

FOTOĞRAFLARLA İSTANBUL'DA ULAŞIM

2



İETT
İŞLETMELERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

FOTOĞRAFLARLA İSTANBUL'DA ULAŞIM

2

FOTOĞRAFLARLA
İSTANBUL'DA
ULAŞIM

2

Hazırlayan
Akın KURTOĞLU

Yayın Kurulu
Mümin KAHVECİ
Dr. Ahmet BAĞIŞ
Cevdet GÜNGÖR
Füsun DİKTAŞ

Editör
Filiz ACAR

Fotoğraflar
İETT Fotoğraf Arşivi

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

İETT Yayınları Dizisi - 16
İstanbul, Mayıs 2015

ISBN 978-9944-100-84-7

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-2 kitabının tüm hakları saklıdır.
İETT'nin yazılı izni olmadan alıntı yapılamaz ve çoğaltılamaz.
Copyright ©İETT Arşivi 2015

FOTOĞRAFLARLA
İSTANBUL'DA
ULAŞIM

2

*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.

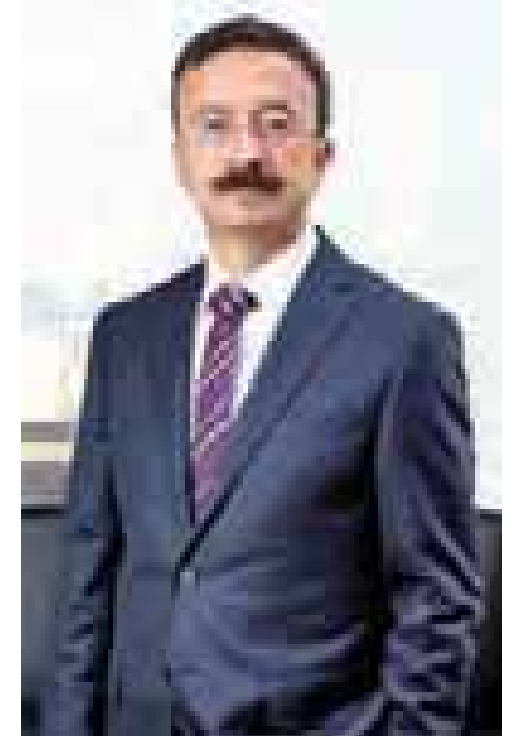
İnsan odaklı hizmet veren İETT'nin, şimdiye kadar yayınladığı eserler geçmişten bugüne gelinen noktayı anlayabilmek açısından kıymetli bir kaynak niteliğindedir. Biz sadece toplu ulaşımın mihenk taşıını oluşturmakla kalmıyor aynı zamanda bir yaşam kültürünün temsilciliğini yapıyoruz. Bu kültüre yapacağımız 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



İkinci Trolleybüs hattı Şişli-Yenikapı arasında törenle hizmete girdi

Saat 17:15'te, ön camlarında "Tramvayın kardeşiyiz" yazılı bir levha bulunan ilk trolleybüs Şişli Deposu önünden hareket etti. Vali, İETT Umum Müdürü Tuğgeneral Orhan İlter ve diğer davetlilerin içinde bulunduğu bu ilk arabayı, halkın misafiren bindirildiği diğer üç trolleybüs konvoy oluşturarak Yenikapı'ya kadar takip etti.

BASINDAN

1 Ağustos 1961

"Hat çekme işi geceleri saat 22:00 ile sabah 06:00 arasında yapıldığından; Şişli, Kurtuluş, Maçka ile Karaköy arasındaki tramvaylar işlemeyeceklerdir. Bu hatlara ayrıca otobüs verilecektir." (Basından, 1 Ağustos 1961)



Raylı sistem şebekesinin İstanbul kent dahilinde iptali kararının verilmesiyle birlikte, yolcu nakli işinin aksamadan devam edebilmesi, hatta tramvay sistemine oranla daha da iyileştirilmesi için trolleybüs hatları kurulmasına karar verildikten sonra, ilk servisler 27 Mayıs 1961'den itibaren Topkapı-Eminönü arasında gerçekleştirilmeye başlandı. 12 Ağustos 1961 günü Avrupa Yakasının son tramvay hatları da iptal edildi. Bu geçiş döneminin sağlıklı ve olabildiğince hızlı atlatılması amacıyla Topkapı hattının ardından Şişli-Yenikapı arasında ikinci bir trolleybüs hattının daha devreye alınması planlandı. Burada amaç yatay doğrultulu Topkapı hattına karşılık, bu kez onu dikey şekilde kesen bir diğer hattı hizmete almak ve kabaca ters çevrilmiş bir T şablonu elde etmekte.

Şişli-Yenikapı trolleybüs hattı için 7 Haziran 1961'den itibaren çalışmalara başlandı ve güzergahı Yenikapı-Aksaray-Belediye Sarayı-Unkapanı-Şişhane-İngiliz Sefarethanesi-Galatasaray-İstiklal Caddesi-Taksim-Harbiye-Halaskargazi Caddesi-Şişli olarak belirlendi. 1 Ağustos 1961 gününden itibaren Şişli-Yenikapı trolleybüs hattının havai hattına tel gerilmesine başlandı.

...Ve 30 Ağustos 1961 günü Şişli-Yenikapı trolleybüs hattı, saat 17:00'de Şişli Garajı'nda Vali ve Belediye Başkanı Korgeneral Refik Tulga tarafından törenle hizmete açıldı. Toplam 8.7 kilometre uzunluğundaki hat üzerinde 15 trolleybüs birden çalışmaya başladı. Havai hatlara 1 milyon 800 bin lira, havai hat direklerine 574 bin lira ve tali merkezlerine de 750 bin lira sarf edildi. Hatta [55] numarası verildi.



Türkiye'nin ilk psikoteknik laboratuvarı

Psikoteknik laboratuvarında şoför adaylarına uygulamalı direksiyon eğitimi veriliyor.

BASINDAN

29 Şubat 1952

İETT İdaresi'nin Şişli Otobüs Garajı'nda Tesis Ettiği "Psikoteknik Laboratuvarı" Törenle Açıldı

Törende Vali Fahrettin Kerim Gökay, İETT Umum Müdürü Prof. Dr. Kâmuran Görgün, Felsefe ve Psikoloji profesörleri, sağlık müdürü, akliye ve asabiye müte-hassısları ile basın mensupları hazır bulundular. Valiye ve diğer davetlilere yeni laboratuvar hakkında teknik izahat veren Erdoğan Noyan'dan sonra şehir meclisi üyelerinden Dr. Rahmi Duman, şehirde artan motorlu vasıtaların, bilhassa umumi hizmetlerde çalışan şoförlerin çoğalmasi karşısında laboratuvarların büyük faydalar sağlanacağını ve kazaların azalmasında büyük bir âmil olacağını belirtti." (Basın-dan, 29 Şubat 1952).

1940'lı yılların o rahat ve adeta teferrüç havasında gerçekleşen şehir içi seyahatleri, 1950'lerle birlikte artık yavaş yavaş keyif olmaktan çıkmaya başlamış, yöneticisinden sade vatandaşına kadar herkesi bunaltır olmuş-tu. Çünkü şehir giderek büyüyor, araç sayısı yükseliyor, buna bağlı olarak da trafik sorunu ivme kazanarak artıyordu. Yoğun İstanbul trafiğiyle gün boyu haşır neşir olan otobüs şoförlerinin karşılaştıkları zorluklar ve bu sıkıntıların neticesinde ortaya çıkan verim düşüklüğünün önüne geçmek için sorunun ivedilikle çözülmesi gerektiğini fark eden İETT, meseleye bilim-sel açıdan yaklaşmaya ve İdare bünyesinde bir laboratuvar açmaya karar verdi. Kısa sürede gerekli hazırlıklar yapıldı Şişli Garajı bünyesinde bir psikoteknik laboratuvarı kuruldu. İstanbul Vali ve Belediye Reisi Prof. Dr. Fahrettin Kerim Gökay'ın öğrencisi ve asistanı Dr. Abbas Erdoğan Noyan tarafından İETT bünyesinde oluşturulan laboratuvar, Türkiye'nin ilk psiko-teknik laboratuvarı olma özelliğini taşıyor.

İETT Psikoteknik Laboratuvarı'nda muayeneler başladıktan bir süre sonra alınan raporlara göre, şehirde meydana gelen taşıt kazalarında ciddi anlamda düşüş olduğu gözlemlendi. 1956'daki sonuçlara göre ise aradan geçen 4 yıl zarfında kazalarda %40 nispetinde azalma olduğu sonucuna varıldı. Bu oran, son derece verimli bir girişimde bulunulduğuna işaret etmekteydi. 1957'den itibaren laboratuvar bünyesinde bizzat Trafik Şubesi Müdürü Orhan Eyüboğlu tarafından, İdare'ye yeni alınacak olan şoförlere uygulamalı eğitim verilmeye başlandı.

"İETT İdaresi şoför kursu açtı. Kendi otobüsleri için yetiştirilmek üzere 1000'den fazla başvuru oldu. Kur'ayla içlerinden 100 kişi seçilerek, dün sabahdan itibaren kurslara başlandı. Dört ay sürecek psikoteknik laboratuvarı, motor, trafik ve sevk-i idare dersleri ve mesleki bilgiler verilecektir. Trafik derslerini, Trafik Şubesi Müdürü Orhan Eyüboğlu verecektir." (Basından, 14 Şubat 1957)



Beyazıt-Bakırcılar arası araç tüneli hizmete girdi

Belediye Başkanı Dr. Fahri Atabey ve beraberindeki heyet, Beyazıt-Eminönü arasını 4 dakikaya indiren ve 2.5 milyon liraya mal olan yolu törenle hizmete açtıktan sonra yürüyerek tünelden geçti.

Yoğun bir iş ve eğitim bölgesi olan Vezneciler-Beyazıt'ın yine bir diğer yoğun kesimle, Eminönü-Mercan-Bahçekapı taraflarıyla irtibatının sağlanması amacıyla hazırlanan, ancak bir türlü hayata geçirilemeyen proje, nihayet 1960'ların ikinci yarısında yeniden masaya yatırıldı ve 1965 sonunda yolun yapımına başlandı. Söz konusu aks Beyazıt Meydanı'nı alttan tünelle geçecek, böylece yer üstündeki trafiği sekteye uğratmayacaktı.

Beyazıt-Eminönü Yolunun Açılmasına Başlanıyor

Eminönü ile Beyazıt arasındaki trafik sıkışıklığının halledilmesi için tasarlanan yeni caddenin inşaatına yakında başlanacaktır. Belediye, Eminönü ile Beyazıt Meydanı'nı birbirine bağlayacak olan yeni yolun gerçekleştirilmesi için bütçesine şimdilik 1 milyon liralık bir tahsisat konuldu. Beyazıt, Mahmutpaşa ve Bakırcılar çarşısından geçerek Eminönü'ne açılacak olan bahis konusu yol üzerindeki binaların istimlakı için de hazırlıklar tamamlandı. Bu yolun inşaatından sonra Eminönü-Beyazıt arasındaki trafiğe yeni bir şekil verilecektir." (Basından, 8 Mart 1965).

İnşaat çalışmaları yaklaşık dört yıl süren tünel ve devamındaki, Prof.Dr. Cemil Bırsel Caddesi, 6 Haziran 1969'da törenle hizmete girdi. Saraçhane, Vezneciler ve Beyazıt'tan Divanyolu'nu kullanmak yerine, tünel sayesinde kestirmeden sahile inmek mümkün oldu.

Beyazıt-Eminönü Yolu Dün Törenle Açıldı, Beyazıt Tüneli de Düünden İtibaren Kullanılmaya Başlandı

Beyazıt-Eminönü yolu şehrin iki önemli merkezi arasındaki mesafeyi kısaltarak, zamanı 4 dakikaya indirdi. Yolun Eminönü tarafındaki 300 metrelik kısmı 21 metre genişliğindedir. Yolun öteki kısımları ise 11 ila 14 metre arasında değişmektedir. Eminönü'nden itibaren Beyazıt Tüneli'nin ağızına kadar olan mesafe 950 metredir. Beyazıt Tüneli ise toplam 227 metre uzunluğunda ve 9 metre genişliğindedir. Geçici olarak ışıklandırılan tünelin esas ışıklandırma projesi kaplaması ve havalandırma tesisi 1 milyon 370 bin liraya yakında ihale edilecektir. Beyazıt-Eminönü' yolu toplam 2,5 milyon liraya mal oldu. Törende Belediye Başkanı Fahri Atabey de bulunarak bir konuşma yaptı ve ardından tünel hizmete sokuldu. Yol, Hal binasının tam karşısından açılmış olup, Vezneciler ve Bakırcılar'ı geçtikten sonra Beyazıt'a ulaşmaktadır." (Basından, 7 Haziran 1969)





Gezici vezneler tahsilat otobüsleri

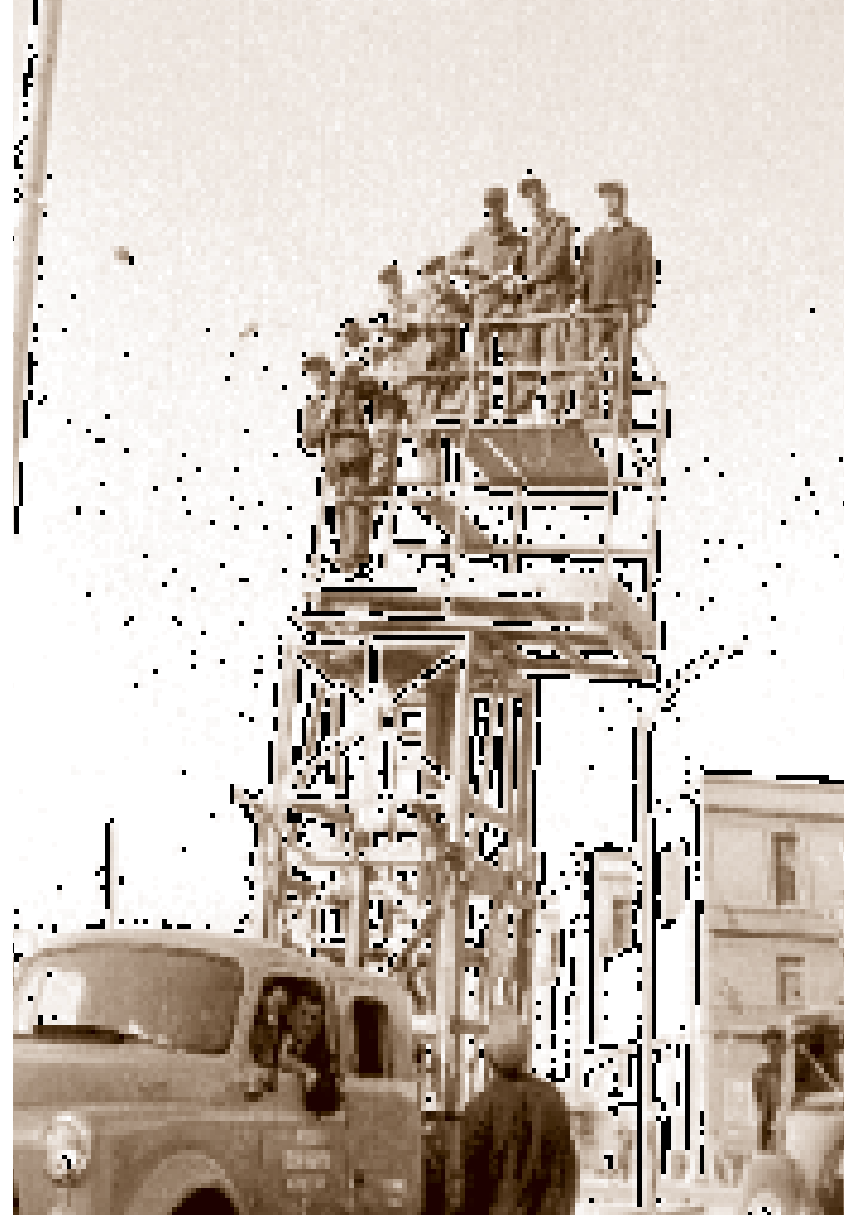
6 kapı numaralı Büssing-5500 model otobüs, Talimhanе’de yol kenarına park ederek gölgeliğini germiş, küçük vezne penceresinin kanadını açmış, önünde kuyruk olan İstanbulluların elektrik ve havagazı ödemelerini topluyor. Halk sabırla sıranın kendisine gelmesini bekliyor.

Tahsilat arabalarının, diğer yolcu taşıyan otobüslerden ayırt edilebilmesi için ön cepheleri bütünüyle beyaza, yan cepheleriye bel hizasına kadar kırmızıya boyanmıştı. İçlerinden birkaçının üzerine yanar-döner kırmızı sinyal lambaları monte edilmişti.



Tahsilat otobüslerinin ilki, İETT’nin Elektrik Dairesi’nin fatura tahsilini hızlandırmak ve halka kolaylık sağlamak amacıyla 1 Ocak 1976 günü hizmete alındı. 1951 model eski bir Büssing-5500.TU otobüsten devşirilerek İETT atölyelerinde, İETT’li ustalarca imal edilen araç, belli bir program çerçevesinde semtleri dolaşarak elektrik ve havagazı faturalarının tahsilatını yapmaya başladı. Sağ cephesine açılan bir vezne sayesinde, önünde kuyruğa giren İstanbulluların kolayca ödeme yapmalarına imkân veren bu dizayn, halk tarafından büyük ilgi gördü. Bunun üzerine İETT, 15 Mayıs 1976 gününden itibaren “Gezici Tahsilat Otobüsleri”nin sayısını yılsonuna kadar 12’ye çıkarmayı kararlaştırdı.

Bilhassa Bahçekapı, Taksim, Kadıköy, Üsküdar, Beşiktaş, Şişli, Sarıyer, Kartal, Beykoz, Bostancı, Taşlıtarla, Okmeydanı, Topkapı Kaleiçi, Bakırköy, Aksaray gibi merkezi noktalarda belli saatlerde gelerek veznesini açan tahsilat arabaları, bu hizmetlerine İETT’nin elektrik dağıtım görevini TEK’e devrettiği 1982 yılına kadar 6 yıl boyunca başarıyla sürdürdükten sonra ekonomik ömrünü dolduran gezici vezneler hurdaya ayrıldı.



Trolleybüs hat bakım araçları tel kamyonetleri

İETT'nin 2 numaralı trolleybüs bakım ve onarım aracı görev başında. Şoför mahallinin arkasında bulunan ikinci bir kapıyla girilen kabinse tamir persone-
li için. Emektar kamyonet, tramvay şebekesi zamanından kalma bir araç olup, tramvaylardan sonra trolleybüslere hizmet veriyor. Bundan birkaç yıl sonra Elektrik Şubesi daha yeni ve modern bakım araçları alarak, onu ve diğer kardeşlerini tekaüt edecek.

Destek araçları İETT'nin vazgeçilmezlerindendir. Yolcu taşıma işini yerine getiren otobüs, tramvay ve trolleybüslar, görevlerinin aksamadan devamını sağlayan hizmet arabalarına çok şey borçludur. Söz konusu araçlar kimi zaman üzerlerinde tamir arabası, kimi zaman su, mazot ya da cüruf otobüsü, kimi zaman şoför talim aracı, kimi zaman da hat bakım ve onarım kamyonetleri etiketleri taşıyor. Halde, hiç umulmadık anlarda ve yine hiç umulmadık yerlerde kentin cadde ve sokaklarında görünür ve kaybolurlar.

İETT'nin en önemli destek birimlerinden olan hat bakım, onarım ve tamir şubesi, kentte özellikle tramvay ve trolleybüslar taşımacılık yapılan yıllarda büyük bir yükü omuzlamıştı. Trolleybüs şebeke cereyanının kesintiye uğradığı zamanlarda, hızlı bir şekilde aksaklığın olduğu noktaya intikal ederek, pratik ve usta ekipleri sayesinde arızayı giderirler, böylece trolleybüs arabalarının, dolayısıyla İstanbulluların yollarda kalmasını önlerdi.

Trolleybüs şebekesinin 8 ayrı kuvvet merkezi olup, bunların ikisi Beyazıt'ta, ikisi Galata'da, diğerleri ise Vatan Caddesi, Beşiktaş, Şişli ve İçerenköy'deydi. Özel olarak dizayn edilen bakım ve onarım kamyonetleri, İETT Elektrik Şubesi'nin sorumluluk alanında meydana gelen arıza durumunda bağlı bulunduğu merkezden hareket ederek sorunu giderir ve geri dönerlerdi. Havai tel kopması, direk dikilmesi ya da sökülmesi, makasların bakımı, periyodik tamir gibi çeşitli işlerle uğraşan bakım kamyonetleri, trolleybüsların 1984 yazında servisten kaldırılması sonrasında görevlerini tamamlayarak tarih oldular.



Seyyar biletçiler

T1 numaralı Taksim-Beyazıt ring hattında saat 11:00 sularında hareket saatini bekleyen 1956 model Skoda RO-706 İETT otobüsü ve Taksim Gezisi merdivenlerinin hizasında poz veren resmi üniformalı-kasketli seyyar biletçilerimizden biri. 1961'in ilkbaharı. İETT'nin ilk kez 1 Kasım 1960'da deneme mahiyetinde başlattığı "Seyyar Biletçi" uygulamasının verimli olduğu görülünce, 10 yılı aşkın süre boyunca Taksim, Eminönü, Tünel, Kadıköy, Üsküdar, Yenikapı ve Beyazıt başta olmak üzere merkezi hareket noktalarında bu sistemi başarıyla uygulandı.

"Seyyar Biletçi" uygulaması, hareket saatini bekleyen otobüslere binecek yolculara araç dışında bilet keserek zamandan tasarruf sağlayan pratik bir sistemdi. Biletçilerin bir kayışla omuzlarına astıkları "Otomatik Bilet Makinesi" sayesinde personelin otobüs dışında daha geniş ve bağımsız bir alanda hizmet vermesini sağlıyor, biletlerini önceden alan yolcular da araç hareket halindeyken para alışverişi kulfetinden kurtuluyordu.

Bilet Makinaları

İETT İdaresi İngiltere'den yeni bilet baskı makinaları almaya karar verdi. Evvelki gün bu yeni makinalarla Levent-Tünel otobüslerinin birinde tecrübe yapıldı ve müspet netice sağlandı. Avrupa'nın ve Amerika'nın hemen her yerinde kullanılan bu makinalar, şekil itibarıyla küçük hesap makinalarına benzemektedirler ve kullanışları da gayet pratiktir. Beheri 1500 lira olan makinalar, İdare'ye her yıl 21 yeni otobüs alabilecek kadar bir tasarruf sağlayacaklardır." (Basından, 2 Kasım 1960)

Fotoğraf karesine giren Çekoslovak imalatı Skoda marka otobüs 1956'da İdare'ye katıldı. 100 araçtan oluşan RO-706'lar 1971 yılının sonbaharına kadar İstanbullulara hizmet verdi. Arkada görünen diğer otobüs ise 1954 model bir Büssing-4500.TU olup, günümüzün midibüsları kapasitesinde yolcu taşımakta ve düşük yolcu yoğunluklu hatlarda hizmet vermekteydi.



Şişli Trolleybüs Garajı ve atölyesi

81 kapı numaralı 1962 model Ansaldo San Giorgio marka trolleybüs, Şişli Garajı'nın mozaik parke döşeli bakım ünitesinde periyodik kontrollerinden birinde. Uzman eller, aracın en iyi şekilde hizmet vermeye devam etmesi için canla başla çalışıyor ve bu sayede 81 numara ile diğer kardeşlerinin ömürlerini olabildiğince uzatıyorlar. Levent'in 50 numaralı hattından çıkan araç, tabelası dahi çıkarılmadan kanala alınmış.



Kent içi ulaşımında ciddi bir kabuk değişimi olarak da kabul edilebilecek olan tramvayların kaldırılması ve yerine trolleybüs şebekesinin kurulması üzerine, lastik tekerlekli ve elektrikle işleyen bu yeni araçların istiflenmesi ve periyodik bakımlarının yapılabilmesi için Şişli Garajı'nın hangarlarından biri "Trolleybüs Garajı" olarak düzenlendi. Depo, yaklaşık 50 araç alabilecek ölçüde olup, kapalı alanının bir kısmı araç tamir kanalı olarak ayrıldı. Toplam 100 otobüsün ağırlıklı kısmı Şişli Garajı'na, geri kalanıysa Pazartekke'de bulunan Topkapı ve Levent garajlarına dağıtıldılar. Araçlar her sabah bu noktalardan hareketle en yakın baş durağa olabilen en seri şekilde ulaşarak ilk servislerine girdiler.

