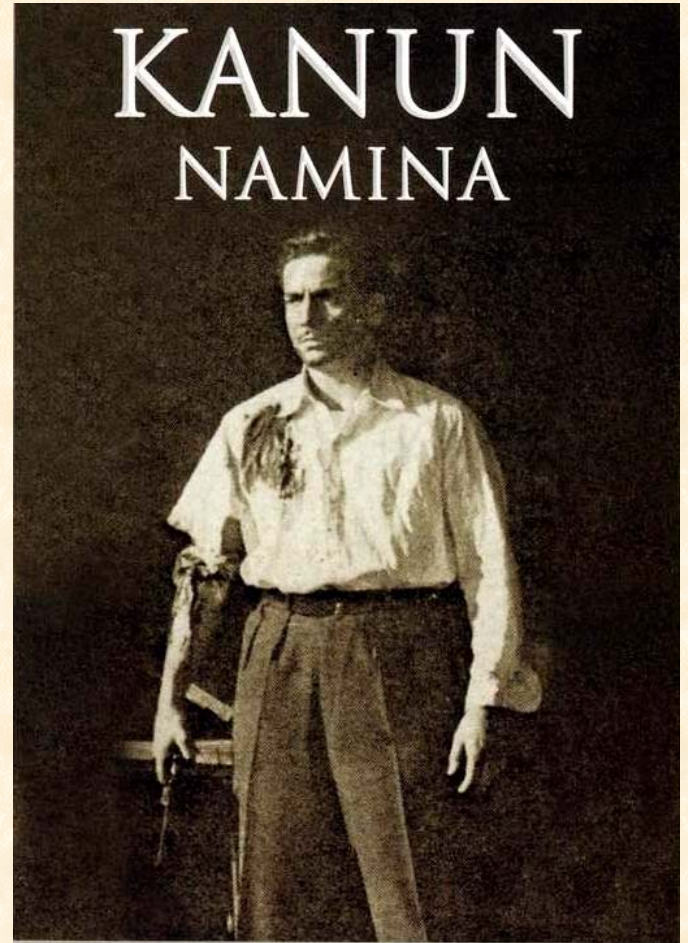
Yakın zamanda yitirdiğimiz Lütfi Akad, Türk sinemasının gelişimine büyük katkı yapmış, ustalığın ötesinde, bilgelik sahibi bir sinemacıydı. Yönetmen demiyorum; çünkü senaryo yazımından set tasarımına, hatta filmlerin kurgusuna dek emek vermiş bir sanatçıyı sadece bir alana hapsedmenin haksızlık olduğunu düşünüyorum.

Çünkü Akad'ın İstanbul'u, doğal halindeki İstanbul'dur. Onunla çalışan görüntü yönetmenlerinin çok iyi bildiği gibi, kartpostal çekimi gibi fotoğrafların sinemayla ilgisi olmadığını bilir. Tarihi ya da doğal güzellikleri göstermek için sinema estetiğinden asla ödün vermez. İşte bu yüzden, onun filmlerindeki İstanbul, güzel olmaktan çok gerçek İstanbul'dur: Gerekirse çirkinliğiyle ama kendine has, o haliyle alımlı bir çirkinlikle...

Şehrin gerçek halini kaydetmek demişken; Akad'ın bir filmi hem Türk sinema tarihi açısından hem de İstanbul açısından ilk olması nedeniyle büyük önem taşır: "Kanun Namına".



Akad, Türkiye'nin hemen her yöresinde film çekmiş bir sinemacıydı. Nedir, onun İstanbul'da çektiği filmlerin tadı bir başkadır benim için. Gelin-Düğün-Diyet'ten oluşan göç üçlemesinde Mecidiyeköy'ün henüz gecekonduyla dolu olduğu dönemi görürüz örneğin. Üçlemenin ikinci filmi Düğün'de sahil yolu boyunca, sur diplerinde pilav satan seyyar satıcılar eşliğinde, Marmara'ya bakarız, biraz da dönemin insanı ve doğasının saflığını özleyerek. Başyapıtı Vesikalı Yarım'de ise Beyoğlu'ndan Beşiktaş'a, Kadırga'dan Kasımpaşa sırtlarına dek İstanbul, Türkan Şoray ve İzzet Günay'a biraz haksızlık etmeyi göze alırsam, gerçek başrolü oynar.



AYHAN IŞIK GÜLİSTAN GÜZEY

Neşe Yulaç • Muzaffer Tema • Pola Morelli • Settar Körmükçü • Talat Artemel
Muazzez Arçay • Nubar Terziyan • Muhterem Nur

"Kanun Namına", 1952'de çekilmiş bir filmidir. Filmin yapımcısı Osman Fahir Seden, yönetmeni Lütfi Akad'dır, senaryo da bu ikilinin ortak çalışması ile yazılmıştır. Filmin görüntü yönetmenliğini Enver Burçkin yapmış, başrollerde Ayhan Işık ve Gülistan Güzey, yan rollerde Muzaffer Tema, Neşe Yulaç, Pola Morelli, Settar Körmükçü, Talât Artemel, Muazzez Arçay, Nubar Terziyan ve Osman Ayanak gibi müthiş bir kadro görev almıştır.

Filmin konusu, gerçek bir olaydan alınmıştır: Nazif Kuş adında bir oto tamircisi karısını kıskanması nedeniyle birkaç kişiyi öldürdükten sonra, kendi tamirhanesine sığınarak polisle çatışmaya girmişti. Bugünkü denli şiddet olaylarına alışık olmayan İstanbul'da uzun süre konuşulan bir olaydı bu. Seden'in önerisiyle, elbette bir senaryo oluşturmak amacıyla değiştirilen olaylar İstanbul'un dört bir köşesinde geçiyordu: Ne Büyükkada kalmıştı filmde görünmeyen, ne de Haliç...



Fakat filmin en büyük özelliği, az önce sözünü ettiğim ilk oluşunu sağlayan özellik, pek çok sahnenin İstanbul sokaklarında ve gerçek yaşamın içinde çekilmesiydi.



Daha önce yapılan filmlerde çekim yapılacak sokaklar boşaltılır, çekim ekibine yalıtılmış bir bölge sağlanırdı. Mutlaka film ekibinden olmayan insanlar da gözükecekse, Akad'ın anlatımıyla şu yöntem uygulanırdı:



Sokak çekimi olduğu zaman evin birinci kat penceresinden çekim yapılırdı, gizli çekimler kullanılırdı. Kısaca, kamera saklanırdı.

Akad'ın amacı, yine kendi deyimiyle, İstanbul'u bir tiyatro ortamı olmaktan çıkarıp oyuncuların içinde yaşadığı doğal çevreye dönüştürmekti. Bu işteki en büyük yardımcısı, başta kimi konularda çatışmalar da, Enver Burçkin oldu. Burçkin, haber kameramanlığından gelme, sokakta çalışma deneyimi olan bir görüntü yönetmeniydi. Akad'ın bulunduğu pratik yöntemlere hemen uyum sağlıyordu. Bunların en ilginçlerinden biri, "vur kaç" taktiği idi:

Kimi kısa geçiş sahnelerinde "vur kaç" yöntemi kullanıyorum. Enver'in elinde rahat taşınabilir bir haber kamerası... Uzakta beni gözleyen oyuncunun geçeceği yolu ayrıntılarına kadar ben geçiyorum. Hemen arkamda o aynı şeyi yaparken Enver Burçkin filme alıyor. Bu yolla Kapalıçarşı'nın Sahaflar Kapsı'nda bir arife günü kalabalığında Ayhan'ın kaçış sahnelerinden birini kimse fark etmeden tam üç kere tekrar edebiliriz.



Akad'ın yöntemleri bununla da sınırlı değildi elbette. Yine kendisinin kaleminden okuyalım:



Kamerayı üstü örtülü küçük bir kamyonu yerleştiriyorum, arkasını örten branda perdenin ortasına açtığım pencereyi tülle örtüyorum. O yıllarda daha kimsenin tanımadığı oyunculara duracakları yerleri, yapacakları hareketleri her birine gösteriyorum. Bu arada etrafa yayılmış yardımcıları gerektiğinde durumu fark edecek uyanıkları sessizce uzaklaştırmakla görevli. Bir iki denemeden sonra oyuncuların hareketi ile beraber tül kalkıyor ve kamera çalışıyor.

Eğer bu yöntemlerden hiçbiri kullanılamıyorsa, sokağın ortasına kamera çıkarılıp set kurulur ve büyük görev yönetmen yardımcılarına düşer. Akad'ın "cebren yöntem" dediği bu çekimlerde, yardımcıları kimi ikna kimi omuzla markajla kalabalığı uzakta tutmaya çabalarlar.

Akad, sinema tarihi açısından önem taşıyan bu filmde, İstanbul tarihi açısından da önemli bir iş kotarmıştır: Şehrin gündelik yaşayışını bir belgeselci titizliğiyle, üstelik en doğal haliyle kayıt altına almayı başarmış ve gelecekteki kuşaklara İstanbul'a dair önemli bir belge bırakmıştır.



Bu yöntemde akla hiç gelmeyecek aksilikler de yaşanmıyor değildi. Filmin oyuncularından Neşe Yulaç o yılların kötü kadın rollerinde nam yapmış, gerçekten alımlı bir kadındı. Yulaç'ın postaneye girişi çekilirken, mahallenin bıçkın bir delikanlısı, üstelik oyuncuyu hiç tanımadığı halde, epeyce ısrarlı bir flört girişiminde (!) bulunur. Kaş gözden anlamaz, sonunda yönetmen yardımcılarının biri olaya müdahale etmek zorunda kalır. Neyse ki bıçkın delikanlımız, günümüzün mafya özentilerinden değildir de, film çekimine nazıkçe izin verir.

Şunu da unutmamalıyım: Bir film çekmek maddi – manevi külfetlerinin yanı sıra, zahmetli de bir iştir. Şehrin sıradan bir sokağına kamerayı kurup, göz ucuyla olsun aşına olduğumuz oyuncularını önüne dikin de bir görün bakalım: Değil çekim yapabilmek, nefes alacak yeriniz kalıyor mu?

Not: Akad'dan yapılan alıntılar, kendisinin yazdığı Işıklı Karanlık Arasında adlı anı kitabından alınmıştır.



Alican KÜÇÜKCAN

Seyrüseferden Yapraklar



Sarayhanebası "Hasim İşcan Geçidi"



*Bozdoğan kemerlerinin güney
ceplesi önünde başlayan kazı
çalışmaları...*

www.TURKEY.co



Eski dönemlerde kent içi ulaşımında önemli rol oynayan binek hayvanları için gerekli koşulları yapan saraçlar, Fatih Sultan Mehmet devrinde, Fatih Camii çevresini şenlendirmek için 1475 yılında tamamlanan Saraçhane'ye yerleştirilmişlerdir... Saraçhanebaşı semtinin adının kaynağını teşkil eden bu saraçlar teknolojinin ilerlemesi ve askerliğin şekil değiştirmesiyle deriden çanta, bavul ve hurç yapan esnaf haline gelmişlerdir. Peki ya Saraçhanebaşı semti?

Haşim İşcan bir gün işe gelirken otomobilinden iner ve Saraçhane Geçidi'nin yapımını seyretmeye başlar. Biraz ilerde de yaşlı bir adam çömelmiş, grayderlerin, buldozzerlerin, kreynerlerin faaliyetini seyretmekte. İşcan adamın yanına yaklaşır. Bir süre sonra adam, başına dikilen İşcan'a sorar:

- "Bey, burada ne yapıyorlar?"

- "Otomobiller geçecekmiş, onlara yol yapıyorlar".

Adam "anladım" anlamında başını sallar. Bu kez İşcan sorar:

- "Sen ne dersin bu işe? İyi mi yapıyorlar?" Adam elini sallar:

- "Akıl işi değil Bey, akıl işi değil bu! Yazık paraya, yerin üstünden gitseler ne olur sanki. Günah değil mi bu paraya!"

İşcan adama hak verir: "Öyle öyle, hakkın var" der.

Haşim İşcan'ın İstanbul Belediye Reisi'liği seçimini kazanması ihtimal dahilinde değildi. Buna rağmen Halk Partisi'nden adaylığını koymuştu. Seçimi Adalet Partisi adayı Nuri bey kazanmıştı. Fakat mazbatasını aldıktan sonra, Halk Partisi Nuri Bey'in seçimden evvel memuriyetinden istifa etmeyişi sebebiyle, seçimin gayrikanuni olduğunu iddia eder ve bu iddia Yüksek Seçim Kurulu tarafından kabul edilir ve YSK Haşim İşcan'ı İstanbul Belediye Reisi ilan eder...

Büyük yangınlar ve imar hareketleri Saraçhanebaşı semtinin fiziki ve sosyal yapısında önemli değişikliklere sebebiyet verir. Semt bir esnaf bölgesi niteliğini kaybederek kentin önemli bir kavşak noktası haline gelmiştir. 50'li yılların sonunda Beyazıt'ı Edirnekapı'ya bağlayan tramvay hattı kaldırılmış ve semtin tam ortasında kesil-

şen iki arter -Atatürk Bulvarı, Şehzadebaşı Caddesi- trafiğin içinden çıkılmaz bir hal almasına yol açmıştır.

İşcan, trafik sıkışıklığını giderecek yer altı ve yerüstü geçitlerine önem verecektir. Çarşıkapı ve Karaköy yer altı geçitleri Unkapanı Yonca Yaprağı Geçidi ve son olarak Saraçhanebaşı Geçidi...



Saraçhane'de Romalılar'a ait tarihi bir mezar bulundu

Saraçhanebaşı'nda yeraltı geçidinde dün yapılan (4 Ağustos 1964) kazıda Roma devrine ait bir mezar bulundu.

Burada daha önce de, mimari bakımdan değeri çok yüksek olan Poliektus Kilisesi de bulunmuştu. İlgililer, bu civarda kıymetli eserlerin meydana çıkmaya devam edeceğini ifade ettiler.

2 Eylül 1964'te Haşim İşcan araç alt geçidinin temelini atar. Aya Poliektus Kilisesi'nin kazı çalışmaları geçit inşaatının bitmesini geciktirir (5 Ağustos 1964, Milliyet).



Saraçhane'deki kazılar sırasında çıkan parçalar, arkeologlar tarafından tasnif edilirken...

