

FOTOĞRAFLARLA İSTANBUL'DA ULAŞIM

1



İETT
İŞLETMELERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

FOTOĞRAFLARLA İSTANBUL'DA ULAŞIM

1

FOTOĞRAFLARLA
İSTANBUL'DA
ULAŞIM

1

Hazırlayan
Akın KURTOĞLU

Yayın Kurulu
Mümin KAHVECİ
Dr. Ahmet BAĞIŞ
Cevdet GÜNGÖR
Fusun DİKTAS

Editör
Filiz ACAR

Fotoğraflar
İETT Fotoğraf Arşivi

Tasarım-Baskı-Cilt
A4 Grafik Matbaacılık Yayıncılık Ltd. Şti.

İETT Yayınları Dizisi - 16
İstanbul, Mayıs 2015

ISBN 978-9944-100-83-0

İETT İŞLETMELERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
Şahkulu Mah. Erkan-ı Harp Sok. No: 2 Tünel 34420 Beyoğlu/İstanbul
www.iett.gov.tr | ALO 153

Fotoğraflarla İstanbul'da Ulaşım-1 kitabının tüm hakları saklıdır.
İETT'nin yazılı izni olmadan alıntı yapılamaz ve çoğaltılamaz.
Copyright ©İETT Arşivi 2015

FOTOĞRAFLARLA
İSTANBUL'DA
ULAŞIM

1

*İstanbul,
kendini duymak isteyeneye anlatır*

Sevgili İstanbullular,

İETT İstanbul'da ulaşımın dönüm noktası olduğu kadar İstanbul tarihinin de eşsiz kaynaklarından birisidir. İstanbullular İETT ile birlikte bu tarihi yazarken elbette geleceğe nasıl bir hazine bıraktıklarını bilemezlerdi.

İETT ilk kurulduğu günden bu yana büyüyen bir mirasın korunmasıyla İstanbul halkına hizmet veriyor. Bugün daha ileriye taşıdığımız bu miras geçmişinden aldığı güç, günümüzde ise çağın son teknolojilerinin kullanılması ve gelecek vizyonu ile sonraki nesillere daha da büyüterek taşınacak.

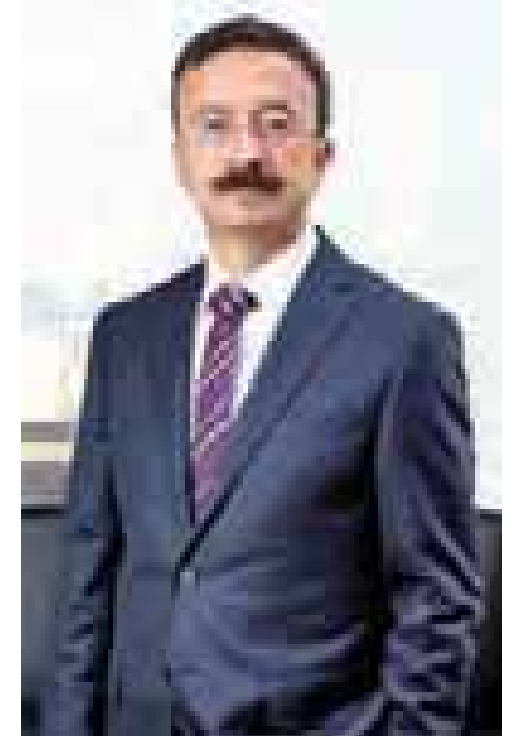
İnsan odaklı hizmet veren İETT'nin, şimdiye kadar yayınladığı eserler geçmişten bugüne gelinen noktayı anlayabilmek açısından kıymetli bir kaynak niteliğindedir. Biz sadece toplu ulaşımın mihenk taşı oluşturmakla kalmıyor aynı zamanda bir yaşam kültürünün temsilciliğini yapıyoruz. Bu kültüre yapacağımız her katkının toplu ulaşımın gelişmesinde önemli bir halkayı tamamlayacağının bilinciyle ulaşım politikalarımızı yeniliyor ve gerçekleştiriyoruz.

İstanbul kendisini 'duymak isteyeneye' anlatır. İstanbul Büyükşehir Belediyemiz hem geçmişe hem şimdiye kulak vererek İstanbul'u dünyanın marka şehri olarak tasarlıyor. Biz de İETT olarak bu tasarıma yaptığımız büyük katkının onurunu taşıyoruz.

İstanbul'u dinlerken bizi geçmişe götüren belge ve fotoğraflar yolumuzu aydınlatan başlıca unsurlar oldu. Her fotoğraf bize bir şey söyledi, tarihe dokunabilmenin en güzel yollarından biri bu fotoğraflardı.

İETT prestij kitaplar serisine bir yenisini daha ekledik ve kitapseverlerin ilgisine sunduk. İETT'nin 144 yıllık tarihine dokunabilmenin, İstanbul'u solumanın, onda hayat bulup ona hayat vermenin keyfi, inanıyorum ki elinizde bulunan "Fotoğraflarla İstanbul'da Ulaşım" kitabımızla gerçekleşecektir. Eserin hazırlanmasında emeği geçen arkadaşlarımızı tebrik ediyor, iyi okumalar diliyorum.


Mümin KAHVECİ
Genel Müdür



ÖNSÖZ

Eski fotoğrafları okumak...

Deklanşöre basıldığı andan itibaren her fotoğraf, içine sabitlediği değerlerle birlikte tarih içinde uzun bir yolculuğa çıkar. O anı tüm gerçekliğiyle içine hapseden soluk bir kare, geçmişe dair hatıraları bütün detaylarıyla günümüze aktaran çok değerli bir malzeme olur.

Bir daha geri gelmemek üzere ardımızda bıraktığımız geçmişe dair görsel kırıntıları, büyük bir titizlikle bugüne taşıyarak onlara yeniden hayat veren mütevazı siyah-beyaz kareler, karşı konulamaz bir cazibeyle adeta insanı içine çeker. Kendine has kokusu ve dokusu olan eski fotoğraf karesine akseden suret sizi içine çekerek o günlere götürür adeta.

Hafızanıza işlenen hatıra katmanları arasında unutulmaya yüz tutmuş detaylardan birkaçı, saklandığı yerden naif bir kıvraklıkla çekilip alınır; tarifi zor bir heyecan, özlem ve hüznle gezinmeye başladığınız o eski zaman diliminde eşlik eder size.

Fotoğrafa bakmakla içinde saklı olanı görmek arasındaki ince çizgiyi yakalamak ilk bakışta biraz zor gibi görünse de aslında bu eşiği atlamak oldukça kolaydır. Fotoğraf okumanın tek sırrı; fotoğrafa akseden o anın, kağıdın dokusuna işleyen hücrelerin ipuçlarını sabırla harmanlamaktır. Hele ki söz konusu olan güzeller güzeli şehir İstanbul ise..

İETT Genel Müdürlüğü’nün arşivinde bulunan fotoğraflardan ve kendi koleksiyonumuzdan derleyerek oluşturduğumuz iki ciltlik albüm kitapta, geçmişe dair görüntüleri elimizden geldiğince okumaya ve yorumlamaya çalışarak eski İstanbul’un yaşantısını hatırlatmayı ve sizleri keyifli bir yolculuğa çıkmayı amaçladık. Bunda biraz olsun başarılı olabildiysek ne mutlu bize.

Keyifli okumalar temennimizle,

Akın KURTOĞLU

İstanbul Kentiçi Ulaşım Tarihçisi

Leylandlar ile seyahat etmenin keyfi

Leyland'ın içerisinde bir görünüm. Arka sahanlık basamaklarından çekilen fotoğrafta, sağda biletçi mahalli ve alçak tabanlı kanepelerine ilişen yolcular. Yolcu yoğunluğunun düşük olduğu saatler, herkes rahatlıkla kendine bir yer bulup oturmuş.



1968-69 yılları arasında İngiltere'den 300 adetlik bir filo şeklinde İdare araçları arasına katılan Leylandlar, çeyrek asır boyunca İstanbullulara hizmet vererek büyük bir boşluğu doldurdular. Şehrin otobüs işletilen hemen her hattında çalışarak belleklerde yer edinen Leylandlar, zaman içinde vazgeçilmez kent mobilyaları arasına girdiler.

Leylandlar, kendilerine özgü motor sesi, yarı otomatik vitesi, basık pence-releri, kapalı kutu görünümlü sahanlıklarıyla İETT'nin diğer otobüslerinden oldukça farklı bir görünüm arz etmekteydi. 75 kişilik kapasitesi bil-hassa sabah ve akşam işe giriş-çıkış saatlerinde 100 kişiye çıkar, halk bu mecburi sıkışıklığı o günlerin İstanbul şartlarını bildiği için kabullenirdi.

Hatıralara işlenen kareler

Şoför İsmail Gülmez ve Biletçi Galip, Şişli Garajında park halindeki 91 kapı numaralı, 1962 model trolleybüsün önünde poz veriyor (1973)



İstanbul'da 27 Mayıs 1961 tarihinde yapılan törenin ardından sefere başlayan 100 adet trolleybüs, İdare'nin Şişli, Pazartekke (Topkapı) ve Levent Garajlarında istiflenerek bakımları yapılmakta ve buralardan sefere çıkmaktaydı. Fotoğraftaki [L2] numaralı Levent-Beyazıt hattı ring servisi olup, Avrupa Yakasını bir uçtan bir uca dolaşarak kentin önemli semtlerine ve iş merkezlerine uğramaktaydı. Saat yönünde bir çevrim izleyen [L2]'nin kardeşi ise [L1] tam tersi istikameti takip etmekteydi. 1970'in başlarında bu ring çiftinin işaretleri değiştirilerek [L1A] ve [L2A] oldu.

İETT'nin Şişlideki Garajı İdare'nin en büyük garajı olup 1961 yılında trolleybüslere de hizmet vermeye başladı. Her gün ortalama 44 trolleybüsün servise verildiği Şişli Deposu, 1980'lerin başında 100 trolleybüsün tamamına ev sahipliği yapmaya başlayarak günlük 76 araç birden çıkarır hale geldi. Garajın trolleybüs kısmı, 1984'ün Temmuz ayında faaliyetini tamamladı.



Büssing marka otobüs Taksim Meydanı'nda

203 kapı numaralı 1952 model Büssing 6000-TU.10, Taksim Gezi Parkı'nın mermer merdivenlerinin önünde Florya servisine çıkmak üzere hareket saatini bekliyor. F hat numarası, uzaktan herkesin seçebileceği şekilde oldukça iri bir puntoyla yazılmış. Geride, sağda seçilen 27 Mayıs Süngüsü, 1961'in geçildiğini, araçların plakalarının eski ve yeni iki farklı formatta olması ise henüz 1963 yılında olduğumuza işaret ediyor.

Eski adıyla İstanbul Kültür Sarayı, yeni adıyla Atatürk Kültür Merkezi'nin dış cephe kaplaması tamamlanmış, artık iç düzenlemesine geçilmiş halde, 12 Nisan 1969'daki açılış gününe hazırlanıyor yavaş yavaş... O yıllarda [F] işaretli Taksim-Florya hattı, sadece yaz aylarında, 4 ay boyunca sayfiye-plaj hizmeti veren bir servis. Eylül gelip de okullar açılınca, bir dahaki yılın 15 mayısına kadar sefer yapılmıyor.

Federal Almanya'dan 1951-52 yılları arasında satın alınan 100 adet Büssing 5500/6000-TU.10 model otobüs, yaklaşık 30 yıl boyunca kente hizmet verdi. Motorları zemin altına yatay şekilde yerleştirilen ve ufkî aktarımlı olarak bilinen Büssingler, 1980 yılında hizmetten alınana kadar şehrin her iki yakasında verimli bir şekilde çalıştırıldı.

Ortada ve arkada kapıları bulunan Büssing 5500/6000 serisi, seferde oldukları süre zarfında ondan fazla belediye başkanı ve beş de genel müdür gördü. 1950'li yıllardan 1970'lerin sonuna kadar İdare'nin değişmez figürü olan bu araçların içinden bir kısmı, 1980'li yılların ortalarına kadar tamir aracı ve tahsilat otobüsü olarak hizmet vermeye devam etti.





İETT'nin simge otobüslerinden Leylandlar

Garaj alanı dahilinde park halindeki Leyland-Levent MCW 45-34 model otobüs.

25 YIL HİZMET ETTİLER

Kar kış, yağmur çamur, fırtına sel demeden 25 yıl boyunca İstanbulluları evden işe, okula, sayfiye-ye taşıyan Leyland marka otobüslerden 860 kapı numaralı olanı 1968'de imal edilerek aynı yılın Aralık ayında servise verildi. Bir süre Anadolu Yakası'nda çalıştırıldıktan sonra Avrupa Yakası'na geçerek Şişli Garajı'na bağlanan 860; 1991 yılı sonlarında hurdaya ayrıldı.



Modern Scanialar

134 kapı numaralı yeni nesil Scania-Vabis Bulldog-42 model otomatik kapılı İETT otobüsü, 1949 yazında ilk gün seferine girmeden az evvel, Sultanahmet Hipodrom Meydanı'nın çaprazında İstanbul halkına tanıtılmak üzere park etmiş halde.

SCANIA-VABIS BULLDOG-42

1947-48 yılları arasında İsveç'ten temin edilen 50 adetlik Scania-Vabis Bulldog-41 modeli otobüs filosunun içinden iki aracın, envantere kaydedilmesinin üzerinden henüz bir yıl bile geçmeden talihsiz bir şekilde ağır kazalar geçirmesi ve uzun bir süre sefere çıkamayacak derecede hasara uğraması dolayısıyla, İdare yine İsveç'ten bu kez aynı markanın biraz daha geliştirilmiş versiyonu olan Bulldog-42 modellerinden 1949-50 yıllarında 2 adet daha satın alarak İstanbulluların hizmetine verdi. Üzerlerine sırasıyla 134 ve 136 kapı numaraları boyanan otobüsler 1950'lerin sonuna kadar hizmet verdi.



Boğaziçi Sahilyolu'nun tek hattı [4] numara

1940'ların ikinci yarısı, 62 tampon numaralı 1947 model Scania-Vabis marka İETT otobüsü, [4] numaralı ünlü Sarıyer-Taksim hattında. Şehrin en eski hatlarından olan [4] numara, birkaç yıl sonra [40] olarak değiştirilerek bu şekilde günümüze dek gelecektir.

Yıllar sonra kardeş gelen [22] numaralı hat ve türevleri Boğaziçi'nin ara semtlerinden geri dönerek [40]'a destek olurlarken, [25] numaralı Eminönü-Sahilyolu-Sarıyer hattı ise çok daha sonradan, 1969'un Haziran'ında hizmete girecek ve [40]'ın yolcularını paylaşmaya başlayacaktır.



TAKSİM-BOĞAZİÇİ SAHİLYOLU-SARIYER HATTI

Boğaziçi otobüs hattı, İdare'nin önde gelen, prestijli, halkın ise son derece keyifle seyahat ettiği bir hattır. 1940'ların ilk yarısındaki otobüs atağıyla kentte kurulan 5. hat olma özelliğini taşır aynı zamanda... Aslında Büyükdere-Sarıyer yönüne otobüs servisi çok daha önceleri, 1920'lerin ikinci yarısında özel teşebbüs sahiplerince başlatılmış olmasına rağmen, Boğaziçi sahil köylerinin vapur gibi bir alternatifinin olması, İdare'nin elindeki araçları sahil yerine arka yoldan, yani Zincirlikuyu-Maslak-Büyükdere güzergahından işletmesine, bu durum da özel teşebbüse bağlı otobüslerle rekabete girmesine yol açmaktaydı.

Neyse ki, eldeki mevcut araçların kent içine eşit şekilde dağıtılması düşüncesi çok geçmeden hayata geçirildi ve 15 Mayıs 1946'dan itibaren kurulan Taksim-Boğaziçi Sahilyolu-Sarıyer hattı hizmete alındı. Bu hat birkaç ay sonra yarı-ring haline getirilecek ve gidişte Maslak yolunu, dönüşteyse sahil yolunu kullanmaya başlayacaktır. 1950'lerdeki hat reorganizasyonu çalışmaları kapsamında artık sadece deniz kenarını takip eden alt yolda işler hale gelecek ve sahil boyunun en bilindik, en verimli hatlarından biri olacaktır.



İETT'nin ilk üç kapılı otobüsleri Mercedes-317'ler

Levent Garajı'nın giriş kapısına park etmiş halde görülen 4 kapı numaralı Mercedes-0317, İETT envanterine kaydedilen ilk üç kapılı otobüstür. Plaka dizgisi yeni formatta olduğundan, muhtemelen 1960'lı yılların ilk yarısındayız.



İLK ÜÇ KAPILI OTOBÜSLER

İdare, ilk defa 1959 yılının sonbaharında Almanya'dan deneme amaçlı olarak 2 adet üç kapılı belediye otobüsü satın aldı. Halk arasında "dev otobüs" olarak adlandırılan ve oldukça ilgi çeken 0317'ler, aslında günümüzdeki normal bir solo otobüs kadar yolcu almaktaydı.

İlk üç kapılı otobüslerimiz, 17 Eylül 1959'da sabah tam 10:00'da Taksim-Sarıyer servisiyle hizmete girdi. Hacıosman Bayırı'ndan kestirmeden inerek Sarıyer'e gidip gelen [41] numaralı hatta gün boyu hizmet veren ikiz Mercedes-0317'ler, aslında İdare'nin yolcu yoğunluğu yüksek olan hatlarında çalıştırılmak üzere planladığı 100 araçlık alımın numuneleriydi. Ancak, her biri 119 yolcu taşıyabilecek ölçüde tasarlanan otobüslerin kentin dar caddelerinde rahatça manevra yapamadıkları görüldüğünden, geri kalan 98 aracın alımı durduruldu. Eldeki iki otobüs ise firmaya iade edilmedi, düz yollarda çalışan 40, 41, 81 ve 15 hatlarında servise konularak yaklaşık 20 yıl boyunca İstanbul'a hizmet verdi.



Rifat Behar Arşivi

Lastik tekerlekli taşımacılığa kıtalar ötesinden taze kan

Zorlu İkinci Dünya Savaşı yıllarında parçaları Amerika'dan Mısır'ın İskenderiye şehrine, oradan da İskenderun'a gemiyle geldikten sonra tren yoluyla İstanbul'a sandıklar içinde ulaştırılan ve Şişli Tramvay Deposu atölyelerinde iki ay içerisinde montajlanan, o dönemin en modern vasıtalarından biri kabul edilen Gasoille White marka burunlu otobüslerden biri, Elmadağ Surp Agop atölyesinde pırıl pırıl boyasıyla servise çıkacağı günü bekliyor.



MODERN GÖRÜNÜMLÜ, OTOMATİK KAPILI, YÜKSEK KAPASİTELİ

1927-42 yılları arasında hizmet verdikten sonra servis dışı bırakılan 4 adet Renault'tan sonra İETT İdaresi'nin yepyeni bir filo oluşturmak amacıyla başlattığı çalışmalar sonucunda 1943'ün ortalarında İstanbul caddelerinde iki farklı otobüs boy göstermeye başlıyor. Bunlardan biri İsveç Ticaret Odası tarafından ithal edilen 15 adet kamyon şasisi üzerine imal edilen ilkel Scania'lar ve bunlara göre çok daha modern görünümlü, otomatik kapılı, yüksek kapasiteli Whitelar.

9 adet Gasoille White marka araç, sekiz yıl boyunca İstanbul'un merkezi caddeleri ve Boğaziçi sahil yolunda hizmet verdikten sonra yedek parçalarının bulunamaması nedeniyle zorunlu olarak emekli ediliyor.



Ring hatların orta noktası Beyazıt Meydanı

[56] numaralı Şişli-Beyazıt ring hattı, diğer kardeşi [55] ile birlikte uzun yıllar kentin alt merkezleri arasında daireler çizerek milyonları taşıdı. 1950'lerin ikinci yarısında iptal edilerek 55 sayısını Şişli-Aksaray trolleybüs servisine, 56'yı ise Sultanahmet-Esentepe otobüs hattına devretti.

Gerçekleştirmekte olduğu ring servisinin tam orta noktasından geçen 229 kapı numaralı Büssing, 1952 model 6000 TU.10 model bir İETT aracıdır. 1976'da modifiye edilerek ömrü dört sene daha uzatıldıktan sonra, 1980 yılına kadar filoda aktif şekilde hizmet verdi.

TARİHİ MEYDAN

Beyazıt, kentin en önemli meydanlarından biri olması nedeniyle tarihi boyunca toplu taşıma araçlarının ya baş durak olarak kullandığı ya da transit olarak geçtikleri bir alan olarak bu önemini muhafaza etti. 19. yüzyılın sonlarında atlı tramvayların dağılım makası buradaydı. 20. yüzyılın ilk yarısında elektrikli tramvaylar meydana bulunan elips havuzun etrafını hareket alanı olarak kullandılar. İETT otobüslerinin düz hatlarından bir kısmı 1970'lerin başına kadar meydana terminal olarak faydalanırken, ring olanları da transit durak olarak Beyazıt'ta yolcu indirip bindirdiler. 1960 ihtilalinden sonra ismi bir ara "Hürriyet Meydanı" olarak değiştirilse de, 1980 ihtilaliyle birlikte yine eski adını, Beyazıt Meydanı'nı geri kazandı.

İstanbul'da, minareleri arası mesafesi en fazla olan mabetlerden Beyazıt Camii'ne (88 metre) de ev sahipliği yapan meydana ortasındaki havuz, Menderes dönemi istimlâkleri sırasında ortadan kaldırıldı. Günümüzde artık trafikten arınmış bir meydan şekline gelen Beyazıt, cıvılcı hareketliliğinden neyse ki bir şey kaybetmedi.



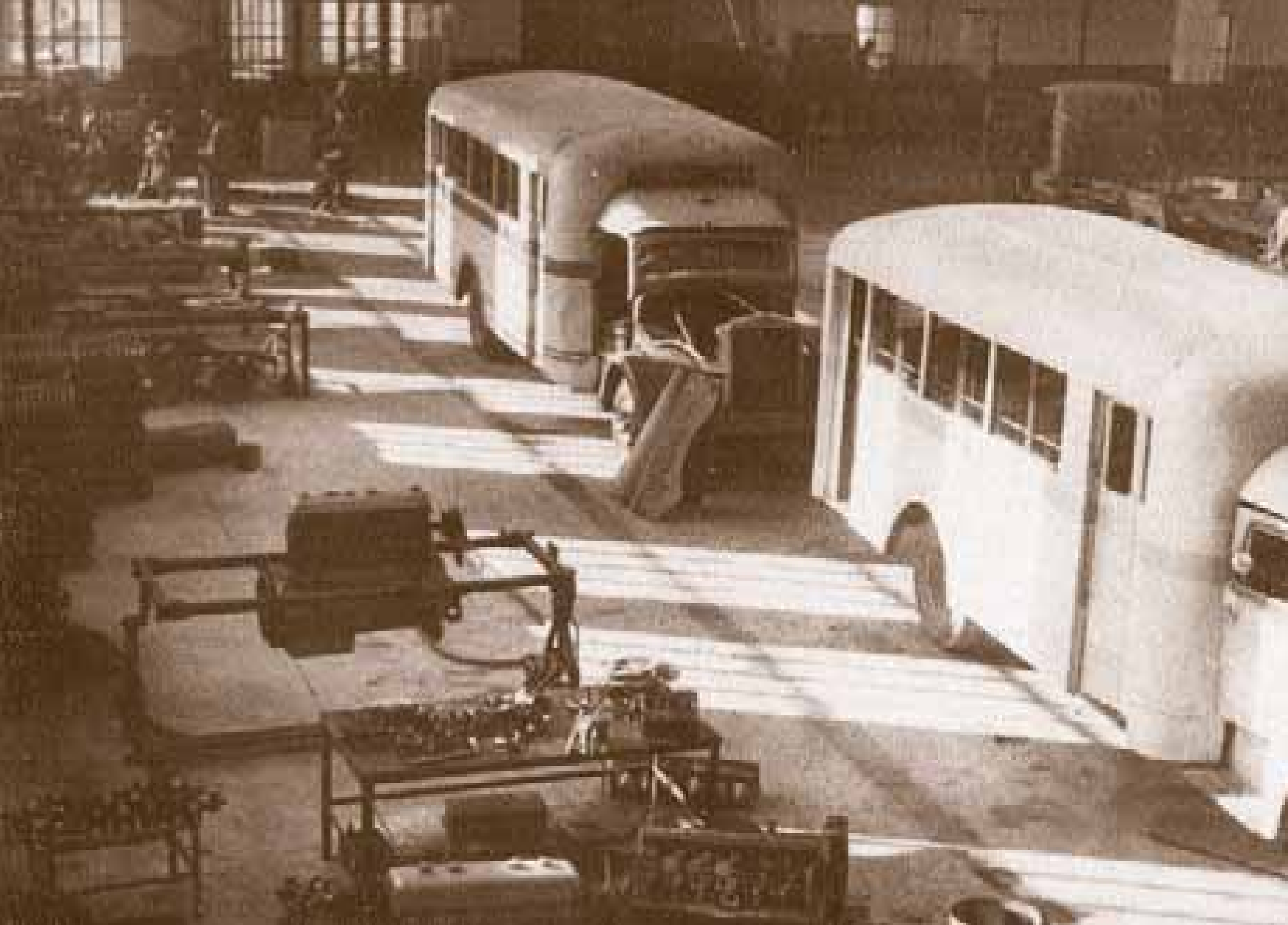
Fokurdağan Çaydanlıklar

541 kapı numaralı Skoda RTO-Max, Şişli Garajı'nın orta hangarının önünde park halinde. 1964 yılında bir bayram günü, Türk bayrakları aracın ön hat alınlığının her iki yanınaıştırılmış halde. Direksiyon başına geçen manevra şoförü otobüsün motorunu çalıştırmak üzere. Az sonra Skodamız, ocağın üzerinde kaynayan çaydanlık gibi fokurdayarak hareketlenecek.