1966 yılında mevcut filonun 76'sı her gün hizmete veriliyordu. Şişli Garajı 44 trolleybüsle başı çekerken, Topkapı ve Levent garajları da 16'şar aracın servise çıkmasını sağlıyorlardı. Trolleybüslerin bağlı bulunmadıkları tek garajsa, Anadolu Yakasındaki Bağlarbaşı deposuydu. Bilhassa 1960'lı yılların ikinci yarısında Kadıköy tarafında bir şebeke oluşturulması planlandığı da, bu düşünce hiçbir zaman hayata geçirilemedi. Şişli Garajı'nda bulunan Trolleybüs Dairesi garaj ve tamir-bakım tesisleri, bu görevini 1984'ün yaz aylarına kadar, yani şebeke iptal olana dek sürdürdü. Sonrainsıdaysa otobüs istif garajına çevrildi.



Şehzadebaşı-Saraçhane-Fatih yolunda ray çalışması

Geniştirilecek Olan Yol

Saraçhane ve Şehzadebaşı Meydanlarından geçerek Beyazıt Meydanı'na kavuşacak olan Edirnekapı Caddesi'nin seviyesinde 0.5 - 2 metre arasında bir alçaltma yapılacaktır. Caddenin Belediye Sarayı önüne kadar olan kısmı plana uygun genişliğe kavuşturuldu. İleride caddenin, Saraçhanebaşı'ndan Vezneciler'e kadar olan kısmı da istimlak edilecektir.” (Basından, 14 Ağustos 1957)

Beyazıt'tan Şehzadebaşı'na kadar olan kısımda, Şehzade Camii'nin karşısındaki binalar yıktırılacak ve yolun genişliği 30 metreye çıkarılacaktır. Saraçhanebaşı'nda yeraltı geçitleri yapılacaktır ve bu kısımda Atatürk Bulvarı Edirnekapı Caddesi'nin altından geçirilecektir. Saraçhanebaşı-Fatih arasında kalan yolun ortasındaki ağaçlık kısım kaldırılacaktır. Fatih'ten itibaren yolun meyli Saraçhane'ye doğru azaltılacak ve yol Malta'ya doğru düz bir şekil alacaktır. Bu şeklini koruyarak Vefa Stadı'nın önlerine kadar gelecektir.” (Basından, 27 Kasım 1957)

Edirnekapı - Şehzadebaşı tramvay seferleri kaldırıldı. Bu yol üzerinde inşaat yarından itibaren başlayacak. Hat; Şehzadebaşı -Bahçekapı tramvay seferleri olarak devam edecektir.” (Basından, 4 Ağustos 1959).

Şehzadebaşı'nda yolun alçaltılması çalışmaları nedeniyle kaldırılan tramvayların yerine konulan [86] Eminönü-Malta otobüslerinin gece 21:30'dan sonra çalışmaması üzerine Fatih, Malta ve Atikali ahalisi müşkül durumda kaldılar.” (Basından, 21 Ağustos 1959)



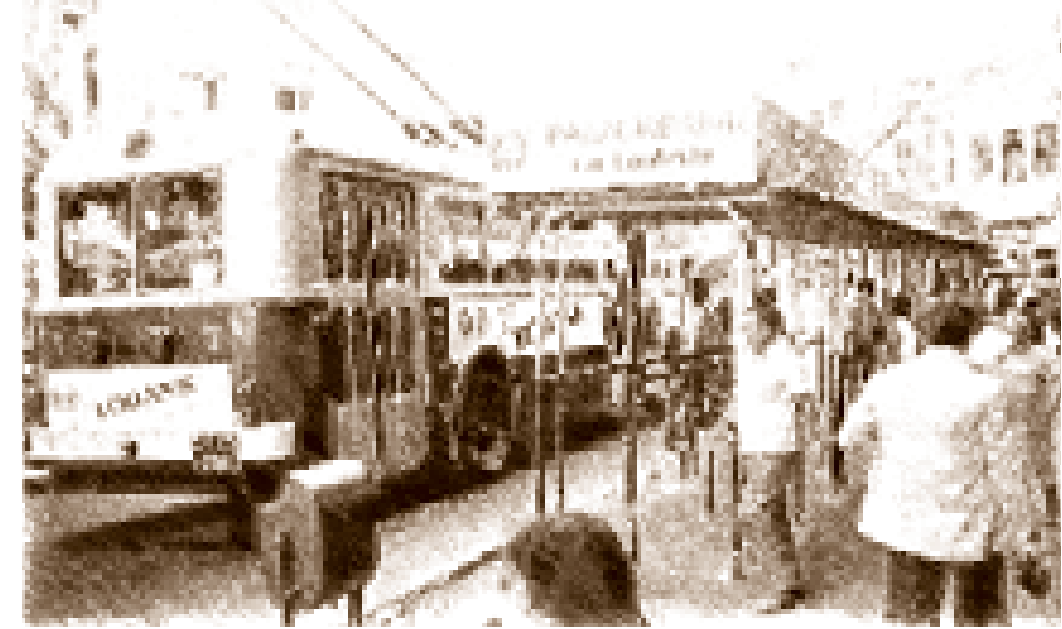
Menderes istimlaklerinin doruğa ulaştığı 1950'li yılların ikinci yarısında bir yandan yeni cadde ve bulvarlar açılırken, diğer yandan da mevcutların genişletilmesine çalışılıyordu. Bu genişletme girişimlerinden birisi de Vezneciler-Şehzadebaşı-Saraçhanebaşı-İtfaiye arasında başlatıldı ve yolun sol tarafında, şimdiki Belediye Sarayı binasının önüne denk düşen kesimdeki sıraevler istimlak edilerek yıktırıldı. Kazanılan üç şeritlik arazi de ana caddeye katıldı. 1958 yılı ortalarında çekilen üstteki fotoğrafta, eski tramvay hattının peyderpey sökülerek kazanılan yeni yol sathına, genişleyen caddenin gidiş-geliş şeritlerinin tam ortasına alınması çalışmalarından biri görülmektedir.

Fatih ve Edirnekapı yönlerine giden tramvaylar daha kaldırılmamış, Macar Kardeşler Caddesi'nin orta refüjünü kaplayan asırlık ağaçlarsa henüz yerlerinden sökülerek sur dışına nakledilmemişler. Solda, kadrāja giremeyen kesimdeyse Belediye Sarayı'nın inşaatı tüm hızıyla devam ediyor. Yol kotuysa eskisine göre ortalama yarım metre kadar indiriliyor. Bu alçaltma, Fatih-Malta taraflarında giderek artacak ve yaklaşık 2 metreyi bulacaktır. Bin bir uğraşla tramvay rayları sola doğru kaydırıldı ama bu çalışmadan sadece bir yıl sonra bölgedeki şebeke tamamıyla iptal edildi ve Saraçhane, Fatih, Malta, Atikali, Edirnekapı semtlerinin rayları bütünüyle söküldü.



Tünel bağlantılı hatlar

[Çizgili 50] işaretiyle çalışan Levent-Tünel otobüsleri 1951'de hizmete girdi. [50] numaralı Şişli-Tünel otobüs hattının türevi olan servis Tünel-Galatasaray-Taksim-Elmadağ-Harbiye-Pangaltı-Şişli-Mecidiyeköy-Gayrettepe-Zincirlikuyu yolunu izleyerek Levent çarşı içine kadar gitmekteydi. 19 numaralı Magirus Saturn-II model otobüs, 1959 üretimi bir araç olup, 1980 yılına kadar İETT bünyesinde hizmet verdi.



Zemin katında tarihi Tünel'in Beyoğlu çıkışına ev sahipliği yapan ve üstünde İETT'nin idari kadrosunun görev yaptığı Metrohan binasının İstiklal Caddesi girişindeki konumu, 20. yüzyılın ilk yarısında büyük önem taşımaktaydı. Elektrikli tramvay şebekesinin şehrin kuzey bölgesine hizmet veren hatlarından üçü binanın hemen önündeki noktadan hareket etmekte olup Şişli, Maçka ve Kurtuluş semtlerine gün boyu yoğun seferler düzenlenmekteydi.

İETT, 1950'lerin ikinci yarısında tramvay şebekesinin kademe kademe iptaliyle hizmetlerine son verilen Tünel geçişli hatların yerine otobüs seferleri tahsis etti. Sırasıyla 50, 60 ve 70 numaraları verilen bu hatların otobüsleri de, dönemin en gösterişli, en yeni araçları arasından seçilmekteydi.

Yaklaşık 35 yıl boyunca kesintisiz hizmet veren Tünel bağlantılı hatların kalkış peronları, İstiklâl Caddesi'nde nostaljik tramvay hattı inşaatının başladığı 30 Mart 1990'da yolun araç trafiğine kapatılması üzerine bir süreliğine Meşrutiyet Caddesi'nin Şişhane girişine alındı. Bundan kısa süre sonra nostaljik tramvayın sefere başlaması üzerine de tamamen kaldırıldı.



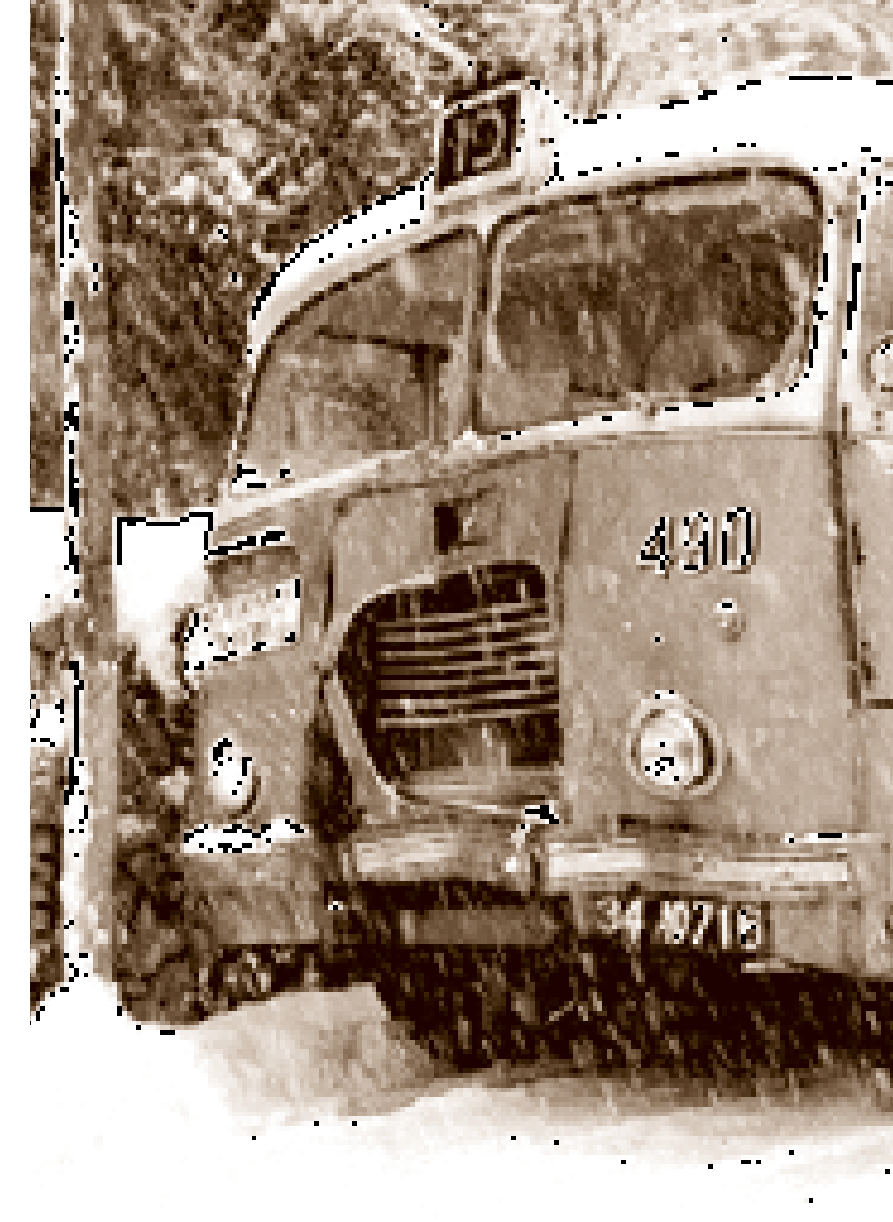
Uzun Büssingler teslim alınıyor

Otobüsler için Yugoslav Hükümeti Vize Verdi

Almanya'dan satın alınan otobüslerin karayolu ile getirilebilmeleri için Yugoslav hükümeti nihayet vize verdi. Teslim edilen 10 Büssing otobüsü getirmek üzere İETT İdaresinin 15 şoförü bugün uçakla Almanya'ya hareket edeceklerdir. Otobüslerin 17 Ocak 1959 günü İstanbul'a getirileceği sanılmaktadır. Yugoslav vizesi geciktiği için evvelce teslim edilen 15 Mercedes otobüs ise trenle getirileceklerdir. Otobüslerin trenle getirilmesi İdare'ye karayolu ile getirilmesinden daha pahalıya mal olmaktadır." (Basından, 8 Ocak 1959)

Filonun güçlendirilmesi amacıyla 1958 yılında başlatılan girişim, ertesi yıl da devam etti. Mercedes-Benz marka otobüslerle başlayan alımlar Büssinglerle devam etti ve 30 adet 6500-TU.10 model uzun otobüs alınmasına karar verildi. Ancak, alımlarla ilgili prosedür pürüzsüz bir şekilde tamamlanmasına rağmen, teslim aşamasında İdare'nin önüne hiç umulmadık bir sorun çıktı: Yugoslavya Hükümeti, otobüslerin karayoluyla İstanbul'a nakledilmesi için gerekli vizeyi vermedi. Üretimleri tamamlanarak 10 Aralık 1958 gününden itibaren Frankfurt'taki fabrika bahçesine çekilen Büssinglerin biran önce İstanbul'a getirilebilmesi için, derhal Türk Hükümeti nezdinde girişimlerde bulunuldu. 1958 yılının son ayında başlayan girişim, nihayet 1959'un ilk günlerinde meyvesini verdi ve Yugoslavya topraklarından transit geçişe imkan tanıyan izin alındı.

Bunun üzerine 8 Ocak 1959 günü uçakla Almanya'ya giden şoförlerimiz, her biri 280 bin liraya mal olan 10 adet Büssing otobüsü teslim aldıktan sonra, karla örtülü Avrupa yollarından başarıyla atlatarak 20 Ocak'ta İstanbul'a ulaştı. Gerekli işlemleri yapıldıktan sonra 601 ila 610 arasında numaralandırılan 10 yeni Büssing 6500-TU.10 İETT otobüsü, 24 Ocak 1959 sabahından itibaren Topkapı-Eminönü ve Fatih-Beşiktaş hatlarında törenle hizmete konuldu.



Kar-kış demeden çalışan İETT

[15] numaralı Üsküdar-Dereseki hattında yoğun tipi altında hizmet vermeye çalışan bir Skoda RO-706. Sahil yolunun mozaik parke desenli taşlarının üzeri neredeyse üç karış karla kaplanmış. Önümüzdeki yol uzun, hava şartlarıysa ziyadesiyle ağır. Motor bölümündeki eziklikse, aracın az evvel kardan ötürü ufak bir kaza geçirdiğini gösteriyor.

Bir asırdan fazla süreden beri kent içi yolcu taşımacılığına damgasını vuran İETT otobüsleri, her koşulda İstanbullulara zor da olsa hizmet etmekten geri kalmamaya özen gösterdiler. Kar, fırtına, yağmur... Hiçbiri otobüslerin seferlerine engel olamadı. Hizmetin aksamaması için İETT garajlarında eski otobüslerden ustalıklı evrilerek meydana getirilen tuz ve cüruf arabaları, kuvvetli poyrazla güçlenen tipiye karşı koymaya çalışan servisteki otobüslere destek olabilmek için alacakaranlıktan beri mesailerinin başındalar. Kimi kaygan yokuşlara tuz serpiyor, kimiye baş durak manevra sahalarına kalın taneli kum döküyor. Maksat hep aynı: İETT otobüslerinin lastikleri karda ve buzda kaymasın, ne olursa olsun hizmet aksamasın!

İnsanın iliklerine dek işleyen buz gibi keskin bir İstanbul sabahında, beklemekte olduğunuz durağa yanaşan otobüsünüze bindikten sonra ne içerideki kalabalık ne de nefeslerle ısınan kabin buharından dolayı buğulanan gözlük camlarınız umurunuzdadır artık. Sizi mesainize bir şekilde yetiştirebilmek için elinden geleni yapan cefakâr şoförünüz ve yorgun aracınız yarım saatliğine de olsa ikinci evinizdir. Yer bulamasak da ne gam, çetin ve titretici bir kış gününde İstanbul'da seyrüsefere kenarından köşesinden dahil olabilmek çok şeye bedeldir.



Silahtarağa baş durağı kar altında

1960'ların ikinci yarısında kenti esir alan meşhur karlı günler. Kâğıthane-Silahtarağa baş durakları hareket alanı karla kaplanmış. 409 numaralı Skoda'nın şoförü hasarsız bir şekilde manevra yapabilmenin çarelerini arıyor. Tam elli dakika sonra Köyiçi'nden aldığı sabah mahmuru yolcularıyla birlikte Taksim Cumhuriyet Anıtı'nın etrafını dönüyor olmak zorunda.



İETT'nin ilk turist otobüsü Chausson 615-D

Turistik geziler için kullanılan Chausson, atölye binası önünde.

Fransız malı Chausson 615-D model otobüs, İdare envanterinde tekti. Bu araç, 1955 yılında yine Fransa'dan satın alınan 4 adet Latille-Floirat marka otobüsle birlikte deneme amaçlı olarak tedarik edilmişti. Her iki marka otobüs de İstanbul'da birkaç ay çalıştırılacak ve toplu taşımaya elverişli olup olmadıkları test edilecekti. Önceleri "1" filo numarasıyla kodlanan Chausson, ileriki yıllarda hurdaya ayrılarak yeri boşalan bir otobüsün numarası olan 32'yi aldı. İdare'de verimli olmadığına kanaat edilen otobüs, yolcu taşıma hizmetinden alınarak bir süreliğine İETT'nin personel servisi olarak kullanıldı.

1957 yılından itibaren kent içinde yabancı turistleri gezdirmekle görevlendirilerek, ücreti mukabili şehir turu atmaya başladı. Ayrıca toplu geziler için de kiralık otobüs hizmeti verdi. Özellikle Sultanahmet, Ayasofya, Çarşıkapı, Topkapı Sarayı, Süleymaniye, Eyüp Sultan, Taksim, Dolmabahçe gibi turistik bölgelerle oteller arasında mekik (ring) seferlerine çıkarıldı. Ancak otobüs oldukça sık aralıklarla arıza yaptığı ve kabin içi yerleşim planı çok da fazla elverişli olmadığından dolayı, 1960'ların ortalarında turist gezdirmeye görevine son verilerek kenara ayrıldı. Uzun bir süre Beşiktaş'ta bulunan eski tramvay deposu bahçesinde bekletildikten sonra hurda olarak satıldı.



Trolleybüsün ön camından hayata bakış

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

Trolleybüslerin şoför mahallinin karşısında yan yana dörtlü koltuk grubu vardı. Gerçi gidiş istikametine göre yan şekilde monte edilmişlerdi ama yine de ilk binenlerce atik davranılıp grubun sağ başındaki tutulabilirse, kendinizi 45 derece kadar sağa çevirerek yola daha bir keyifle hakim olabilirdiniz. Derinlerden gelen hafif bir vınlama haricinde gürültülü ve rahatsız edici herhangi bir motor sesi üretmeyen trolleybüslerle seyahat etmek, trafikteki o sinir bozucu dur-kalkları hesaba katmazsanız şayet; oldukça huzur vericiydi aslında.



Toplu taşıma araçlarında yolculuğun asıl tadı, ön camdan dışarıyı seyredererek çıkar. Caddeler, sokaklar, taşıtlar, insanlar, ağaçlar... Her şey, aracı kullanan şoförün hakim olduğu açıdan geçerek önünüzden akıp gider. Eskiden yolcular bu konuda galiba biraz daha şanslıydı. Çünkü Scania, Büsing, Skoda otobüslerle Ansaldo marka trolleybüslerin kapıları ortadaydı. Dolayısıyla en önde, şoförün hemen yanında yolcuların oturması için birer tek (bazılarında çift) koltuk bulunurdu. Otobüse ilk binen yolcunun istisnasız hamlesi, hızlı bir şekilde en öne doğru ilerleyerek boştaki bu koltuğu kapmaktı. Sonrası ise pek keyifliydi. Oturarak gitmek bir yana, bir de önünüzü perdeleyen olmadan rahatça yolu seyredererek seyahat etmek, herkese nasip olmayacak türden bir nimetti.



Anadolu Yakası'ndan o sorumluydu

Bağlarbaşı Garajı'nda ÜKHT İdaresi'nin 6 kapı numaralı Twin Coach-34 model otobüsünün önünde yöneticiler sohbet ediyor.

“ÜKHT Tramvay Şirketi'nin Amerika'ya sipariş ettiği 3 otobüs İstanbul'a getirildi. Gümrük'ten çıkartılan otobüsler derhal Bostancı hattına tahsis edildiler. 80'er kişilik yeni otobüslerin içinde ayrıca soğuk ve sıcak hava tertibatları da bulunmaktadır.” (12 Haziran 1947)



ÜKHT, İstanbul'un Anadolu Yakasına hizmet vermek üzere İETT Tramvay İdaresi'nden bağımsız şekilde kurulan bir şirketti. Hizmet alanını sınırlayan noktaların baş harflerinin bir araya getirilmesiyle oluşturulan logosunun açılımyısa “Üsküdar, Kadıköy ve Havalisi Halk Tramvayları” idi. Önceleri yalnızca tramvay işleten kurum, 1947'den itibaren ithal ettiği araçlarla otobüs servisine de başladı. Böylece Anadolu Yakasında raylı sistemle birlikte lastik tekerlekli taşımacılığa da başladı.

Amerika'dan sipariş edilen, soğuk ve sıcak hava tertibatları bulunan 80'er yolcu kapasiteli Twin-Coach marka 3 büyük otobüs, Haziran ayının ilk günlerinde gemiyle İstanbul Limanı'na getirildi. Gümrük'ten çıkartılan araçlar kısa bir tecrübeden sonra, 11 Haziran 1947 sabahı açılan Kadıköy-Suadiye otobüs hattına tahsis edildi. Oluşturulan filoyu bir süre sonra yine Amerika'dan satın alınan 5 Twin-Coach daha takip etti. İşletme ayrıca kendi imkanlarıyla kamyon şasisi üzerine 3 de toplama otobüs imal etti.



1957-59 istimplâkleri

Beyazıt-Laleli arasında Ordu Caddesi üzerinde yer alan Simkeş Hanı'nın ön cephesinin tıraşlanarak yola katılması çalışmaları.

“Prof. Gökay, Simkeş Han ve Patrona Halil Hamamı'nın yıktırılıp yıktırılmayacakları sorusuna cevaben, “İlim adamlarının son sözünü beklediklerini” söyledi. Fakat Simkeşhane'nin yıktırılmayıp 15 metre geri çekileceğini ilave etti.” (Basından, 15 Mart 1956)

“Beyazıt-Aksaray yolunun açılmasında büyük bir engel teşkil eden Simkeşhane binasının, cadde üzerindeki 15 metrelik kısmının yıktırılmasına devam olunmaktadır.” (Basından, 28 Ağustos 1956)

“Beyazıt'taki Simkeşhane binasının bir kısmının yıkılma işlemi tamamlandı. Yıkılan bu bölümden kazanılan alan yola verildi.” (Basından, 26 Kasım 1956)

“Beyazıt'ta, Simkeşhane arsasında tanzim işleri geceli-gündüzlü devam etmektedir. Yeniden görülen lüzum üzerine tekrardan istimplâk yapılmaktadır.” (Basından, 17 Aralık 1956).