1441 yıllık Bizans kilisesi bulundu

Saraçhane'deki yeraltı geçidi inşaatı sırasında çıkan kilisenin bir kısım eserleri müzeye konulacaktır.

M.S. 524 yılında Bizanslılar tarafından yapılan "Ayapolipektut Kilisesi" Saraçhane Geçidi'nin toprak kazısı yapılırken ortaya çıktı. Kilisenin bulunduğu yer, Arkeoloji Müzesi tarafından "Arkeolojik Kazı Sahası" haline getirildi. Temeli bulunan kilise, arkeolojik eserler yönünden çok değerli görülmektedir.

Saraçhane Alt-Üst Trafik Geçidi'nin Fatih tarafında, eski park içinde kalan sahada 2 aydan beri (Mayıs 1965'ten beri) yapılan arkeolojik kazı, "Amerika Bizans Etüdleri Enstitüsü" ile "Arkeoloji Müzesi" tarafından ortaklaşa yürütülmektedir. Müze, Amerikan Enstitüsü ile bir anlaşma yaparak, buna göre kazı masrafı olarak Enstitü 10.000 dolar verdi ve kazılarda biri Doçent olmak üzere 3 İngiliz arkeoloğunu görevlendirdi.

Arkeoloji Müzesi'nden bazı elemanların da nezaret ettiği kazıda, topraktan çıkan en ufak "taş" veya "keramikler" dahi silinmekte ve monte edilmektedir.

Saraçhanedeki Bizans kilisesi için kazı başladı

■ Kilisenin Ayasofya tipinde olduğu sanılıyor



Arkeoloji Müzesi Müdürü Necati Dolunay, yapılan hafriyat ve temeli bulunan kilise hakkında şu bilgiyi verdi: "Temeli bulunan kilise 524 yılında yapılmış olan 'Ayapolipektut Kilisesi'dir. Bizans İmparatorları yurt dışına çıkarken de bayram günlerinde dini ayin içinde bu kiliseyi kullanmışlardır. Yapılan hafriyata göre, kilisenin sadece temeli kalmış bulunmaktadır. Bu arada toprak içinden kilisenin üst kısmına ait kitabeler, keramikler ve sütun başları ile iç tiplemesi ile ilgili muhtelif taş kabartmalar da çıkarılmıştır. Arkeologlar tarafından mevcut olduğu fakat yerinin nerede olduğu bilinmeyen bu kilisenin iç tiplemesine ait eserlerle birlikte temellerinin de aynı yerde bulunuşu, arkeolojik yönden çok önemlidir" dedi.

Arkeolojik kazı bittikten sonra ortaya çıkan bir kısım eserler, burada yapılacak olan park içinde bırakılacak ve sergilenen, bir kısmı ise müzeye götürülecektir (26 Temmuz 1965 Milliyet).

Yıllar içinde Bisiklet Çarşısı adıyla anılacak kadar o iki tekerlekli araçla özdeşleşir; çocukların en gözde mekanı olur, iki katlı 44 dükkanlı alt geçit...



Geçit birkaç güne kadar açılıyor

Saraçhane geçidi birkaç gün sonra tamamen trafiğe açılacaktır. İnşası bir yılı aşan bir süreden beri devam etmekte olan geçit, trafiğe açıldıktan sonra, Saraçhane'de eskiden görülen trafik tıkanıklığı giderilmiş olacaktır. Unkapanı ve Aksaray yönlerinden gelen vasıtaların altından, Bayazid ve Fatih yönlerinden gelenlerin de üstüden geçeceği geçidin kaba inşaatına 4.5 milyon lira, çevre yolları, asfalt ve ışıklandırılmasına da 4 milyon lira sarfedildi. Aynı zamanda bir yaya alt geçidi de olan "Saraçhane" geçidinde, yayaların büyük bir emniyet içinde karşıdan karşıya geçişleri sağlandı. Yaya geçitleri, trolleybüs durağı ile 40 dükkanın bulunduğu geçidin merkezi alt kısmındaki asma katta 4 yöne açılmaktadır. Geçidin çevresinde bulunan ve hâlâ kazı yapılan "Arkeolojik saha" ve itfaiye önündeki boş arsa ile Belediye Sarayı karşısındaki alan da, çok kısa bir süre sonra yeşil saha olarak düzenlenecektir (16 Temmuz 1966 Milliyet).

Saraçhane Geçidi Perşembe günü açılıyor

Törende Cumhurbaşkanı Sunay da bulunacaktır. Saraçhane ve Unkapanı geçitleri, yılda 1.200.000 liralık akaryakıt tasarrufu sağlayacaktır. Saraçhane ile Unkapanı yeraltı ve yerüstü geçitleri 28 Temmuz 1966 Perşembe günü törenle

hizmete açılacaktır. Açılış töreninde Cumhurbaşkanı Sunay da hazır bulunacaktır.

Yapılan etüdlere göre hergün Aksaray-Unkapanı yönünde 32.000, Hürriyet Meydanı-Edirnekapı yönünde de 18.000 taşıt bu kavşaktan geçmektedir. Eski ışıklı sisteme göre kavşaktaki duraklamalar yüzünden, yılda 1.200.000 lirayı bulan akaryakıt kaybı, bu geçit sayesinde önlenmiş olmaktadır.

İnşaatı için müteahhide 8.400.000 lira ödenen Saraçhane geçidinde, otobüs ve taksi durak yerlerinin arakasında toplam 44 dükkan bulunmaktadır. Yayaaların geçide giriş çıkışları için 8 giriş yeri mevcuttur (26 Temmuz 1966 (Milliyet)).

Geçit Temmuz ayında hizmete girdiğinde henüz bir ad verilmemişti .Bu konuda Belediye Meclisi'nde tartışılan tekliflerden en fazla öne çıkan "Cemal Gürsel" üzerineydi. 1 Ekim 1966'da bu ad kabul görerek komisyona havale oldu.

Saraçhanedeki yeni meydana «Cemal Gürsel» adı verilecek

Saraçhanede, geçit yapılması sonunda teşekkül etmiş bulunan meydana «Cemal Gürsel Meydanı» adı verilecektir. Belediye Meclisinin dünkü toplantısında CHP'li üyeler adına Sedat Birekoğlu'nun bu konuda yaptığı teklif Belediye Meclisi üyelerinin ittifakı ile kabul edilmiş ve komisyona havale olunmuştur.

Aradan birbuçuk yıl geçtikten sonra, 11 Mart 1968'de beyin kanamasından yaşamını yitiren Belediye Başkanı "Haşim İŞCAN"ın adı, bir şükran vesilesi olması amacıyla 26 Ekim 1968'de ittifakla geçide verildi.

SARAÇHANE GEÇİDİNE İŞCAN ADI VERİLDİ

Belediye Meclisi dün Saraçhane alt ve üst geçidine «Haşim İŞCAN» adını vermiştir.



Haşim İŞCAN Kimdir?

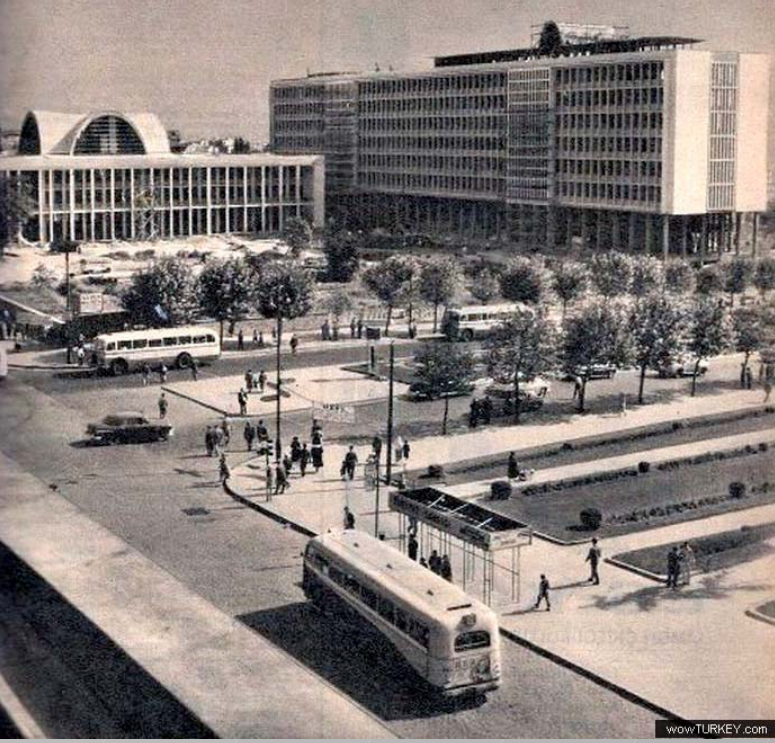
1898'de Edirne'de doğan Haşim İŞCAN, 1922'de Mülkiye Mektebi'ni bitirerek bir süre Edirne Kız Öğretmen Okulu'nda ve Edirne Lisesi'nde öğretmenlik yaptıktan sonra özel kalem müdürlüğü, müfettişlik gibi görevlerde bulundu, 1933'te kaymakamlıkla başlayan yöneticilik yaşamını çeşitli illerde valilik yaparak sürdürdü. Emekli olduğu 1953 yılına doğru Toprak ve İskân müdürlüğüne atandı; bu görevi sırasında Romanya, Bulgaristan ve Yugoslavya'dan gelen göçmenlerin yerleştirilmesinde örnek bir başarı sergiledi. 10 Aralık 1963'de İstanbul'un tek dereceli seçimle iş başına gelen ilk belediye başkanı oldu.

Valilik yaptığı illerde yürüttüğü bayındırlık çalışmalarını İstanbul'da da sürdüren İŞCAN, geçitler açılmasını, yolların genişletilmesini, birçok yapının restore edilmesini sağladığı gibi, belediyeye bağlı kültür ve sanat kurumlarının gelişmesine de önemli katkılarda bulundu. Ölümünden sonra Saraçhanebaşı'ndaki araç altgeçidine; "Haşim İŞCAN" adı konuldu.

Halk arasında "Haşim Baba" diye anılan İstanbul Belediye Başkanı Haşim İŞCAN, geçirdiği beyin kanaması sonucu girdiği komadan kurtulamayarak 11 Mart 1968'de yaşamını yitirdi.



wowTURKEY.com





Tariki İstanbul Kitaplarının Tercümelere

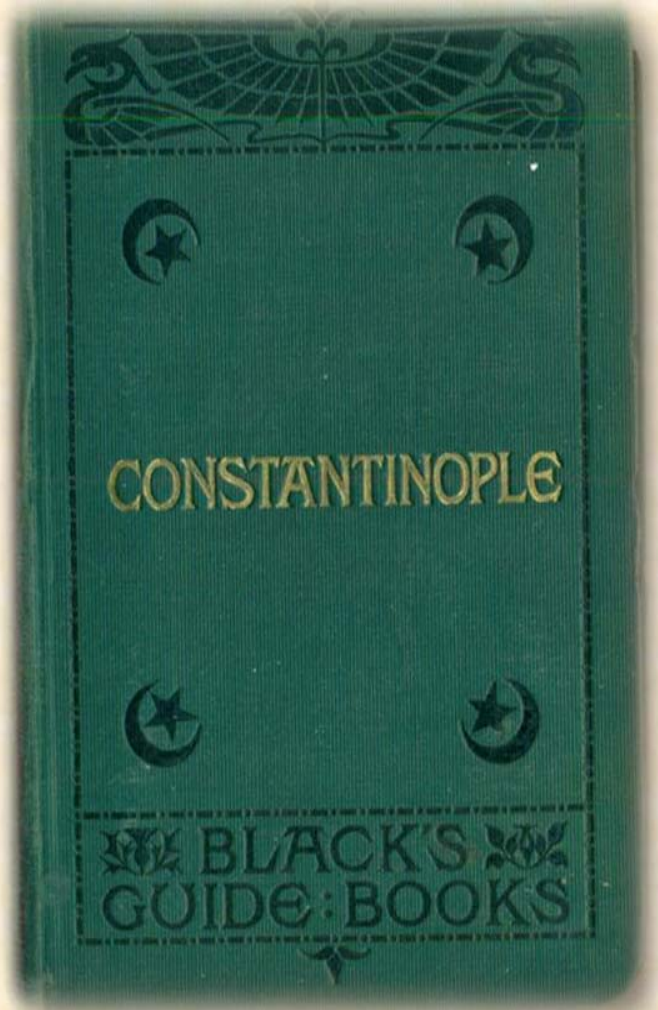
Rifat BEHAR

Coufopoulos'un 1895 Tarihli Turist Rehberine Göre İstanbul'un Toplu Ulaşımından Kesitler

Şehre gelen yabancılara yönelik olarak hazırlanan turist rehberi incelemelerimiz devam ediyor. İstanbul'da geçimini dragomanlık (turist rehberliği) yaparak sağlayan Demetrius Coufopoulos, uzun yıllar boyunca edindiği tecrübe ve bilgi birikimini şehre gelen seyyahların istifadesine sunabilmek için bir turist rehberi yazmış ve o yıllarda Dünya'daki belli başlı turizm merkezleri için turist rehberleri basan Black's Guide Books tarafından basılmasını sağlamıştı. "A Guide to Constantinople" başlığı ile 1895 yılında ilk baskısını yapan bu rehber rağbet ve talep görmüş olacak ki, 1899, 1902, 1906 ve 1910'da yeni baskılar yapmıştır. Elimizde eserin 1895 tarihli ilk baskısı var. Bu kitap da diğerleri gibi turist'in gezerken cebine sığabilecek boyutlarda hazırlanmış. İçinde üç de renkli harita var. İlk harita Galata-Pera bölgesini, ikincisi Boğaz kıyısındaki ve şehrin yakın çevresindeki köyleri, arka cep içindeki üçüncüsü ise Tarihi Yarımada, Üsküdar-Kadıköy ve Pera-Galata bölgesinin önemli merkezlerini gösteriyor.

Biz bu yazıda eserin konumuzu ilgilendiren şehir içindeki seyahat edilirken bilinmesi gerekenlerin anlatıldığı bölümleri nakletmeye çalışacağız.

