CUMHURİYET İSTANBULUNDA OTOMOBİL






EDİTÖR
ERHAN AFYONCU - COŞKUN YILMAZ

TÜRKİYE
TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU


TÜRKİYE TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU
TTOK
1923

CUMHURİYET İSTANBULUNDA OTOMOBİL

EDİTÖR
ERHAN AFYONCU - COŞKUN YILMAZ

TÜRKİYE
TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU

YAYIN ADI
CUMHURİYET İSTANBULUNDA OTOMOBİL

TÜRKİYE TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU ADINA SAHİBİ
BÜLENT KATKAK

EDİTÖR
ERHAN AFYONCU - COŞKUN YILMAZ

YAYIN KOORDİNATÖRÜ
TÜLAY TAŞDEMİR

YAZARLAR
VAHDETTİN ENGİN - KEMALETTİN KUZUCU - UĞUR DEMİR

KATKIDA BULUNANLAR

KAYNAK VE GÖRSEL ARAŞTIRMA
COŞKUN ÜNSAL - ENGİN ÇETİN - HASAN YAPICI - SERKAN OSMANLIOĞLU - AHMET UĞUR - AYKUT CAN

TRANSKRİPSİYON
SALİH KAHRİMAN - YILMAZ KARACA - MÜMİN YILDIZTAŞ

METİN TASHİHİ
NUSRET GEDİK - ABDÜLHAMİT BEŞİR - CAHİDE KAYIŞ - BEGÜM YAVAŞ

FOTOĞRAFLAR
İSMAİL KÜÇÜK - SMEY - RAHMİ M. KOÇ MÜZESİ - İBB KÜLTÜR AŞ ARŞİVİ - İBB ATATÜRK KİTAPLIĞI - URAL ATAMAN KLASİK OTOMOBİL MÜZESİ- CUMHURBAŞKANLIĞI CUMHURİYET ARŞİVİ - CUMHURBAŞKANLIĞI OSMANLI ARŞİVİ - LIBRARY OF CONGRESS - GAZETELER

TASARIM VE UYGULAMA
BÜLENT AVNAMAK

ISBN
978-975-7641-72-8
1. Baskı - Aralık 2020 - 3000 adet

YAYIMLAYAN
TÜRKİYE TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU
Sanayi Mah. Seyrantepe Girişi/İstanbul
Tel: 0212 282 8140 (6 Hat) Faks: 0212 282 80 42
www.turing.org.tr / turing@turing.org.tr

BASKI
AJANS ES
www.ajanses.com
Sertifika No: 44922

İÇİNDEKİLER

TAKDİM 9
ÖNSÖZ 11

Vahdettin ENGİN - Kemalettin KUZUCU - Uğur DEMİR
CUMHURİYET İSTANBULUNDA OTOMOBİL 17
Hür İstanbul'un Otomobil Meselesi 17
Ankara'da Bir Otomobil Tamirhanesi Açılıyor 20
İstanbul'da Ne Kadar Otomobil ve Kamyon Vardı? 22
1930-1954 Döneminde Motorlu Araçlar ve Otomobil Mevcudu 30
Otomobil Bolluğu 37
1955-1996 Yılları Arasında Otomobil Mevcudu 44
Yeni Bir Devir Yeni Otomobil Seyrüsefer Nizamnamesi 49
Yerli Yersiz Kontrollere İtirazlar 69
İş Bankası Müdürü ve Galatasaray Kulübü Başkanı Haydar Şekib Bey'i Otomobil Ezdi! 70
Otomobilin Yirmi Beş Yıllık Gelişimi 73
Cumhuriyet Devrinin İlk Taksimetreleri ve Taksiciliğe Dair Gelişmeler 76
Taksilerin Tek Tip Olma Meselesi 105
Taksicilik Sektörünün Gerilemesi ve Tek Tipleştirme Sorunu 111
Taksicilikte Yeni Uygulamalar 114
Toplu Taşımada ve Taksimetrelerde İndirimli Tarife 117
Taksicilerin Kırılmaz Cam ve Vergi Eşitsizliği Konusundaki İsyanı 117
1933 Tarihli Otomobil Düzenlemesi 118
Benzin Fiyatı 119
Gelecek Tasavvuru: Taksi Sayısı Düşecek Faytonlar Çoğalacak 120
Taksi Sayısının Sınırlandırılması Sorunu 123
Taksicilik Dışarıdan Görüldüğü Gibi Değildir 126
Taksi Tarifesi 128
Tek Kişilik Taksiler Hizmete Girdi 128
Yurdumun Meselesi 131
Taksimetrelerin Hastalığı 132
Cenaze Otomobilinde Taksimetre 134
Taksi Mahalleri 135
Bayramda Otomobil 136
Koca İstanbul'a Bir Kişi 138
Dolmuş Taşımacılığı 139
Şoför Eğitiminde Yeni Bir Devir 144
Eminönü Şoförleri 153
Şoförün Hayasızlığı! 157
İlk Şoför Grevi 158
Otomobillerimizi Kullanan Şoförler Tamamen Gençlerdir 161
Şoförlerin En Az Ortaokul Mezunu Olmaları Sorunu 162
Şoförlere Yeni Yaptırımlar 166
Otomobil Meselesi, Dedikodunun Önüne Nasıl Geçilir? 168
Türkiye'de Kaç Otomobil Acentesi Vardır? 169
Önü Alınamayan Tehlike: Otomobil Kazaları 170
Plaka İle İlgili Düzenlemeye Burhan Felek'ten Mizahî Bakış 189
Şoförler Cemiyeti'nin Sürücülere Yönelik İbretlik Bir İkazı 190
Şehremaneti'nin Hasta Nakline Mahsus Otomobili Adam Çiğnemiş! 192
İsmet Paşa Bir Otomobil Kazasında Yaralandı 193
Yeni Nizamlar: Avrupa Usulü Uygulamalar Hayata Geçirilmeye Çalışılıyor 196
İlk Yaya Geçitleri 208
Dikiz Aynası Yasaklandı! 209
Yol İşaretlerinde Uluslararası Kaideler Kabul Edildi 210

Soldan Geçmek Yasaktır Diyorlar 211
Lüks Otomobil Merakı Yüzünden Binlerce Liramız Harice Gidiyor 213
Belediye Otobüsleri Hizmete Başladı 216
Otobüsler Geldi! Fakat Bunlar Hangi Sokaklarımızda Yürüyecek? Kaza İhtimalleri Pek Çok! 217
Yeni Otobüs Hatları ve Kızışan Rekabet 222
Edirne-İstanbul Otobüs Hattı Hizmete Girdi 227
1934- Belediye Otobüsleri ve Seferleri ile İlgili Düzenleme 228
Özel Otobüsler 231
Üsküdar Otobüsleri 233
Tamirhanelerle İlgili Yeni Düzenlemeler Yapılıyor 235
Otomobillerin Karla İmtihanı 236
İstanbul'un İlk Kar Makinesi Hizmete Başladı 239
Kadınlar Otomobil Kullanmaya Teşvik Ediliyor! 240
1948 Yılında Otomobil Ehliyet Sınavı Nasıl Yapılıyordu? 244
1938 Yılında Toplumsal Cinsiyet Açısından Otomobil Tutkusu 246
Otomobil Sigortası Mecburi Hale Geldi 249
Araba Vapurları 251
Yeni İcatlar 255
Mangal Kömürüyle İşletilen Kamyonlar Dün Denendi 255
Mangal Kömürüyle Çalışan Kamyonlar 255
Süpürüntü Arabaları/Çöp Kamyonları 258
Otomobilli Ev 262
Sokakta Yürüyen Otel 263
Atatürk'ün Otomobilleri 264
Mercedes Benz Temsilciliği Atatürk'ün Otomobillerini Tamir Ediyor 265
Mercedes'ten Yeni Otomobiller Alınıyor 272
Ford Marka Otomobil 280
Chevrolet Marka Otomobil 281
Adler Marka Otomobil 282
Buick Marka Otomobil 282
Otomobil Reklamları ve Türkiye'deki Marka Tercihleri 286
Lastik Reklamları ve Markaları 311
İlk Lastik Fabrikası Açıldı 317
Türk Otomotiv Sanayii 318
Tophane'de Kurulan Ford Fabrikası 318
Tophane Fabrikasında Ford Otomobil ve Kamyonları Nasıl İmal Ediliyor? 320
Yerli Otomobil Üretme Girişimleri 325
Otomotiv Sanayiinde Bursa'nın Yükselişi 325
Türk-Willys Overland Fabrikaları Anonim Ortaklığı'nın Kuruluşu ve Jeep Üretimi 327
Otomobil Sanayii Anonim Şirketi (Otosan) 327
Devrim Otomobili ve Diğerleri 329
Otomobil Yarışları 339
1927 Yılı Yarışı 339
1932 Yarışları 341
1933 Yarışları 343
Vehbi Sait Bey'in Hukuk Savaşı 350
1934 Yarışları 355
Bu Senenin Rekoru Kimin Olacak? 360
Turing Kulübü İlanı 361
Sadun Galip'in Kaleminden 1934 Yarışları 363
Samiye Burhan Cahit Hanım Anlatıyor 365
1935 Yarışları 368
Otomobil ve İstanbul 372
M. Anderson'un Küçük Otomobil ile Londra-İstanbul-Londra Seyahati 372
Alman Diplomatın Otomobil Keyfi 373
Otomobil Gürültüsü İstanbul'a Yakışır 376
Hatıralarda Otomobil 377
Antalya Valiliğinin Otomobilinde Adana Valisi Nasıl Keyif Sürdü? 377
Gazeteci Necip Dürrü'nün Kaleminden 1933 Yılında Dünyada ve Türkiye'de Otomobil Kültürü 378
Dr. İlhami Masar'ın Kaleminden Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Otomobil Kullanmanın Güçlükleri 380

Server İskit'in Ankaralı Taksiciden Dinledikleri: Yaya Yürümenin Adı Spor Oldu 382
Ahmet Şükrü'yü Hayran Bırakan İtalyan Yol Kültürü 385
II. Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'de Otomobil 387
Tasarruf Tedbirleri 387
Özel Otomobillerin Taksiye Geçmeleri Durduruldu 389
Otomobil Lastiği Satışı Yasaklanıyor 390
Araçlarda Kararтma Uygulaması 393
Özel Otomobil Kullanma Yasağı 395
Refik Halit Karay'ın Savaş Sonrası Tasavvuru 395
II. Dünya Savaşından Sonra 397
Marshall Paketiyle Gelen Traktörler 397
Medeniyetin Yedek Parçası 398
İstanbul'da Araç Sayısı ve Trafik Sorunu 406
Dolmuş Otomobillere ve Şoförlere Yeni Düzenlemeler 408
Otomobillerin Artışı At Arabalarını Tehdit Ediyor 408
Cemaleddin Bildik'in Otopark Sorunuyla İlgili 1950 Tarihli Yazısı 410
İstanbul'da Trafik Keşmekeşi 413

TAKDİM

Dünyanın en mühim icatlarından biri olan ve çağımız insanının vazgeçilmezleri arasında yer alan otomobiller, her geçen gün gelişimini sürdürmeye devam ediyor. Ülkemizde otomobil deyince akla ilk gelen kurumlardan biri olan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Reşit Saffet Atabinen ve arkadaşları tarafından kurulduğu 6 Kasım 1923'den itibaren otomobil kullanma rehberlerinden ehliyetler hakkındaki yayınlara, kazalara karşı alınması gereken tedbirlerden yol haritalarına, yolların yapımından işaretlenmelerine, otomobil yarışları ve ralli organizasyonlarına kadar pek çok faaliyette hep ilkleri gerçekleştirmiştir.

Turing, kamu yararına hizmette 97. yılını geride bırakırken bu alanda önemli bir kaynak niteliği taşıyan bu eseri yayımlamaktadır. 3 farklı kitap olarak planlanan serinin ilk kitabı ulaşım konusunda makaleler, otomobilin icadı ve Osmanlı devrinde İstanbul merkezli otomobil tarihiyle ilgili "Osmanlı İstanbulunda Otomobil" adlı eserdir. İkinci kitap Cumhuriyetin ilk yıllarından 1950'lere kadar otomobilin ülkemizdeki serüvenini ihtiva etmekte, üçüncüde ise kültür, sanat, edebiyat ve folklorumuzda otomobilin yeri ele alınmaktadır. Uzun yıllar süren arşiv, basın, hatırat gibi ana kaynakların taranması ve bu alanda daha önce yapılan çalışmaların kullanılmasıyla vücut bulan çalışma, görsel malzemeyle de zenginleştirilmiştir.

Serinin ikinci kitabını sizlere ulaştırmanın sevincini yaşarken önümüzdeki aylarda üçüncü kitabın da yayımlanarak serinin tamamlanacağı bilgisini siz değerli okuyucularımızla paylaşmanın gururunu yaşıyoruz. Devrim arabalarıyla başlayan talihsiz otomobil serüvenimizin şimdilerde yerli ve milli otomobilimiz ile tekrar hayata geçirildiği bu dönemde Turing olarak biz de ülkemizin bu alandaki tarihi süreçlerini tüm detaylarıyla paylaşmak istedik.

Her biri birbirinden kıymetli akademisyenler tarafından yıllar süren arşiv taramaları sonucunda titizlikle hazırlanan "Cumhuriyet İstanbulunda Otomobil" adlı kitabın hayat bulmasında, katkılarından dolayı başta kitabın editörü Prof. Dr. Erhan Afyoncu ve Dr. Coşkun Yılmaz olmak üzere yazarlardan Prof. Dr. Vahdettin Engin, Pof. Dr. Kemalettin Kuzucu ve Doç. Dr. Uğur Demir ile tüm emeği geçenlere teşekkürlerimi arz ederim. Kaynak niteliği taşıyacak olan ve kültür tarihimize önemli katkıları olacağını düşündüğümüz bu eseri siz değerli okuyucularımıza sunmaktan mutluluk duymaktayız.

Dr. Bülent KATKAK
Türkiye Turing ve Ototmobil Kurumu
Yönetim Kurulu Başkanı

ÖNSÖZ

İnsanoğlunun atı evcilleştirmesiyle başlayan hızlı ulaşım macerası tekerleğin icadı ile ivme kazanmış ancak 19. yüzyıla kadar çok yavaş ilerlemiştir. Sanayi inkılabıyla gelen makineleşme hamlesiyle beraber buhar, elektrik ve nihayetinde petrolün makinelerde kullanılmasının önünü açan mekanik gelişmeler ulaşım fikrini farklı bir serüvene taşıdı. Artık bir yere nasıl gidileceğinin yanında ne kadar kısa sürede varılacağı önem arz etmekteydi. Yeni keşiflerle hem bulunduğu yerde hem de gittiği yerlerde daha hızlı ulaşım sağlamayı kafasına koyan insanoğlu balonla gökyüzüne çıktığı zamanlardan çok geçmeden karada da bugün hayatımızın vazgeçilmez bir parçası haline gelen otomobilin ataları sayılabilecek ilk makineleri yaptı. İcadından çok kısa bir süre sonra hemen her ülkede arz-ı endam eden otomobilin cumhuriyet devrindeki macerası hakkında dönemle ilgili arşiv ve matbuat hayatımız incelendiğinde oldukça fazla malzemeye sahip olmamıza rağmen ülkemizde yeterli literatür oluşmadığı görülür.

Cumhuriyetin ilanından bir hafta sonra Reşit Saffet Atabinen başkanlığında o zamanki adıyla Türk Seyyahin Cemiyeti olarak kurulan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, ulaşım ve trafik konusunda verdiği hizmetlere bu alanın tarihi ve kültürel arka planını da göstermek için yeni bir tanesini daha eklemeyi hedefliyor. Üç ayrı kitap olarak yayınlanması planlanan çalışmanın elinizdeki ikinci serisi Cumhuri-

yet İstanbul'unda otomobil varlığına ve etrafında gelişen dünyaya tahsis edildi. Bu minvalde şehirde ne kadar otomobil ve kamyon gibi motorlu taşıtlar olduğu ve ilerleyen yıllara göre bu sayının değişimi kitabın ilk veçhesini oluşturur. Akabinde Osmanlı devrinde başlayan ancak cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren adeta yeni bir sektör olarak yükselişe geçen taksiler ilk sırayı almaktadır. Bu minvalde yayınlanan nizamnameler, taksilerin fiyat düzenlemeleri, kazalar, taksimetre uygulaması ve değişimi, tek tip taksi uygulaması gibi hususlar ele alındı.

Otomobillerin yaygınlaşmasıyla beraber bu makineleri kullanacak insanların eğitimi ve mevcut kuralların tatbiki, sürücü kursları, kadın şoförlerimiz hususu kitabın bir diğer veçhesini oluşturmaktadır. Okuyucularımız bu bölümde şoförlerin eğitimi, yaptırımlar, grevler, trafik kuralları, uluslararası yol işaretlerinin kabulü ve tatbiki gibi gündelik hayatımızda çok sıradan meseleler haline gelmiş olan hususlar hakkındaki ilkleri okuma imkanı bulacaktır. Yine otomobille bağlantılı olarak günümüz İstanbul'unda neredeyse hemen her caddeye ve sokağa giren otobüsün İstanbul'daki ilk seferleri, saatler, tarifeler ve ilk defa şehirlerarası seferlere başlaması bu bölümde incelenen konulardandır.

Otomobillerin tüm dünyada yaygınlaşması hem otomotiv sektörünün yükselişini hem de buna bağlı olarak satışı sağlamak maksadıyla reklamları beraberinde getirdi. Cumhuriyet İstanbul'unda kullanılan otomobillerin markaları, yayınlanan reklamlar ve Türkiye'de tercih edilen otomobil markaları, yerli otomotiv sanayimizi kuruluşu ve yükselişi bu minvalde incelenen konular arasındadır. Sektörün gelişimine paralel olarak otomobil yarışlarının düzenlenmesi, uygulanan kurallar, kazananlar ve yarıştaki kazalar ise bugün milyonları ekrana bağlayan sporun ilkleri olması hasebiyle önem arz etmektedir.

Kitabın son bölümlerinde ise tüm dünyayı etkisi altına alan ve tam bir yıkıma sebebiyet veren II. Dünya Savaşı yıllarında Türkiye'deki otomobil varlığına ayrılmıştır. Bu manada otomobille ilgili alınan tasarruf tedbirleri, lastik satışları, güvenlik uygulamaları incelenen konular arasındadır.

Elinizdeki çalışma vücuda getirilirken öncelikle bir ekip kuruldu ve bu ekip, başta Cumhurbaşkanlığı Cumhuriyet Arşivi, Kızılay Arşivi, ATASE ve İBB Atatürk Kitaplığı gibi kurum arşivleri olmak üzere birçok resmî arşivde tarama yaptı. Otomobil ile ilgili tespit edilen belgeler tasnif edildi, transkribeleri yapıldı ve metin

müelliflerine teslim edildi. Metinler büyük oranda bu kaynaklara istinaden kaleme alındı. Ayrıca Cumhuriyet dönemi basını da tarandı. Konuyla ilgili tespit edilen haberler ve muhtelif nizamnâmeler de metin müelliflerinin hizmetine sunuldu. Kitabı görsel olarak zenginleştirmek için de geniş bir tarama yapıldı. Metinler ile ilgili tespit edilen görsellerin kitabı belgesel olarak da zenginleştirmek için ilgili bölümlerde tamamı olmasa da önemli bir kısmı kullanıldı. Böylece hem arşiv kaynaklarına hem de kütüphane kaynaklarına istinaden, görsel materyal ile de zenginleştirilmiş bir kitap ortaya çıkarılmaya çalışıldı.

Kitapta ana metinler yanında, cumhuriyet İstanbul'unda otomobil tarihimize dair ilkler, yeni bir sektör olarak ortaya çıkan ve hızlıca gelişen taksilere ve taksi şoförlerine dair hadiseler, önemli şahsiyetlerin otomobilleri, otomobile dair hatıralar gibi tebessüm ettirecek hususlar okuma metni olarak okuyucularımızla paylaşıldı. Okuma parçalarının büyük bir kısmı Cumhuriyet döneminde gazete ve dergilerde otomobil ilgili kaleme alınmış yazılardan ve hatıratlardan oluşturuldu. Bunun yanında bazı arşiv belgeleri de okuma metinlerine dönüştürüldü. İçindekiler kısmında bu tür metinlerin başlıklarının ana başlıklardan ayrılmaları için italik yapıldı.

Serinin ikinci kitabını dikkatlerinize sunarken kültür ve sanat alanında önemli faaliyetlere imza atan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Başkanı Bülent Katkak'a müteşekkir olduğumuzu ifade etmemiz gerekir. Teşvikleri ve takvimdeki bazı aksaklıkları sabırla karşılaması kitabın vücut bulmasındaki en büyük destekti. Yine kitapla ilgili her türlü müşkülatı en kısa sürede hallederek yazım ve yayım mesaisini kolaylaştıran yayın koordinatörümüz Tülay Taşdemir ile kitabı okuyup, yapıcı tenkitlerde bulunan Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu yetkililerine teşekkür ederiz. İstanbul'da zengin bir otomobil koleksiyonuna sahip Rahmi M. Koç Müzesi'ni anmak istiyoruz. Fotoğraf çekimimizde gösterdikleri kolaylık için müze müdürü Sayın Ertuğrul Duru ve müze çalışanlarına teşekkür ederiz. Ayrıca yazarlarımıza, görsel ve kaynak araştırması, metin transkripsiyonu, metin tashihi, fotoğraf çekimi ve kitabın tasarımı gibi hususlarda emeği geçen herkese teşekkür ederiz.

Erhan AFYONCU - Coşkun YILMAZ
İstanbul 2020



Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Arşivi


Mobil
Mobil
Mobil Servis



Cumhuriyet devrinde muhtelif marka otomobiller (Rahmi M. Koç Müzesi)

Vahdettin ENGİN - Kemalettin KUZUCU - Uğur DEMİR

CUMHURİYET İSTANBULUNDA OTOMOBİL

Hür İstanbul'un Otomobil Meselesi

Lozan Barış Antlaşması'nın imzalanmasından sonra, 23 Ağustos 1923'ten itibaren, İtilaf kuvvetleri İstanbul'dan ayrılmaya başladı. Son İtilaf birliği, 4 Ekim 1923'te Dolmabahçe Sarayı önünde düzenlenen resmî bir törenle şehri terk etti. 6 Ekim'de de Şükrü Paşa komutasındaki 3. Kolordu İstanbul'a girdi. Böylece işgal resmen son buldu, fakat işgal güçlerinin el koyduğu otomobillerle ilgili yazışmalar sonraki yıllarda da devam etti.

Fethedildikten sonra ilk defa işgal edilen İstanbul'un hürriyetine kavuşmasıyla birlikte şehrin otomobil tarihinde de yeni gelişmeler yaşanmaya başladı. Öncelikle şehirdeki otomobil sayısında ciddi bir düşüş oldu. Zira İtilaf devletlerine ait otomobiller şehirden çıkmıştı. Ayrıca İstanbul'da Türk hâkimiyeti yeniden tesis edildiğinde şehir adeta otomobil çöplüğüydü. Çünkü bir taraftan İtilaf devletlerine, diğer taraftan da Osmanlı'ya ait yüzlerce otomobil, şehrin muhtelif yerlerindeki tamirhanelerde senelerdir tamir edilmeyi bekliyordu[1]. Bu yüzden İstanbul'daki Türk yönetiminin bu konuda özel bir gayret göstermesi gerekti. Bu manada bir taraftan eski otomobillerin tamiri

1 İtilaf devletlerine ait araçların ve tamirhanelerin durumlarıyla ilgili bk. Türk Kızılayı Arşivi, nr. 350/48; nr. 350/58; nr. 350/295.

için çalışılırken diğer taraftan da İtilaf devletlerinin el koyduğu otomobillerin sahiplerine iadesi için çalışılıyordu.

Düzenin yeniden tesis edilmesi yönünde faaliyetlerde bulunan Türk idaresinin İstanbul'da otomobille ilgili olarak yapması gereken ilk işlerden biri, otorite boşluğu yüzünden yaşanan karmaşada iyice artan trafik kazalarına karşı tedbirler almaktı. Zira gazete haberlerinden anlaşıldığına göre 6 Ekim 1923'ten itibaren şehirde trafik kazaları gözle görülür şekilde artmıştı[2].

Otomobil kazalarının artması, İstanbul halkında büyük tepkilere sebep oldu. Gazetelerde de bu tepkiyi yansıtan yazılar kaleme alınmaktaydı. Mesela 30 Kasım 1923 tarihli İkdam gazetesinde "Otomobiller Daha Ne Kadar Adam Çiğneyecek?" başlıklı şöyle bir yazıya yer verildi; *"Gün geçmiyor ki otomobiller yüzünden meydana gelen birkaç üzücü olayı kaydetmeyelim. Bu facia ile ne Şehremaneti, ne de polis alakadar. İstanbul gibi başka bir memleket daha yoktur ki orada şehir nakliye vasıtaları bu derece başıboş bırakılsın. Bizde ise maşallah bu bakımdan herkes hürdür. Otomobilciler ve diğer nakliye vasıtalarını kullananlar, bildikleri gibi oynuyorlar. Şehrin en kalabalık sokaklarında en yavaş şekilde hareket etmeleri gereken şoförler, bilakis kelle götürür gibi sürüyorlar. Uçarak giden bu arabaların önünden kaçamayanlar, ekseriyetle çocuklar olduğu için kaza da en fazla onların başında patlıyor.*

Bilemiyoruz ki bu şehrin bir sahibi, bir hâkimi yok mu? Varsa neden bir emir ile otomobillerin hızlı gitmesine engel olmuyor? Ancak emir yalnız onu yerine getirmeye memur olanlara tebliğ edilmekle kalmamalıdır. O emri tutmayanların da halkın selameti için haklarından gelmelidir. Şehrin sokaklarını kalabalıklarına göre birkaç dereceye ayırarak bütün nakliye vasıtalarının oralardan azamî ne kadar süratle geçeceklerini tayin etmek ve bu belirlenen sınırı aşanları ağır cezalarla terbiye etmek pek kolaydır. Elverir ki bu düzeni kurmak isteyenlerin azmi olsun.