Başbakan Adnan Menderes'in direktifleriyle İstanbul'da 1955 yılında başlatılan büyük imar hareketi kapsamında kentin birçok bölgesinde kapsamlı istimplâkler yapılmaya başlandı. Yıkımlarla açılan arazilerden geniş yolar geçiriliyor, mevcutların da enleri artırılıyordu. Bu istimplâk hareketlerinden biri de 1956'nın Mart ayında, Beyazıt-Laleli aksı üzerindeki Simkeş Han ve Koska arasını kapsayan bölgede başlatıldı. Tarihi Simkeş Han'ın (Simkeşhane binasının) ön cephesi 15 metre kadar yıktırılarak (basının tabiriyle tıraşlanarak) bina geri çekildi. 1956'nın Ağustos ayı sonlarında yıkıntı alanı yola ilave edildi.

Fotoğrafta görülen 102 kapı numaralı otobüs, 1947 model bir Scania-Vabis Bulldog-42'dir. Yıkım çalışmaları nedeniyle iyice daralan yolu biran evvel geçebilme gayretinde. Hemen önündeki römorklu tramvay ise 32 numaralı Bahçekapı-Topkapı Kaleiçi hattının aracıdır. Söz konusu yıl içerisinde İETT İdaresi'nin otobüs parkı, yeni alımlarla birlikte 207'ye yükselmiş durumdadır. Araçlar her iki yakada toplam 48 ayrı hat üzerinde sefer yapmaktadırlar. 102 numaralı otobüs, bu görüntüden sadece bir yıl sonra hizmet dışı kalarak yerini Çekoslovak yapımı yeni Skodalara bırakacak.



Trafikte bunalmaya son! Ekspres hatlarla ulaşım hızlanıyor

İstanbul Belediyesi, Ekspres Otobüs Seferlerine Bugün Başlıyor

İstanbul Belediyesi'nin bazı semtlerde işletmeye karar verdiği "Ekspres Otobüs Seferleri"ne bu sabahtan itibaren başlanacaktır. Deneme niteliğindeki bu uygulamada, tüm abonman biletleri geçerli olacak ve bir yolculuk için 2 abonman bileti kullanılacaktır.

Deneme otobüs seferleri:

- Taksim-Florya
- Taksim-Yeşilköy
- Yenilevent-Yenikapı
- Eminönü-Sarıyer
- Kadıköy-Bostancı
- Beşiktaş-Beykoz
- Şişli-Kartal

*arasında olmak üzere toplam 7 hatta uygulanacaktır."
(Basından, 12 Eylül 1981)*



Sıkışık trafikte oldukça fazla zaman kaybeden İstanbulluların bu kaybını biraz olsun telâfi etmek üzere 12 Eylül 1981 sabahından itibaren kentte deneme amacıyla 7 hatta "ekspres" otobüs seferleri kondu. Bu otobüsler sadece tabelalarında yazılı olan duraklarda yolcu indirip-bindirecekler, diğer ara duraklarda ise durmayarak pas geçeceklerdi. Ekspres otobüslerin uğrayacağı seçme duraklarda, sarı zeminli normal İETT otobüs ve trolley-büs durak tabelalarının hemen altına, kırmızı zemin üzerine beyaz puntolarla "Ekspres Otobüs Durağı" yazılı ikinci bir levha daha monte edildi.

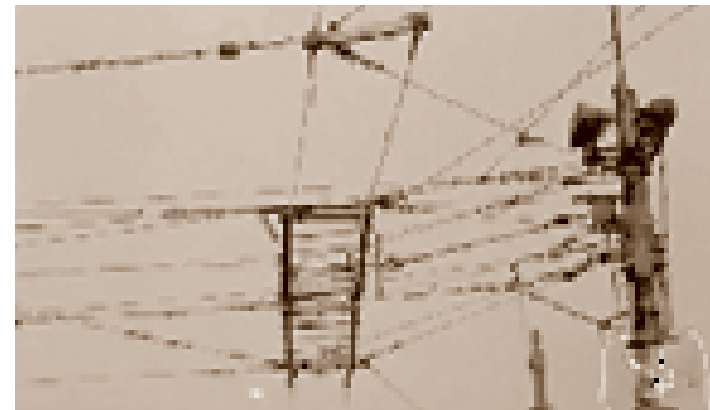
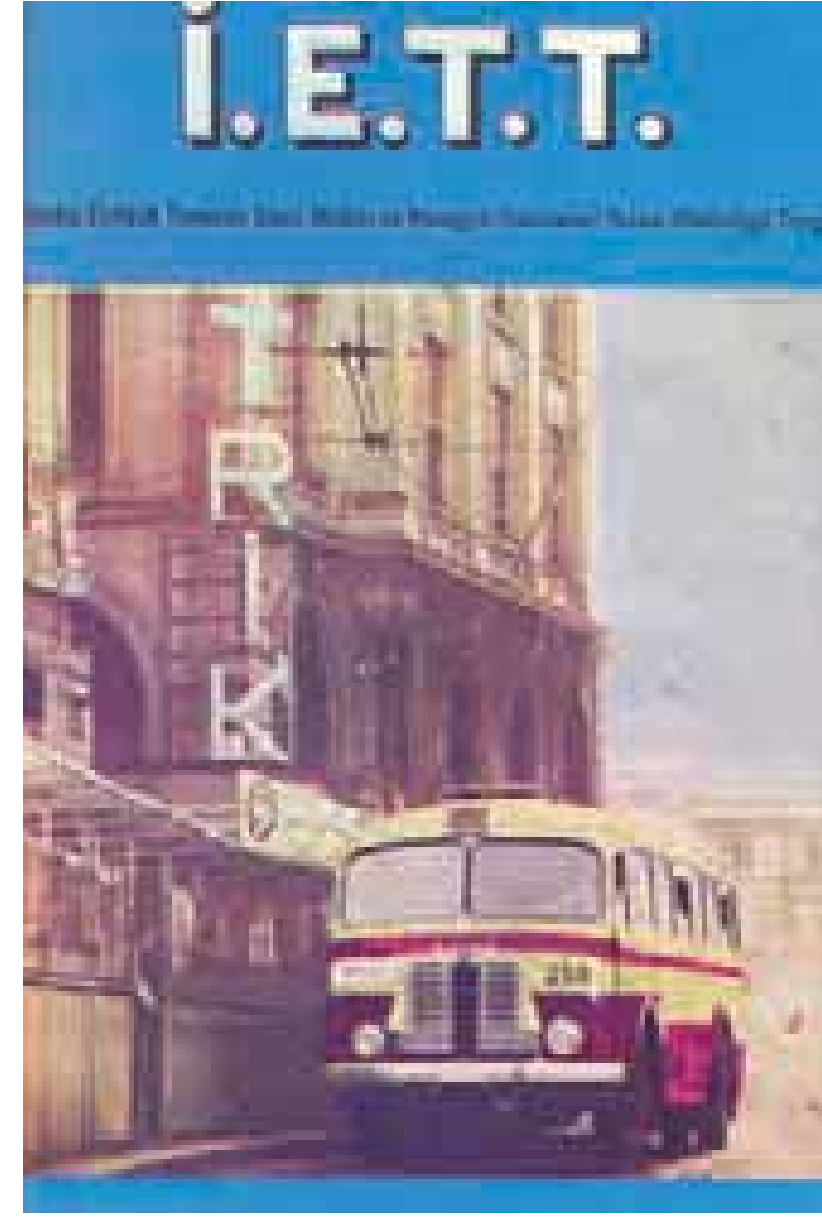
Çift bilet atılarak binilen ekspres otobüsler, bütçesi darda olmayanlar ve işi acele olanlar için faydalı bir uygulama olarak görüldü ve kısa sürede tutuldu. 1982 yılının yaz tarifesinde ekspres hatların sayısı 9'a çıkarıldı. Ancak sadece sabah ve akşamları, zirve servisleri olarak adlandırılan pik saatlerde gerçekleştirilmeye başlandı. Uygulamaya 5 sene kadar devam ettikten sonra 1986-87 sezonunda kaldırıldı.



Trolleybüs havai tel makasları

Bir zamanlar İstanbul'un ana caddelerinin üzeri, dev örümcek ağını andırır şekilde bakır tel çiftleriyle örülüydü.

Caddelerin üzerinde yol boyunca uzanıp giden havai teller, İstanbulluların aşına olduğu bir görüntüydü. Hatların birbirlerini kestiği ya da kavuşup ayrıldığı noktalardaysa "trolleybüs havai tel makasları" vardı. Çok sayıda gergiyle farklı açılardan sabitlenen makaslara yaklaşan trolleybüsler biraz yavaşlar ve trolley pabuçlarının tellerle olan temasını kesmeden ustalıklı havai tel kavşağını atlayarak yollarına devam ederdi. Fotoğraflarda, 1970'li yılların İstanbul caddelerinden üç farklı "makas" görülmekte: Sol üstte Galata Köprüsü orta duba geçişi kavuşum makası, altta Aksaray Meydanı orta göbeğine katılım makası ve sağda da Tünel Meydanı Metrohan binası önündeki U dönüşü ile üst üste gelen Varyant-İstiklal Caddesi katılım makası.



İETT Dergisi yayında

Derginin 3 Aralık 1956 tarihli 3. sayısının kapağı. Tünel Meydanı'nda Metrohan'ın önündeki transit hareket duraklarından yolcu alan 258 numaralı Skoda RO-706 otobüs. Hizmete gireli henüz daha iki ay olan yeni araçlarımız, İETT Dergisinin bu nüshası sayesinde geniş kitlelere detaylı şekilde tanıtılmakta.

Önsözü İstanbul Vali ve Belediye Reisi Ord. Prof.Dr. Fahrettin Kerim Gökay tarafından kaleme alınan ve 1 Ekim 1956 gününden itibaren yayın hayatına başlayan "İETT Umum Müdürlüğü Dergisi", İdare'nin birimleri hakkında haberlere, istatistiklere ve araştırmalara yer veren, görsel ve yazılı doküman açısından oldukça zengin içeriğe sahip aylık bir dergiydi.

Yayını zaman zaman kesintilere uğrasa da, 1960'lı yılların ortalarına kadar üstlendiği misyonunu başarıyla sürdüren dergi, ortalama 32 sayfalık hacmiyle İdare'nin yüz akı bir çalışmaydı. Derginin ön ve arka kapak kısmı renkli, iç sayfaları ise siyah-beyaz olarak basılmaktaydı. Mesul Müdürü o dönemin İETT Umum Müdürü Prof. Kâmuran Görgün, Yazı İşleri Müdürü ise Orhan Hançerlioğlu idi.

Zaman içinde dünyanın çeşitli kentlerinin ulaşım seçeneklerine ve yeni uygulamalara da yer veren dergi, ileriki yıllarda sağlık, bulmaca ve moda köşesi gibi alternatiflerle yelpazesini genişleterek hedef kitlesini büyütme yolunda çeşitli adımlar attı. Maddi yetersizlikler nedeniyle yayın hayatına son vermek durumunda kalan derginin koleksiyonlardaki mevcut sayıları, 1950'li ve 60'lı yılların kent içi ulaşım konseptine ilişkin güçlü veriler ve görseller barındırmakta, araştırmacılar için kaynak teşkil etmektedir.



İstanbul'un bilinmeyen ilk teleferik hattı

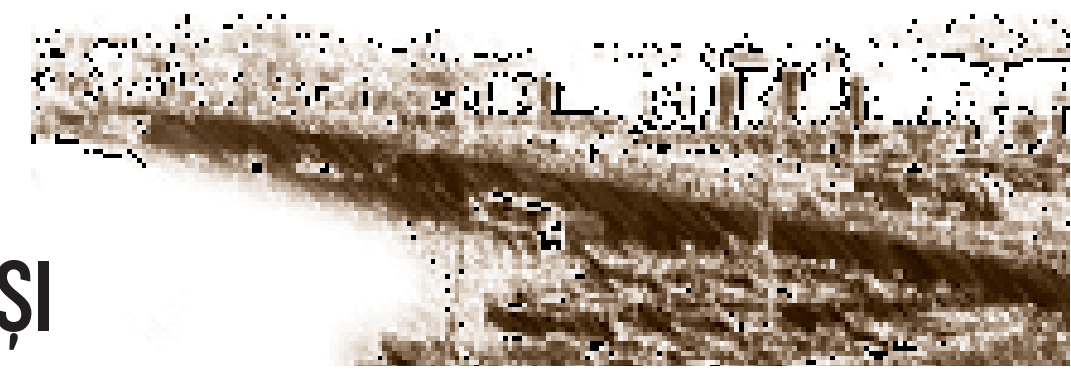
Dolmabahçe Vadisi'ni teleferikle geçen İstanbullular, bu ayrıcalıklı, kısa fakat keyifli seyahatin tadını çıkartarak etrafları seyrediyor.

1958'in 1 Ekim'inde açılacak ve bir ay boyunca devam edecek olan "Türkiye Milli Sanayi Sergisi"ni düzenleme görevi o yıl Sümerbank'a verildi. Bu münasebetle Sergi Sarayı civarında yeni pavyonlar inşa edilmesi ve sergi sahasında bir de televizyon istasyonunun neşriyat yapması planlandı. Sergiye İtalya'dan bir de lunapark getirilmesi kararlaştırıldı. Ancak bu kez bir ilk yaşanacaktı ki, diğer etkinliklerin hepsine baskın geleceği aşikârdı: Sergide ilk kez Maçka ile Sergi Sarayı arasında "teleferik" çalıştırılacaktı.

Sergi alanı içinde teleferiğin inşaatına başlandı. Dolmabahçe Vadisi'nin iki yamacı arasındaki 330 metrelik bir hat üzerinde çalışacak olan teleferik, tek kişilik açık iskemlelerin Sergi Sarayı önünden hareketle Maçka Silahhanesi'ne kadar çelik halatlar üzerinde elektrik motoruyla hareket ettirilmesinden ibaret basit bir mekanizmaya sahipti. Aslında teknik anlamda "Telesiyej" mantığıyla işletileceği halde, halka "Teleferik" ismiyle lanse edilerek ilginin daha da artırılması amaçlanmaktaydı.

Teleferik, 10 Ekim 1958 gününden itibaren nihayet hizmete girdi. Halkın yoğun ilgisine mazhar olan teleferik kalkış noktaları önünde uzun kuyruklar oluştu. İstanbullular bu ilginç deneyimi yaşayabilmek ve sadece 50 kuruşluk bilet mukabilinde Dolmabahçe Vadisi'ni bir de yukarıdan seyredebilmek için saatlerce sıra beklemeyi göze aldılar.

Ancak, 1958-61 yılları arasında -bir yıl hariç- üç yaz sezonu boyunca yaklaşık üç dakika boyunca İstanbul halkına doyumsuz bir zevk yaşatan kentin ilk "teleferik"i (telesiyeji) teknik yetersizliklerin kurbanı oldu ve takip eden yıllarda yemyeşil Dolmabahçe Vadisi'ni, gerilerden fon yapan masmavi muhteşem Boğaziçi'ni otuz metre yükseklikten temâşâ etme keyfinden mahrum bıraktı. İlk teleferiğimiz 961 nihayetinde yerinden sökülerek kaldırıldı. Aynı yerde ikinci defa teleferik işletilmesi ise, bundan tam 32 yıl sonrasına kısmet oldu. 19 Mayıs 1993'de yine aynı bölgede ve eskisiyle hemen hemen aynı güzergahı takiben, Taşkışla-Maçka sistemi devreye alındı.



Sabah saatlerinde mesai telaşı

Ekim 1967, sabah saat 08:30 suları. Eminönü yine alışlagelen bir sabah mesaisi koşturmacasına şahit olmakta. 4 numaralı Rıhtım İskelesinde bağlı bulunan “Güzelhisar”, henüz daha yeni dönmüş Boğaziçi avdet postasından. Biraz soluklandıktan hemen sonra azimet seferi için tekrar hareketlenecek ve bu kez farklı vasıtalarla Eminönü’ne gelen sabah yolcularını toplayıp Boğaziçi’nin farklı iskelelerine dağıtmak üzere halat çözecek.

Köprüüstü 5 numaralı ponton iskelede arkası bize çevrili “Suadiye” de teknil Adalar seferinden dönmüş. Onun hareket saatine ise biraz daha var. Henüz vapura alınan yolcu olmadığı gibi, iskelede bekleyenler de ortalıklarda görünmüyor. Ortalık pek sakin. Saat 09:00’a kadar rahat şimdilik... Vapurlar kadar deniz motorları da soluk almadan git-gel telaşındalar. Yemiş tarafına aleracele ve baştankara yanaşan ufak motorlar, halatlarını dahi germeye gerek görmeden yolcu boşaltıp yerine yenilerini doldurmak için zamana karşı yarış içindeler. Yoksa müşterinin bir kısmını Şehir Hatları’na kaptırmak da var işin ucunda...

6 numaralı köprü çıkma iskelesinde burnu bize dönük eski dostu ise tanımamak ne mümkün: Paşabahçe! Yalova sürat postasından gelmiş. Hareket saati sabah 5:50 idi.07:20’de Köprü’yü tutturup yolcusunu bırakmış ve yerine yenilerini almaya başlamış bile. Herhalde 08:15 Heybeli-Büyükada bağlantılı Yalova ekspresine geçecek.

Karaköy Meydanı şenlenmiş. Artık çarşılı ve dört kapılı altgeçidimiz bir süredir hizmette. Gerçi yerin altına girip yeniden çıkmak İstanbullular için ekstra bir külfet olsa ve onlara fazladan üç-dört dakika kaybettirse de, şükür ki o lüzumsuz seyrüsefer kazalarının önü alınmış vaziyette. Eskisine nazaran yayaların maruz kaldığı vasıta sadmeleri yarı yarıya azalmış durumda. Merzifonlu Karamustafa Paşa Camii’nin yerinden kaldırılarak taşlarının önemli bir kısmının Kınalı açıklarında denizin dibini boylamasının üzerindense dokuz seneyi aşkın bir müddet geçmiş.

Köprüüstü şimdilik iki gidiş-iki geliş dört şerit. Atabey döneminde, yani 2-3 yıl

sonra kaldırımları biraz daha daraltılarak ortasına beşinci bir şerit daha ilave olunacak. Böylece sabahları Eminönü’nden Karaköy yönü üç kanaldan birden çalıştırılacak. Akşamları da tam tersine döndürülecek. Buna riayet etmeyen şoförlereyse 35’er lira ceza var. Seyrüsefer memurları pusuda!

Köprü’nün Eminönü girişine de ilk kez olarak üçgen bir yükselti ilave edildi birkaç ay evvel. Ayrıca o kesimdeki mozaik parkeler sökülerek yeri asfaltla dolduruldu. Bu sayede Köprü’ye giriş-çıkışlarda meydana gelen ve böbrek taşlarını adeta yerinden oynatan o sarsıntının ve yükselti farkının bir nebze olsun önüne geçildi.

Zemindeki tramvay raylarına dikkat! Kentin 1950’li yıllardan kalan son hatları onlar. Söküle çıkarıla bir tek köprünün iki bağlantı dubasının arasında kalan bu son çelikler de yılsonuna kadar raptedildikleri yerlerinden sökülecekler. Kadrajın dışında hummalı bir faaliyet söz konusu, sizler görmüyorsunuz ama ikiz yaya üstgeçitlerinin temel inşaatı var ve iki ay zarfında Eminönü’nün o meşhur demir köprüleri hizmete alınacak. Trafiğin bu saatte lüzumundan fazla hareketli olması da biraz bundan ötürü aslında...

Karşı kıyıda, Kalafatyeri’nde çekiç sesleri de yavaştan başlamış. Fotoğrafa dikkatli bakıp kulak kabartırsanız, derinlerden gelen ve ta Mısır Çarşısı’nın deniz tarafındaki taç kapısının üzerinde yankılanan o metalik tekdüze sesleri duyabilirsiniz belki. Kim bilir?

Rüzgâr karayelden üç-dört kuvvetinde. Dalga yönü ve boyu buna işaret ediyor. Sabah ayazını bir misli artırıyor ve uyku mahmurluğunu henüz üzerlerinden atamayan İstanbulluların içlerini biraz daha fazla ürpertiyor. Gerçi iyi de oluyor aslında, insanları çivi gibi yapar bu hava. Bir çeyrek saat içinde zıpkın gibi olur herkes o ayazı yiyince... Yine de içiniz pek üşüdüyse, kasmayın kendinizi yürümek için, maazallah şifayı kapmak da var bir yandan. Atlayıverin Sirkeci tarafından gelen bir Taksim trolleybüsüne. En ucuz kıt’a biletiyle bir buçuk dakika içinde Karaköy Rıhtımbaşı’na varırsınız.



Tarihi Tünelimiz elektrikleiniyor!

Hizmete girdiği 17 Ocak 1875 tarihinden itibaren kısa süreli birkaç kesinti haricinde durmaksızın İstanbullulara hizmet veren buharlı Tünel, 25 Kasım 1968 sabahından itibaren işletmeye kapatılarak kapsamlı bir yenileme çalışması başlatıldı. Bu arada Fransa'ya yeni vagonlar ısmarlandı ve birbirinin eşi 2 Tünel aracı 17 Eylül 1970'de "Marmaris" şilebiyle İstanbul'a getirildi. Yeni vagonların eni 2.5, boyu da 11.33 metreydi. 24 kişilik sabit oturacak yeri, 24 adet de açılır-kapanır otomatik iskemleleri olup her bir vagonda toplamda 48 kişilik oturma yeri bulunmaktaydı. 30 mm. çapında zet profilden yapılan yuvarlak bir cer kablosunun çekeceği lastik tekerlekli bu arabalar-daki 1.5 dakikalık yolculuk esnasında, yeni sistemde yolda kalma ihtimali de yok edildi. Elektrik sistemindeki bir arıza ya da şehir cereyanının kesilmesi halinde, sisteme bağlı bir elektrojen grubu otomatik olarak harekete geçerek arabaları istasyonlara taşıyacaktı.

Beton plaklar üzerinde gidip gelecek olan lastik tekerlekli arabaların bir başka özelliği de frenlerinin garantiye alınmasıydı. Arabaları çeken kablolarda ya da elektrik sisteminde bir arıza olduğu zaman, otomatik frenler hiç kimsenin aracılığına meydan vermeden kendiliğinden harekete geçecek ve aracı durduracaklardı. Toplam 200 yolcu kapasiteli vagonlarda, lastiklerden birinin patlaması halinde arabalarda bulunan demir tekerlek otomatik olarak pistteki beton raya oturacak şekilde dizayn edildi. 1 Kasım 1971 sabahı yolcusuz olarak ilk sefer yapıldıktan sonra İETT Genel Müdürü Saffet Gürtav tarafından 2 Kasım 1971 günü saat 10:00'da törenle devreye alındı. Resmi açılışıysa bundan kısa bir süre sonra gerçekleştirildi.



Tünel Meydanı'nda Trolleybüs manevra sahası ve varyant

Tünel Meydanı'nda Ensiz Sokak'ta manevra yapan [60] hat sayılı Maçka trolleybüsü. 3 Ocak 1963'de inşaatına başlanan ve aynı yılın Kasım'ında hizmete giren 125 metrelik Şişhane varyantına havai teller gerilmiş durumda. Yakında İstiklâl Caddesi tek yöne çevrilecek ve trolleybüsler yeni yolu kullanarak Tünel Meydanı'na çıkacak.

Trolleybüs sisteminin tramvayların yerini almasıyla birlikte, kentte çeşitli hatlarında elektrikli otobüsler sıklıkla görülmeye başladı. Dönüşüm sürecinde öncelik eski tramvay hatlarına verildi. Böylece Tünel'e kadar gelen 50, 60 ve 70 numaralı eski tramvay servislerinde de trolleybüsler hizmete girdi.