Öncelikle turist'in şehre ulaşması ve gümrüğü geçmesi gerek. Denizyolu, İstanbul'a gelenlerin büyük bir çoğunluğunun kullandığı ulaşım şekli. Akdeniz ve Karadeniz'in çeşitli limanlarından kalkan buharlı vapurlar şimdiki gibi Galata rıhtımına yanaşıyordu. Bu aşamada yolcunun öncelikle pasaport kontrol ve gümrükten geçmesi gerek. Coufopoulos bu aşamada güverteye çıkan turist rehberlerinden birinin tutulmasını salık veriyor. Bu rehberler yolcunun beraberinde getirdiği eşyaların gümrükten geçirmesinin detaylı bir arama şeklide değil de bir formaliteden ibaret olmasını sağlıyordu. Bu da dragomanın turistten aldığı ücretin ufak bir kısmını gümrük memuruna bahşiş olarak vermesi ile mümkün oluyordu herhalde. Coufopoulos ayıp olmasın diye yazmamış ama, biz bunun böyle olduğunu başka seyahat kitaplarından biliyoruz. Bahşiş o yıllarda her kapıyı açan sihirli bir anahtar gibi seyyahın şehirde geçen hayatını kolaylaştırıyordu.



Şehre gelmenin tek yolu denizyolu değildi. Denizyolu kadar olmasa da bir kısım turist demiryolunu tercih ediyor, bunların eşyaları daha sıkı bir aramaya tabi tutuluyordu. Turist, ister denizyolunu ister demiryolunu kullansın, hem girişte hem de çıkışta gümrük muayenesinden geçmek zorundaydı.

Coufopoulos bundan sonra 1890'lı yıllarda İstanbul'da bir yerden bir yere gitmek için kullanılan toplu ulaşım araçları ile ilgili bilgileri vermeye başlıyor.

Buharlı vapurlar ile Galata rıhtımı arasındaki ulaşım hantal tekneler ile sağlanıyordu. Otellerce belirlenen tarifeye göre adam başı 2 frank ücret alınıyordu. Yolcu beraberindeki bavul ve sandık gibi eşyalardan ise para alınmıyordu.

O yıllarda Avrupa ayarında belediyeçilik yapmaya çalışan 6. Daire, yani Pera bölgesinden sorumlu olan belediye teşkilâtı, fayton hizmetinin kalite standartlarının yükseltilmesi için birtakım katı tedbirler almış ve bu tedbirlerinin titizlikle uygulanması sağlanmıştı. Bu şekilde bölgede çalışan faytonların temiz ve iyi döşenmiş olmaları sağlanmış, atlarının güçlü ve bakımlı olmalarına dikkat edilir olmuştu. Yaz aylarında etrafı açık, kış aylarında ise kapalı arabalar kullanılıyordu. Yokuşların bolluğu ve berbat denebilecek kadar engebeli olan zemin kaplaması faytonların her zaman çift koşumlu olarak düzenlenmesini gerekli kılmıştı. Dört kişilik faytona kaç kişi binerse binsin aynı ücret alınıyordu. Tarife, günü gündeğümü-günbatımı, günbatımı-geceyarısı, geceyarısı-gündeğümü olarak üç zaman dilimine ayrılıyor ve ücret 20, 40 ve 60 dakikaya kadarki yolculuklarda kademeli olarak artıyordu. Meselâ gün içinde 20 dakikayı geçmeyen bir yolculuktan 5 kuruş ücret alınırken, bu yolculuğun sabaha karşı yapılması durumunda iki misli ücret talep ediliyordu.

Şehrin dışı sayılan banliyölere yapılan yolculuklar daysa, ücret yolcu ile faytoncu arasında önceden belirleniyor, bu yapılmamışsa ödenecek ücret faytoncunun biraz da insafına kalıyordu. Şu ücretler o zamanki paramızın değeri hakkında fikir verebilir: Sirkeci-Pera: 25 kuruş (mürûriye dahil), Pera-Yıldız (Cuma Selamlığını izlemek için): 40 kuruş (gidiş dönüş), Pera'dan Tarabya veya Büyükdere: 70-80 kuruş (gidiş dönüş). Faytonu sabahtan akşama kadar kiralayıp dört dörtlük bir gün geçirmenin maliyeti ise 1 lira bile değildi: 80 kuruşu gözden çıkarınca fayton turistin emrine amade oluyordu.

Binek atı kullanımı faytonların yaygınlaşmasından sonra azalmışsa da belli başlı cadde ve sokaklarda hala birçok kira atına rastlanabiliirdi. Bunlar daha ziyade faytonların giremeyeceği kadar dik, dar veya bozuk olan sokaklara gitmek için kullanılıyordu. Grand Rue de Pera'da, İngiltere konsolosluğunun yakınındaki yer ile Taksim Meydanı en işlek at kiralama yerleriydi. En iyi atlar buralada bulunabiliyordu. At kiralamanın belli bir tarifesi yoktu. Bu yüzden fiyatın önceden belirlenmesi gerekiyordu. Coufopoulos, yazının devamında şehrin çeşitli noktalarına at kiralayarak gitmek için ödenecek ücretlere örnekler veriyor.

Coufopoulos, kayıkların suyun sakin olduğu hava şartlarında Altın Boynuz ve Boğaz'a yapılacak gezilerin dışında kullanılmamasını salık veriyor ve 4 kürekli 4-5

kişi taşıyabilenlerinin en iyileri olduklarını belirtiyor. Bir kayak gezisinde uyulması gereken emniyet tedbirlerini uzun uzadıya anlattıktan sonra şehrin çeşitli noktalarına gitmek için ödenecek ücretlere örnekler veriyor.

Coufopoulos henüz 20 yıl önce hizmete giren Tünel'e de bahis açıyor. Gündeğümünden günbatımının 2 saat sonrasına kadar 5 dakikada bir sefer yapılıyor. Birinci sınıf 30 para, ikinci sınıf 20 para.

Kitapta şehrin tramvay sistemi hakkında şaşkırtıcı şekilde az bilgi var. Halbuki ana arterleri birbirine bağlayan tramvaylar o yıllarda şehrin en önemli toplu ulaşım araçlarıydı. Coufopoulos, şehirde Azapkapı, Galata ve Ortaköy hattı, Galata, Pera ve Şişli hattı ve Eminönü Yedikule olmak üzere üç tramvay hattı olduğunu ve birinci ve ikinci sınıf vagonlarda yolculuk yapılabildiğini belirtmekle yetiniyor.

Toplu ulaşım araçları kadar yaya yürüyüşler de kısa mesafeler için tercih edilecek bir yolculuk şekli. Coufopoulos, şehrin sokaklarını birkaç istisna hariç dar, eğri büğrü, pis, çöp dolu ve bozuk kaplamalı olarak tarif ediyor. Etrafa atılan, sokakları dolduran köpeklerin beslenmesini sağlayan çöpler de dekoru tamamlıyordu. Birkaç ana cadde dışında hiçbir yerde kaldırım bulunmadığından yayalar faytonların, atların, hamalların, yük taşıyan arabaların ve köpeklerin arasından yolunu bulmak zorunda kalıyordu. Şehrin en önemli caddesi bütün Avrupa menseli dükkanlarının yer aldığı Grand Rue de Pera'ydı. İkinci önemli cadde ise Galata ve Pera tramvaylarının geçtiği, en iyi otellerin, Küçük Mezarlık Belediyesi Bahçesinin ve İngiltere konsolosluğunun yer aldığı Tepebaşı caddesiydi. Bu caddeler ile birkaç başka cadde gazla aydınlatılırken, şehrin geriye kalan tüm cadde ve sokakları mehtabın olmadığı gecelerde karanlığa mahkum ediliyordu.

Coufopoulos, şehrin iki köprüsünden en önemlisi olan Galata Köprüsünü çok istisnai bir mevkie koyarak Dünya'da bu kadar farklı milletten insanın bu kadar farklı kıyafeti giyerek dolaştığı başka bir yer yoktur diyerek övüyor. Köprü'nün Marmara'ya bakan kanadı Boğaziçi'ne, Üsküdar'a ve Adalar'a giden buharlılar için iskele olarak kullanılıyordu. Mürûriye, yayalar için 10 para, atlar ve ata binenler için 1 kuruş, faytonlar için ise 2½ kuruştur.

Coufopoulos, bize bu nostaljik rehberi yadigar bıraktı. Kitapta kendisi ile ilgili verdiği bilgilerin dışında hayatı hakkında bilgimiz yok. Doğum ve ölüm tarihleri meçhul. Kitap olarak matbu literatürde başka eserleri olduğuna dair hiçbir iz yok. Bu kitabı yazdıktan bir zaman sonra göçüp gitmiş bu Dünya'dan. Ne diyelim bize bu nostaljiyi yaşattığın için toprağın bol olsun. Yattığın yerde rahat uyu Coufopoulos...



Gökhan GÜL

Seyrişeferden Yapraklar

XX. Yüzyılın Tanığı: Tarihi "Galata Köprüsü"

1 910 yılında Alman M.A.N. firması tarafından yapımına başlanan Galata Köprüsü, Sultan V. Reşad'ın tahta çıkışının üçüncü yıldönümüne denk gelen 27 Nisan 1912 tarihinde açıldı.

Şosesi 14 metre, kaldırımları 11 metre ve uzunluğu da 477 metre olan köprü; 26'sı taşıyıcı olmak üzere 42 duba üzerine sabitlendi.

25 Ocak 1914'te Haliç'in iki yakasını biraraya getiren tramvay seferlerinin başlaması neticesinde sevimli bir ray trafiği oluşur. Tramvaylar ve birbirinden güzel Kadıköy, Adalar ve Boğaziçi vapurları ile bir sürü romana, hikayeye ve filme mekân olur Galata Köprüsü...

Seyrine doyum olmaz bu hengâmenin içinde nihavent veya hicazın nağmelerini usta bir "ud"dan dinleyebileceğiniz, petek desenli parmaklıklarına dayanıp kürek çekenleri, dubalardan midye çıkaranları, üzerinde uçan bembeyaz martıları, pırl pırl parlayan balıkları, vapurları seyrebileceğiniz, gemi düdüklarına karışan martı çığlıklarını dinleyebileceğiniz, mimari güzellikten ziyade İstanbul'un yaşamındaki şiirsel bir imgeydi tarihi köprü...





Gökdelensiz İstanbul gecelerinde tramvay arşı ile elektrik tellerinin birbirine teması sonunda etrafa saçılan şerareler karanlığı mor-lacivert bir aydınlığa boğardı. 1961 yılından sonra raylar sökülürken elektrik telleri bu sefer trolleybüs arşeleri ile buluşuyordu. Kalabalıklaşan şehir yüzünden toplu taşıma araçları beraberinde taksiler, dolmuşlar ve hususi otomobilleri ile birbiri ardına iskelelere yanaşan veya hareket eden vapurlar köprü'nün çok renkli kimliğini daha da geliştiriyor, adeta gökkuşağının her rengini üzerine nakışlıyordu.



Akşamları ise "Bu akşam gün batarken gel, sakın geç kalma erken gel" şarkısını dinlerken üç-beş masa ve on-onbeş sandalyeden ibaret "dem dergâhlarında" bir duble rakı veya bir kadeh şarap ile Haliç vapurlarının ön planda olduğu fonda günbatımını seyretmek günün yorgunluğunu atmanın en iyi yoluydu. Vapur saatini bekleyenlerin ayaküstü soluklanarak bira içtikleri birahaneler de vardı.



Üzerinden sel gibi akan yaya trafiğinin içinde türlü seyyar satıcıları, ayakkabı boyacılarını, üçkağıtçı ve saf vapur yolcularının çanta ve cüzdanlarını kapıp kaçan hırsızları da barındıran tarihi köprü'nün alt katında bulunan kahvelerde Kadıköy vapurlarının karşı yakadan getirdiği kalabalık içinde çayınızı, kahvenizi içebilirsiniz, büyük titizlik ve özenle doldurulan "Ahmet Rasim" nargilelerinizi tüttürebilir, dumanına lodoslu havalarda Sarayburnu'na kadar İstanbul Valsi yaptırabilirsiniz. Entelektüel sohbetlerin yapıldığı mekanlardı bu kahveler...





Köprüaltı mekânlarının olmazsa olmazı ise tebessüm fişkıran yüzlerin birbirleriyle yaptıkları muhabbetlerdi. Köprüaltında oltalar, cıvayla parlatılmış zokalar, boy boy iğneler, ince ve kalın misinalar, birbiri içine giren markalı kamışlar, bezden yapılmış portatif sandalyeler satan dükkan ve tezgahlarda bulunurdu. Geceleri ise mekanlar kapanıp el, ayak çekildikten sonra evsiz, barksızlara ev olurdu köprüaltı...



Köprü açılırken giriş noktasında bulunan ışıklar kırmızıya döner, kırmızı-beyaz boyalı uzun direkler yan çevrilerek köprüyü yaya ve araç trafiğine kapatırdı.