Skoda RTO-Max

İETT, toplu otobüs alımlar gibi zaman zaman filousunu takviye amaçlı ara alımlar da gerçekleştirmekteydi. Bunlardan biri de o yıllarda Avrupa'da pek revaçta olan Skoda RTO-Max model araçlardı. 23 Mayıs 1960'dan itibaren ilk önce Avrupa Yakası Boğaziçi hatlarında sefere konulan RTO-Max'lar toplam 21 olarak adet satın alındılar. Yeni model Skodalara ardeşik filo numaraları vermek yerine, çeşitli sebeplerle İdare envanterinden çıkarılan otobüslerin boşta kalan kapı numaraları işlenerek, filoda sayısal bütünlüğün sağlanması amaçlandı.

Skoda RTO-Maxlar gerek dış görünüşleri gerekse çalışır haldeyken motorlarından fokurdamaya benzeyen sesler çıkarması nedeniyle daha ilk günden İstanbullular tarafından "çaydanlık" şeklinde anıldılar ve bu durum 1980 yılına kadar böyle devam etti.



Kamyondan bozma otobüslerle de olsa hizmet devam ediyor

Elmadağ'da bulunan belediye atölyesinin kapalı alanında imalatı yapılmakta olan kamyon-otobüslerden ikisi ve arka planda otobüse dönüştürülmeyi bekleyen bir kamyon şasisi.



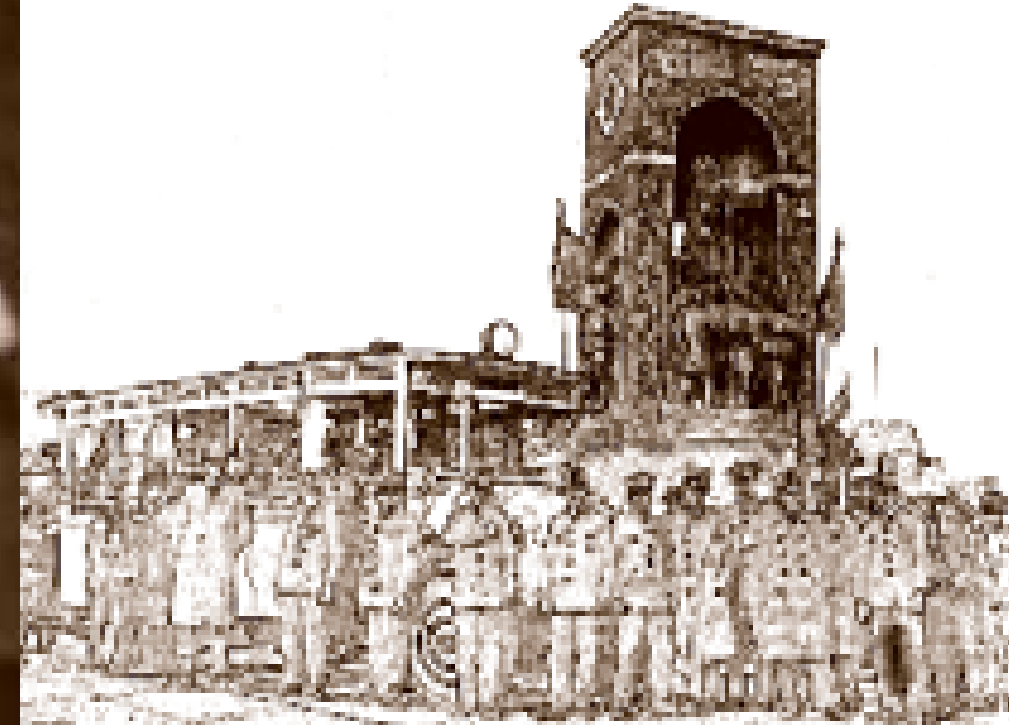
İkinci Dünya Savaşı yıllarında kent içindeki araç sıkıntısını gidermek amacıyla İsveç Ticaret Odası'nın girişimleriyle 1942 sonunda ithal edilen 15 kamyon şasisi, Tramvay İdaresi'nin Elmadağ Surp Agop atölyelerinde üç aylık sıkı bir çalışma sonucunda otobüs haline getirildi ve 1943 Nisan'ından itibaren şehir içi hatlarında hizmete girdi.

Eldeki mevcut imkânlarla imal edilen kamyondan bozma otobüsler, Elmadağ Surp Agop ve Şişli atölyelerinde birkaç alternatif görünümde inşa edildikleri için filoya dahil olan araçlar birbirlerine tıpatıp benzememekte, ikisi arasındaki fark ilk bakışta dahi dikkatli gözler tarafından rahatlıkla görülmekteydi.



İstanbul'un ilk otobüsleri Mercan Yokuşu'nda

1927 yılında satın alınan 4 adet Renault-Scémiat'dan 3 kapı numaralı olan Eski Postane-Sultanhamam-Mercan-Bakırcılar-Beyazıt hattında yokuşu tırmanırken.



Her biri 22 kişilik oturma yerine sahip olan Renaultların ayaktakilerle birlikte toplam yolcu kapasitesi 28'di. Arkaları açık sahanlıklı olarak dizayn edilen araçlar 5 ay boyunca Eminönü-Beyazıt-Aksaray hattında tecrübe sürüşü yaptırılarak denendikten sonra kent içinde çalıştırılabileceklerine kanaat getirildi. Otobüslerden üçü 21 Ekim 1927 sabahından itibaren 5 kuruşluk bilet ücreti karşılığında Beyazıt Meydanı-Bakırcılar-Fuatpaşa-Mercan-Fincancılar-Sultanhamam-Eminönü Eski Postane hattında sefere başladı.

14 Ağustos 1928 gününden itibaren hattın son durağı Eminönü'nden Karaköy'e kadar uzatıldı. Böylece kent tarihinde otobüsler ilk defa köprü atlayarak karşı yakaya, yani Beyoğlu tarafına geçmeye başladılar. Hat aynı zamanda ilk kez kıt'alandırılarak iki farklı ücret bölgesine ayrıldı. Kıt'a değişim noktası olarak Eminönü Yeni Cami önü durağı kabul edildi. Bilet tarifi Beyazıt-Eminönü ve Eminönü-Karaköy arasında 5'er kuruş, Beyazıt-Karaköy arasında ise 10 kuruş olacak şekilde ayarlandı.

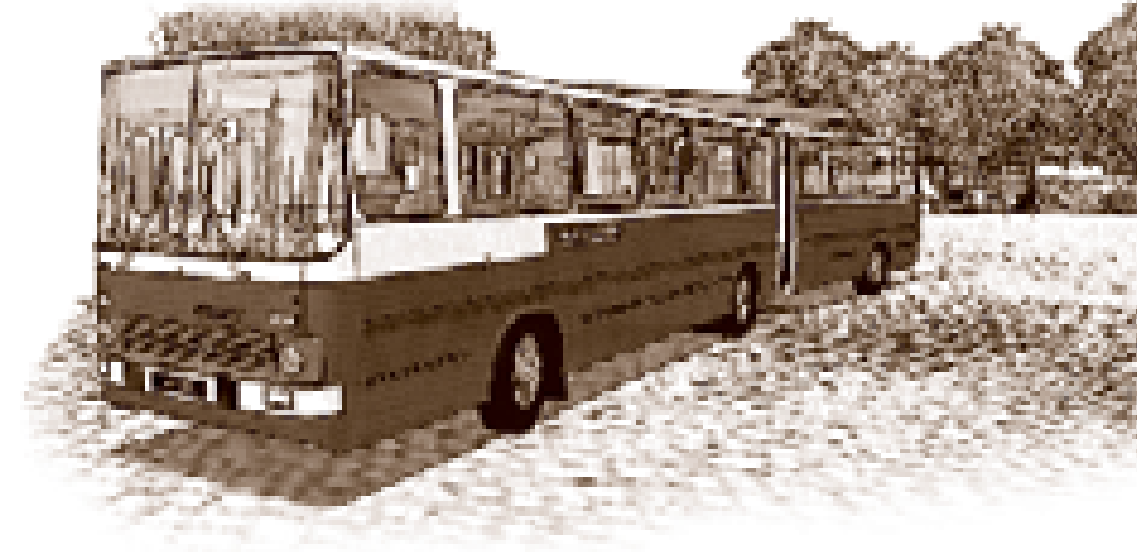
Kısa bir süre sonra Beyazıt-Eminönü otobüs hattı Beyazıt-Eminönü-Karaköy-Perşembepazarı-Şişhane-Taksim şeklinde bir kez daha uzatıldı. Servislerin başlamasıyla birlikte bir yenilik de uygulamaya konarak otobüsler artık istenilen her yerde durmak yerine sarı, dikdörtgen levhalarla belirlenen sabit durak yerlerinde yolcu indirip bindireceklerdi. Servise verilen 4 otobüs, 15 dakikada bir her iki uçtan aynı anda hareket etmekteydi.

On bir yıl boyunca bu hatta hizmet veren Renault otobüsler, filonun yenilenerek büyütülmesi çalışmaları kapsamında 30 Eylül 1942'de seferden kaldırıldı. İçlerinden biri, ileride tamir arabası olarak kullanılmak üzere Şişli Tramvay Deposuna çekilirken diğerleri hurdaya ayrıldı. Böylece 1927'den bu yana 15 yıl boyunca İstanbullulara hizmet veren ilk 4 otobüs tarih oldu. 1943'ün 3 Nisan'ından itibaren İETT İdaresi bu kez 24 araçtan oluşan yeni otobüslerini peyderpey servise vermeye başladı.



İlk dört kapılı otobüsler

İstanbul'un ilk dört kapılı otobüslerinden biri Taksim'de, ilk gün seferinde. Yeni araçlarda, diğerlerinde bulunmayan bir detay göze çarpıyor: Şoför mahallinin hemen yanında, aracın içerisine durak uyarı anonsu yapılması için birer mikrofona konmuş, ama bu sistem çok geçmeden devre dışı bırakılmış.



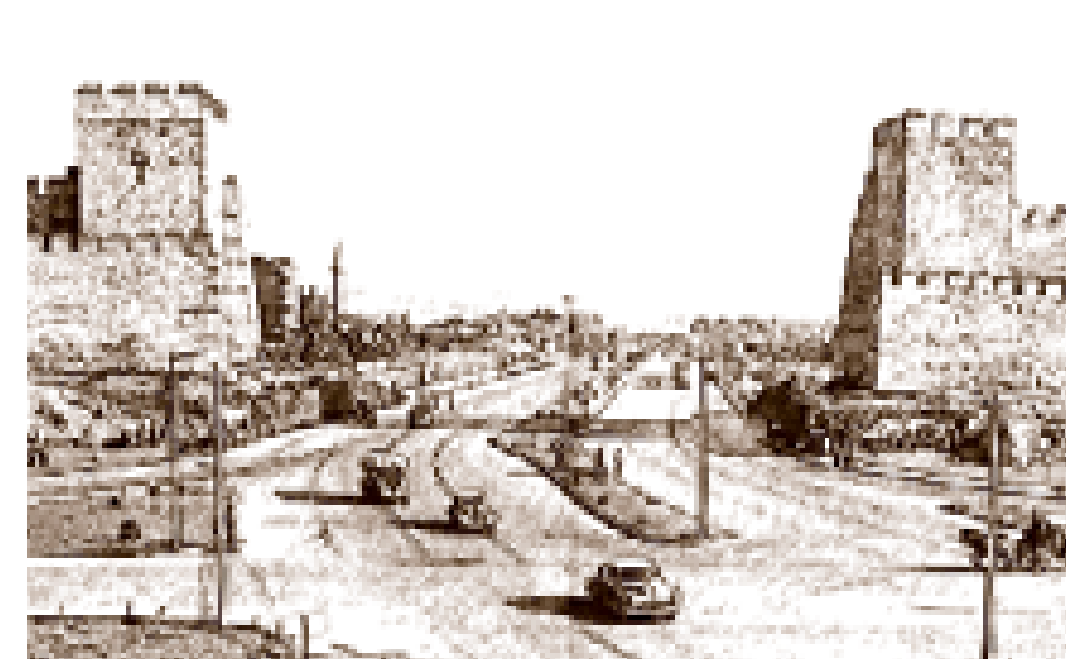
Filoda bulunan ve ekonomik ömrünü tamamlayan otobüslerin yenilenmesi ve araç parkının büyütülmesi programı kapsamında 1979'un sonbaharında ilk kez "üç kapılı" körüklü otobüslerle tanışan İstanbullular, bir yıl sonra 1980 yılının ilkbaharında bu defa aynı markanın "dört kapılı" modelleriyle seyahat etmeye başladı. Toplam sayıları 80 olan yeni mafsallı (körüklü) araçlar, ilk gün seferlerinde ve sonrasında şehrin prestij hatlarında servise çıkarıldı. Bunlardan biri de [87] numaralı Edirnekapi-Taksim hattıydı.

Ön camları çepeçevre defne yapraklarıyla süslenen yeni körüklüler, yağmurlu bir ilkbahar sabahında kent caddeleriyle tanıştılar ve İstanbullulara 13 yıl boyunca aralıksız hizmet verdiler. 1993 yılında gerçekleştirilen büyük ölçekli otobüs alımıyla birlikte yerlerini yeni araçlara terk ettiler.



İETT filosuna taze kan! Yeni otobüsler konvoy halinde geliyor

Karayoluyla Avrupa'dan İstanbul'a konvoy halinde nakledilen otobüslerden ilki Topkapı'da.



Kent içi ulaşımını rahatlatmak amacıyla sürdürülen toplu otobüs alımlarının bir diğer halkası 5 Aralık 1958'de gerçekleşti ve Federal Almanya'dan satın alınan 50 adet Mercedes'ten ilk 15'i konvoy halinde şehre ulaştı ve İETT Topkapı Garajı'nda istif edildi. 551-565 arasında filo numarası verilen araçlar, 6 Aralık 1958'de Topkapı'da düzenlenen törenle Levent Garajı'na götürüldü. 10'u Dolmabahçe, 5'i Unkapanı yolunu takiben Levent'e ulaşan otobüsler, Şehremini-Aksaray-Zeyrek-Saraçhanebaşı-Unkapanı-Ragıp Gümüşpala-Hal-Eminönü-Karaköy-Tophane-Kabataş-Gümüşsuyu-Ayaspaşa-Taksim-Pangaltı-Şişli-Zincirlikuyu-Levent güzergahı üzerinde bulunan yolcuları Şişli'ye kadar ücretsiz taşıdı.

Şişli Garajı'nda bakıma alınan otobüsler, 8 Aralık 1958 sabahından itibaren düzenli olarak Tünel bağlantılı hatlarda çalıştırılmaya başlandı. 33 koltuklu Mercedes-0321H-L tipi otobüslere 70'ten fazla yolcu alınmayacağı, bu kararın uygulanabilmesi için de en uygun hatların Tünel hareketli hatlar olduğu belirtildi. Her biri 14 bin dolara satın alınan otobüslerin gümrük resmi ile birlikte birim maliyeti 215 bin lirayı buldu. Şoförlerin Almanya'ya gidiş-dönüşlerinde toplam 15 otobüs için yolda yapılan masrafları ise 80 bin lira civarındaydı. İki yılda tamamlanan alımlarla toplam sayı 75'i buldu. Bu araçlar 1981 yılına kadar çalıştıktan sonra emekli edildi.

Otobüs konvoyu İstanbul'a ulaştı

28 Ağustos 1959. 20 araçlık Mercedes otobüs grubu tek sıra halinde Edirne-Çekmece asfaltı üzerinde ilerlemekte. İçlerinden 600 kapı numaralı olanı konvoybaşı olarak seçilmiş ve alınlığının her iki yanına iki Türk bayrağı iliştirilmiş halde en başa geçmiştir. Araçların kapı numaraları Federal Almanya'daki fabrikalarda boyanmasına rağmen, plakaları henüz yabancı. İstanbul'a vardıklarında, önlerindeki iki gün zarfında gümrük muameleleri süratle tamamlandıktan sonra siyah zemin üzerine beyaz fontlarla dizilmiş olan resmi plakalarla değiştirilecek.

Almanya'dan satın alınan 50 otobüslük Mercedes-Benz O321 H-L filusunun 3. ve son partisini teşkil eden solo tip 20 otobüslük konvoy, Edirne hududunu geçerek saat 17:30'da Küçükçekmece'ye ulaştı. İki gün sonra 30 Ağustos 1959 sabahından itibaren Topkapı garajından kente dağılarak ilk servislerine girdiler. Son gelen grubun araçlarına 581-600 arasında kapı numaraları verildi. Böylece İETT İdaresi 10 ay içerisinde toplam 50 adet Mercedes otobüse kavuşmuş oldu. Araçların halk tarafından beğenilmesi üzerine Stuttgart fabrikalarına 25 adetlik yeni bir sipariş daha verildi.

Bundan bir evvelki ikinci partinin otobüslerinin İstanbul'a karayolu yerine demiryoluyla getirilmelerinin sebebiyse, dönemin Yugoslav hükümetinin yeni araçlarımızın kendi toprakları içinden geçmeleri için lüzumlu olan transit geçiş vizesini vermemesiydi. Konsoloslukça yapılan ısrarlı girişimler de bir sonuç vermeyince, aradaki parti mecburen trenle kente ulaştırıldı. Sonrasında Yugoslav hükümetinin transit vize izni üzerine, İETT'nin deneyimli 30 şoförü uçakla Almanya'ya gönderildi. Fabrikadan otobüsler teslim alındı ve 3-4 günlük maceralı bir yolculuktan sonra araçlar karayoluyla şehre getirildi. Otobüslerin karayolu ile getirilmesi için şoförlerin uçak masrafı da dahil yapılan masraf, otobüs başına 1500'er lira tuttu.

Bahçekapı Hareket Merkezi

72 kapı numaralı 1961 model Ansaldo San Giorgio marka trolleybüs Bahçekapı hareket alanında. Duraktan yolcularını aldıktan sonra kalkmış, Hünkâr Köşkü önünden geniş bir yay çizerek Arpacılar'a doğru yönelmiş. İstikameti Hamidiye Caddesi, Sirkeci, Ankara Caddesi, Ebussuud, Gülhane Parkkapı, Alemdar, Sultanahmet, Türbe, Çemberlitaş, Çarşıkapı, Laleli, Aksaray üzerinden Fındıkzade, Çapa, Şehremini, Pazartekke derken Topkapı Kaleiçi'ne ulaşacak.

Kadrajın önündeki cefakâr hamallar mı? Onlar ne trolleybüsün farkında ne de Bahçekapı hareket noktasının... Tek düşündükleri, Yeni Cami'nin dış avlu duvarlarına yaslanıp beş dakika olsun soluklanabilmek.

Bahçekapı, atlı tramvaylardan bu yana uzun yıllar kent içi ulaşımında önemli bir merkez oldu. 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren kazandığı bu önemi 1980'li yılların sonlarına kadar devam ettirdi. Onlarca elektrikli tramvay hattına ve bir o kadar da otobüs hattına ev sahipliği yaptıktan sonra, trolleybüsler için de önemli bir hareket noktası oldu. Yeni Cami-iskeleler-Arpacılar arasına sıkışıp kalan bu alandan ilk olarak 84 numaralı Topkapı trolleybüsleri hareket etmeye başladı. Ardından buna 86 numaralı Edirnekapı trolleybüsleri ilave oldu. Sonrasında "çizgili 22" tabelalı Bebek, derken 67A numaralı Maçka ve 77A numaralı Kurtuluş'un arabaları da bu alanı kullanmaya başladı.

1970'lerin ortalarından itibaren kent genelinde trolleybüslerin öneminin azalmasıyla birlikte Bahçekapı hareket noktası da iptal edildi. Bir kısım baş durak yolun karşı tarafında, rıhtım boyuna alındı. 84 ve 86 numaralı hatlarda trolleybüs işletilmesine son verildi. 67A ile 77A hatları kalktı. Geriye bir tek 22C numaralı Bebek sahil hattı kaldı.



Eminönü transit durakları

Transit durağa yanaşarak yolcu alan 38 ve 68 numaralı trolleybüslerden biri Bebek, diğeriyse Beyazıt taraflarından gelerek Eminönü'nde ara durak yapan, sonra da Köprü'yü atlayarak Beyoğlu veya Boğaz sahiline devam edecek olan ringlerden biriydi. Yolun kenarındaki kalabalıksa dolmuş bekliyor. Buradan Karaköy'e, Taksim'e, Nişantaşı'na, Beşiktaş'a, Şişli'ye gidebilmek mümkün. Yeter ki dolmuşunuz boş gelsin.

İETT otobüs ve trolleybüsleri, vapurlar, deniz motorları, banliyö trenleri ve dolmuşlar için en önemli merkez kabul edilen ve bu kıymetini yüz yıldan fazla bir süre devam ettiren Sirkeci-Eminönü eksenini, günün ilk ışıklarından gece yarısına kadar sürekli bir koşturmaca içindedir. İETT otobüslerine ev sahipliği yapan baş duraklar kadar, 3 ve 4 numaralı vapur iskelelerinin önüne denk gelen "Eminönü Transit Durağı" da yolu bir şekilde Eminönü'nden geçen hatlara yolcu verdi, yolcu aldı. 1927'de kurulan, 1950'lerde büyütülen, 1970'lerin başından itibaren üzeri kapalı durak haline getirilen "transit", 1990'ların başında iptal edildi.





Çarşıkapı-Laleli-Aksaray Yolu hizmete girdi

21 kapı numaralı Magirus-Deutz Saturn İETT otobüsü, karşı yönden gelen 579 kapı numaralı Mercedes-Benz O321H-L ile aynı hatta; Taksim ring seferindeler. Tek farkla; 21 numara saat yönünde T1 servisindeyken, Mercedes T4 tam ters istikamette dönmekte. Her iki otobüs de henüz çok yeni. Mercedeslerden toplam 75 adet satın alınırken, Magirus Saturnlerin filo içindeki sayısı 30'da kalacak.

Fotoğrafın çekilmesinden bi yıl sonra caddeden trolleybüsler de işlemeye başlayacak, önceleri Topkapı-Eminönü, ardından da Edirnekapı-Eminönü hatları hizmete açılacak. Sonrasında Beyazıt'dan Aksaray'a dek caddenin ortasında boylu boyunca uzanan bir de demir parmaklıklı refüj yapılarak, trafik akımı daha düzenli ve kontrollü hale getirilecek.



1957-58 istimlâklerinden sonra Çarşıkapı-Laleli-Aksaray yolunun çehresi oldukça değişti. Yeniçeriler ve Ordu Caddesi zinciri, eskisinin bir misli genişletildi. Aksın bazı kesimleri üç gidiş-üç geliş bandına sahip oldu. Tramvay rayları ise bütünüyle sökülerek zemin asfaltla kaplandı. Yolun üzerindeki tarihi eserlerin bir kısmı ortadan kalkarken, trafikte akışkanlığın eskisine oranla bir nebze ferahlaması sayesinde toplu taşıma araçları sefer başına ortalama onar dakika kazandı. Aynı dönemde İdare tarafından bu yoldan geçen hatların sayısı da artırıldı ve 30'dan fazla otobüs ve trolleybüs hattı yeni yolu kullanmaya başladı.



Beyazıt'ta hareket saatini bekleyen Renault-Sc mia

1 kapı numaralı Renault-Sc mia, Beyazıt'da Askeri Tıp Okulu olarak hizmet veren Ke ceciz de Fuat Pa a Konađı'nın  aprazındaki yolun k  esinde, ba  du-rađında. Hareket saatine biraz daha var, o y  zden kapılarını hen  z a mamı . Yolcularıysa sabırsızlıkla yanı ba ında bekle mekte. Kalktıktan sonra istika-meti  niversitenin ta  kapısı  n ndeki havuzu dolandıktan sonra Bakırcılar  zerinden Fuatpa a yoku u, Sultanhamam ve Emin n  Eski Postane y n nde olacak.