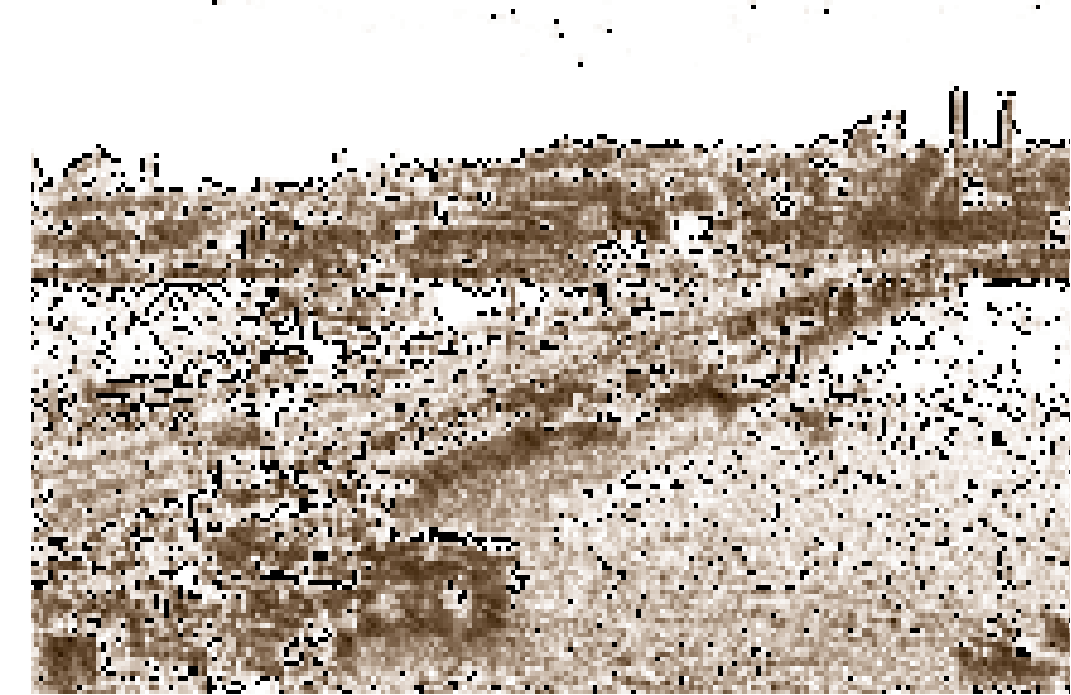
İstiklâl Caddesi o dönemde çift yönlü işlediği için, Levent, Şişli, Maçka ve Kurtuluş'tan hareket eden araçlar Taksim'den sonra Beyoğlu'na girerek Ağa Camii, Galatasaray, St. Antoine yoluyla Metrohan binasının önüne kadar gelmekte ve hemen karşı çaprazındaki Ensiz Sokak girişine gerilen teller yardımıyla manevra yaparak geri dönmekteydi. Ancak Aralık 1963'de İstiklâl'in tek yönlü işler hale getirilmesiyle birlikte, Tünel trolleybüsleri Tarlabası'ndan geçerek Şişhane'ye ulaştıktan sonra, Metrohan'a çıkan yeni varyantı kullanarak dönüş yapmaya başladı.



Üzerinde durak bulunan tek köprü: Galata

1958 yılı, Köprü üstünden geçerek Karaköy'e gelmekte olan otobüs, 1957 model bir Skoda-RO 706. 30 numaralı Ortaköy-Aksaray hattında... Rıhtım Caddesi'ne girecek ve Haydarpaşa-Kadıköy katlı iskelesi önündeki durağa yanaşacak. Bize yakın olan çıkma iskeleye bağlı vapurlar Boğaziçi avdet postası için hazırlanıyorlar. Hemen arkasındaki gemi ise, "Bahçe" sınıfı bir vapur. O da Adalar-Yalova sürat postası için hareket saatini bekliyor.

Lodosun etkili olduğu, kapalı bir öğleden sonra. Bacalardan tüten dumanlar güneyden kuzeye doğru eğilerek yükselmekte... Şimdilik yoğun bir şekilde çalışıyor görünseler de, tramvaylar artık kentte son demlerini yaşıyor. Üç sene sonra yerini i otobüslere bırakacak ve bu yakada tamamıyla maziye karışacaklar.



İstanbul'un iki önemli bölgesini, Suriçi ile Beyoğlu'nu birbirine bağlayan iki köprüden biri olan Galata Köprüsü (eski adıyla Valde Köprüsü, Eminönü Köprüsü, Karaköy Köprüsü). O yıllarda üzerinden tramvay hattı geçen tek köprü olması nedeniyle önemi çok daha fazlaydı. Doğu cephesi dubalı sıra iskelelere ev sahipliği yaparken, şehrin otobüs ve tramvay hatlarının neredeyse yarısı, diğer yakaya geçmek için Galata Köprüsü'nü kullanırdı. Uğruna şiirler yazılan tarihi köprü, 1912'de inşa edilmişti. Aynı zamanda tam üzerinde otobüs ve tramvay durağı bulunan tek köprümüzdü.

1914'ün Ocak ayında yapılan bir törenle üzerinden ilk defa elektrikli tramvay geçirildi. 1928'de İETT'nin ilk otobüs hattı Beyazıt-Mercan-Sultanhamam-Bahçekapı-Eminönü üzerinden gelerek köprüyü atladı ve Karaköy-Perşembepazarı-Şişhane-Galatasaray yoluyla Taksim'e çıktı. 1963'de de trolleybüsler köprüyü ilk defa kullanmaya başladı. Modern anlamdaki tramvay sistemimiz olan "T1" numaralı Bağcılar-Zeytinburnu-Topkapı-Aksaray-Beyazıt-Eminönü-Karaköy-Kabataş hattının setleri de Ocak 2005'den itibaren köprüye yarenlik etmeye başladı.



Kar sürprizi

1044 numaralı Leyland, karlı bir günün sabahında bomboş bir halde. İnsanın inanası gelmiyor, böylesi bozuk bir havada bir İETT otobüsünde yolcu olmaması hayret verici ama gerçek. Maalesef tam da eski Şehremaneti Binası (şimdiki Çemberlitaş Basın Müzesi) önünde arızalanmış çünkü. Yapacak bir şey yok, yerdeki karın kalınlığı pek fazla olmasa da İstanbul şartları için oldukça fazla sayılır. Zaten şoför de ön kapının merdivenlerinden dışarıda bekleyenlere bir şeyler anlatma çabasında. Topkapı Garajı'ndan imdat arabası çağırılmış olmalı, gelene kadar Leyland yolun kenarında öylece beklemek zorunda!



[C2] hattı, Etiler ve Rumelihisarüstü semtlerinin sakinlerini kentin merkeziyle buluşturan ring hat çiftinden biri olup, kardeşi [C1] ile birlikte İstanbul'un Avrupa Yakasının önemli bir bölümünü çepeçevre dolanarak, yine ilk hareket ettiği Hisarüstü'ne geri dönmekteydi. Tabelada "Hürriyet Meydanı" ibaresi yerine "Beyazıt" yazıldığı için 1980 ihtilalinin üzerinden kısa bir süre geçmiş. Aracın yan cephe boyama şeklinin klasik stilde olduğuna bakılırsa 1985 evvelinde, ring hat göstergesi kabul edilen kırmızı zemin üzerine beyaz fontlarla boyanan hat levhasına bakarak da 1982 sonrasında olduğumuzu rahatlıkla kestirebiliriz. Muhtemelen 1983-84 yıllar.

Hat 1968 yılında Cağaloğlu-Levent olarak hizmete girdi, bir süre sonra son durağı Etiler'e ve 1979'da da Rumelihisarüstü'ne dek uzatıldı. 1980'de Cağaloğlu Vilayet Yolu yerine Beyazıt güzergahını kullanmaya başlayan [C1] ve [C2] ikilisi, taşımakta olduğu "C" işaretini, bir zamanlar uğradıkları Cağaloğlu transit durağının adının baş harfinden almaktadır. 1980'lerin ikinci yarısında numaraları [R1] ve [R2] olarak değiştirilen ring çifti, 1990 yılından sonra iptal edildi.



Çemberlitaş istikametinde trafik

1977, öğleden sonra 14:00 civarı. Çarşıkapı-Çemberlitaş-Türbe yolu daha bu saatlerde yükünü almış. 859 numaralı Leyland 1968 model, solundaki 105 numara ise 1951 model bir Büssing-5500. Her ikisinin de önünde birer trolleybüs var ve aynı havai hattı kullanır halde biri diğerini sollamak üzere.

Şayet soldakinin önünde seyretmekte olan Büssing U47-D hızlanır ve ona yol açarsa, trolley tellerinin havada kıvılcımlar çıkararak birbirlerine temas etmesi ve etrafa şerâreler saçması işten bile değil. Bu yoğunluktan dolayı yol tıkanmasın diye duraklar karşılıklı konulmaz, birbirlerinden 100-150'şer metre ileriye denk gelecek şekilde kaydırmalı olarak uygulanırdı yolun her iki tarafına da. Gidişte Çemberlitaş durağı mevcutken, dönüş yolunda karşılığı yoktu. Tek taraflı bir duraktı. Çarşıkapı'dan itibaren duraklar Çemberlitaş, Adliye, Sultanahmet, Gülhane, Sirkeci şeklindeydi.



Düzinelerce İETT otobüs ve trolleybüs hattının bir zamanlar günboyu kullandığı en önemli akslardan biri: Çarşıkapı-Çemberlitaş-Divanyolu-Türbe-Adliye-Sultanahmet-Gülhane yolu. Güzergâh o kadar önemli ki, Eminönü'ne inen tüm otobüsler buradan geçmek zorunda. 1871'den itibaren atlı tramvaylara hizmet veren yol, 1990'lara kadar önemini hiç yitirmedi. 1992'de üzerine modern tramvay hattı inşa edilince, otobüsler bundan böyle artık Unkapanı yolunu kullanmaya başladılar.

Aksaray'dan itibaren sırasıyla Ordu, Yeniçeriler ve Divanyolu caddeleri şeklinde üçlü bir zincirle uzanan aks, Çarşıkapı'dan sonra ciddi anlamda enini kaybeder ve Sultanahmet-Ayasofya yolağzına kadar toplamda sadece üç şeritten işlerdi. Ortadaki şerit tabir-i caizse kapanın elinde kalır, hangi yönden gelen araç sayısı daha çoksa onun hakimiyeti altına girer, karşı istikameti hiç acımadan teke düşürürdü. Her iki yanında da onlarca tarihi eser sıralanan caddede bugüne kadar kapsamlı bir istimlâk imkanı olamadı.



Taksim Trolleybüsü hareket etmek üzere

Maskem duvarının meydana bakan dekoratif cephesi önündeki otobüs ve trolleybüs baş durakları. 73 numaralı Ansaldo, [50D] sayılı Levent servisi için henüz hareket etmiş durumda.



Son derece merkezi bir konumdaki Taksim'den hareket eden toplu taşıma hatlarının çokluğu, 1970'li yıllarda meydanın hemen her köşesinin durak olarak kullanılması mecburiyetini de beraberinde getirmiştir. Taksim Gezi-si'nin merdivenlerinin önü, anıtın doğu kesimini çevreleyen yay şeklindeki orta alan, Intercontinental Oteli'nin yanı ve hatta zaman zaman maksem duvarlarının kaldırımları bile durak yeri olarak işaretlendi.

Park merdivenleri tarafından Ataköy, Yeşilköy, Avcılar, Florya tarafına giden otobüslerle Beyazıt ringinde çalışan trolleybüsler hareket ederken, anıtın doğusundaki yaydan Edirnekapi, Topkapı trolleybüsleri ile Boğaziçi istikametli Sarıyer, Emirgan ve Kireçburnu arabaları, dekoratif maksem duvarlarının yanı başından da Mecidiyeköy ve Levent araçları kalkış yapardı.

Duvar dibindeki duraklarda araçlar anıt çevresinde akan trafiğin sekteye uğramaması için bekleme yapmaz, yolcusunu indirir, yenilerini alır ve derhal hareket ederdi. Bu duraklar 1981 yılından sonra tercihli yolun girişine taşınarak kaldırım nispeten rahatlatıldı.



Ring otobüslerin saltanatı

T4 numaralı Taksim-Beyazıt ringi Sultanahmet durağında. 1093 numaralı 1969 model Leyland, 20 dakika evvel Taksim'den hareket ettikten sonra Ayaspaşa-Gümüşsuyu-Dolmabahçe-Kabataş-Tophane-Karaköy-Emnönü-Sirkeci-Gülhane yoluyla Sultanahmet'e geldikten sonra, Çarşıkapı-Laleli-Aksaray-Saraçhanebaşı-Unkapanı-Şişhane-Galatasaray-İstiklal Caddesi yoluyla Taksim'e varacak ve böylelikle ringini tamamlamış olacak. Ters yönde çalışan T1 numaralı kardeş hattının arabalarından biri ise münavebeli bir mantıkla onun hareketinden 10 dakika sonra Taksim'den hareket etmiş durumda. Şu sıralarda o da Şişhane-Unkapanı civarlarında olmalı.

İstanbul'un hemen hemen tüm önemli merkezlerinden geçecek şekilde kenti baştanbaşa dolanan ring hatlar, ilk defa 1943 yılında hizmete konulduktan sonra, zamanla sayıları artırıldı. Saat yönü ve tersi şeklinde karşılıklı ve birbirlerinin tersi büyük daireler çizecek şekilde güzergahlarda çalıştırılan ringlerin ana aksı Aksaray-Beyazıt-Çarşıkapı-Sultanahmet-Eminönü çizgisiydi. Tüm ring otobüsler istisnasız bu yoldan geçerlerdi.

Genellikle ilk hareket noktasındaki semtin isminin baş harfiyle anılan ringlerin içinden T1/T4, K1/K4, M1/M4, F1/F2, G1/G2, L1/L2, OK1/OK2, ÖR1/ÖR2"ler halk tarafından en çok bilinenleri ve kullanılanlarıydı. Baş harflerine atıfta bulunulan hareket noktaları ise sırasıyla Taksim, Kurtuluş, Maçka, Feriköy, Gültepe, Levent, Okmeydanı ve Örnektepe idi. Ring hatların sefer müddetiyse 60 ila 110 dakika arasında değişirdi. İstanbulluların otobüsten hiç inmeden tek biletle bu kadar süre seyahat edebilme avantajı vardı.





Pangaltı durağı

1963 yılı, kamuya ait araçlar yeni sistemde plakalarla trafiğe çıkarken, özel araçlar henüz daha eski model 5 haneli plakaları taşımakta. 489 kapı numaralı 1957 model Skoda, [L1] levhalı Levent-Beyazıt ringinde. Zincirlikuyu-Gayrettepe-Mecidiyeköy-Şişli'den geçerk Pangaltı durağına gelmiş. Henüz daha dönünün ilk çeyreğinde. Buradan itibaren geri kalan yolu daha pek uzun:

Harbiye, Elmadağ, Taksim, Tarlabası, Şişhane, Unkapnı, Aksaray, Laleli, Beyazıt, Çemberlitaş, Sultanahmet, Gülhane Parkkapı, Sirkeci, Eminönü, Köprü, Karaköy, Tophane, Kabataş, Dolmabahçe, Beşiktaş, Yıldız, Darphane, Zincirlikuyu güzergahını izleyerek ringini tamamlayacak ve tekrar ilk hareket ettiği noktaya, Levent Çarşıci'ne geri dönecek.

İETT'nin otobüs sayısı o günlerde 500'ü aşsa da, yine vasıta sıkıntısı had safhada. Bu açık, dolmuşlarla kapatılmaya çalışılıyor. İstanbul'da 1960 sayımına göre nüfus 1 milyon 466 bin 535, günümüzdeki rakamın tam onda biri!



Harbiye-Şişli arasında uzanan Halaskargazi Caddesi üzerindeki mütevazı trafik! Tramvaylar kaldırılalı henüz daha çok yeni. Bu yüzden mozaik parke örülü zemine gömülü rayları henüz yerlerinden sökülmemiş. Aydınlatma direklerine tutturulan havai bakır tel çiftlerine bakılırsa trolleybüsler devrede. Bu caddede ilk defa 30 Ağustos 1961 gününden itibaren [55] numaralı Yenikapı-Aksaray-Taksim-Şişli trolleybüsleri işlemeye başlıyor. Ardından bunu diğer hatlar izliyor.



Kadıköy-Üsküdar Tramvaylarının son gün seferi

227 kapı numaralı motris, [12] sayılı hatta Kadıköy'den Üsküdar İskelesine doğru son seferini yaparken. Defne dalları, bayraklar ve çiçeklerle bezeli tramvay, Hasanpaşa Deposunda bir süre bekletildikten sonra 1960'ların sonunda Avcılar'daki İETT Kampı'na gönderilerek, yazlıkçı personel ve aileleri için kamp odası olarak kullanılacak.

İstanbul'un Avrupa Yakasında 1913'ten 1961'e dek 48 yıl boyunca hizmet veren elektrikli tramvaylar, 12 Ağustos 1961 günü son servislerini gerçekleştirdikten sonra içlerinden bir kısmı layterlerle Kadıköy tarafına nakledilerek burada yolcu taşımaya devam etti. Anadolu yakasında 1927'den beri sürdürülen tramvay hizmeti ise 14 Kasım 1966'da sona erdi.

Anadolu Yakasındaki Tramvaylar Yılbaşına Kadar Kaldırılacaklar

Anadolu Yakasındaki tramvayların kaldırılarak yerlerine otobüs işletilmesi için, Genel Müdürlükçe yapılan incelemeler sona erdi. Hazırlanan bir program gereğince yılbaşına kadar Anadolu Yakasındaki tramvaylar yerlerini otobüslere terk edeceklerdir. Halen bu hatlarda çalışan tramvay sayısı 28'dir. İETT İdaresi bunların yerine 10 otobüs işletecektir. Yapılan hesaplara göre, tramvayların kaldırılması ile masraf yılda 10 milyon lira azalmış olacaktır. Bu sayede sürat de sağlanacak ve vatandaşlar gidecekleri yerlere kısa zamanda ulaşabileceklerdir.

Diğer taraftan İdare, elinde kalan tramvayları satışa çıkaracak, müşteri bulamadığı takdirde ise demir kısımlarından faydalanma çarelerini arayacaktır. Önümüzdeki yılbaşından sonra otobüs sayısında çoğalma imkanı sağlandığı takdirde, bazı hatların mühim işletme ruhsatlarını iptali ciheti-ne de gidilecektir." (Basından, 13 Eylül 1966)

Kadıköy'deki Son Tramvay da Kalktı

Tramvaylar dünden itibaren (14 Kasım 1966) İstanbul'da tamamen tarihe karıştılar. Son 2 hat olarak çalışan Üsküdar-Kadıköy ve Kadıköy-Hasanpaşa seferleri de dün kaldırıldı. 16 Ağustos 1913'te atlı tramvaylar yerine çalışmaya başlayan elektrikli tramvay, İstanbul'a 53 yıl 2 ay ve 13 gün hizmet etti." (Basından, 15 Kasım 1966)

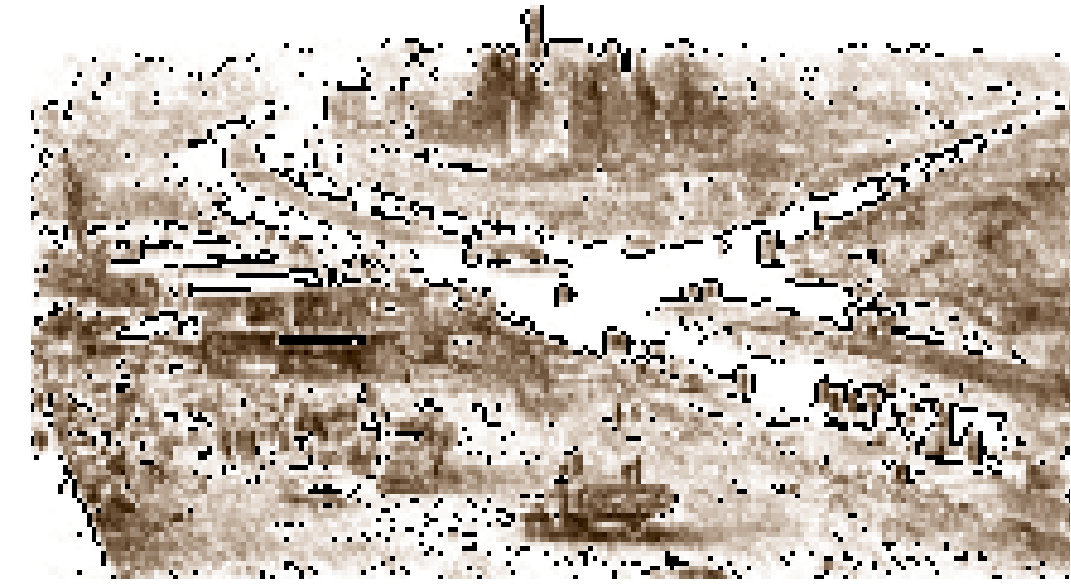




Bayrampaşa Deresi'nin Vatan Caddesi'ne dönüşümü

*1958 senesinde, kentin en geniş yolunun, “Vatan Caddesi”nin inşa çalışmaları-
rından bir kare. Yolun terazisi nihayetlenmiş, artık kısmî beton dökümlerine
geçilmiş. Üzerine ilk lastik tekerleklerin temas etmesine sadece haftalar kalmış
artık. İki kilometre uzunluğuyla ve o güne dek rastlanmayan genişliğiyle İstan-
bullular'ın ağzını açıkta bırakacak raddede önemli bir imar hareketi, yepyeni
bir korniş!*

*“Üzerine Yunan uçaklarını mı indireceksiniz? Havaalanı pisti genişliğinde ve
uzunluğunda böylesi şaşalı bir caddeye ne gerek var?” şeklindeki muhalif ser-
zenişlere kulak tıkayan Menderes, iki yıl zarfında Vatan Caddesi'nin inşa edil-
mesini ve trafiğe açılmasını sağladı.*



Seksen dört metre ene sahip olan cadde, Bayrampaşa'dan doğarak Sulu-
kule civarlarında şehre giren ve Suriçi'nin en alçak yeri olan Gureba-Yeni-
bahçe-Aksaray vadi yatağını izleyerek Yenikapı'dan sonra Langa'da Mar-
mara Denizi'ne dökülen Bayrampaşa (Lycos) Deresi'nin ıslah edilmesiyle
inşa edildi. Ancak yapımı esnasında maalesef istikameti dahilinde yer
alan; içlerinde hanlar, hamamlar, mescitler ve hatta bir de taş köprü'nün
bulunduğu onlarca tarihi eser ve üç ahşap mahalle bütünüyle ortadan kal-
dırıldı.

1959'dan itibaren günümüze kadar olan süreçte İstanbul'da üzerinde
tankların dahi yürütüldüğü gösterişli milli bayram geçitlerine ev sahipliği
yapan Vatan Caddesi, 1950'lerin ikinci yarısıyla 1960'ların ilk yarısı bo-
yunca aynı zamanda “Bahar ve Çiçek Bayramı” etkinliklerine de mekan
oldu. Bu şenlikler çerçevesinde, tam ortasına denk gelen noktada bulunan
dört yolağzına bir de “Lunapark” kondurulmuş ve bu lunapark ile yanı ba-
şındaki o meşhur gazinosu 1980'lerin sonuna dek İstanbulluların eğlence
hayatının vazgeçilmez tercihleri arasında yer almıştır.

Bu gösterişli endamına rağmen, günümüz İstanbul'unun şu boğucu trafi-
ğini artık neredeyse sırtlamaktan aciz bir hale gelse de, Suriçi'nin, yani
çekirdek İstanbul'un can damarı, en önemli aksı konumundadır yine de.
Keşke yapımı sırasında hoyratça silkelenen o tarihi eserler ziyan-zembil
edilmeden korunurseydi!



Şehrin vazgeçilmezi Boğaziçi sahil hatları

Üzeri çizgili 40 numara, Taksim-Kireçburnu seferinde. Ayaspaşa-Gümüşsuyu'ndan Dolmabahçe'ye indikten sonra tA Kireçburnu'na kadar sahili takip ederek, yolcularına emsalsiz bir göz ziyafeti çekecek. O yıllarda İETT otobüs hat numaralarında harf türevi uygulanmadığı için, aynı sayıyı taşıyan farklı hatlar için çaprazlamasına bir çizgi çekilmekte. Bunun halk arasındaki adı ise “kazık”. Örneğin, fotoğraftaki Kireçburnu'nun çift çizgili hat tabelasının İstanbullular arasında bilinen adı; “çift kazıklı kKırk.”

1968-69 döneminde İdare bu tarz hatları birbirlerinden harf ile ayırmaya başlayınca, tek çizgili türevlere A harfi, çift çizgililere ise B ekleniyor. Zamanla hatlar çoğalıp yenilerine ihtiyaç duyuldukça bu sıralama C, D, E şeklinde ilerletiliyor. Fotoğraftaki 580 numaralı Mercedes-Benz O321H-L model otobüs, Beşiktaş'ta tramvay arabalığının önünde. Menderes istimlâkleri kapsamında Barbaros Bulvarı henüz Yıldız Tepeliği'ne kadar açılmış. Beşiktaş-Çırağan-Ortaköy sahil yolunun mozaik parke dokusu ise şimdilik kenarlardan hafif ölçüde bir tashih geçirmekte. Birkaç seneye kadar asfalta tahvil olunacak.