Sokaklar yalnız otomobillere, tramvaylara ve arabalara binenler için açılmamıştır. Halkın tasarruf hakkı olan bu gibi yerlerde polis ve belediye düzeni temin edemez ve kazaların önünü alamazsa, halk mahalle bekçilerinden yardım bekleyecek değildir.

2 Ekim ayında gazetelerde haber yapılan otomobil kazalarına misaller için bk. İkdam, 12 Ekim 1923; 20 Ekim 1923; 21 Ekim 1923; 29 Ekim 1923.



Anadol, Türkiye 1973 (Rahmi M. Koç Müzesi)

Birinin bacağı, diğerinin kolu koptuktan, bir diğeri canından olduktan sonra müsebbibini hapsetmek meydana gelen zararı telafi etmez. Marifet, böyle facialarn meydana gelmesine imkân vermemektir. Kazalar ancak müstesna olaylar arasında sayılmalıdır. Her gün birkaç kişi ezilirse biz bunu pek tabiî bir hal nazarıyla mı bakacağız? Kısacası Şehremaneti ve zabıta, acil tedbirler alınması gereken bu meseleyi çarçabuk halletmelidir".

Tepkilerin artması üzerine Şehremaneti; İstanbul'da seyrüsefer eden bütün otomobil ve kamyonların fenni muayenelerini yaptırmaları gerektiğini, muayenede bir sıkıntısı görülmeyenlere cüzdan verileceğini, ayrıca bu vasıtaların levhalarının değiştirileceğini ve bu işlemlerin bir ay zarfında otomobil ve kamyon sahipleri tarafından tamamlanması gerektiğini ilan etti. Bu süre sona erdiğinde ellerinde yeni cüzdanları bulunmayan ve levhalarını değiştirmemiş otomobil ve kamyonların trafiğe çıkmaktan men edileceğini de özellikle vurguladı[3]. İlana rağmen belirlenen süre zarfında otomobil sahiplerinin önemli bir kısmı, ne araçlarını muayene ettirebildi ne de levhalarını yenileyebildiler.

3 İkdam, 17 Aralık 1923.

Bunun üzerine Şehremaneti gazetelerde; "Otomobil Sahiplerinin Dikkatine" başlıklı başka bir ilan daha yayınlamak zorunda kaldı. İkinci ilan ise şu şekildeydi; *"Şehirde kullanılan bütün otomobil ve kamyonların fenni muayenelerinin yapılması ve levhalarının değiştirilmesi için belirlenen süre sona erdiği halde muayenesini yaptırmamış daha birçok otomobil olduğu anlaşılmış olduğundan, seferlerin düzenini temin için, ilan tarihinden itibaren sürenin yirmi gün daha uzatılması uygun görülmüştür. Bu süre zarfında alakadarların işlemlerini yerine getirmesi ve sürenin bitiminden sonra fenni muayenelerinin yapıldığına dair cüzdanı ve yeni levhası olmayan bütün otomobil ve kamyonların seferden men edileceğini bir kere daha alakadarlara ilan olunur"*[4].

OKUMA PARÇASI

Ankara'da Bir Otomobil Tamirhanesi Açılıyor

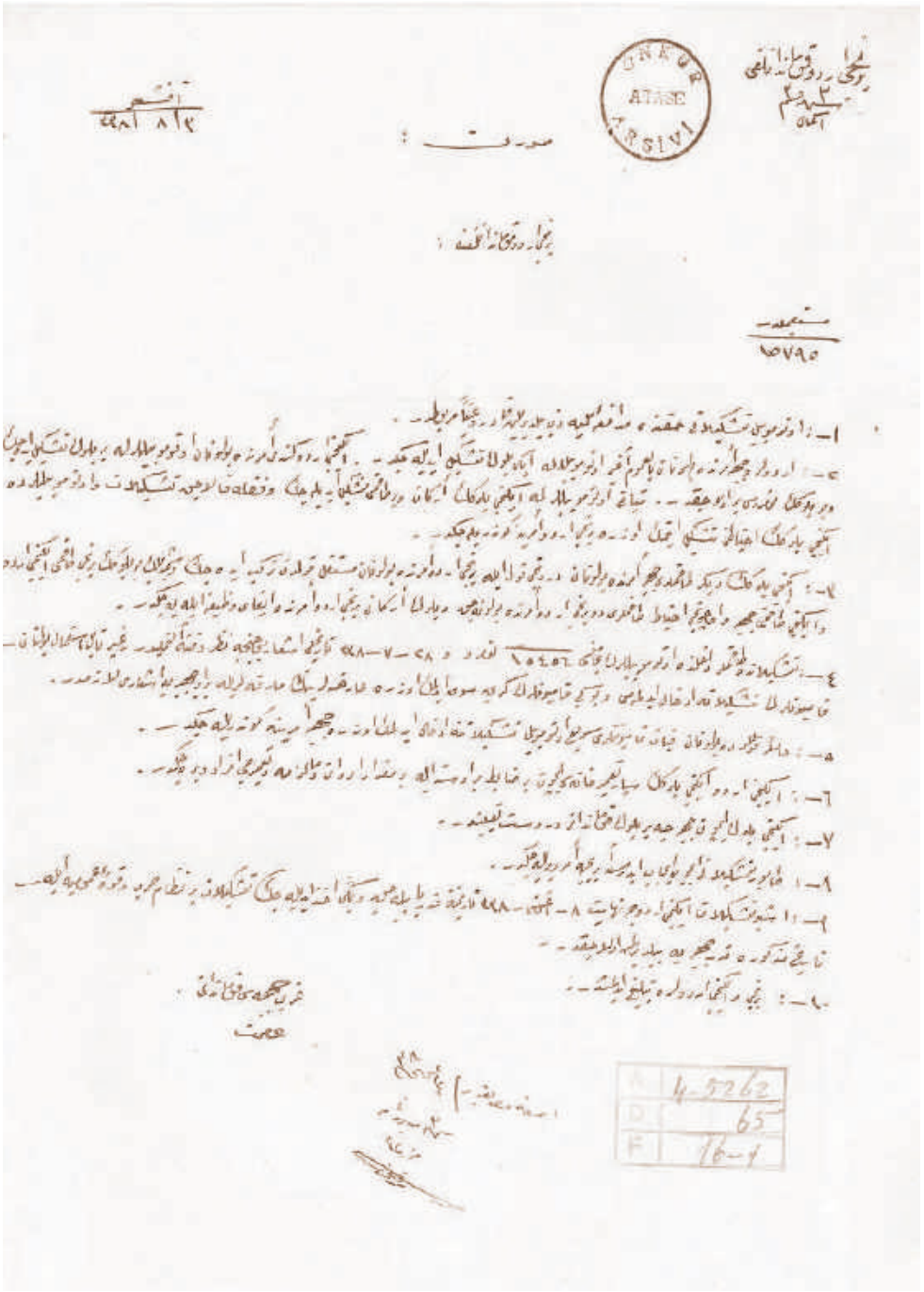
İmparatorluk devrinde İstanbul'da açılan askeri tamirhanenin ne kadar önemli vazifeler ifa ettiğini ve Milli Mücadele'ye hem parça hem de eleman temini noktasında büyük katkılarının olduğunu ilgili bölümlerde kaydetmiştik. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ve Ankara'nın başkent olmasıyla birlikte burada da askeri bir tamirhanenin açılması zarureti hasıl oldu. Bu minvalde 1924 yılında harekete geçildi. Daha önce farklı bölgelerde veya seyyar olarak hizmet veren tamirhaneler açılmış[5] ve bir otomobil teşkilatlanmasına gidilerek bununla ilgili bir nizamname bile hazırlanmıştı[6]. Ancak bunlar ihtiyacı karşılamakta yetersiz kalıyordu. 23 Mart 1924 tarihli bir belgeye göre; Ankara'da açılması düşünülen tamirhane, Birinci Otomobil Kolu'na bağlı olacaktı. Yine bu belgeye göre tamirhanede yüzbaşı rütbesinde 1 memur, 1 memur yardımcısı, 4 usta, 2 çavuş, 3 ustabaşı ve 24 de diğer çalışanlar hizmet verecekti[7].

4 İkdam, 20 Şubat 1924.

5 Müdafaa-i Milliye Otomobil kolları seyyar tamirhaneleri, Köprüköy ve Kırşehir tamirhaneleri ile kollardaki otomobillerin bir listesi için bk. ATASE, nr. 1-4336/176/125.

6 Müdaafa-i Milliye tarafından hazırlanan ve Birinci Ordu Kumandanlığına gönderilen otomobil teşkilatı hakkındaki nizamname için bk. ATASE, nr. 4-5262/65/16, 6 Teşrin-i evvel 1338/6 Ekim 1922.

7 ATASE, nr. 1-4336/17/30.



Mudafa-i Milliye tarafından hazırlanan ve Birinci Ordu kumandanlığına gönderilen otomobil teşkilatlanması hakkındaki nizamname (ATASE, nr. 4-5262-65-16, 6 Teşrinievvel 1338/6 Ekim 1922)



Yük yüklenen kamyonlar (Akşam, nr.10564,14 Mart 1948)

İstanbul'da Ne Kadar Otomobil ve Kamyon Vardı?

İşgalden hemen sonra İstanbul'da otomobil konusunda birçok adım atıldı. Bunlardan biri de şehirdeki otomobil ve kamyon sayısının tespitiydi. Bu hususta Türkiye'deki Alman Büyükelçisi Volisch, 1924 yılı Ekim ayında İstanbul Valiliğine hitaben bir yazı gönderdi ve şehirdeki otomobil ile kamyon sayısının ne kadar olduğunu sordu. Valilik de elçinin talep ettiği bilgileri vermeden önce Hariciye Nezaretine müracaat etti[8].

Nezaret de 14 Ekim 1924'te Alman elçinin talep ettiği bilgilerin verilmesi için araştırma başlatmanın uygun olacağını bildirdi[9]. Bu izin üzerine başlatılan araştırmalar, 4 Kasım 1924'te nezarete rapor halinde sunuldu. Buna göre; İstanbul'da mevcut ve Şehremaneti'nde de kayıtlı 849 otomobil ile 189 kamyon bulunmaktaydı[10].

İstanbul Şehremaneti, şehirdeki otomobil, kamyon ve diğer ulaşım vasıtalarının sayısının tespit edilmesiyle ilgili çalışmalarına sonraki aylarda da devam

8 BOA, HR. İM, 119-19-1-1, 2 Teşrin-i evvel 1340/2 Ekim 1924.

9 BOA, HR. İM, 119-19-2-1.

10 BOA, HR. İM, 122-46-1-1. Yalnızca Şehremaneti'ndeki değil, bunun yanında Hilal-i Ahmer Cemiyeti hizmetindeki otomobillerin de tespiti istendi. Cemiyet de teslim edeceği vasıtaların bir listesini hazırladı (Türk Kızılayı Arşivi, nr. 88/178; nr. 88/179; nr. 88/336). Buna mukabil sonraki aylarda bazı sıkıntılar yaşandı (Türk Kızılayı Arşivi, nr. 88/188; nr. 88/214; nr. 88/215).

etti. Bu minvalde Şehremaneti Mecmuasının 1 Ocak 1925 tarihli sayısında İstanbul'daki hayvanların çektiği nakliye vasıtalarına dair ayrıntılı bir rapor neşredildi[11]. Listeden önce şu önemli değerlendirmede bulunuluyordu: "*Harb-i Umumî'den önce İstanbul'da daha çok nakliye hayvanı vardı. O zamanlarda tramvaylar bile hayvanla çekilirdi. 1329 senesinden sonra eşeklerle moloz taşınmasının yasaklanması ve tramvayların elektrikle çekilmesi, bu işte istihdam edilen hayvanların azalmasına sebep olmuş ve harp esnasında bütün nakliye vasıtalarına el konulması, İstanbul'un kadim nakliye vasıtalarını üçte bire indirmiştir. Ancak seneden seneye miktarı artan otomobil ve kamyonlar ile tramvay arabaları şehrin nakliye vasıtası noksanını telafi edebilmektedir*".

Yukarıdaki değerlendirmeden sonra İstanbul'un Avrupa ve Anadolu yakasında hayvanların çektiği vasıtaların semtlere göre listesi veriliyordu. Söz konusu listeye göre: Beyazıt'ta 1.037 at, 4 eşek, 36 öküz veya manda; Fatih'te 1.816 at, 387 eşek, 152 öküz veya manda; Beyoğlu'nda 2.878 at, 195 eşek, 106 öküz veya manda; Üsküdar'da 452 at, 88 öküz veya manda; Kadıköy'de 736 at, 91 eşek, 117'de öküz veya manda mevcuttu. Listeye göre İstanbul'da toplamda 7.774 at, 12 katır, 1.065 eşek, 637 de öküz veya manda vardı. Yine listeye göre İstanbul'da toplamda 2.064 çift atlı yük arabası; 867 tek atlı yük arabası; 275 öküz veya manda ile çekilen yük arabası; 986 çift atlı binek arabası; 327 tek atlı binek arabası; 6 eşek arabası; 548 otomobil; 57 adet de kamyon vardı.

İlk önce İstanbul'daki hayvanların çektiği nakliye vasıtaları Şehremaneti tarafından teslim edildi ardından şehirdeki otomobiller ve kamyonlara dair çalışmalara devam edildi. Bu çalışmalara dair ayrıntılı rapor 1927 yılında neşredildi. Söz konusu rapor sayesinde İstanbul'un otomobil tarihine dair birçok orijinal ve önemli bilgi de ilgililerin dikkatine sunuldu[12]. İstanbul Seyrüsefer Merkezi'nin hazırladığı rapora göre şehir sınırları dahilinde 1927 Haziran ayı itibariyle 5.283 araç vardı. Bu araçların tasnifine Tablo 1'de yer verilmiştir:

11 İstanbul Şehremaneti Mecmuası, 1 Ocak 1925, s. 126-128.

12 İstanbul Şehremaneti Mecmuası, Sayı: 22 (Haziran 1927), s. 616-618.



İstanbul sokaklarında moloz taşıyan kamyonlar (İBB Kültür AŞ Arşivi)



Tablo 1: 1927 Yılı Haziran Ayı Araç Türleri ve Adetleri

Araç Türleri	Adet	Toplam
Binek otomobilleri	1473	1951
Kamyon ve kamyonet	188	
Resmî daireler ve sefaretlerin otomobilleri	207	
Askerî kamyonlar	73	
Atlı binek arabaları	1041	3297
Yük arabaları	2256	
Motorla çalışan vasıtalar	1951	5248
Hayvanla kullanılan vasıtalar	3297	

Tramvaylar ve banliyö trenleri hariç tutulursa İstanbul'da motorlu taşıma araçlarının toplamı 1.951'di. Bunlardan resmî dairelere ait olanlar veya özel hizmetler için kullanılanlar çıkarılırsa geriye 1.671 vasıta kalıyordu. Bu sayının da 188'i yük, 1.483'ü de insan taşımada kullanılıyordu[13]. Binek veya kamyon olarak İstanbul'daki mevcut otomobillerin markalara göre dağılımına ise Tablo 2'de ve Tablo 3'te yer verilmiştir:

Tablo 2: 1927 Yılı Binek Otomobillerin Markaları ve Adedi

Markalar	**A**det
Fiyat	438
Ford	356
Şavrole	108
Sitroen	102
Studebaker	94
Buick	74
Berilye	54
Craisler	27

13 Milliyet gazetesinin 7 Mart 1926 tarihli nüshasında, Otomobilciler Cemiyeti'nin verdiği bilgilere istinaden İstanbul'da 620 kira, 300 de şahıslara ait otomobilin mevcut olduğu yazar.

Reno	23
Esekes?	22
Potcak?	22
Maris	22
Benz	18
Ersekin?	16
Okland?	12
Olsmobile	10
İle her birinden üçer ikişer, birer adet bulunan otuz kadar diğer markaların toplamı	87
TO**PLAM**	**1.485**[14]

Tablo 3: 1927 Yılı Kamyon Markaları ve Adedi

Markalar	**Adet**
Fiyat	50
Ford	45
Berilye	34
Şavrole	12
Albiyon?	10
Peerless	8
Leyland	6
Wayt?	5
Her birinden iki veya bir adet bulunan ondan fazla markaların toplamı	18
	188

Tablo 4'te ise İstanbul'a 1924-1927 yılları arasında gelen otomobillerin toplam sayısını ve bunların markalarını gösterilmektedir.

14 Mecmuada sehven 1.483 olarak toplanmıştır.

Tablo 4: 1924- 1927 yılları arasında İstanbul'a Gelen Otomobillerin Markası ve Sayısı

Markalar	**Yıllar**				**Toplam**
	1924	**1925**	**1926**	**1927**	
Ford	202	262	455	472	1391
Fiyat	109	250	361	447	1167
Studebaker	26	23	72	86	217
Şavrole	26	12	75	92	215
Sacim?	52	47	33	32	164
Berilye	9	22	53	66	150
Sitroen	4	10	53	68	135
Benz	27	39	28	25	119
Buick	12	12	32	52	113
Pejo	11	16	35	35	97
Reno	8	14	19	24	65
Mersedes	17	17	14	13	61
Olsmobile	13	17	13	14	57
Diğer on kadar muhtelif markaların toplamı	48	49	37	57	180
	580	831	1292	1495	4187

Mecmuada yukarıdaki tablolardan (Tablo1,2 ve 3) sonra şu genel değerlendirmeler yapılmıştır: "*Sunduğumuz bu dört senelik cetvel, oldukça dikkat çekicidir. İstanbul'a getirilen otomobillerin 1924 ile bu 1927 seneleri arasında, ilk iki sene düzenli bir %40 ve diğerinde biraz yavaş olarak %15'lik oranla miktarları daima artmış ve birinci ile dördüncü seneler arasındaki fark dördüncünün 7 defa artmış olduğunu göstermiştir.*

Dört senenin toplamı olan 4187'den bugün şehirde umumî veya hususî kullanılan otomobillerin toplamı olan 1951'i çıkarırsak, kalan 2236'nın pek azı bozulmuş ve kullanılmaz hale gelmiş olsa bile yine hemen hepsinin transit yoluyla Trakya'ya ve geçiti burası olan ecnebi memleketlerine sevk edildiği aşikardır.

İstanbul'da otobüs nakliyatı yaygınlaşırsa, bu toplamlar çok artacak ve şehir en kullanışlı ve seri vasıtalara sahip olacaktır. Tabii zamanla hayvanla çekilen vasıtalar, yerini bu motorlu araçlara terk edecektir. Otobüs vasıtasının geleceği her yerde açık ve emin bir mahiyet arz etmektedir.

İstanbul'un şehirciliği, iktisadı ve vasıtalarıyla fikren iştigal eden bazıları Kısıklı tramvay tesisatını bundan on sene öncesi için doğru ve makul bulmakla beraber bu külfetli işin bugün otobüs vasıtasına havale edilmesini daha pratik, daha ucuz ve daha kullanışlı bulmaktadırlar".

1928 yılı itibarıyla, dünyadaki önde gelen merkezlerle mukayese edildiğinde, Türkiye'de kişi başına kaç otomobil düştüğüne dair kaleme alınan "Kaç Kişiye Kaç Otomobil" başlıklı yazıda şu önemli bilgiler veriliyordu: "*1928 senesi Ocak ayı başında dünyadaki hükümetlerin en mühimlerinde genel nüfus ve mevcut otomobil miktarlarına nispetle kaç kişiye bir otomobil düştüğü tetkik edilmiş ve şu miktarlar bulunmuştur:*

Tablo 5: 1928 Yılı Ocak Ayına Göre Bir Otomobile Düşen Kişi ve Belediyelere Kayıtlı Otomobil Sayısı

Ülkeler	**Bir Otomobile İsabet Eden Nüfus**	**Ülkelerin Belediyelerinde Kayıtlı Otomobil Toplamı**
Amerika	5	23.127.315
Avusturalya	14	423.521
Fransa	40	956.000
Danimarka	41	83.900
İsveç	55	108.800
İsviçre	78	50.265
Belçika	79	100.000
İspanya	125	176.075
Almanya	148	422.300
İtalya	254	158.600
Meksika	275	27.139
Portekiz	310	20.000
Çekoslovakya	354	39.950
Yunanistan	492	13.885
Macaristan	648	13.097
Mısır	650	21.890
Rusya	690	20.000
Romanya	775	22.200
Yugoslavya	1.146	10.480
İran	1.520	6.560

Japonya	1.525	54.654
Türkiye	1.908	7.000
Bulgaristan	2.450	2.265
Çin	19.700	22.188
Afganistan	40.000	200



Bu rakamlar belediyeye kaydedilen otomobillerin toplamı üzerinden hesap edilmiştir. Bilfiil çalışan otomobillerin adedi her memlekette kesin olarak tespit edilemediği için bir kısmında bazı hatalar olabileceğini kabul etmemiz gerekirse de bu rakamlardan genel bir fikir alınabilir. Bu sebeple Türkiye için gösterilen 1908 adedin de hakikatte 3.000'den fazla olduğunu tahmin edersek yanılmayız".

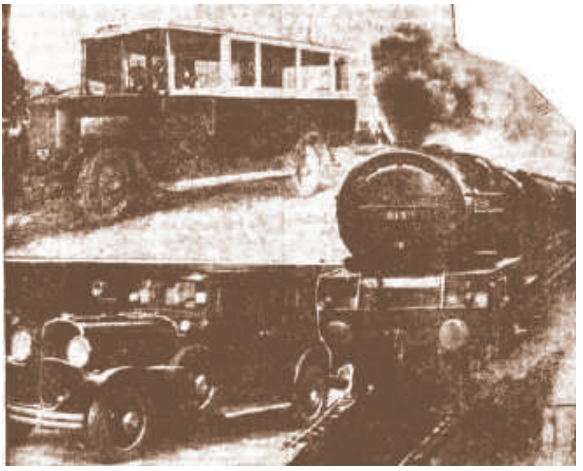
1930-1954 Döneminde Motorlu Araçlar ve Otomobil Mevcudu

1930 yılının başında Başbakanlığa sunulan bir raporda, ülkedeki mevcut resmî araçların sayısı hakkında istatistiki bilgiler verilmiştir. Buna göre; belediye kayıtlarına girmiş 8.092 araçtan 204'ü otobüs, 253'ü motosiklet, 2.579'u kamyon ve 5.056'sı binek otomobiliydi. Otomobillerin %60'ı İstanbul, İzmir, Samsun, Ankara ve Adana vilayetlerinde bulunuyordu. Otomobillerin yine %60'ı 11-20 beygir gücünde idi. Bunu alaka ile karşılayan Büyük Erkan-ı Harbiye'nin isteği üzerine aynı istatistik üç yıl sonra yeniden yapılmış ve sonuçları 15 Mayıs 1933 tarihinde açıklanmıştır. Her iki istatistiğin mukayeseli neticeleri Tablo 6'da verilmiştir:

1925'teki bir bilgiye göre Amerika'da 4 kişiye 1, Almanya'da 135 kişiye 1, İngiltere'de 240 kişiye 1, Fransa'da 425 kişiye 1, Türkiye'de 950 kişiye 1, İran da ise 13.000 kişiye 1 otomobil düşmektedir (Resimli Gazete, nr.105, 5 Eylül 1925, s.1)

Tablo 6 : 1930 ile 1933 Yıllarına Göre Resmî Araç Sayılarının Karşılaştırmalı Tablosu

Taşıt İsimleri	**1930**	**1933**
Binek otomobil	5056	4605
Kamyon	2579	2664
Otobüs	204	432
Motosiklet	253	442



Demiryolu-karayolu rekabetini yansıtan 1933 tarihli şimendüfer, otobüs ve taksi. (Milliyet, nr. 2617, s.1, 26 Mayıs 1933)

Tablo 6'da yer verildiği üzere üç yıl zarfında binek otomobillerinin sayısı azalmış, fakat motosiklet ile ticaret ve nakliyata mahsus araçların sayısı artmıştır. Bu durum, 1930'da sıcağı sıcağına fark edilmeyen 1929 Ekonomik Bunalımı'nın etkilerinin birkaç yıl sonra görüldüğü şeklinde değerlendirilebilir. Bununla birlikte otomobil, otobüs, kamyon ve kamyonet gibi araçların ithalatının ülke ekonomisine olumsuz yansımaları tartışmalara yol açmıştır. Araçların tüm aksamıyla birlikte benzinin de dışarıdan gelmesi, millî paranın boşa gittiği şeklinde değerlendirilmiştir. Benzinli araç ithalatı; koşumculuk, saraçlık, arabacılık gibi yerli küçük sanayiyi tamamen öldürmekle kalmamış, hayvan bakımı ve üretimini de fena halde baltalamıştır. Ayrıca ihtiyacın üzerinde olarak sayısı her gün çoğalan otobüs ve kamyonlar, şuursuz rekabet yüzünden demiryollarına da mühim bir darbe indirmiştir. Yol olup olmadığı dikkate alınmadan rastgele her tarafa işletilen otobüsler, gerek Devlet Demiryollarının gerekse özel şirketlerin işlettiği tren, vapur ve tramvay gibi ulaşım vasıtalarının yolcularını paylaştıkları için bunları telafisi kolay olmayan zarara sokmuşlardır. Haliç Şirketi'ni içinden çıkılmaz vaziyete düşüren de otobüslerdir. Şark Demiryollarının hükümete yük olan açığı, Edirne'ye 3,5 liraya yolcu taşıyan otobüs ve kamyonetler yüzündendir. Bundan

çok zaman önce bu muzır rekabete engel olmak için ortaya bazı fikirler atılmış; örneğin Avrupa'da yapıldığı gibi otomobil ve otobüslerin tren ve vapur güzergahlarına dik yönlerde işletilmesinin uygun olacağı söylenmişti. Şimdilik hükümetin bu yönde somut bir kararı bulunmuyordu. Uzmanlar, her şeyden önce ağır vasıtaların ithaline sınırlama getirilmesini savunuyorlardı. Gümrük istatistiklerine göre; ülkeye son üç sene zarfında azımsanmayacak sayıda otomobil, otobüs, kamyon ve kamyonet girmişti. Daha açık ifade etmek gerekirse, 1930-1932 döneminde sadece İstanbul gümrüklerine, ağırlığı 900 kiloya kadar 22.391 liralık, 900 kilodan yukarı 1.149.919 liralık, 1.300 kilodan yukarı 468.143 liralık araba girmişti. Bunlardan ağırlığı 900 kilodan yukarı olanların 614.702 liralığı 1930, 385.068 liralığı 1931, 150.149 liralığı da 1932 senesinde ithal edilmişti[15].