1927 yılında satın alınan 4 adet Renault-Sc mia marka otob s, Tramvay İdaresi'nin ilk lastik tekerlekli ara larıdır. TN-06 modeli olarak bilinen ve bir ara form  eklinde d nyada sadece 14 tane  retilen Renaultlar, ah ap dođrama kapı ve pencereleri, sacdan mamul yan cepheleri ve sivri burun-larıyla nevi-i  ahsına m nhasır otob slerdi.

Tramvaya nazaran daha pahalı olan bilet fiyatlarına kar ılık, Beyazıt Meydanı'ndan hareket ettikten sonra tramvaylar gibi T rbe-Sultanah-met-G lhane-Sirkeci yolunu dolanmak yerine, yolcularını Emin n , Bah- ekapı, Galata K pr s  taraflarına ara yollardan kestirmeden indirdiđi i in tercih sebebiydi.

Eski araçlar modifiye ediliyor

223 kapı numaralı 1952 model Büssing-5500 (U2-D), tamir atölyesinde yenilenmiş haliyle Topkapı Garajı'nın açık alanında park halinde. Ön alınlığı, o dönemin revaçta olan otobüslerinden Leylandlara benzetilmeye çalışılmış ve kısmen de başarılı olunmuş.

Araç sıkıntısının doruk noktaya ulaştığı 1970'lerin ortalarında İdare bir türlü filosuna yeni otobüs katamamakta, bu darboğaz, kamu eliyle yürütülen lastik tekerlekli yolcu taşımacılığı sisteminin birçok noktada sekteye uğramasına neden olmaktaydı. Geçen zaman zarfında THY'den İETT'ye devredilen 5 Magirus-Deutz marka otobüs haricinde filoda herhangi bir artış olmadığı gibi, gün geçtikçe eldeki mevcutlar da çeşitli nedenlerle birer-ikişer hurdaya ayrılmakta ve yolcu nakli giderek çıkmaza sürüklenmekteydi. Yeni araç satın alabilmek için yeterli döviz stoku mevcut değildi. İzmir ESHOT İdaresi'nden 140 otobüs kiralanması yönündeki girişim de sonuç vermemişti.

Bu sıkıntıyı kendi içindeki birtakım tedbirlerle bertaraf etmeyi düşünen İdare, Almanya'dan 1951 ve 1952 yılları arasında 50'şerlik 2 parti halinde satın alınan, ancak yaşları artık çeyrek asra dayanan ve hizmet verebilme kabiliyetlerini yitiren Büssing-5500-TU.10 ve 6000-TU.10 model otobüslerini "yeniden yapılandırma" yönünde radikal bir karara imza attı. Kullanılabilir halde olan 91 Büssing otobüsten 83'ünün iki yıl zarfında atölyelerde çatıları tekrardan kurularak yenilendi. Eskisine göre daha modern bir görünüm verilerek hizmete verildi. U2-D olarak adlandırılan modifiye Büssingler, yeni haliyle 1981 yılının ilkbaharına dek şehre hizmet verdiler.

Trolleybüs ağı genişliyor, kent havai hatlarla örülüyor

1961 model Ansaldo San Giorgio marka 75 kapı numaralı AF-911 model trolleybüs, Beşiktaş-Zincirlikuyu arasında uzanan Barbaros Bulvarı'na döşenen havai hattın denenmesi için görevlendirilmiş. Hemen arkasındaki havaleli kamyonet ise, birkaç yıl evvel hizmetten çekilen tramvayların enerji hatlarının bakım-onarımı için kullanılan tel arabalarından biri. Artık trolleybüsler için çalışmakta.

1961 Mayıs'ından itibaren İstanbul'un önemli akslarına girilen bakır elektrik tel çiftleri yardımıyla kenti giderek örümcek ağı gibi sarmaya başlayan trolleybüs şebekesinde ilk önce Topkapı-Eminönü, hemen ardından Şişli-Aksaray, devamında da Edirnekapı-Saraçhanebaşı, Eminönü-Karaköy-Beşiktaş, Kurtuluş-Pangaltı, Maçka-Harbiye, Taksim-Tünel kolları devreye alındı. Son olarak Beşiktaş-Barbaros Bulvarı-Zincirlikuyu-Levent ile Zincirlikuyu-Mecidiyeköy-Şişli, Dolmabahçe-Taksim, Beşiktaş-Ortaköy-Bebek ve Saraçhane-Laleli bağlantıları tamamlanarak sistem 16 ayrı hatta birden hizmet verebilecek duruma getirildi.

Beşiktaş-Yıldız Asfaltı (Barbaros Bulvarı)-Zincirlikuyu-Levent aksı 7 Aralık 1962 gününden itibaren hizmete alındı. İlk servisler Karaköy-Beşiktaş-Levent şeklinde gerçekleştirildikten sonra, ring hat haline getirilerek Beyazıt'a kadar çıkmaya başladı. Mazotlu taşıtların tırmanmakta zorlandığı Barbaros Bulvarı'nın yüksek eğimi trolleybüsler için hiçbir sorun teşkil etmiyor ve araçlar diğer vasıtaları geride bırakacak şekilde Yıldız Bayırı'nı rahatlıkla aşabiliyordu.



Romanlara konu olan semt Harbiye

51 numaralı Yenikapı- 4 Levent otobüsü Harbiye yolağzında. Çatalın sağ tarafı Valikonağı, sol tarafıysa Halaskargazi Caddesi. 561 numaralı Mercedes-Benz O321 H-L sola meylederek yoluna devam ederek Pangaltı'ya, oradan da Şişli-Gayrettepe üzerinden Zincirlikuyu'ya çıkacak ve birinci Levent'i geçerek şehrin artık bitim noktası sayılabilecek bir muntıkada yolcularını indirecek. Son durağı aslında Yenilevent ama, halk bu isme yeni yeni alışmakta.

Sağdan bize doğru gelen Skoda RO-706 ise, Maçka'dan henüz kalkmış olan bir İETT otobüsü. [M1] veya [M4] Hürriyet Meydanı ringlerinden birinde ya da [60] numaralı Tünel servisinde.



1960'lı yılların ortaları. Artık tramvaylar tamamıyla kaldırılmış, rayları sökülmüş, yolun mozaik parke formu bozularak yerine asfalt döşenmiş. Gerili olan havai tellere bakılırsa, trolleybüs şebekesi artık kentin birçok semtine ulaşmış durumda. Araç plakaları şu anda kullandığımız standartlara dönüştürülmüş.

Fotoğrafın tam ortasına denk gelen üçgen alan, yazar Peyami Safa'nın ünlü romanına adını veren, bir zamanların o meşhur Fatih-Harbiye tramvay hattının ilk kalkış noktasının olduğu yer. Valikonağı Caddesi, ünlü eserin atıfta bulunduğu zıt kutuplardan birine, yani zengin olan muhite doğru götürmekte bizleri.



Scania-Vabisler Şişli Deposu'nda dinlenmede

Şişli Otobüs Garajı ön hangarının içi. 1947 model 4 adet Scania-Vabis Bulldog-58 model otobüs yan yana istiflenmiş halde. 50 araçlık Scania-Vabis filosu İdare envanterine 34 ila 132 arasındaki çift sayılarda kodlanmıştı. İsveç'ten satın alınan bu otobüsler, dönemin en modern toplu taşıma araçlarıydı. Hizmetten çekildikleri 1958 yılının ilkbaharına kadar, 11 yıl boyunca kentin Avrupa Yakasında, muhtelif hatlarda servise çıktılar.

Günden güne gelişen ve hızlı bir şekilde nüfusu artmaya başlayan İstanbul'un şehir içi yolcu nakliyatının bu yayılıma ayak uydurabilmesi amacıyla İdare'nin satın almaya karar verdiği 50 otobüsün modern tesislerde park edilebilmesi için Şişli Tramvay Deposu'nun kuzey sınırındaki boş alana 1947 yılında toplam 80 otobüs kapasiteli bir çift hangar inşa edildi. Aynı yılın sonunda partiler halinde gemilerle kente getirilen İsveç otobüslerinin, yeni garajlarında geceleme ve bakımlarına başlandı.



Römork otobüsler

Eski bir Skoda'dan bozma R1 kapı numaralı ilk römork, bağlı olduğu Skoda RTO-Max otobüsün manevralarına ve yol çizgisine uyum sağlamak için, sol ön şoför mahallindeki direksiyon başına geçen kontrol memuru ile kanepelerini dolduran atölye çalışanları olduğu halde, garaj içi sahada deneme sürüşünde.

Zamanla seyahat talebinin artması, buna karşılık yeterli ölçüde araç arzının sağlanamaması, İdare'nin ilginç çözümler üretmesi için ilham kaynağı oldu. Bunlardan biri de römorklardı. Eski otobüsler seferden alınıp hurda depolarına gönderilirken, içlerinden bir kısmının elden geçirilerek yeniden hizmet vermesi düşünüldü. Ancak, bağımsız vasıtalar şeklinde değil de; bir diğer otobüsün arkasına bağlanan römork şeklinde.

Uygulamanın ilk örneği 17 Mayıs 1970 günü İstanbul yollarına çıktı. 1956 model bir Skoda R0-706 model otobüs, Şişli atölyelerinde elden geçirildikten sonra motor aksamı söküldü. Yalnızca aktarma elemanları ve direksiyonu yerinde bırakıldı. R1 kodu verildi ve Eminönü-Bebek arasında deneme seferlerine başladı. Dönemin gazetelerinde "Çift tramvay gitti, yerine çift otobüs geldi" başlığıyla halka duyurulan römork, düzenli şekilde yolcu taşımaya ise 1 Haziran 1970 sabahından itibaren başladı. Seferler düzenlenirken; Eminönü-Bebek, Eminönü-Topkapı, Eminönü-Edirnekapi ve Eminönü-Yeşilköy otobüs hatlarına öncelik tanındı. Mümkün mertebe düz ve iniş-çıkışsız olan her güzergahta kullanılabilmeleri mümkün olan römorklu otobüslerin ilki, sabah ve akşamları ikişer saatten gün boyu toplam dörder saat sefer yapacak şekilde çalışmaya başladı. Ancak projenin devamı getirilmedi ve R1, idare'nin numune çalışmalarından biri olarak kaldı.



Vapur seferleriyle entegre edilen ilk minibüsler

İETT'nin minibüslerinden biri Şişli Garajı bahçesinde. Ara duraklarda durmayıp ekspres şekilde çalıştırıldığı için otomatik kapıya gereksinim duyulmayan O319-D'ler, şayet sistem oturtulabilseydi; iskelelerin hızlı bir şekilde tahliyesi hususunda çok da verimli olabileceklerdi.

“Gelen 2 numune otobüs, öncelikli güzergâhlarda tecrübe seferi yapacaktır. Örneğin, yolcu kesafetinin yoğun olduğu saatlerde, Karaköy'den 17 yolcu alan otobüs, hiç durmadan Taksim'e çıkacaktır. Hangi hatlarda çalışacakları bilahare tespit edilecektir. Araçlardan, sabahın erken saatlerinden gecenin geç vakitlerine kadar gün boyu yararlanılacaktır. İçlerinde biletçi bulundurulmayacak olan midibüslerde, yolcular aracın ön kapısından binerken biletlerini alacaklardır. Mercedes marka bu küçük otobüsler 50 bin liraya mal oldular.” (Basından, 3 Aralık 1959)

“İlk gün minik otobüslerin yanında duran hoparlörle bir kamyonet de halka bu küçük otobüs hakkında bilgi vermiştir. Otobüslerin ileride diğer servislere de verilmesi muhtemeldir.” (Basından, 6 Aralık 1959)

“İETT'nin 17 kişilik 2 küçük otobüsünden her biri günde 150-200 lira hasılat getirmektedir. Belediyenin büyük otobüsleri ise günlük ortalama 1000 lira hasılat getirmektedir.” (Basından, 15 Aralık 1959)



Vapurdan inen yolcuların hızlı bir şekilde kent merkezine nakledilmesi için çözüm düşünen İETT, Karaköy İskelesi ile Taksim Meydanı arasında minibus seferleri koymaya karar verdi. İki merkez arasında, belli bir hareket tarifesine bağlı kalmaksızın doldukça hareket edecek olan minibüsler için Almanya'daki Mercedes-Benz firmasıyla görüşmeler yapıldı ve 1959'un Aralık ayında 2 adet Mercedes-Benz O319-D model minibüs satın alınarak deneme amacıyla 5 Aralık 1959 sabahından itibaren Karaköy-Taksim arasında sefere başladı.

Bu sistemden verim alındığı takdirde sayıları 100'e çıkarılması planlanan O319-D minibüsler ara duraklarda yolcu indirip bindirmeyecek, Karaköy'de dolduktan sonra Taksim'e kadar kapılarını açmayacaklardı. Benzer şekilde Eminönü Rıhtım İskeleleri-Cağaloğlu, Beşiktaş-Taksim, Kadıköy-Altıyol, Üsküdar-Bağlarbaşı-Altunizade gibi mekik hatlarında da denenmeleri düşünülen minibüs filosu, kent içi trafiğin hızlarını kesmesi ve ücretlendirmedeki birtakım sıkıntılar nedeniyle devam ettirilemedi ve eldeki 2 minibüs seferden alınarak, İdare içi özel hizmetlerde kullanılmaya başlandı.



Tünel Meydanı transit peronu

11 kapı numaralı 1961 model trolleybüs, 1983 yılında, öğlen sularında Tünel Meydanı'ndaki transit perondan yolcu alıyor. Artık otobüs ve trolleybüslere binişler ön kapıdan, inişlerse arka kapıdan gerçekleştiriliyor. Araç ön kapısını açmış, dolambaçlı Şişhane varyantını tırmandıktan sonra, kısa bir süreliğine de olsa yokuşun başında, İETT'nin genel müdürlük binası Metrohan'ın önünde soluklanıyor. Araçlar burada 5 dakikadan fazla bekleyemiyor. Plantonluk Amiri, düdüğünü çalarak araca hareket emrini vermek üzere.



Tarihi Tünel'in üst istasyonu olan Metrohan binasının önündeki transit alan, Tünel ile aynı adı taşımakta olup, 1980'lerin son demlerine kadar bu yoğunluğunu ve hareketliliğini korudu. Ta ki, 1990'da Belediye Başkanı Nurettin Sözen tarafından Taksim-Tünel nostaljik tramvay hattı açılıp İstiklâl Caddesi taşıt trafiğine kapatılıncaya kadar.

Elektrikli tramvayların hizmete alındığı 1914 yılından itibaren Tünel Meydanı baş durak olarak işaretlendi. Sonraları Otobüs Şubesi'nin devreye alınmasıyla bu kez alan otobüs hareket noktasına dönüştürüldü. Trolleybüs sisteminin kurulmasıyla birlikte Tünel'deki hareket noktası, ülkemizin ilk metrosu olan Tünel'den dağılan yolcuların seri bir şekilde otobüs ve trolleybüslere aktarılması görevini sürdürdü. Tünel transit baş durakları, Karaköy-Kadıköy vapur iskelesi ile Taksim-Şişli yönü arasında bir köprü vazifesi görüyordu. Metrohan binasının hemen önündeki sıra duraklardan hareket eden otobüs ve trolleybüs hatları ise şunlardı: [43A] Balmumcu-Tünel, [50] Levent-Tünel, [50A] Yenilevent-Tünel, [50B] Mecidiyeköy-Tünel, [60] Maçka-Tünel ve [70] Kurtuluş-Tünel.



Fındıkzade'den Aksaray'a inen yol

429 filo numaralı 1957 model Skoda RO-706 otobüs, Fındıkzade'den geçerek Haseki-Yusufpaşa-Aksaray yönüne doğru mutat seferlerinden birinde. Yol bomboş denecek kadar sakin, trafik eser miktarda.



1960 yılı. Topkapı'dan Aksaray'a uzanan Millet Caddesi'nde istimlâk ve yol genişletme faaliyeti nihayete ermiş, tramvay rayları sökülerek zemin asfaltla kaplanmış. Caddenin ortasında çimenlerle bezeli geniş bir refüj boylu boyunca uzanmakta. Yolun her iki kenarına belirli aralıklarla sıralanan betonarme aydınlatma direkleri, bir yıl evvel İzmir'deki fabrikada hazırlanarak gemiyle İstanbul'a gönderilmiş ve şehrin önemli ana akslarına yerleştirilmiş.

Geride, caddenin sağ kaldırımının kesintiye uğradığı noktada başlayan yol, Oğuzhan Caddesi. Millet'i Vatan'la birleştiren bağlantı yolu. Hemen karşı cephesinde, simetriğinde yükselen girinti ise Kızılelma'nın başlangıcı. Gerilerde Topkapı surlarına açılan gediğin her iki yanını sınırlayan burçlar seçilmekte. Millet Caddesi'ne bakan binalar şimdilik pek mütevazı görünümdeler. Çoğu kagir, eski Fatih evleri. Fakat aradan on yıl bile geçmeden yerlerini altışar-yedişer katlı betonarme binalara terk edecekler.



Dingin İstanbul trafiği

Fotoğraf, öğlen saatlerinde Taksim-Elmadağ arasında, Taksim Gezisi'nin Cumhuriyet Caddesi'ne sırtını yasladığı kesimden alınmış. Sağda görülen sıra apartmanlar, Taksim Talimhane'nin caddeye bakan tarafının binaları. Otobüsümüz 1951 model bir Büssing-5500. [50] numaralı Şişli-Tünel hattında. Bu servis ilk olarak 1954'ün martında işlemeye başlıyor.

Levent-Tünel Otobüs Seferleri

29 Mart 1954 Pazartesi sabahından itibaren, Levent ile Tünel arasında şimdilik tecrübe mahiyetinde ve sabahları 3, akşamları da 2 sefer ve yalnızca iş günleriyle iş saatlerine münhasır olmak üzere otobüs seferleri yapılacaktır.” (Basından, 26 Mart 1954)



Renklerin yeniden çeşitlendiği, hayattan keyif almanın yeniden keşfedildiği, sıkıntıların nispeten hafiflediği, İkinci Cihan Harbi'nin sonrasındaki yıllarda, kent hayatı da eski hareketliliğine kavuşuyor, cadde ve sokaklar şenleniyordu. Oysa 1940'ların bin bir yoklukla geçen sıkıntılı günleri esnasında mazot ve benzin yokluğu yüzünden hem kamuya ait vasıtalar hem de özel araçların tamamına yakını trafiğe çıkamıyor, seyrüsefer neredeyse durma noktasına geliyor. 1950'lerin ilk demlerinde bu darboğaz aşılmaya yüz tutuyor ve şehrin ana caddelerinde yine eskisi gibi otomobil, otobüs ve benzeri vasıtaların sayısı çoğalıyor.

Trafikte gözle görülür bir artış var belki ama günümüzle karşılaştırıldığında yine de yok denecek kadar az bir hareketlilik söz konusu. Trafik sadece şehrin önemli birkaç kavşak noktasında ve yalnızca sabah-akşam saatlerinde kısa süreli tıkanıyor, onun haricindeyse bütün yollar alabildiğine açık. Araç bulabildiğiniz taktirde hesapladığınız saatte, arzu ettiğiniz yere rahatlıkla ulaşabilmeniz mümkün.

1950'lerin sonlarında trafik kaosa doğru ilk adımlar atılıyor. Taşıt sayısı her geçen yıl katlanarak artıyor ve 1960'lar geçilirken artık kentin hemen her noktası tıkanıklıktan nasibini almaya başlıyor. Fotoğrafta görülen dingin seyrüseferden eser kalmıyor İstanbul'da.



İETT için üretilen Leylandların Dünyada eşi yok!

1968 yılı sonbahar. 824 filo numaralı Leyland-Levent model otobüsün başı çektiği konvoy, uzun bir karayolu seyahatinden sonra nihayet Türkiye topraklarında. İlk parti 20 adet olarak teslim alınıyor. Ardından da diğerleri bir buçuk yıl zarfında filoya katılıyor.

İETT'nin ilk alçak tabanlı otobüsleri olarak da kabul görebilecek nitelikteki şasi yükseklikleriyle Leyland-Leventler, İstanbul'un girintili çıkıntılı yollarına uyum sağlamakta güçlük çektilerse de, İETT şoförlerinin ustalığı sayesinde İstanbul'da arşınlamadıkları cadde-sokak, uğramadıkları semt kalmadı.

Leylandlar, İstanbul'un bir dönemine damgasını vuran otobüsler. 1968-69 yılları arasında İngiltere'den satın alınan 300 adet Leyland, halk tarafından çok sevildi. Kendilerine özgü basık tavanlı yapısı, arka sahanlığı ve kol saatinin tik-taklarına benzeyen, kendine özgü motor sesiyle belleklerde yer etti. 1992 yılının sonbaharına kadar kente hizmet veren Leylandların B-36D modeli İETT için özel olarak üretildiğinden bu 300 otobüs haricinde aynı modelden dünyada bir eşi daha yoktu.

İETT envanterine kayıt olmalarıyla birlikte kentin dört bir yanındaki hatlara dağıtıldılar. 1981-83 yılları arasında yaşanan yedek parça krizi dışında 24 yıl boyunca kesintisiz çalıştılar. İçlerinden 15 tanesi, 1992-97 yılları arasında tamir ve imdat otobüsü olarak hizmet vermeye devam etti.



Otobüs almağa Almanya'ya uçuyoruz!

Otobüsleri teslim almak üzere Almanya'ya giden İETT ekibi uçağa binerken.

1958-59 kışı bilhassa Avrupa'da çok sert geçmişti. Kıta dahilindeki anayollar, bilhassa Aralık-Ocak geçişinde sık sık kardan tıkanmış, şehirlerarası ulaşım sekteye uğramıştı. Tam o günlerde İETT de Almanya'dan satın aldığı Mercedes-Benz ve Büssing marka otobüsleri güvenli bir şekilde İstanbul'a nakledebilmenin sıkıntısını yaşamaktaydı.

İlk çare olarak nakliyatın yük trenleriyle yapılması düşünüldüyse de bu şekilde bir demiryolu taşımacılığının, karayoluna göre 6 misli daha pahalıya mal olacağı hesaplanarak vazgeçildi. Diğer bir yol olan denizyolu da Alman limanlarının İstanbul'a oldukça uzak düşmesi ve gemilerle gerçekleştirilecek teslimatın birkaç ayı bulabileceği göz önüne alınarak vazgeçildi.

Neticede son alternatifte, yani karayolunda karar kılındı. Yugoslav hükümetinin transit geçiş vizesi vermekte nazlanması dü bir şekilde çözüldü ve İETT'nin 15 kıdemli ve usta şoförü, başlarında amirleri ile birlikte 8 Ocak 1959 günü uçakla Almanya'ya gitti. Frankfurt fabrikasından teslim alınan 10 adet Büssing 6500-TU.10 otobüsten oluşan kervan, karın adeta esir aldığı Avrupa yollarını başarıyla geçerek, araçları 20 Ocak 1959 günü sağ salim İstanbul'a getirerek garaja aldılar.



Taksim-Levent tercihli yolunda ilk sefer

Açılış nedeniyle Türk bayrakları ve defne dallarıyla süslenen iki trolleybüs aracı, Tak-1 Zafer Caddesi üzerindeki baş durakların önünde tören saatini bekliyor.



11 Mart 1979 sabahı törenle hizmete giren Taksim-Zincirlikuyu-Levent özel otobüs yolunu kullanan ilk otobüs ve trolleybüsler, Taksim'den Mecidiyeköy'e kadar bir konvoy oluşturarak yolcuları ücretsiz taşıdılar. Açılış dolayısıyla çevre belediyelere ait araçlar da bu konvoyla katıldı.

Sırasıyla Cumhuriyet, Halaskargazi ve Şişli-Büyükdere Caddelerinden geçen tercihli yol, karma trafikte ortalama bir saat civarında gerçekleşen seyahat süresini 18 dakikaya indirdi. Hizmete girdiği ilk yıllarda son derece verimli olan yolda, zamanla bu aksı kullanan otobüs ve trolleybüs hatlarının yoğunlaşmasıyla yolculuk süresi de artmaya başladı.

Bilhassa kavşak noktalarında meydana gelen tıkanıklıklar ve durak yerlerinde aynı anda art arda biriken otobüsler yüzünden, işletme hızı giderek düşmeye başladı. Öyle ki 1990'ların başında Taksim-Zincirlikuyu arası 25-30 dakikada geçilir hale geldi.