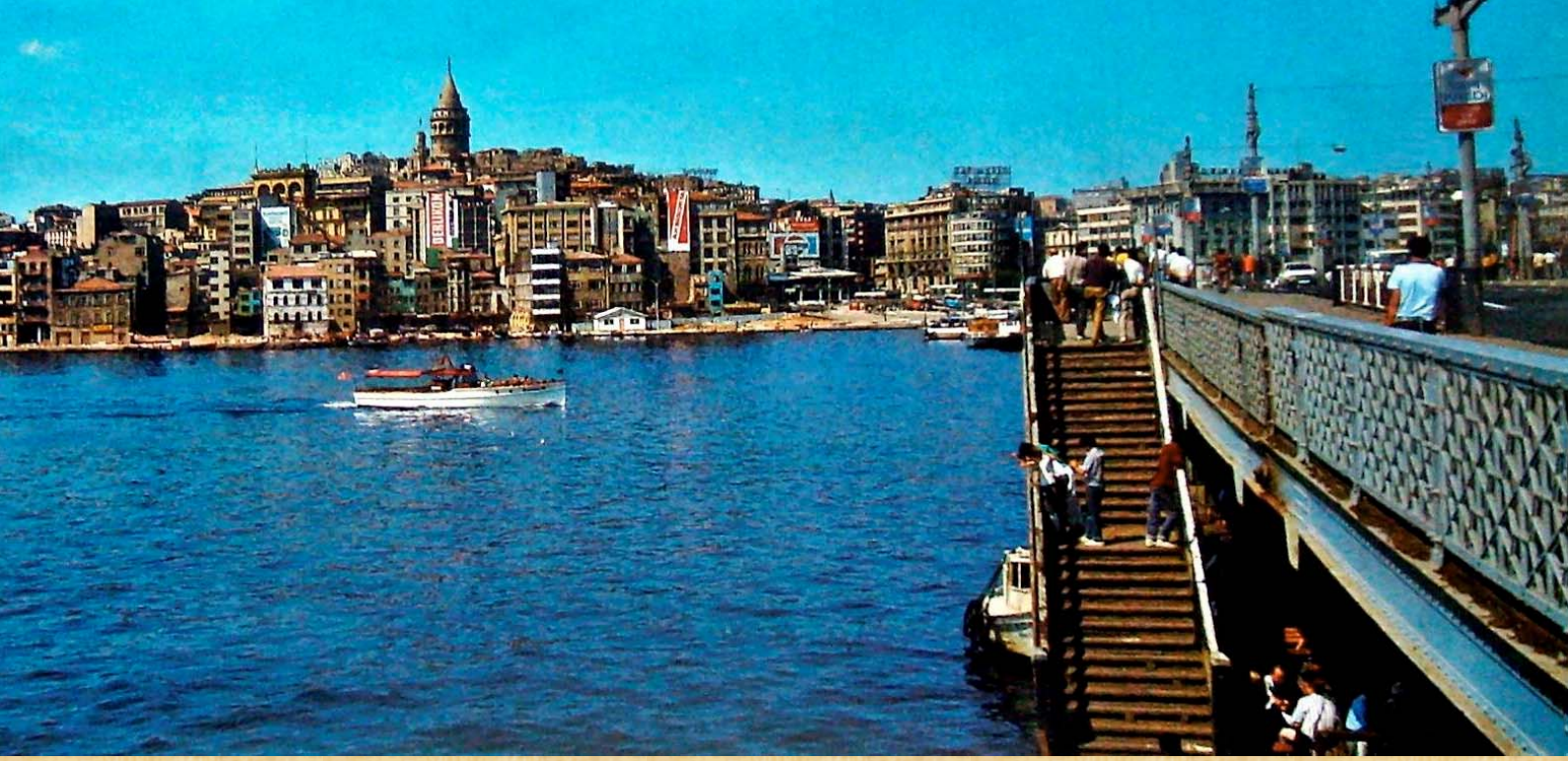
Hava şartlarının müsaade ettiği zamanlarda, gecenin yerini terk edip sabaha bıraktığı saatlerde bir römork köprünün hareketli parçasını peşine takar, Marmara ile Haliç arasında geçiş yapacak vapur ve tekneler için yolu açardı. Çatanalarsa köprünün gözlerinden ince ve nârin bacalarını kırarak geçerler, ortalığı dumana boğarlardı.





Orhan Veli "Dikilir köprü üzerine, keyifle seyredirim hepinizi" diye başlayan şiirinde, köprüyü yaşamış, bizlerin duygularına tercüman olmuştur aslında...





5 şertli trafik iziyle, üç çeyrek asır boyunca İstanbul seyrüsefer curcunasına, elinden geldiğince sabır ve sükûnetle hizmet verdi...

Doğu cephesine raptolunmuş "5" ve "6" numaralı iskeleleri, günün her saati vapurlara ve karınca misâli kaynaşan yolculara evsahipliği yaptı.



Galata Köprüsü İstanbul ve Türk tarihinde önemli olaylara da şahitlik etti. Mesela; 25 Ocak 1914 tarihinde köprüyüzlerinden ilk defa tramvaylar geçmeye başladı ve Haliç'in iki yakası arasında raylı ulaşımın ilk adımı atıldı. 6 Ekim 1923 tarihinde ise Şükrü Naili Paşa idaresindeki Türk ordusunun köprüden geçerek kurtuluşu kutlaması, kent tarihinin ve hafızasının unutulmazları arasında yer aldı. 19 Kasım 1938'de Ulu Önder Atatürk'ün naaşı kortej eşliğinde köprüden geçti.

10 Ekim 1943'te Galata Köprüsü Haliç'e giriş yapan Vatan Şilebi'nin çarpması sonucu hasara uğradı. 26 Ekim 1956'da aşırı deformasyon sonucu tramvayların köprüden geçmesi yasaklandı, fakat diğer ulaşım araçlarının yetersiz kaldığı görülünce iki ay içinde gerekli önlemler alınarak aynı yılın 14 Aralık tarihinde emektar köprü ve tramvaylar, ayrılmaz iki sevgili gibi yeniden birbirleriyle buluşturuldu.

İstanbulun Atatürke Vedai

Bütün şehir Büyük ölünün geçeceği yollara dökülmüştü; Ebedî Şef, yüz binlerce hıçkırık sesi ve bir göz yaşı seli içinde bizi yetim bırakarak, artık hiç dönmeyeceği, seyahatine çıktı

Atatürkten Ayırlık

Şişli'de 19 Kasım günü Atatürk'ün naaşı, büyük bir törenle, İstanbul'dan ayrılacak olan gemiye yerleştirildi. İstanbul'un her tarafından gelen insanlar, geminin çıkışını bekliyorlardı. Atatürk'ün naaşı, büyük bir törenle, İstanbul'dan ayrılacak olan gemiye yerleştirildi. İstanbul'un her tarafından gelen insanlar, geminin çıkışını bekliyorlardı.

'O' nu tesvi ederken

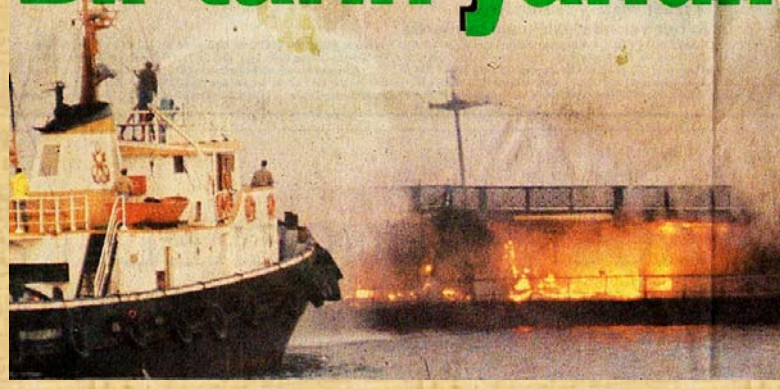
Şişli'de bulunan Atatürk'ün naaşı, büyük bir törenle, İstanbul'dan ayrılacak olan gemiye yerleştirildi. İstanbul'un her tarafından gelen insanlar, geminin çıkışını bekliyorlardı.

İstanbul, dün, şifre yerler içinde, Ulu Atamız Ankara'ya yola çıktı. Bütün şehir halkı, daha az önceki gün, Ebedî Şef'in naaşı ile veda etti. Bu veda töreni, büyük bir törenle, İstanbul'dan ayrılacak olan gemiye yerleştirildi. İstanbul'un her tarafından gelen insanlar, geminin çıkışını bekliyorlardı.

HAZİR KAYI



Bir tarih yandı!



17 Mayıs sabahı çıkan gazeteler "Köprü'nün Ölümü", "Bir Tarih Yandı" gibi manşetlerle çıkacak ve hazin sonu ilân edeceklerdi. Tarihi köprü için vedâ zamanıydı. Ardında unutulmaz hatıralar bırakarak, törenle Balat-Hasköy arasına çekilecek ve İstanbul'un yoğun temposu içinde sessiz ve sakin bir emeklilik hayatına başlayacaktır artık...



Köprü, değişik tarihlerde çeşitli protestolara ve öğrenci olaylarına da tanıklık etti. 12 Ağustos 1961 tarihinde son kez tramvaylar köprüden geçtiler. 12 Eylül 1980 ihtilâlindeyse bu kez tanklar köprüyü kullanarak Eminönü ile Karaköy arasında devriye görevi yaptılar.



Takvimler 16 Mayıs 1992 tarihini gösterdiğinde, İstanbul sıcak bir cumartesi sabahına uyanırken Galata Köprüsünden alevler göğe yükselmeye başlar. Köprüaltında bulunan bir kahvede esrareniz bir şekilde başlayan yangın, semayı alev rengine döndürürken bir tarihin yanışına tanıklık ediyordu tüm İstanbul. Yangın kısa sürede köprüyü kullanılmaz hale getiriyor ve Karaköy tarafındaki kısmın ortası çöküyordu. İleriki günlerde uzun sürecek trafik çilesi başlayacak ve Tarihi köprü'nün önemi bir kez daha anlaşılacaktı. Tarihi köprü'nün hemen yanbaşımda yapımı sürmekte olan yeni köprü'nün yaya trafiğine açılması bile işe yaramayacaktı.





Akın KURTOĞLU

Tarîhî İstanbul Kitaplarının Tercümeleri

Bu ayki yazımızı, bir döneme damgasını vuran "Servet-i Fünun" dergisinin 29 Kânunusanî 1340 (29 Ocak 1924) tarih, 57. cilt ve 1485 numaralı sayısının 169 ilâ 173. sayfaları arasında neşredilen "Boğaziçi ve Şirket-i Hayriye" adlı Osmanlıca makalenin tercümesine ayırdık:

Boğaziçi ve Şirket-i Hayriye

Tarihin verdiği malûmat ile elimizdeki bazı vesâik-i hususiyeye nazâran, Türkler İstanbul'a girdikleri zaman suriçindeki arazinin kısm-ı âzâmı hâli veya birtakım virâneleri hâvi olup, mâmur ve meskûn yerleri pek az idi. Galata ve Üsküdar, Kadıköyü ayrı ayrı birer küçük kasaba idi. Beyoğlu cihetleri tarladan ibaret idi. Boğaziçi'nde ise birkaç çoban kulübesinden başka birşey yoktu.

Şimdiki İstanbul ve Boğaziçi, asırlarca devam eden Türk himmeti ve mesaisi ile vücûda gelmiştir. Bu hakikat, şâhîde muhtaç olmamakla beraber, İngiliz müsteşriklerinden bir zâtın bitarafâne olduğundan şüphe edilmeyen ifadesini kaydedeceğim:

"Eski Türk tarzı mimârisiyle Arap tarzı karışık çeşmelerle selâtin camileri ve hamamlar ve müteaddid saraylardan bilhassa Topkapı Sarayı ve Mebain-i Resmiyye'den birkaçı ile müteaddid işlemeli sütunlar ve bazı mabed-i İslâmiye isbat ediyor ki; İstanbul Konstantin'in vârislerinden ziyâde, Türkler'e ait bir memlekettir".

* * *

Boğaziçi İstanbul Boğazı ve Avrupa lisanlarında bir hurâfe-i kadimeye telmihen "Öküz Geçidi" mânâsına "Bosphore" namıyla mâruf olup, dünyanın en güzel yerlerinden biri ve bugünkü vaziyete göre mamur bir sayfiye ve dilnişin bir mahallesidir.

Avrupa ve Asya'yı birbirinden ayırır ve Marmara ile Karadeniz'i birleştirir. Zarif bir methal olmakla beraber, menâzır-ı bihemtâsiyle da emsali arasında tefrid etmiştir.

İstanbul'u ziyarete gelen seyyahların yazdıkları hâtırate bakılınca, bunların arasında da boğazın manzarasına karşı mephud olmayan kimseye tesadüf edilemez.

Boğaziçi yedd-i kudretin harikulâde denecek mertebede mazhar itinası olan bir mahal olduğu halde,

mâhaza vesait-i nakliyenin fûkdânından dolayı asırlarca metruk ve adeta gayri meskun kalmıştır.

Boğazın şeref ve ma'muriyeti Şirket-i Hayriye'nin tesisi ile başlamıştır. Şirketin bidayet-i tesisi olan 1267 tarihinden bugüne kadar geçen 74 sene zarfında Boğaziçi'nin mazhar olduğu suhulet eyyab ve zehaba ve rağbet-i mütezâideye başka zamanlarda tesadüf etmek mümkün olamaz.

Şirket-i Hayriye tesis eder etmez Boğaziçi'nde taze bir hayat uyandırmış ve temin ettiği suhûletten istifade eden halk, Boğaziçi'ne dökülerek boğazın imar ve iskanına çalışmışlardır. 93 felaketinden sonra anavatana koşup gelen binlerce muhacirlerden bir kısmı da Boğaziçi'nde henüz gayrimeskûn olan yerlerde köyler, mahalleler teşkil etmek suretiyle İstanbul'un kesafet-i nüfusunda mühim bir âmil olmuşlardır.

Şu sırada boğazın methalini tetkik etmek de mühim bir mevzudur. Ecnebi rahipleri boğazı Rumeli cihetinde Sarayburnu'ndan ve Anadolu yakasında Üsküdar'dan başlatırlar.

İstanbul'un liman teşkilatına göre boğazın Anadolu yakası Selimiye Kışlası önündeki Kavak Burnu'ndan Karadeniz sahilinde "Kabakoz" mevki civarında "Yom" Burnu'na kadar imtidat eder. Bu iki mevki arasındaki mesafe 24,5 mil-i bahridir.

Rumeli yakası Ahırkapı Feneri'nden başlayıp, öreke adaları pişegâhındaki Rumeli Feneri'nde nihayet bulur. Bu iki mevki arasındaki mesafe 25 mildir.

Boğaz yolcularından bir kısmının mülâhazatına göre, Rumeli cihetinde Kabataş ve Beşiktaş ve Anadolu yakasında Üsküdar ve Kuzguncuk karyelerinin istisnasıyla Boğaz Ortaköy ve Kuzguncuk ilerisinden bida' eder. Bir nokta-i nazara göre de, asıl Boğaz'ın Ortaköy'de Defterdar Burnu'ndan ve Anadolu cihetinde Çengelköyü sahili müntehâsındaki Mashara Akıntısı'ndan başladığı söylenir.



29 Kânunusanî 1340 (29 Ocak 1924) tarihinde neşredilen 1485 numaralı "Servet-i Fünun" dergisinin 169. sayfasına raptedilen, İstanbul Boğazi ve iskeleleri ile kent dahilindeki mühim yerleşmeleri gösteren Osmanlıca şehir haritası...