Boğaziçi yönüne giden otobüs hatlarının bilhassa eski İstanbulluların gönlünde apayrı bir yeri vardır. 1940'lı yıllarda bu istikamette çalışan vapur postalarına alternatif olarak hizmete konulan Taksim-Sarıyer ring hattıyla beraber şehir ahalişi Boğaz'a daha sık çıkmaya başladı. Zamanla bu uzun hattın üzerinde belli noktalarda son durak yaparak geri dönen Emirgan, Hisar, İstinye, Kireçburnu, Yeniköy, Tarabya gibi daha kısa hatlar hizmete alındı. Böylece sahil yolunun müşterilerinin farklı semtlere ulaştırılmaları sağlandı.

Vapur hızına eşdeğer, hatta kimi zaman ondan daha da hızlı giden, sis ve kötü hava şartları gibi istenmeyen durumlarda dahi seferlerine karayolu üzerinden rahatlıkla devam edebilen otobüs servisleri, Boğaz sakinlerinin ve Boğaziçi'ne tenezzühe çıkanların vazgeçilmezi oldu. İdare bu hat serisinin önemini bildiği için, sahip olduğu araç parkının en yeni, konforlu ve hızlı arabalarını servise verdi Boğaz hattında... 25 ve 40 numaralı hatların türevlerinde dönemin en şık otobüsleri kabul edilen Mercedesler, Magiruslar, sonraları Leylandlar, Büssing-U47D'ler çalıştı.

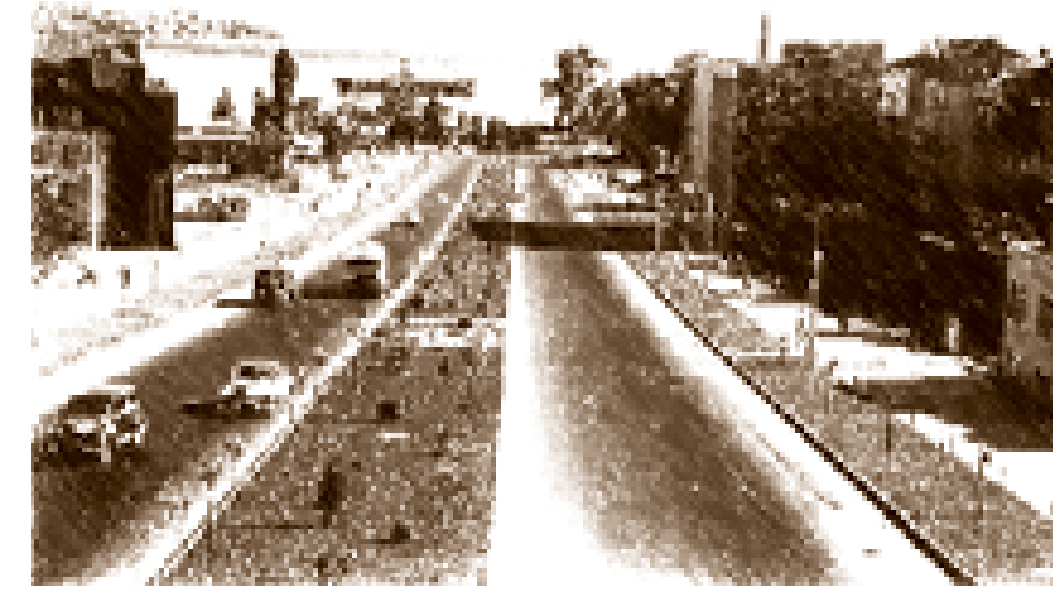


Yıldız Asfaltı'nda seyrüsefer başladı

244 numaralı 1954 model Büssing-4500 Yıldız Asfaltı'ndan yukarıya, Levent'e doğru yol alıyor. Aslında sahil yolunun hattı olan 22 numaralı Eminönü-Emirgan servisinin, yolcusuz bir halde bu caddede ne işi var diyeceksiniz? Bakım için Levent Otobüs Garajı'na doğru yol almakta aslında. Yeni hizmete giren Yıldız-Zincirlikuyu asfaltı sayesinde, kestirmeden 15 dakika zarfında 4 Levent'teki otobüs deposuna ulaşacak.

En Geniş Yol Oluyor

İstanbul'un en geniş yollarından birini teşkil edecek olan Yıldız-Beşiktaş Yolu'nun inşaa faaliyeti hızla devam etmektedir. 30 metre genişliğinde ve 1500 metre uzunluğundaki yol, istimlâk bedeli hariç 2 milyon liraya çıkacaktır. Sıra, halen Bakım Garajı'nın bulunduğu kısmın istimlâkine geldi. Yıldız tarafında tesviye edilmiş olan yolun asfaltlanması işine, kurumasından hemen sonra başlanacak ve bu iş bir ay içerisinde tamamlanmış olacaktır. Yolun tamamı ise 1957'nin sonbaharına kadar bitirilmiş olacaktır.” (Basından, 22 Mart 1957)



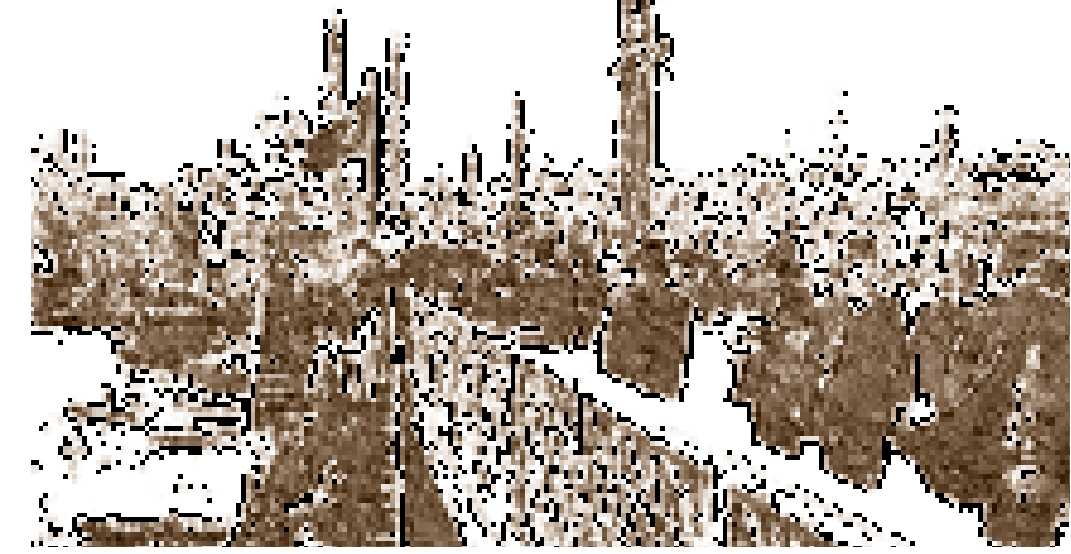
Menderes dönemindeki istimlâkler ve yeni yollar inşa etme programı çerçevesinde Beşiktaş'tan itibaren Yıldız'a ve oradan da Zincirlikuyu'ya kadar geniş bir bulvar açılmasına başlandı. İki yıl süren çalışmalar sonrasında Yıldız Mahallesi ile Beşiktaş arasında “Yıldız Asfaltı” adıyla bir cadde açıldı. Bu yolun ikinci aşaması olan Yıldız-Zincirlikuyu kısmı da takibeden sene tamamlandı.

Balmumcu tepesinden bakıldığında bile Harem, Salacak, Kızkulesi'ne kadar geniş bir panoramanın izlenmesine imkan veren caddenin her iki tarafı ağaçlarla bezendi. İlk açıldığı yıllarda neredeyse boş denilebilecek ölçüde az bir trafik hareketine sahip olan korniş, 1962 yılından itibaren “Barbaros Bulvarı” adını aldı.



Süleymaniye-Maçka hususî otobüsü köprüde

1940 yılı, Galata Köprüsü'nün Yeni Cami tarafındaki ayağı tadilatı. Bu yüzden araçların geçebilmesi için geçici surette eğretiden bir ara bağlantı yapılmış yanı başına. Bu yüzden seyrüsefer biraz tıkanmış o saatlerde. Köprü üzerindeki iskelelere yanaşmış olan Şirket-i Hayriye ve AKAY'a ait vapurların bacalarından salınan dumanlar, havada orta şiddette bir karayelin varlığını hissettiriyor. Çalışma, Eminönü Meydanı'ndaki zemin yükseltme faaliyetine uygun olarak köprü'nün de buna uygun şekilde ikinci dubasının olduğu yerden itibaren yükseltilmesi amacıyla yürütülmekte. Köprüye girmek üzere olan minibüsten biraz büyük olan vasıta ise bir halk otobüsü; Süleymaniye-Maçka hattında çalışmakta.



“Eminönü Meydanı'nın tanzimi münasebetiyle meydanın şimdiki seviyesine göre yükseltilmesi ameliyesine mayısta başlanacaktır. Bu itibarla Karaköy Köprüsünün de yükseltilmesi lazım gelmektedir. Köprü, Eminönü cihetinde ikinci dubanın bulunduğu kısımdan yükseltilecektir. Eminönü gümrük binasının yanındaki apteshanenin önünden Karaköy Köprüsünün üstüne muvakkat bir tahta köprü kurulacaktır. On iki metre genişliğinde yapılacak bu köprüden yayalar ve otomobiller geçecekler, asıl köprüden yalnız tramvayların münakalesi temin edilecektir. Muvakkat köprü'nün 12.790 liradan keşifnamesi hazırlanmıştır. Muvakkat köprü inşa edildikten sonra Karaköy Köprüsünün Eminönü cihetinde iki dubalık kısmı ile Eminönü Meydanı'nın yükseltilmesine başlanacaktır.” (Basından, 10 Nisan 1940)

“Köprü'nün Eminönü başının yükseltilmesi işine devam ediliyor. Bir ay daha sürecek. Meydanın ortasında bulunan bekleme yeri kalkacaktır. Köprüden gelen tramvaylar, Yeni Cami'nin önüne giderek orada duracaklardır.” (Basından, 15 Temmuz 1940)

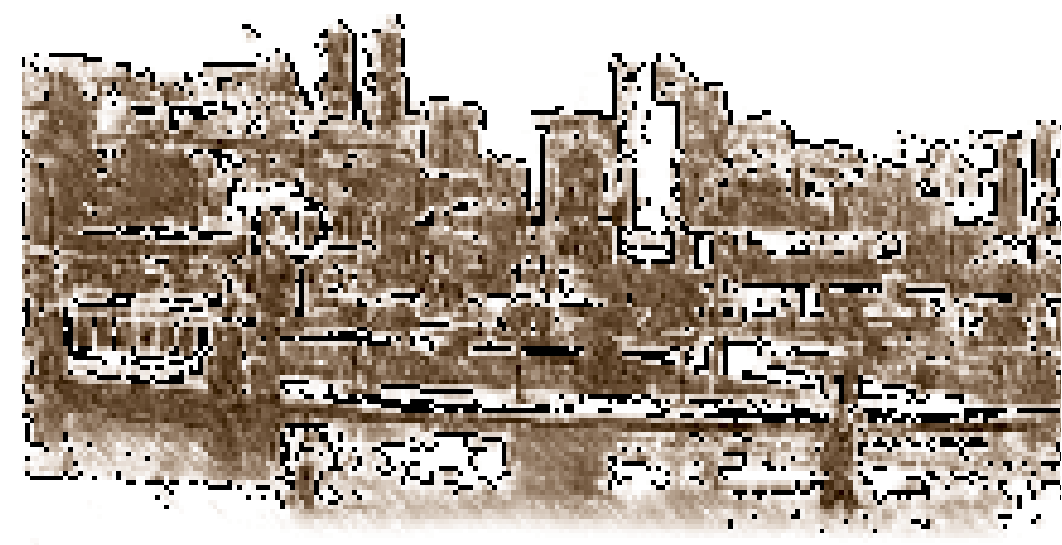
“Eminönü Meydanı tanzim ameliyesi 15 Ağustos'a kadar ikmal edilecek. Karaköy Köprüsünün Eminönü'ndeki ayağı kırk santimetre yükseltilmiştir. Meydan da aynı seviyeye yükseltilecektir. Meydan ve Yeni Cami yerden projektörlerle tenvir edilecektir.” (Basından, 21 Temmuz 1940)

“Galata Köprüsü'ne girişteki muvakkat köprü sökülüyor. Köprü'nün tahatlarıyla, Ortaköy Deresi üzerine bir köprü yapılacaktır.” (Basından, 20 Eylül 1940)



Otobüssüz yıllar ve Taksim Meydanı

Yoğun kalabalık, fotoğrafın hafta içi, mesai saati çıkışında çekildiğini gösteriyor. Üzerleri yeşil branda ile gölgelendirilmiş uzun ve turnikesiz duraklarda kuyruklar oluşturan halk, kendilerini evlerine ulaştıracak aracın gelmesini dört gözle bekliyor.



Memleketin içine düştüğü sıkıntılı durum, hem ekonomik hem de toplumsal yaşayış açısından 1970'li yılların oldukça zor ve keyifsiz geçmesine neden olmuştu. Bu darboğaz her alanı olduğu gibi belediye hizmetlerini de etkilemiş, yakıt ve araç yedek parça yokluğu herkesi canından bezdirmişti. İETT'nin elinde çalışır halde 400 kadar otobüsü kalmış, geri kalanlarıysa garajlarda parça beklemekteydi. Kent sathına yayılan 128 hattın her birine en fazla 3 otobüs ya da trolleybüs düşüyor, yolcu nakli giderek çıkmaza giriyordu. Oluşan açık, dolmuşlarla kısmen giderilmeye çalışılsa da, bu tür geçici çözümler yaraya merhem olmaktan uzaktı. Otobüs ve trolleybüslerimiz kapasitelerinin yüzde elli fazlası yolcu taşıyordu. Tek çare, yüklü miktarda otobüs alımından geçmekteydi. Bu da o günlerin koşullarında imkansızdı!

Fotoğrafta da görüleceği üzere; Taksim Meydanı'ndaki otobüs baş durakları yolcularla dolu olmasına rağmen, toplu taşıma araçları o saatlerde yoğun akşam trafiğine takılmış vaziyette, şehrin muhtelif yerlerindeki daracık caddelerinde ümitsizce ilerlemeye ve Taksim'e çıkmaya çabalamakta.

Sağda Intercontinental Otel inşaatı, solda ise 27 Kasım 1970'de geçirdiği büyük yangından sonra baştanbaşa tamire alınan Atatürk Kültür Merkezi (eski adıyla Opera Binası - İstanbul Kültür Merkezi) görülmektedir. Intercontinental (şimdiki adıyla The Marmara) 12 Kasım 1975'de, AKM ise 6 Ekim 1978'de yeniden hizmete girecektir. Gerilerdeki duraktan yolcu almakta olan trolleybüs ise, Beyazıt ringlerinden birini gerçekleştirecek olan [T1] veya [T4] hattında.



Köprübaşında arıza

Eminönü'nden Galata Köprüsü'ne giren yolun başında arızalanan 6 numaralı trolleybüs ve aracı sollayarak geçmeye çabalayan taşıtlar... Tam da olmayacak yerde yolu tıkamış. Devriye gezen askerlerin varlığı ve yürüyenlerin giysilerine bakılacak olursa 1981 yılı bahar ayları olmalı.



1980 yılında İETT filosuna katılan 1770 kapı numaralı körüklü Ikarus, henüz daha bir yaşında. 6 numaralı trolleybüs ise artık son dönemlerini yaşıyor. Hizmetten alınmasına üç yıl kalmış. Şimdilik Şişli Deposuna bağlı. Elden geçirildikten sonra İzmir ESHOT İdaresi'ne devredilecek ve mavi-krem renklere boyanarak 1992'ye kadar Ege'de çalışmaya devam edecek.

Fotoğrafın sağ altında, ön camında PTT levhası taşıyan resmi minibüs ise, yaya üstgeçidinin merdivenlerinin hemen bitimindeki sarı renkli genel telefon kulübesini onarmak için buraya park etmiş olmalı. Sık sık arızalanan ve nedense bu noktada sadece bir adet bulunan kulübenin önünde uzun kuyruklar oluşurdu. Hemen yanı başında da, ters çevrilmiş tahta bir sandık üzerine dizdiği metal telefon jetonlarını satmaya çalışan orta yaşlı adam!



İstanbul körüklü otobüslerle tanışıyor

1742 kapı numaralı, 4 kapılı Ikarus 280 model mafsallı (körüklü) otobüs ilk gün seferinde. Ön camlarının etrafı çepeçevre defne yapraklarıyla süslenerek Taksim baş duraklarından henüz hareket etmiş. İstikamet Kocamustafapaşa! Hizmete girdikleri ilk günlerde halk bu otobüslere öylesine alaka gösterdi ki, durakta bekleyen başka model otobüs ya da trolleybüs olduğunda, çoğu insan sırasını arkada bekleyenlere devreder, körüklü otobüse binmek için biraz daha beklemeyi göze alırdı.

Fotoğraf 1980 yılının yağmurlu bir sonbaharında, sabah saatlerinde çekilmiş. Akşam postası bu kadar şanslı olmayacak ve şu saatlerde içi yarı yarıya boş olan 1742, mesai saatinin sona ermesinden itibaren bu kez kapılarına kadar dolu Paşa yolcusuyla akşam seferlerine çıkacak.



Mafsallı ya da halk arasındaki deyişle “körüklü” otobüsler, solo bir otobüsün ardına eklenmiş araçtan oluşan bütüne verilen addır. İki kabin arasındaki bağlantı yeri kauçuk malzeme ile örtüldüğü için, ilk geldikleri 1979 yılından günümüze dek bu otobüsler kentte “körüklü” ismiyle anılmaktadırlar.

Aytekin Kotil’in Belediye Başkanı olduğu 1978’de bağlantıları yapılan ve ilk partisi 1979’un 8 Ekim’inde getirtilen Macar malı Ikarus-280.67 model körüklü otobüslerden üçer kapıları bulunan 110 tanesi 1979 yılı içinde, dörder kapısı bulunan 80 adetlik daha geliştirilmiş modelleri de 1980 yılında teslim alındılar. Böylece İETT’nin körüklü Ikarus filosu 190’a çıkarıldı. Araçlara 1600 ila 1789 arasında kapı numaraları verildi.



Sirkeci'de Büssing U47.D'ler

1985 yazı, Sirkeci yaya üstgeçidinden otobüs durağı ve Harem araba vapuru iskelesinin genel görünümü. Durağa yanaşmış olan Büssing U47-D, 33A numaralı Esenler-Atışalanı servisinde. Ardındaki ise 80 numaralı Yedikule-Eminönü hattında.

Öğlen saatleri olduğu için, durakta akşam kalabalığı henüz görülüyor. Mesai saatinin bitimiyle işyerlerinden dağılan İstanbullularca akşam saat 17:00 ila 19:00 arasında bu durakta iğne atsanız yere düşmez.



Sirkeci otobüs durakları, Eminönü'nden sonra en önemli istasyonlardandı bir zamanlar... Rıhtımdan hareket eden araçların ilk durak yeri burasıydı. Tren garının tam önüne tesadüf eden yerde çıkış durağı, zaten dar olan kaldırımı daha da daraltmaması için açık olarak tasarlanmıştı. Karşısındaki iniş durağı ise, garın önündeki yeterli alandan dolayı cep şeklinde ve kapalı duraktı. Eminönü'nde kısmen dolan otobüse ya da trolleybüse binerken hâlâ oturma yeri bulabilme şansı yüksekti. Bu yüzden işyerleri bu civarda olan vatandaşlar, sahile, baş duraklara kadar yürümek yerine buradan otobüse ya da trolleybüse binmeyi tercih ederlerdi.

Elektrikli tramvay döneminden beri aktif olan Sirkeci durakları, günümüzde artık otobüslere değil; T1 numaralı tramvay hattına hizmet vermekte. O eski yoğunluğu ve telaşı devam etse de, eski günlerdeki naifliği kalmadı artık.



Sirkeci Gar Durağı

1985'de Sirkeci Garı önündeki transit durakta yolcu indirip bindiren iki Leyland. 1993 yılına kadar İETT otobüslerinin yoğun bir şekilde kullandığı Sirkeci ara durağı, özellikle halkın Halkalı banliyö tren hattına transferine imkan vermesi dolayısıyla büyük bir öneme sahipti.



Garın önünde yer alan transit durağı iki grup hat kullanırdı: Bir durak sonra Eminönü'nde seferini tamamlayanlar ve sahilde sonlanmayıp Galata Köprüsü üzerinden Beyoğlu-Beşiktaş Yakasına atlayarak yollarına devam edenler... İlk grup hatlarda çalışan otobüsler bu noktada sadece Gar'a yolcu indirip yolcu almazken, Köprü atlayan ve çoğu ring hat olan servisler Sirkeci durağında trene hem yolcu verir hem de alırdı. Bu yüzden burada bekleyen sabırsız yolcuların gözü Hüdavendigar Caddesi'nin anayola birleştiği köşe başında olurdu.

Dönen otobüs yahut trolleybüsün tabelasının hat numarası kırmızı zemin üzerine yazılı ise durakta bir hareketlenme yaşanır; aracın Karaköy, Dolmabahçe, Beşiktaş, Barbaros Bulvarı, Gümüşsuyu, Taksim, Harbiye, Şişli ringlerinden hangisine ait olduğu, gözler hafifçe kısılarak belirlenmeye çalışılırdı. Yaklaşmakta olan otobüs şayet işinize yarayacak bir hat ise, durak alanında ona kolayca binilebilecek bir noktaya doğru küçük adımlarla yaklaşılr, abonman biletler avuç içinde hazır edilirdi.



Şehri baştan başa kateden ring hatları

85 filo numaralı 1951 model Büssing-5500, Nişantaşı-Beyazıt ringinde. 1947'de yeniden düzenlenen hat numaralarına göre, kentin ilk ring hattına [2] numarası verildi; tam tersi istikamette dönen kardeşine de [Çizgili-2]. Otobüs, İstiklal Caddesi'nde Ağa Camii durağı önünde yolcu indirip-bindirme anında.

İETT tarafından kentte kurulan ilk otobüs hatlarından biri de 24 Eylül 1943 sabahından itibaren işletmeye açılan Harbiye-Beyazıt ring çiftiydi. Bu servislerin diğer hatlardan farkı, kalkış noktasına geri dönene kadar karşı durak yapmaması, yani yansıma noktasında beklememesiydi. Harbiye'den hareket eden otobüs İstanbul'u baştanbaşa kat eder şekilde bir rota izleyerek oldukça geniş bir daire çizer, şehrin bütün merkezi semtlerinden geçerek yeniden ilk hareket ettiği noktaya geri dönerdi. Aynı şekilde hattın otobüslerinden bir kısmı da bu yolun tam tersini izlerdi. Böylece aynı numarayı taşıyan, ancak bir kısmı saat yönünde, bir kısmı da zıddında dönen bir hat çifti oluşturulmuştu.

“Bugünden itibaren [Harbiye-Beyazıt] ring otobüs seferleri başladı. Otobüsler karşılıklı olarak iki yol takip edeceklerdir:

- İlk yol: Harbiye-Taksim-Tozkoparan-Gazi Köprüsü-Beyazıt-Sultanahmet-Galata Köprüsü-Dolmabahçe-Gümüşsuyu-Harbiye..
- İkinci yol: Diğerinin tam tersi yol. (Basından, 24 Eylül 1943)

Zaman içinde bu ikili hattı Sarıyer-Taksim ve Şişli-Beyazıt otobüs hat çiftleri takip etti. Ardından Kurtuluş, Levent ve Mecidiyeköy kalkışlı yeni ringler hizmete kondu. Bu şekilde 1950'li yılların ortalarında toplam İETT hat skalasının yarısı ringlerden oluşur duruma geldi. Ring hatların tamamına yakınının yansıma noktaları, yani varsayılan transit durakları Beyazıt olarak kabul edilmişti. Burası, aynı zamanda söz konusu ring hattın toplam seyahat süresinin tam yarısına denk düşmekteydi. 1970'lere gelindiğinde ring hat çiftlerinin sayısı 30'a ulaşmıştı. Ringlerin saltanatı 1980'lerin ikinci yarısından itibaren kaybolmaya başladı ve içlerinden birkaçı hariç tümü iptal edilerek düz hatlara dönüştürüldü.