Sarayhanepaşı'nda trafik

Sarayhanepaşı (Haşim İşcan) Geçidi inşa edilmeden kısa bir süre önce yeni Belediye Sarayı'nın çatısından çekilen fotoğrafta, İstanbul caddeleriyle yeni tanışan trolleybüsler göbeğin etrafını dönerek yollarına devam ediyor. Henüz daha Laleli-Vezneciler ara bağlantı telleri çekilmediği için Edirnekapı trolleybüsleri Çemberlitaş-Laleli üzerinden Aksaray'a indikten sonra Atatürk Bulvarı'na saparak tekrar yukarı tırmanıyor, Sarayhane göbeğinden sola dönerek Fevzipaşa Caddesi'ne katılıyorlar.

Yolun karşı tarafında, bize doğru gelmekte olan Büssing, Türk Hava Yolları'nın Yeşilköy Havaalanı-Şişhane bürosu arasında mekik hizmeti veren bir yolcu otobüsü. Millet Caddesi üzerinden yoluna devam edecek. (1962)

Menderes dönemi istimlâkleri kapsamında 1950'lerin ikinci yarısında düzenlenen ve eni genişletilen Macar Kardeşler-Şehzadebaşı Caddesi, fotoğrafta görülen noktada Atatürk Bulvarı ile kesişmekte ve trafik burada göbeğin etrafından dolanacak şekilde akmaktaydı. Zamanla kavşak görevini yapamaz hale gelince, Atatürk Bulvarı'nın alttan geçecek şekilde düzenleneceği bir geçit planlandı. Nisan 1964'de ön kazıları başlatılan, 2 Eylül'de ise törenle resmi temeli atılan tek gözlü geçit inşaatının üzerinden bir yıl geçtikten sonra eski dönemlere ait bir mezar ve hemen ardından da mimari bakımdan değeri çok yüksek olan Aya Poliektus Kilisesi bulundu.

“Sarayhane alt ve üst geçidi için yapılan toplantıda (Haşim İşcan Geçidi) geçidin içinin ve kolon başlarının milli sanatımızla teçhiz edilmesi ve civardaki eski eserlere uydurulması üzerinde durulmaktadır. Geçit üzerine yapılacak olan tek gözle, köprünün kesim projeleri Teknik Üniversite tarafından değerlendirilecektir.” (Basından, 25 Kasım 1964)

1441 Yıllık Bizans Kilisesi Bulundu

Sarayhane'deki yeraltı geçidi inşaatı sırasında çıkan kilisenin bir kısım eserleri müzeye konulacaktır. M.S. 524 yılında Bizanslılar tarafından yapılan 'Ayapoliektus Kilisesi' Sarayhane 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.

Sarayhane alt-üst trafik geçidinin Fatih tarafında, eski park içinde kalan sahada iki aydan beri yapılan arkeolojik kazı, 'Amerika Bizans Etütleri Enstitüsü' ile 'Arkeoloji Müzesi' tarafından ortaklaşa yürütülmektedir. Müze, Amerikan Enstitüsü ile bir anlaşma yaparak, buna göre kazı masrafı olarak Enstitü 10 bin dolar verdi ve kazılarda biri Doçent olmak üzere 3 İngiliz Arkeologunu görevlendirdi. Arkeoloji Müzesi'nden bazı elemanların da nezaret ettiği kazıda, topraktan çıkan en ufak taş veya seramikler dahi silinmekte ve monte edilmektedir.” (Basından, 26 Temmuz 1965)

İki yıl süren inşaatın sonra 28 Temmuz 1966'da Sarayhanepaşı Geçidi, Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay tarafından törenle hizmete açıldı.



Aksaray Meydanı yükseltiliyor

Aksaray göbeğinden dönmekte olan Büssing-6500, [84] numaralı Topkapı-Eminönü servisinde. Menderes dönemi istimlâklerinin hemen sonrası. Meydan yükseltildiği için Pertevniyal Valide Sultan Cami'nin taç kapısı artık kotun altına inmiş. (1959)



Atlı tramvay döneminden beri Suriçi bölgesinin üç ana raylı sistem hattından birinin son durağına uzun yıllar boyu ev sahipliği yapan Topkapı Kaleiçi mevkii ve Şehremini-Çapa-Fındıkzade-Aksaray yolu, 1950'lerin ikinci yarısında başlatılan kapsamlı istimlâk ve yol genişletme çalışmaları kapsamında değişime maruz kalan akslardan biri oluyor, üç yıl zarfında Millet Caddesi'nin eni eskisine oranla iki misli büyütülürken, yol boyunca uzanan 43 yıllık elektrikli tramvay rayları ve naif mozaik parke dokusu sökülerek yerine asfalt kaplanıyor. O bölgenin ünlü [32] numaralı tramvay hattı tarih olunca yerine İETT'nin [84] numaralı otobüs hattı devreye alınıyor.

Hizmet götürdüğü semtlerin nüfus yoğunluğu oldukça fazla olduğundan, Topkapı otobüsleri Eminönü'nden her beş dakikada bir hareket ettiriliyor, İETT en yüksek kapasiteli araçlarını bu hatta tahsis ediyor.

Aradan iki yıl geçtikten sonra, kaldırılan tramvay şebekesinin yerine kurulmakta olan İstanbul trolleybüs sisteminin ilk hattı 27 Mayıs 1961'de Topkapı-Eminönü şeklinde hizmete girecek ve 1975 yılına kadar devam edecek. Bu arada Aksaray Meydanı büyük bir değişime daha sahne olacak, üzerinden geçirilen betonarme köprüler ve yeraltı çarşısıyla yepyeni bir görünüme, bambaşka bir kimliğe bürünecek.

Silahtarağa otobüs baş durakları

Elektrik fabrikasının duvarları dibinde bulunan hareket alanı. [49] numaralı Şişli-Taksim arabası hareket etmek üzere. Skoda'nın önündeki [46] numara ise Sütlüce-Şişhane üzerinden Eminönü'ne gidecek. Her ikisinin de hareket saatine az kaldı, adımları sıklaştırmak gerek. O sıcakta otobüsü kaçırmak kimsenin işine gelmez. Çünkü bir sonraki otobüs tam 20 dakika sonra.

Haliç'in daralarak iki kola ayrıldığı kuzey kesiminde yer alan Silahtarağa semti, Osmanlı döneminde mütevazı bir köydü. Belediye'nin kent içi otobüs servislerini başlatmasından bir süre sonra, 1955'te Haliç sahili üzerinden Eminönü ile, 1958 yılında da Taksim ile bağlanacak şekilde toplu taşıma vasıtasına kavuştu. 1980'lerde Silahtar'dan Kemerburgaz yönüne bir de bağlantı hattı oluşturuldu. Baş durağı kullanan hatlar zamanla Alibeyköy'e ötelendi. Böylece Silahtarağa, bir ara durak haline geldi



Eski Edirne Asfaltı'nın son noktasına otobüs servisi

1970-73 yılları arasında kamyon şasileri üzerine imal edilen Büsing U47-D model otobüslerin ilk partisine dahil olan 1130 numaralı araba, Karadeniz Mahallesi baş durağında. Gerilerde göze çarpan tek tük yapılaşmaysa şimdilik eser miktarda, asıl ivmesini ise birkaç yıl sonra artıracak ve neredeyse adım atacak derecede boş yer kalmayacak.

Şehrin kuzeybatı istikametine doğru ilerleyen eski Edirne Asfaltı üzerinde İETT hizmetinin uzun yıllar boyunca gidebildiği en uç nokta olan Karadeniz Mahallesi'ne 1970 yılı ilkbaharında Eminönü'nden konulan [36] numaralı hattın son durağı, tabiri caizse kuş uçmaz kervan geçmez bir alanda bulunmaktaydı. Minik derme çatma bir kulübe hareket plantonluğu (amirliği) olarak kullanılmaktaydı. Rüzgâra fazlasıyla açık baş durakta soğuk ve yağışlı havalarda şoförler araçlarından dahi inmezler ve biran önce otobüsün içinde hareket saatinin gelmesini beklerlerdi.

Zamanla giderek büyüyen, hızlı bir şekilde nüfusu artan Topçular, Kervançeşme, Berec, Çukurçeşme, Beşyüzevler yerleşmeleriyle birlikte önem kazanan Karadeniz Mahallesi'ne 1980'lerin başında gece seferleri dahi kondu. Bu mahalleye halen Beyazıt'tan otobüs seferleri devam etmektedir.





İlk tercihli yolumuz Taksim-Zincirlikuyu

[M1] işaretili Maçka-Beyazıt ringinde çalışmakta olan 910 kapı numaralı Leyland marka otobüs, tercihli yolu kullanarak Elmadağ'dan Taksim'e doğru gidiyor.

Kentte, normal trafik akışından ayrılarak yalnızca belediye otobüslerine tahsis edilen ilk "Tercihli Otobüs Yolu" uygulaması 11 Mart 1979'da hayata geçirildi. Otobüs ve trolleybüsler Taksim'de, Cumhuriyet Caddesi'nin başladığı noktadan itibaren yolun ortasında, asıl trafikten metal korkuluklarla ayrılarak kendilerine ayrılmış iki şeride girerlerdi. Yol; Elmadağ ve Harbiye'ye kadar yer yer iki otobüs bandının arasında yer alan ağaçlıklı refüjün her iki tarafından devam eder ve Harbiye düğümünden sonra sağa atlardı. Çünkü bu noktadan itibaren Mecidiyeköy istikametine giden normal trafik akışı Valikonağı Caddesi'ne saparak arka yoldan devam ederdi. Tercihli yolun solunda kalan bantlardan ise, dönüş istikametinde normal trafik akardı.

Osmanbey'de ise (bir aralar halk tarafından örümcek üstgeçit olarak adlandırılan kavşağın altı), Rumeli Caddesi'nden çıkış yapan normal trafik akış bantlarını sağına alarak komşu olur, bu kez normal dönüş trafiği Pangaltı'nın arka taraflarından ilerlemeye başlar ve tercihli yol caddenin sol cephesine sırtını verirdi. Şişli üç yolağzına kadar bu şekilde gelen tercihli yol, burada Şişli Camii'nin önünden yine sol taraftan devam ederek, İETT Taşıtlar Dairesi'nin (Şişli Garajı) önünden geçerek, Mecidiyeköy kavşaklarına ulaşırdı.

Buradan sonra E-5 viyadüğünün altına girerek, Gayrettepe'ye kadar bu şekilde devam eder, Gayrettepe'den sonra viyadük sağa meylederek dönerken, tercihli yol ise hafif bir kavisle sola kıvrılarak yolun ortasına geçer, bu şekilde Esentepe ve Zincirlikuyu'ya ulaşır, tam bu noktada da Zincirlikuyu araç üstgeçidinin hemen başında sona ererdi. Toplu taşıma araçlarında ortalama iki buçuk misli hız artışı sağlayan Taksim-Zincirlikuyu, Aksaray-Cevizlibağ, Saraçhanebaşı-Yavuzselim ve Anadolu Yakasında da Kadıköy-Altıyol arasındaki uygulamalar, 1990'larda alınan bir kararla kaldırıldı.





Otobüs ambülansı imdat arabaları

Hizmet aracı geleneği İETT’de oldukça güçlüdür. Yolcu taşıma özelliğini yitiren eski otobüslerin içinden bir kısmı İdare atölyelerinde ciddi bir değişimden geçtikten sonra bu kez tamir ve hizmet otobüsü olarak hizmet vermeye devam ederler. Bu araçlar, yolda arızalanan otobüslere ilk müdahaleyi yerinde yaparlar. Tıpkı Levent ve Topkapı Depolarına bağlı 258 ve 273 gibi. Günümüzde bu iş için özel olarak tasarlanmış modern araçlar ve çekiciler kullanılırken saksılar dolusu çiçekle donatılmış, eski usul imdat araçları 1950, 60, 70 ve 80’li yıllarda oldukça revaçtaydı.



Örneğin, 351 kapı numaralı olanı (Skoda marka) “cüruf otobüsü” idi. Orta kapısından hemen sonra karoseri kesilmişti ve şasinin geri kalanında tahta evsafı bir kasası mevcuttu. Kum taşıma işine ayrılmıştı. Yağmurlu havalarda su birikintilerinin yoğun olduğu ve otobüslerin lastiklerinin güç almaktan yoksun kaldığı yokuş başlarına, bazen de kenar semtlerin son duraklarındaki U dönüşü yapılacak yerlerdeki bozuk çamurlu zeminlere kasasında taşıdığı yedekten kum dökerdi. Karlı günlerde yine yokuşlara tuz dökerek, özellikle İETT otobüslerinin kaymasını önlerdi.

359 kapı numaralı Skoda’nın üzerinde ise “su ikmal aracı” yazardı. Bu da su taşırdı. Şekil itibarıyla 351 numaralı “cüruf otobüsü” ne benzer yapıda olup, ondan tek farkı arkasında kasa yerine, silindirik bir su tankı olmasıydı. 342 kapı numaralı Skoda’nın üzerinde ise “mazot ikmal aracı” yazardı. Bunun arkasında da yine silindirik mazot tankeri vardı. 273 ile 372 kapı numaralı Skodalar ise Topkapı garajına bağlı bir “tamir otobüsü” idi. 372 numaranın orta kapısından arkaya kadar camları kapatılarak beyaza boyanmıştı. 247 ise “çekici araç” idi ve sadece bozulan otobüsleri çekerdi.

Çoğunun üzerine monte edilen yanar-döner lambalar sayesinde halk bunları normal yolcu otobüsleriyle karıştırmazdı. Zaten krem rengine boyanarak örtülen camları, arkalarındaki ilginç kasaları ve tanklarıyla kendilerini uzaktan belli ederlerdi.



Şişli Otobüs Garajı

Arka planda Şişli Otobüs Garajı, ön planda elektrikli tramvay kapalı istif alanının ön bahçesi. Aralarındaki tek sıra yapılsa her iki depo sahasını birbirinden ayıran atölye ve malzeme depoları. İETT'nin, Otobüs Şubesi'ni genişletmeye karar vermesiyle bir yılda inşa edilerek 17 Kasım 1948 tarihinde hizmete açılan kapalı otobüs garajı, ilk hizmete girdiği yıllarda Scania-Vabis ve Gazoille-White marka otobüslere ev sahipliği yaptı.



Önündeki manevra sahasında 1947 model Scania-Vabis Bulldog-41 model otobüslerden üçü görülmektedir. Garaj 80 otobüs kapasiteli olup, dönemin oldukça ileri sayılan teknolojisiyle inşa edilmişti. Sağdaki tramvay hangarı ise fotoğraftaki görüntüden 10 sene kadar sonra iptal edilecek ve yerini trolleybüs deposuna terk edecektir. Kadrajın gerilerinde, fonda Mecidiyeköy, Gayrettepe, Esentepe semtlerinin tek-tük evleriyle Zincirlikuyu mezarlığının servileri hayal-meyal seçilmekte.

Bayan biletçiler görev başında

Bayan biletçilerimizden biri, Skoda marka İETT otobüsünün biletçi kabininde günlük mesaisinde, yolculara bilet kesiyor.

İETT İdaresi Umum Müdürü Sedat Erkoğlu: “Bayan biletçilerin kullanılmasının faydalı olacağı kanaatindeyim. Hanım biletçilerin çalıştığı otobüslerde bundan böyle daha nezih bir hava esecek ve arada sırada çıkan ufak tefek münaakaşalara rastlanmayacaktır.” (Basından, 12 Aralık 1959)

İdare tarafından bayan biletçilere senede 2 kat elbise, 3 gömlek, 2 çift ayakkabı, 1 manto, 1 pardösü ve bir de deri çanta verilecek ve ayrıca 3 ayda bir saçlarına ondüle ve permanant yaptırılacaktır. Başvuruda bulunanlarda boy sınırı ise 1.60 olarak belirlendi.

Bayan biletçiler 11 Aralık 1959 tarihinden itibaren matematik ve yazı imtihanına, ardından da Şişli Psikoteknik Laboratuvarı’nda teste tabi tutuldular. İçlerinden başarı gösteren ilk üçü 1960 yılbaşından itibaren otobüslerde fiilen biletçilik yapmaya başladılar. Kurs boyunca kıt’alar ve duraklar hakkında bilgi verilen, yolculara karşı muamele ve otobüsün şoförü ile zil irtibatı hususunda eğitim alan biletçi namzetlerinden Yıldız Ayhan, Ayşe Gül ve Gülsüm Alman’ın, iyi sicil aldıkları takdirde her iki yılda bir terfi etmeleri kararlaştırıldı.

Yolcu yoğunluğu az olan hatlarda çalışmaya başlayan 3 bayan memurun ve devamında alınmasına karar verilen 10 hanım biletçinin daha, başarı gösterdikleri takdirde vatman ve şoför kursuna tabi tutulmadan plantonluk memuru ve kontrolör olabilecekleri açıklandı. Biletçi yerleri bölünerek konforlu şekilde tanzim edilen yeni otobüslerde, Belediye Zabıta kadrosundaki bayan memurların kıyafetine yakın kıyafetler giyen biletçiler, çalıştıkları saat başına diğer biletçilerle aynı ücreti aldılar ve otobüslerde 10:00 - 18:00 saatleri arasında servislerde çalışmaya başladılar. İETT tarafından kadronun zaman içinde 260’a yükseltilmesi planlandıysa da, bu düşünce hayata geçirilemedi ve uygulamaya 1965 yılında son verildi.



Anons kamyonetleri hizmette

Tam teçhizatlı telsiz-telefonlu İdare kamyonetlerinden biri, Taksim Cumhuriyet Anıtı çevresinde halkı uyarıcı anonslar eşliğinde tur atıyor.

İETT, merkezi alanlardaki yolcu hareketini düzenlemek ve yönlendirmek amacıyla 1959 yılının son aylarında anons kamyonetlerini devreye aldı. 6 Eylül 1959’dan itibaren Karaköy’den geçen vatandaşların binecekleri vasıtaları daha kolaylıkla bulabilmesini temin etmek için, köprü üzerinde hoparlörlü bir memur tarafından, vatandaşlara vasıtalara nereden bineceklerini hatırlatan uyarı anonsları yapılmaya başlandı. Zincirin diğer bir halkası olarak muhtelif istikametlere gidecek otobüs ve tramvaylar, yolcuların gelmesine hazır vaziyette Karaköy’ün çeşitli noktalarında hazır halde bekletildiler.

Vapurdan inenlerin bu sık anonslar sayesinde binecekleri araçları kolaylıkla bulabilmesi amacıyla hayata geçirilen uygulama; verimli bulununca 25 Eylül 1959’dan itibaren işletmenin elindeki 2 kamyonet “anons aracı” haline dönüştürülerek sürücü kabinlerine telsiz-telefonlar monte edildi. Böylelikle yolda bozulan bir araba görüldüğünde, anons aracı yardımıyla durum derhal garaja bildirilmeye başlandı. Bu uygulama çerçevesinde aynı zamanda günün belirli saatlerinde şehrin yolcu kesafeti yoğun olan bölgelerinde sürekli ring yaparak dolaşan, tam donanımlı uyarı kamyonetleri sayesinde, kalabalık duraklar için garaja telefon edilerek takviye otobüs gönderilmesi de sağlanır oldu. Halkın, aracın etrafında toplanarak anonsu ilgiyle dinlediği uygulama birkaç yıl boyunca devam etti.



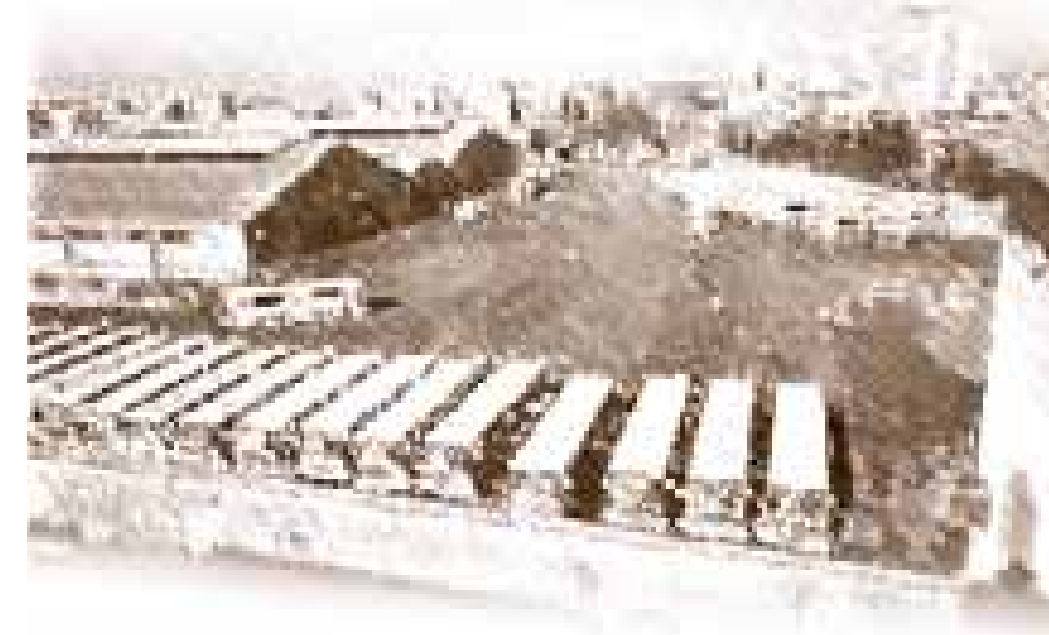
Bomboş arazinin ortasında Levent Garajı

Etrafı şimdilik bomboş arazilerle çevrili olan Levent Garajı'nın üstten görünüşü. İlk açıldığı yıllarda Mercedes O321H-L, Magirus Saturn-II, Skoda RO-706 ve Büssing-4500'lerin depolandığı garaja, 1960'larda hizmete giren trolleybüslerin bir kısmının istiflenebilmesi için bir de havai hat çekilmişti. Sonradan trolleybüsler tek bir yerde, Şişli'de toplanmaya başladı.

BASINDAN

23 Eylül 1959

"İETT'nin Levent'te inşa ettirdiği otobüs garajı 29 Ekim 1959 tarihinde törenle hizmete girecektir. Avrupa'nın en büyük otobüs garajlarından birisi olacak olan Levent Garajı, her sabah 450 otobüsü birden sefere çıkarabilecek teknik imkanlara sahiptir. İnşaat tamamlanmış bulunmaktadır. Garaj 9 milyon liraya mal oldu. Bu garaj, Avrupa'nın en büyük otobüs garajı olacaktır." (Basından, 23 Eylül 1959)



İETT'nin gün geçtikçe büyüyen otobüs filosunun geceleri düzenli şekilde istiflenebilmesi, bakım ve onarımlarının yapılabilmesi için 1957 yılında Şişli, Şehremini, Aksaray ve Bağlarbaşı garajları dışında yeni bir garaj daha inşa edilmesi gündeme geldi. Bu amaçla 4. Levent'te Şişli-Büyükdere Caddesi üzerindeki geniş alanda çalışmalara başlandı.

İki yıl süren inşaat sonrasında İstanbul, o dönemin şartlarına göre oldukça modern kabul edilebilecek bir garaj kazandı. 29 Ekim 1959 günü yapılan törenle Levent Garajı hizmete girdi. Bitişik nizam iki büyük hangarı, tamir atölyeleri ve yıkama-yağlama bölümleri bulunan garaj, ilk açıldığında açık ve kapalı alanları dahil olmak üzere toplam 450 otobüsü birden aynı anda barındırabilecek kapasiteye sahipti.



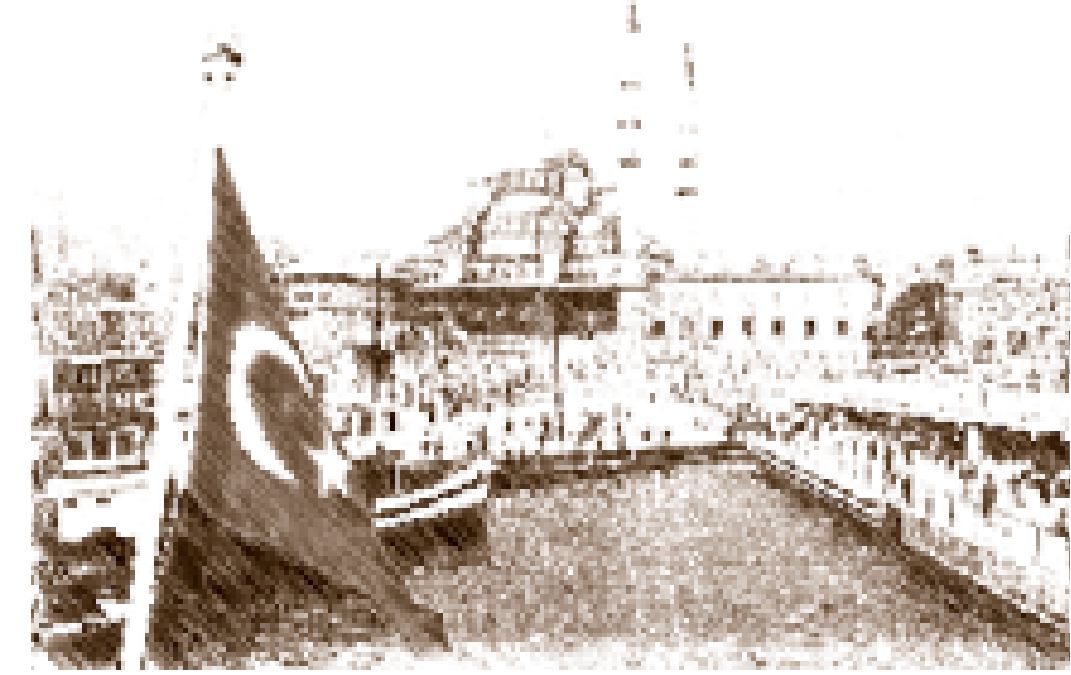
Eminönü'nde yaya üstgeçidi inşaatı

Eminönü üstgeçitlerinden ilkinin inşa çalışmaları başlamış. Köprü ayakları için hazırlanan kare temellerden Bahçekapı tarafında olanında iş yarılanmış bile. Ayaklar otobüs baş duraklarından biraz yer çalmak zorunda kalmış belki ama, Bahçekapı otobüslerinden inen halkın da hızlı ve emniyetli bir şekilde caddenin öte yanına, vapur iskelelerine ve Galata Köprüsü'ne geçmelerine yardımcı olacak. Fotoğraf 1967'nin Kasım ayı ortalarında ve sabah saatlerinde, Yeni Cami'nin kuzeydoğu minaresinin ilk şerefesinden çekilmiş.