Biz bu itibarat ve telâkiyyat-ı muhtelifeyi hülâsa ederek diyeceğiz ki: "Boğaziçi Anadolu sahilinde Çengelköyünden başlayarak Anadolu Kavağı'na, Rumeli tarafında da Arnavutköyünden bida' ile Rumeli Kavağı'na kadar intidad ve iki taraflı köyleri ihtivâ eder bir mıntıkadır". Yeniköy'den Kavaklar'a kadar intidad eden boğaz mıntikasına da bilhassa yukarı "Haut Bosphore" ve boğaza nazaran İstanbul cihetinde aşağı tâbir olunur. Bu telâkki ve tesmiyelerin boğazın tarihi imar ve iskânını takip eylediğine şüphe edilemez.

Cihanın diğer yerlerinde milyonlar sarfıyla sunî olarak vücuda getirilen ve ismine Alp Dağları'nın menâzır ve bediyâtına telmihen "Jardins Alpins" denilen bahçeleri yedd-i kudret Boğaziçi'nin her sahasında muhtelif manzara ve eşgalde tabii olarak mebzûlen halk ve ibda' eylemiş olduğu halde, Şirket-i Hayriye'nin tesisine kadar bunlardan hakkıyla istifade olamamıştır.

Rumeli sahili köyleri binnisbe daha mâmur ve ebniyeleri muhteşemdir. Anadolu sahilinde ihtişam ve sanattan ziyâde dest-i kudret ve tabiatın mazhar-ı itina ve ihtimamı olmuş kırlar, çayırlar ile müzeyyen dere ve tepeler ve nefis sular görülür. Boğazın ibâdına gelince, boğaz vus'at ve imtidad cihetleri ile de dünyada misli olmayan bir geçit olduğu atideki erkâmın telâgatiyle da sabittir. Böyle bir boğazdan yalnız iskân ve sıhhat için değil, sanayi ve ticaret hususlarında ve ezcümle balıkçılık, akvaryumlar teşkilâtı ve her türlü fabrika ve tersane ve ispor mahalleri tesisatı ve emsali müessesat yapılarak büyük faideler temin edilmek imkânı her zaman mevcuttur. Nitekim hâlâ mevcut birkaç iptidai fabrikadan mühim netayic temin olunmaktadır. Bütün bu âmâl ve tasfirâtın hız-ı fiile gelmesi boğazı bu günkü haline getiren Şirket-i Hayriye'nin tezyid-i faaliyet edebilmesine vasıttır. Şirket seriyü's-seyr vapurlar, asrın ihtiyacına muvafık yeni tesisat ve teşkilât vücuda getirmedikçe, milli sanayinin boğazın bu fevâidinden mateessüf daha uzun müddet mahrum kalacağı anlaşılmaktadır.

Boğazın Tulü

	Mil-Bahri
Köprüden Rumeli Feneri'ne kadar	16.75
Köprü'den Anadolu Feneri'ne kadar	20.5
Tul-ü vasatı	13.5

Boğazın Arzı (Muktelif-i Mevakide)

	Kilometro
Saraynurnu ile Şemsipaşa arasında	1.00
Beşiktaş ile Üsküdar arasında	0.864
Ortaköy ile Beylerbeyi arasında	0.81
Arnavutköyü ile Kandilli Burunları arasında	0.945
Kanlıca-Mirgün arasında	0.486
Beykoz-Yeniköy arasında	1.43
Beykoz-Tarayya arasında	2.50

En dar yeri: Kayalar Burnu ile Anadolu Hisarı'nda Toplarönü arasında: 0,430

Emki: 37-110 metre beyninde methuldür.

En derin yeri: Kandilli Burnu önünde 58 kulaç (106 metre)dir.

Şuraya kadar sahai faaliyetini târif ve tavsif ettiğimiz Şirket-i Hayriye'nin biraz da hayat-ı sâbika ve vaziyet-i hâzirasını tetkik edelim.

Türkiye'de ilk anonim ve milli Türk müessesesi olarak 1267 (M.1851)'de tesis eden Şirket-i Hayriye, 2 sene sonra 6 vapur celbi ile işe başlamıştır. Türk şehir vapurculuğu tarihinde bir hatıra olmak üzere bu vapurlara ait malûmat-ı hususiye bervech-i âti dercolunur:

No	İsim	Tekne	Makina Kuvveti	Tonilato	Fiyat
1	Rumeli	Ahşap	60 Beyg.	188	7000 lira
2	Tarayya	"	60 Beyg.	188	7000 lira
3	Göksu	"	60 Beyg.	188	7000 lira
4	Beylerbeyi	"	60 Beyg.	197	7500 lira
5	Tophane	"	60 Beyg.	197	7500 lira
6	Beşiktaş	"	60 Beyg.	197	7500 lira

Şirket bu vapurları getirmeden evvel tersaneden tahsis olunan "Hümâpervaz" vapuru Boğaziçi'nde amduşd etmiştir.

Şirket müessesileri başta sadr-ı esbak Mustafa Reşit Paşa olduğu halde Ahmet Cevdet ve Keçecizâde Fuad Paşalardır.

1268'de şirketin hissedarlarından ticaret işlerinde sahib-i vukuf olanlardan 30 kişi toplanarak şirketin işletme muamelâtını iltizama vermeyi kararlaştırmışlar ve ilk defa olarak Bilezikçioğulları'na ihale etmişler ise de, bunlar bir iş beceremediklerinden Hayriye tüccarlarından ve hissedârından Ali Hilmi Efendi şirket müdüriyetine tâyin ve bir de meclis idare ittihab edilerek şirketin bugünkü teşkilâtının esâs-ı vaz' edilmiştir. Şirketin bidayetteki muamelâtı ile harb-i umumiyyeden evvelki ve bir de hâlihazırdaki vaziyet-i maliye ve iktisâdiyesi hakkında bir fikir edinilmek için erkâmın belâgâtine müracaat olunmuştur:

1280 senesinde	1329 (kable'l harb)	1339 (hâlihazır)
Varidat: 101.844 lira Masraf: 69.416 lira 32.428 lira	Varidat: 266.543 lira (altın) Masraf: 222.791 lira (altın) 443.752 lira (altın)	Varidat: 711.425 lira (kâğıt) Masraf: 932.768 lira (kâğıt) 78.657 lira (kâğıt)
Vapurlar adedi: 16	Vapurlar adedi: 39	Vapurlar adedi: 17

Kabil kable'l-harb yani 1329 senesi ile bugün (1339) yolcu nakliyatında vukua gelen tahvilat dahi cedvelde gösterilmiştir.

Üsküdar-Beşiktaş

	329 senesinde naklolunan yolcu adedi	339 senesinde naklolunan yolcu adedi	Fark-ı noksan	Noksanın yüzde nisbeti
Köprü	6.418.712	3.638.432	2.780.280	43
Sirkeci	65.474	9.235	56.239	87
Salıpazarı	15.887	-	15.887	100
Kabataş	60.904	2.397	58.507	93
Beşiktaş	1.815.987	421.378	1.394.609	77
Yekûn	8.376.964	4.071.442	4.305.522	51

Rumeli Ciheti

Ortaköy	588.976	34.656	554.320	94
Kuruçeşme	240.915	-	240.951	100
Arnavudköyü	539.880	87.145	452.726	84
Bebek	223.286	55.109	168.177	75
R.Hisarı	145.320	79.174	66.146	42
Boyacıköy	172.152	169.021	3.131	2
Mirgün	130.638	56.977	46.661	45
İstinye	169.452	119.479	49.974	30
Yeniköy	231.079	211.965	1.114	1
Tarabya	147.828	137.378	10.450	71
Kireçburnu	25.850	19.461	6.389	24
Büyükdere	310.294	299.102	11.192	36
Mesarburnu	236.843	188.824	38.019	17
Yenimahalle	125.522	145.029	19.507	15
R. Kavağı	66.271	32.655	33.616	5
Yekûn	3.299.343	1.635.984	1.663.359	55

Anadolu Ciheti

A. Kavağı	109.113	6.671	42.403	40
Beykoz	350.417	308.255	42.162	12
Paşabahçesi	160.594	129.122	31.472	20
Çubuklu	57.880	67.504	9.634	16
Kanlıca	127.268	108.661	18.607	14
A Hisarı	226.589	189.012	37.577	17
Kandilli	163.016	118.533	44.483	27
Vaniköyü	58.246	26.949	31.297	54
Çengelköy	338.727	347.078	8.351	25
Beylerbeyi	479.798	421.665	8.133	2
Yekûn	2.021.648	1.783.489	238.159	11

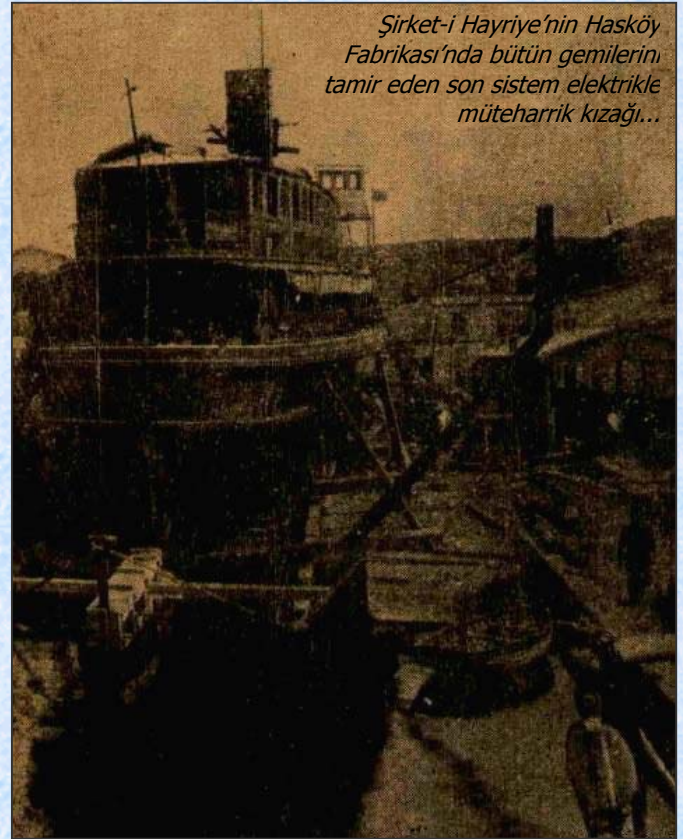
Üsküdar Ciheti

Kuzguncuk	785.105	695.113	89.992	12
Üsküdar	3.220.423	2.443.825	776.598	24
Salacak	72.733	39.187	32.746	45
Harem	152.004	72.212	79.792	52
Yekûn	4.230.265	3.251.137	979.128	23

Umûmi Yekûna Nazarân	17.928.220	10.742.052	7.186.168	40
-----------------------------	-------------------	-------------------	------------------	-----------

İşbu cetvellerden birincisinde şirketin üç devre-i hayatı tetkik edilmiştir:

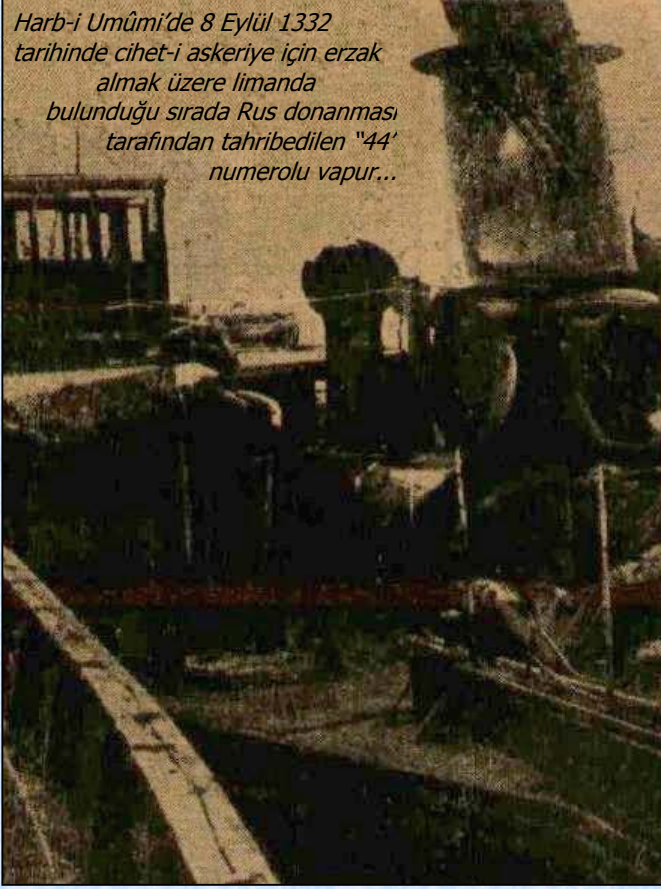
1. devre 1280 ki, mebadidir. Bunda 16 vapur ile 32.428 liralık hasılat-ı sâfiye alınarak bununla mütemadiyen 2, 3 ve hatta bazen 4 vapur mübayaa olunmuştur. Nitekim, şirketin vapurlarından birbirine benzeyenler bu hakikati canlı bir şekilde teyid eylemektedir. Memleketimizde hat ta'yininin münthâsı olan 329 senesi nihayetine kadar şirket bu muamelâtına devam ederek harbten evvelki senede vapurlar adedini 70'e çıkarmış ve yine o sene müstakbeldeki ihtiyacatını derpiş ederek aynı resm ve müveddelde 3 vapur daha sipariş eylemişti. O suretle ki harb-i umumi bidâyetinde 20 sene itibar olunan emr-i tabiiyeleri hitam bulan 31 vapuru fesh ve ilga ederek zamanına göre en son sistem olarak sipariş ettiği 3 vapur hariç olmak üzere 39 kıt'a vapura sahip olunmuş idi.