Çekirdek İstanbul'un prestij hatları

Henüz hizmete giren yeni Mercedes-Benz O321H-L model otobüslerden 570 filo sayılı olan, [70] numaralı Kurtuluş-Tünel prestij hattındaki servislerinden birinde. Taksim, öğlen saatleri... Yerdeki su birikintileri, fotoğrafın çekilmesinden az bir zaman evvel güçlü bir bahar yağmuru indiğinin ipuçlarını veriyor.



“Prestij Hat” olarak tanımlanan ve İstanbul’un merkezi semtleri arasında hizmet veren hatlarda İETT’nin her zaman en seçkin, en gösterişli ve en yeni otobüsleri hizmet verdi. Genellikle uzun yıllardan beri tramvay şebekesinin arabalarının işletildiği yerleşimlerin ön plana çıktığı prestij semtleri Suriçi’nde Fatih, Edirnekapı, Topkapı, Aksaray, Yenikapı ile Anadolu Yakasında Kadıköy, Üsküdar, Bostancı, Fenerbahçe gibi eski ve vitrin muhitlerdi.

Söz konusu hatlar her üç alt bölgede çalıştırılan otobüs hatlarının yaklaşık beşte birini oluşturmaktaydılar. Prestij hatlarının en bilinenleri ve öncelik tanınanlarıysa, kentin daha çok Beyoğlu Yakasında hizmet vermekte olan Taksim, Tünel, Eminönü ve Beyazıt kalkışlı bazı servisler olup, bunların içinde özellikle Tünel Meydanı’ndan hareket edenleri, İdare’nin gözbebeği hatlarıydı. İETT filosuna yeni katılan otobüsler öncelikle Beyoğlu bölgesinde Tünel kalkışlı hatlara verilir, böylelikle gıcır gıcır arabalarla ilk olarak Levent, Yenilevent, Kurtuluş ve Maçka ahalisi tanışırdı.

Bu biraz da zemin katındaki tarihi Tünel Şebekesi’ne Metrohan binasının ev sahipliği yapmasının avantajından olsa gerek, yolcu yoğunlukları ortalamının oldukça üzerinde olan öncelikli 4 hat, 1980’lerin son demlerine kadar söz konusu değerini sürdürdüler. Prestij geleneği uzun yıllar boyunca İETT tarafından uygulandı. Günümüzdeyse toplam sayıları yüzlerle ifade edilen hatlar içinde yine ayrı bir yer tutan, ancak zaman içinde hareket noktaları ve isimleri kısmen değişen bazı servisler prestij hattı etiketiyle bu özelliklerini korumaya devam etmektedir.



Libadiye otobüsü

[20] numaralı Libadiye otobüsü Kadıköy'de. Hat 1960'ların ortasında hizmete girmiş olup 1969'da Örnek Mahallesi'ne, 1979'da ise Esatpaşa Çiftliği'ne dek uzatıldı. 407 sayılı Skoda, 1957 model bir RO-706'dır. Özenle döşenmiş gri mozaik parke zemin üzerinde ne kadar da şık bir görünüm sergilemekte.



İstanbul'un iki yakası arasındaki kara toplu taşımacılığı, aradaki irtibatın zayıf, hatta neredeyse imkansız olması nedeniyle İETT çatısı altında, ancak iki ayrı işletmeymişçesine (Boğaziçi Köprüsü hizmete girene kadar) birbirinden kopuk şekilde sürdürüldü. İETT'nin 1 ila 21 arasındaki hat numaraları Kadıköy-Üsküdar bölgesine, 22 ila 99 arasında olanlarıysa Avrupa tarafına (Suriçi, batı ve kuzey İstanbul) tahsis edilmişti.

Kadıköy bölgesine verilen otobüs hizmeti, Avrupa Yakasına oranla daha mütevazıydı. Nüfusun karşı yakaya göre az olması nedeniyle, İETT tarafından Kadıköy'de daha ufak çapta bir şebeke kuruluydu. 1960-70'li yıllarda hepsi Bağlarbaşı Deposu'na bağlı 60 kadar Skoda ve bunlara ilaveten 50 civarında Leyland otobüsle verilen hizmet, bu bölge için yetersiz olsa da, yine de büyük bir açığı kapatıyordu.

Eminönü-Sirkeci Rıhtım terminalleri

Eminönü 1 numaralı Kuzguncuk-Beylerbeyi-Çengelköy-Vaniköy vapur iskelesinin önlerine denk gelen A terminalinde hareket saatini bekleyen 1952 model bir Büssing-6000. Servis yaptığı [90] numaralı Draman hattı, kentin en eski otobüs hatlarından biri olup, ilk hizmete girdiği dönemde Cihangir-Çarşamba olarak çalıştırılmakta iken, 1950’li yılların sonlarına doğru ikiye bölünerek Cihangir-Eminönü ve Eminönü-Çarşamba şeklinde iki ayrı hat haline getirildi. Kısa süre sonra da son durağı Çarşamba’dan önce Fethiye’ye, ardından da Draman’a kadar uzatıldı. Cihangir hattı ise tamamıyla iptal edildi. Bu hat günümüzde de halen aynı numarayla İstanbullulara hizmet vermeye devam etmektedir.



Vapur iskelelerinden inen halkı kente dağıtmak ve karşı yakaya geçmek isteyenleri de adı geçen bu iskelelerle buluşturmak üzere İETT, Eminönü rıhtım boyunda oldukça uzun bir şeridi ana hareket terminalleri olarak düzenledi. 1967’de sahildeki antrepoların yıktırılması sonrasında Eminönü’nün aldığı yeni şekilde, Şehir Hatları’nın 4 vapur iskelesine paralel uzanan alan da A ve B terminalleri şeklinde ikiye bölündü. Bunlardan, Sirkeci Araba Vapuru İskelesine yakın olan A terminali şehrin Suriçi ve Surdışı batı bölgelerine kalkan otobüslerin baş durağı haline getirilirken, Galata Köprüsü’ne yakın olan diğeri de köprüyü atlayarak Beyoğlu, Beşiktaş, Şişli ve Boğaziçi istikametlerine hareket eden otobüslere ev sahipliği yapmaya başladı.

Zaman içinde buradan kalkış yapan otobüs hatlarının sayısı 50 ila 70 arasında değişti ve kentin bir numaralı hareket noktası haline geldi. Sirkeci Tren Garı’na yakınlığı, rıhtım ve köprü üstü iskelelerine birkaç dakikalık yürüme mesafesinde olması sebebiyle hareketliliğini hiçbir zaman için kaybetmeyen rıhtım baş durakları, 1990’lı yılların başlamasıyla birlikte, yeni Galata Köprüsü’nün hizmete girmesi, meydana yaya ve araç altgeçitlerinin inşa edilmesi, yeni tramvay hattının döşenmesi gibi sebeplerden ötürü, önemini kaybetmese dahi yarım asır önceki yoğunluğunun giderek azalması üzerine, yolun karşı tarafındaki Mısır Çarşısı’nın çaprazına ve eski Yemiş İskelesi önüne taşınarak paylaştırıldı.



Elmadağ durağında Eminönü “A” terminüsü

Eminönü “A” bölgesi hareket alanında plantonluklu sıra duraklar; Yıldıztabya, Küçükköy, Kocamustafapaşa, Silivrikapı ve Yedikule otobüslerinin kullandığı peron. Sahile en yakın durak dizisi olduğu için, turnikelerin denize sırtını verdiği kesim sac ve camdan oluşan bir paravanla örtülü. Bekleyenler rüzgârdan etkilenmesin diye. Geride park halinde olan Büssing U47-D, [35B] numaralı Silivrikapı arabası. Solda, rıhtıma bağlı vapursa “1” numaralı iskele gemisi, az sonra direkt Kadıköy postasına hareket edecek.

1990’lı yıllara kadar Sirkeci Araba Vapuru İskelesi ile Galata Köprüsü ayağı arasında uzanan rıhtım boyunda iki büyük otobüs hareket terminali vardı. Bunlardan Sirkeci tarafındaki “A”, köprüye yakın olanıysa “B” terminali olarak bilinirdi. “A” terminali İstanbul’un Suriçi, Bakırköy, Bahçelievler, Londra Asfaltı, Taşlıtarla, Bayrampaşa, Esenler, Bağcılar, Sefaköy gibi batı yakasına çalışan otobüs ve trolleybüslere ev sahipliği yaparken; “B” terminalinden hareket edenler Galata Köprüsü’nü atlayarak Karaköy, Beşiktaş, Taksim, Şişli, Levent, Etiler, Boğaziçi Sahili, Sarıyer yönüne doğru çalışırlardı.

Her iki hareket alanı da karayolu taşımacılığının denizyoluyla olan irtibatında büyük rol oynamakta, yolcuların hızlı bir şekilde vapurdan otobüs ve trolleybüse; ya da tam tersi yönde aktarmalarına imkan sağladıkları için günü her saati yoğun olmaktaydı. Alanlar kısıtlı, buraları kullanan araçlarsa çok olduğu için, ceplere yanaşan otobüs ve trolleybüslere indi-bindi işlemini olabildiğince hızlı gerçekleştirir; çoğu zaman hareket saatini dahi beklemeden hareket ederdi. Terminaller, yeni Galata Köprüsü’nün inşa edilmesinden sonra 500 metre kadar batıya, Yemiş İskelesi, Zindan Han ve Tahmis tarafına ötelendiler. Söz konusu bant, günümüzde yaya alanıdır.



Kadıköy-Bostancı hattında modern otobüsler

Fotoğrafta Kadıköy-Bostancı hattında servis yapan ÜKHT'ye ait bir Twin-Coach otobüs ve son durakta aracın önünde poz veren Bostancı sakinleri. 16 Ekim 1946'da lağvedilen ve elindeki Ford marka 5 otobüsü Ankara EGO İdaresi'ne gönderilen Kadıköy Otobüs İdaresi, bir yıl sonra Amerika'dan satın aldığı yeni model otobüslerle ve İstanbul'da kamyon şasileri üzerine giydirdiği derme-çatma araçlarla filosunu 11'e çıkarttı.

“ÜKHT Tramvay Şirketi'nin Amerika'ya sipariş ettiği 3 otobüs İstanbul'a getirildi. Gümrük'ten çıkartılan otobüsler derhal Bostancı hattına tahsis edildiler. Seksenler kişilik otobüslerin soğuk ve sıcak hava tertibatları bulunmaktadır.” (Basından, 12 Haziran 1947)



ÜKHT İdaresi'nin filosunda bulunan Twin-Coach marka otobüsler, satın alındıkları günden itibaren Kadıköy Yakasının prestij hatları kabul edilen Bostancı ve Suadiye servislerine verildiler. 1947-48 yıllarına göre oldukça konforlu sayılan Twin-Coachlar, ÜKHT İdaresi 1955'de İETT'ye devredilene kadar hizmete devam etti. Bu tarihten itibaren İETT Genel Müdürlüğü Anadolu Yakasına kendi filosundan 5 adet Büssing 5500-TU.5 aktardıktan sonra, zaman içinde araç parkına ilave ettiği Skodalardan, Mercedes 0321-H'lerden ve daha ileriki dönemlerde de Leylandlardan numuneler gönderdi.

Şehrin her iki yakasındaki otobüs sayısı, 1970'lerin ortalarına kadar bire beş oranını koruyarak devam etti. Hat sayısı 10'u, filodaki toplam otobüs sayısı da 50'yi pek aşamadı. Eğitim, sağlık, kamu ve özel kurumları ağırlıklı olarak Avrupa Yakasında olduğu için, halkın büyük kısmı da Avrupa tarafını tercih etti. Boğaziçi Köprüsü'nün hizmete girmesiyle birlikte, Kadıköy yakası büyüme ve genişleme ivmesini artırarak aradaki makasın hızlı bir şekilde kapanmasını sağladı. Günümüzde her iki kıtaya yayılan bu iki devasa bölgenin otobüs ve hat sayıları karşılaştırıldığında, oranın bire ikiye dek indiği görülmektedir.



Tercihli yola özgü ring Trolleybüsleri

Hem araç kapı numarası hem de çalıştığı hat numarası olarak 50 sayısını taşıyan 34 AD 429 plakalı trolleybüs, içinde ilk gün misafirleri ile Taksim'den hareket ederek Elmadağa yol alıyor. Ardındaki 04 numaralı kırmızı otobüs ise, mülga belediye araçlarından biri. Alibeyköy Belediyesi'ne ait. O da açılış münasebetiyle tören alanına gönderilmiş.

Kaldırımında yürüyenlerin meraklı bakışları, kent içi ulaşımда ilginç bir deneyime tanıklık ettikleri bilinciyle; normal trafikten ayrılmış yeni yola ve otobüslere yönelmiş durumda.



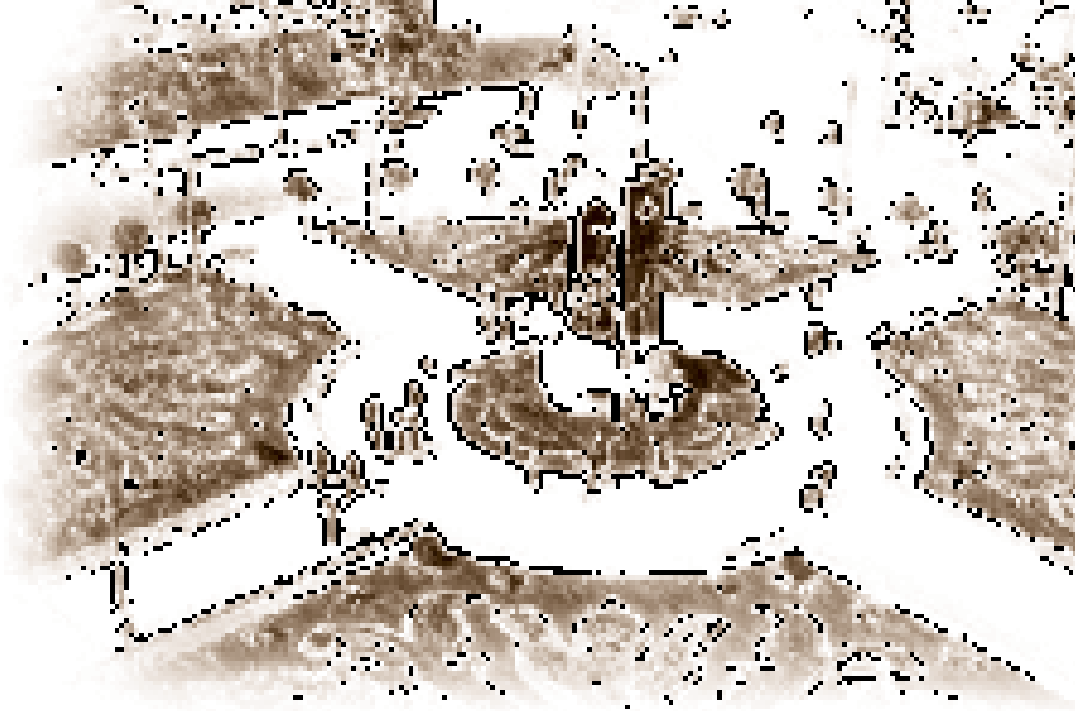
11 Mart 1979 günü hizmete giren Taksim-Levent tercihli yolu üzerinde, yine aynı gün iki yeni hat sefere kondu: [50C] Taksim-Mecidiyeköy ve [50D] Taksim-Levent hatları bunlar. [50B] numaralı Tünel-Mecidiyeköy hattında da iyileştirme yapıldı. Ayrıca bu üç hatta trolleybüsler çalıştırılarak, tercihli yol üzerindeki toplu taşıma araçlarının egzoz gazı salınımı azaltılmaya çalışıldı.

50 türevli hatlara 15 trolleybüs birden tahsis edildi. Araçlar defne yaprakları ve bayraklarla süslendi. Ayrıca önlerine tercihli yolla ilgili bez afişler ilüştirildi. Trolleybüsler, son duraklarında beklemeksizin geri dönecek ve mekik (ring) servisleri sayesinde birim zamanda daha fazla sefer gerçekleştirecek.



Taksim-Harbiye-Beşiktaş otobüs hattı açıldı

Renault-Scémia marka otobüslerden ikisi Harbiye yolağzının hemen berisinde karşılaşmak üzere. O zaman seyahat süresi sadece 18 dakika olan yol, günümüzde ancak yarım saatte alınabilmekte.



Beyazıt Meydanı ile Bahçekapı Büyük Postane ve devamında Karaköy Meydanı arasında bir yıl boyunca hizmet verdikten sonra, hattın pek de verimli olamadığına kanaat getirilerek iptali üzerine İdare'nin Renault-Scémia marka 4 otobüsü bir süre dinlendirildi. 1929'da Taksim Meydanı ve çevresinin mamur hale getirilmesi çalışmaları sona erince, önce Harbiye-Beşiktaş, ardından da Taksim-Beşiktaş güzergahı üzerinde bir diğer hattın denenmesine karar verildi. Servise verilen 4 otobüsün tamamı gün boyunca Taksim-Elmadağ-Harbiye-Nişantaşı-Teşvikiye -Mağka-Akaretler-Beşiktaş arasında mekik dokudular. 1927 model Renault-Scémiaların arkasındaki açık sahanlıkları, yolcuların adeta balkonda oturuyormuşçasına seyahat etmelerine imkan sağlıyordu. Bilet tarifesi tramvaya göre yüzde elli daha pahalı olmasına rağmen, kısa sürede Harbiye'den Beşiktaş'a iniş-çıkışa imkan verdiği için servisler halk tarafından çok tutuldu.



Turnikeli duraklarla intizamlı binişler

Taksim'de [4] numaralı Sarıyer otobüs hattının kuyruğu, turnikeli durakların kent hayatına dahil olmasının üzerinden henüz daha çok kısa bir süre geçmiş. Halk yeni uygulamaya adapte olmakta gecikmemiş. Herkes sırasına riayet eder şekilde, tespah taneleri gibi art arda dizili, gözlerse arabanın geleceği yöne çevrili. Neyse ki çok fazla ayakta kalmayacaklar, Taksim'den her saat başı ve buçuklarda Sarıyer'e otobüs var.

20. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren elektrikli tramvayların kent hayatına girmesiyle birlikte, özellikle merkezi semtlerde üstü çatıyla örtülü; büyük, gösterişli ve kübik bekleme kafesleri inşa edilmeye başlandı. Ancak bu tarz transit duraklara yanaşan tramvay hatlarının çokluğu ve semtin yolcu yoğunluğundan ileri gelen karmaşa, vasıtalarla biniş anında kapı önlerinde ciddi bir kaynaşmaya sebep olmakta, bu da seyahat düzenini bozmaktaydı. İETT, bu sıkıntının önüne geçmek için 1940'lerden itibaren, önceliği baş duraklara vermek kaydıyla "çivili durak yerleri" hazırlamaya başladı. Yere sabitlenen hizalama çivileri sayesinde otobüse binmeden evvel yolcular belli bir sıraya sokuluyor, bu sayede insanların hakkaniyet ölçüleri çerçevesinde araçlara binmeleri sağlanıyordu. Bir süre sonra bu konuda yeni bir adım daha atıldı ve kent içi ulaşım araçlarının ilk hareket noktalarına "turnikeli bekleme alanları" inşa edildi. Bu tarz durakların yardımıyla, evvelce gelen en başta, ardından gelense daha geride olmak üzere nizami bir kuyruk düzeni oluşturulması sağlandı.

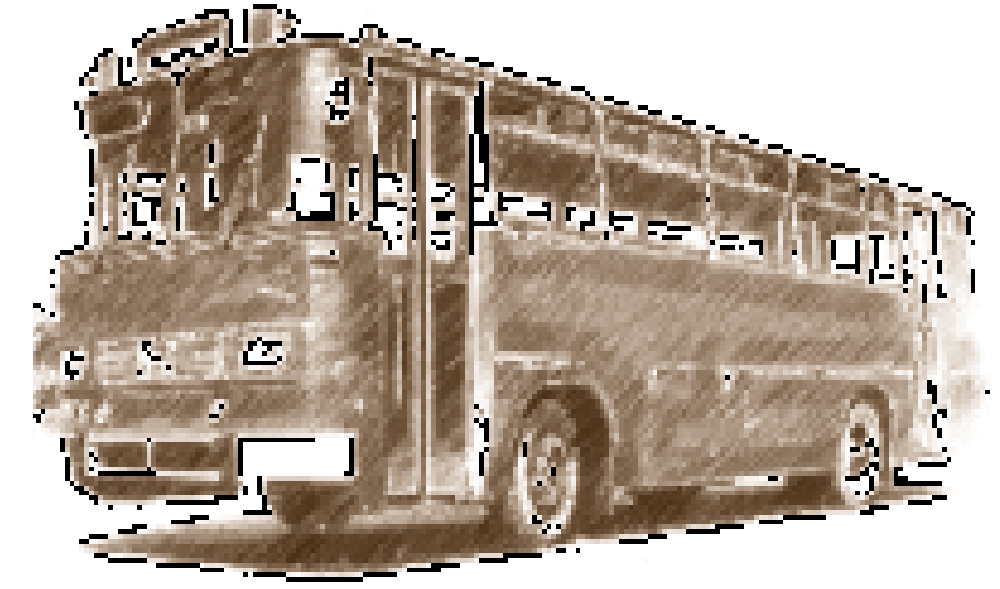
1970'li ve 80'li yıllarda baş duraklardaki turnikelere dizilerek otobüs ve trolleybüslere binmek, zaman içinde halk tarafından kabul gören bir alışkanlık haline gelmişti. Mevcut düzeni bozanların sayısıysa bir elin parmaklarını aşmayacak kadar azdı. Sırayı hiçe sayarak turnike harici kuyruğa sızma girişiminde bulunan ve halk arasındaki bilindik sıfatlarıyla "kaynakçı" olarak nitelendirilen bu tarz uyanık taifesine denk geldiğinde, ayakta bekleyenlerce derhal yüksek sesle ikaz edilir, kuyruğun bozulmayarak süreklilik arz etmesine çaba gösterilirdi.

Turnike sistemi 1990'lı yılların başına kadar bir şekilde devam ettirilmeye çalışılsa da, İstanbul'un baş döndürücü hızla artan nüfusu ve katlanarak büyüyen araç sayısına karşılık aynı oranda geniş hareket alanı bulabilmenin güçlüğü bahane edilerek, bu uygulamadan vazgeçildi. Günümüzde otobüs baş durakları, bu zorunlu sınırlamalar olmadan normal şekilde hizmet vermektedir.



Yerli imalata devam kamyon şasileri üzerine otobüs

1254 filo numaralı Büssing U47-D, Hacıosman Bayırı'nı kullanarak Sarıyer'e gidip gelen [41] numaralı Taksim-Sarıyer hattında. İETT'de 1970'li ve 80'li yıllara damga vuran ve caddelerin değişmez figürü olan Büssing marka otobüslerin kabini denge sorunlarından dolayı, yana doğru 5-6 derece kadar meylettikleri için, halk arasında "Yürüyen Pisa Kuleleri" olarak anılmaktaydı.



1960'lı yılların sonunda Leylandlarla başlayan toplu otobüs alım süreci, 1970'li yılların başında bu kez Büssinglerle devam etti. Uzunçayır'daki Oto-Yol fabrikalarında kamyon şasileri üzerine 180 adet U47-D otobüs imal edildi. Bunların 178'i İETT'ye verildi. 1970-72 yılları arasında teslim edilen 130'luk partiden sonra, 29 Ekim 1973'de Boğaziçi Köprüsü'nün açılması üzerine Avrupa ve Asya kıtaları arasında yolcu naklini gerçekleştirmek için, 101, 111, 121, 122 ve 123 numaralı otobüs hatları kuruldu. Bunlara kısa süre sonra 124 ve 125 numaralar eklendi. Ardından da 110 ve 112'ler geldi.

Özellikle ilk açılan üç hatta hizmet vermek üzere Oto-Yol firmasından 48 adet U47-D daha satın alınarak, sadece Boğaz geçişli hatlarda çalıştırılmaya başlandı. O yılların gözdesi Mercedes-Benz 0302'lere benzetilerek dizayn edilen kaportaları, İdare'nin sahip olduğu yuvarlak hatlı klasik İETT otobüsleri formatının dışına çıkan keskin hatlı çizgilere sahipti. Kamyon şasileri üzerine montajlandıkları için dengeleri bir miktar bozuk, motorları ses üretir olsa da İdare'nin otobüs açığını ciddi anlamda kapatılar ve yaklaşık çeyrek asır boyunca kentin birçok hattında hizmet verdikten sonra 1992-93'lerde seferden alındılar.