BASINDAN

23 Ekim 1967

“Eminönü yaya üstgeçit köprüleri'nin inşaatına başlandı. Köprü'nün iki yanından yayalar için konulacak olan merdivenlerin ayaklarının oturacağı kısımlar hazırlanmaktadır. İlgililer, demir köprülerin 1967'nin Kasım ayı sonuna kadar monte edilmiş olacaklarını söylediler. Yayalar, 30 basamak merdiven ile geçitlere çıkacaklar ve yol açıklığı olan 31 metrelik düz bölümden sonra yine 30 basamak aşağıya ineceklerdir. Köprülerin yükseklikleri 5.00 metre, genişlikleri ise 7.00 metre olacaktır. Yapıtılmakta olan köprüler çelikten mamuldür.” (Basından, 25 Ekim 1967)



Eminönü'ndeki yoğun araç ve yaya trafiği, içinden çıkılmaz bir hal alınca, meydana bir çift yaya üstgeçidi inşa edilmesi gündeme geldi. Biri Yeni Cami'nin önü ile 4 numaralı vapur iskelesi arasına, diğeryse Mısır Çarşısı ile Yemiş arasına kurulacak olan ikiz köprülerin inşaatına 1967'nin Ekim ayı sonlarında başlandı ve aynı senenin Aralık ayı içerisinde birer hafta arayla peş peşe hizmete girdi. Bu geçitler aynı zamanda Elmadağ Divan Oteli önündeki Asker Ocağı Caddesi üzerinden geçen ilk yaya geçidinden yaklaşık 15 yıl sonra inşa edilen ikinci ve üçüncü yaya üs geçitleriydi.

Köprüler her ne kadar bölgenin estetiğini bozuyor diye eleştirilse de, 20 yıl boyunca önemi tartışılmayacak ölçüde büyük bir misyon üstlendiler ve milyonlarca İstanbullunun güvenli bir biçimde caddenin öte tarafına geçmesine yardımcı oldular. Üç ay gibi kısa bir sürede montajları tamamlanan köprülerin merdiven altlarına denk gelen kısımlarına 4 ayrı mağaza da kiraya verilerek, buralardan önemli ölçüde gelir elde edildi. Yeni Galata Köprüsü'nün inşasına başlanan 1980'lerin ikinci yarısında bir hafta zarfında söküldüler.



BASINDAN

8 Mart 1956

İETT İdaresi Karayolları'ndan 11 otobüs aldı

İETT İdaresi'nin Karayolları'ndan aldığı Mercedes marka 11 otobüsün tadil işi tamamlanmak üzeredir. Vasıtalarından bir tanesinin tadili tamamlanarak Kadıköy muntikasıdan servise girdi. Geri kalan 10'u da çok yakında muhtelif hatlarda sefere konulacaklardır" (Basından, 8 Mart 1956).

Karayolları Kongresi'ne İETT'den otobüs desteği

Beynelmilel 10. Yol Kongresi Bugün Açılıyor

"Yol Kongreleri Beynelmilel Daimi Asosiasyonu 10. Kongresi" bugün saat 16:30'da Dolmabahçe Sarayı Muayede Salonu'nda Nafia Vekili Kemal Zeytinoglu'nun nutku ile açılacaktır. Kongreye iştirak edecek olan 37 millete mensup 622 delege, dün İstanbul'a gelmiş bulunmaktadır. Karayolları Umum Müdürlüğü Tertip Komitesi, gelen delegeleri karşılayarak şehrimizin muhtelif otellerine yerleştirdi. Ayrıca delegeleri İstanbul'a getiren "Tarsus" ve "İstanbul" vapurları rıhtıma yanaşarak otel vazifelerini görecektir." (Basından, 26 Eylül 1955)

1955'in Eylül ayında İstanbul'da düzenlenen "Yol Kongreleri Beynelmilel Daimi Asosiasyonu 10. Kongresi" münasebetiyle Türkiye'ye gelen 622 yabancı delegenin, toplantının devam ettiği 10 gün boyunca şehir içindeki nakilleri amacıyla Almanya'dan 31 adet Mercedes-Benz 0321-H tipi otobüs satın alındı. Bu otobüsler 5 Ekim 1955 akşamına kadar delegeleri kaldıkları otellerden alarak toplantı salonlarına taşıdılar, ayrıca geri kalan zaman zarfında da İstanbul'un tarihi ve turistik yerlerini tanıtmak için düzenlenen turlarda kullanıldılar. Otobüsler, kısa kasa olarak adlandırılan tarzda imal edilmişlerdi.

Kongrenin sona ermesinin ardından bir süre Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde kullanılan Mercedeslerin içinden 11 tanesi satın alınarak İETT filosuna katıldı. Geri kalanları da Bursa ve Yalova Belediyelerine gönderildi. İstanbul'da kalan araçlara 6 ile 16 arasında kapı numaraları verildi. İdare bünyesinde bir süre çarpma kapı tabir edilen tarzda, manüel (elle) açılıp-kapatılan kapıları, Şişli atölyelerinde yapılan bir tadilattan sonra otomatik hale getirildi. Mercedes otobüsler 1981 yılının ortalarına kadar İdare'ye hizmet verdiler.



Son durak hurdalık

Şişli Garajı'nın hizmet binalarının arkasındaki hurdalık araziye yan yana çekilen eski İETT otobüsleri. En öndeki 1951 model bir Büssing-5500, onun yanındaki 1949 model bir Scania-Vabis-Bulldog 43-II, daha gerilerdeyse çoğunluğu 1956 model Skoda RO-706'lar. Hizmet verdikleri yıllar boyunca kar-kış, yağmur-çamur demeden yüz binlerce İstanbulluyu taşıyan bu yaşlı ama vazifeşinas kent mobilyaları, diğer sağlam kardeşlerine yedek parça görevi görmeleri için tekerlekleri ve camları sökülmüş, farlarına varıncaya kadar işe yarar ne kadar parçası varsa çıkarılmış, artık bir daha asla İstanbul'un mozaik parke caddelerinde dolaşamayacak duruma getirilerek, yorgun birer metal yığını halinde beklemeye alınmışlar.

Eşyanın tabiatı gereği, otobüslerin de bir ömrü vardır. İmal edildikten sonra uzun yıllar boyunca vefakârca hizmet verirler. Ancak metal yorgunluğu ve arızalar sıklıkla baş göstermeye başlayınca artık servisten çekilirler. Derken göz aşınası olduğumuz emektarlar İstanbul caddelerinde birer ikişer yitip gider, derken tamamıyla gözden kaybolurlar.

Hepsinin toplandığı hurdalıklar ortaktır. Suriçi bölgesinde Yedikule gazhane hurdalığı, Beyoğlu bölgesinde Şişli Garajı'nın arka bahçesi ve sonrakı yıllarda Fulya Vadisi, Kadıköy tarafında Bağlarbaşı Düzlüğü. Söz konusu alanların hepsinin ortak ismiyse "otobüs mezarlığı" dır. Vadesi dolmuş eski araçlar camları, lastikleri, koltukları, motorları çıkarılmış halde yan yana istif edilirler. Ta ki bir süre sonra açılan ihaleyle topluca kendilerini satın alacak hurdacı esnafın elinde parçalanana kadar. Kimine göre vefasızlık, kimine göreyse yerine getirilmesi gereken mecburi işlemler zinciridir bu. Çarkın olabildiğince verimli dönebilmesi için yaşlı otobüsler, vakti kerahet kapıyı çaldığında yerini yenilere bırakmak durumundadır.



Vali Fahrettin Kerim Gökay Kadıköy Yakası'nı teftişte

Kadıköy Tramvayları, Dün Belediye'ye Devredildi
Anadolu Yakasındaki Yolcu İzdihamını Önlemek için Tramvayların Sayısı Artırılacak

ÜKHT İşletmesi, dünden itibaren (1 Nisan 1955) İETT İdaresi'ne devredildi. Bu münasebetle dün sabah Bağlarbaşı'ndaki tramvay deposunda bir merasim yapıldı. Merasimde İstanbul Valisi, Şehir Meclisi üyeleri, Nafia Vekâleti temsilcileri ve İdare mensupları hazır bulundular. Konuşan hatipler, tesislerin Elektrik İdaresi'ne devredilişini memnunlukla karşıladıklarını belirttiler. Söz alan İstanbul Valisi Prof. Gökay; "Bu vesileyle tebarüz ettirmek isterim ki, hiçbir sahada geriye dönüp bakmıyoruz. Daima iyiye, daima güzele ve daima hayra koşan insanlarız. Şimdi de Anadolu Yakasındaki yolcu izdihamını önlemek için tedbirler almış bulunuyoruz. Tramvay arabaları ve otobüs sayısı artırılacaktır."

Diğer taraftan, yine dünden itibaren Anadolu yakası tramvaylarında yeni ücret tarifesinin tatbikine başlandı. Tramvay ücretleri: 1. mevki 20 kuruş ve 2. mevki de 15 kuruş olarak tespit edildi. Fiyatlarda talebelere tenzilat yapılmaktadır." (Basından, 2 Nisan 1955)



24 Ekim 1949 -26 Kasım 1957 tarihleri arasında İstanbul Vali ve Belediye Reisliği yapan Prof. Dr. Fahrettin Kerim Gökay, ÜKHT İdaresi'ne ait mozaik parke zeminli Bağlarbaşı Tramvay ve Otobüs Deposu'nu teftiş ediyor. Geri planda 3 adet Twin-Coach marka ÜKHT otobüsü ile bir tane de sarı renkli Siemens tramvay motrisi görülmektedir. Otobüsler ve tramvay Kadıköy-Bostancı hattında işletilmekteler. Bu teftişi takip eden aylarda ÜKHT İdaresi lağvedilerek İETT bünyesine katılacak ve İdare bu yakaya kendi filosundan takviye 8 yeni otobüs gönderecektir.



Köprü'nün Eminönü ayağındaki keşmekeş

96 filo numaralı otobüs, İsveç mamulü 1947 model bir Scania-Vabis. 37 numaralı Yıldıztabya arabası. Arka kapısının gerisindeki dikdörtgen tabelada güzergahının Sultanahmet-Beyazıt-Fatih-Edirnekapı-Rami-Yıldıztabya şeklinde olduğu yazılı. Servisine başlayalı henüz daha birkaç dakika olmuş. 35 dakikalık bir yolculuk bekliyor onu.

Önündeki otobüs ise 1951 model Federal Almanya imalatı bir Büssing-5500. O da 22 numaralı Boğaz hattına çıkmış az evvel. Ama önce Yeni Cami'nin etrafından geniş bir tur atacak, ondan sonra Galata Köprüsü'nü aşarak Karaköy-Kabataş-Beşiktaş-Ortaköy-Arnavutköy-Bebek-Aşçıyan-Rumelihisarı üzerinden Emirgân'a doğru yola koyulacak. Onun sefer müddetiye biraz daha fazla. 45 dakikalık bir yolu var önünde.



Belediye Başkanı Lütfi Kırdar istimlâkleri sırasında Bahçekapı ve Yemiş taraflarında gerçekleşen yıkımlarla bir miktar genişletilen Eminönü-Yeni Cami Meydanı, ikinci yayılma hamlesini ise Menderes döneminde, 1950'lerin ikinci yarısında yaşadı ve eskisine oranla yaklaşık bir misli daha büyüdü.

Fotoğraf, bu iki önemli çalışmanın tam ortasındaki bir zamana denk düşmüş. Bu bölgede 1956 yılında başlatılan istimlâk faaliyetlerine yalnızca birkaç sene kalmış. Geri planda, solda görülen Deniz Yolları Ambarlarından Köprü'ye yakın olanı ve karşı cephesindeki ikişer-üçer katlı sıra hanlar altı ay zarfında yıktırılacaklar. Böylece Hidayet Camii'ne dek bir genişleme söz konusu olacak. Meydandaki göbek iptal edilecek, trafik akışında kapsamlı değişikliklere gidilecek. Otobüs duraklarının yeri değiştirilecek, dolmuşlar içinse yeni bir hareket alanı hazırlanacak.



Skoda filosuna takviye

Şişli Garajı'nın yan bahçesinde dinlenmeye alınan 3 adet Skoda RTO-Max yanyana. Çekoslovak yapımı RTO-Maxlar, genellikle Beyoğlu, Şişli ve Beşiktaş bölgelerinden hareket eden otobüs hatlarında çalıştırıldılar.

Arıza yaparak sefer dışı bırakılan araçların yerine alınan 21 adet Skoda RTO-Max marka otobüs, iki parti halinde İETT'ye teslim edildi ve bunların her birine 200 ila 500 sayı aralığında, birbirlerini takip etmeyen rastgele sıra numaraları verildi. İlk ve ikinci nesil Skoda otobüslere göre daha modern ve konforlu kabul edilen RTO-Max'lar, yaklaşık 20 sene İstanbul'a hizmet verdiler. Araçlar kentin Avrupa Yakasındaki hatlarda servislere çıktılar ve halk arasında "çaydanlık" lakabıyla tanındılar.



Şişli Garajı'nda Skodalar yan yana

1956-57 seneleri arasında satın alınan Skodaların daha gelişmiş modeli olan RTO-Max'lar, ardışık sıra numarası almak yerine, İETT'nin çeşitli sebeplerle filodan ayrılan otobüslerinin kapı dizisiyle değiştiriliyor ve 1961-80 dönemi boyunca yolcularına hizmet veriyor.

Skoda RTO-Maxlardan on tanesi Şişli Garajı'nın ön bahçesine sıra sıra dizilmişler. Filoya daha o gün katıldıkları için, şimdilik göğüslerinde sıra numaraları yazılı değil. Çekoslovakya'dan Sirkeci'ye bir buçuk gün süren sarsıntılı tren yolculuğu sırasında kırılmasınlar diye ön farlarına dek, bütün nazik parçaları geçici olarak sökülmüş durumda. Garaj personelinin işi oldukça yoğun. Çıkartılan bütün parçalar tekrardan yerlerine monte edilecek teker teker. Lastikler kontrol edilecek, kirlenen camlar temizlenecek, deneme sürüşleri yapılacak. Olsun varsın, İdare gıcır gıcır 10 yeni otobüse daha sahip oldu ya varsın mesai biraz fazla sürsün o gün. Ertesi sabah İstanbullular güzel bir sürprizle, yeni otobüslerle tanışacaklar çünkü.



Baş durakta Trolleybüs kuyruğu

3 Ekim 1963, Bahçekapı kalkış noktasındaki trolleybüs baş duraklarından biri. Yolun kenarına raptedilen levha önünde biriken halk, aracın hareket saatini beklemekte. Trolleybüsün şoförü, arkasından gelebilecek diğer trolleybüslere engel olmamak için havai tellerini geçici bir süreliğine indirerek aracın üzerine yatay bir şekilde bağlamış, böylece telleri seyrüsefere açık hale getirmiş. Sarı durak levhasının üzerine çaprazlamasına çekilen kırmızı bant ise, o noktanın ilk hareket noktası ya da kıt'a değişim yeri olduğunu işaret etmekte.



Baş duraktan trolleybüse ya da otobüse binecekseniz, kendinize oturacak bir yer bulma şansınız yüksektir. Biraz ayakta beklersiniz ama, hiç değilse ara duraklarda neredeyse sıfıra inen oturarak seyahat etme ihtimaliniz, bu sayede yükselir. Bineceğiniz otobüsün baş durağı şayet Eminönü, Taksim, Beşiktaş, Yenikapı gibi merkezi bir yerde ise, kuyruğun başlarında, hiç değilse ortalarında olmanız elinizi güçlendirir. Ortalama 25-30 koltuk kapasiteli İETT araçlarına ilk binen 25 şanslı kişi arasındaysanız, merak etmeyin, muhakkak kendinize oturacak bir yer bulursunuz.

Eğer kuyruğun sonlarındaysanız ve bineceğiniz hattın aracı da sık aralıklarla kalkmaktaysa, hiç kendinizi zora sokmayın. Yetişmeniz gereken çok önemli bir işiniz yoksa, baş durağa bir sonra yanaşacak olanı bekleyiniz. Fotoğraftaki gibi güzel bir hava varsa, Eminönü'nde etrafınızı seyrederken vaktin nasıl geçtiğini anlamazsınız.



İstanbul'a özel Magirus otobüsler

Araç içi şekilleri ve koltuk yerleşimi özellikle İETT tarafından tespit edilen Magirus-Deutz Saturn-II model otobüslerden 44 kapı numaralı olanı, Taksim'de Basınköy baş durağında kalkış saatini bekliyor. B hattının son durağı, Florya ile Çekmece arasında kalan arazi üzerinde basın mensupları ve aileleri için inşa edilen bir uydu mahalle olup, 1961-62 döneminde ikamete açıldı.

Londra Asfaltı'nın batı ucunda otobüs işletilen en uzak yerleşim birimi olma özelliğini uzun süre koruduktan sonra, hattın bazı otobüsleri daha ileriye, Avcılar'daki İETT Kampı'na kadar uzatıldı. Bir kısmı ise yine eskisi gibi Taksim ve Eminönü'nden kalkarak Basınköy'de son durak yapmaya devam ettiler.



Halka daha konforlu hizmet sunabilmek için İstanbul kent içi ulaşımın ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikleri olabildiğince bünyesinde taşıyan özel imalât bir otobüs modeli arayışına giren İETT, 1959-60 döneminde Almanya Magirus-Deutz fabrikalarında üretimi yapılan Saturn-II modelleri üzerinde birtakım düzeltmeler yapılması durumunda bu otobüslerden bol miktarda satın alacağını bildirdi. Bunun üzerine fabrika İETT'nin talep ettiği kısmi değişiklikleri bu model üzerinde denedi ve 5 adet örnek otobüs, 23 Nisan 1959 günü karayoluyla saat 15:00'te şehre getirildi. 18-22 arası filo numarası verilen araçlar Kadıköy ve havalisine tahsis edildi.

Gönderilen model üzerinden imalâtları yapılan Magirusların 25 otobüslük ikinci ve son partisi ise iki yıl sonra, 9 Kasım 1961'de karayolu ile İstanbul'a getirildi. Bunlara da 23-47 arasında kapı numaraları verildi. Otobüsleri, 41 kişilik personel, 4 günde toplam 3300 kilometre yol kat ederek Stuttgart'dan İstanbul'a nakletti. Motoru hava ile soğuyan bu otobüslerin her biri 60 kişilik olup, tanesi 17 bin dolara mal oldu. Magiruslar ilerleyen zamanda Avrupa Yakasına alındı 1980'e kadar bu yakadaki prestij hatlarında hizmet verdi.



Aksaray'ı sel bastı trafik durdu!

Yoğun sağanak yağış sonrasında adeta göle dönen Aksaray Meydanı'nın tam da ortasında mahsur kalan 15 kapı numaralı İETT otobüsü, Eminönü-Topkapı-Maltepe hattında. Her yarım saatte bir hareket ettirilen 4 Scania ile hizmet verilen bu hat, o yıllarda kentin ilk 7 otobüs hattından biridir. 12 numarayı kullanan Maltepe otobüs hattı, bu fotoğrafın çekilmesinden üç yıl sonra değiştirilerek 32 numarasını alacak ve günümüze kadar da değişmeden gelecektir.



1942-43 yılları arasında İsveç'ten bin bir zorlukla satın alınan Scania marka 15 kamyon şasisinin üzerine, Tramvay İdaresi çalışanları tarafından Elmadağ Surp Agop atölyelerinde kaporta giydirilen ilk belediye otobüslerinden biri: 15 numara. Diğer 14 kardeşiyle birlikte fotoğrafa konu olan 15 numara da, kamyon bozması olmasına aldırmadan 6 yıl boyunca İstanbullulara hizmet etti.

5 ila 33 arasında tek sayılarda filo numarası verilen Scania'lar, İkinci Dünya Savaşı'nın o yokluk günlerinde kent içi ulaşımına adeta taze kan getirdi. Şehirde hizmet veren 199 tramvay motrisi ve 121 vagona ilaveten, Amerikan malı 9 Gazoille-White ile birlikte İETT'nin 24 araçlık otobüs filosunu oluşturmaktaydı. Elde ve bağımsız şekilde imal edildikleri için 15'i de birbirinden farklı görünümde olup günümüz İETT otobüslerinin atası kabul edebileceğimiz toplama Scania'lar, o dönemde Anadolu Yakasında ulaşım hizmeti ÜKHT İdaresi tarafından yerine getirildiği için, yalnızca Avrupa Yakasında çalıştırıldılar.



Türk Hava Yolları'ndan hibe otobüsler geldi

THY'den çıkma 54 numaralı İETT otobüsü garaj alanında. Magirus Saturn-II'ye göre kapasitesi biraz daha düşük olan Magirus Classicler, yolcu yoğunluğu nispeten az olan hatlarda servise verilir.



Otobüs sayısının giderek azalması, 1970'lerin ilk yarısında İETT'yi ciddi anlamda sıkıntıya soktu. Eldeki filo, kentin seyahat talebine cevap vermekten giderek uzaklaşıyordu. Mevcut 708 otobüs ve 101 trolleybüsten başka, 92 tane halk otobüsü de toplu taşımaya destek veriyor, fakat yine de doğu, batı ve kuzey yönlerinde büyük bir hızla yayılmaya başlayan İstanbul'a ve kent içi taşıma sorununa çare olamıyordu. Döviz sıkıntısı nedeniyle İETT'nin adeta eli-kolu bağlanmış durumdaydı.

Bunun üzerine İETT çareyi özel otobüs kiralamakta aradı. Şehirlerarası hizmet veren 500 otobüsün, kontrollerinin İdare tarafından yapılması şartıyla zaman içinde kent içi taşımacılığa katılmasına karar verildi. Ayrıca THY'nin Şişhane ile Yeşilköy Havaalanı arasında yolcu taşımak için 1959 yılında satın aldığı Magirus-Deutz marka 5 servis otobüsü de İETT'ye devredildi. Her biri 16 yaşında olan bu araçlara 48, 49, 50, 52 ve 54 kapı numaraları verildi.