Şirketin 1280 tarihinden yani 1330 senesine harb-i umûmi evâiline kadar olan muamelâtı bitarafâne tetkik edilecek olursa şu neticeye vasıl olunur ki; şirketin yegâne düşüncesi, hâsılat-ı safiyesini kâmilten hissedârânına tevzi olmayıp, bunun bir miktarını usulen hissedarlarına tevzi ettikten sonra mütebakıyı şirketin hayat ve bekasına ait hususata hasr ve tahsis etmiş ve bu meyanda vesait-i nakliyesi adedini teksir ve bunların tamiratına yetişebilecek vesait ve ehemmiyette bir fabrika tesis ve tevsi eylemek ve binnetice şehrimizde Türklere şeref verecek bir vapurculuk sanatı ve amele hayatı uyandırmıştır. İtikadımca şirketin şu tarz-ı faaliyet ve icraatı memleketimiz için numûne-i imtisal addolunmalı ve bundan memnun ve müteşekkîr kalınmalıdır. Çünkü şirket temettuatını bu tarzda isti'mal

etmemiş olsa idi, harb-i umûmi bidâyetinde derhal seferber vaziyetini alabilecek gemisi bulunmak biraz değil, adeta pek müteessir idi ve bugünkü hayatında görülmeye başlayan sükûtlar, ızdırarlar, tâ o zaman başlamış olurdu.

Harb-i Umûmi'de 8 Eylül 1332 tarihinde cihet-i askeriye için erzak almak üzere limanda bulunduğu sırada Rus donanması tarafından tahribedilen "44" numarolu vapur...



Şirket-i Hayriye, harb-i umumi ilanında vesaiti hazır ve mükemmel olması yüzünden memleketimize hayati anlarda büyük hizmetler ve unutulmayacak fedakârlıklarda bulunmuştur. Şirket harpte bütün vesaitini hükümetin emrine terk ve her türlü nakliyat-ı askeriye deruhte etmiştir. Bilhassa İstanbul'un kapısı olan

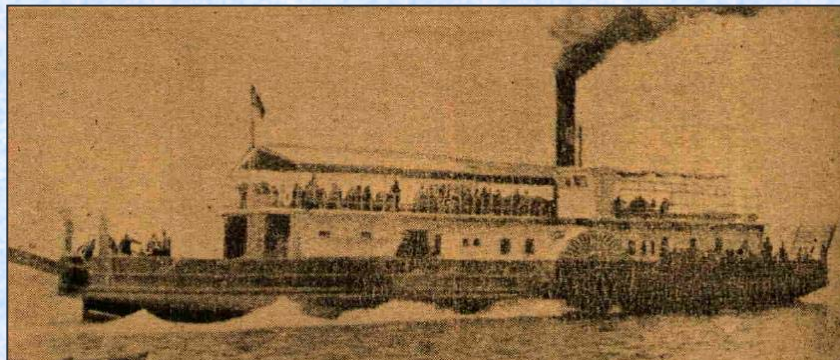
Çanakkale müdafaası sırasında, bu noktaya ait cephane ve erzak ve asker nakliyatını yapan Şirket-i Hayriye vapurları idi. Yüzbinlerce Türk askerinin cephane ve erzakını saati saatine yetiştirdiği gibi, yaralılarını da hastahane ittihaz olunan iskelelere ve İstanbul hastahanelerine acilen taşıyarak erkân-ı askeriye yalnız zaferi kazanmak tedbirlerini serbestçe düşünmek ve vaz'iyetinde bırakmıştır. Bu uğurda şirket, torpillermek ve düşman tecavüzüne mâruz kalmak hesabü'l-icâb kıyılar takip olunduğundan, kazazede olmak suretiyle 16 vapurunu kaybetmiştir. İşte bugün bataktan kurtarılması talep ve arzu olunan şirket, milletinin selâmeti uğruna bütün vesaitini terk ve bilânetice 16 vapurunu harb yolunda feda etmiş olan Gazi Şirket-i Hayriye'dir.

Boğaziçi'nin bugünlerde daha ziyâde terakki etmek istidadını gösteren sükûtunun önüne geçmek mutlaka Şirket-i Hayriye'nin harpten aldığı yaraları tedavi ile mümkün olacağına ednâ şüphe götürmez. İndî'l-iktizâ şirketin vesaitinden istifade edilebilmek ve bu vesaiti daima hazır ve mücehhez bulundurmak için resmi ve hususi bilûmum makamlarımızın ve bilhassa Şirket-i Hayriye'nin vücûdundan istifade eden halkımızın şu sırada Şirket-i Hayriye'ye dest-i muavenetini uzatması kat'iyyen lâzımdır.

Şirket arzu ve matlubunu hükûmete bildirmiştir. Umulur ki, hükümet-i cumhuriyemiz Şirket-i Hayriye'nin müracaat vakasını hüsn-ü telâkki etmekle beraber halka da bu muavenetin ne kadar meşkûr ve memleketin hayat ve selameti ile alâkadar olduğunu anlatmakta gecikmez.

Hazırlayan: Mehmed İzzed

Osmanlıca: Servet-i Fünun Dergisi, s.169-173 arası, cilt:57, No:1485, 29 Kânunusani 1340.



Şirket-i Hayriye'nin yandan çarklı ilk vapurlarından "19" numarolu vapuru...

Boğaziçi manzara-i bediyyesi: Şirket'in yeni vapurlarından "54" numarolu vapuru...





Deniz TÜMER

Film Veritabanı



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



Geçen sayımızda ele aldığımız filmimizi biraz daha detaylandırarak anlatmaya devam ediyoruz.

Bond serisinin ikinci filmi Rusya'dan Sevgilerle'de baş karakterimiz 007 James Bond, Rusların kullandığı Lektor adıyla anılan kriptoloji cihazını ele geçirmek üzere görevlendirilir. Lektor İstanbul'da Rus Konsoloslukunda kullanılmaktadır. Konsoloslukta Bond'a içeriden yardım edecek bir de Rus görevli vardır.

Bond'a İstanbul'a uçak biletini teslim eden kadın görevli ile aralarında şöyle bir diyalog geçer;

- "Ve bir uçak bileti. Şanslı adam. Ben hiç İstanbul'a gitmedim".
- "İstanbul'a hiç gitmedin mi?"
- "Hayır".
- "Ay ışığının dayanılmaz olduğu Boğaz'a hiç gitmedin mi?"
- "Belki bir gün beni oraya götürmeni sağlamalıyım".

Filmimizin adı her ne kadar Rusya'dan Sevgilerle ise de Rusya'da geçen hiçbir bölüm yoktur. Çekimlerin büyük bir bölümü İstanbul'da, kalan az bir kısmı da İtalya'da geçmektedir. Bizim için film 1963 yılına ait görüntüleriyle tam bir şölen sunuyor ve fakat bir o kadar da akıl karıştırıcı hataları barındırıyor. Şimdi yavaş yavaş hem anlatalım hem de küçük notlar düşelim. Ancak filmin konusunu anlatmaktan ziyade gözümüze takılan sahnelere odaklanacağız.

İngiliz ajan Bond bugün artık olmayan Amerikalı Pan American firmasına ait bir uçakla Yeşilköy Havaalanına iner. Oradan da özel araçla kendisine yardımcı olacak Ali Kerim Bey adında başka bir servis ajanıyla buluşmak üzere Kapalıçarşı'ya ulaşır. Yalnız güzergâhları oldukça ilginçtir. Yeşilköy Havaalanından yola çıkan araç, Yedikule surlarının yanından sahil yoluna doğru yönelir. Sultanahmet'teki Soğukçeşme Sokağından, Gülhane Parkı kapısının yanından Sirkeci'ye doğru hızla ilerler. Her nedense Taksim'i dolaştıktan sonra Nûr-ı Osmaniye Camii'ne ulaşırlar ve burada araçlarını park edip yürüyerek kendilerine yardımcı olacak olan halı satıcısı Ali Kerim Bey'in dükkanının bulunduğu Kapalıçarşı'ya girerler.

Gülhane Divanyolu görüntülerine baktığımızda tramvayların 1961 yılında Avrupa yakasından tamamen kaldırılmasına karşın rayların henüz sökülmediği gözümüze takılır. Oysaki tramvayların yerini trolleybüsler alalı iki yıl olmuştur.



Bu arada havaalanının eski binası ve önündeki araçların görüntüleri arşivlenmeye değer niteliktedir. Kapalıçarşı içindeki görüntülerde ise 60'ların çizgileriyle rengârenk modern koltukların sergilenerek satıldığına da şahit oluruz.



Halâskârgazi Caddesi üzerinde bulunan Bulgar Kilisesine ait binanın, film gereği Rus Konsoloslukları olarak kullanıldığını görürüz. Cadde o yıllarda hâlâ mozaik parke diye adlandırdığımız haliyle karşımıza çıkar. Ağırıklık

olarak kullanılan Amerikan arabaların arasında İETT'ye ait Fiat Ansaldo Trolleybüsümüz, Mercedes ve Büssing otobüslerimiz yepyeni halleriyle boy göstermektedir. Plakalar ise henüz değişime uğramamış, siyah zemin üzerine şehrin ismi ve beş rakamla gösterilip cinsine göre taksi ise "T" otobüs ise "O", kamyon ise "K", hususi ise "H", Polis ise asayişin "A"sı ile kısaltarak kullanılmaktadır. Halâskârgazi Caddesinde de henüz tramvay rayları sökülmemiş, yerli yerinde durmaktadır.

Karşı ajanların aracı Dolmabahçe'den Gümüşsuyu'na doğru yol alırken, o zamanlar 6. Şube'ye bağlı olan seyrüsefer polis noktası ise kavşağı kontrol etmektedir. Polis silindirik yapıdaki noktasının içinde, güneşten korunduğu şemsiyesini henüz açmamış, Tophane'den gelen araçları durdurmuş, yol önceliğini Gümüşsuyu'na doğru vermiştir.



gerçek olabilecek. Tabii bu noktalar arasını filmde olduğu gibi yürüyüş mesafesine düşürmek ise asla mümkün olmayacak.



Bond filmin ilerleyen kısımlarında konsolosluk binasına yaptıkları sabotaj sonrası kaçışlarında yine aynı tüneli kullanır, fazladan bir de Sultanahmet'teki Binbirdirek Sarnıcı'ndan da geçerek Şişli'den Sirkeci'ye ulaşır. Bunun olabirliğini bir kenara bırakıyor ve gördüklerimize odaklanıyoruz. Ulaşılan noktada Sirkeci Gar çevresini görürüz. Durakta otobüs bekleyen insanlar, ayakkabı boyacıları, oturduğu yerden satış yapan gazete müvez-zii, araba vapuru ve canhıraş sirenleriyle sabotaj sonrası yangını söndürmek için giden itfaiye araçları. Kıpkırmızı itfaiye araçlarını bir sahne öncesinde Şişli'de görmüştük oysaki. Araçların güzelliğine daldığımızdan, nereye gittikleri hakkında herhangi bir mantıklı fikir yürütecek durumda değiliz maalesef...

Bond, kaldığı otelden Kapalıçarşı'da Ali Kerim Bey'in dükkânına gelir. Birlikte dükkândaki kısa bir gizli geçidi kullanarak Yerebatan Sarayına inerler. Tabii görsel mekânlarda çekim yapıldığını göz önüne alarak Beyazıt'tan, Sultanahmet'te bulunan Yerebatan Sarayı'na hemen nasıl geldiğini fazla sorgulamasak da sandalla minik bir yolculuğun sonunda ulaşılan geçitle Şişli'deki Rus Konsoloslukunun altına ulaşıp, periskopla içeriye gözetlemeleri hayal gücümüzü hayli zorluyor. Birkaç dakika içinde Kapalıçarşı'dan Haliç'i sorun olmaktan çıkıp Şişli'ye ulaşabilmek şimdilik filmlerde olabiliyor. Ümit ediyoruz ki yeni yapılan metromuzun Haliç köprü bağlantısı tamamlandığında bu da artık hayal olmaktan çıkıp





Sahnelerden biri de Ali Kerim Bey ve Bond'un Çingenelele geçen bir eğlence gecesidir. Filme çeşni katmak için ortadoğuya özgü kurguyla dansözlerin dans ettiği, kendilerine özgü kurallarının uygulandığı vahşii bir o kadar da erotik kadın kavgalarının kullanıldığı sahneler. Fakat içki ve eğlence esnasında karşı ajan grubu tarafından baskına uğrarlar. Silahlı çatışma kaçınılmazdır. Mermilerle birlikte film hataları da havada uçşur. Ali Kerim Bey ve Bond'un silahlarında mermi kalmamasına rağmen, boş silahla adam vurmalar, aynı bahtsız adamı değişik kamera açılarıyla, ayrı zamanlarda tekrar öldürmeler... Berbat Türkçeleleriyle konuşan insanlar. Ama olsun gecenin ödülü büyüktür. Bond bilindik, klasikleşen huzurlu gecelerinden birine daha kavuşmuştur.



Filmin sonlarına doğru Bond'un kriptu cihazını ele geçirilmesiyle birlikte Sirkeci Garı'na hızla ulaşarak, hareket etmeye az bir zamanı kalmış olan Avrupa trenine yetişir ve yola çıkar. Artık bu aşamadan sonra filmin İstanbul çekimleri bitmiş oluyor... Diyoruz ama görüyoruz ki pek de öyle olmuyor. Her ne kadar tren İstan-

bul'dan ayrılıp İtalya'ya gidiyorsa da ilk büyük istasyon olan Belgrad Garına girdiğinde, karanlığa rağmen 8000'lik banliyö setlerimizden birinin bize yan hattan göz kırptığını görürüz. Anlaşılan o ki Belgrad Garı çekimleri de fazla uzağa gitmeden Sirkeci Garında çekilmiş. Nitekim Ali Kerim Bey'in oğlu, Bond'u garda beklemektedir ve gözlerimiz, arka planda Sirkeci Garının çok aşına olduğumuz iç süslemelerini rahatlıkla seçilebilmektedir.



Tren Belgrad Garından hareket ederek Yugoslav-ya'da Zagreb Garına ulaşır ulaşmasına da bize bir türlü Sirkeci Garından ayrılmak nasip olmaz. Çünkü Zagreb Garına ait sahneler de Sirkeci Garında çekilmiştir. Üstelik bu sefer garın yoğun insan kalabalığı içinden kulağınıza gelen Türkçe konuşmalar da rahatça ayırt edilebilmektedir. Zagreb Garı içinde bulunan çöp kutularının üzerinde Türkçe "Çöp" yazmakta ve altında yazılı olan "Sigara" yazısından da bu kutulara neyin atılması gerektiğini de rahatlıkla görmekteyiz.