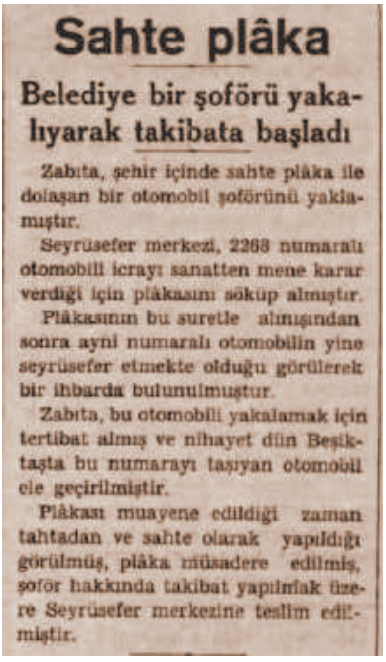
15 Ağustos 1937 tarihi itibarıyla yıllık muayenesi yapılmış otomobil sayısı 900'ü bulmuştu. Paris sergisine katılan ya da Avrupa'nın diğer yerlerine seyahate çıkanlar özel otomobillerini muayene ettirmedikleri için bu sayıya dahil değillerdi. Bundan başka muayene süresinden çok kısa müddet önce trafiğe çıkan taksi otomobiller ise kendilerinin bu sefer muayeneden muaf tutulacakları düşüncesiyle müracaat etmemişlerdi. Öte yandan çok eskimiş olduğu için piyasadan çekilmiş otomobiller de vardı. Yönetmeliğe göre; muayene yaptırmayan araçların ceza ödemeleri gerektiği halde, bunların sayılarının büyük bir yekun tutması yüzünden hiçbir işlem yapılamamıştı[16]. Otomobil ve otobüslerin yıllık muayene süresi 15 Ekim'de resmen doldu. Muayenelerde otomobil ile otobüslerin tamamıyla kırılmaz cam kullandıkları tespit edilmiş; makinesi, motoru ve diğer kısımları bozuk otomobil sayısı çok az kalmıştı. Belirlenen sürede muayenesini yaptırmayan araç sahiplerinden para cezası alınmaktaydı. Buna rağmen süre bitiminden sonra hâlâ müracaat etmeyenler hakkında ayrıca kanuni takibat yapılacaktı. Bu arada otomobillere takılacak alüminyum plakalar tamamlanmış olup, bunların bir ay içerisinde yerlerine takılması kararlaştırılmıştı. Plakalar; taksi, özel ve resmî otomobillere mahsus olmak üzere üç türde hazırlanmıştı. Taksi otomobilleri plakaları siyah

15 Milliyet, 26 Mayıs 1933.

16 Akşam, 26 Ağustos 1937.



1933'ten önce yeşil olan taksi plakalarında yapılan yeniliği yansıtan taksi ve yeni plaka örneği. (Milliyet, nr. 2756, s.3, 12 Teşrinievvel 1933)



Sahte plâka

Belediye bir şoförü yakalıyarak takibata başladı

Zabıta, şehir içinde sahte plâka ile dolaşan bir otomobil şoförünü yakalamıştır.

Seyrüsefer merkezi, 2268 numaralı otomobili icrayı sanatten mene karar verdiği için plâkasını söküp almıştır.

Plâkasının bu suretle alınışından sonra ayni numaralı otomobilin yine seyrüsefer etmekte olduğu görülerek bir ihbarda bulunulmuştur.

Zabıta, bu otomobili yakalamak için tertibat almış ve nihayet dün Beşiktaşta bu numarayı taşıyan otomobil ele geçirilmiştir.

Plâkası muayene edildiği zaman tahtadan ve sahte olarak yapıldığı görülmüş, plâka müsadere edilmiş, şoför hakkında takibat yapılmak üzere Seyrüsefer merkezine teslim edilmiştir.

Akşam, nr. 6792, 13 Eylül 1937, s.3.

zemin üzerine beyaz yazı ve rakamdan ibaretti. Özel otomobil plakalarının üzerinde ayrıca hususi anlamına gelen bir H harfi bulunuyordu. Resmî otomobillerin rakam ve yazıları ise siyah zemin üzerine kırmızı şeklindeydi[17].

Yukarıda belirtildiği üzere, I. Dünya Savaşı'ndan sonra fiyatı düşen otomobil, zamanla harcıâlem bir eşya haline gelmişti. İstatistiklere göre; 1939 yılında Amerika'da her aileye bir otomobil düşmekteydi. Fransa'da da durum buna yakındı. Buralarda otomobili olmayan aile neredeyse yok gibiydi. Hatta dilenciler bile otomobil sahibiydi, arabalarıyla köy köy gezerek yiyecek toplamaktaydılar. Bu dönemde nüfusu 18 milyona yaklaşan Türkiye'de ise 1.800 kişiye ancak 1 motorlu taşıt düşmekteydi[18]. Gerçi bu tarihlerde 20-30 bin liraya, hatta daha yüksek fiyatlara, satılan otomobiller vardı. Ancak seri üretilen arabaların fiyatı, 1.000-1.5000 lira arasındaydı. Fransa'da 17.000 franga, yani 600 liraya, 5 kişi alan otomobiller satılmaktaydı. Keza Amerika'da da 400-500 liraya yeni model otomobilleri satın

17 Akşam, 16 Ekim 1937.

18 Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Belleteni, Sayı: 147 (Şubat 1939), s. 12.

almak mümkündü. Savaştan sonra otomobil fiyatları gerilediği gibi, daha az yaktıklarından benzin ve yağ masrafı da azalmıştı. Bu sebeple orta halli bir aile, kendisi kullanmak şartıyla pek âlâ bir otomobil satın alabilmekteydi.

Yaygın kullanılan araçların kıtalara göre dağılımına Tablo 7' de yer verilmiştir:[19]

Kıtalar	**Otomobil**	**Kamyon**	**Motosiklet**
Avrupa	3,908,229	1,570,073	2,192,395
Asya	268,416	110,982	56,984
Afrika	290,107	72,631	57,122
Avustralya	604,895	164,654	99,768
Amerika (kıta)	1,458,848	343,452	109,249
Birleşik Amerika	21,173,698	3,200,281	
Toplam	**27,704,188**	**5,462,072**	**2.515.613**

Avrupa'da otomobillerin ülkelere göre dağılımı ise şöyleydi: Fransa'da 1.710.955; İngiltere'de 1.493.474; Almanya'da 659,532; İtalya'da 301,533; İspanya'da 172,000; İsveç'te 151,500; Belçika'da 150,000; Felemenk'te 136,100; Danimarka'da 126,321. Bunların dışındaki ülkelerde otomobil mevcudu 100.000'in altındaydı.

Otomobil imalatı 1929 Ekonomik Bunalımı'ndan sonra Amerika'da bir ara düşmüş ise de son 5 sene zarfında yeniden artmıştı. Otomobil sayısındaki artış, ucuzluğu da beraberinde getirdi. Özellikle Ford firmasının seri üretime geçmesi ve zaman zaman kampanyalı satışlar yapması, fiyatları düşürmekteydi. Nitekim daha önce 550 dolara çıkmış olan T tipi otomobillerin fiyatı, 1939 itibariyle 350 dolara kadar düşmüştü. Böyle giderse 1940 yılında 4 milyon otomobil satılacağı öngörülmekteydi[20].

Savaş nedeniyle otomobil sayısının düşmesi, Türkiye'de de kendisini hissettirdi. Turing Belletenine göre; 1938 yılında İstanbul'da 1.147'si taksi, 816'sı özel ve 349'u da resmî olmak üzere 2.312 binek otomobili çalışmaktaydı. Otobüs mevcudu ise 135'ti. Savaş yıllarında otomobil sayısında düşüş yaşanmış-

19 Akşam, 29 Mart 1939.

20 Akşam, 17 Mayıs 1939.

tı. 1946 yılı sonunda İstanbul'da tescilli binek otomobili sayısı, 1.377 olarak tespit edildi. Bunlardan 252'si özel, 1.125'i ise taksi olarak kullanılmaktaydı. Oranlama yapmak gerekirse taksi mevcudu savaş öncesi sayısına ulaşmıştı, ama özel otomobil kullanımı hayli gerilemişti[21].

II. Dünya Savaşı yıllarında zorunlu olarak duran otomobil üretimi, barış ortamında yeniden başlamış ve hızla ilerlemişti. 1947 yılında yayımlanan son istatistiğe göre; Amerika'da seferdeki otomobillerin sayısı, 1933 yılındaki rakamdan fazlaydı. Savaş öncesinde ve sonrasında otomobil miktarlarının kıtalara göre dağılımı ise Tablo 8'dedir:

Tablo 8: 1938 ve 1946 Yıllarına Göre Kıtalardaki Otomobil Miktarlarının Karşılaştırması

Kıtalar	1938	1946
ABD	31,426.318	33.233.975
Diğer Amerika Devletleri	2,214,666	2,792,710
Avrupa	9,071,342	6,580,951
Asya	666,550	421,938
Afrika	655,755	808,900
Avustralya	1,128.637	1,243,584

Tablo 8'de yer verildiği üzere; Avrupa'daki otomobil mevcudu, savaştan öncekine göre henüz azdır. Bununla birlikte Avrupa ülkelerinde de büyük ölçüde imalatı yapıldığından bu fark kısa bir zamanda ortadan kalkacaktır. Savaştan önce Paris'te her yıl büyük bir otomobil sergisi düzenlenmekte ve dünyanın her tarafından büyük katılım sağlanmaktaydı. Paris sergisi, savaştan sonra ilk defa 1947 yılında düzenlenmiş ve yine çok rağbet görmüştü. Sergide ilk otomobiller de teşhir edilmiş ve otomobilin geçirdiği safhalar da gösterilmişti[22].

Otomobil bolluğu İstanbul'da da kendini gösterdi. Özellikle yaz sezonu bitiminde otomobilli aileler şehre döndüklerinden araç sayısı da artmış, geniş ve kalabalık caddelerde izdiham meydana gelmişti. Belediye bu artış karşısında ve kazaların meydana gelmesini önlemek amacıyla birtakım tedbirler alma ihtiyacı hissetti. Bu nedenle bütün nakliye vasıtalarının esaslı bir şekilde kontrol

21 Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Belleteni, Sayı: 63-64 (Nisan-Mayıs 1947), s. 4.

22 Akşam, 19 Ocak 1948.

edilmesine karar verildi. Bu manada bütün resmî dairelere birer tamim gönderilerek kullandıkları motorlu taşıtların kontrollerinin iyi yapılması ve noksanı olan araçların trafiğe çıkarılmaması istendi[23].

Türkiye'ye lüks otomobil akışı sadece İstanbul'da değil, henüz motorlu taşıt kullanımına müsait yolları bulunmayan birçok Anadolu kent ve kasabasında da gözlemlenmekteydi. Bu çelişki, Şevket Evliyagil'in 1949 tarihli makalesine şöyle yansımıştır:

"Anadolu'da Lüks Otomobiller

Anadolu'da bir seyahate çıkmış olanlar, birçok kasaba ve nahiyelerde en lüks otomobillerin birbirleriyle yarıştığını görürler. Bu arabalar tozlu ve bozuk yollarla, fakir köylülerle, düzensiz kaza ve nahiyelerle adeta tezat halindedir. Bu manzara memleketin iktisadî sıkıntısını bilenleri hakikaten üzmektedir. Çünkü onlar döviz ankesimizin, hiçbir rasyonel değeri olmayan bu teneke parçaları uğruna nasıl eritildiğini bilmektedirler. Çünkü onlar, Türkiye'nin bilmem hangi marka, modern otomobilden ziyade pulluka, traktöre, zirai makinalara, jeep nevi arabalara ihtiyacı olduğunu takdir etmektedirler.

Bilindiği gibi İkinci Dünya Harbi'nden sonra Türk maliyesi gerek altın stoku ve gerekse döviz stoku bakımından birçok Avrupa devletlerine nazaran sağlam durumdaydı. Gönül bu stokların hakikaten memleketin ihtiyacı olan sahalara harcanmasını isterdi. Bu maalesef böyle yapılmamış ve varlıklarımız envai çeşit otomobillerle, cıncık boncuk gibi şeylere yatırılmıştır. İfrata kaçan bu ithal siyaseti yüzünden bugün büyük şehirlerimizde vasıta bolluğundan yürünemez hale gelinmiş, küçük şehirlerimizde de yukarıda arz ettiğimiz tezatlar vücut bulmuştur.

Gerçekten, Anadolu'nun arızalı yolları üzerinde binlerce liraya alınan bir lüks otomobilinin iktisadî bakımından memlekete olan faydası nedir? Bu sualin cevabı verilemez. Faydadan vazgeçtik bu nevi vasıtaların memleket servetinin bir an evvel mahvolması bakımından zararı dahi vardır. Ve bu zarar mühimdir. Çünkü asfalt yollar için yapılmış olan bu arabalar, toz toprak içerisinde bir an evvel harap olmakta ve belki düzgün yollar üzerinde vereceği verimin dörtte birini bile verememektedir. Memlekete bol lüks araba ithal edenlerin kabahati yanında bunları alanların da hatası affedilemez. Kasabasındaki

23 Akşam, 3 Ekim 1947.

mektebin yapılması için birkaç yüz liralık bir yardımı esirgeyen kasaba zenginleri mektepsiz ve yolsuz şehirlerine kaloriferli ve radyolu otomobiller getirmekten çekinmemişlerdir[24]*".*

İstanbul 1950'lerin ilk yarısında tarımsal makineleşmenin ve hızlı ekonomik büyümenin yol açtığı köyden kente göç nedeniyle sürekli yükselen nüfus artışına sahne oldu. Şehir dokusu gecekondulaşmaya yüz tutarken, İstanbul sokakları da her gün daha fazla motorlu taşıt görmeye başladı. Bir kaynağa göre; 1944 yılında 1.971 olan araç sayısı, on yılda yaklaşık on kat artarak 1955'te 20.868'e ulaşmıştı. Araç sayısındaki anormal artış, trafik sorununu ve yer yer kazaları beraberinde getirirken, şehrin toplu taşıma sistemi de artan nüfusu taşıyamaz hale gelmişti. Bu durum, yeni ama pragmatik bir çözümü beraberinde getirdi. Sabit fiyatlarla çalışan, belli bir güzergâhı takip eden ve ortaklaşa kullanılan dolmuş taksiler ortaya çıktı. Öyle ki, 1955 yılında toplu taşımacılığın yüzde 20'den fazlası dolmuşlarla sağlanmaktaydı[25].

OKUMA PARÇASI

Otomobil Bolluğu

"*Dün azlıklarından şikâyetçiydik, bugün çokluklarından! Dün naz ve istiğnaları ile karşılaşırdık, bugün rica ve yalvarmalarıyla karşılaşıyoruz. Eski adamların sözlerinde ne kadar hakikat gizlidir, işte bir tanesi daha! Her gülmenin sonunda bir ağlama, her ağlamanın sonunda bir gülme vardır! Biz hiçbir zaman, hiçbir kimse için ağlama temenni etmeyiz. Allah hepimizin yüzünü güldürsün!*

Şoförlerden bahsediyorum, harp sıralarında taksi saatini açtırıp seyahat etmek adeta bir suçtu. Otomobile binilecek ve şoför ne isterse o verilecekti. Sonra Kasımpaşa, Topkapı, Yedikule, Eyüp gibi semtlere değil yeni arabalar, hurdaya çıkmışları bile gitmiyordu. Ve her yeni araba kibar ve zengin semtlerde nöbet tutuyor, muayyen mesafeler arasında ancak gidip gelebiliyordu. Hele hacıağaların zaman-ı saltanatında! Şehirli pazarlıkla bile otomobil bulamıyordu. Bütün bunlar yalan mı? Hayır! Hepsi yüzde yüz doğru!

Bugün ise, şehrin en harap yollu semtlerine, yokuş ve bayırlı yerlerine bile lüks araba ile gitmek mümkün! Hele dolmuş usulüyle Beyazıt'tan otobüs ücretine Yedikule'ye,

24 Şevket Evliyagil, "Anadolu'da Lüks Otomobiller", *Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Belleteni,* Sayı: 92 (Eylül 1949), s. 5.
25 Murat Gül, *Modern İstanbul'un Doğuşu: Bir Şehrin Dönüşümü ve Modernizasyonu*, çev. B. Helvacıoğlu, İstanbul 2015.



İstanbul'da trafik (İBB Kültür AŞ Arşivi)

Topkapı dışlarına, Rami'ye, birkaç dakikada gidilebiliyor. Çığırtkanlar, bizzat şoförlerin kendileri el kol işaretiyle ve baş hareketleriyle adeta yol kesercesine müşteri avlamaya çalışıyorlar. Belediye nizamlarına aykırı hareketleri yüzünden ağır cezalar vermelerine rağmen, durulmaması lazım gelen yerlerde duruyorlar. Sırf otobüsün, tramvayın, hatta birbirlerinin müşterilerini kapmak için! Neredeyse bir zamanların vapurlarının rekabeti gibi, müşterilere üste, giderken tellendirmeleri için sigara, lokum filan da verecekler!..

Biz, şoförler ve araba sahipleri için böyle bir akıbet temenni etmeyiz. Eskileri unutmuş oluyoruz ve çoğu aile geçindiren namuslu ve şerefli iş sahiplerinden, belediye nizamlarına riayet beklerken birbirlerinin ekmeğini de kapmayarak esnaf ve işçi ahlakının aralarında teessüs etmesini istiyoruz[26]".

1955 yılının Mart ayında yayımlanan bir başka istatistikte; 1934-1954 arasını kapsayan 20 yıllık dilimdeki motorlu araç sayıları verilmiştir. Tablo 9'da yer alan bu rakamlar, "motorlu nakil vasıtaları" tanımına uygun olarak otomobil, otobüs ve kamyon kategorisinde değerlendirilen araçları kapsamaktadır. Sağlık hizmetlerinde kullanılan taşıtlar, itfaiye araçları, motosiklet, traktör ve ayrıca askerî birliklere mahsus vasıtalar istatistiğe dahil edilmemiştir. Veriler, belediyelerde kayıtlı olan ve İstatistik Umum Müdürlüğü tarafından her yılın birinci günü toplanıp yayımlanan istatistiklere dayanmaktadır. Bu dönemde 1580 sayılı Belediye Kanunu'na göre; kara taşıtlarının sağlamlığına ve temizliğine dikkat etmek, bunların azami taşıma kapasiteleri ile cinslerini ve plakalarını belirlemek ve işletenleri kontrol etmek belediyelerin uhdesindeydi. 5237 sayılı Kanun ise otomobil, otobüs ve kamyon gibi vasıtalara belediye meclislerince belirlenecek tarifeye göre tahsil edilecek bir harç karşılığında birer numara (plaka) verilmesini kapsıyordu. Bu kanunlar uyarınca belediyeler araçların kayıt, tescil ve muayene işlemlerini yürüttüklerinden 1934-1946 yıllarına ait bilgiler, belediye kayıtlarından alınmıştır. 1947'den sonraki bilgilere ise istatistik yıllıklarıyla üç ayda bir yayımlanan bültenlerden ulaşılmıştır[27].

26 Yekta Ragıp Önen, "Otomobil Bolluğu", *Akşam,* 3 Mayıs 1950.

27 Kemal Göçmençelebi, "Türkiye'de Motorlu Nakil Vasıtaları", *Türkiye Otomobil Mecmuası*, Sayı: 9 (Mart 1955), s. 399.

Tablo 9 : 1934- 1954 Yılları Arasında Araç Sayıları Hakkında

Yıllar	Otomobil	Kamyon	Otobüs	Toplam
1934	4257	2561	315	7133
1935	4280	2460	572	7312
1936	4349	2514	747	7610
1937	3815	2909	812	7536
1938	4573	3882	1044	9499
1939	5713	4352	1297	11362
1940	4795	4432	1457	10684
1941	4343	3520	1237	9100
1942	3905	3432	1110	8447
1943	3574	3848	892	8314
1944	3561	4413	980	8954
1945	3406	4479	988	8873
1946	3649	5417	1213	10279
1947	4676	8251	1615	14542
1948	5838	10596	2198	18632
1949	8001	11470	2622	22093
1950	10071	13201	3185	26457
1951	13405	15404	3755	32564
1952	16427	18356	4569	39352
1953	23938	24722	5510	54170
1954	27692	27549	5933	61174

Tablo 9'da dikkat çeken hususlardan birisi, II. Dünya Savaşı'ndan önceki ve sonraki yılların araç mevcutları arasında belirgin bir fark olmasıdır. Savaş öncesi otomobil ve kamyon sayısındaki oldukça yavaş, otobüs sayısındaki ise nispeten yüksek artışlar harbin başlamasıyla birlikte durmuştur. Savaş yıllarında ise araçların yıpranma payına bağlı olarak mevcutlarda düşüş yaşanmıştır. Savaştan sonra üretici ülkelerin barış ekonomisine dönerek araç imalatına ve ihracatına başlamaları; Marshall yardımının etkisiyle karayollarımızın ıslah edilmesi, millî gelire bağlı olarak bireysel gelirlerin artması gibi etkenlerle araç sayısı gözle görülür biçimde artmıştır. 1954 yılı itibarıyla motosikletler de dahil edildiği halde, Türkiye'de 1.000 kişiye düşen motorlu taşıt sayısı 3 idi. 40 ülke içerisinde Türkiye 36. sıradaydı. Bu sıralama Türkiye'nin gerisindeki Macaristan'da 2, Endonezya ve Hindistan'da 1, Pakistan'da ise 0.4'tü.

İlk sıralardan birkaç örnek vermek gerekirse; ABD'de 344, Avustralya'da 221, Yeni Zelanda'da 196, İngiltere ve İsveç'te 95, İsviçre'de 69, Mısır'da 5 ve Yunanistan'da 4 idi.

Bir başka hesaba göre, 1954 yılında otomobil başına isabet eden kişi sayısı bakımından ABD 4 ile ilk sırada yer almaktaydı. Bunu 6 ile Kanada, 20 ile İngiltere ve İsveç takip etmektedir. 22,4 milyon nüfuslu Türkiye'de 808 kişiye 1 otomobil düşerken, ülkemizin gerisindeki Polonya, Romanya ve Macaristan gibi Avrupa ülkelerinde ise; sırasıyla 861, 1.164 ve 1.720'dir. Bu üç devletteki kişi başına düşen otomobil sayısının düşük olması savaştan mağlup çıkmalarıyla alakalı olmalıdır. Aynı tarihte ABD'de kişi başına 18, Türkiye'de ise 813 kamyon düşmekteydi[28].

Tablo 10: Şehirlere Göre Otomobil Sayısı, Yüzdesi ve Kümülatif Oranı?

Şehirler	**Otomobil Sayısı**	**Yüzde**	**Kümülatif %**
İstanbul	10268	37.2	
Ankara	3562	12.8	50.0
İzmir	1488	5.3	55.3
Adana	547	1.9	57.2
Bursa	453	1.6	58.8
Eskişehir	363	1.3	60.1
Denizli	263	0.9	61.0
İskenderun	195	0.7	61.7
Samsun	195	0.7	62.4
Mersin	194	0.7	63.1
Konya	182	0.7	63.8
Gaziantep	172	0.6	64.4
Aydın	160	0.6	65.0

II. Dünya Savaşı'ndan sonra kararlı ve tutarlı biçimde uygulanan ulaşım politikası neticesinde makadam (İsviçreli Mac Adam'ın icadı) yolların yerini stabilize yolların alması ve daha sonra bunların asfaltlanması, Türkiye'deki motorlu taşıt sayısındaki artışı da beraberinde getirdi. Örneğin 1950 yılında 13.405 olan otomobil sayısı 1970 yılına gelindiğinde 147.014'e, 1981'de ise 746.506'ya yükseldi. Aynı şekilde 1950 yılında 3.755 olan otobüs ve minibüs

28 Kemal Göçmençelebi, *Türkiye'de Motorlu Nakil Vasıtaları*, s. 401.



İtfaiye arabaları (İBB Atatürk Kitaplığı, Albüm nr. 468)


001

sayısı 1970'te 37.581'e, 1981'de 99.680'e; 1950 yılında 15.404 olan kamyon ve kamyonet sayısı ise 1970'te 126.817'ye, 1981'de 341.713'e çıktı[29].