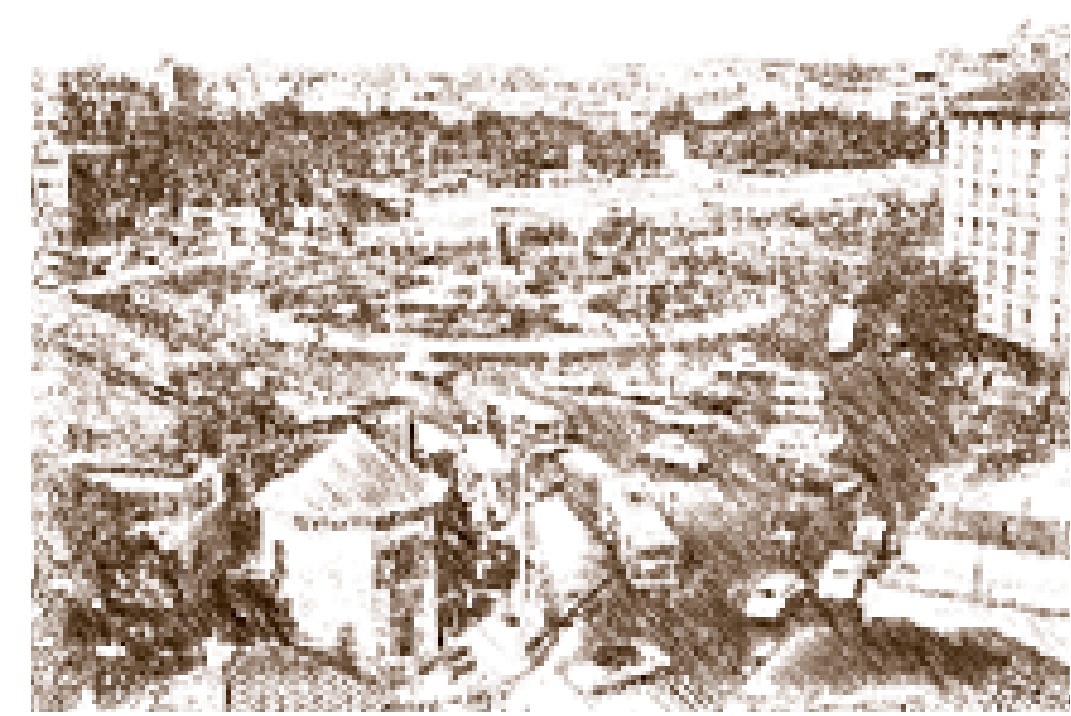


Sarıyer otobüsü Taksim'den hareket etmek üzere

[4] numaralı Sarıyer arabası, Taksim baş durağında hareket saatini bekliyor. Orta yaşlı üç hanım öndeki üçlü yan deri koltukları kapmışlar. Günün tam da ortası, öğleden sonra misafir gününe davetliler. Ah, bir de güneş gelen tarafa oturmasalarmış. Yol uzun, hava sıcak. Daha araba hareket etmeden sırtları güneşten yanmaya başladı bile.

İçerisi hazır dolmadan arkadaki düz koltuklara mı geçseler acaba? Aksi gibi az evvel de biletçi dolaşıp biletlerini kesti. Şimdi durduk yerde koltuk değiştirip adamcağızın kafasını karıştırmaya ne hacet? Otuz beş dakika sonra Küçükbebek, Aşiyan, Hisar derken Mirgün'e vâsıl olunacak nasıl olsa...

Şu Dolmabahçe-Akaretler arası hengâme hayırlısıyla aşılsa, ötesi kolay. Yol buradan öteye epey boşalacak, Boğaz yolu işte. Ne trafik olacak ki bu saatte? İnşallah şoför bey de pek hızlı sürmez arabayı. Zaten yan kanepelere oturuldu, misafirlige, yerinden oynamış midelerle gitmek ziyadesiyle ayıp kaçar yoksa. Şu berideki tenvirat direğinin dibine çömelmiş bekleyen genç ise şayet şoför, usturuflu kullanacakmış gibi duran sakın bir delikanlıya benziyor. Vakıa, mecbur kalınırsa haftıften uyarıverirler, sallamadan sürüversin arabayı diye, ne de olsa henüz oğulları yaşında daha...



Araba... Memleketimizin birçok şehrinde olduğu gibi belediye otobüslerinin halk arasındaki en yaygın isimlerinden biri de "Araba" idi. Vasıtaların mazotla, benzinle hatta elektrikle işlemeleri İstanbullular için pek de fark etmiyor. Hareket halindeki araçların neredeyse tamamı kısaca bu şekilde telaffuz ediliyor: "Şoför bey, Sarıyer arabası kaçta kalkacak?", "Bahçekapı-Atikali arabası Hoca paşa'da raydan çıkmış", "Ring arabaları Çarşıkapı'da nispeten boşalıyorlar", "Bir haftadan beri Tünel arabaları öğlen vakitlerinde seferlerini azaltmışlar kuzum"... bilindik kalıplardan sadece birkaçı... Yıllarca halkı bir yerden bir yere nakleden emektar at arabalarının hafızalarda bıraktığı o unutulmaz izler, bu vefalı, naif sıfatın dededen toruna aktarılarak İstanbulluların ağızlarına pelesenk olmasına yol açmıştı belki de... Kim bilir?



Emektar şoförlerimiz

İlk otobüslerin sefere başladığı 1927 yılının Ekim ayından beri, gece demeden gündüz demeden yolcularına hizmet veren özverili şoförlerimizden biri, Skoda RO-706 model otobüsün direksiyonuna geçmiş, Taksim Meydanı'ndaki göbeği aşıyor, pürdikkat. (1960'lı yıllar)

İdare prensiplerine göre tüm şoförlerin kasket takmaları mecburi o yıllarda. Şoförlerin, biletçilerin, plantonluk çalışanlarının, kısacası tüm İETT personelinin tertemiz, jilet gibi giyinmesi mecbur tutulmakta.

Kentin nüfusu son beş yıldan beri 1 milyon sınırını aşmış halde, trafiğe çıkan araç sayısı artık çok daha fazla. Caddeler yetmiyor, seyrüsefer ışıkları kentin birçok merkezi yerine art arda monte edilmekte. Tramvaylar kısa süre önce kaldırılmış, tüm yük artık otobüslerin omuzlarında. İETT çalışanları, eldeki sınırlı imkânlarla, olabilen en iyi hizmeti vermek için gece-gündüz sabırla çalışmakta.

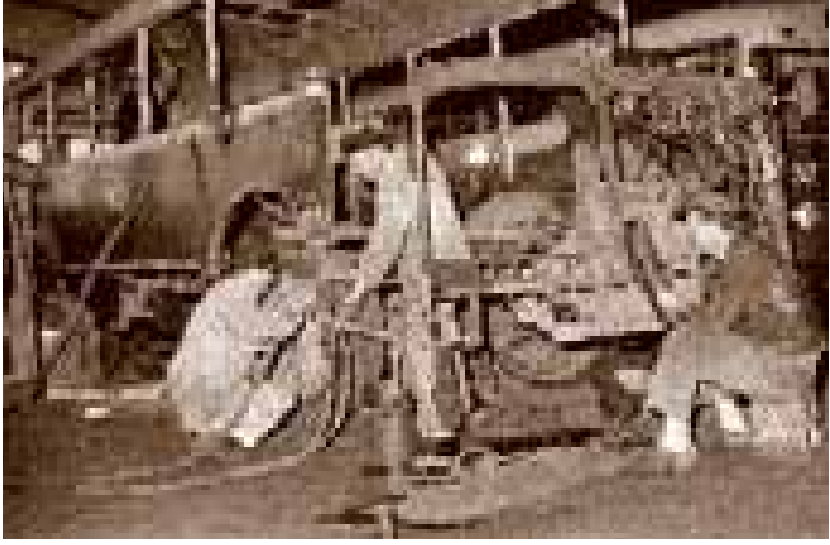


Elmadağ durağında bir Magirus Saturn-II

[59] tabelalı Etiler-Aksaray servisinde çalışan 24 kapı numaralı Magirus Saturn-II, Elmadağ transit durağında. İstikameti Taksim-Tarlabaşı-Şişhane-Unkapanı Köprüsü. Fotoğrafın sağından kadrja giren blok binalar ise, İETT'nin 1927-47 yılları arasında kullandığı ilk otobüs garajının, Surp Agop deposunun üzerine sonradan inşa edilen sıra apartmanlar; Seyhan, Erk, Kahan.

Şehrin kuzey bölgesinde yer alan Gayrettepe, Levent, 4 Levent, Yenilevent ve Etiler muhitlerine eskiden iltimas geçilir ve İdare'nin en yeni, en konforlu araçları sefere verilir. İstanbul'da 1950'lerde ve 60'ların ilk yarısında modern bir mimariyle inşa edilen Levent, Etiler, Ataköy Toplu Konutları, belediyenin gözbebeği olarak kabul edilir, sekteye uğratılmadan hizmet götürülmesine özen gösterilirdi. Fotoğraftaki Magirus Saturn-II de mükemmel süspansiyona sahip, Almanya'daki fabrikasında İETT'nin istediği detaylar göz önüne alınarak imal edilen prestij araçlarındandı. Toplamda 30 adet satın alınan Saturn-II'ler, şehre 21 yıl boyunca hizmet verdikten sonra 1980'de görev dışı bırakıldı.

Aksaray'dan Taksim'e çıkarak Şişli, Mecidiyeköy, Zincirlikuyu üzerinden bu modern sitelere giden İETT hatlarından [59] numara, 1956-57 döneminde Taksim-Etiler olarak hizmete alındıktan sonra 1968'de Aksaray'a, bir yıl sonra da Yenikapı'ya dek uzatıldı. 1979 yılında ise Uçaksavar Sitesi'ni son durak olarak kullanmaya başladı.



Bir otobüsün yeniden doğuşu

Kaza geçiren Büssing-4500 model otobüs tamir ediliyor.

1960'ın 28 Ağustos'unda Cağaloğlu'nda yol kenarındaki elektrik direğine çarparak ön kısmı ağır hasara uğrayan 202 kapı numaralı 1954 model Büssing-4500 TU.5 model İETT otobüsü, İdare atölyelerinde uzman elerde sabırlı bir tamir sürecinden geçtikten sonra eskisinden daha sağlam ve derli-toplu bir şekle getiriliyor, İstanbullulara 4 yıl daha hizmet veriyor. İdare'nin profesyonel tamir kadrosu sayesinde bu ve benzeri nice arabaların ömürlerine ömür katılıyor, daha uzun yıllar seferde kalması sağlanıyor.

Lüks otobüsler İstanbul'un hizmetinde!

Yeni otobüslerimizi Stuttgart'tan teslim almaya giden şoförlerimiz, yola çıkmaya hazır partinin önünde poz veriyor.

1950'li yılların ikinci yarısından itibaren İstanbul, kent içi ulaşımında köklü bir değişime sahne oldu. Peyderpey iptal edilen tramvay hatları ve motorislerinin yeri lastik tekerlekli toplu taşıma araçlarıyla, yani otobüslerle doldurulmaya başlandı. Art arda ve çok miktarda gerçekleştirilen alımlar Skoda marka otobüslerle başladı, Mercedeslerle devam etti, Büssing ve Magiruslarla tamamlandı.

Almanya'dan satın alınan 50 adet Mercedes 0321 H-L tipi uzun model İETT otobüsünün ilk partisi olan 15 araç, 1958'in Kasım ayının 28'inde Stuttgart fabrikalarında yapılan bir törenden sonra konvoy halinde İstanbul'a doğru hareket etti ve yedi günlük, oldukça meşakkatli bir yolculuktan sonra 5 Aralık 1958 sabahı Topkapı Surlarından kente giriş yaptı. Bizzat İETT şoförleri tarafından, çok sert bir kış yaşayan Avrupa'nın buzlu ve riskli yollarını aşarak İstanbul'a getirilen ilk konvoydaki otobüslere 551-565 arasında filo numarası verildi.



Karakış bastırdı vasıta sıkıntısı had safhada!

İETT'nin Kadıköy Çarşı durağına şehirlerarası otobüslerle dahi olsa ulaşabilen İstanbullular memnun. İETT'nin o daracık deri kanepeli otobüslerinden sonra, hiç değilse bir günlüğüne pulman koltuklarda oturarak ve şehir içi ücreti ödeyerek seyahat etmek bayağı bir keyifli olmuştur. İneler koştura koştura işlerine güçlerine yetişme telaşındalar. 1970'lerin meşhur İspanyol paça pantolonları o yıllarda erkeklerin bir numaralı stiliydi, hatta paçalar bazen abartılı şekilde geniş tutulur ve bu yüzden ayakkabının altına girerek, insanı tökezletirdi.

Otobüs yol boyunca tipi arkasından yemiş, sırtı kar içinde, plakası dahi okunmuyor. Karşı istikametten de bir Leyland yolcularını alarak, Altıyol'a doğru tırmanmaya başlamış. Gerilerde, iskelede bağlanmış halde hayal meyal bacası seçilen bir Fairfield's Şehir Hatları Vapuru da, karlı havaya aldırmadan Kadıköy-Haydarpaşa-Köprü seferine başlamak üzere.



Kar yağışı, kent içinde yolcu taşımacılığı yapan tüm İdarelerin korkulu rüyasıdır. Gece yarısından sonra aniden bastıran tipi, bir anda şehrin tüm yollarını kaplar, sabaha karşı dona çeken zemin, üzerinde hemen hiçbir lastik tekerlekli taşıtın hareketine izin vermez. İstanbul gibi büyük ulaşım idarelerine sahip şehirlerin parkındaki tuz serpen araçlar devreye girer, yol boyunca biriken karlar ilk servislerin hareketine kadar elden geldiğince kürünür, hiç değilse ana aksların bir kısmı yolcu naklini sekteye uğratmayacak ölçüde açık tutulmaya çalışılır. Yine de bazen bu meşakkatli çalışma fayda etmez, kar yağışı baskın gelir, eldeki toplu taşıma araçları oldukça düşük bir verimle servise girer, kent halkı yollarda kalır, şehir buz keser, maalesef elden fazla bir şey gelmez ve yoğun yağışın biran evvel şehri terk etmesi için ümitle kar bulutlarının geçip gitmesi beklenir.

Tıpkı 1977-78 kışında olduğu gibi... Sabaha karşı başlayan yoğun tipi şehri esir almış, İETT'nin zaten kısıtlı olan filosu, bir de bu doğa olayı karşısında iyice çaresiz kalmış. Belediye, şehirlerarası otobüs firmalarıyla temasa geçerek hiç değilse sabah ve akşam saatlerindeki yoğunluğu biraz olsun eritebilmek için bu araçların da taşıma hizmetine destek olmasını sağlamış. İstanbul caddelerinde rengârenk şehirlerarası otobüs, belediye vasıtalarıyla birlikte vatandaşları biran evvel işlerine ve evlerine ulaştırabilme çabası ve telaşında...



Mülga Belediye Otobüsleri ve Midibüsleri İETT'ye devredildi

1970'li yılların çevre idarelerinden biri olan Güngören Belediyesi'ne ait 05 kapı numaralı bir Magirus-Deutz midibüs, Güngören Meydanı'ndaki baş durağında hareket saatini bekliyor. Belediyenin 2 numaralı hattı Güngören-Aksaray arasında servis verirken, Eminönü ve Bakırköy'e giden alternatif hatları da mevcuttu. Siyah üzerine beyaz fontlarla dizilen plakası, midibüsün resmi hizmete mahsus bir araç olduğunu göstermektedir. Ortalama kapasitesi 28-30 yolcu arasında değişen midibüsler, otobüs yokluğunun had safhaya ulaştığı ekonomik kriz ve ambargo yıllarında İETT filosuna %10 civarında bir destek sağladı.

Sıkıyönetim Komutanlığı'nın 9 Şubat 1981 günü yayınlanan bildirisine göre; İstanbul il sınırları içinde bulunan bazı belediyeler lağvedilerek Şube Müdürlükleri haline dönüştürüldü. Milli Güvenlik Konseyi'nin 34 numaralı kararı gereğince yapılan bu uyarılama sonucunda; kentin hinterlandına serpiştirilmiş halde bulunan yerleşme merkezleri, artık bağımsız belediyeler olmaktan çıkarak, Anakent'e katıldılar.



Kentin banliyölerinde yer alan çevre belediyelerin kendi bütçeleriyle tedarik ettikleri farklı marka, model ve renklerdeki otobüs ve midibüsler, taşıt buhranının yaşandığı 1970'lerin bilhassa ikinci yarısında kent içi ulaşımına büyük katkıda bulundu. Genellikle bağımsız belediyelerin meydanından hareket ederek kendilerine en yakın toplayıcı merkeze kadar sefer yapan, kendilerine özgü biletleri, hareket tarifeleri ve güzergâhları olan "çevre belediye otobüsleri" gün boyu aralıksız çalışarak hiç de azımsanmayacak bir yükü omuzladılar. Genellikle Almanya'nın muhtelif belediyelerinden ikinci el olarak satın alındılar ya da hibe yoluyla temin edildiler.

Rumeli Yakasında Bayrampaşa, Esenler, Bağcılar (Yeşilbağ), Kocasinan, Sefaköy, Güngören, Küçükköy, Alibeyköy, Kâğıthane, Avcılar; Anadolu Yakasında ise Ümraniye, Yakacık, Küçükyalı, Dolayoba, Tuzla, Kartal, Pendik, Küçükbakkalköy, Dudulu, Maltepe gibi beldeler bu tarz araçlara sahipti. 1980 ihtilâlden sonra İstanbul Belediyesi sınırları dışında kalan tüm çevre belediyeler Anakent'e bağlanarak faaliyetleri nihayet bulunca, mevcut 142 otobüs ve midibüs de İETT denetimi altına geçti ve kırmızı-krem renklere boyanarak 1987 yılına kadar İdare bünyesinde çalışmaya devam etti.



Sabah servise çıkan otobüsler

Günün ilk ışıklarıyla birlikte Şişli Garajı'nın dağıtım kapısı önünden sırayla servise çıkan otobüsler. Gece boyunca hepsi tek tek elden geçirilerek bakımları yapılmış, dış cepheleri itinayla yıkanarak iç temizlikleri tamamlanmış. Büssing-4500 ve Skoda RO-706 modeller, 1950'lerin son demlerinde garajın ağırlıklı otobüs profilini oluşturuyor. Tramvaylar da şimdilik seferde. Yerlerini trolleybüslere terk etmelerine sadece birkaç yıl kalmış.



Bir zamanlar İETT'nin en büyük kapalı alanlarından biri olan Şişli Garajı, 1912 yılında atlı tramvay deposu olarak hizmete girdi. 1913 yazından itibaren elektrikli tramvayların bakım ve onarımlarıyla istiflerinin yapıldığı bir depo şekline getirilen alana 1948 yılında bir de otobüs hangarı ilave edildi. Tramvay deposu, 1961-84 arasında trolleybüslerin de faydalanabileceği bir hale getirildi.

Garaj hizmetine son verilerek yerine alışveriş merkezi inşa edilmek üzere yıktırıldığı 1980'lerin ikinci yarısına kadar 75 yıl boyunca yüzlerce otobüs, trolleybüs ve tramvaya teknik destek veren, geceleri parklarını sağlayan iki katlı Şişli Garajı, ağırlıklı olarak İstanbul'un kuzey ve orta bölgelerine hizmet veren hatlardan sorumluydu.



Kısa ömürlü Büssing-4500'ler

Şişli Garajı'nın arkasındaki yan yola dizilen Büssing 4500'ler; 206, 210, 218, 222 ve diğerleri. Filonun özelliklerinden biri de tüm otobüslerinin çift sayılarda kodlanmış olması. Araçların iç yerleşim planında sol pencereler boyunca uzanan koltuklar tek sıra monte edilerek, ayakta daha fazla yolcu almaları sağlanmış.

1951-52 yılları arasında Almanya'dan satın alınan Büssing 5500/600 model otobüslerden sonra, 1954 yılında Almanya'dan otobüs alımına devam edildi. Şehrin dar yollarına da hizmet götürülebilmesi amacıyla, bu kez önceki modellerin biraz daha küçüğünde karar kılındı. Yine Büssing firmasından tedarik edilen daha düşük kapasiteli 50 adet 4500 TU.5 araç, İETT filosuna eklendi.

Sekiz yıl boyunca özellikle yolculuk talebi az olan hatlarda servise verilen, ancak İstanbul'un hızla artan nüfusu karşısında giderek yetersiz kalan 40 kişilik Büssing 4500'lerin 1962'de elden çıkarılması gündeme geldi. Aynı yıl yarısı, iki sene sonra da diğer yarısı Anadolu kentlerine satılarak ya da hibe edilerek filonun tamamı eritildi.



İETT'ye gönderilen körüklü deneme otobüsü

Mercedes-Benz O305-G model körüklü otobüsü, Şişli Garajı'nın mozaik parke döşeli ön bahçesinde park halinde. Geride yan cephesi görülen yapı, Hukukçular Sitesi'nin garaj sahasına bakan monoblok binası.

Dolmabahçe-Gümüşsuyu-Ayaspaşa Yokuşu'nu kullanan [54] numaralı Okmeydanı-Eminönü hattının tabelası ön alınlığına ilişik halde, ya henüz seferden gelmiş ya da az sonra öğle üzeri servisine çıkmak için, ilgili personel tarafından bakımı yapılarak hazırlanmakta. Araç tecrübe maksatlı çalıştırıldığından trafiğe kaydedilmemiş. Üzerinde hala orijinal Alman plakası taşıyor.

Körüklü otobüs furiasının büyükşehirlerde revaçta olması, diğer üreticileri de bu pazardan pay almaya sevk ediyor ve 4 Haziran 1980 'de Otomarsan firması İETT İdaresi'ne deneme amacıyla bir adet mafsallı otobüs veriyor. Araç, işletmenin yüksek yolculuk talepli çeşitli hatlarında çalıştırılarak deneniyor. Otobüs, İstanbul hariç Bursa ve Konya'da da yıl boyunca belli sürelerde tecrübe ediliyor.

Ancak firmanın verdiği tecrübe otobüsünden kalite ve konfor açısından çok memnun kalınmasına rağmen, aynı yılın ortalarında açılan ihalede daha düşük teklif veren Ikarus firması İstanbul'a körüklü otobüs satma başarısını gösteriyor. Araç bu kez 20 Haziran 1980'de Konya'ya gönderilerek orada denemeye başlıyor.



Deneme amacıyla gönderilen Büssing-5000 Sultanahmet'te

10 metre uzunluğunda olduğu için İstanbul'un dar caddelerine uyum sağlamakta güçlük çeken Büssing-5000, Sultanahmet Atmeydanı'nda.

BASINDAN

13 Ekim 1950

İlk 50 otobüslük alım öncesi ihalede İETT'ye 27 ayrı teklif yapıldı. Bunların içinden sağlamlık ve fiyat itibarı ile en uygunu olan Büssing seçildi. Alınacak olan 50 yeni otobüsün ihalesi tamamlandı. Numune olarak 1 adet otobüs gönderildi. Araç, şehir içinde denenmeye başladı. Teslimat 4 ay sonra başlayacak ve 2 ay içinde, Nisan 1951'de tamamlanacaktır. Gönderilen otobüsün boyu 10 metre olup, bu örneğin 1 metre daha kısa olan modellerinden istendi. Sıcak havalarda üstünde otomatik hava değiştirme tesisatı ve kalorifer bulunacak. Araçlar, ayakta ve oturarak olmak üzere toplam 60 yolcu kapasitelidir. (Basından, 13 Ekim 1950)



İETT'nin 1950 yılı başında filosunu büyütmek amacıyla irtibata geçtiği otobüs üreticilerinden Büssing firmasıyla yaptığı anlaşma sonunda, aynı yılın Ekim ayında İstanbul'a deneme amacıyla 10 metre uzunluğunda bir Büssing 5500.TU gönderildi. Şehrin değişik hatlarında tecrübe edilmeye başlanan 5500 modelinin dar yollardan rahatlıkla geçemediği, manevrada zorlandığı görülünce aracın iade edilmesine ve fabrikayla irtibata geçilerek, üretilecek araçların 1 metre daha kısaltılarak 9 metre üzerinden imalatına başlanması istendi.

Bunun üzerine firma, İETT'ye gönderilecek otobüsleri 9 metrelik Büssing-5500 TU.10 modeli üzerinden imal edebileceğini bildirdi. Kısa 5500'lerin ilk numunesi Haziran 1951'de tecrübe sürüşüne tabi tutulduktan sonra İstanbul caddelerine uygun olduğu görüldü ve geri kalan araçların da aynı modelde üretilmesine karar verildi.



Büssing-6500'ler Frankfurt'tan teslim alınıyor

601-610 numara aralığında kodlanan Büssing 6500'ler, yola çıkmak üzere Frankfurt'taki fabrikanın bahçesinde hazır bekliyor. Otobüsler karlı bir günde hareket edecek, deneyimli İETT şoförleri tarafından 11 gün süren zorlu bir yolculuktan sonra sağ salım İstanbul'a ulaştırılacak.

BASINDAN

13 Ekim 1950

Yeni Otobüsler Bu Sabah Hizmete Giriyor

10 adet Büssing marka otobüs Topkapı-Eminönü ve Fatih-Beşiktaş hatlarında çalıştırılacaktır. Belediye Reisi Kemal Aygün, İETT şoförleri tarafından evvelki gece karayolundan İstanbul'a getirilen yeni otobüsleri Şişli Garajı'nda tetkik etti ve bunların derhal sefere konulmaları hususunda gerekli direktifleri verdi. İdare'nin 25 yeni otobüsü de yakında şehre gelecektir.