Film ancak Zagreb Garı'ndan çıktıktan sonra gerçek anlamda İstanbul'la bağını koparabiliyor. Geçen sayıdaki yazımızda, İstanbul'da 1963 yılına ait hemen hemen tüm toplu taşıma araçlarını mükemmel görüntüler eşliğinde seyrettiğimizi anlatmıştık. Bu yazımızda da film detaylarına daldık. Herşeye rağmen bizim açımızdan bakıldığında eşsiz güzellikte ve dahası eşsiz kalitede görsel öğeler taşıyan bu yapım ciddi bir arşiv değeri taşıyor. En azından bunun için bile teşekkürü bolca hak eden bir yapım olduğuna inanıyoruz.



Simon Alen ÖZCENGİZ

Geçmişe Dâir İstanbul Yazıları



Lodosun Savaşçı Çocukları

İnsanların ruh hâli nasıl değişken ise, İstanbul'un denizi de bu değişkenliğe örnek olabilir. Kimi zaman sâkin ve durgun, deyim yerindeyse sütliman oluverir, kimi zaman ise üzerinde salınan gemileri istemiyormuşçasına sinirli, hatta kudurmuş bir vaziyette kendini gösterebilir. İşte bu zamanlarda Şehir Hatları vapurlarının Lodos rüzgârının koca dalgalarıyla savaşmalarına tanık oluruz. Hatta o an bir vapurun içinde yolculuk yapıyorsanız bindiğiniz vapurun koca dalgalarla savaşması konusunda bir adım daha yakın olursunuz. Kimi insan korkar o dalgaların yarattığı sallantıdan, kimisi ise korkmaz. Böyle yolculukların can sıkıcı noktası mide tutmasıdır ki, her insan için geçerli bir durum değildir.

Her insanın içinde biraz deliliği barındırdığına inanırım. Benim içimde ki delilik ise Lodos rüzgârı olduğunda vapura binme isteğim ağır bastığı zaman hortlayıveriyor. Hiç bir mecburiyet yokken atlayıveriyorum vapura. Öyle Eminönü-Kadıköy, Kadıköy-Karaköy veya Beşiktaş-Kadıköy hatları gibi kısa mesafeler yerine, seferler yapıyorsa muhakkak Adalar'a giderim. Delilik işte sınırı yok. Çoğu insan Lodostan kaçarken, ben üzerine doğru koşuyorum. Herkes gider Mersin'e, ben tersine misali.

17 Aralık 2011 Cumartesi günü Lodos esip gürelemeye başlamıştı. Kadıköy'de Lodosla cebelleşen vapurların fotoğraflarını çekerken, Adalar'a vapur çalıştığını biliyordum. Saat 17:00 sularında uzaktan Emin Kul vapuru belirivermişti. Vapura binip yerimi aldıktan sonra, Kadıköy'den hareket etmiştik. Mendireği döndükten sonra koca vapur beşik gibi sallanmaya başlamıştı. Ben ise sallantının en fazla hissedildiği yerde, yani vapurun en üst katında otuyordum.

Dalgaların vapura çarpması ve rüzgârın sesi insanı biraz tedirgin etmeye yetiyordu. Bazen vapurun baş tarafına çarpan dalgalar kaptan köşkünün camlarını islatıyordu. Emin Kul vapuru yapı olarak diğer vapurlardan farklı olduğu için, normal zamanlarda bile çarpan dalgalardan dolayı bir titreşim oluyordu.



Lodos'ta bu titreşimi en az ikiyle çarptığınız zaman sonuca yaklaşabiliyorsunuz. Bir ara korkmuştum ama o an rahmetli anneannemin öğüdü aklıma gelivermişti: "Uzaktaki binalara veya gökyüzüne bak, o zaman korkun geçer" demişti. Öyle yaptım ve işe yaradı.

Sonra vapurda turlarken baş üstü açık salon dalgaların vurup orayı devamlı islatması sebebiyle orada durmak mümkün değildi. Vapurda hayat normaldi yolcuların hiç birinde herhangi bir korku ve ya mide tutması gibi rahatsızlık belirtileri yoktu. Bu durum biraz rahatlatıcı idi. Bu seferde kaptan için en zor nokta, Yassıada açıklarından Kınalıada'ya manevra yapması idi. Ancak dönüş rahatça gerçekleşmişti.

*Bir hayat mücadelesi veriyorum,
Fırtınalı ve zorlu bir denizde yol alıyorum,
Ağır aksak ama emin adımlarla gidiyorum,
Çarpsa da dev lodos dalgaları yılmıyorum.*



*Varacağım limana yaklaşıyorum,
Savaşı sabrıyla kazanacağım biliyorum,
Yolcularım huzura kavuşacak çabalıyorum,
Bu yorgunluğum o zaman bitecek seviniyorum.*

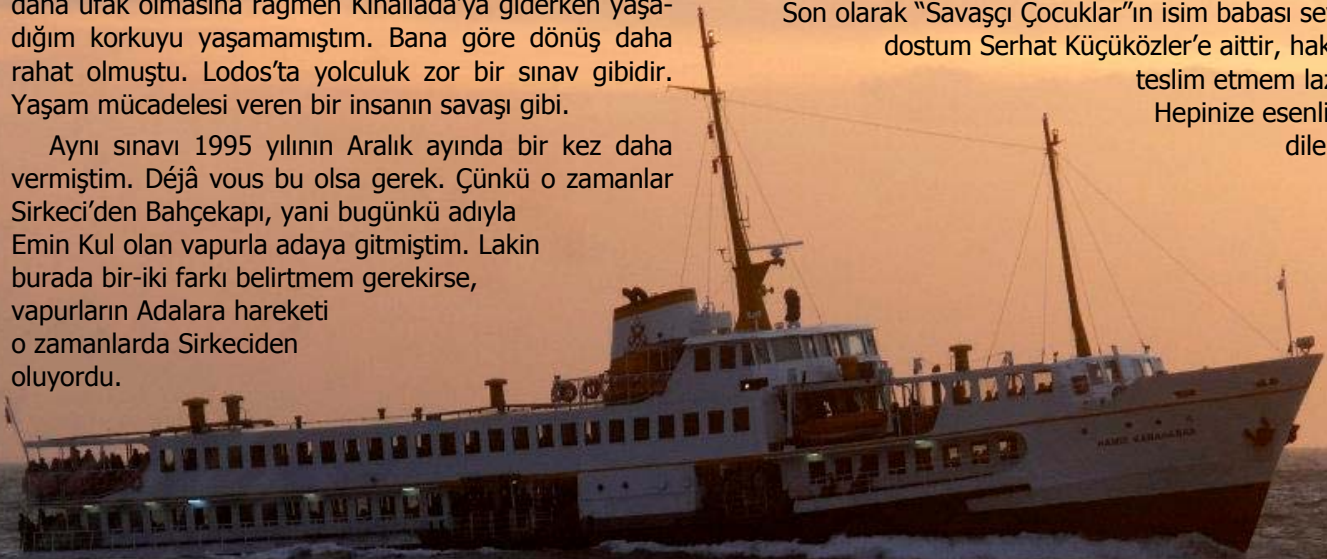
Simon ALEN ÖZCENGİZ

Yolculuğun sonlarına doğru midem biraz tutmuştu. Bu sefer de babamın öğüdü aklıma gelmişti. "Sarı leblebi yersen mide tutman geçer". Kınalıada'da yarım saatlik bir bekleyişten sonra Kabataş'a gideceğim vapur ağır ağır ancak emin adımlarla geliyordu. Gelen vapur Şehit Temel Şimşir'di. İnanır mısınız dönüşte bindiğim vapur daha ufak olmasına rağmen Kınalıada'ya giderken yaşadığım korkuyu yaşamamıştım. Bana göre dönüş daha rahat olmuştu. Lodos'ta yolculuk zor bir sınav gibidir. Yaşam mücadelesi veren bir insanın savaşı gibi.

Aynı sınavı 1995 yılının Aralık ayında bir kez daha vermiştim. Déjà vous bu olsa gerek. Çünkü o zamanlar Sirkeci'den Bahçekapı, yani bugünkü adıyla Emin Kul olan vapurla adaya gitmiştim. Lakin burada bir-iki farkı belirtmem gerekirse, vapurların Adalara hareketi o zamanlarda Sirkeci'den oluyordu.

O gün adaya annemle beraber gitmiştim ve diğer fark ise Yassıada açıklarından Kınalıada'ya dönüşümüz daha zor olmuştu. Gerisi hep aynıydı. Dönüş mü? Déjà vous dediğime göre o gün de Şehit Temel Şimşir vapuruyla Sirkeci'ye aynı rahatlıkla dönmüştük. Tarih tekerrürden ibarettir diye boşuna dememişler.

Son olarak "Savaşçı Çocuklar"ın isim babası sevgili dostum Serhat Küçüközler'e aittir, hakkını teslim etmem lazım. Hepinize esenlikler dilerim.





Tarihi İstanbul Kitaplarının Tercümeleri

Akın KURTOĞLU & Mustafa NOYAN

Şehremaneti Mecmuası'nın 1 Kânunusâni 1341 (1 Ocak 1925) tarihinde yayınlanan 17. sayısının 222. ve 223. sayfalarında neşredilen "İstanbul'da ilk taksimetro" adlı makalenin Osmanlıca tercümesi şöyledir:

İstanbul'da İlk Taksimetro

Kânunusâni'nin ikinci cumartesi günü şehrimizdeki otomobillere ilk taksimetronun vaz'ı merasimi Otomobil Şoförleri Cemiyeti'nin Beyoğlu'nda Taksim'de kâin cemiyet binasında icra edildi. Yevm-i mezkûrda Şehremini Beyefendi refakatinde heyet-i fenniye müdürü ile müdür muavini Fuad Beyler olduğu halde, saat ikide mezkûr cemiyete teşrif ve birinci cihazı kendi eliyle bir otomobile vaz'etmişlerdir. Şehremini Beyefendi cihazı yerine koyarken bu aletin gerek şoför esnafı, gerekse şehir ahâlisi için mucibolacağı suhûlet ve menafat-i taedad ve hayatlarını her nevi' makbulkâr ve kesb erbabı gibi alınteri ile kazanan şoförlere muvaffakiyetler duâ eylemişlerdir.

Şehremini beyin bu samimi temenniyâtı şoför efendileri son derece sevindirmiş ve bu genç ve çalışkan zümrenin Hükümet-i Cumhuriyemize karşı bu vesile ile de ıshar-ı minnet ve muhabbet eylemelerini mucibolmuştur.

Taksimetro tarifesi aynen bervech-i âtidir:

Taksimetrolu Otomobil Tarifesi

İki sıra müşteri taşıyabilecek mevki-i hâiz bulunan otomobiller birinci sınıf tarifeye tabi olup, taksimetro aletleri kırmızı renkte ve bir sıra müşteri taşıyabilecek mevki-i haiz otomobiller ikinci sınıf tarifeye tabi olup taksimetro aletleri siyah renkte olacaktır.

1 Nümerolu Tarife Gündüz Ücurâtı:

	1. Sınıf Otomobillerde	2. Sınıf Otomobillerde
İlk 600 metro için	60 kuruş	40 kuruş
Mütekip beher 200 metro için	3 kuruş	2 kuruş
Tevakkufun beher 2 dakikası için	3 kuruş	2 kuruş
Şehirden zirdeki menatik haricine çıkıldığı ve boş avdet edileceği zaman maktuen zam	100 kuruş	100 kuruş

2 Nümerolu Tarife Gece Ücurâtı:

Zirde tafsilâtı muharrer olduğu vechile (balâdakine gene yüzde 50 zam)

	1. Sınıf Otomobillerde	2. Sınıf Otomobillerde
İlk 400 metro için	60 kuruş	40 kuruş
Mütekip beher 133,33 metro için	3 kuruş	2 kuruş
Tevakkufen beher 1,33 dakikası için	3 kuruş	2 kuruş
Şehirden zirdeki menatik haricine avdet etmemek üzere azimet için maktuen zam	150 kuruş	150 kuruş

Akşamları yaz saati itibarıyla 23:00'den ve kış saati itibarıyla 22:00'den itibaren sabah kadar gece tarifesi tatbik olunacak andan evveli gündüz tarifesine tâbi olacaktır.

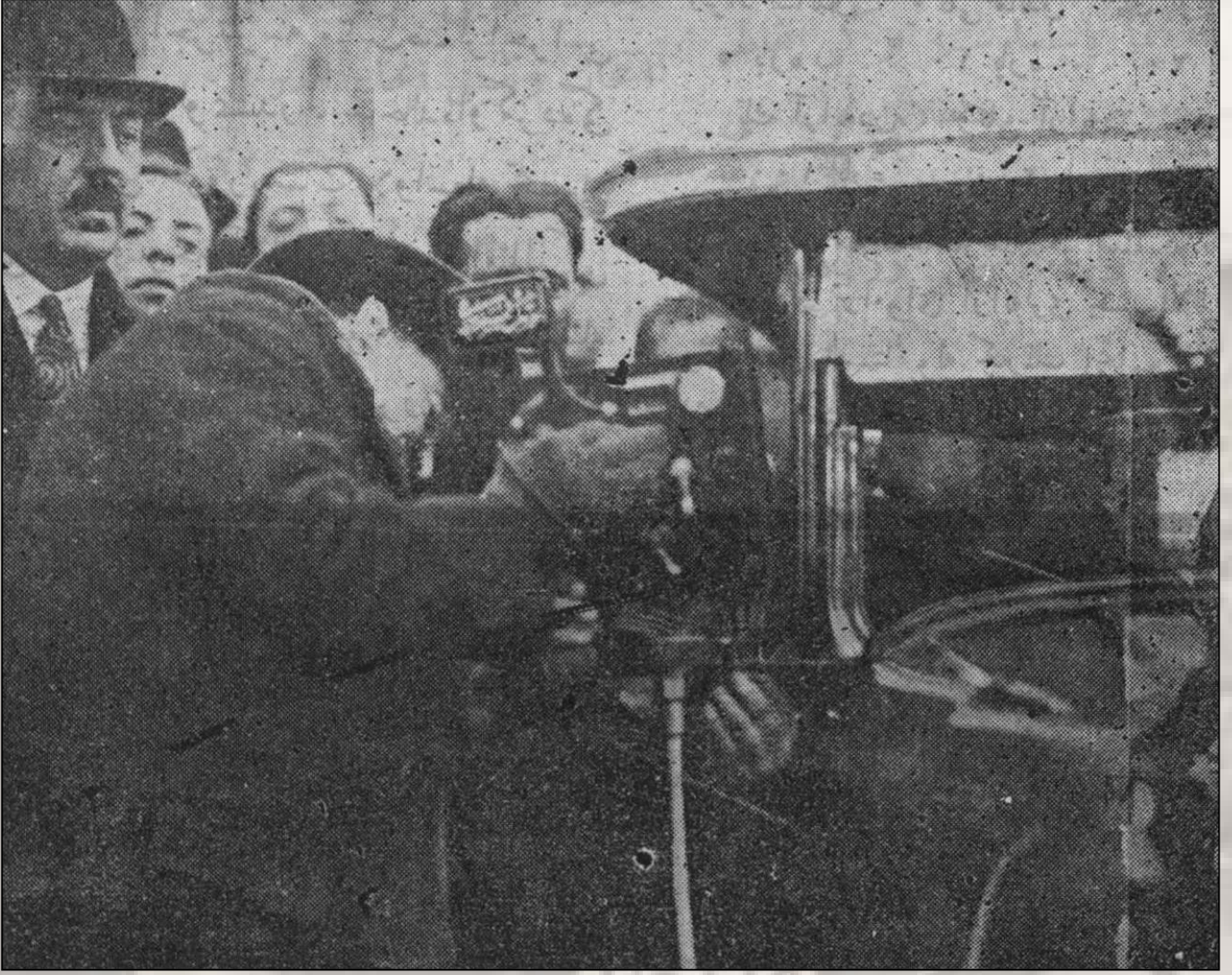
Köprüden mürur halinde azimet ve avdet köprü parası olan 20 kuruş, müşteri tarafından tesviye olunacaktır.