1 Ocak 1954 itibarıyla 500 belediyeye kayıtlı 27.692 otomobilin en fazla yer aldığı 13 ilin verileri de Tablo 10'da yer almaktadır. Bu illerin toplamı, plaka veren belediyelerin %2.5'idir. Buna mukabil toplam otomobil mevcudunun %65'i bu illerdedir. Buna göre nüfusu 100 binden fazla olan iller aynı zamanda en çok otomobilin bulunduğu yerleşmelerdir. Bunlar aynı zamanda özel araçların en fazla bulunduğu illerdir. Nitekim bu tarihte İstanbul'da 4.980, Ankara'da 1.740, İzmir'de 968, Adana'da 325, Bursa'da 230, Eskişehir'de 162, Denizli'de 148, Mersin'de 126, Samsun'da 118 ve İskenderun'da 111 özel otomobil bulunmaktaydı[30].

1955-1996 Yılları Arasında Otomobil Mevcudu

Devlet İstatistik Enstitüsü'nün ulaştırma istatistiklerine göre, 1955 yılından başlayarak 1996 yılına kadar Türkiye'de ve İstanbul'daki otomobil sayısı Tablo 11'de görünmektedir:

Tablo11: 1955-1996 Yılları Arasında Türkiye ve İstanbul'daki Otomobil Sayıları

Yıllar		Toplam	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon	Motosiklet	Özel/ Amaçlı Taşıtlar	Yol ve İş Makinaları
1955	TÜR	81 382	29 970	-	6 848	-	34 429	10 135	-	-
	İST	18 066	10 463	-	598	-	7 005	-	-	-
1956	TÜR	86 104	33 377	-	7 914	-	35 070	9 743	-	-
	İST	21 447	12 953	-	682	-	6 578	1 234	-	-
1957	TÜR	91 694	36 755	-	8 291	-	3 6919	9 729	-	-
	İST	24 181	14 290	-	1 010	-	7 625	1 256	-	-
1958	TÜR	89 359	34 244	-	8 065	-	39 721	7 329	-	-
	İST	24 126	13 178	-	972	-	8 644	1 332	-	-
1959	TÜR	102 806	37 616	-	8 881	-	48 094	8 215	-	-
	İST	27 314	14 264	-	1 077	-	10 394	1 579	-	-
1960	TÜR	123 588	45 767	-	10 981	-	57 460	9 380	-	-
	İST	32 948	17 916	-	1 254	-	12 074	1 704	-	-
1961	TÜR	144 413	52 381	-	13 956	-	64 706	11 076	2 294	-

29 İlhan Tekeli-Selim İlkin, ''Türkiye'de Ulaştırmanın Gelişimi", *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, İstanbul 1983, X, 2764.
30 Kemal Göçmençelebi, *Türkiye'de Motorlu Nakil Vasıtaları*, s. 402-403.

Yıllar		Toplam	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon	Motosiklet	Özel/ Amaçlı Taşıtlar	Yol ve İş Makinaları
	İST	38 044	20 689	-	1 960	-	13 569	1 826	-	-
1962	TÜR	165 883	60 731	-	16 437	-	73 323	12 816	2 576	-
	İST	44 446	24 414	-	2 257	-	15 236	2 539	-	-
1963	TÜR	189 679	72 034	-	19 269	-	80 695	15 055	2 626	-
	İST	50 360	28 870	-	2 673	-	16 624	2 193-	-	-
1964	TÜR	199 436	79 449	-	20 412	-	75 379	20 575	3 621	-
	İST	52 004	30 529	-	3 135	-	14 232	3 209	899	-
1965	TÜR	219 507	87 584	-	22 169	-	79121	26 094	4539	-
	İST	55 671	32 760	-	3 328	-	14 831	3 647	1 105	-
1966	TÜR	231 977	91 469	10 913	12 041	31 462	47 931	32 099	3 610	2 452
	İST	55 063	33 700	1902	1 191	8 668	4790	3 666	639	507
1967	TÜR	284 194	112 367	16 008	13 332	39 927	56 889	39 647	3 641	2 383
	İST	71 773	43 594	3 309	1 449	11 811	6 089	4 240	565	716
1968	TÜR	318 768	125 375	18 967	13 948	43 441	62 616	47 062	4 033	3 326
	İST	79 780	48 882	3 478	1654	12 736	6 715	4648	635	1032
1969	TÜR	354 398	137 345	20 540	15 529	48 655	69 478	52 959	4 568	5 324
	İST	86279	52307	3 528	1 940	14 198	7 444	4 602	743	1 517
1970	TÜR	369 808	137 771	20 916	15 980	52 152	70 730	60 994	5 070	6 195
	İST	93 370	55 392	3 684	2 356	15 416	8 083	5 536	1 040	1 863
1971	TÜR	403 880	153 676	22 380	17 140	57 011	73 433	68 417	5 349	6 474
	İST	100 336	59 904	3 759	2 569	16629	8449	5 894	1 122	2 010
1972	TÜR	460 087	187 272	25 559	18 504	62 796	78920	74402	5 747	6 887
	İST	111 760	69207	3 961	2 760	17 903	8 727	5 832	1 212	2 158
1973	TÜR	543 318	240 360	30 055	20 011	71 043	86 780	80 860	6 420	7 789
	İST	129 558	83 581	4 287	3 087	19 592	9 230	5 927	1 322	2 532
1974	TÜR	647 947	313 160	34 122	21 404	81 025	95 309	86 028	7 338	9 561
	İST	153 185	102 430	4 604	3 462	21 422	10 133	6 123	1 620	3 391
1975	TÜR	785 920	403 546	40 623	23 763	98 579	108 381	91 421	8 450	11 157
	İST	181 835	124 609	5 101	4 086	24 761	11 316	6 224	1 758	3 980
1976	TÜR	920 141	488 894	46 066	25 388	116 861	122 176	96 984	9 224	14 548
	İST	210 568	146 945	5 530	4 525	27 884	12295	6 199	1 959	5 231
1977	TÜR	1 042 239	560 424	51 999	27 096	134 213	138 093	102 127	10 137	18 150
	İST	238 555	168 289	6 107	5 049	31 033	13 523	6167	2 182	6 205
1978	TÜR	1 142 561	624438	56 836	28 559	144 695	146 551	109 890	10 698	20 894
	İST	258 953	184 252	6 310	5 417	32 667	14 225	6 189	2 313	7 580
1979	TÜR	1 247 834	688 687	61 596	30 634	155 278	157 095	120 378	11 291	22 875
	İST	280 358	200 432	6 877	5 890	34 697	15 421	6 139	2 381	8 521
1980	TÜR	1 344 254	742 252	64 707	32 783	165 821	164 893	137 931	11 777	24 090
	İST	293 897	211 382	7 147	6 290	36 034	15 675	6198	2446	8 725
1981	TÜR	1420 688	776 432	66 514	33 839	1722691	172 372	160 557	12459	26246
	İST	308 551	223 495	7 700	6 424	36 989	16 050	6336	2499	9 058

Yıllar		Toplam	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon	Motosiklet	Özel/ Amaçlı Taşıtlar	Yol ve İş Makinaları
1982	TÜR	1 502 370	811 465	69 598	35 432	178 762	180 772	182 795	13 386	30160
	İST	324 015	236 114	8 217	6625	37 826	16 323	6 396	2 587	9 927
1983	TÜR	1 610 681	856 350	73 585	38 478	186 427	190 277	217 327	14 705	33 532
	İST	344991	252 373	8 783	7 461	39180	16928	6 712	2 842	10 712
1984	TÜR	1 751 834	919 577	80697	43 638	198 106	197 721	256 338	16 312	39 445
	İST	373 395	274 704	9665	8 165	41 739	17 519	7113	2 963	11 527
1985	TÜR	1888767	983 444	87 951	47 119	212 505	205 496	289 052	17 639	45 561
	İST	388 882	285 694	10 237	8 539	43 810	17 933	7352	3 020	12 297
1986	TÜR	2 075 408	1 087 234	97 917	50 798	224 755	217 111	327 326	19 448	50 819
	İST	419 589	308 954	11 660	9 118	46358	19 530	7704	3 193	13 072
1987	TÜR	2 258 500	1 193 021	106 314	53 554	233 480	225 872	369 894	21 236	55 129
	İST	454 742	336 364	13 404	9 521	48 877	20 637	8 260	3 485	14 194
1988	TÜR	2 456 688	1 310 257	112 885	56 172	240 718	234 166	420 889	23 301	58 300
	İST	501 538	373 767	15 137	10 479	52 039	21 983	9 087	3 737	15 309
1989	TÜR	2 659 778	1 434 830	118 026	58 859	248 567	241 392	472 853	25 060	60 191
	İST	545 797	411 573	15 790	11 677	53 861	23 150	10 095	3 960	15 691
1990	TÜR	2 981 222	1 649 879	125 399	63 700	263 407	257 353	531 941	26 519	63 024
	İST	605 933	462 056	16376	13 016	56 956	25 396	11 216	4 560	16 357
1991	TÜR	3 307 324	1 864 344	133 632	68 973	280 891	273 409	590 488	28 606	6 6981
	İST	664 429	508 213	16 725	14 657	61 590	28 178	12 621	5 062	17 383
1992	TÜR	3 756 137	2 181388	145 312	75 592	308 180	287 160	655 347	31 158	72000
	İST	738 052	566 969	17 515	16 409	67 833	30 307	14 525	5 498	18 996
1993	TÜR	4 380 063	2 619 852	159 900	84 254	354 290	305 511	743 320	33 703	79233
	İST	852 323	660 894	18 119	18 559	77 678	32 662	17737	6 013	20661
1994	TÜR	4 711 206	2 861 640	166 424	87 545	374473	313 771	788 786	35 495	83072
	İST	924 005	707 106	17 456	18 842	80452	33 480	38 616	6475	21578
1995	TÜR	4 985 331	3 058 511	173 051	90197	397 743	321421	819 922	37272	87214
	İST	957 978	755 591	17 545	18 938	82 833	33 114	21048	6874	22035
1996	TÜR	5 317 565	3 274156	182 694	94978	442 788	333 269	854 150	40212	95 318
	İST	1 036 252	819 046	18 953	19 806	92 751	32 680	22 794	7192	23 030

Tablo11: 1955-1996 Yılları arasında Türkiye ve İstanbul'daki otomobil Sayıları (İstanbul Külliyâtı Cumhuriyet Dönemi İstanbul İstatistikleri, 10, Ulaştırma 1933-1936, haz. Sedat Murat ve diğerleri, İstanbul Araştırmaları Merkezi, İstanbul 1998, s. 142-143)

İstanbul'da 1960'ların sonlarından itibaren özel otomobil sahibi olmak bir çeşit tutkuya dönüşmüş, araç edinmeyi kolaylaştıran taksit ve kredi gibi sistemler sayesinde orta gelir grupları da araç sahibi olmuşlardır. 1968 yılında Malatya'nın bir köyünde öğretmenlik yapmakta olan N. E. adlı genç bir kadın, Cumhurbaşkanı Cevdet Sunay'a mektup yazarak, otomobil alabilmesi



Anadol, Türkiye 1968: 4 silindirli ve maksimum 140 km/s hız yapabilen Sedan 2 Door cinsi Anadol otomobili, 1968'de üretilmiştir. Sergilenmekte olan Anadol-Sedan 2 Door, 19 yılı aşkın sürede üretilen 62.527 adet otomobilden biridir ve sergilenmek amacıyla Murat Meşhur tarafından bağışlanmıştır (Rahmi M. Koç Müzesi)

için aracılık etmesini istemiştir: "…*Herkes gibi bende bazı şeylere sahip olmak istiyorum. Fakat bugünkü sosyal şartlar altında mümkün olmuyor. Benim de en büyük arzum bir Anadol taksisine sahip olmak. Çünkü hastalık derecesinde arabalara karşı merakım var. Muhterem Cumhurbaşkanımızdan ricam sizin emirlerinizle Anadol firmasının şahsıma ayda 250 lira taksitle bir arabanın gönderilmesi. Maaşımın 250 lirasını taksite verip 330 lira ile yavan ekmek yiyip tek bir taksiye sahip olayım. Sayın Cumhurbaşkanımız ne olur bu arzumu yerine getirin, yalvarıyorum. Size ömrümün sonuna kadar minnettar kalacağım*[31]".

Otomobil sayısındaki asıl patlama Özallı yıllar olarak bilinen 1984-1994 dönemindedir. 1984 yılında bütün Türkiye'de toplam otomobil sayısı 919.577; İstanbul'da ise 274.704'tür. Bunların sadece 4.932'si resmî, geri kalanı özel araçtı. 1987 yılında ülke ölçeğindeki sayı 1.193.021'e çıkmıştı ve bunun 368.577'si İstanbul'daydı.[32] 1996 yılında ülke genelince otomobil mevcudu 3.274.146'ya

31 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, Cevdet Sunay Arşivi, nr. 5/3-6, 16 Kasım 1968.

32 Burçak Evren, "Otomobil", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, c. VI, İstanbul 1994, s. 183.

ulaşmışken, Türkiye'nin en büyük şehri İstanbul'daki otomobil sayısı 819.046'ya yükselmiş durumdaydı. Otomobiller İstanbul'da tüm yıllarda bütün motorlu taşıtların yüzde 50'sinden fazlasını oluşturmuştur. Ülke genelinde ise otomobillerin bütün taşıtlar içerisindeki payı, 1975'ten itibaren yüzde 50'lerin üzerine çıkmıştır. Mesela 1996 yılında otomobillerin ülke genelindeki payı yüzde 61,57 iken İstanbul'daki payı yüzde 70,04 olarak gerçekleşmiştir.[33]

OKUMA PARÇASI

Ülkede otomobilin çoğalması, bazı bürokratların makamlarına resmî araçlarla gitme tutkusunu da geliştirmiştir. Özellikle bürokrasinin merkezi Ankara'da, siyah renkli makam otomobilleri dikkat çekici sayıya ulaşmıştı. Bu durum, ülkenin bu kadar lüks yaşamı kaldıracak zenginliğe henüz ulaşmadığını düşünen bazı çevreler nezdinde tepki de çekmekteydi. Cumhurbaşkanlığı Arşivinde bulunan 1970 tarihli bir belge, bu türden bir tepkiyi ortaya koyarken, savurganlıktan kaçınmanın faydalarına da işaret etmektedir. Hasan Puryan imzalı yazıda, 237 sayılı Taşıt Kanunu ile hangi devlet memurunun ne cins arabayı kullanabileceği tespit edilmiş olmasına rağmen, söz konusu kanunun istismar edilerek ilgisiz kişilerin de resmî araç kullandıklarına ve bunun bir hastalık gibi yaygınlaştığına dikkat çekilmiştir. Öyle ki Ankara trafiğindeki her beş vasıtadan birisi resmî plakalıdır. Sorumlu amirler de bu duruma seyirci kalmaktadırlar. Puryan, yazısına şöyle devam etmektedir; "*Bu fakir memleketin pek çok problemi, mali zorluklar nedeniyle çözüm yolları beklerken ve devlet bütçesinin imkânsızlıkları ortadayken nedense bu kanunsuzluklara göz yumulup geçilmektedir. Ankara'da herhangi bir apartmanın önüne saat sabah sekiz ile dokuz arasında, öğle ve akşam saatlerinde bir göz atıldığında, dört beş resmî arabanın, efendileri evinden dairesine götürüp getirdiği ve bu efendilerin domuzuna bu işin gayrikanunî olduğunu ve sütü bitmemiş yetimin hakkına tecavüz ettiğini ezbere bildiği halde sürdürülüp durulur. Ve sadist bir ruh haleti içinde şahsına devlet imkânından hırsızlanmanın zevkini çıkarırcasına istismarını yapar. Bilmez ki şahsına resmî arabayı kullandığında, bu resmî araba devlete millete günlüğü kaça gelir. Söyleyelim, biz hesabını yaptık; şoförleriyle, akaryakıtıyla bakım ve onarım masrafıyla ve amortismanıyla bu resmî araba, bu*

33 İstanbul Külliyâtı Cumhuriyet Dönemi İstanbul İstatistikleri, 10, Ulaştırma 1933-1936, haz. Sedat Murat vd., İstanbul Araştırmaları Merkezi, İstanbul 1998, s. 2-3.

fakir millete günlüğü seksen ile doksan liraya patlar". Yazısının ikinci bölümünde; "*vicdan sahibi sorumlu kimselere*" seslenerek bu savurganlığa son verilmesi için önerisini belirtmiştir: "*Eğer bu usulsüzlüğe göz yumulacaksa o zaman bir başka teklifimiz var; yeni bir kanun çıkarılsın, kimlere resmî araba çıkarılacaksa vasıta yerine kendilerine vasıta parası tahakkuk ettirilsin. Seksen lira yerine on beş lira taksi parası vererek devletin sömürülmesine dolaylı hırsızlanmalara son verilsin*[34]".

Yeni Bir Devir Yeni Otomobil Seyrüsefer Nizamnamesi

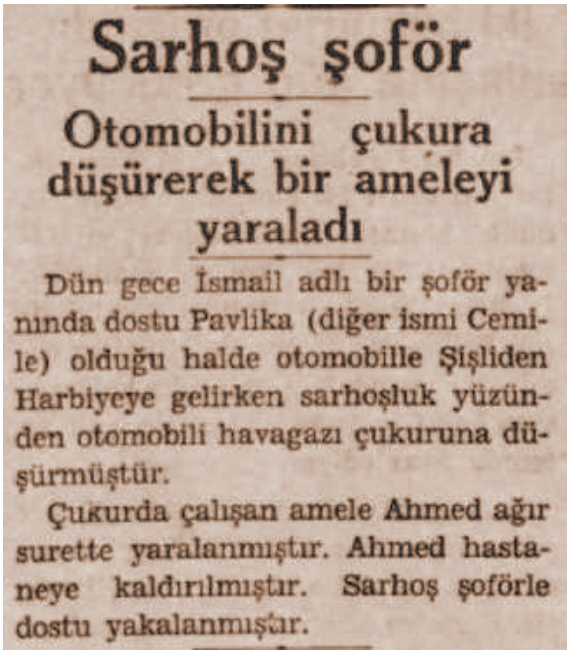
Hem otomobil ve kamyonların hem de diğer vasıtaların sayılarının tespitinden sonra İstanbul'da ulaşımı kolaylaştırmak ve bir nizama oturtmak için 1925 yılında çalışmalar başlatıldı. Aslında artan trafik kazaları ve bunların büyük bir kısmına da askeriyeye ait otomobillerin sebep olması yüzünden daha 1924 yılında bazı düzenlemeler yapılmıştı[35]. Bu düzenlemeler de kazaların önünü almada pek etkili olamadı.

1925 yılında alınan yeni tedbirlerle ilgili bir gazete haberinde şu önemli bilgiler veriliyordu; *"İstanbul'un hemen her köşesinde eksik olmayan her gün artan feci otomobil kazalarının yüzde doksan dokuzu otomobilcilerin dikkatsizliği ve sayısız uyarıya rağmen fazla süratle gitmelerinden meydana gelmektedir. Şoförlerin bazen ehliyetsiz otomobil kullandığı, bazen ise sarhoş oldukları görülmektedir. Bundan sonra kazaların önünün alınması için otomobillerin hareketlerine dikkat etmeyen belediye zabıta memurları mesul tutulacaktır. Köşe başlarında bulunan belediye memurlarından nazırlar ve belediye zabıtaları tarafından şehir içinde on kilometreden fazla giden otomobillerin numaraları alınarak derhal haklarında zabıt varakaları tutulacak ve nakdi cezaya mahkum edileceklerdir.*

Şoförlerin aldıkları nakdi cezalar ve diğer uygunsuz hareketleri günü gününe ellerindeki ehliyetlerine kaydedilecek ve daima mükerrerler teftiş edilerek haklarında iki katı

34 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, Cevdet Sunay Arşivi, nr. 5/4-26, 16 Ocak 1970.

35 Kaza yapan otomobillerin ekserisinin askeriyeye ait olduğu polis müdüriyetinden bildirildiğinden şoförlere kasaba dahilinde nizami süratle hareket etmeleri hususunda tembihte bulunulması hakkında bk. ATASE, nr. 1-5297/78/28, 4 Nisan 1340/4 Nisan 1924.



Sarhoş şoför

Otomobilini çukura düşürerek bir ameleyi yaraladı

Dün gece İsmail adlı bir şoför yanında dostu Pavlika (diğer ismi Cemile) olduğu halde otomobille Şişliden Harbiyeye gelirken sarhoşluk yüzünden otomobili havagazı çukuruna düşürmüştür.

Çukurda çalışan amele Ahmed ağır surette yaralanmıştır. Ahmed hastaneye kaldırılmıştır. Sarhoş şoförle dostu yakalanmıştır.

Akşam, nr. 6332, 5 Haziran 1936, s.2.

cezalar verilecektir. Uyarılara aykırı olarak mükerrer kazalara ve uygunsuz hareketlere cesaret eden şoförler, bu mesleği yapmaktan men edileceklerdir. Otomobillerin durdukları mahallerde nöbet usulü konulduğundan ve şoförler de nöbet almak maksadıyla otomobillerini acele sürdüklerinden, kazalar meydana geldiği anlaşılmıştır. Bunun için önce müşteri alanlar kaydedilerek sıralarından önce gelenlere diğerleri tercih edilecektir.

Otomobillerin frenleri ve diğer kısımları daima kontrol edilecek ve ehliyetlerin özel kısmına muayene günleri kaydedilecektir.

Aynı zamanda her tarafta otomobillerin hareketlerini zabıta memurları da takip ederek uyarılara aykırı hareket edenlerin numaralarını kaydedeceklerdir.

Şehremanetinin kazaların önüne geçmek için otomobiller hakkında tatbik ettiği bu usuller gerçekten takdire şayandır. Bundan dolayı Şehremanetini tebrik ederiz"[36].

Alınan kararlar Şehremaneti tarafından sıkı şekilde takip edilmeye başlandı. Bu manada otomobillerin kontrolleri artırıldı. Otomobiller, perşembe günleri sabahtan akşama kadar Fatih İtfaiye Garajı'nda muayene ediliyordu[37].

1925 yılında otomobillerin seyrüseferi için yeni bir nizamname de hazırlandı. Önceki nizamnamelere göre daha ayrıntılı olan ve 6 fasıldan meydana gelen nizamnamenin maddeleri şunlardı[38]:

36 İkdam, 5 Eylül 1925.

37 İkdam, 18 Temmuz 1925.

38 İstanbul Şehremaneti Mecmuası, Sayı: 16 (Aralık 1925), s. 184-187. Nizamname metni İkdam gazetesinde de neşredildi (bk. 9

"FASIL - 1

Otomobil sahiplerinin uyması gereken kurallar:

1- Kullanmak üzere otomobil satın alanlar, otomobili muayene ve kayıt için Şehremaneti'ne getirmeden önce ya otomobili aldığı garajdan ya da ait olduğu makamdan bir tecrübe levhası alarak otomobile asmak suretiyle yola çıkaracaklardır. Hiçbir otomobil, tecrübe için bile olsa, numarasız kullanılamaz.

2- Otomobil sahibi, otomobilinin fennî muayenesini ve kaydını yapabilmek için ilk olarak numunesine uygun bir dilekçe, iki adet fotoğraf ve gereken vesikalar ile birlikte Şehremaneti'ne müracaat edecektir.

3- Kullanılan bir otomobili satın alacakların, öncelikle satın alacakları otomobilin belediye vergisi ve cezası gibi borçları olup olmadığını Şehremaneti'ne müracaat ederek öğrenmeleri gerekir. Aksi takdirde ortaya çıkan borçlar satın alanın üzerine kalacak ve bu borçlar ödenmedikçe otomobilin kayıt muameleleri yapılamayacaktır.



Muayenesi yapılan otomobil (Cumhuriyet, 8 Teşrinievvel 1929, s.1)



Muayenesi yapılan otomobil (Cumhuriyet, 21 Haziran 1935)

4- Sattıkları otomobil gerek şehirde kullanılacak ve gerek harice sevk edilecek olsun otomobil satan müessese veya garaj, markasını, motor numarasını, kuvvetini ve eşkâlini numunesine uygun bir beyanname ile Şehremaneti'ne bildirmeye mecburdur. Aksi takdirde sattıkları otomobil hakkında emanet tarafından muamele yapılamaz.

Kasım 1925; 10 Kasım 1925).

5- Kayıtlı bir otomobili satanlar, iki gün zarfında var ise otomobilin belediye vergisinin ait olduğu daireye ödendiğini beyan eden son makbuz ve numunesine uygun bir dilekçe ile Şehremaneti'ne müracaat ederek, otomobilin satılan şahıs üzerine usulen kayıt ve devir işlemlerini yapacaklardır.

6- Otomobil sahipleri, herhangi bir sebeple arabalarını seferden alıkoymak isterse ait oldukları daireye yazılı müracaatla otomobilin o ay sonuna kadar vergisini ödeyerek levha ve tatbik etiketini iade ile kaydının silinmesini talep etmelidir. Otomobil herhangi bir arıza veya başka sebeple kullanılmamış olsa dahi bu muamele yapılmadığı takdirde geçecek zaman için sahipleri belediye vergisini ödemekle mükelleftir.