Yeni otobüslerle birlikte [28] hat numaralı Fatih-Beşiktaş otobüslerinin güzergahı bu sabahtan itibaren değiştirildi. Fatih'ten hareket eden otobüsler; Saraçhane-A-tatürk Bulvarı-Yeni Unkapanı Yolu-Eminönü-Karaköy-Tophane yolu ile Beşiktaş'a gidecekler ve aynı güzergahı takiben geri döneceklerdir. Bu duruma göre, yeni inşa olunan Unkapanı-Eminönü yolu, trafik bakımından ehemmiyet bulmaktadır." (Basından, 24 Ocak 1959)



İstanbul'un artan otobüs ihtiyacını karşılamak üzere 1958 yılı ortalarında başlatılan çalışmalar sonunda Federal Almanya kökenli Büssing, Mercedes ve Magirus firmalarıyla anlaşma sağlandı. Üreticiler her ay 10-15 otobüsten fazlasını teslim edemeyeceklerini ileri sürdükleri için, kentin araç sıkıntısının biran evvel çözülmesi amacıyla farklı firmalardan araç temin edilmesine karar verildi.

Üretimi tamamlanan ilk 10 Büssing'i teslim alarak karayoluyla İstanbul'a getirecek olan 15 şoför 8 Ocak 1959'da uçakla Frankfurt'a gitti. her biri 280.000 liraya mal olan Büssing-6500 TU.10 model uzun otobüsler 11 Ocak 1959 günü imalatçı firmadan teslim alındı ve aynı gün yola çıkıldı. 22 Ocak günü katile İstanbul'a ulaştı, araçlar 24 Ocak 1959 sabahında sefere verildi.



Rifat Behar Arşivi

İstiklal Caddesi Ağa Camii durağı

• Görülen lüzum üzerine ve belediyenin emir ve tensibiyle, Taksim'den Galatasaray'a gidiş yönündeki tramvay durakları 2 Mayıs 947 Cuma gününden itibaren muvakkaten kaldırılarak, yerine Ağa Camii önünde bir durak ikame edileceği sayın halka ilan olunur." (Basından, 1 Mayıs 1947)

• Beyoğlu İstiklal Caddesi'ndeki Ağa Camii durağında toplam 12 saat içinde 7 bin 598 kişinin otobüs ve tramvaylara bindiği ve 33 bin 110 kişinin de indiği, sayılarak hesaplandı. Bu durağın buradan kaldırılması ve seyrüsefer bakımından bölgenin rahatlatılması düşünülmektedir." (Basından, 1 Aralık 1951)

• İstiklal Caddesi'ndeki Ağa Camii durağı 50 metrelik bir transit durak haline getirildi. Tramvay ve otobüsler bu durak üzerinde herhangi bir yerde yolcu indirip bindirebiliyorlar." (Basından, 20 Ocak 1952)

• Ağa Camii önündeki mevcut durak da güzergah değişikliğine uyularak Tarla-başı Caddesi'ne nakledildi." (Basından, 23 Ağustos 1953)

• Atatürk Köprüsü yoluyla İstanbul cihetine giden otobüsler, İstiklal Caddesi'ni takiben Galatasaray yoluyla Refik Saydam Caddesi'ne çıkacaklardır. Ağa Camii otobüs durağı yerine konulmuştur." (Basından, 11 Eylül 1953)

• Beyoğlu'ndaki Ağa Camii otobüs ve tramvay durağı kaldırıldı. Araçlar bu sabahтан itibaren Galatasaray'da kendilerine ayrılan yeni mahallerde durak yapacaklardır. Tünel Caddesi'ndeki Yerli Mallar durağı da Galatasaray'a nakledildi." (Basından, 31 Temmuz 1959)



Beyoğlu Yakasının en önemli aksı olan İstiklâl, Tünel Meydanı ile Taksim'i birbirine bağlayan özelliğinin yanı sıra şehrin en seçkin mağazalarını, bonmarşelerini, terzilerini, eğlence mekânlarını, pastane ve kafelerini de etrafında barındırmasından dolayı İstanbulluların gözbebeği piyasa caddelerinin belki de en kıymetlisi olma özelliğini yıllar boyunca kimseye kaptırmadı. Bu albenisi ve yoğunluğu, üzerindeki durakların gün boyunca hareketli ve kalabalık olmasını da beraberinde getirdi. Öyle ki, caddedeki trafik tıkanıklığını gidermek için İETT zaman zaman bu durakları iptal etti ve sonradan tekrar yerine koydu.

Söz konusu gelgit duraklardan biri de Ağa Camii durağıydı. Adını aldığı Hüseyinağa Camii'nin hemen önünde bulunan otobüs ve tramvay açık durak mahalli, elli yıl içinde onlarca defa kaldırılıp, ardından yeniden yolcuların hizmetine sunuldu. Ancak ne iptali, ne de tekrardan aktif hale getirilmesi, İstiklâl Caddesi'nin trafik tıkanıklığına merhem olamadı. 1960'ların ikinci yarısından itibaren yolun tek istikamette ve gidiş haline getirilmesiyle birlikte cami önündeki açık durak da tarihe karıştı.

BASINDAN

20 Mart 1949

Belediye emri gereğince İstiklal Caddesi'ndeki tıkanıklığı önlemek gayesiyle ve şimdilik bir tecrübe mahiyetinde olmak üzere 22 Mart 949 Salı gününden başlamak üzere saat 16:00 ile 21.00 arasında Galatasaray'a gidiş istikametindeki Ağa Camii durağında tramvay ve otobüslerimiz istasyon yapmayacaklardır. Buna mukabil bu müddet zarfında taşıtlarımız Taksim Meydanı'ndaki eski durak mahallinde istasyon yapacaklardır." (Basından, 20 Mart 1949)



Rifat Behar Arşivi

Aksaray-Laleli-Çarşıkapı-Çemberlitaş-Sirkeci kördüğümü

Ağustos 1971, kent, motorlu taşıt anlamında iyiden iyiye yükünü almış. Her gün mevcuda yenileri ekleniyor. Yollar yetmiyor artık. Şehrin her saatinde hemen her noktasında tıkanıklıklar yaşanıyor. Bunlardan biri de Beyazıt-Koska-Laleli-Aksaray arası, akşama doğru saat 17:00 civarları. Yaz günleri ama mevsimler günümüzdeki gibi değil o yıllarda. Ağustosun on beşi yaz, on beşi kış derler ya eskiler, fotoğraftaki İstanbulluların yarısına yakını ceketli. Demek ki hissedilen bir serinlik var artık havada. Ağaçların yeşil yapraklarında da gözle görülen bir renk kaybı mevcut. İş ve üniversite çıkışı üst üste denk gelmiş. Trafiğe takılmayı göze alamayanlar Fen Fakültesi'nin önündeki kaldırımdan sohbet ede ede aşağıya doğru yürürken, onlar kadar şanslı olmayanların bir kısmıysa araçların içinde sinir harbi yaşamaktalar.

Konvoyun içinde üç de belediye otobüsümüz var seçilebilen. Bize doğru olan ilk ikisi 1951 model Büssing-5500/6000 serisinden, hemen arkalarından gelense 1957 model bir Skoda RO-706. Çok daha gerilerde, Patrona Halil Hamamı'nın önünden geçmekte olan bir dördüncüsü ise, 1959 model Mercedes O321 H-L. İnişin tıkanıklığına karşın Çarşıkapı yönüne çıkış bomboş. Çünkü sabah saatlerinde konut bölgelerinden merkezi iş alanına doğru olan akış, bu saatlerde tersine dönüyor ve bu kez halkı evlerine geri taşıyan sol taraf yükünü alırken, yolun sağ tarafı nispeten boş oluyor.

Fahri Atabey'in başkanlık dönemleri. Anayolların trafik izleri, rahatlıkla seçilir tarzda boyanıyor ve sık sık beyazla üzerinden geçiliyor. Yaya geçit çizgileri de aynı şekilde. Gerçi trafik tıkanıklığına bir çare olamasalar da, estetik anlamda şehre güzellik katmıyor da değiller.



İETT kampında tatil keyfi eski Tramvaylar otel oldu!

1. Foto: Üç aile öğle üzeri bir arada, İETT Kampı'nın tadını çıkarıyorlar. Fonda görülen tramvaylar, İETT çalışanları ve ailelerine on beş günlük ilginç ve de oldukça farklı bir tatil yaşatan kampın en önemli figürleri. Yolcu salonları yatak odası, vatman kumanda antreleriye iddiasız birer mutfak vazifesi görüyor.

2. Foto: Tramvay motrisleri önüne yerleştirilen masanın başında toplanan hanımlar hayatlarından pek memnundur. Hava güneşli, ahbablar kafa dengi, transistörlü radyo da yanı başlarında... İstanbul Radyosu'nun öğleden sonra konseri henüz başladı. Erol Deran'dan Türk Sanat Müziği eserleri dinlemenin keyfi de bir başka oluyor.

BASINDAN

23 Mayıs 1968

Tramvaylar Yazlık Kamp Oldu

İETT İdaresi, emektar tramvaylarını bambaşka bir hizmet için değerlendirmeye başladı. Yıllar yılı şehir içi ulaşımına hizmet eden araçlar, bu defa İdare mensuplarının dinlenme evi olacaktır. Müşteri bulunamadığı için bir süre depoda tutulan, bir kısmı da müzeye alınan tramvayların motorları, tekerlekleri ve işe yarar diğer parçaları söküldükten sonra kasaları, kamyonlar ile Çekmece sırtlarına taşındı. Taşfiye edilen yamaçlara konulan tramvaylar, bu yıl yaz aylarında İETT işçilerine belirli sürelerde kamp odası olarak tahsis edilecek ve burada kalanlar yamacın eteklerindeki denizden rahatlıkla yararlanabileceklerdir." (Basından, 23 Mayıs 1968)



Tramvaylar önce Rumeli Yakasından, beş sene sonra da Anadolu Yakasından kaldırıldılar. Şebekenin iptali sonrasında İETT'nin elinde 199'u motris, 121'i römork olmak üzere artık emekli edilmiş halde toplam 320 araç bulunmaktaydı. 1968'de İETT, mevcut tramvayların içinden işe yarar olanlarının ayıklanarak Avcılar'daki İETT kamp alanına nakledilmesine karar verdi. Yıllarca İstanbullulara ulaşım alanında görev yapmış olan 100'den fazla çekici tramvay ve vagon, Çekmece-Avcılar bölgesine tepeden hakim bir noktada bulunan kamp alanında yan yana dizildi ve İETT çalışanlarıyla ailelerine yazlık kamp odası olarak hizmet vermeye başladı.





Kabataş plantonluğu

“Denizcilik Bankası’nın Kabataş İskelesi’nden Yalova ve Çınarcık’a vapur seferleri hareket ettirmeye başlaması kararı üzerine, İETT de yine bugünden (1 Haziran 1978) itibaren bazı hatlarının seferlerini Kabataş İskelesi’ne kadar uzattı. Denizcilik Bankası’nın Kabataş-Çınarcık-Yalova seferleri süresince, 54A- Örnektepe-Taksim ve 59A- Uçaksavar-Taksim hatlarında çalışan otobüsler, bundan böyle Taksim’den geçerek Gümüşsuyu’ndan Kabataş’a ineceklerdir. 72- Karaköy-Adliye, 78- Yavuzselim-Karaköy, 78A-Topkapı-Karaköy ve 88- Kadırga-Karaköy otobüsleri de bundan böyle Karaköy’den yollarına devam ederek Kabataş iskelesine kadar gideceklerdir.

54A ve 78 hatlarında üçer otobüs, 59A, 72 ve 78A hatlarında ikeşer otobüs ve 88 hattında ise bir otobüs olmak üzere Kabataş’a toplam 13 İETT otobüsünün çalışacağı bildirildi. Halen Pazar günleri çalışmayan 72, 78 ve 78A hattındaki otobüsler de bundan böyle Pazar günleri de çalışacak ve Perşembepazarı yolu yerine artık Unkapı-Eminönü-Hal yolunu izleyeceklerdir.” (Basından, 1 Haziran 1978)



Kabataş otobüs terminalinin tarihi 1970’lerin ortalarına dayanır. Köprüüstü’nden Adalar ve Yalova’ya yapılan normal ve ekspres vapur seferlerinin 1978 yılında Kabataş’ta yeni inşa edilen iskeleden gerçekleştirilmesine karar verilince, Karaköy’den hareket eden Kadırga, Yavuzselim, Topkapı, Uçaksavar, Örnektepe ve Adliye otobüs hatları 1 Haziran 1978 tarihinden itibaren Kabataş’a uzatıldı. Aynı gün ilk defa Çınarcık vapur seferlerine de başlandı. Terminal 1988’e kadar hizmet verdi.

1985 yılında çekilen fotoğrafta Kabataş hareket alanında kalkış saatini beklemekte olan iki adet Leyland, iki adet Ikarus 260-solo ve bir de Büssing U47-D otobüs görülmektedir. Büssing, tek arabalık Kabataş-Kadırga hattında servise çıkmaktadır. Gerideki derme-çatma iskeleden özel bir teşebbüs olan Erkal Deniz Otobüsleri Şirketi’nin seferleri gerçekleştirilirken, rıhtımboyu henüz bomboş. İDO’nun kurularak buraya deniz otobüslerinin yanaşması için tek katlı prefabrik iskele inşa etmesine ise daha iki yıl var.



Havaalanına otobüs seferleri

612 kapı numaralı Büssing-6500 TU.10 İETT otobüsü, 1962 yılında 96 numaralı Havaalanı hattında. Tabeladaki tek fark, Beyazıt yerine Hürriyet Meydanı yazıyor olması. 1960 ihtilâlinde sonra 20 yıl boyunca tarihi Beyazıt Meydanı bu isimle anıldı.

1911 yılında iki hangar ve küçük bir meydanla ülkemizde ilk hava ulaşımının başlatıldığı yer olan Yeşilköy Havalimanı, 1953 yılında uluslararası hava trafiğine açıldı. 29 Temmuz 1985 tarihinde adı Atatürk Havalimanı olarak değiştirilen havalimanına İETT İdaresi 7 Eylül 1953 günü [96] hat numarasıyla otobüs seferleri başlattı. Taksim-Havaalanı şeklinde gerçekleştirilen seferler, 1 Haziran 1957 tarihinden itibaren Beyazıt-Bakırköy-Havaalanı olarak değiştirildi. 1969 yılında Cağaloğlu'na dek uzatılan servis, 1981'de Yenikapı'ya geri çekildi.

Kentin merkezi noktalarıyla hava taşımacılığını entegre eden, 61 yıllık maziye sahip 96 numaralı hat, bugün de 96T numarasıyla hizmet verirken Taksim'den hareket ederek Yenikapı'dan itibaren Kennedy sahil yolunu izleyerek Atatürk Havalimanı'na ulaşıyor.



Plantonluk'lu kapalı duraklar

Eminönü'nde, Galata Köprüsü'nün girişinde yer alan plantonluklu Yeni Cami kapalı transit durağı.

İstanbul kent içi ulaşımının değişmez figürlerinden biri de, sağ veya sol tarafında sacdan imal edilmiş plantonluk (hareket amirliği) kulübelerinin bulunduğu kapalı duraklardı. Çoğunlukla ana hareket noktalarında yer alan bu komplekste bir ya da iki İETT görevlisi bulunur ve buradan hareket edecek olan otobüslerin orerleri (hareket saatleri) tutulurdu. Kalkış yapacak İETT şoförü, plantonluk kulübesine gelerek, çalışacağı hatta ait cetvele ve elindeki seyrüsefer listesine imza attırırdı. Görevli hareket memuru, bekleyen yolcuları da kalkış saatleri konusunda bilgilendirerek amme hizmetine katkıda bulunurdu.

Eminönü, Taksim, Beyazıt, Beşiktaş, Bakırköy, Fatih, Karaköy, Kabataş, Tünel, Mecidiyeköy, Levent, Sarıyer, Kadıköy, Üsküdar, Bostancı, Üstbostancı, Beykoz gibi birçok merkezî noktaya dağılmış bulunan plantonlukların bazılarında 1980 yılından sonra İETT otobüs bileti de satılmaya başlandı ve bu hizmet, usul özelleştirilinceye kadar devam etti. Günümüzde bu hizmet, önemli merkez ve geçiş noktalarında Akbil ve İstanbulkart satışı şeklinde devam etmektedir.



Şişli Otobüs Garajı

1947-48 yılları arasında İETT filosuna katılan 50 Scania-Vabis otobüsle birlikte toplam araç parkı 80'e ulaştı. Şişli'de inşa edilen depo, mevcut otobüslerin tamamını barındıracak ölçüde inşa edildiği için, 1950'ye kadar yeni bir garaja ihtiyaç duyulmadı. Fotoğrafta, Şişli Otobüs Garajı'nın kapalı alanında Scania-alar görülmektedir.

1943 ilkbaharında İETT'nin araç filosunu büyütme projesi kapsamında 24 otobüslük bir şebeke kuruldu. Bunlara 1945-46 yılları arasında 11 adet otobüs daha eklendi. Böylece araç parkı 35'e yükseldi. Ancak Pangaltı atölye bahçesinin yetersiz kalması ve Şişli tramvay deposunun açık alanının da istiflemeye imkân vermemesi üzerine yeni bir otobüs garajının inşasına karar verildi. Tramvay İdaresi'nin Mecidiyeköyü'nde yaptırmaya karar verdiği otobüs garajının planı 4 Eylül 1946'da Bayındırlık Bakanlığı tarafından tasdik edilerek Tramvay İdaresi'ne gönderildi.

14 Nisan 1947'de inşaatına başlanan 80 araçlık Şişli Otobüs Garajı, 17 Kasım 1948 günü Vali ve Belediye Başkanı Dr. Lütfi Kırdar, Ordu Müfettişi, Şehir Meclisi Üyeleri, Belediye Başkan Muavinleri ve şehir müesseseleri müdürlerinin hazır bulunduğu bir törenle hizmete girdi.

BASINDAN

18 Kasım 1948

Şişli İETT Otobüs Garajı Dün Saat 16:30'da Merasimle Açıldı

İdare'nin otobüs servisi gün geçtikçe genişlemektedir. Belediye otobüsleri halen günde 50 bin ve senede 18 milyon yolcu nakletmektedir. Yeni garaj ve atölye, otobüslerin muhafazası, günlük fenni temizliği, yağlanması ve diğer muhtelif bakım işleri ile tamirlerinin yapılabilmesine elverişli şekilde inşa ve tanzim edilmiştir. Tramvay ve Elektrik İdaresi'nin Şişli'deki tramvay deposu yanında inşa ettirdiği yeni garaj binası, atölyesi ile birlikte toplam 80 ila 100 otobüsü iyi bir halde muhafaza tamir ve bakım tesisatı ihtiva etmektedir. Tamir atölyesi ise 200 otobüs veya motorlu vasıtanın her türlü bakım, tamir, ufak parça imalatı, montaj ve yedek parça değiştirilmesi gibi işleri tamamen ve mükemmelen yapabilecek haldedir. Yeni garaj ve atölye binaları tamamen Türk mütehasıs ve işçileri tarafından vücuda getirilmiştir. Yeni tesisler takriben 1 milyon 200 bin liraya mal oldu." (Basından, 18 Kasım 1948)

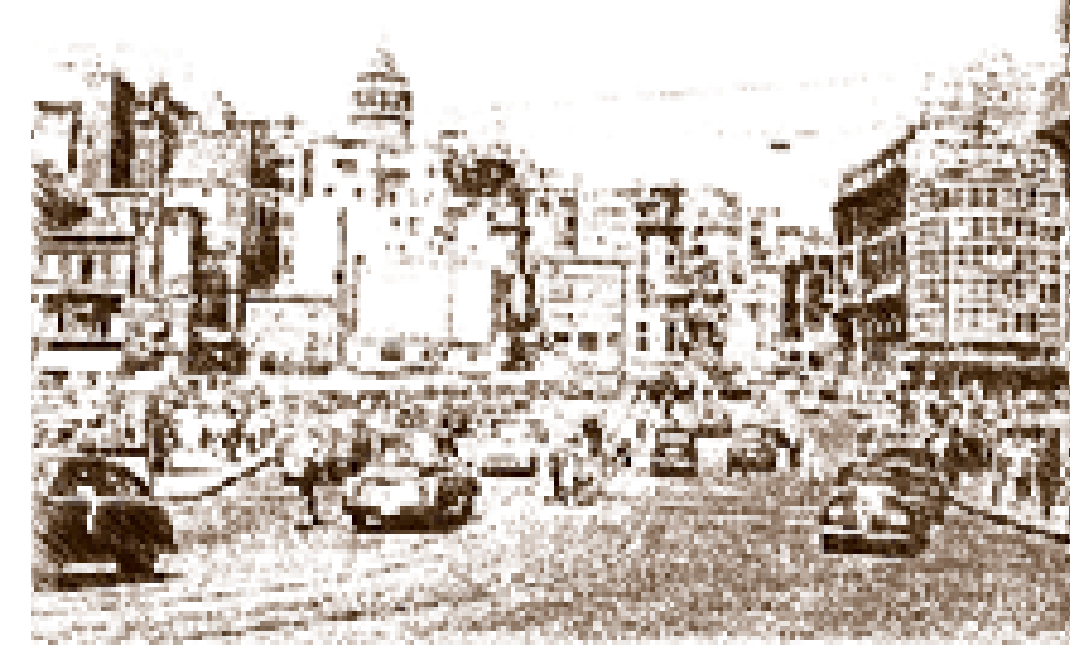


İstanbul'un ilk trafik lambası

Karaköy'de, dört yol ağzındaki seyrüsefer lambaları. İlk başlarda halkın oldukça ilgisini çeken ve etrafında geniş bir çember oluşturularak merakla seyredildiği anlatılan direk, zaman içerisinde giderek bu alakayı kaybetti. İstanbullularca sıradan bir kent mobilyası muamelesi görmeye başladı.

“Bir seyrüsefer merkezi kuruldu. Şehremaneti, kalabalık caddelerde mürûr ve uburu düzenlemek üzere araba, otomobil ve tramvaylara yol göstermek maksadıyla vazifeli bir seyrüsefer merkezi kurulmuştur. Eski Borsa Hanı'nda iki odalı bir daireye yerleşen bu teşekkülün kadrosu şimdilik 28 kişiden ibarettir.” (Basından, 9 Nisan 1926)

“Galata'da yol ağzına işaret kulesi kondu.” (Basından, 23 Ağustos 1929)



Şehir içi ulaşım talebinin zaman içinde artış göstermesi, araç adedinin çoğalması ve taşıt türleriyle hızlarında yaşanan değişimle birlikte Vali'nin de emriyle seyrüsefer işlerini kontrol etmeye memur edilen Trafik 6. Şubesi, İstanbul'da bir ilke imza atarak, 23 Ağustos 1929'da Galata'ya kentin ilk seyrüsefer lambasını dikti. Burada yaşanan tıkanıklığı önlemek gayesiyle hazırlanan lambalar, elle kumanda edilen dikdörtgen bir cihaz kutusunun üzerine sabitlenmiş dört metrelik bir direğin üzerinde yükselmekteydi.

İlk trafik lambalarımız maalesef uzun ömürlü olamadı ve kısa süre sonra bozuldu. Tamiri için çok uğraşıldı. Kısmen düzeltilerek sabit bir trafik memurunun kontrolüne bırakılan cihaz, bir süre sonra yerinden sökülerek kaldırıldı. Aradan bir süre geçtikten sonra biraz daha gelişmiş modelleri, İstanbul'un yeniden birkaç önemli kavşağına konuldu.

BASINDAN

4 Şubat 1932

“Belediyece dünden itibaren şehrin muhtelif noktalarına beynelmîl seyr-ü sefer işaretleri konmaya başlanmıştır. Bu işaretler ilk evvel Galata'dan Beyoğlu'na çıkan cadde üzerine konmuştur. ‘Şöför Dur’, ‘Şöför Yavaş’ gibi ihtarati hâvidir.” (Basından, 4 Şubat 1932)



Cereyan kesildi Trolleybüsler yolda kaldı

Sirkeci Garı'nın önünde cereyan kesilmesi nedeniyle arka arkaya sıralanan 9 trolleybüs. Çaresiz, arızanın tamirini ya da tel kopma hadisesinin biran evvel giderilmesini beklemekteler. Konvoy, Sirkeci arabalı iskelesinin önündeki üç-yolağzına kadar devam etmekte. Trafik keşmekeş, otobüsler ise enerjisi kesik trolleybüslerin arasından kaçacak yol arayarak kendi seferlerini tamamlama telaşındalar.



Ülke olarak ekonomik krizle boğuşulan 1970'li yılların sıkıntılarından İstanbul da fazlasıyla nasibini almaktaydı. Margarin, tüpgaz, zeytinyağı, şeker gibi temel gıda maddeleri yanında benzin ve fuel-oil gibi akaryakıt sıkıntısı da had safhadaydı. İETT'nin elinde bulunan 101 adet trolleybüs aracı ise, elektrikle çalıştığı için benzin ve mazot yokluğundan muaf görünmekteydi. Fakat 1970'lerin son üç yılı bu alternatifi de sekteye uğrattı ve şehir genelinde programlı elektrik kesintileri başladı. Sabah ve akşamları birer saat olarak uygulamaya konulan kesintiler zamanla ikişer saate çıktı.