Sağdan direksiyonlu otobüsler

En öndeki 30 numaralı Scania ile (ardındaki kamyon şasili araç hariç) diğer dördü, İETT'nin direksiyonları sağda otobüslerindendir. Konferansa katılan delegelere tarihi sur duvarları ile Yedikule Zindanları'nı gezdirmek amacıyla görevlendirilmiş olup, yolun kenarında art arda dizili halde beklemekteler.



8 Ekim-20 Ekim 1947 tarihleri arasında İstanbul'da toplanan "Arşıulusal Demiryolları Konferansı" dolayısıyla İETT İdaresi'nin elindeki mevcut otobüslerin yarısı, delegelerin şehri gezebilmeleri için konferans komitesine tahsis edildi. Filodaki araçlardan 9 adet White, 5 adet Scania-Vabis ile kamyon şasisi üzerine imal edilen 3 Scania otobüs, 12 gün boyunca konferans katılımcılarını şehrin tarihi ve turistik yerlerine götürdü.

"9 Ekim-20 Ekim tarihleri arasında İstanbul'da toplanacak olan Demiryolları Konferansı dolayısıyla İETT Umum Müdürlüğü Eminönü-Kocamustafapaşa otobüslerini tamamen kaldırdı. Ring servisi otobüslerinin ve Boğaziçi otobüslerinin de birkaçını servisten alarak şehri gezecek olan ecnebi delegelere tahsis etti." (Basından, 6 Ekim 1947)

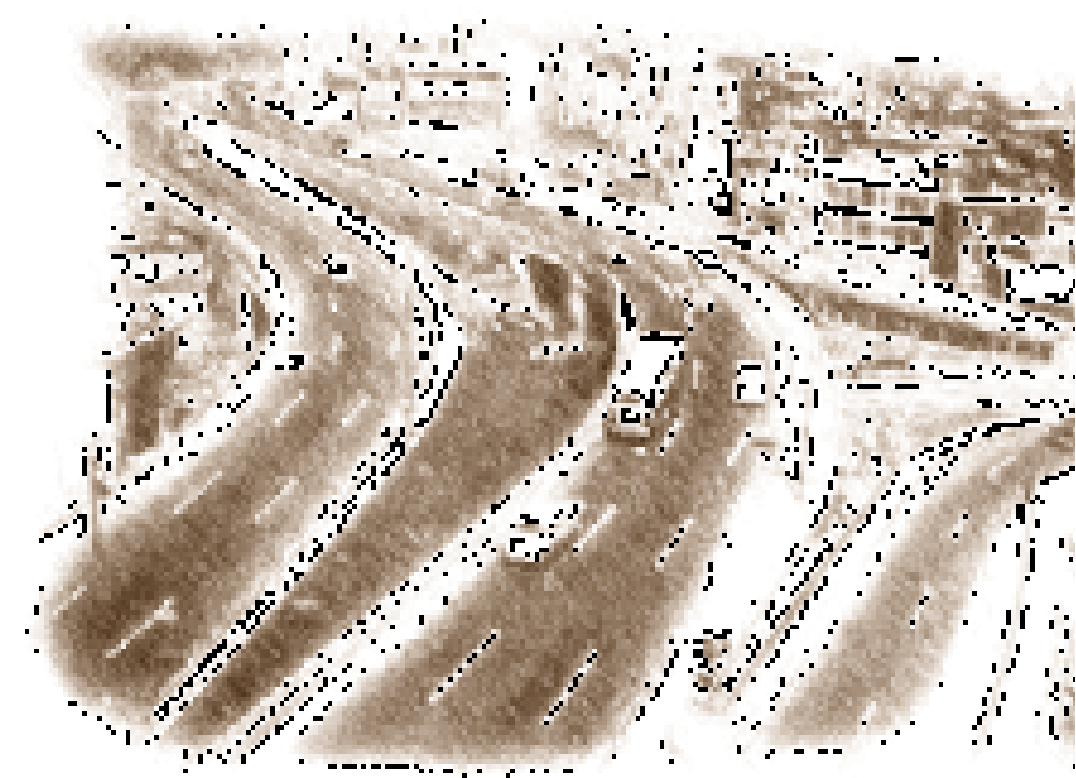
Otobüsler konvoy halinde hareket ederek Yedikule zindanları, Topkapı Sarayı, Süleymaniye, Sultanahmet ve Ayasofya camileri, Emirgân Korusu, Pierre Loti kahvesi, Dolmabahçe, Taksim gibi İstanbul'un gezilip görülecek yerlerine özel turlar yaptı. Konferansın sona ermesiyle birlikte araçlar, ait oldukları hatlara taksim edildi.



Azapkapı geçidi hizmette

Geçit, bu güzergahı kullanan İETT otobüslerinin de hız kazanmalarını sağladı. Bilhassa Beyazıt ringleri, bu geçitler sayesinde turlarını ortalama bir çeyrek saat daha geriye çektiler. Fotoğrafta Şişhane-Meyyit Yokuşu yönünden gelerek geçidin üzerinden aşağıya doğru inen ve Haliç Tersanesi'nin tarihi taç kapısının hizasından geçmekte olan otobüs, 1957 model bir Skoda RO-706'dır.

Fotoğrafın sağındaki izler Yeşildirek-Perşembepazarı-Karaköy, geride solda meyilin üzerinden aşarak gözden kaybolan yol çiftiyse Şişhane-6. Daire-Meşrutiyet ile Tozkoparan-Refik Saydam-Tarlabaşı bağlantısını sağlamaktadır. Azapkapı katlı geçidi, günümüzde de ilk yapıldığı şekliyle halen aktif olarak hizmet vermeye devam etmektedir.



1960'lı yılların ilk yarısında kent içi trafiğinin alt ve üstgeçitlerle çözülmesi fikri üzerine geliştirilen çözüm planları dahilinde yer alan Azapkapı alt-üst araç geçidinin 13 Nisan 1969'da temeli atıldı ve 25 Temmuz 1969 günü ilk kısmı, 28 Kasım 1969 günü de ikinci kısmı bütün yollarıyla birlikte Belediye Başkanı Dr. Fahri Atabey tarafından trafiğe açıldı. Çevredeki istimlaklerle birlikte toplam 5 milyon liraya mal olan Azapkapı Geçidi, İstanbul'un ana arteri üzerinde o günler için önemli bir düğümü çözdü. Şişhane Meydanı, Meyyit Yokuşu ile birlikte ele alınan Azapkapı Geçidi, dört yönlü olup dört köprüden ibaretti. Bilhassa Taksim-Şişhane-Unkapanı-Zeyrek-Saraçhane-Aksaray arasındaki yoğun akışın sekteye uğramasının önüne geçmek için tasarlanan Saraçhane ve Unkapanı geçitleriyle birlikte, söz konusu aks üzerinde yer alan üçlü çözüm zincirinin son halkasıydı.



Otobüslerimiz geldi

1943 yılı nisan ayından itibaren parçalar halinde İstanbul'a getirildikten sonra Pangaltı'daki atölyelerde montajı yapılan 9 adet White Gasoille marka otobüslerin ilki. Bir süre bekledikten sonra Beşiktaş-Taksim arasında tecrübe seferine başlayacak.

“18 Nisan'da Amerika'dan getirilen White otobüslerin hepsinin parçaları Pangaltı'daki belediye garajına taşındı. Bunların da montajına 2-3 gün içinde başlanacağı bildirildi”. (19 Nisan 1943, Akşam, S:8798)



Kamyon şasisi üzerine inşa edilen Scania'lar ile mukayese edildiğinde, son derece konforlu ve boyları daha uzun olan, Pasifik Okyanusu'nu bin bir zorlukla aştıktan sonra, binlerce kilometre yol daha kat ederek şehre ulaşan Whitelar'ın ilki, 11 ay sonra nihayet İstanbullular'ın hizmetindeydi.

6 filo numaralı White otobüs de, Scania Vabisler gibi halk tarafından ilgiyle karşılandı. Şasi üzerine montaj, toplama otobüslere göre içleri çok daha konforlu olan bu yeni otobüse binebilmek için İstanbullular adeta birbirleriyle yarıştılar. Önde ve ortada kapısı bulunan otobüslerde bir kısmı seyahat yönüne dönük, bir kısmı da karşılıklı olarak monte edilen rahat deri koltuklar vardı. Motoru önde olan otobüs, burunluydu.

Tramvay Umum Müdürlüğü, Kadıköy'deki münakale ihtiyacını gidermek amacıyla mevcut otobüslerinden üçünü, 5 Haziran 1943 akşamı araba vapuruyla Kadıköy yakasına geçirdi. Araçların şimdilik Kadıköy-Suadiye arasında tecrübe seferi yapmaları düşünüldü. Bostancı'dan gelen yolcularla dolan tramvayların, Suadiye'de yolcu alamayacak duruma gelmeleri göz önünde bulundurularak, bu otobüslerin Kadıköy'den kalkarak Suadiye'ye kadar işlemesi, bu şekilde 4 numaralı Kadıköy-Bostancı tramvay hattının ferahlatılması kararlaştırıldı. Otobüslerin Pazar günleri ise Kadıköy-Bostancı seferlerine tahsis edilmeleri yönünde bir karar alındı.

İlk kardeşinden tam 10 gün sonra ikinci White otobüsün de montajı tamamlandı. 8 numaralı aracın tecrübe seferi yapıldı ve 13 Haziran 1943 sabahından itibaren Taksim-Beşiktaş hattında muntazam seferlere başladı. Bunu diğer yedi otobüs izledi ve yaz aylarının sonunda 9 White'lık filo tamamlanmış oldu.



Şişli Garajı'nda Yıkılan Trolleybüsler

Şişli-Tünel hattında çalışan trolleybüs, Şişli garajında tazyikli suyla yıkanır-ken...



Eski tramvay atölyelerinin yerine inşa edilen Şişli Trolleybüs Deposunda 58 adet araç depolanmaktaydı. Geri kalan 43 trolleybüs ise Topkapı ve Levent garajlarına pay edilmişti. İETT'nin en donanımlı garajı olan Şişli'ye Kurtuluş, Maçka, Taksim, Şişli, Tünel ve Bayazıd ring hatları bağlıydı. Zaman içinde diğer iki garajın trolleybüsleri de buraya aktarılarak kapasitesi 101'e ulaştı.

1984 temmuzuna kadar 23 yıl boyunca hizmet veren Şişli trolleybüs garajı, araçların her türlü bakım, onarım ve temizliğinden sorumluydu. Toplam 16 ayrı hatta birden araç sevk eden garaj, 1984'de şebekenin iptaliyle birlikte otobüslere tahsis edildi. Böylece kent içi ulaşım tarihinde bir sayfa daha kapandı.



Kabataş durağında yolcu yoğunluğu

1957 model Skoda, 28 numaralı hatta, Fatih'ten hareket etmiş, Beşiktaş'a doğru gitmekte. Kabataş durağında o saatlerde yaşanan yoğunluktan o da nasibini almış gözüküyor. Gerçi yoğunluktan kastımız, durakta bekleyen yolcular. Yoksa caddede bir at arabasından başka seyreden ikinci bir vasıta yok.

Akşam mesai çıkış saatleri. Arka kapının önüne yığılan yolcular, Beşiktaş'tan Üsküdar'a giden ikinci vapurlarından birini yakalamak için telaş halinde.

Otobüsün sahanlığı, arka camdan görüldüğü kadarıyla dolu. Kapıda birikenler için bir sonraki otobüsü beklemek daha akıllıca. Eminönü'nden hareket eden sahil otobüslerinden biri, 28'e nazaran daha boş gelecek. Zorda kalınırsa, Dolmabahçe yolundan Akaretler ve Beşiktaş'a yürümek en fazla yirmi dakikayı alır ama akşam yorgunluğu olmasa!



Zaman 1958'den evvel bir tarihte olduğumuz gösteriyor. Aynı dönemde Menderes istimlâkleriyle Meclis-i Mebusan Caddesi genişletilmeye başlanacak, tramvay rayları kısmen sökülerek, Bebek taraflarından gelen tramvaylar Dolmabahçe Stadyumu önünden geri döndürülmeye başlanacak, metal elektrik direkleri sökülerek, yerine İzmir'de imal edilerek gemiyle İstanbul'a getirilen yeni betonarme direkler dikilecek.



Otobüsler garaja sığmadı

İdare'nin otobüs filosunu genişletmek amacıyla 1956 yılında başlattığı girişimler sonucu iki yıl içinde filoya 300 yeni araç ekleniyor. Tamamı Çekoslovakya'dan temin edilen Skoda marka otobüsler kentin 4 garajına ihtiyaca göre paylaştırılıyor. Bu garajların en büyüğü olan Şişli, yeni alınan otobüslerle dolup taşıyor, bir kısmı da ön bahçede istifleniyor. Altı gün boyunca sabahın erken saatlerinden geç vakitlere kadar hatta olan otobüsler yedinci gün dinlenmeye ve bakıma alınıyor.





Yalova-Çınarcık vapur yolcularına özel otobüs terminali

Köprü üzerinden hareket eden Yalova sürat postalarını, bölgedeki yoğun vapur trafiğinden arındırmak için Belediye, Şehirhatları ve İETT arasında alınan üçlü bir karar sonrasında 1970'lerin ikinci yarısında Kabataş Hekimoğlu Ali Paşa Meydan Çeşmesi ile araba vapuru iskelesi arasında uzanan boş alana Kabataş Otobüs Terminali kuruluyor.

Vapur yolcularının yeni iskeleyle irtibatlarını temin etmek için de Karaköy'e kadar gelip geri dönen 6 otobüs hattı Kabataş'a kadar uzatılıyor. Bunlar, fotoğrafta da görüleceği üzere Örnektepe, Uçaksavar, Sultanahmet Adliyesi, Yavuz Selim, Topkapı ve Kadırga servisleridir. Besleme hattı olan bu hatlar gün boyu Kabataş'a yolcu getirip götürüyor.

Tabeladaki çapraz kırmızı çizgi, bu noktanın hareket noktası, aynı zamanda kıt'a başlangıç durağı olduğunu gösteriyor. Fotoğraftaki Büssing U47-D, Kadırga yönüne hareket edecek 88 hattına ait. Diğer hatlardaki otobüsler ise Leyland ve 1958-59 model Büssinglerden oluşuyor.

72 numaralı Adliye hattı kısa süre sonra iptal edilecek, geri kalan beş hatla birlikte Kabataş terminali, her gün üç defa Yalova'ya, üç defa da Çınarcık'a hareket eden vapur yolcularına, ayrıca Üsküdar'dan her yarım saatte bir gelen arabalı vapurdan inen yayalara, 1980'lerin sonuna kadar hizmet verecek.



O yılların konforlu otobüsleri

1940'ların ortasında Taksim Meydanı'nda bu kareyi çeken fotoğrafçı, arka planda İstanbul'un ilk otobüslerinden birini çektiğinin farkında değil muhtemelen. 1943 model White-Gasoille marka otobüs Taksim-Beşiktaş hattında hareket edeceği saati bekliyor. 1945'lerden itibaren, yolcuların araçlara sırayla binmelerini sağlamak amacıyla hazırlanan borulu bekleme turnikelerinin daha sonraki yıllarda üstü gölgelikle örtülerek daha kullanışlı hale getiriliyor.

1943 yılında, parçaları Amerika'dan gemiyle İskenderiye'ye getirilen, oradan bir diğer gemiyle İskenderun Limanı'na indirilen, buradan trene yüklenerek İstanbul'a ulaştırılan, Pangaltı Sürpagop Belediye atölyesinde ve Şişli tramvay hangarında Türk teknisyen ve işçiler tarafından monte edilerek otobüs haline getirilen White marka otobüsler, o dönemin en modern, en konforlu araçları olarak halkın gönlünde farklı bir yer edindiler. Maroken koltuklu, ısıtma tertibatlı, otomatik kapılı olan bu Amerikan arabaları 7 yıl boyunca Beşiktaş-Taksim, Beşiktaş-Eminönü, Taksim-Sarıyer, Şişli-Beyazıt ve Nişantaşı-Beyazıt hatlarında çalıştırıldıktan sonra emekli edildiler.



Şişli Garajı'nda bakım-onarım yerleri hazır

İdare, mevcut garajlar yeterli gelmeyince Şişli Tramvay Deposu'nun yanındaki boş alana yeni bir otobüs garajı yaptırmaya karar verdi. Öncelikle 80 otobüsün birden istiflenebileceği şekilde tasarlanan garaj inşaatı iki yıl sürdü ve 17 Kasım 1948 günü saat 16:00'da düzenlenen törenle hizmete alındı.



Şişli Otobüs Garajı Dün Açıldı

Tramvay ve Elektrik İdaresi'nin Şişli'deki tramvay deposu yanında inşa ettirdiği 100 otobüslük garajın açılış töreni dün yapıldı. Vali ve Belediye Başkanı, Ordu Müfettişi, Şehir Meclisi üyeleri, Belediye Başkan muavinleri ve şehir müesseseleri müdürlerinin hazır bulunduğu törenden sonra garaj gezildi.

Burada otobüslerin tevakkuf ve hareket sahası, temizleme ve yağlanma yerleri, makinalarının muayene mahalli gezildikten sonra, nihayet makine odasında açık bir otobüs üzerinde şoförün kurs görüşü davetlilere anlatıldı. Otobüslerin tamir atölyesi de gezildi. Yeni otobüs garajı güzel, geniş ve modern bir binadır." (18 Kasım 1948, Cumhuriyet)

Hangarlarda otobüsler depolanabildiği gibi, aynı zamanda yıkama, yağlama, durulama, revizyon gibi bakım ve tamir bantları da devreye alındı. Otobüsler servise çıkmadan evvel bu bantlara girerek temizlenmekte, çeşitli basit bakım ve onarımları gerçekleştirilmekte, böylelikle İstanbul halkına daha konforlu ve temiz hizmet verilmesi hususunda önemli bir adım atılmaktaydı.



Köprü üstünde fokurdayan çaydanlık

Motorları oldukça gürültülü çalıştığı ve fokurtuya benzer sesler çıkardığı için halk arasında “çaydanlık” adı verilen Skodaların 1961’de temin edilen 21 otobüslük son partisinden bir RTO-Max, Galata Köprüsü üzerinde. Büyük arızalar yahut kazalar neticesinde hizmet dışı kalmış otobüslerin yerine satın alınan bu modeller, genellikle şehrin merkezi hatlarında servise verilmekte olup, Etiler, Levent ve sahil hatlarında çalışıyor. 1970’lerin ilk yarısı.





Biletçiler kalkıyor kumbaralı sisteme geçiliyor

İETT İdaresi, 1970'lerin sonlarına doğru büyük bir değişim kararı alarak biletçisiz otobüs konusunda çalışmalara başladı. Buna göre otobüslere binişler arka kapıdan değil; artık ön kapıdan yapılacak, şoför mahallinin yanına monte edilecek kumbaralara bilet veya para atılacak, böylece hem zamandan hem de biletçi kadrosundan tasarruf yoluna gidilecekti.

1979 yılının ilkbaharında Taksim-Beşiktaş hattında deneme amacıyla 2 adet Mercedes O302 otobüs, biletçisiz, yani kumbaralı şekilde deneme seferine başladı. Bir hafta boyunca sürdürülen uygulamanın olumlu sonuç vermesi üzerine, öncelikle pilot olarak seçilen birkaç hatta, ardından da tüm İstanbul genelinde çalışan Belediye otobüslerinde kumbara sistemine geçilmesi kararlaştırıldı.



17 Hatta Çalışan 54 Otobüste "Kumbaralı Sistem" Uygulamasına Başlandı

İETT Genel Müdürlüğüne 17 hatta çalışan 54 otobüste dün sabah (15 Temmuz 1979) itibaren kumbaralı sisteme geçildi. Biletçisiz otobüs uygulamasının aşama aşama uygulanacağını bildiren İdare yetkilileri, dün Şişli, Levent, İstanbul ve Anadolu garajlarından sefere çıkan 54 otobüs ile 17 hat üzerinde kumbaralı sistem uygulamasının başlatıldığını belirttiler. Kumbaralı sistemin hem yolcular hem de İdare açısından yarar sağlayacağını ve araçların ticari hızlarının artacağını kaydeden yetkililer, bir süre sonra trolleybüsler dışındaki tüm otobüslerde biletçisiz sistem uygulamasına geçileceğini açıkladılar." (16 Temmuz 1979, Milliyet)

1980 yılında tüm İETT otobüsleri artık kumbaralıydı. Kapıları ortada olduğu için, biletçilere halen ihtiyaç duyulan trolleybüslerin içinde de birtakım değişiklikler yapılarak, orta kapıdan şoföre doğru istikamet belirleyici metal borular monte edilerek sorun çözüldü ve 1981'den itibaren trolleybüslerin tamamı kumbaralı sisteme dahil edildi.



Kısa ve uzun Büssing yan yana

612 kapı numaralı 1959 model Büssing 6500 TU.10 ve 93 kapı numaralı 1951 model Büssing 5500 TU.10 yan yana. Sağdaki kısa, soldaki uzun Büssing olarak adlandırılıyor. Kısa modeller, otuz yıla yaklaşan hizmetiyle İstanbul'da en uzun ömürlü İETT otobüsü olma rekorunu elinde bulunduruyor.



Her iki araç da 1979 yılının son aylarına kadar kesintisiz hizmet ettikten sonra, Macaristan'dan alınan yeni İkarusların İstanbul'a gelişiyle emekliye ayrıldı. Araçlardan 93 numaralı olanı 1976 yılında diğer 83 kardeşi gibi modifikasyondan geçerek daha farklı bir dış görünüm kazanırken, 612 numaralı olan 1980'in yaz aylarına kadar görevine devam etti. Son olarak Yıldıztabya-Taşlıtarla-Eminönü ve Yavuzselim-Kabataş hatlarında çalıştı.



Bir sefer daha sona ermek üzere

Sirkeci-Eminönü dört yol ağzı, 1985. Harem arabalı vapur iskelesinden kıvrılarak dönen 1983 model MAN SL-200, 32 numaralı Bayrampaşa-Eminönü hattında. Yaklaşık 45 dakikalık bir seyahatten sonra son durağa, Eminönü A terminaline girmek üzere.



Trolleybüslerin seferden alınalı bir yıl oluyor. Direklere gerili bakır trolley enerji telleri henüz sökülmemiş halde duruyor. Trolleybüslerin 75 tanesi 1984 yılı sonunda Ankara feribotuna yüklenerek ESHOT İdaresi emrinde bir süre daha çalıştırılmak üzere İzmir'e gitmiş durumda.



1980'lerin gözdesi MAN otobüsler

46 numaralı Hürriyet Mahallesi-Eminönü hattında hizmet veren 2777 numaralı MAN SL-200 otobüs Bomonti, Şişli, Osmanbey, Harbiye, Taksim, Ayaspaşa, Gümüşsuyu, Dolmabahçe, Kabataş, Fındıklı, Salıpazarı, Tophane, Kemeraltı üzerinden geliyor. Karaköy durağına uğradıktan sonra Galata Köprüsü üzerinden geçerek son durağına doğru yol alıyor. Henüz daha 1 yaşında. Orijinal kırmızı-krem renklerinde. Gerideki mavi renkli Mercedes O302 ise, bir halk otobüsü. O dönemdeki adıyla Mavibüs. Sayıları ilk başlarda 96 iken, Bedrettin Dalan döneminde artırılarak 980'lere kadar çıkıyor.



Eminönü ana peronlar

Denize yakın ilk sıra durakların arkası, bel hizasına kadar kırmızı boyalı, çok ince oluklu sac levhalar, belden yukarısı ise camlarla örülmüş paravanlarla kapatılmıştı. Bununla yolcuların rüzgardan korunması amaçlanmıştı.

Fotoğraf 1991 yılında çekildiği için, MAN solo, Büssing ve İkarus marka köprüküllü otobüsler var. Rıhtıma en yakın durak sırası, Suriçi'nden dışarı çıkmayan 35, 35A, 35B, 80, 84, 86 ve 90 numaralara ayrılmıştı. Diğerleri ise sur dışına çıkan Bayrampaşa, Kocatepe, Esenler, Atışalanı, Zeytinburnu, Yeşiltepe, Bağcılar, Kocasinan, Basınköy, Halkalı, Osmaniye gibi otobüslere aitti. Terminal 1990'larda buradan kaldırılarak Mısır Çarşısı'nın önüne ve hemen yolun karşısındaki Zindan Han-Yemiş İskelesi önüne nakledildi.