7- Otomobil sahipleri, Şehremaneti tarafından verilen ehliyetnameye sahip olmayan şoför istihdam edemezler. Arabalarını kullanacak şoförlerin açık isim ve adresleri ile otomobilin muhafaza edildiği garaj hakkında Şehremaneti'ne numunesine uygun beyanname vereceklerdir. Şoför veya garaj değiştirildikçe tekrar beyanname verilmesi gerekir.

8- Devir muamelesi yapılması için sahiplerinin ya bizzat veya kanunî vekillerinin numunesine uygun dilekçeler ile müracaat etmeleri gerekir. Satış muamelesi noter huzurunda yapılmış ise bu şarta gerek görülmez. Ancak otomobilin vasıflarının senette kaydedilmiş olması lazımdır.

9- Her otomobilin bir tasarruf defteri mevcut olduğundan kayıtlı bir otomobil satın alanlar, söz konusu defterin kendi üzerlerine devri için usulen gereken muameleyi yaptıracaklardır.

FASIL – 2

Kullanılan otomobillerin genel şartları:

10- İstanbul Şehremaneti kanunî sınırları dahilinde kullanılan bütün otomobillerin ön ve arkasına belediye tarafından verilmiş bir çift numara levhası asılmış olması zorunludur. Otomobillerin her ne için olursa olsun numarasız kullanılması yasaktır.

11- Tecrübe için kullanılacak otomobillerin ön ve arkasına tecrübe levhaları asılması zorunludur. Bu tecrübe levhaları, ticarethane ve garajlara gereken vergi ödenmek şartıyla belediye tarafından verilir. Otomobillerin tek numara levhasıyla veya numaraları okunamayacak bir halde kullanılması yasaktır. Bunun için levhalar tamamıyla sabit

kalacak şekilde asılacaktır. Numara levhaları yalnızca emanet tarafından ürettirilir, sahiplerinin hususî olarak numara üretip kullanması yasaktır.

12- Otomobil levhaları hangi otomobil için verilmiş ise ancak o otomobil üzerine asılabilir. Motor veya şasisi üzerine konulup kurşunla mühürlenen küçük numaralı etiketin otomobilin levha numarasına uygun olması ve kurşun mührün sökülmemiş olması lazımdır.

13- Geceleri hususî bir lamba yardımıyla, arka levhanın yirmi metreden okunacak şekilde aydınlatılmış olması gerekir.

14- Her otomobilin ön tarafında iki beyaz ve arkasında bir kırmızı ışık veren feneri olması ve geceleri dururken bile bunların yanması lazımdır. Ancak durak mahallerinde arka arkaya ve yan yana duran otomobillerden birinci ve sonuncu dışındakiler bu kayda uymayabilir. Projektör lambalarının şehrin kalabalık yerlerinde veya karşıdan herhangi bir nakliye vasıtası gelirken yanması yasaktır. Göz kamaştırmayan hususî projektörler bu kayda tabi değildir.

15- Her otomobilin etkili iki adet frene sahip olması zorunludur. Araya yatay ve kuru parke kaldırım üzerinde ve taşıyacağı azamî ağırlıkla yüklü olduğu halde saatte yirmi kilometre hareket ederken frenlerden her birinin tekerlekleri patinaj yaptıracak kadar sıkabilmesi gerekir.

16- Motorların misketi [silansiyor] bulunacak ve şehir içinde gazı misketten geçmeksizin serbest havaya verilmeyecektir. Motorların huruç borusundan pis kokulu duman çıkması yani motorların tütmesi yasaktır.

17- Her arabada sesli işaret vermek için cihaz bulunacaktır. Köpek sesine benzeyen, çirkin ses çıkaran veya motorun yanan gazıyla çalışan keskin sesli cihazların kullanımı yasaktır. Bisikletlerde kullanılan ince perdeli kornaların otomobillerde kullanılması uygun değildir.

18- Bütün otomobillerin çamurluklarının düzenli olması lazımdır. Kiraya çalışacak otomobillerin karuser ve döşemelerinin sağlam ve temiz olması gerekir.

19- Kiraya çalışan her otomobilin bir yedek tekerlek veya istepnesi bulunmalıdır.



Yedek lastiği bulunan taksi

FASL -3

Seyrüsefer esnasında uyulması gereken kurallar:

20- Otomobiller seyrüsefer esnasında daima yolun sağ tarafını kullanacaklardır.

21- Önde giden bir nakliye vasıtasının ilerisine geçmek için öndekinin sol tarafından ileriye geçilecektir. Otomobillerin seyrüsefer esnasında yol mihverinin soluna geçmemeleri esastır. Öndekinden bir tramvay arabasının sol tarafından ileri geçilmemesi bu esas gereğidir. Tramvayların sağ tarafından önüne geçilebilir. Ancak yolun sol tarafının mutlak şekilde serbest olması halinde son derece dikkatle tramvayın solundan ilerisine geçilmesine izin verilebilir. Yolun sol tarafı meşgul olup da tehlikeli bir vaziyetle tramvay veya sair nakliye vasıtalarının ilerisine geçerek kazaya sebep olanlar doğrudan doğruya mesuldürler. Böyle bir harekete cüret edenler, kazadan kurtulsalar bile cezalandırılırlar.

22- İkinci derecede bir sokaktan caddeye dahil olan otomobiller caddede seyredenlere yol vermeye mecburdurlar. Caddenin serbest olduğuna tam kanaat getirmeden çıkmak yasaktır. Aynı ehemmiyette iki sokağın kavşağına doğru hareket eden otomobillerden hareket yönüne göre soldan gelen otomobil, sağdan gelene yol vermeye mecburdur.



Tabur halinde geçen Samsun İtfaiye Teşkilatı (Milliyet, nr. 2578, 17 Nisan 1933)

23- Otomobillerin süratinin azaltılacağı veya yan sokağa sapılacağı zaman şoför veya muavin kolunu arabadan dışarıya yatay olarak çıkaracaktır.

24- Otomobil kullananlar tabur halinde geçen askerlere, itfaiye araba ve efradına ve cenazeye bizzat durarak yol vermekle mükelleftirler. Sokaklarda biriken sular üzerinden otomobillerin süratle geçip yakında bulunanların üzerine çamur ve su sıçratmaları yasaktır.

25- Zabıta memurları hangi sebeple olursa olsun seyreden otomobilin durmasını işaret edince o otomobil hemen durmak zorundadır.

26- Durmakta olan tramvay arabalarına binecek yolcular ile tramvay arasında otomobillerin geçişi yasaktır. Duraklarda tramvay arabalarının durması halinde otomobillerin de beklemesi lazımdır. Ancak yolun solu mutlak şekilde serbest olduğu takdirde, şoförün son derece dikkatli olarak tramvayın solundan geçişine cevaz verilebilir. Otomobillerin böyle bir durumda yavaş sevk edilmeleri ve özellikle korna çalarak kaza ihtimalini tamamen bertaraf etmeleri gerekir. Aksi halde meydana gelecek kazadan doğrudan doğruya şoför mesuldür.

27- Otomobiller sokak ağızlarından, kalabalık yerlerden, önde giden diğer bir nakliye vasıtasının ilerisine geçerken ve önünde insanlar bulunduğu zamanlarda şoförün korna


Kâzım Hüsnü Bey merhuman cenazesi Karaköy köprüsünden geçirilirken...

Kâzım Hüsnü Beyin de cenazesi dün kaldırıldı

Tabur halinde geçen cenaze (Milliyet, nr. 2886, 21 Şubat 1934)

çalması mecburidir. Fakat duraklarda lüzumsuz yere korna çalmak, sükun ve huzuru ihlal edecek şekilde motor gürültüsü yapmak yasaktır.

28- Arka arkaya giden iki otomobil arasındaki mesafe sürate bağlıdır. Otomobil saatte kaç kilometre süratle hareket ediyorsa bunun en az yarısı kadar metre aralık bırakmak gerekir. Mesela otomobil yirmi beş kilometre süratle hareket ediyorsa, aradaki mesafe on iki buçuk metre olacaktır.

29- Otomobiller ancak Şehremaneti tarafından gösterilen yerlerde durabilirler. Bu gibi durak mahallerinde bulunması muhtemel yan sokak ağızlarının işgali kesinlikle yasaktır. Diğer mahallerde ancak müşteri almak veya indirmek için ihtiyaç duyulan süre kadar durulabilir. Tecrübe levhalarına sahip otomobillerin yollarda durması yasaktır. Duraklarda bulunması yazılı miktar arabadan fazla olanlar sondan itibaren sıra ile cezalandırılacaktır.

FASIL – 4

Sürat

30- Şehir içinde kullanılan otomobillerin süratinin saatte otuz altı [saniyede on metre] kilometreyi geçmesi kesinlikle yasaktır. Bu azamî sürat, geniş caddelerin geliş gidişlerinin az olduğu zamanlara aittir. Yol kalabalıklaştıkça ve kaza ihtimalleri mevcut oldukça söz konusu süratin azaltılması gerekir. Dönek mahallerde ve yol ağızlarında ve kalabalık sokaklarda azamî sürati ifade eden yukarıdaki sürat miktarının hiçbir hükmü yoktur. Bu gibi yerlerde azamî sürat sınırlandırılmamış olup otomobillerin kaza

ihtimalini bertaraf edecek şekilde süratini azaltması mecburidir. Böyle yerlerde kaza yapmaya müsait süratle otomobil kullananlar kaza yapmamış bile olsalar cezalandırılırlar. Köprüler üzerinde yukarıdaki şartlara uymak kaydıyla azamî sürat, saatte on iki kilometredir.

FASIL – 5

Otomobil kullanacaklar hakkında

31- Otomobil kullanmak isteyen, en az 18 yaşında olmak ve Türkçe bilmek şartıyla önce Şehremaneti'ne usulen müracaatla imtihan neticesinde ehliyetini ispat ederek ehliyetname almakla mükelleftir. Merak nedeniyle kendilerine ait otomobilleri kullanan ictimaî mevki sahibi zevat, Türkçe bilmek kaydından müstesnadır. Ehliyet sahibi olmayanların otomobil kullanmaları kesinlikle yasaktır.

32- Şoförler hangi otomobili kullanıyorlarsa o otomobilin numarasını, garajını, sahibinin isim ve adresini iki gün zarfında Şehremaneti'ne bildirmeye mecburdurlar.

33- Şoförler ne cins ve marka otomobil veya kamyon kullanmak için ehliyetname almışlarsa yalnız onu kullanabilirler. Diğer makineleri kullananlar ehliyetnamesiz kabul edilir.

34- Şoförler kullandıkları otomobili ve ikametgahını değiştirdikçe durumlarını numunesine uygun bir beyanname ile hemen Şehremaneti'ne bildirmeye mecburdurlar. Şoförlerin otomobil kullandıkları veya kullanacakları esnada içki içmeleri ve sarhoş olmaları yasaktır.

FASIL – 6

Ceza hükümleri

35- Bu talimat hükümlerine riayet etmeyenler, belediye işlerine dair ceza kanunu hükümlerine göre cezalandırılırlar. Şoförlerin uygunsuz hareketlerinin tekrarı halinde kendilerine verilen ehliyetler ellerinden alınarak geçici olarak meslekten ihraç edilebilirler.

36- Her vukuat, şoförün ehliyeti ile emanetindeki sicil defterine kaydedilir".



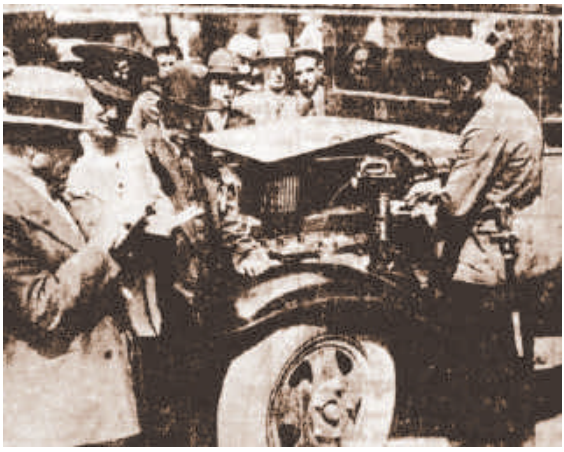
Motorlu polisler hız sınırını aşan şoförleri takip ediyor (Cumhuriyet, nr. 2075, s.1, 15 Şubat 1930

Bu düzenlemelere rağmen her geçen gün otomobillerin sayısının artması, ilerleyen yıllarda yeni düzenlemeler yapılmasını zorunlu kıldı.

1930 yılının ilk düzenlemelerinden birisi, şehir içinde otomobil kullanımına hız sınırı getirilmesi oldu. Dahiliye Vekâletinden Şehremanetine [belediyeye] bildirilen karara göre; otomobiller saatte 20, kamyonlar ise 15 kilometreyi aşamayacaklardı. Aksi halde ceza ödemek zorunda kalacaklardı. Kurala uymayan şoförler, yakalandıklarında önce savcılığa teslim edilecek, ardından hükümet emirlerine uymamak maddesinden mahkemeye verilecekti. Suçun tekrarlanması halinde o şoförün ehliyetine el konacak ve bir defa daha araç kullanmasına kesinlikle izin verilmeyecekti. Düzenleme Ankara'da başarılı sonuç vererek kazaların önünün alındığı fark edilince yurdun diğer yerlerinde de uygulanmaya başlamıştır. Bundan önce İstanbul'da şehir içindeki azami hız sınırı 36 kilometre idi. Ancak bazı şoförler bunun üzerine çıkıyorlardı. Yeni uygulama İstanbul'da 10 Şubat'ta başlayacaktı. Kazaların yüzde 90 oranında eksileceği ümit edilmekteydi[39]. Karar gazetelerde yayımlanmış, Otomobilciler Cemiyeti ve sürücüler haberdar edilmişti. Yollarda hız kontrolünü Seyrüsefer Merkezi'nin motosikletli memurları yapacaktı. Fakat ilk gün kontrol yapılama-

39 Milliyet, 31 Ocak 1930; 7 Şubat 1930.

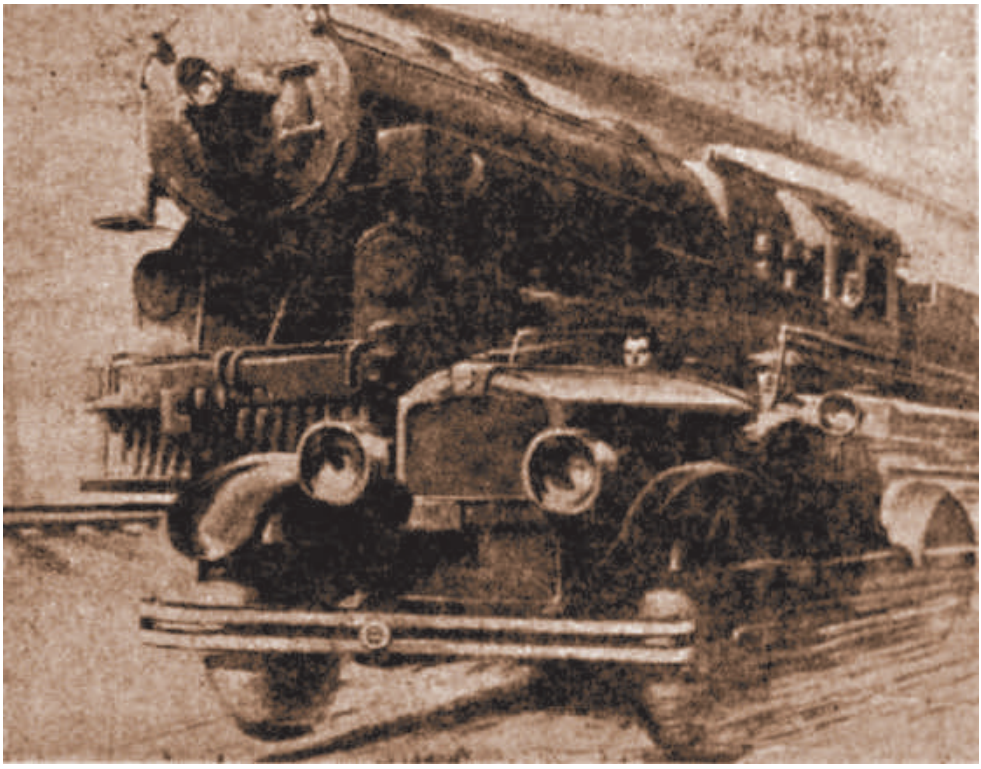
dığından şoförler araçlarını son kez diledikleri hızda kullandılar.



30 Km'den fazla yol gitmeye engel olan reglatörlerin tetkiki (Milliyet, nr. 2641, 19 Haziran 1933)

Karar uzun sürecek tartışmalara sebebiyet verdi. Sürücüler sınırlamaya tepki gösterirken, Otomobilciler Cemiyeti Reisi Nihat Bey de bu kararın uygulama şansı olmadığını söylemişti. Ancak Nihat Bey'in bu açıklaması, Şehremaneti'nce uygun bulunmadı. Nihat Bey, gazetecilerin soruları üzerine konuşmasına açıklık getirdi. Nihat Bey'e göre Amerikan otomobillerinin 20 kilometre süratle gitmesi mümkünken bu karar, Avrupa otomobillerini en düşük vitesle gitmeye mecbur kılacağından yakıt sarfiyatına sebep olacaktı. Öte yandan araçların yavaş gitmesi, şehrin en işlek caddelerinde azamî izdihama yol açacaktı. Bununla birlikte esnaf çaresiz 20 kilometre kuralına uyacaktı. Sorunu zamana bıraktıklarını belirten Nihat Bey, çok kısa süre içerisinde gerçeğin anlaşılacağını, Taksim'den Karaköy'e otomobil ve tramvay kuyruğu oluşacağını savunmuş, ancak Eskişehir ve Ankara'da uygulanabilecek bu kararın bir an önce geri çekileceğinden ümitli olduğunu belirtmişti. Nihat Bey, daha önce de buna benzer anlamsız bir yasa çıkartıldığını, kendilerinin itiraz ettiklerini ve bir süre sonra bundan dönülmek zorunda kalındığını hatırlattı. O düzenleme ile otomobillerin, tramvayları sollamaları yasaklanmış, buna uymayan sürücüler cezalandırılmıştı. Bunun üzerine esnaf bir gün anlaşarak kuralı harfiyen uygulamak konusunda sözleşmişlerdi. Neticede Taksim'den Şişhane yokuşunun alt başına kadar arabalar dizilmiş, seyrüsefer memurları şoförlere, tramvayları sollamaları konusunda ihtarda bulunmuşlar, fakat esnaf ''yasaktır'' diye buna yanaşmamıştı. Protesto işe yaramış, hükümet otomobillerin tramvayları sollamalarına izin vermek zorunda kalmıştı[40].

40 Cumhuriyet, 10 Şubat 1930; 13 Şubat 1930.



Şimendüferi sollayan otomobil (Cumhuriyet, nr. 2245, s.4, 7 Ağustos 1930)

Yapılan bütün itirazlara ve uyarılara rağmen Şehremaneti geri adım atmadı. Fakat bundan pek sonuç alınacak gibi görünmüyordu. Zira yasağa rağmen otomobiller 20 kilometre sınırını aşmışlar, fakat herhangi bir şekilde yakalanan olmamıştı. Bir hafta sonra Nihat Bey'e görüşü sorulduğunda, şu kısa ama çarpıcı cevabı vermiştir: "*20 kilometreden fazla süratle otomobillerin şehrimizde çalışmaları emrinin uygulanamaz olduğunda ısrarcıyım. Birkaç günlük tecrübe de bunu göstermiştir. Eğer caddelerde fevkalade izdiham olmuyorsa bu, 20 kilometreden fazla süratle otomobillerin işlediğini gösterir. Gerçekten de otomobiller daha seri gidiyorlar ve nasıl kontrol edildiği de göz önündedir*"[41].

Belediye ve ilgili makamlar, trafik düzenini sağlamak için zaman zaman kontrollerde bulunmaktaydı. Şehremaneti Seyrüsefer Merkezi'nin düzenlediği istatistiklere göre; 1929 yılının Mart ayında 448, Nisan ayında 530, Mayıs

41 Cumhuriyet, 19 Şubat 1930.

ayında 166, Haziran ayında 99, Temmuz ayında 207 ve Ağustos ayında 243 ceza işlemi uygulanmıştı. Eylül ayı içerisinde aralarında tramvay, otomobil, çeşitli arabalar ve kayıkların da bulunduğu 437 araca muhtelif sebeplerden dolayı ceza kesilmişti. Cezaların 44'ü ehliyetlerin yenilenmemesinden, 15'i otomobillerin girmesi yasak olan caddelerden geçmesinden, 23'ü mühürsüz taksimetre kullanmaktan, 28'i numarasız kasket taşımaktan[42], 12'si müşteriden fazla para almaktan, 14'ü durak yeri olmayan caddeleri işgal etmekten ve 110'u da karne taşımamaktan kesilmişti. Bunlara 1 ilâ 25 lira arasında değişen para cezaları verilmişti[43]. Ekim ayı başındaki kontrollerde İstanbul'un muhtelif noktalarında kontrol yapan belediye memurları, trafik kurallarını ihlal eden 30 şoförü otomobilleriyle birlikte Polis Müdüriyetine almışlardı[44]. Bundan birkaç gün sonra Bahçekapı'da yürütülen kontrollerde ise ehliyetsiz olduğu anlaşılan, taksileri mühürsüz ve lambaları bozuk otomobillere el konulmuş, sürücüleri de emniyete sevk edilmişti[45]. Zaman zaman yürütülen ehliyet kontrolleri kamuoyundan olumlu tepki almaktaydı: Milliyet'in şu haberi buna güzel bir örnektir; "*Takside çalışan otomobiller dün umumî bir teftişe tabi tutulmuş ve şoförlerin ehliyetleri incelenmiştir. Bugün de teftişe devam edilecek ve ehliyeti olmayanlar hakkında takibat yapılacaktır. Seyrüsefer başmemurluğunun şu tedbiri, takdire şayandır. Otomobillerin sürekli bir kontrole tabi tutulması ve ehliyetsiz şoförlerin cezalandırılması sık sık meydana gelen ve birçok bahtsızın hayatına mal olan kazalara mani olacaktır*"[46].

İstanbul'un trafik işleri Şehremaneti bünyesinde 1927 yılında kurulmuş olan Seyrüsefer Merkezi tarafından yürütülmekteydi. Araç sayısının artmasına bağlı olarak işlerin çoğalması üzerine merkezin adının Seyrüsefer Müdüriyeti olarak değiştirilmesine karar verildi. Yeni düzenleme ile trafik işlerini daha sağlıklı yürütmesi amacıyla kurumun kadrosu ve örgütsel yapısı genişletilecek ve 1930 yılından itibaren müdüriyet olarak hizmetine devam edecekti[47].

42 1929 Eylül'ünde Şehremaneti, taksi şoförlerinin numaralı kasketlerden başka şapka giymelerini yasakladı. Söz konusu yasak, özel taksi şoförleri için de geçerliydi (Cumhuriyet, 1 Eylül 1929).

43 Cumhuriyet, 20 Ekim 1929.

44 Cumhuriyet, 3 Ekim 1929.

45 Cumhuriyet, 8 Ekim 1929.

46 Milliyet, 10 Ocak 1930.

47 Milliyet, 7 Ocak 1930.



Beyoğlu'nda aradan 10 yıl geçmesine rağmen düzensiz halde bulunan dolmuşlar. (İstanbul Belediye Mecmuası, 1939, s.114)

1929 yılında kazaların sıklığı üzerine Vali Muhiddin Bey'in talimatıyla Polis Müdürlüğü kontrolleri arttırmıştı. Kontrollerde şoförlerin şehir içinde 25, şehir dışında 35 kilometrelik azamî hız sınırına uyup uymadıkları, karşılıklı gelip giden iki tramvayın arasından geçip geçmedikleri de inceleniyordu[48]. Bu tarihlerde otomobillerle ilgili şikayetlerin başında, araçların gelişigüzel park edilmesi geliyordu. Beyoğlu'nda dükkânı olan bir grup esnaf, bir mazbata hazırlayarak otomobillerini sokak ortasında gelişigüzel park ederek işlerini aksatan şoförlere engel olunması ve araçlar için belirli bir park yeri tayin edilmesi hususunda Şehremaneti'ne müracaat kararı almışlardı[49]. Belediye, taksi otomobillerin esnafa zarar vermelerini önlemek için 1930 yılında ilginç bir uygulama başlattı. Müşteri bekleyen otomobiller 10 dakikadan fazla beklemeyeceklerse caddenin yalnız bir tarafına dizilip duramayacaklar; ayın tek ve çift günlerine göre mesela 2'si, 4'ü, 6'sı… gibi günlerde sağ; 3'ü, 5'i, 7'si… gibi günlerde sol tarafta bekleyeceklerdi. Fakat bu uygulama alay konusu oldu. Milliyet'te yayımlanan ve dönemin okuma-yazma oranın ne derece geri olduğu ve şoförlerin kültürel seviyesinin ne kadar düşük

48 Cumhuriyet, 27 Eylül 1929.

49 Cumhuriyet, 15 Ağustos 1929.

bulunduğu göz önüne alınarak kaleme alınan "Sokaklarda: Tek mi, Çift mi?" başlıklı ironik yazıda karar şöyle eleştirilmiştir: *"Hoş fikir doğrusu... Yalnız bu karar tatbik edilirken şoförlerin yanılmasına meydan vermemek için büyük caddelerde tellallar dolaştırıp; 'Bugün ayın tek günüdür' diye bağırtmak fena olmayacak!"*[50]

Milliyet gazetesi 6 Ocak 1935 tarihli haberinde Dahiliye Vekâletinin trafikle ilgili düzenlemeler içeren yeni bir nizamname hazırladığını yazmıştı. Buna göre; otobüs, otomobil ve diğer kara nakliye araçlarının kontrolü, bunları kullanacakların meslekî durumları yeni esaslara dayandırılacaktı. O tarihe kadar şoför adaylarından güvenlik soruşturması ve sağlık raporu istenirken, bundan sonra adayların ahlakî durumları da incelenecek, cezaî durumu olan birisi ne suretle olursa olsun çalıştırılmayacaktı. Yeni nizamname, kazaların önlenmesine dair tedbirler de içermekteydi[51].