Otomobilin Boş Olarak Avdeti Zamma Tâbi Olan Hudut

İstanbul'da: Eyüb dahilinde kalmak üzere surların harici.

Beyoğlu'nda: Karaağaç pay mahallinden bidâe ile Halicioğlu, Darülaceze Şosesi, Hürriyet-i Ebediye Tepesi, Balmumcu Çiftliği ve Bebek arasına mevzul hattın harici.

Üsküdar'da: Çengelköy mektebinden Beylerbeyi saray arkasına, oradan Kısıklı, Küçük Çamlıca menbaı, Acıbadem Caddesi tarihiyle Fener istasyonuna mevzul hattın harici.



Emin Beyefendi ilk taksimetro aletini vaz' ederken...

Aletin bayrağının yukarısında olması, otomobilin boş olduğuna delildir ve bu halde otomobilci gelecek müşteriyi kabule mecburdur. Bu vaziyette aletin mi'sârı serbest işaretini gösterir. Bayrak çevrilerek "1" numeronun ve gündüz mi'sârının tarife mahalline getirilmesi, gündüz tarifesinin ve tekrar çevrilerek "2" numeronun gece mi'sârının getirilmesi gece tarifesinin işlediğine alâmettir. Bayrak bu tarifelere gelince birinci sınıf otomobilde 60 kuruş, 2. sınıfta 40 kuruş gösterir. Otomobil yürüdükçe ve durdukça bu rakamlar balâdaki tarifeye göre tezait eder. Zammıyat için olan mi'sâr ayrıca el ile işletilir. Otomobil ahabının menafi-i seyyanat için bunun mi'sârda 100 kuruş fazla yazmadıkça zamm-ı ücretinin verilmemesi icabeder. Emanetçe tespit edilen taksimetro fiyatları otomobillerin kamilen taksimetro vaz'ı ile rağbetin ve seyrüseferin tezaidi esasına nazaran

tanzim edilmiş olması hasebiyle, "1" numarolu tarifenin şimdiden tatbiki otomobil eshabının zarardide olmalarını mucibolacağı bilâtecrübe anlaşıldığından, gündüzleri "2" numarolu gece tarifesinin tatbiki ve geceleri kış saati ile 22.00'den itibaren işbu tarifeden fazla olarak beher sefer için maktuen yarım lira zam alınması takarrur etmiştir. Boş olan mi'sâr taksimetro nun işlediği halde kaydetmediğine alâmettir. Tediye mi'sârı görününce son ücretin tesbit edilmiş olduğu anlaşılır.

Aletin zuhurundaki iş'arattan biri kilometroları gösterdiğinden, bidâyet ve nihayet hareketindeki iş'arat okunarak katedilen kilometro anlaşılabilir. Ahali-i kirâmın hususât-ı mesruda dikkat etmeleri ve fazlalık gördükleri taktirde en yakın belediye devâirini haberdar eylemeleri rica olunur.



İSAP
Etkinlikleri

Cenk İNCE & Kemal ÇOKTAY

Transist 2011 Ulaşım Sempozyumu ve Fotoğraf Sergisi

İSAP İstanbul Seyahat Araştırmaları Platformu, 2011 yılının son ayını oldukça yoğun bir faaliyet içinde geçirdi. Aralık ayının ilk günleri, bu sene ikincisi düzenlenen Toplu Ulaşım Haftası Transist 2011 etkinlikleriyle geçti. İETT Genel Müdürlüğü'nün evsahipliğinde düzenlenen etkinlikler üç gün boyunca Söğütözü Kongre Merkezi'nde gerçekleştirildi.

İSAP, "TRANSİST 2011 Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi"nde fuara katılarak İstanbul Toplu Ulaşım Tarihi hakkında bilgi ve birikimimizi ziyaretçilerle paylaştı. İSAP standında yer alan İstanbul'un otobüs, tramvay, vapur, minibüs, dolmuş, tren, denibüs, tünel ve metroyu kapsayan 160 senelik toplu ulaşım kronolojisi ile İETT'nin 1927 yılından bu yana İstanbul'a hizmet ederken kullandığı tüm otobüslerini içeren albüm ziyaretçiler tarafından ilgiyle karşılandı.

Transist Etkinlikleri hakkında Basın-Yayın ve Reklam İşleri Şube Müdürü sayın Osman ÇAKIR ile İETT Basın Danışmanı Ömer Faruk BİRPINAR'ın öneri ve destekleriyle bilgilendirilmemizin ardından, çoğunluğu İETT Arşivleri'nden derlenen siyah-beyaz tarihi fotoğraflardan oluşan yüze yakın görsel malzeme İSAP tarafından yorumlanarak standart bir şablon altında dizayn edildi ve 30 Kasım 2011 akşamı verilen kokteylde İETT genel Müdürü Sayın Hayri BARAÇLI'nın etkinlikleri başlatan açılış konuşmasının ardından Transist 2012 Kongre Salonu fuayesinde üç gün boyunca sergilenmeye başlandı.



Kokteylden: İETT Genel Müdürü sayın Hayri BARAÇLI ve Basın-Yayın ve Reklam İşleri Şube Müdürü sayın Osman ÇAKIR'la birlikte fotoğraflar hakkında yapılan ayaküstü sohbet (sol üstte), İSAP gönüllüleri Şehirhatları Genel Müdürü sayın Süleyman GENÇ ile birlikte kokteylde birarada (sol altta), İETT nostaljik fotoğraf sergisinden bir görünüm (sağ üstte)...



Transist'in açılış kokteylinde şık bir ambiyans eşliğinde verilen ve eski İstanbul ağırlıklı unutulmaz şarkılardan oluşan konser (sol üstte), İETT Genel Müdürü sayın Hayri BARAÇLI nostaljik fotoğraf sergisini incelerken...



İETT'nin Sosyal Tesislerindeki Yemekten...

İETT İdaresi yetkilileriyle İSAP Ulaşım gönüllüleri arasında, 26 Ekim 2011 Çarşamba akşamı İETT'nin Kâğıthane Sosyal Tesisleri'nde yemekli bir toplantı gerçekleştirildi.

Basın-Yayın ve Reklam İşleri Şube Müdürü Osman ÇAKIR'ın başkanlığındaki toplantıya Halkla İlişkiler-Seyahat Kartları Şube Müdürü Uğur MINTIŞ, İETT Genel Müdür Danışmanı Ramazan YILDIRIM, İETT Basın Danışmanı Ömer Faruk BİRPINAR, İETT İletişim Danışmanı Zeynep BAYRAMOĞLU, Filiz ACAR, Fatih Sultan KAR ve kurum çalışanlarıyla birlikte wowTURKEY-Ulaşım forumlarından Rifat BEHAR, Kemal ÇONTAY, Deniz TÜMER, Gökhan GÜL, Cenk İNCE, Mustafa NOYAN, Mertkan DEMİRCİ, Ali Hikmet ŞERBETÇİOĞLU ve Akın KURTOĞLU katıldı.

Toplantı akşam saat 18:00'de yenilen yemekle başladı. Ardından ulaşım gönüllülerinin gönlünde ve hatıralarında İETT'nin farklı yeri, kurumun önceliği ve değeri zikredildi. Akabinde, Şube Müdürü Osman ÇAKIR tarafından İstanbul'un son 140 senesine damgasını vuran İETT kurumunun misyonu ve vizyonu hakkında bilgilendirici açıklamalarda bulunuldu.

Yemekli toplantıda İETT İdaresiyle ileride çeşitli hususlarda ortak çalışmalar yapılması ve bunların İstanbul muhbirlerine doyurucu bir şekilde sunulması konusunda ortak karara varıldı.



Karşılıklı diyaloglar şeklinde devam eden toplantıda, ÇAKIR tarafından İSAP gönüllülerine Prof.Dr. Vahdettin ENGİN'in hazırlamış olduğu "İstanbul Tüneli" adlı kitaptan birer adet hediye edildi. wowTURKEY ulaşım gönüllüleri tarafından Temmuz 2011'de kuruluşu yapılan ve misyonu açısından, Türkiye'de "Ulaşım" alanındaki ilk STK olan "İSAP" (İSTANBUL SEYAHAT ARAŞTIRMALARI PLATFORMU) da tanıtıldı ve İETT çalışanlarına İSAP'ın süreli yayınlarından birer adet takdim edildi. Son derece verimli geçen toplantı, yakın bir zaman sonra periyodik aralıklarla hayata geçirilmesi planlanan focus grup çalışmalarına böylelikle ilk adımı teşkil etti.



İETT yemeğinden muhtelif görünümeler...



Yeninin Adı, Eskinin Tadı...

Ali Hikmet ŞERBETOĞLU

Ayasofya Camii ve Sultanahmed Beşyolağı

Ancapasa-Salkımsöğüt-Gülhane Parkkapı-Alemdar yoluyla gelen 141 filo numaralı "Fatih-Harbiye" tramvayının, Ayasofya Camii önünden kıvrılarak Sultanahmed-Türbe istikametine doğru devam etmekte olduğu âni gösteren tarihi enstantanenin 82 yıl sonra, aynı açıdan şimdiki görünümü...



Dolmabahçe Camii ve Rıhtımı

Dolmabahçe Camii; Sultan Abdülmecid'in annesi Bezmialem Valide Sultan tarafından inşaatı başlatılmış, ancak Valide Sultan'ın ölümü üzerine oğlu Sultan Abdülmecid tarafından tamamlanmış ve 23 Mart 1855'de bir Cum'a töreniyle ibadete açılmıştır. Cami, konumu itibarıyla Boğaz'a hâkim bir noktada, muhteşem bir rıhtıma muvâzi şekilde inşa edilmiştir. Fotoğrafta görülen otobüs 1957 model bir Skoda RO-706 olup, Beşiktaş-Akaretler yönünden gelerek Dolmabahçe-Kabataş üzerinden Salıpazarı-Tophane-Karaköy'e doğru yoluna devam etmektedir. Cadde Menderes istimlâklerinden sonraki görünümünü almış olup, kısa bir zaman evvel tramvaylara vedâ etmiştir.



MOBİL VEZNELER: "TAHSİLÂT OTOBÜSLERİ"



İETT Koleksiyonları

"6" kapı numaralı Büssing-5500 model otobüs, Talimhane'de yol kenarına parkederek gölgeliğini germiş ve küçük vezne penceresinin kanadını açmış, önünde kuyruk olan İstanbulluların elektrik ve havagazi paralarını toplarken... Halk sabırla sıranın kendisine gelmesini bekliyor. Tam da cepheden üzerlerine vuran şu yoğun güneş ışını olmasa... Allah vere kuyruk çabuk ilerleyirse de, kendilerini biran ewel otobüsün geniş ve alçak tentesinin altına atverseler...

Tahsilât arabalarının, diğer yolcu taşıyan otobüslerden ayırdedilebilmeleri için, ön cepheleri bütünüyle beyaza, yan cepheleriyle bel hizasına kadar kırmızıya boyanmışlardı. İçlerinden birkaçının üzerine de yanar-döner kırmızı sinyal lâmbaları monte edilmişti.

Tahsilât otobüslerinin ilki, İETT'nin Elektrik Dairesi'nin fatura tahsilini hızlandırmak ve halka kolaylık sağlamak amacıyla 1 Ocak 1976 gününden itibaren hizmete konuldu. 1951 model eski bir Büssing-5500.TU model otobüsten devşirilerek İdare atölyelerinde imal edilen araç, belli bir program çerçevesinde semtleri dolaşarak elektrik ve havagazi faturalarının tahsilini gerçekleştirmeye başladı. Sağ cephesine açılan bir vezne sayesinde, önünde kuyruğa giren İstanbulluların kolayca ödeme yapmalarına imkân veren bu dizayn, halk tarafından büyük ilgi gördü. Bunun üzerine İdare 15 Mayıs

1976 gününden itibaren "Gezici Tahsilât Otobüsleri"nin sayısını yısonuna kadar 12'ye çıkarmayı kararlaştırdı. Bilhassa Bahçekapı, Taksim, Kadıköy, Üsküdar, Beşiktaş, Şişli, Sarıyer, Kartal, Beykoz, Bostancı, Taşitlarla, Okmeydanı, Topkapı Kaleiçi, Bakırköy, Aksaray gibi merkezi noktalarda belli saatlerde gelerek veznesini açan tahsilât arabaları, bu hizmetlerine İdare'nin elektrik dağıtım görevini TEK'e devrettiği 1982 yılına kadar 6 yıl boyunca başarıyla sürdürdükten sonra, eldeki 6 adet Büssing gezici veznesi hurdaya ayrıldı.