İETT'nin cereyan marifetiyle hareket eden trolleybüsleri için adeta kâbus gibi geçen bu üç yıl zarfında araçlar, kesintinin yapıldığı saatlerde Şişli Garajı'nda bekletilerek yerine otobüsler servise çıkar oldu. Zaten döviz yokluğundan dolayı araç sıkıntısı çeken İETT, bir de günde iki defa bu döngüyle uğraşmak zorunda kaldı. Elektrik yokluğu, programlı kesintilerle de sınırlı değildi. Günün hiç umulmadık bir saatinde, hiç de hesapta olmayan kesilmeler yaşanır, o anda şehrin caddelerinde serviste olan trolleybüsler oldukları yerde duruverirlerdi.

İETT'nin trolleybüs şebekesi birkaç ayrı güç merkezinden beslendiği için, iç içe geçmiş kuvvet şebekelerinin birbiriyle kesiştiği yerlerde düğüm noktaları vardı. Karaköy Yakasındaki Galata alt şebekesinde kesilen elektrik, Beyazıt kuvvet merkezinden güç alan ve bu yakaya doğru gelmekte olan Eminönü istikametli trolleybüslerin hiç değilse Sirkeci veya köprübaşına kadar hareketlerine devam etmelerini engellemez, böylelikle Suriçi'ndeki araçların caddenin tam ortasında kalmalarına mâni olurdu. Bu şekilde belli yerlerde zaman zaman art arda onlarca trolleybüs sıralanırdı. Elektrik yeniden verildiğindeyse hepsi birden, konvoy halinde hareket ederek sefere kaldıkları yerden devam ederdi.



Sivil Savunma Tatbikatı başladı!

Dünya ülkelerinin birbirleriyle olan çekişmesi 1930'ların sonunda İkinci Dünya Savaşı'na sebep oldu. Türkiye bu savaşa her ne kadar dahil olmasa da, 1940'ların başından itibaren şehir hayatına yeni bir toplumsal aktivite eklendi: Sivil Savunma Tatbikatları. Savaşın sınırlarımız dışında devam ettiği dönemde doruğa çıkan bu tatbikat zinciri 1950'lerde hızını kesse de, yine de önceden ilan edilmek kaydıyla belli aralıklarla şehirde sirenler çalmaya devam etti. İlk başlarda savaş korkusundan olsa gerek halk tarafından can-ı gönülden bir iştirak söz konusuyken, zamanla tavsadı. Ancak yine de İstanbullular gönülsüz dahi olsa kurallara uydular ve kentin semaları canhıraş siren sesleriyle çınlamaya başladığı anda, güvenli sığınak yerlerine koşuştular.

Tatbikatın başlama alarmı verildiği sırada, sokakta bulunan halk mutlaka üzeri kapalı güvenli bir yere sığınmak zorundaydı. Toplu taşıma araçlarının içinde bulunan yolcular derhal indirilmekte ve kolluk kuvvetlerinin de yönlendirmesiyle, işaret edilen ve nispeten korunaklı olan alana doğru koşar adımlarla gitmekteydi.



Dikkat, Sivil Savunma Tatbikatı Var!

Yine böyle bir savunma tatbikatı alarmı sonrasında, yolcuları indirildikten sonra köprü üstünde art arda sıralanmış halde kalan tramvay zinciri. İçindekilerin bir bölümü Eminönü, bir bölümüyse Karaköy istikametine doğru yönelmiş, güvenli sığınaklarda tatbikat bitti sireninin çalmasını beklemekteler.

Tramvaylar ise içlerinde sadece vatman ve biletçileri olduğu halde, bir başlarına o tatsız dakikaları geçirmekteler. Az sonra polis düdükları çalarak "tehlike geçti" sinyali verilecek ve arka arkaya hareket ederek ilk merkezi istasyon yerine gidip yeni yolcu alacak. O günün şartlarında gerekli uygulamalardı bunlar. Bu sefer yolcunun bileti yansa da ciddi bir sorunla karşılaşılması durumunda nasıl hareket edilmesi gerektiğine dair bilgi vermesi açısından hayati öneme sahipti.



Eminönü B Terminali Köprü hareket alanı

Eminönü rıhtımındaki B terminali, sırtını 3 ve 4 numaralı vapur iskelelerine veren, uzunlamasına, dikdörtgen arazi üzerinde üç sıralı baş durak platformundan oluşuyordu. Her durak grubu, yolculara kolaylık sağlaması bakımından ortak kullanılan yollarla ayrılmıştı.

Soldaki dikey durak grubundan Gültepe ve Çeliktepe'ye gidilir. Fotoğrafın sağındaki kısımdan Levent-Etiler istikametine giden Akatlar, Levazım, Ulus, Narin ve Uçaksavar gibi site arabaları hareket eder. Onun solundakinden Sanyay Mahallesi, Seyrantepe, Ayazağa, Maslak gibi uzak hatlar, en geride sahile yakın olanlardansa Sarıyer, Emirgân, Reşitpaşa, İstinye, Yeniköy son duraklı Boğaziçi hatlarıyla Bomonti yolunu kullanan Okmeydanı, Hürriyet Mahallesi, Gülbağ ve Hilton sitesi otobüsleri kalkardı. Onların arkasından da Dikilitaş ve Fulya otobüsleri. Vapurdan indikten sonra otobüse Geçiş buralarda çok kolaydı. Vapur-otobüs aktarması sadece 15-20 adımlık mesafeden ibaretti.



Şehrin kalbi sayılabilecek Eminönü'nde 1970'lerde ve 1980'lerde iki önemli hareket noktası vardı. Bunlardan biri sahilde, diğeryse Yeni Cami önündeydi. Sahildeki terminaller de, İdare tarafından kendi aralarında A ve B terminüsleri olmak üzere ikiye ayrılmıştı. Sirkeci tarafına yakın olan A terminalinden Suriçi yolunu kullanarak şehrin batı yakasına giden araçlar hareket ederdi. Fotoğrafta görülen B terminali ise Beyoğlu, Şişli, Beşiktaş ve Boğaz sahiline gidecek olan otobüs ve trolleybüslere tahsis edilmişti. Baş duraklar yolun gidiş istikametine paralel olacak şekilde hazırlandığından hareket saati gelen otobüs ekstra bir manevraya gerek kalmadan, kolaylıkla anayola katılmaktaydı.



Trolleybüs şebekesi genişletildi

[34] numaralı Beşiktaş-Fatih hattında servise girmek üzere hazırlanan 79 kapı numaralı 1961 model bir Ansaldo marka trolleybüs. Bu hat, tramvaylı yıllardan kalma tarihi bir hat olup, [28] numaralı Beşiktaş-Fatih hattı ile aynı ilk ve son durakları paylaşmalarına rağmen, izledikleri güzergâhlar farklıydı. [28] numara bir otobüs servisi olup, Unkapanı- Ragıp Gümüşpala (Hal Yolu)-Eminönü aksını kullanırken, kardeşi [34] numaralı trolleybüs hattı Vezneciler-Be-yazıt-Eminönü yönünü izlemekteydi.

Birkaç yıl sonra [34] numaralı trolleybüs hattı Edirnekapı'ya dek uzatıldı. [28] ise yine eskisi gibi Fatih Postanesi önünden kalkmaya devam etti. [34] sayılı hat, 1990'da hat kısaltma projesi kapsamında önce baş durağı Edirnekapı yerine Sultanahmet'e geri çekilerek kısaltıldı, ardından tamamıyla iptal edildi. Buna mukabil [28] de Edirnekapı Mihrimah Sultan Camii önündeki hareket alanına kadar uzatıldı. Fotoğrafta İsmail Gülmez ve A. Çetin Çeker isminde iki trolleybüs şoförü görülüyor.



Tramvayların Avrupa Yakasından kaldırıldığı aylarda hizmete giren 100 trolleybüslük şebeke, İstanbullular tarafından pek de yadırganmadı. Şekil itibarıyla belediye otobüslerine olan benzerlikleri, raylara bağlı kalmadıkları için tramvaylara göre manevra kabiliyetinin biraz daha yüksek olması, boyama stili ve her şeyden önemlisi işletme hızıyla trolleybüsler, halk tarafından kısa zamanda benimsendi.

İlginçtir ki; Menderes döneminde projesi hazırlanan, araç ve gereç temin süreci başlatılan sistemin açılışı, 27 Mayıs darbesinden sonra yapıldı. 1961'in ilkbaharından itibaren ortalama her iki ayda bir yeni trolleybüs hattı devreye alınarak, şebekenin hızlı bir şekilde kent geneline yayılması sağlandı. İlk etapta 8 yeni hat hizmete konuldu ve kent dahilinde geniş bir yay çizcek şekilde bir ana omurga oluşturuldu. Son durak olarak seçilen semtler, tramvay döneminde hizmet götürülen geleneksel noktalar- dı yine. Ancak eski tramvay sisteminden farklı olarak, bu kez Unkapanı Köprüsü'nden de elektrik hattı geçirilerek Aksaray-Atatürk Bulvarı-Unkapanı-Azapkapı-Meyyit Yokuşu-Şişhane bağlantısı sağlandı. Böylece Haliç üzerinde bulunan her iki köprüden geçen kollar sayesinde, işletme veriminin artırılması sağlandı. Mevcut araçların yarısından fazlası ring hatlarda kullanıldı.

Kentin kuzey sınırı Şişli Camii

Şişli Camii Çok Güzel Bir Eser Oluyor

“Halkın teberrularıyla yapılan cami küçük bir ‘Süleymaniye’ olacak. Dün gazeteciler ve davetlilere inşaat gezdirilerek Şişli gibi camisiz bir semtte inşa edilen bu caminin önemi ve mimari bakımından inceliği anlatıldı. İnşaatı idare eden ve cami planlarını hazırlayan Vakıflar İdaresi Başmimarı Vasfi Egeli tebrik edildi. Cami, Belediyeden satın alınan 3000 metre murabbalık bir saha üzerinde, toplam 600 metre murabbai bir yer kaplamaktadır.” (Basından, 14 Aralık 1947)

Sağda görülen ve Tramvay Deposu-Mecidiyeköy yönünden gelmekte olan otobüs, 1943'te İETT atölyelerinde kamyon şasisleri üzerine imal edilen toplam 15 Scania-Vabis otobüsten biri [1] numaralı Mecidiye Köyü-Beyazıt ring hattında. Araç, tüm şehri baştanbaşa kat eder şekilde geniş bir daire çizdikten sonra yeniden Şişli üzerinden Mecidiye Köyü'ne geri dönecek.



Şişli'de eski Süvari Karakolu binası arsası üzerine 1944 yılında Evkaf İdaresi bir cami yaptırmaya karar verdi. Şehrin kuzey sınırı kabul edilen Şişli'nin bu şekilde Vakıflarca daha mamur hale getirilmesi amaçlanmaktaydı. Ayrıca Şişli ve civarında hiçbir cami olmadığından yapının bütün bölgeye hizmet vereceği umulmaktaydı. 1945'te başlatılan inşaatla “Şişli Camii” için teberru suretiyle toplanan para yetişmediği için, faaliyet 1946'da duraklamak zorunda kaldı. İnşaatın yarıda kalmaması için yeniden yardım toplanması teşebbüslerine girişildi ve halkın da desteğiyle cami 1949'da ibadete açıldı.

Önündeki üçyolağzında bulunan İETT otobüs ve tramvay hareket noktasının olduğu meydan ve civarı Şişli Camii Meydanı olarak anılmaya başlandı. Cami, bu istikamette bir sınır teşkil eder hale geldi. Devamında bulunan Mecidiye Köyü ve Zincirlikuyu mntıkalarıysa yoğun şekilde bağlık-bahçelik alanların bulunduğu banliyö ve gezi yeri olarak 1950'lerin ortalarına kadar devam etti.



Konforlu deri koltuklarda yolculuk keyfi

Mercedes marka bir İETT otobüsünün içi. Tekdüze monte edilmiş çift sıra deri kanepeler ve tahta çıtalarla kaplanmış zemin. En arkadaysa beşli bir oturma grubu daha olup, buradaki bir basamaklık yükselti, hemen altlarına denk gelen motordan dolaydır. Geride, sol arkada yan şekilde sabitlenmiş olan tekli koltuk ise biletçiye ait. Buraya “biletçi köşkü” de denirdi. Kapıların otomatik açılıp kapanmasını sağlayan düğmeye kumanda etmek, “duracak” düğmesini yakmak, yolcuları öne doğru ilerlemeleri için uyarmak, biletçinin bilet kesmek haricindeki görevlerindendi.

1960’lı ve 70’li yıllarda satın alınan İETT otobüslerinin neredeyse tamamını pencerelelerinde perde vardı. Bu perdeler zamanla güneşe maruz kalmaktan rengini kaybeder, solar, incelir ve kenarlarından yırtılmaya başlardı. Sürgülü camlardan içeri dolan rüzgârla da sık sık havalanarak, oturan yolcuların başlarına dolanırdı. Bu uygulama daha sonra kaldırıldı.



Yaklaşık 20-25 sene evveline kadar İETT otobüslerinin kanepeleri çoğunlukla deri koltukluydu. Günümüzdeki sert plastik-kumaş şilte kombinasyonunun karşılığı, üzeri deri kaplı süngerlerin metal boru iskeletler üzerine giydirildiği koltuklardı eskiden. Son derece ergonomik olan bu oturma grupları Mercedes, Magirus, Büssing, Leyland, Skoda marka otobüslerde sıklıkla göze çarparken, trolleybüslerde ve modifiye edilmiş Büssing-U2D’lerdeyse biçimlendirilmiş cilalı kontrplak kullanılmıştı.

Otobüslerin zeminine ikişer parmak eninde, ince-uzun tahta çıtalar ızgara formunda sabitlenmişti. Bunların asıl amacı hem ayakta duran yolcunun yere sağlam basmasını temin etmek hem de ayakkabıların altında biriken çamur ve benzeri cürufun bu tahtalara sürtünerek aralardaki oluklarda birikmesini sağlamaktı. Bu oluklar, her gece garajda düzenli şekilde temizlenirdi.



İETT çalışanlarının çocukları sünnet gezisinde

566 filo numaralı Mercedes otobüs, üst alınlığında “Hususi” yazılı, önündeyse bez afiş gerili halde Eyüp Meydanı’nda park halinde. Bu eğlenceli gezi, şimdilerde birer yetişkin olan o günün minik sünnet çocuklarının hafızasında çok anlamlı bir yere sahip olsa gerek.

İETT’de görev yapan ve Elektrik, Gaz ve Motorlu Taşıt İşçileri Sendikası’na üye olanların çocukları, 1959 yılının yaz aylarında İdare tarafından sünnet ettirildi. Kendilerine tahsis edilen 555 ve 566 kapı numaralı iki Mercedes 0321 H-L otobüsle önce çocuklara şehir turu attırıldı. Sonrasında Eyüp’te mola verilerek, adet olduğu üzere sünnet çocukları Eyüp Sultan Hazretleri’nin kabrini ziyaret etti. Devamında Harbiye Açıkhava Tiyatrosu’na gidilerek burada toplu sünnet şöleni gerçekleştirildi.





Elektrik Şubesi'nin kablo döşeme teknesi: Nihat

Kentteki elektrik dağıtımının sekteye uğramaması için uzun yıllar boyunca hizmet gören “Nihat” layteri (yük taşıma teknesi), 1953 ve 1959’da iki de ciddi kaza geçirdi.

“Bir İtalyan şilebi, kablo döşeyen “Nihat” layterine çarparak hasara uğrattı. Evvelki gece (21-22 Mayıs 1953) Karadeniz’den transit olarak Akdeniz’e geçmekte olan İtalyan bandıralı “Rossabuda” gemisi, Sarayburnu ile Kız Kulesi arasında elektrik kablosu döşemekte olan İETT İdaresi’ne ait olan “Nihat” ismindeki laytere bindirmek suretiyle hasara uğramasına sebep oldu. Bu arada döşenmekte olan elektrik kablosu da koptu. Kazadan sonra verilen işaretlere rağmen yoluna devam eden kaptan hakkında gerekli tahkikata başlandı. İtalyan gemisi, ilgililerin müracaatı üzerine ancak dün sabah Çanakkale’de durduruldu.” (Basından, 23 Mayıs 1953)

Kablo teknesi “L/T-Nihat”, 1960’lı yılların ortalarına doğru çok eskidiği ve artık iş göremez hale geldiği görülerek hizmet dışı bırakıldı ve kısa bir zaman sonra da söküldü.



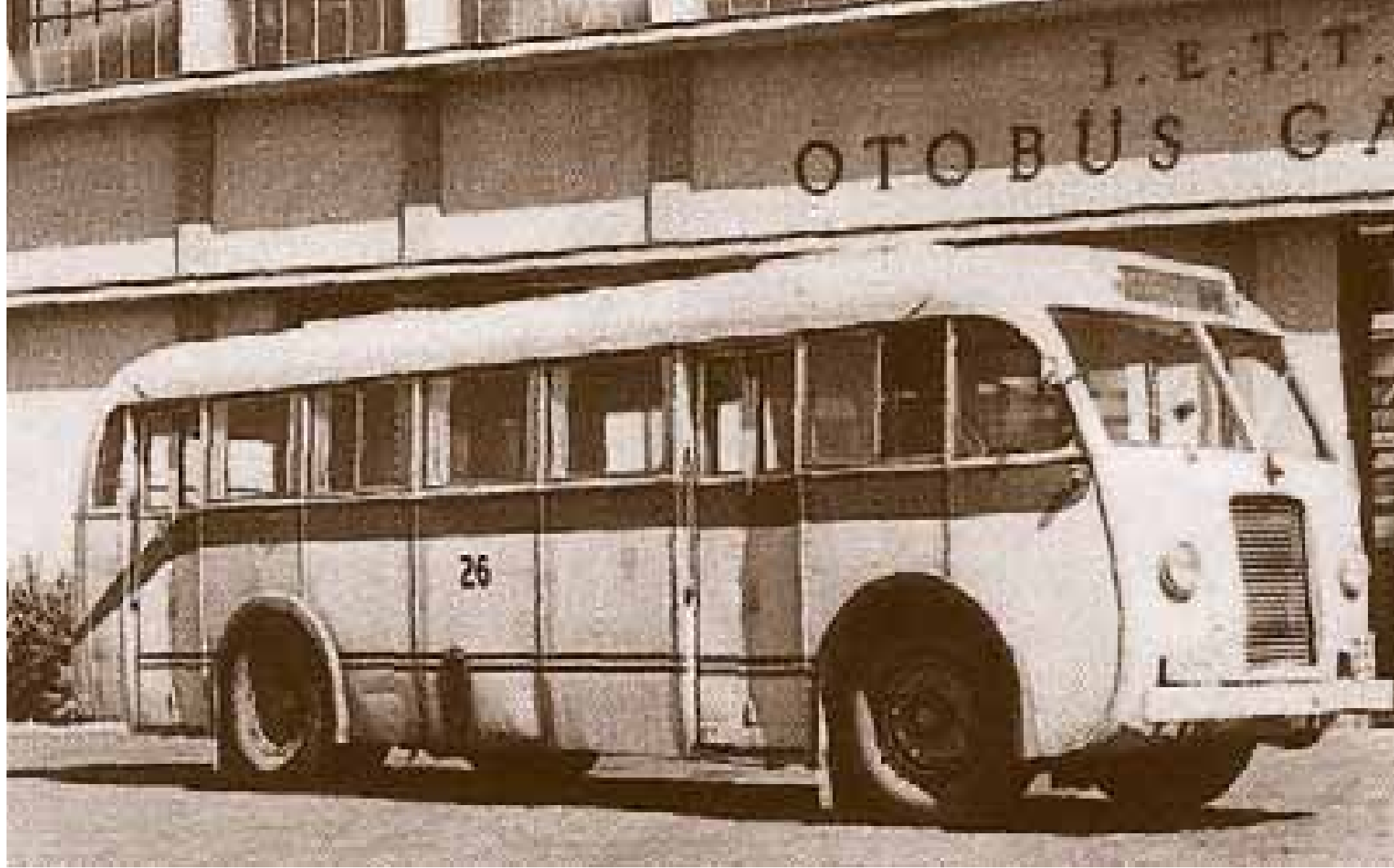
İETT İdaresi, kent içi toplu taşıma hizmeti haricinde 1982 yılına kadar şehrin elektrik ve havagazı ihtiyacını temin etmekten de sorumluydu. Çeşitli alt dallar halinde bölümlere ayrılan İdare’nin “Elektrik” şubesi de, İstanbul’un her iki yakasının aydınlatılması için gerekli araç-gereçle donatılmıştı.

Bunlardan biri de “Nihat” adlı bir tekne, daha doğrusu bağımsız hareket etme kabiliyeti olmayan bir layterdi. İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye’ye hibe edilen araç-gerecin ve vasıtanın içinde çok sayıda layter mevcuttu. Bu layterlerden biri İdare emrine verilerek işletmenin bilhassa kıtalar arasındaki elektrik kablolarının çekilmesi işinde kullanıldı.

BASINDAN

10 Haziran 1959

“Evvelki gece Kanlıca ile Çubuklu arasında Vaniköy önlerinde bulunan “Nihat” teknesinde yangın çıktı. Denize kablo döşeyen İETT’ye ait layterde, gece kaynak yapılırken yağlı kağıtlar ve branda bezi tutuştu. Yetişen deniz itfaiyesi yangını büyümeden söndürdü. Kablolar yandıktan sonra tekne kurtarıldı.” (Basından, 10 Haziran 1959)



Sağdan direksiyonlu otobüslerimiz

“İsveç’ten mühim miktarda otomobil yedek parçası ve bir otobüs getirildi. Direksiyonu sağda olan otobüsü getiren geminin adı; Drottningholm’dır.” (Basından, 1 Mayıs 1945)

Yeni Otobüsler 15 Gün Sonra Sefere Başlıyor

Tramvay İdaresi namına Ticaret Ofisi’nin İsveç’e sipariş ettiği 5 otobüsten biri bundan üç ay evvel, diğer 4 tanesi de evvelki gün şehrimize geldi. Otobüsler lastiksizdir, fakat Otobüs İdaresi’nin elinde kafi derecede stok lastik bulunduğu cihetle, lastikleri derhal takılacaktır. Şimdi otobüslere ait gümrük vesair muamelelerin tekemmülü için 10 gün beklemek icap etmektedir. Bu otobüslerin beheri 60 bin liraya mal olacaktır. Bu dördünün motorları da diğer ilk gelenin-kinde olduğu gibi içindedir. 15 gün sonra servise çıkacak olan bu otobüslerin Taksim-Beyazıt hattına verilmesi ve imkanı olursa Kadıköy-Bostancı hattına da iki otobüs tefriki düşünülmektedir.” (Basından, 10 Temmuz 1945)

BASINDAN

17 Mayıs 1945

“İsveç’ten getirtilen otobüs Büyükdere hattına tahsis edildi. Otobüsün ilk gün yapılan seferinde münasebetsiz bir adamın, bu güzel otobüsün maroken koltuklarından bir-ikisini jiletle kestiği görüldü.” (Basından, 17 Mayıs 1945)



Belediye otobüslerinin şehir hayatına girdiği 1940’lı yılların ortalarında, 1945’te İsveç’ten 5 araba satın alındı. Dışarıdan bakıldığında diğer otobüslerden bir farkı olmayan bu araçları, aslında diğer benzerlerinden ayıran çok önemli bir detay vardı: Direksiyonları sağdaydı!

İkinci Dünya Savaşı yıllarında Avrupa’dan otobüs temin etmek çok zordu. Bu yüzden uygun bir teslimat seçeneğiyle karşılaşıldığında İETT’nin bu alternatifi reddetme gibi bir lüksü yoktu. Bu yüzden, direksiyonu sağda olan Scania-Vabis Bulldog-41 modellerinden 5’i satın alınarak İstanbul’a getirildi. 24 ila 28 arasındaki çift sayılarda filo numaraları verildi. Öncelikle, trafiğin nispeten rahat olduğu Boğaziçi sahil hatlarında çalıştırılan sağdan direksiyonlu Scania’lar, zamanla şehir içi hatlara da verildiler. Trafik akış yönüne ters düşen kullanım zorluğu, birtakım önemsiz kazalara neden olsa da, neyse ki çok büyük sıkıntılar doğurmadı.

Ancak 1940’ların son günlerinde alınan bir karar gereği, direksiyonları sağda olan otobüs, otomobil, kamyon tarzı tüm araçların direksiyonlarının sola aktarılması mecburiyeti doğunca, aktarma organlarına müdahalenin oldukça büyük masrafa sebebiyet vereceği ve arzu edilen verimin alınıp alınmayacağından emin olamayan İETT tarafından filodan çıkarıldı.





İETT
İŞLETMELERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

www.iett.gov.tr | ALO 153