İstanbul'da otomobil sayısının giderek artması trafik yoğunluğunu ve buna bağlı kazaları da beraberinde getiriyordu. Gazete yorumlarında ve özellikle okuyucu mektuplarında yetkililerin dikkati çekilmekteydi. Akşam gazetesinde yayımlanan bu türden bir yazıda, şehrin en işlek ve halk için en tehlikeli sayılan yerlerinde trafik kontrollerinin daha sıkı yapılması gerektiği dile getirilmişti. Bunlardan birisi hiç şüphesiz Taşkışla'ya giden yol ile tramvay caddesinin birleştiği ve otobüs durağı olarak kullanılan yerdi. Bir zamanlar burada bir işaret memuru durmakta iken son zamanlarda bu uygulama kaldırılmıştı. Bu yüzden 23 Mart 1947 günü meydana gelen bir kazada çocuğunu gezdirmekte olan bir anne yere yuvarlanmış, çocuk ise paramparça olmaktan kıl payı kurtulmuştu. Benzer kazalar ertesi günlerde de görülmüş, 27 Mart günü ise bir otobüsle otomobil arasında sıkışan bir yayanın bacağı parçalanmıştı. Trafik işlerine nezaret eden ve bu konuda ciddi tedbirler alan Emniyet Altıncı Şube Müdürü Kemal Akgün'ün çalışmaları her ne kadar takdir edilse de yetersiz görülmekteydi. Vakit geçirilmeden bu noktaya eskisi gibi bir memur ikame edilmesi isteniyordu. O civardaki gezi parkı ve bahçe nedeniyle başta çocuklar olmak üzere bütün bölge halkı risk altında bulunduğundan buna şiddetle ihtiyaç duyulmaktaydı[52].

50 Milliyet, 8 Haziran 1930.
51 Milliyet, 6 Ocak 1935.
52 Akşam, 28 Mart 1947.

Kemal Aygün, eleştiri ve taleplerle ilgili yaptığı değerlendirmede kadro yetersizliğinden söz etmişti. Halihazırda trafik işlerinde 90 kişi görev yapmaktaydı. Verimli iş görülebilmesi için bu kadronun en az bir misli artırılması gerektiğini savunan Aygün, karşılaşılan sorunlar ve belediyenin çalışmaları hakkında şu değerlendirmelerde bulunmuştur: Şehrin en işlek yerlerinde taksiler, otobüs duraklarının önünü lüzumsuz olarak işgal etmektedirler. Özellikle geceleri Taksim Kristal Gazinosu'nun yaya kaldırımı önü ile Abide etrafı taksiden geçilmemektedir. Bu durum, seferlerin aksamasına yol açmakta, görevliler gece yarılarına kadar buraları teftiş edip tıkanıklığı gidermeye çalışmaktadırlar. Bir taraftan da kazaların önlenebilmesi için tedbir arayışına gidilmektedir. Kalabalık yerlerde, mesela İstiklal Caddesi veya Karaköy gibi noktalarda, genellikle kaza meydana gelmemektedir. Çünkü buralarda gerek yayaların, gerekse araçların yoğunluğu yüzünden şoförler daha dikkatli hareket etmektedirler. Atatürk Bulvarı, Tarlabaşı, Fındıklı Caddesi gibi oldukça tenha ve araçların serbestçe ilerledikleri caddelerde kazalar daha çok olmaktadır. Kaza rekorunun kırıldığı bölge Boğaziçi yolları olup bu durumun başlıca sebebi ise aşırı sürattir. Şimdiye kadar süratleri önlemek için alınan tedbirlerin etkisi pek görülmemiştir, çünkü şoförler sınır ihlali iddiasıyla tutulan tutanağa itiraz ediyor, mahkeme de zabıtları iptal ediyordu. Fakat artık motorlu takip memurları çoğaldığından haddinden fazla sürat yapan bir aracın arkasına hemen motorlu memur takılmaktadır. Motor otomobilin süratinde yol almakta, onun da sürat göstergesi olduğundan şoförün kaç kilometre ile gittiği tespit edilebilmektedir. Bu takip sistemi etkili olmuştur. Zira son günlerde süratli giden 44 şoföre 25'er liralık ceza kesilmiş, taksimetresi bozuk araçlar cezalandırılmış ve bunları tamir etmeden çalışmalarına izin verilmemiştir. Bu şekilde 22 şoförün taksimetresi ise geri alınmıştır. Aynı zamanda dolmuşların yolcu indirdiği yerlerde sivil memur bulundurulmakta ve memur, inen yolcuya kaç kuruş ödediğini sormaktadır. Böylelikle tarifeden fazla ücret alan şoförler cezalandırılmaktadır[53].

Alınan her türlü önleme rağmen, araç sayısındaki artış nedeniyle belli noktalarda oluşan izdihamın önüne geçilemiyordu. Beyazıt'tan Taksim'e uza-

53 Akşam, 14 Aralık 1947.

nan yoldaki tıkanıklık katlanılamaz hale gelmişti. En fazla yoğunluk ise Galata Köprüsü'nde oluşuyor ve burada karşıdan karşıya güçlükle geçiliyordu. Trafik memurları akşamları saat 17 ile 18 arası geçen otomobilleri saymışlar, herhangi bir sebep veya arıza nedeniyle bir dakikalık duraklama neticesinde rıhtım boyuna sapılacak noktada 32 otomobilin dizildiğini tespit etmişlerdi. Duraklama süresi 2 dakikayı bulduğu takdirde sıralanan araç sayısı 64-65'e çıkmaktaydı. Dar bir sahada bu kadar otomobilin birikmesi yolların ne kadar tıkandığını kanıtlıyordu. Bunun üzerine yayaların Ziraat Bankası önüne geçebilmesi için bu bölgeye bir işaret memuru konulmuştu.

Çözüm olarak görülen çarelerden bir diğeri de tek yönlü yolların çoğaltılmasıydı. Bunun için yeniden bazı incelemelere başlanmıştı. Öte yandan otomobillerin bekleyecekleri parklar da ihtiyaca yetersiz gelmeye başlamıştı. Ancak şehir dokusu yeni bekleme yerleri oluşturulmasına imkan vermiyordu. Bunun için bekleme yerleri daha uzak mıntıkalara kaydırıldı. Mesela Sirkeci'de yer olmadığından Eminönü ve Sirkeci'de biriken otomobillerin Sultanahmet'te beklemeleri uygun görüldü. Sirkeci ve Eminönü'nde otomobiller azaldıkça Sultanahmet'tekiler hareket edeceklerdi. Karaköy Köprüsü'ndeki izdihamı arttıran etkenlerden birisi de atlı arabalardı. Bunun için atlı arabaların sabahları 8 ile 10, akşamları 16 ile 19.30 arasında köprüden geçmeleri yasaklandı[54].

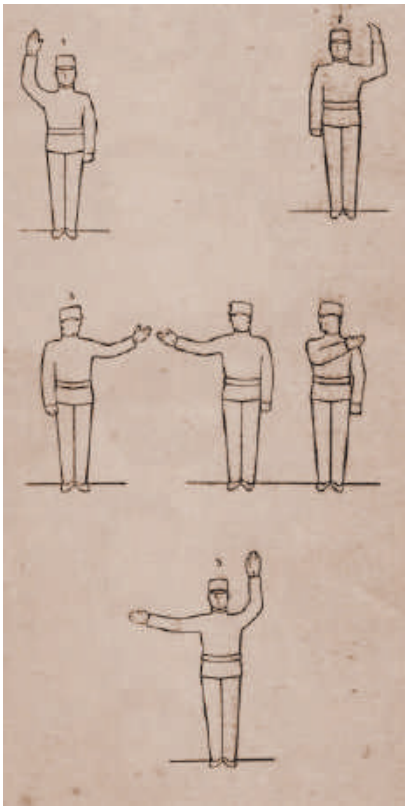
12 Kasım 1948 tarihi itibarıyla İstanbul'daki taksi sayısı 2.012, hususi otomobil sayısı ise 1.500 olarak tespit edilmişti. Bunların dışında kamyonlar ve diğer vasıtalar da trafikteydi. Bilhassa mesai bitiminden sonra saat 17 ile 19 arasında Karaköy ve Bankalar Caddesi sık sık tıkanmaktaydı. İstanbul'a gelen ecnebi bir profesörün yaptığı incelemeler, şehir nüfusu dikkate alındığında en az 30.000 otomobile ihtiyaç duyulduğunu ortaya çıkarmıştı. Buna karşılık 6. Şube Müdürlüğü taksi sayısının 2.500'e dayanması halinde trafiğin iyice güçleşeceği kanaatindeydi. Gerçekte İstanbul'un normal otomobil ihtiyacının 30.000 olduğunu müdürlük de kabul etmekteydi, ancak mevcut yol ve caddeler bu kadar aracın seyahatine imkan tanımamaktaydı. Yetkililer, normal araç artışına bağlı olarak sürekli trafik düzenlemeleriyle uğraşıyordu. Nitekim 11 Kasım 1948 tarihinde alınan kararla, Dolmabahçe yolunu takip ederek Be-

54 Akşam, 2 Ocak 1948.



Trafik yoğunluğunun artmaya başladığı yıllarda Galata Köprüsü (İBB Kültür AŞ Arşivi)





Trafik polisinin muhtelif işaretleri (Şehremaneti Mecmuası, nr. 49)

yoğlu'na giden 400 dolmuş otomobilin güzergâhı değiştirildi, böylece Bankalar Caddesi trafiği gözle görülür biçimde rahatladı[55].

1948 yılı düzenlemelerinden birisi de trafikte gerek yayaların ve gerekse araçların uyması için uluslararası işaretlerin kullanılmaya başlamasıdır. Trafik memurlarının yeni işaretleri öğrenmeleri için Kemal Aygün kendisinin bizzat yönettiği bir kurs düzenlemiş, kursta yetişenler caddelerde yeni işaretleri kullanmaya başlamışlardır. Yeni işaretler, Temmuz'un son haftasında Eminönü Meydanı ile Karaköy'de denenmeye başlandı. Yayaları ve şoförleri bilgilendirmek için yardımcı memurlar görevlendirilirken, 6. Şube Müdürlüğü de gazetelere verdiği ilanlarla halkı haberdar etti. Şoförlere dağıtılmak üzere broşürler hazırlandı. Özellikle Dörtyol ağızlarında uygulanacak yeni işaretlere göre; trafik memuru hareketsiz ve esas duruşta durduğunda onun ön ve arka yönündeki araçlar durmakta, yan yollardaki araçlar hareket etmekteydi. Yeni sistemde memur artık her gördüğü araca ayrı ayrı işaret vermeyecek, gerektiğinde yapacağı tek veya çift kol işareti ile yolu açacak ya da kapayacaktır. Diğer taraftan mevsim dolayısıyla günün erken saatlerinden geç saatlere kadar bütün caddelere ve sayfiyelere giden ara yollar otomobillerle dolmaktaydı. Bunun için denetimler artırılmıştı. Denetimler arttıkça tespit edilen suç miktarı da artıyordu. Sadece 24 saat zarfında 136 otomobile süratli gitmekten ceza yazılmış ve 5 otomobilin ehliyetsiz kullanıldığı tespit edilmiş; 60 şoför de muhtelif suçlarından dolayı cezalandırılmıştı. Ayrıca özel

55 Akşam, 13 Kasım 1948.



Araçların geliş-gidişini düzenleyen trafik polisi (İBB Kültür AŞ Arşivi)

bir ekip de bir hafta boyunca geceleri alkol kullanan şoförleri denetlemiş, bu kontrollere Şoförler Cemiyeti temsilcileri de katılmıştır[56].

Yerli Yersiz Kontrollere İtirazlar

Araçların kontrol yöntemi gelişen teknolojiye bağlı olarak değişmekte, bu durum değişime ayak uyduramayan şoförlerin itirazlarına yol açmaktaydı. Bazen de kontrol memurlarının işgüzarlıkları şoförleri çileden çıkarıyordu. Cumhuriyet gazetesinde yayımlanan 1941 tarihli bir yazıda kontrollerin meydana getirdiği manevi tahribattan şöyle söz edilmiştir:

"*Acele bir işiniz var. Taksinin birine binmiş gidiyorsunuz. Yarı yolda önünüze birkaç memur çıkıyor. Memurlar şoförün evrakını incelemek üzere arabayı durduruyor, siz de dakikalarca bekliyorsunuz. Böylece hedefinize hızla ulaşmak için tercih ettiğiniz seri vasıtadan istifade imkanınız kayboluyor.*

Otobüstesiniz, trene veyahut vapura yetişeceksiniz. Kontrol memurları şoföre arabayı kenara çekmesini işaret ediyorlar. Sıranızın gelmesi için bir müddet bekliyorsunuz. 10-15

56 Akşam, 28 Temmuz 1948.

dakika teftiş, sorgu, sual devam ediyor. Bu arada treniniz kalkıyor, vapurunuz kaçıyor.

Bu durum İstanbul halkının başına sık sık gelmekte, yüzlerce vatandaş yok yere işinden gücünden alıkonulmakta, birçok insanın boşu boşuna vakitlerinin kaybolmasına sebebiyet verilmektedir. Halbuki taksilerin ve otobüslerin muayyen bekleme yerleri ve ilk istasyonları vardır. Orada geçirdikleri boş zamanlardan istifade edilerek genel kontroller pekâlâ yapılabilir. Bu kontrollerde gözden kaçmış hususlar olursa, ilgili araç yol üzerinde durdurularak muayene edilmelidir. Yani kontroller sadece bu tür araçlara yapılırsa, çok fazla kimse rahatsız edilmemiş olur"[57].

OKUMA PARÇASI

İş Bankası Müdürü ve Galatasaray Kulübü Başkanı Haydar Şekib Bey'i Otomobil Ezdi!

İstanbulluların uzun yıllardır bitmek bilmeyen derdi otomobil kazalarıydı. Feci kazalar yüzünden binlerce İstanbullu hayatını kaybetmiş, çok daha fazlası da yaralanmıştı. 1925 yılında da otomobil kazaları artarak devam etti. Bu minvalde günlük gazetelerde otomobil kazalarına dair hadiseler sık sık haber yapılmaktaydı[58]. Hayatını otomobil kazası yüzünden kaybedenlerden biri de İş Bankası Müdürü Haydar Şekib Bey'di.

Haydar Şekib Bey'in otomobil kazası yüzünden ölmesi ve ardından yapılan cenaze töreni İkdam Gazetesinde şöyle haber yapıldı: "*Kaza Kurbanının Muazzam Cenaze Merasimi. Tabut bütün sevdiklerinin ellerinde, taze ve güzel kokulu çiçeklerle örtülü olduğu halde defnedilmiştir.*

Feci bir otomobil kazası neticesinde vefat ettiğini yazdığımız İstanbul İş Bankası Müdürü Haydar Şekib Bey'in cenazesi dün saat onda fevkalade merasim ile bütün gençlerin iştirakiyle kaldırılmıştır.

Haydar Şekib Bey'in cenazesi, dün sabahleyin evinden kaldırılarak Teşvikiye Cami-

57 Cumhuriyet, 30 Mayıs 1941.

58 1924 ve 1925 yıllarındaki otomobil kazası haberlerine birkaç örnek için bk. İkdam, 3 Mayıs 1924; 4 Eylül 1924; 7 Mart 1925; 6 Haziran 1925; 6 Eylül 1925; 4 Kasım 1925; 14 Kasım 1925.

i'ne getirilmiş ve dua edildikten sonra Şehremaneti'nin kapalı ve sarı renkli otomobiliyle Ayasofya Camii'ne nakledilmiştir.

Cenaze otomobili; Galatasaraylılar, idman yurtları gençleri, mektep talebeleri ve polis memurları tarafından kuşatılmış olduğu halde hareket etmiştir. Merhuma akraba ve dostları, şehrimizin çeşitli müessese müdürleri, ticaret âlemine mensup pek çok kimse ayrı ayrı otomobillerle cenaze otomobilini takip ederek eşlik etmişlerdir.

Cenaze otomobilini takip eden birkaç otomobilde merhumun ruhunu şad için gönderilen taze çiçeklerden yapılmış renkli ve latif çelenkler bulunmaktaydı.

Ayasofya'da cenaze namazının edasından sonra cenaze tabut içinde camiden çıkarılmış ve bütün gençlerin elleri üzerinde saygıyla kaldırılarak gözyaşları arasında Sultan Mahmud Türbesi'nde hazırlanan kabrine nakledilmiş ve orada defnedilmiştir. Merhumun nezih ruhuna Fatihalar okunarak, namı hürmetle yad edilmiştir.

Dün gelen çelenklerin sayısı o kadar çok ve çelenkler o kadar mükemmeldi ki cenazeyi taşıyan otomobilin üzerindeki ve cenazeyi takip eden otomobillerdeki buketler gözleri kamaştıracak kadar cazip bir manzara arz ediyordu. Merhumun reisi olduğu Galatasaray Kulübü çok nefis bir çelenk yaptırdığı gibi; İş Bankası da aynı derecede mükemmel bir çelenk göndermiştir. Tabutun üstünü özellikle Galatasaray'ın ve bankanın çiçekleri sarmıştı. Aradaki rekabete rağmen Fenerbahçe Kulübü de muazzez ölünün naaşı karşısında müstesna bir kadirşinaslık göstererek cenazeye pek nadide bir çelenk ile iştirak etmiş, böylelikle bir fazilet örneği göstermiştir.

Haydar Şekib Bey'in vefatı münasebetiyle şehrimizde bulunan bankalar saat ikiye kadar kapalı tutulmuştur.

İş Bankası özel bir hürmet olmak üzere bütün gün tatil edilmiştir.

Savcılık Tahkikatı

Vefatına sebebiyet veren otomobil kazası hakkında asliye mahkemesi savcılığı tahkikata başlamıştır. Bu hadisenin tahkikatıyla önceki günden beri savcı muavinlerinden Daniş Bey meşgul olmaktadır. Daniş Bey'in incelemesi neticesindeki kanaatine göre; facianın yegâne mesulü olan şahıs, şoför Mazhar'dır. Bu nedenle şoför Mazhar, hakkında çıkarılan süresiz tutuklama müzekkiresiyle tutuklanmış ve hakkındaki tahkikatın tutuklu olarak devamı talebiyle evrakı İkinci Hakim Hayreddin Bey'e havale edilmiştir.

Daniş Bey dün bir muharririmize aşağıdaki malumatı vermiştir:

Yapılan incelemeye göre, şoför Mazhar'ın bu faciada yegâne âmil olduğu anlaşılmıştır. Hadise şu şekilde cereyan etmiştir:

Şoför Mazhar'ın kullandığı otomobil, Büyükdere Caddesi'nde yolun sağ tarafını takip ederek gelmekteymiş. Önüne yine aynı istikamette yürüyen bir yük arabası çıkmış; şoför Mazhar, otomobili küçük bir manevra ile sola doğru kırmış, fakat fena bir tesadüf eseri olarak karşıdan gelen Millî Oto Kumpanyası'na ait bir kamyona çarpmıştır. Bu çarpışmadan sonra kamyonun çamurluğu ve basamağı kırılmış, bunun üzerine şoför Mazhar ne olduğunu görmek maksadıyla yan taraftan arkasına bakmış ve fakat bu esnada otomobiline acele ile yine doğru istikamet vermeyi ihmal ettiğinden otomobil olanca süratiyle zaten beş metre kadar dar olan yolu korkunç şekilde kat etmiş ve orada bulunan ağaçlardan birine çarpmıştır ki bu şekilde malum hadise meydana gelmiştir. Şoför Mazhar, yük arabasının bulunmadığı ve kamyonun yalpa yaparak ilerlediğini iddia etmektedir.

Halbuki bu iki arabanın mevcudiyeti gerek arabacı ve gerek şoförün ifadeleriyle sabittir. Mazhar'ın 40 kilometre ile kat ettiği iddiasına rağmen şoför, 90-100 kilometre ile kat ettiğini ifade etmiştir.

Biz, şoför Mazhar'ın yolun darlığını dikkate almayarak manevra yapması neticesinde araba ve kamyonun arasından geçmek suretiyle kazanın meydana geldiğine kanaat ettik. İnceleme henüz bitmemiştir. Kamyon şoförlerinin bu işte hiçbir kusuru yoktur. Çünkü onlar daima caddenin sağ tarafını takip etmişlerdir. Sonra yapılan incelemede, kamyonun henüz fabrikadan çıktığı bu nedenle arızası mevcut olmadığı ve aynı zamanda saatte 40 kilometreden fazla süratle gidemeyeceği de anlaşılmıştır"[59].

59 İkdam, 4 Kasım 1925.

OKUMA PARÇASI

Otomobilin Yirmi Beş Yıllık Gelişimi

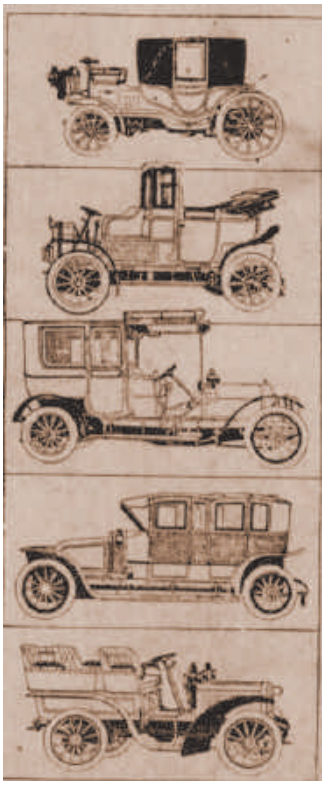


Akşam, nr. 6583, 13 Şubat 1937, s .12

Bugün sokaklarımızı dolduran, en ıssız köylerimiz arasında bile görülmeye başlayan otomobil; nakil vasıtalarının en mükemmeli olduğu gibi, sanayinin şimdiye kadar en hızlı şekilde gelişen şubesidir. Otomobilciliğin yirmi beş seneden beri geçirdiği safhaları resimleriyle beraber burada tespit ediyoruz. Bu gelişim, bizim için ibret vesilesidir. Halkımız yalnız otomobil kullanmayı değil, otomobil yapmanın da memleketimizde kurulup gelişmesini amaç edinmelidir.

Otomobiller her sene yeni bir gelişme gösteriyor. Asrımızın muhtelif sanayi kolları arasında otomobil üretimi adeta dev adımlarla ilerlemiştir. Hiçbir sanat bu kadar süratle terakki etmemiş, hiçbir sanat şubesi için uzmanlar bu derece incelemede bulunmamıştır. Her sene değil, belki her ay büsbütün yeni bir şeklin meydana çıkmasına başka tür ürünlerde neredeyse hiç rastlanmamıştır.

Sanayi erbabının otomobile bu kadar önem vermesi, yalnız spor veya gezinti için değil, belki ticaret ve iktisat âleminde otomobilin oynadığı rolün pek mühim olmasındandır. Çünkü şehirleri, köyleri, sokakları ve semtleri birbirine ziyadesiyle yaklaştıran bu güvenli ve rahat nakliye vasıtası; malların süratle sevkini, işlerin çabuk görülmesini ve sonuçta her iktisadi sahada çok farklı kârın elde edilmesini sağlamaktadır. Yakın zamana kadar araba ile sekiz saatte kat edilen iki köy veya şehir arasındaki mesafe, süratli otomobillerle bugün bir saatte kat edilebiliyor. Özellikle büyük şehirler içinde süratle yapılması gereken mülakatlar, insan ve eşya nakilleri eskisiyle kıyas kabul etmeyecek baş döndürücü bir hızla yapılıyor. Otomobilin önemi o derece artmış bulunuyor ki bugün büyük şehirlerdeki bütün otomobillerin çalışmadığı farz edilse; şehirler, kan dolaşımı duran bir insan gibi derhal cansız bir hale gelirlerdi.



"Bu resimler Otomobilin ilk ve en eski şekilleri" (Meraklı Gazete, nr. 12, 18 Ekim 1926, s. 2)



"En son sistem iki kişilik gezinti otomobili" (Meraklı Gazete, nr. 12, 18 Ekim 1926, s. 2)

İstifade edilebilir bir nakliye vasıtası olması ancak 1902 ve 1903 senelerinde gerçekleşen otomobil, daha önce uçağın bugünkü vaziyetinde bulunuyor yani tecrübe ve teşebbüs devresi geçiriyordu.

Bu tarihte otomobillerin önemli bir kısmının üstü açıktı. Gerek açık, gerekse kapalı otomobillerde eski arabalar ve landolar taklit edilmişti. Hele 1912 ve 1913'te yapılan otomobiller tamamıyla landolara benzemektedir. İlk otomobilde kapı arkadandı. Yan kapılar bu tecrübeden sonra ortaya çıktı. Hem yolcu hem eşya taşıyabilmek için üzerlerine eşya koyulmaya müsait olan otomobiller ise üç dört sene ara ile yani 1906 ve 1907 seneleri zarfında yapıldı. Eski otomobillerin oturacak yerleri yüksekteydi. Böyle eski sistem otomobillere bugün de sokaklarda rastlanabilir.