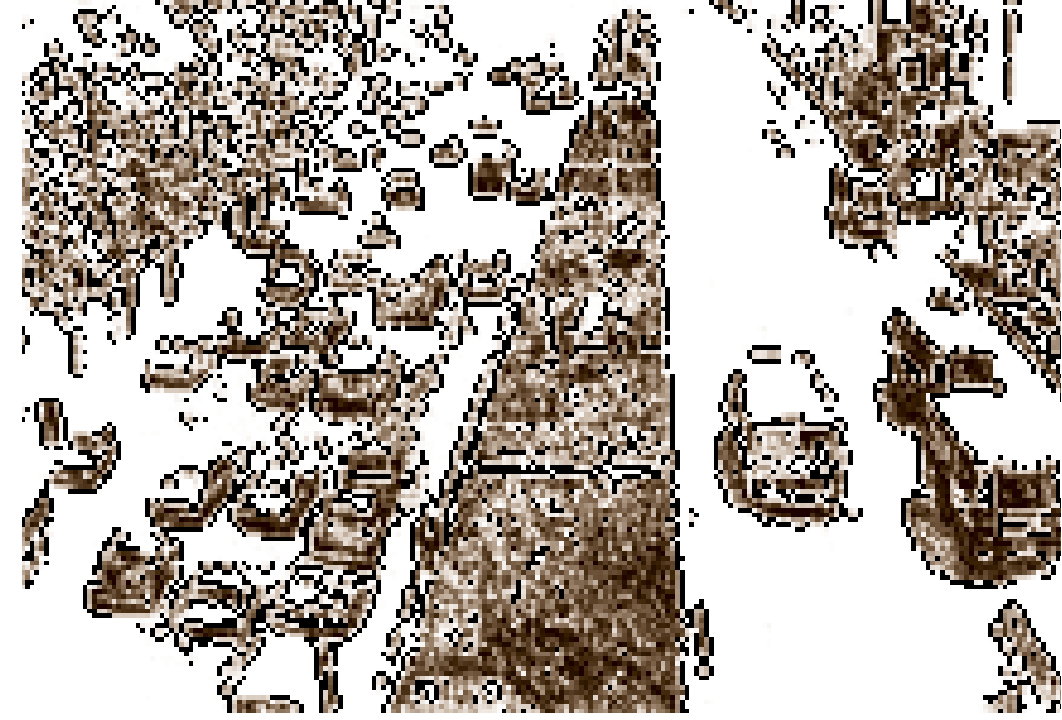
Kentin Suriçi ve batı bölgelerine işleyen otobüs ve trolleybüsler için kullanılan Eminönü A terminalinden verilen hareket hizmeti, 1970'li ve 80'li yıllarda zirveye ulaştı. 40'dan fazla hattın ortaklaşa kullandığı terminal alanında, birbirlerine paralel dört sıra durak mahalli bulunmaktaydı.

Otobüsler hareket ettikten sonra A ve B terminalleri arasında yer alan U dönüşünden geçerek yönlerini Sirkeci istikametine çevirirler ve seferlerine ilk adımı atarlardı. Rıhtım boyunca uzanan vapur iskeleleriyle yan yana bulunması dolayısıyla önemi bir kat daha artan terminal, otobüs ve vapur arasında yolcu transferi yapardı. Hareketlilik gün boyu devam eder, bil-hassa sabah ve akşam saatlerinde doruğa ulaşırdı.



Aksaray-Topkapı tercihli yolu

1991 yılında helikopterden çekilen bu görüntüde, Çapa-Şehremini'den Pazar-tekke-Topkapı'ya doğru uzanan tercihli otobüs yolu görülmüyor. Ön planda Şehremini durakları, ileride solda Topkapı garajı, sağ cephede Kan Merkezi, sağ altta Çapa Tıp Fakültesi, geriler de Kaleiçi ve ardında sur dışı bölgesi, Topkapı-Maltepe girişi ve Matbaacılar Sitesi.



İstanbul'un 3. tercihli otobüs yolu olan Aksaray-Fındıkzade-Topkapı-Cevizlibağ güzergahı, Millet Caddesi'nin ortasındaki iki şerit üzerinde hizmet vermekteydi. Üzerinden 50'den fazla otobüs hattının geçtiği bu önemli aksta belediye otobüslerinin daha hızlı hareket etmesini sağlamak için tercihli yol üzerinde 5 durak bulunmaktaydı. Tercihli yol uygulaması birkaç yıl sonra iptal edilerek yerine tramvay hattı döşendi.

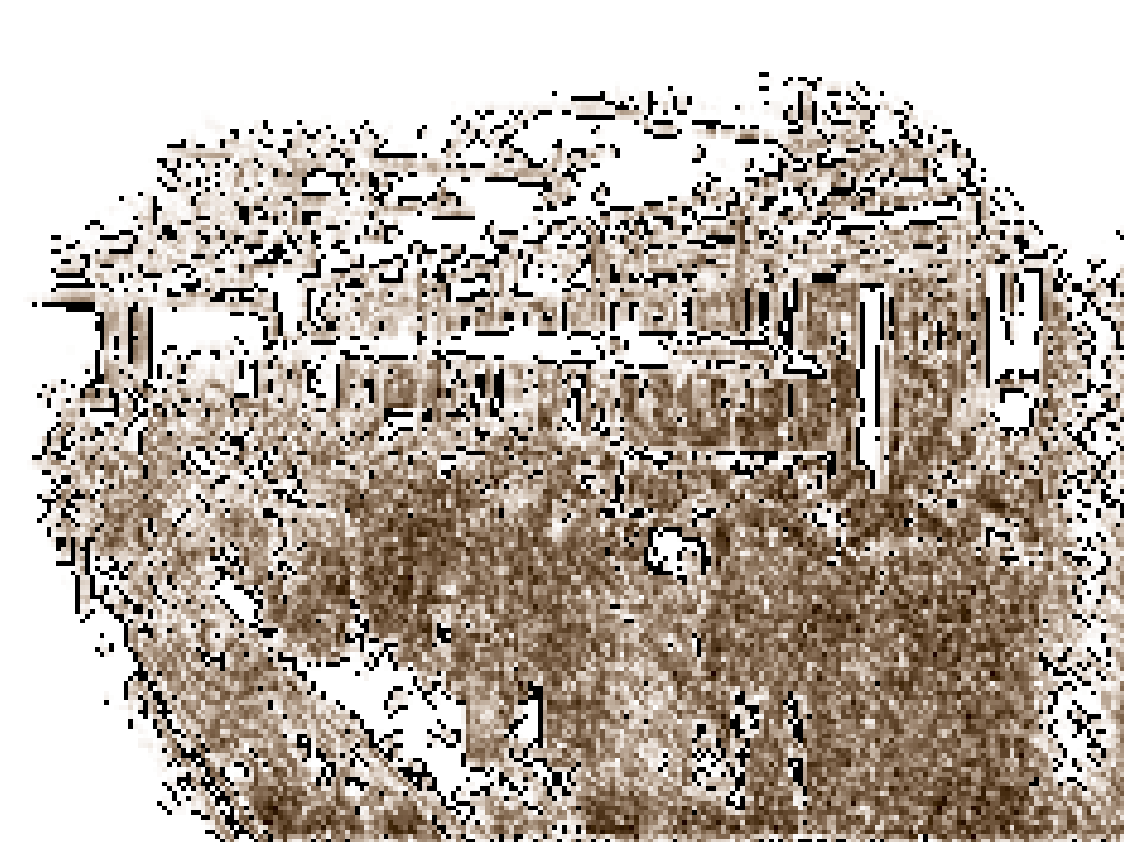
Tercihli Tol

“Topkapı-Aksaray arasında yapımı devam eden tercihli yolun Topkapı-Fındıkzade bölümü, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Nurettin Sözen tarafından dün (28 Mart 1990) törenle hizmete açıldı. Sözen, törendeki konuşmasında Aksaray-Sirkeci yolunun da yakında devreye gireceğini söyledi.” (29 Mart 1990, Milliyet, s.8)



Şişli Garajı revizyon ünitesi açılış kokteyli

İnşaatına 1946'da başlanan ve 1948'de hizmete giren Şişli Garajı'nda ilk gün davetlilere ve basın mensuplarına bir kokteyl verildi ve garaj üniteleri gezdirildi. Bantlarda art arda dizilen 1947 model Scania-Vabis Bulldog otobüslerin, garaj dahilinde temizlik ve hızlı onarım hizmetlerinin ne şekilde yapılacağı uygulaması olarak anlatıldı. Basının oldukça ilgisini çeken yeni garaj, uzun süre gazetelerin gündeminden düşmedi.



Garaj, o yılların İstanbul'unun ilk otobüs deposuydu. Tramvaylarla otobüsler yan yana istiflenmekte, ancak giriş ve çıkışları ayrı kapılardan sağlanmaktaydı. Sonraki yıllarda Aksaray, Topkapı, Levent ve Bağlarbaşı'nda benzer özellikte garajlar hizmete girdi.

Şişli Garajı

Şişli Otobüs Garajı inşası devam etmekte olup, atölyenin çatısı tamamlanır tamamlanmaz otobüsler derhal buraya çekilmeye başlayacaktır. İnşaat sona erince, Şişli'de 80 otobüs birden istiflenecektir. Ayrıca, Aksaray otobüs garajının inşasına da 1948 senesinin ilkbaharında başlanacaktır." (29 Aralık 1947, Tasvir Gazetesi, S: 865)



Sirkeci'ye dönen Trolleybüsler

Topkapı ve Edirnekapı'dan gelmekte olan 42 ve 54 kapı numaralı 1961 model Ansaldo San Giorgio marka trolleybüsten ikisi, Eminönü rıhtım boyuna varmadan evvel Sirkeci Garı önünde son bir durak daha yapmak için ilerlerken ani cereyan kesintisinden dolayı geçici bir süre yolda kalmışlar.



Sultanahmet-Gülhane Parkkapı-Hocapaşa semtlerini Sirkeci'ye bağlayan en önemli akslardan biri de "Hüdâvendigâr-Muradiye Caddesi'dir. Atlı ve elektrikli tramvaylar döneminden beri önemini kaybetmeyen bu daracık yol, mecburen tek yönlü olarak işlemektedir. Dönüşler bir üst yoldan, Ebussuud Caddesi-Gülhane üzerinden yapılmaktaydı.

Tramvay şebekesinin iptal edilmesinden sonra, onların yerini alan trolleybüsler için enerji telleri gerilen cadde, günün hemen her saati yoğunluk yaşamakta, Gülhane tarafından Sirkeci-Eminönü, Galata Köprüsü ve daha ötesine devam edecek olan toplu taşıma vasıtaları için alternatifsiz şekilde hizmet vermektedir. Bu cadde günümüzde Kabataş-Eminönü-Zeytinburnu-Bağcılar tramvay hattına çift yönlü olarak hizmet vermektedir.



Şehre hüzünlü veda

128 bombe numaralı 1914 model ikinci mevki motris, Türk bayrakları ve defne dallarıyla süslenmiş halde Karaköy'den Eminönü tarafına geçiyor. Yanı başındaki 784 numaralı Mercedes otobüs ise henüz bir yaşında. Aralarındaki 47 yıllık farka hürmeten olsa gerek, bir adım öne geçmek yerine onunla aynı hizada ilerlemeye özen gösteriyor adeta. Tramvay tabelasında her ne kadar “Karaköy Son Durak” yazsa da, o güne mahsus son durağı Eminönü-Bahçekapı. Bir zamanlar Mecidiyeköy-Sirkeci olarak çalışan hat, Menderes istimlâklerinin de etkisiyle zaman içinde her iki ucundan da kısalmış.

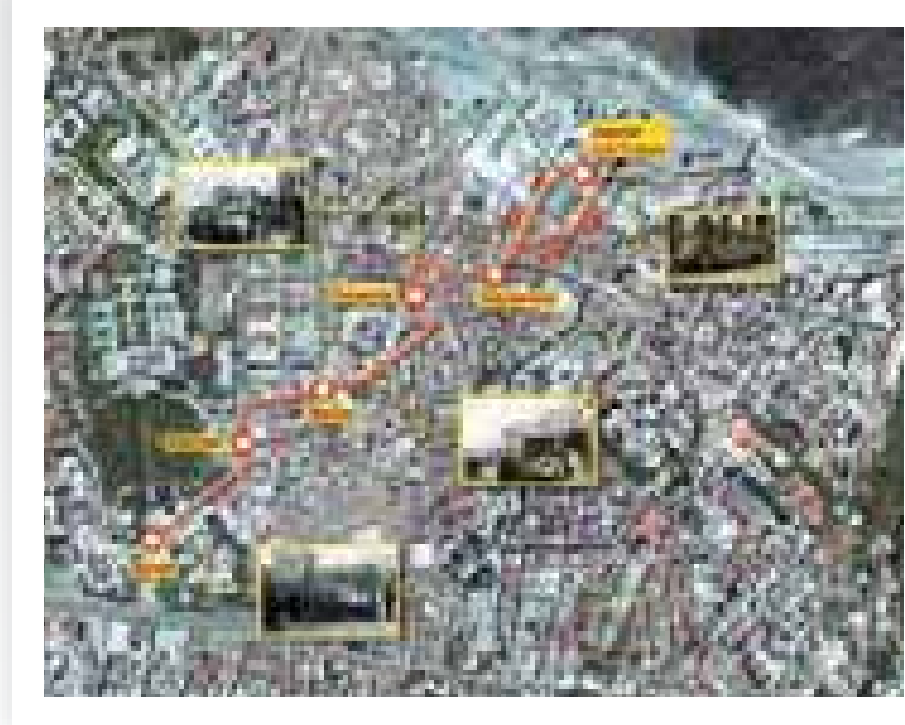
Taşları özenle dizilmiş mozaik parke yola ne kadar da çok yakışıyormuş aslında. Hünerli bir ressamın fırçasından çıkmışçasına naif bir görüntü sergiliyor. “Bir zamanlar İstanbul buydu” dedirtecek kadar anlamlı ve hüzünlü. Mercedes otobüsün seferde olduğu 28 numaralı hat ise, yine istimlâk programı kapsamında Eminönü-Yemiş-Rüstempaşa-Merkez Hal-Küçükpazar-Unkapamı arasında açılan Ragıp Gümüşpala (Eski Hal Yolu) Caddesi'nin şerefine 1958 Aralık'ta hizmete giriyor. Alternatifi olan 34 numaraya göre yaklaşık 20 dakika evvel Beşiktaş'a varıyor Fatih yolcuları.



Kırk sekiz yıl boyunca İstanbul'un Avrupa Yakasında kesintisiz hizmet veren emektar tramvaylar, trafiği aksattıkları ve yolculuk talebini karşılayamadıkları öne sürülerek 12 Ağustos 1961 günü son seferlerini gerçekleştirilerek emekli edildiler. İçlerinden bir kısmı 5 yıl daha kullanılmak üzere karşı yakaya, Kadıköy-Üsküdar cihetine aktarıldı.

Son sefer, İETT çalışanları için de İstanbul halkı için de oldukça hüzünlü geçti. Elli yıldır kentin caddelerini arşınlayan tramvaylar defne yapraklarıyla süslendikten sonra birbiri peşi sıra Şişli Garajı'ndan hareket ettiler ve Osmanbey-Harbiye-Taksim-İstiklal Caddesi-Galatasaray-Meşrutiyet-Şişhane-Voyvoda-Karaköy yoluyla köprübaşına geldiler. O güne mahsus olmak üzere ücret vermeksizin içlerine doluşan İstanbullularla beraber son defa Galata Köprüsü'nü aştılar.

Eminönü'nde yolcuları indirildi, defne dalları söküldü. Camları söküldü, havai hat kolları yerlerinden çıkarıldı ve Sirkeci rıhtımında beklemekte olan layterlere vinçler yardımıyla istiflenerek Kadıköy'e, Kuşdili Deposuna nakledildiler. Geride sayısız hatıra bırakarak!

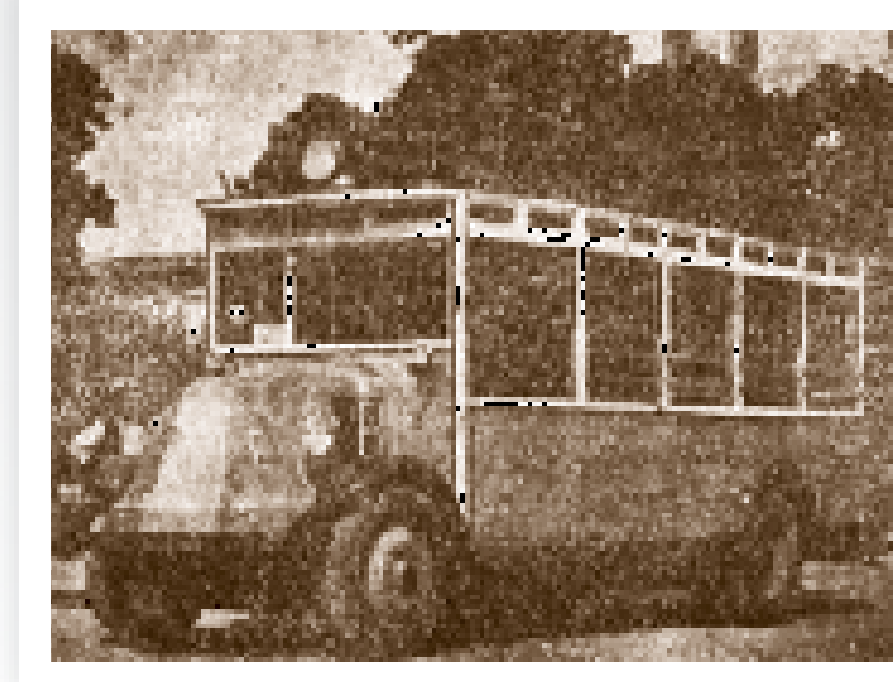


Otobüsle ilk sefer

Dört aylık bir tecrübe sürecinden sonra nihayet ilk otobüslerimiz Renault-Scé-miaların, 21 Ekim 1927 Cuma günü sabahından itibaren haritada görülen hat boyunca, Beyazıt-Bakırcılar-Fuatpaşa-Mercan-Sultanhamam-Yenicami Eski Postane arasında servise başlayacakları müjdeleniyor.

Şimdilik Beyazıt ile Eski Postane Arasında İşleyecek

Tramvay Şirketi'nin celbettiği otobüsler, Şirketin söylediğine nazaran yarından (21 Teşrinievvel - Ekim 1927) itibaren Beyazıt ile Eminönü arasında işlemeye başlayacaklardır. Otobüsler Beyazıt'tan Bakırcılar, Fuat Paşa Caddesi, Mercan, Fincancılar Yokuşu, Sultanhamam tarikiyle Eski Postane önüne kadar gideceklerdir. Bu hat için yolculardan 5 kuruş alınacaktır. Köprü tamiratı bittikten sonra otobüslerin karşı cihete işleyecekleri söylenmektedir. Halbuki Köprü'nün bir tarafı tamir edilmekte olduğundan, otobüsler diğer taraftan işleyebilir. Halk, en ziyade bilhassa akşamları Beyoğlu cihetine çıkmak için sıkıntı çekmektedir. Yoksa Beyazıt ile Eminönü arasında fazla kalabalık yoktur. Bunun için otobüslerin İstanbul-Beyoğlu arasında işlemesi çok münasiptir." (Basından, 20 Teşrinievvel/Ekim 1927)



İlk otobüsün ilk fotoğrafı

Tramvay İdaresi'nin satın aldığı ilk otobüslerle ilgili olarak 2 Haziran 1927 günü gazetelerde çıkan haberlerden birinde, üstte ilk otobüsümüzün Sultanahmet Meydanı'nda çekilen ilk fotoğrafı; sağda ise, tecrübe hattının güzergah ve birtakım araç bilgilerinin verildiği Osmanlıca iç sayfa haberi yer alıyor.

Arabalar büyük olduklarından birçok kazaya sebebiyet verecekleri zannedilmektedir. Dün Tramvay Şirketi'nin celbettiği otobüslerin tecrübesi yapılmıştır. Bu tecrübeye Şehremaneti Muavini Şükrü Ali; Müffetiş-i Umumi Tevfik, Şirketler Komiseri Muzaffer, Heyet-i Fenniye Müdürü Fuad ve Makina Mühendisi Şefik Beyler ile Tramvay Şirketi Direktörleri iştirak etmişlerdir. Otobüse Şehremaneti'nin önünden binilmiş, Babıali-Köprü tarikiyle Taksim'e gidilmiş ve yine oradan Köprü tarikiyle Mercan Yokuşu, Beyazıt, Gedikpaşa, Kadırga'dan Emanet'e avdet edilmiştir. Tecrübelerde bir mahsur görülmemiştir.

Dünkü otobüsü idare eden şoför Fransız olup, gayet ustadır. Böyle, diğer otobüsleri işletecek şoför bulunacağı müşkül olduğundan kaza çıkacağı zannedilmektedir. Otobüsler gayet büyük olduğundan manevraları müşküldür. Otobüsün 22 kişilik oturacak yeri vardır. Arka sahanlığında 5 kişi durabilecektir. Fakat otobüsün tramvay vagonlarından daha fazla adam alacağı muhakkaktır. Bu takdirde ise otobüsün yokuş çıkması kazalıdır. Emanet otobüsün bütün sokaklarda tecrübesini yapacaktır. Bugün Eyüp'e kadar gidilecektir. Emanet fiyatlar hakkında ve diğer hususatta bugün kat'i karar verecektir. Tecrübeden sonra şehrimini muavini Şükrü Ali Bey, Heyet-i Umumiyye Müdürü Fuad Bey'e mütalasını sormuş, Fuat Bey de şu cevabı vermiştir:

"Eğer ayda üç kaza ile iktifa ederlerse yine eyi..." (Basından, 2 Haziran 1927)



Sahanlıkta seyahat etmenin keyfi

Fuatpaşa-Mercan-Sultanhamam yolunda servis yapmakta olan 3 numaralı Renault-Secémia otobüs. Hava güneşli, bu yüzden yolcuların bir kısmı sahanlıkta seyahat ediyor. Araç 22 yolcu alıyor, ayakta yolcu almak yasak! İstisnai olarak sahanlık kısmında altı kişinin ayakta yolculuk etmesine izin veriliyor.

1927 yılının sonları. Tramvaya nazaran otobüs bilet ücretleri biraz daha pahalı ama Beyazıt'taki oval havuzun yanından Eminönü'ne kestirmeden inmenin de bir bedeli olmalı. Otobüsler halk tarafından öyle benimsenecek ki kısa süre sonra hat Galata Köprüsü üzerinden Karaköy'e, oradan da Perşembepazarı-Şişhane yoluyla Taksim'e kadar uzatılacak.

İlk otobüsler 1930'ların başından itibaren Taksim-Harbiye-Akaretler-Beşiktaş hattına sabitlenecek ve yedek parça bulunamaması dolayısıyla hat-tan çekilmek zorunda kaldıkları 1942 eylülüne kadar on yılı aşkın süre boyunca, aynı hat üzerinde binlerce İstanbulluyu Beyoğlu ile Boğaz sahili arasında götürüp getirecekler.



Scanialar periyodik bakımda

Şişli Garajı'nda o gün sefere çıkarılmayıp periyodik bakım ve onarımları yapılan yedek otobüslerden ikisi (1947 model Scania-Vabis Bulldog-41) ve en geride görünen üçüncüsü ise araç yetersizliği nedeniyle, bir ara çözüm olarak 1943'de burunlu kamyon şasileri üzerine imal edilen Scania otobüslerden biri. Fotoğraf siyah beyaz olsa da araçların orijinal renkleri, üzerleri ince kırmızı şeritlerle bezeli altın sarısı.

Şişli Deposu öncelikle 80 otobüs alacak şekilde inşa edildikten sonra, zaman içinde kapasitesi genişletilerek 300 araç istifine imkan verecek şekilde büyütüldü. 1980'lerin ortalarına kadar İdare'nin en büyük garajı olan Şişli garajı, şehrin içinde kalması nedeniyle Belediye Başkanı Bedrettin Dalan döneminde kaldırıldı. Otobüsler diğer çevre garajlara paylaştırıldı. Günümüzde, arsası üzerinde bir alışveriş merkezi bulunmaktadır.





İETT
İŞLETMELERİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

www.iett.gov.tr | ALO 153