İnsan bunların içinde adeta tek katlı evde seyahat etmiş gibi olur. Halbuki sonraları oturacak yerler alçaltıldı. O kadar ki otomobillerin içindekiler sokaklarda yürüyenlerle aynı istikamete geldiler. Ayrıca eski otomobillerin uzunlukları sınırlı olduğu halde son otomobiller uzunlamasına birer şekil de almış oldu. İlk otomobillerde şoför açıktaydı. Bozuk havalarda ve sürat halinde bunun ne kadar uygunsuz olduğu takdir edildiği için ilk olarak şoförün önüne rüzgârı ve tozu engelleyecek ve aynı zamanda ileriyi görmeye müsait bir cam takıldı. Ertesi sene ise temiz yerlerde ve müsait havalarda bu camın kaldırılması için dönme kabiliyetinde olması sağlandı. Daha



İki kişilik otomobil (Meraklı Gazete, nr. 12)



"Amerika Sistemi Otomobiller" (Meraklı Gazete, nr. 12, 18 Ekim 1926, s. 2)

sonra özellikle kapalı otomobillerde şoförün içeride bulunmasının daha uygun olacağı düşünüldü. Bu şekilde yalnız müşteri için değil, içinde her zaman bulunmaya mecbur olan şoförün de tamamıyla rahat etmesi temin edilmiş oldu. Zaten Avrupa'da ve Amerika'da otomobillerin birçoğu iş adamı olan sahipleri tarafından bizzat kullanıldığı için şoför mahallinin içeride bulunması zorunlu idi. Tamamıyla kapalı otomobiller, sahiplerinin latif havalardan istifade etmesini engelleyeceğinden birçok otomobilin açılıp kapanabilecek şekilde üretilmesi daha uygun olacaktı. Şu an en çok kullanılan otomobillerin önemli bir kısmı bu şekildedir.

Fransızlar otomobillerin iç süslerini yapmaya merak ettilerse de Amerikalıların yaptıkları modeller hepsinden üstün oldu. Çünkü onlar içerinin güzelliğini ve rahatını temin için elektriği kullandılar. Son model Amerikan otomobillerinde; bir düğmeye basınca kapının, diğer bir düğmeyle pencerenin, üçüncü bir düğme ile ise elektrik lambalarının açıldığı ve kapandığı görülür. Aynı şekilde arkaya veya öne işaret vermek için projektörü, sadece yan lambaları veya arka lambaları yakmak için de yine birer düğmeye dokunmak yetmektedir.

En garip şekilli otomobiller yarış için yapılanlardı. Bunlar, makinanın kuvvetini ve otomobilin sağlam fakat hafif olmasını, ayrıca süratle giderken hava mukavemetinin de asgarîye inmesini temin için gayet garip ve bazen bir uçak kanadına benzeyen şekillerde yapılmaktaydı[60].



"Son zamanlarda çıkan otomobillerin muhtelif şekilleri vardır. Bunlardan birçoğu hakikaten pek garip bir şekildedir. Fakat kullanış ve sarfiyat itibariyle eskilerinden pek mühim farkları vardır. Hatta uşaklar için hariçte oturacak yerler bile konulmuştur" (Meraklı Gazete, nr. 12, 18 Ekim 1926, s. 2)

Cumhuriyet Devrinin İlk Taksimetreleri ve Taksiciliğe Dair Gelişmeler

Otomobilin yaygınlaşması, şehir içi ulaşımda taksicilik denilen yeni bir türü doğurmuştur. İstanbul'da ilk taksiler genellikle ikinci el otomobillerle yapılmaktaydı. Bunlar da markalarına göre semtlere ayrılmışlardı. Örneğin; Fiatçılar Beyoğlu'ndaki Tokatlıyan Oteli'nin köşesindeki sokakta, Chevroletçiler Pangaltı'da kümelenmişlerdi. Zamanla Şehzadebaşı, Tepebaşı, Taksim ve Kadıköy gibi kalabalık merkezlerde taksi durakları oluşmuştu. İstanbul'un ilk namlı taksicileri arasında daha sonraları milletvekili olan Senihi Yüceten, Sabiha Sultan'ın eski kahyası Mehmed Efendi, Pangaltılı Apik, Laz Yani, Ayıboğan ve Mustafa sayılabilir[61].

60 Meraklı Gazete, Sayı: 12 (18 Ekim 1926), s. 2.

61 Burçak Evren, "Otomobil", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, c. VI, İstanbul 1994, s. 183.



Taksisiyle birlikte İstanbul şoförü

İstanbul'da ilk taksimetreler, 1908 yılından itibaren kullanılmaya başlandı. Yukarıda ilgili bölümlerde anlatıldığı üzere bu tarihten itibaren zaman zaman tarifeler yayınlanmaktaydı. Cumhuriyet devrinde ise taksilerde taksimetre kullanmak üzere 1924 Ekim'inde harekete geçildi. Bunun için Şehremaneti gazetelere şöyle bir ilan verdi; *"İstanbul şehri dahilinde kiraya çalışan binek otomobil ve arabalarına taksimetre takılacaktır. Bu nedenle şirketlerin ikişer adet numuneleriyle beraber genel şartlarını ihtiva eden tekliflerini kapalı zarf içerisinde olmak üzere 30 Teşrin-i evvel 1340 saat beşe kadar Şehremaneti'ne vermeleri ilan olunur"*[62]. Bu ilanın ardından 1925 yılının ilk aylarında taksimetrelerle ilgili çalışmalara hız verildi. Bu manada taksilere taksimetre takılması yönünde Belediye Cemiyeti, Şehremaneti ve Dahiliye Nezareti anlaşmaya vardı. Söz konusu anlaşma, Şehremaneti tarafından taksi sahiplerine gazetelere verilen şu ilanla duyuruldu:

62 İkdam, 15 Ekim 1924.



Taksi durağı (Akşam, nr. 6158, 8 Kanunuevvel 1935)

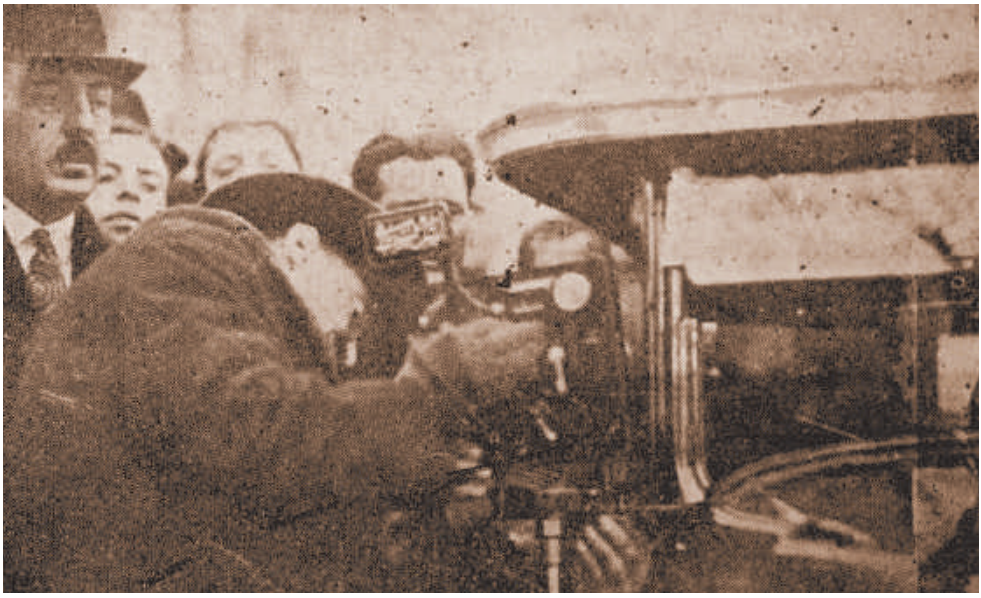
"Şehremaneti'nden: Otomobillere taksimetre takılması; Belediye Cemiyeti, Emanet ve Dahiliye Vekâleti tarafından kabul edilmiştir. Tarife olarak şimdilik Romanya'da kullanılan tarife seçilmiştir. Taksimetrelerin cinsi hakkında şimdilik bir mecburiyet yok ise de müsabakayı kazanmış olan Jake markalılarının kullanılması faydalıdır. Devam eden müsabaka neticesinde iki model daha kabul edilecektir. Ayrıca her isteyen şahıs ve şirket, taksimetreli otomobil işletmekte serbesttir"[63].

Şehremaneti, taksimetreler için ihaleye çıktı ve ihaleyi Jake, Argo ve Seyman şirketleri kazandı. İlk başta bunlara 500 taksimetre sipariş edildi. 1925 Eylül ayında 500 taksimetre daha sipariş edildi. Yapılan ön hesaplara göre taksilerin tamamına 1926 Mart ayına kadar taksimetreler takılmış olacaktı[64].

Taksimetrelerin sipariş edilmesiyle birlikte tartışmalar da alevlendi. Konuyla ilgili bir demeç veren Otomobilciler Cemiyeti Başkanı şunları söyledi: *"Şükür ki şoförlerin az bir kısmını teşkil eden kabiliyetsizler ayıklanmaktadır". Taksimetre meselesine gelince: "Argo" marka taksimetre saatlerinin arabanın geriye hareketinde de*

63 İkdam, 16 Mart 1925.

64 İkdam, 23 Eylül 1925. Şehremaneti, yalnızca taksimetreler için değil bütün otomobiller için daha 1924 yılında gazetelere ardı ardına ilanlar verdi. Mesela bk. İkdam, 26 Şubat 1924.



Emin Bey'in ilk taksimetreyi takması (İstanbul Şehremaneti Mecmuası, Sayı 17, Ocak 1926, s. 222)

işlemesi sayesinde diğerlerine göre daha üstün olduğu görülerek tercih edilmiş ve 200 taksimetre sipariş edilmiştir. Mart'tan önce şehrimizde taksimetresiz otomobil kalmayacaktır. Ayrıca otomobillere ucuz benzin ve lastik temini için teşebbüslerde bulunduk. Bunu temin ettikten sonra fiyatlar yarı yarıya düşecektir"[65].

1925 Ekim ayında İstanbul'da ilk taksimetreler denendi. Konuyla ilgili İkdam gazetesinin bir haberinde şu bilgiler veriliyordu: "*Otomobillere taksimetre takılması hakkında Şehremaneti tarafından alınan karar, malumdur ki Mart ayından sonra uygulanacaktır. Avrupa'ya ısmarlanan taksimetreler şimdiden şehrimize gelmeye başlamıştır. Gelen taksimetrelerin üzerindeki rakamlar ve yazılar tamamen Türkçedir. Dün bu taksimetreler Emanet Fen Heyeti Makine Mühendisi Fahri Bey tarafından incelenmiştir. Otomobiller taksimetre kullanımına başlandıktan sonra iki sınıfa ayrılacaktır. Birinci sınıfa dört kişilik, ikinciye de iki kişilik arabalar dahil olacaktır*" [66].

Taksimetre kullanma mecburiyeti ise 1926 Ocak ayında getirildi. Bu münasebetle 2 Ocak 1926 Cumartesi günü, Otomobil Şoförleri Cemiyeti'nin Taksim'deki şubesinde bir tören yapıldı. Şehremini, yanında fen heyeti müdürü

65 İkdam, 30 Eylül 1925.
66 İkdam, 28 Ekim 1925.

ve müdür yardımcısı olduğu halde, saat 2'de cemiyetin binasına geldi ve ilk taksimetreyi kendi eliyle bir otomobile taktı. Ayrıca taksimetreyi takarken bu aletin hem şoförler hem de halk için faydalarını anlatan bir konuşma yaptı[67].

Taksimetrelerin takılmaya başlamasının ardından tarifeler de belirlendi. Yeni düzenlemeye göre ücretler şöyle olacaktı[68]:

(1) Numaralı Tarife Gündüz Ücretleri:

Taksimetre Hesabı	**Birinci sınıf otomobillerde**	**İkinci sınıf otomobillerde**
İlk altı yüz metre için	60 kuruş	40 kuruş
Müteakip her iki yüz metre için	3 kuruş	2 kuruş
Beklemenin her iki dakikası için	3 kuruş	2 kuruş
Şehirden aşağıdaki mıntıka haricine çıkılıp ve boş dönüleceği zaman zam	100 kuruş	100 kuruş

(2) Numaralı Tarife Gece Ücretleri: Aşağıda ayrıntıları yazılı olduğu şekilde [Yukarıdakine yüzde elli zam]

Taksimetre Hesabı	**Birinci sınıf otomobillerde**	**İkinci sınıf otomobillerde**
İlk dört yüz metre için	60 kuruş	40 kuruş
Müteakip her 133,33 metre için	3 kuruş	2 kuruş
Beklemenin her 1.33 dakikası için	3 kuruş	2 kuruş
Şehirden aşağıdaki mıntıkalar haricine dönmemek üzere gitmek için zam	150 kuruş	150 kuruş

Akşamları yaz saati itibarıyla 23'ten, kış saati itibariyle 22'den itibaren sabaha kadar gece tarifesi uygulanacak, bu saatlerin öncesi gündüz tarifesine tabi olacaktır.

Köprüden geçiş halinde gidiş-dönüş köprü parası olan 20 kuruş müşteri tarafından ödenecektir.

Otomobilin boş olarak dönüşünde zamma tabi olan yerler:

67 İstanbul Şehremaneti Mecmuası, (Ocak 1926), s. 222.

68 İstanbul Şehremaneti Mecmuası, (Ocak 1926), s. 222-223; Milliyet, 2 Mart 1926.

İstanbul'da: Eyüp içinde kalmak üzere surların harici; Beyoğlu'nda: Karaağaç Pay mahallinden başlayarak Halıcıoğlu, Darülaceze yolu, Hürriyet Tepesi, Balmumcu Çiftliği ve Bebek arasına uzanan hattın harici; Üsküdar'da, Çengelköy Mektebi'nden Beylerbeyi Sarayı arkasına, oradan Kısıklı Küçükçamlıca kaynağı, Acıbadem Caddesi, Kotra yolu ile Fener istasyonuna uzanan hattın harici".

Yeni düzenlemede taksi kullanıcılarının dikkat etmesi gereken hususlar da şöyle tayin edildi[69]: "*Aletin bayrağının yukarıda olması otomobilin boş olduğu anlamına gelir ve bu halde otomobilci gelecek müşteriyi kabul etmeye mecburdur. Bu durumda alet serbest işaretini gösterir. Bayrak çevrilerek 1 numaralı gündüz işaretinin tarife mahalline getirilmesi, gündüz tarifesinin; tekrar çevrilerek 2 numaralı gece işaretinin getirilmesi, gece tarifesinin işlediğini gösterir. Bayrak bu tarifelere gelince birinci sınıf otomobilde 60, ikinci sınıfta 40 kuruşu gösterir. Otomobil ilerledikçe ve durdukça bu rakamlar yukarıdaki tarifeye göre artar. Emanet tarafından tespit edilen taksimetre fiyatları, otomobillerin tamamen taksimetre takmasıyla rağbetin ve seyrüseferin artması esasına göre tanzim edilmiş olduğundan bir numaralı tarifenin şimdiden tatbik edilmesinin otomobil sahiplerinin zararına olduğu tecrübe ile anlaşılmıştır. Bu nedenle gündüzleri iki numaralı gece tarifesinin uygulanması ve geceleri kış saatiyle 22'den itibaren bu tarifeden fazla olarak her sefer için yarım lira zam alınması kararlaştırılmıştır. Boş olan işaret taksimetrenin işlediği halde kaydetmediğini gösterir. Teyit işareti görününce son ücretin tespit edilmiş olduğu anlaşılır.*

Aletin arkasındaki işaretlerden biri kilometreleri gösterdiğinden hareketin başlangıcı ve sonunda işaretin okunmasıyla kat edilen kilometre anlaşılabilir. Ahalinin bu konulara dikkat etmeleri ve fazlalık gördükleri takdirde en yakın belediye dairesini haber vermeleri rica olunur".

Yeni düzenleme ile ilgili resmî kaynaklarda her ne kadar "Şehremini beyin bu samimi temennileri şoför efendileri son derece sevindirmiş ve bu genç ve çalışkan zümrenin cumhuriyet hükümetimize karşı bu vesile ile de minnet ve muhabbet etmelerini sağlamıştır"[70] yönünde değerlendirmeler yapılsa da iş gerçekte hiç de yazıldığı gibi değildi. Zira taksicilerin bir kısmı yeni düzen-

69 İstanbul Şehremaneti Mecmuası, (Ocak 1926), s. 224; Milliyet, 2 Mart 1926.

70 İstanbul Şehremaneti Mecmuası, (Ocak 1926), s. 222.



Taksimetre örneği (Milliyet gazetesi, nr. 20, 2 Mart 1926, s.1)



Taksimetre

lemeden memnun kalmamıştı. Dahası taksimetrelerin 1926 Şubat ayı sonuna kadar tamamen takılması gerekirken, 1 Mart 1926 tarihli gazete haberine göre taksicilerin neredeyse yarısı taksimetre taktırmamıştı. Bunlar son gün Şehremaneti önüne gelerek 10 gün daha ek süre verilmesini istedilerse de bu talep kabul edilmedi. Buna mukabil taksimetre taktıramamış olanlara cezai müeyyidenin uygulanmasında bir süre daha müsamahalı davranılacağı bildirildi[71].

Taksimetre takmamış olan taksicilerle ilgili bir gazete haberinde şu bilgiler veriliyordu[72]: *"Şehrimizde otomobillerine evvelki akşama kadar taksimetre taktırmamış olan şoförler, dün sabahtan itibaren meslekten men edilmişlerdir. Taksimetresiz otomobillerin işletilmesine mani olmak üzere şehrimizin muhtelif caddelerine yeniden belediye zabıta memurları ikame edilmiş ve yasağa rağmen taksimetresiz otomobil kullanılmaya cüret eden şoförler, cezalandırılmak üzere emanete sevk edilmişlerdir. Emanet müfettişleri bu takibatın layıkıyla yapılmasını temin için mıntıka mıntıka teftişte bulunmuştur.*

Otomobilciler Cemiyeti, söz konusu yasak dolayısıyla atıl kalan şoförler için taksimetre getirtilmesine teşebbüs edildiği iddiasıyla tekrar emanete müracaat ederek bir ay kadar

71 Milliyet, 1 Mart 1926.
72 Milliyet, 2 Mart 1926.

süre verilmesini istemiş de emanetin kararı kesin olduğundan cemiyetin talebi reddedilmiştir. Diğer yandan taksimetre ücretleriyle bu aletlerin kullanılışı hakkında halkın kandırılmaması için hazırlanıp basılan tarifeler, belediye daireleri ile belediye zabıta merkezleri ve polis müdürlüğüne gönderilmiştir. Tarifeler, belediye dairelerine müracaat edenlere 100 paraya verilecektir. Halka zorluk çıkaran şoförlerin cezalandırılması konusunda zabıta da belediye memurlarına yardım etmektedir".

Taksimetre tartışması ilerleyen günlerde de devam etti. Özellikle taksimetre sipariş etmiş olmasına rağmen henüz temin edememiş taksiciler, kendilerine ceza verilmemesi yönünde Şehremaneti'ne baskı yapmaktaydılar. Nitekim baskılar sonuç vermiş ve Şehremaneti muavinlerinden Şükrü Ali Bey, Milliyet gazetesine şöyle bir demeç vermişti[73]: *"Şehremaneti muavinlerinden Şükrü Ali Bey, bu hususta bir muharririmize aşağıdaki izahatı vermiştir:*

Taksimetre sipariş ettiklerini ispat etmiş olanların taksimetreleri gelinceye kadar mağdur olmamaları ve çalışabilmeleri için taksimetre fiyatlarına göre bir tarife yapıyoruz. Henüz taksimetre sipariş etmemiş olanlar bu müsaadeden istifade edemeyecekler ve bu şekilde taksimetreli otomobilcilerin mağduriyetine meydan verilmemiş olacaktır.

Taksitle taksimetre koyanlar ayda 300 kuruş kadar kira vermek mecburiyetindelerdi. Biz taksimetresiz olup da sipariş vermiş olanlardan ayda 300 kuruş almaya ve bu paraları uçak yardımına tahsis etmeye karar verdik. Bahsedilen yeni tarifenin aynen uygulanıp uygulanmadığını dikkatle kontrol edeceğiz ve taksimetre getirtmek için sipariş vermemiş olanların çalışmasına imkân bırakmamak amacıyla yeni tarife sınırlı miktarda, numaralı ve mühürlü olarak çıkarılacak ve bu tarifeleri taksimetre sipariş etmemiş olan şoförler alamayacaklardır.

Kontrollerin şiddetini temin için bütün belediye zabıta memurlarına tebligat yapılacaktır. Zabıta memurları yolda giden otomobilleri durdurarak müşterilerine kaça bindiklerini soracak ve emanet müfettişleri de teftiş yapacaklardır. Yeni tarifeye göre gitmediği anlaşılan şoförlerin tarifeleri derhal geri alınacak ve kendileri meslekten atılacaktır.

Tarife bu akşam tamamlanacak ise de basılması gerektiğinden ancak Cumartesi (yarın) gününden itibaren tatbik edilecektir.

73 Milliyet, 5 Mart 1926.

Taksimetresiz otomobillerin üçte ikisi sipariş vermiş olduklarından yeni tarifenin tatbikine başlandıktan sonra kullanılan otomobillerin miktarı mahsus bir derecede artacaktır. Bunların taksimetreleri en geç Mart sonuna kadar gelecektir. Nisan'ın onuna kadar İstanbul'da taksimetresiz otomobil kalmayacağını zannediyoruz".

Şükrü Ali Bey, taksimetre alan fakat farklı tarife uygulamak isteyen şoförler hakkındaki şikâyetlerin artması üzerine yine Milliyet gazetesine 8 Mart 1926'da şöyle bir demeç daha verdi: "*Evet, aldığımız haberlere göre, şoförler halkı kandırıyorlar. Taksimetrenin gösterdiği fiyatlardan hariç 40 kuruş verilecek diyorlar. Hâlbuki taksimetrenin gösterdiği ücretten başka para verilmesi gerekmez. Otomobil ücretini verirken taksimetrenin levhasındaki rakamlara bakmak yeterlidir. Ayrıca bir hesap yapmaya gerek yoktur. Bazı şoförler, müşterilerine "taksimetre çalışmıyor" diyorlarmış. Hâlbuki taksimetresi bozuk otomobiller garajdan çıkarılamaz. Şoförler hakkında şikâyeti olanlar doğrudan doğruya emanete müracaat ederse, derhal alakadar şoförler cezalandırılacaktır.*

Taksimetresiz şoförler için hazırlanan tarife, dün Şehremaneti'nde incelenmiş, birçok yanlışlık görüldüğünden halkın zarar görmemesi için uzun uzadıya tashih edilmiş ve ancak bugünden itibaren tatbiki mümkün olacağı anlaşılmıştır.

Emanetin tespit ettiğinden fazla ücret talep eden veya müşterisi olduğu bahanesiyle müşteri almak istemeyen şoförlerin ehliyeti müsadere edilecektir. Gece saat yirmi ikiden sabaha kadar tarifedeki ücrete ilaveten sefer için yarım lira verilecektir.

Bekleme ücreti her iki dakika için büyük otomobillerde 3, küçük otomobillerde 2 kuruştur.

Şehir harici sayılan mıntıkalara gidilirse tarifedeki ücretlere 1 lira ilave edilecektir. Tarifede yazılan son mevkiler ve ilerisi için beş kilometrelik mesafeye mukabil 15 kuruş zam yapılacaktır. Köprüden geçmek için geri dönülmese de 20 kuruş verilecektir.

Tarifenin talep edildiğinde şoförler tarafından müşterilere ve belediye zabıta memurlarına gösterilmesi mecburidir. Fazla ücret alan veya usule aykırı hareket eden şoförlerin ehliyeti geri alınacak ve bundan sonra çalışmalarına müsaade edilmeyecektir. Emanet soğuk damgası ile fen heyeti müdürlüğü mührü bulunmayan tarifeler müsadere edilecektir".

Taksimetre sipariş etmiş fakat henüz eline geçmemiş olan yaklaşık 200 taksicinin mağdur olmaması, yolcuların da bir sıkıntı yaşamaması için taksimetresiz taksilere de yeni bir tarife getirilmişti. Taksimetrelerle neredeyse aynı olan küçük otomobillerin ücretlendirilmesine dair mesafe esas alınarak ayrıntılı bir liste yayınlandı. Mesela bu listeye göre Eminönü-Ayasofya 56; Eminönü-Beyazıt Meydanı 58; Eminönü-Şehzadebaşı 76; Eminönü-Fatih 94; Eminönü-Karagümrük 110; Eminönü-Rami Köyü 170; Eminönü-Eyüp 72; Karaköy-Eminönü, 44; Karaköy-Topkapı 52; Karaköy-Dolmabahçe 76; Karaköy-Beşiktaş 92; Karaköy-İstinye 296 kuruş olarak tayin edilmişti[74].

Şehremaneti'nin sıkı takibatı sayesinde, istisnalar da bulunmakla birlikte, ilerleyen aylarda taksicilerin büyük çoğunluğu taksimetre temin ettiler. Daha da önemlisi hem müşteriler hem de şoförler taksimetre kullanma kültürünü kazandılar. Böylece birçok tartışma sona erdi ve taşımacılıkta standardın sağlanması adına önemli bir adım atılmış oldu. Nitekim Belediye Muavinlerinden Şükrü Ali Bey, bir demecinde: "*Taksimetre meselesi tamamen halledilmiş ve halk pazarlıktan kurtulmuştur. Taksimetrenin fazla rağbet gördüğü anlaşıldıktan sonra otomobil ücretleri düşecektir*" diyerek bunu ifade etmiştir[75].

Taksimetrelerin temin edilmesine dair verilen ek sürenin 22 Nisan 1926'da son bulmasına rağmen, tartışmalar bir türlü yatışmadı. Bir taraftan taksimetre almayanların itirazları devam ederken, diğer taraftan da taksimetre tarifelerine dair itirazlar duyulmaya başladı. Özellikle gece ve gündüz tarifelerine yönelik eleştiriler vardı. Bu yüzden Şehremaneti bir ara gündüz ve gece tarifelerini tek tarife yapmak için çalışmalar başlattı. Başlarda gece tarifesine yapılan 50 kuruşluk zammın 25 kuruşa indirilmesi düşünüldü. Sonra da tarifelerin eşitlenmesi ortaya atıldı[76]. Tarifeleri eşitleme gayretleri bir yana, Şehremaneti taksimetre ücretlerinde indirime gitmek için çalışmalar yürütürken, taksiciler fiyatların artırılmasına yönelik girişimlerde bulunuyorlardı. Milliyet gazetesinin 18 Nisan 1926 tarihli (nr. 65) haberine göre şu yönde gelişmeler oldu: *"Şoförler taksimetre ücretlerinin artırılması için emanete müracaat etmişler ve taksimetre ücretleri tespit edildiği*

74 Listenin tamamı için bk. Milliyet, 7 Mart 1926.

75 Milliyet, 12 Mart 1926.

76 Milliyet, 7 Nisan 1926.

zaman benzin fiyatı 300 kuruşken, bugün fiyatın 420 kuruşa çıktığını ileri sürmüşlerdir. Fakat emanet, ücretlerin artırılması talebini kesinlikle reddetmiştir".

22 Nisan 1926'ya gelindiğinde artık taksimetre konusunda hiçbir taviz verilmez oldu. Artık taksicilere tanınan ek süre de bitmişti. Gazete haberlerine bakılacak olursa İstanbul'da taksimetresi olmayan taksi kalmamıştı[77]. Belki iddialı bir haberdi, ama Şehremaneti'nin kararlı tutumunun başarılı olduğu da açıktı. Sonraki günlerde herhangi bir yolsuzluğa mahal bırakmamak adına taksimetrelerin mühürlenmesine de başlandı[78].

Otomobillerdeki taksimetreler zamanla eskidi ve bu yüzden Şehremaneti zaman zaman kontrol yapmak zorunda kaldı. İlk genel taksimetre kontrolleri, 1928 yılında yapıldı. Kontroller için Taksim Talimhanesi tahsis edilmişti[79]. Taksimetrelerin muayenesine 12 Şubat 1928'de başlandı. Muayene haftanın belli günlerinde ve saatlerinde yapılacaktı[80]. 1928 yılının ilerleyen aylarında da muayene işlemleri devam etti ve bu vesileyle bazı taksicilerin taksimetrelerde sahtekarlık yaptıkları tespit edildi. Konu ile ilgili bir gazete haberinde şunlar kaydediliyordu: "*Bozuk taksimetre kullanan otomobillerin teftişine dün de devam edilmiş, saatleri mühürsüz birçok otomobil çevrilmiştir. Şoförlerin yaptıkları hile, makine aksamında ve tamamıyla içerde olduğundan müşteriler tarafından anlaşılabilecek gibi değildir. Bu nedenle hilenin önüne geçmek için tedbirler düşünülmektedir. Bu manada Avrupa'nın bazı yerlerinde kullanılan ve taksileri kontrol eden otometre denilen bir aletin şehrimizde de tatbiki düşünülmektedir. Emanet tarafından uygun görüldüğü takdirde bu alet tatbik edilecektir*"[81].

Teftişler esnasında bazı şoförlerin kadın müşterilere "*harf-endazlık ettikleri*" yani sözlü sarkıntılık yaptıkları da tespit edilerek bunlara da ceza verildi[82]. Şehremaneti Seyrüsefer Merkezi, şoförlerin taksilerde yaptıkları muhtelif hileleri meydana çıkaran memurları fazladan bir ikramiye vererek ödüllendirdi[83].

77 Milliyet, 23 Nisan 1926.
78 Milliyet, 4 Mayıs 1926.
79 Milliyet, 28 Ocak 1928.
80 Milliyet, 13 Şubat 1928.
81 Milliyet, 25 Ekim 1928.
82 Milliyet, 25 Ekim 1928.
83 Milliyet, 28 Ekim 1928.

1928 yılında taksimetrelerle ilgili yeni bir tartışma konusu ise ücretlerin indirilmesi meselesiydi. 1928 Temmuz'undan itibaren taksi ücretlerine dair dönemin gazetelerinde Şehremaneti'nin yeni düzenlemeler için hazırlıklar yapmaya başladığına dair haberler yer almaya başlamıştı. Mesela "40'tan 20'ye Mi İniyor?" başlık bir haberde, *"Şehremaneti'nde inceleme yapılmaktadır. Malum olduğu üzere piyasaya çalışan otomobillere binilir binilmez büyük taksilerde 60, küçük taksilerde 40 kuruş ödenmesi mecburiyeti vardır. Bu miktara, gidilen kilometre başına ücret eklenmektedir. Aldığımız malumata göre; emanet, otomobillere ilk binildiği zaman verilmesi mecburi olan miktarın indirilmesi için tetkikat yapmaktadır. Ödemenin 40 kuruştan 20 kuruşa indirilmesi düşünülmektedir*" denilmekteydi[84]. Yine bu anlamda "Tenzil [indirim] Şoförlere de Faydalıdır" başlıklı başka bir haberde; "*Otomobillerde taksi fiyatlarının indirileceğini ve bunun için incelemeler yapıldığını yazmıştık. Haber aldığımıza göre ilk düşünülen nokta, küçük otomobillerin hareketlerinde taksinin yazdığı 40 kuruşu 20'ye indirmekmiş. Paris'te otomobiller ilk hareketlerinde bir frank, yani yedi buçuk kuruş yazarlar. Bu itibar ile burada da hiç olmazsa 20 kuruşa indirmek pek iyi olacaktır. Bunun şoförler için de faydalı olacağını zannederiz. Çünkü bu şekilde müşteriler çoğalacaktır. Diğer taraftan gece zamlarının da büsbütün kaldırılması pek uygun olur*"[85] denilerek toplumsal bir baskı oluşturulmaya çalışılıyordu.

"Taksi Tarifesi" başlıklı bir köşe yazısında ise ücretler konusunda şunlar üzerinde duruluyordu; "*Taksimetreleri bugünkü vasıtalar ile hakkıyla kontrol edemeyeceğine kanaat getiren Seyrüsefer Merkezi'nin pratik bir çare olmak üzere; arabacı, hamal ve sandalcılar için yapılanlara benzer bir cetvel yapıp otomobilin içine asmayı düşündüğünü ve epeyce yer tutabilen böyle bir şeyin otomobilde hangi mahalle konulabileceğinde tereddüt ettiğimi geçenlerde yazmıştım. Taksimetre kontrolü meselesiyle alakadar olan bu teşebbüs, dünkü arz ettiğim esaslı tedbirlerin alınmasına kadar, gerekli ve takdire şayandır. Ancak aklıma gelen şu pratik noktaya da burada dikkat çekmeyi uygun görüyorum; makaradan bile yapılsa, böyle bir şeyi otomobilin içinde yerleştirecek yer yoktur. Olsa da pek geçicidir. Zira oradan kopar, düşer, hem gereksiz bir çirkinlik de verir. Şoför Cemiyeti'ne atfedilen takdirnamenin asılmasına benzer, faydasızdır.*

84 Milliyet, 4 Temmuz 1928. Tartışmayla ilgili sonraki tarihli bir haber için bk. Milliyet, 25 Ekim 1928.

85 Milliyet, 7 Temmuz 1928.

Buna mukabil, bu cetvellerin mukavvadan yapılıp otomobilin içerisine asılmasından vazgeçilerek; bükülüp katlanabilen, hatta yapraklı, vapur tarifeleri gibi cepte taşınır bir şekilde hazırlanmasını teklif edeceğim. Tarifeler bu tarzda yapılıp şoförler de ehliyetleriyle birlikte birer tane bulundurmaya mecbur tutulabilir. Gerektiğinde müşteri veya memur talep eder ve maksat hasıl olur. Bu tarzdaki tarifeler, yalnız şoförlere verilmekle kalmaz, ufak bir bedel karşılığında halka da satılır. Bunu satın almak için muhakkak on hatta yirmi bin tane talip çıkar ve bir vesile ile hem masraf çıkarılmış, hem de en mühim fayda olarak halkın taksimetre ücretleri, zaman ve mesafe hakkında malumat edinmesi temin edilmiş ve hatta korunmuş olur.

Bu tarifelerde yazılı olan rakamların bazen uyuşmaması da muhtemeldir. Mesela bugün Eminönü'nden Sultanahmet'e gidecek bir otomobil, kanalizasyon engeli nedeniyle Babıali'yi veya Ebussuud Caddesi'ni takip edecektir. Sultanahmet'e ulaşıldığında taksimetrenin gösterdiği miktar, cetveldekinden belki biraz fazla olacaktır. Ancak bu gibi istisna teşkil eden halleri herhalde otomobile binenler de takdir edecekleri için münakaşa yaşanmayacağına muhakkak nazarıyla bakılabilir. Bu nedenle ehemmiyet ve lüzumu Emanet Encümeni tarafından takdir edileceği şüphesiz olan bu hususun kabul edilerek uygulanmasını beklemekteyiz"[86].

3 Temmuz 1928 tarihindeki yazıyı kaleme alan Milliyet gazetesi yazarı, gazetenin 10 Temmuz 1928 tarihli nüshasında yine aynı konuya dair "Taksimetre Tarifeleri Nasıl Tanzim Edilmişti Acaba" başlıklı makalesinde şunları yazdı: "*Taksimetre ücretlerinin indirimi teşebbüsüne dair dünkü yazımda bazı ihtimallerden bahsetmiştim. Bugün o ihtimallerle birlikte meselenin esasını tetkike girişiyorum. Halkın otomobile ucuz binmesini temin etmek için taksimetre ücretlerini indirmek; herkesin ilk aklına gelen, gayet basit ve iptidai bir düşüncedir. Hem cazip bir fikir olduğu için etrafına birçok kimseyi toplayabilir. Nitekim gazetelerimiz de bunu derhal benimsemişlerdir. Aslında ben de bunun karşısında değilim. Hem halkın menfaatini temin edecek bir şeye nasıl karşı olurum. Esasen benim maksadım da itiraz değil, bu teşebbüsün makuliyetini aramaktır. Bunu ararken ise işin görünen makuliyetinde büyük bir mantıksızlık ile çarpıştığını görüyorum. Niçin mi dersiniz? Bunun cevabını otomobillere üç sene önce taksimetre takan Şehremaneti versin derim. Bundan üç sene önce otomobillere taksimetre takılırken otomobilciliğin kazancı ve halkın menfaati düşünülmemiş miydi?*

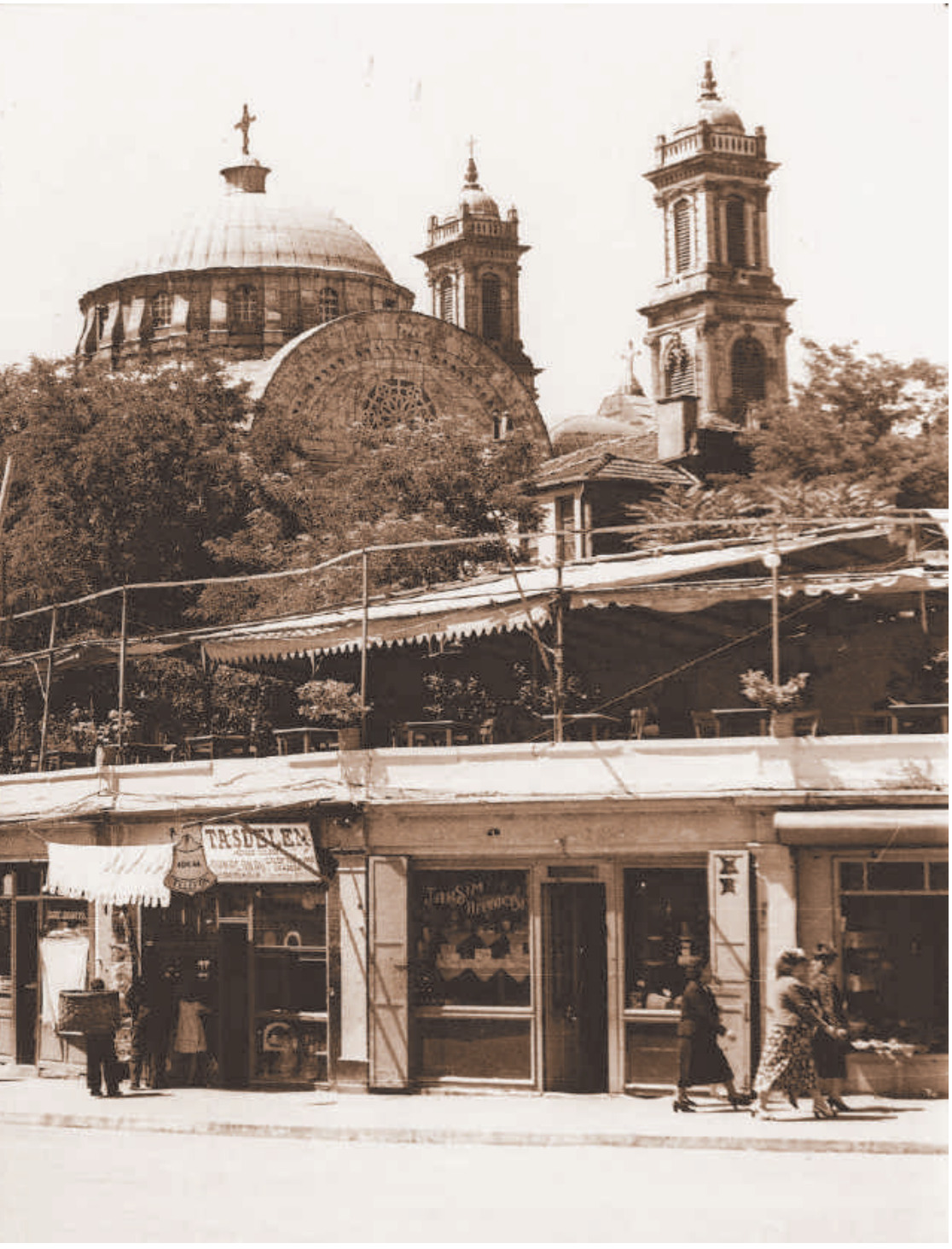
86 Milliyet, 3 Temmuz 1928.

Düşünülmesi gerekirdi değil mi? Bunun cevabı açıktır: O zaman ya düşünüldü, ya düşünülmedi. Eğer o zaman da halkın menfaati düşünüldü ve taksimetre ücretleri ona göre kabul edildi ise üç sene sonra bu fikri değiştirmeye acaba ne sebep oldu demez misiniz? Üç seneden beri hayat mı ucuzladı? Benzin, lastik, yağ ve saire gibi otomobilciliğin zorunlu ihtiyaçlarından kabul edilen şeylerin fiyatı mı azaldı? Otomobillerin alım fiyatı mı ucuzladı yoksa gümrük ve oktruva vergileri ya da otomobilcilerin kazanç vergileri mi azaldı, ne oldu? Muhakkaktır ki bunların hepsinin aksi oldu. Hayat pahalılığı arttı ve bununla mücadele için teşebbüslere bile girişildi. Öyleyse bundan üç sene önceki ve bugünküne göre çok daha ucuza alınması mümkün olan ihtiyaçlara göre düzenlenmiş taksimetre tarifesini, bugün azaltmak mı yoksa çoğaltmak mı gerektiği hakkında hüküm vermeyi insaf sahiplerine bırakmak gerekmez mi? Yok eğer üç sene önce taksimetre ücretleri tespit edilirken halkın menfaati düşünülemedi ise bunu büyük bir hayret ve üzüntü ile karşılarız. Hem böyle bir şeye ihtimal de vermeyiz. Yalnız bir şey olabilir ki; o da o zaman yapılan hesapların yanlış olmasıdır. Bunu da pek mümkün göremem. Çünkü tarife tespitinin epey müddet devam ettiğini ve uzun uzun münakaşa ve itirazlara sebep olduğunu iyice hatırlamaktayım. Bu kadar uzun müzakerelere rağmen yine tarifelerin o zaman yanlış düzenlendiği ve bugün farkına varılarak; "zararın neresinden dönülürse kârdır" diyerek tashihine çalışıldığı söylenirse, gerçekten elim bir şey olur. Bu zararın burasından dönmek, halka belki görünürde menfaat sağlayabilir. Fakat üç sene öncesine göre masrafı yüzde yüz artmış, talibi çoğalmış, kazancı azalmış olan otomobilcilik âlemini pek ziyade sarsar. Memleketin yüz binlerce lirası bağlanan böyle mühim bir zümresine vurulacak darbeden, memleket ve haliyle yine halkımız zarar görür".

Milliyet gazetesi yazarı 14 Temmuz 1928'de konuya dair "Taksi Ücretleri Ne İçin Tenzil Edilmiyor" başlıkla başka bir yazı daha kaleme aldı. Yazıda şunları kaydediyordu: "*Şehremaneti'ni taksimetre ücretlerinde indirim yapmaya sevk eden muhtemel sebeplerden birisi de piyasayı kaplayan lüks otomobillerin meydana getirdiği buhranı ortadan kaldırmak arzusu olabilir, demiştim. Zannetmem ya… Fakat biz o yarayı da deşmiş olalım. Bugünkü taksi piyasasını tamamıyla lüks otomobillerin doldurduğu aşikârdır. Bunların miktarı, geçen ve evvelki senelere nispetle yüzde yüzden fazladır. Bu gidiş ise anlayanlar tarafından millî sermaye için hiç de iyi görülmemektedir. Daima modaya tabi olup her gün bir iki modeli daha çıkarılan ve şoförleri*



Taksi durağı (İBB Kültür AŞ Arşivi)


TASDELEN

fabrikalar hesabına fahri tahsildar olarak çalıştıran bu derece lüks otomobillere, ecnebi memleket taksilerinde kesinlikle rastlanmadığı için bizdeki bu garip hali geçen ve evvelki seneki yazılarımda uzun uzadıya izah etmiştim. Fakat işin iç yüzünü anlatırken taksi ücretlerinden bahsetmeden edememiştim. Bu manada; taksimetrelerin tatbikinden sonra o zamanlar yeni otomobillerin bile kısa bir zamanda, daha bedelini toplamaksızın, modadan çıkarak kıymetlerini kaybettiklerini ve İstanbul taksiciliğinin fabrika memurluğuna döndüğünü izah etmiştim. Bu buhranın devam ederek nihayet taksi işinin tamamıyla modaya bağlı, her sene yüz binlerce liramızın harice çıkarılmasına sebep olan lüks otomobillere intikal edeceğini ve bu duruma şoförler bizzat mani olamayacakları için iktisadımızın mühim bir tehlikeye maruz kalacağını söylemiştim. Fakat dün dediğim gibi bu iş için toplanan komisyon, güç hal ile hiçbir şeye faydası olmayan garip bir karar vererek dağılıp gitti. Ortadan kaldırılması zaruri olan bu lüks otomobil buhranına karşı da bir tedbir alınamadığı için yaygınlaşarak bugünkü halini aldı. İşte piyasa tamamıyla lüks otomobil ile dolmuş, en ucuzunun maliyet fiyatı 2500 liradan aşağı olmayan otomobillerin işe girişmiş ve haliyle eskisine göre otomobilcilerin daha fazla para kazanmak mecburiyetinde oldukları hengâmede, ortaya taksimetre ücretlerinin indirilmesi düşüncesinin atılıvermesini ne ile tevil ve ne yolda tefsir etmek gerektiğindeki tereddüt ve hayretimi gizleyemezsem çok mudur? Çünkü bence Şehremaneti bu teşebbüsüyle lüks otomobil buhranını ortadan kaldırmak emelini besliyorsa, çok yanlış bir yol takip ediyor demektir. Bu şekilde memleketin iktisadındaki buhran çözülemez, belki şiddetlenir. Yeniden daha zararlı ve daha büyük buhranlar doğurulur zannındayım ve buna muhakkak nazarıyla bakıyorum. Bu nedenle bu hususdaki endişeleri delilleri ile izah etmekle de herhalde hayırlı bir iş gördüğümü düşünüyorum.

Piyasaya lüks otomobillerin girişi ve bugünkü gibi tamamıyla istila edişinin yegâne sebebinin üç sene evvel düzenlenen yüksek taksimetre ücreti olduğunu iddia ve bu iddiamı da ispat ediyorum. Bunun için vaziyeti topluca inceleyelim:

Eskiden pazarlık usulü geçerliyken de müşteri bulunuyordu. Taksimetreler konunca en fena otomobil ile en güzel ve lüks arasında kira ücretince bir fark kalmadığı için haliyle halkın en güzel otomobili seçmeye, otomobilcilerin de piyasaya birbirinden güzel otomobiller çıkarmaya başladıkları herkesçe malum değil midir? Bu rekabet, piyasaya günden güne daha şık, daha pahalı, daha lüks otomobillerin dökülmesine neden olmadı mı? Otomobil acentelerinin de bu ateşi, kredi ve saire gibi cazip manevralarla,

körükledikleri ve körüklemekte olduklarından şüphe mi ediliyor? Şüphesizdir ki, takside son zamanlarda ancak maliyeti 3000-4000 liraya kadar varan ve geçen büyük küçük birtakım otomobiller kullanılıyor. Hâlbuki dünyanın hiçbir yerinde bu kadar pahalı bir otomobilin taksi işlerinde çalıştığı görülmemiştir. Bizde çalışabilmesini mümkün kılan sebep ise taksimetre ücretlerinin pahalılığıdır. Eğer taksimetre ücretleri müsait olmasıydı, halkın güzele rağbeti otomobilcileri işin bu kadar ilerisine gitmeye kesinlikle sevk edemezdi. Öyleyse; "yüksek kıymette bir otomobil bu taksi ücretleri ile kazanıyor ki çalışıyor" dememek için sebep kalır mı? Taksimetre ücretlerinin pahalı oluşu; piyasayı maliyet fiyatı yüksek, masrafı çok, kazancı az lüks otomobiller ile doldurmuştur. Bunun sebebi ise vaktiyle taksimetre tarifesini düzenleyen Şehremaneti'dir. Bu hatayı düzeltmek için bugün taksimetre ücretlerini indirmek istemek, taksimetre yüzünden pahalı otomobiller almaya ve binlerce liralık borç altına girmeye mecbur kalan otomobil sahiplerini zararına çalışmaya mecbur etmektir. Bu durum ise ne aklen, ne mantıken ne de iktisaden doğru bir harekettir. Bunun başka çareleri vardır".

Taksi ücretlerinin düşürülmesi yönünde haberlerin devam etmesi üzerine 130 taksi şoförü, Milliyet gazetesinin otomobil ve otomobilciliğe dair yazılar kaleme alan ve R. F. adını kullanan yazarına hitaben bir mektup gönderdi. Şoförler mektupta Şehremaneti'nin taksi ücretlerinde indirime gitmeye yönelik çalışmalarını eleştiriyor ve özellikle benzin fiyatlarının yüksekliğinden dem vuruyorlardı[87].

Şoförlerin tepkisi ve daha da önemlisi gazetelerin ilk başlarda desteklemelerine rağmen sonraki günlerde indirimin aleyhinde yazılara yer vermeleri, şehremanetinin geri adım atmasını sağladı. Milliyet'in taksi ücretlerinin indirimi hususunda yazdığı yazılarla büyük etki oluşturan yazarı R. F. "Cevap İsteriz" başlıklı yazısında şunları kaleme aldı: "*Gazeteler için 'kamuoyunun aynasıdır' derler. Ne kadar doğru. Bakınız son birkaç günde gazetelerin hangisini okursanız, muhakkak şu alakadar olduğumuz taksimetre meselesine dair bir yazı görürsünüz. Bunların hepsi neredeyse birbirinin aynıdır. Başlarda işin görünen yüzüne göre hüküm veren gazetelerin tamamı, bugün sütunlarını taksimetrelerin indirimi aleyhindeki fikirlere açmışlardır. Bunun sebebi ise gayet basittir. Hak ve hakikati gizlemeye, bir sabit fikre saplanıp verilen delilli izahlara kulak tıkamaya bugün imkân kalmamıştır.*

87 Milliyet, 15 Temmuz 1928.

Artık muhakkaktır ki bu meselede şoförler haklıdır. Bu hükmü de kamuoyu vermiş ve konu gazetelere de aynen aksetmiştir. Diğer taraftan diyebiliriz ki, eğer şoförler bir parça haksız olsaydılar veya halka temin edilecek menfaat uzaktan görüldüğü kadar ciddi olsaydı, herkesten önce bu işi müdafaa edecek yine Milliyet'in otomobil sütunu olurdu. Zira bu sahada muhtelif konulara dair yazıları bu hususu ispata kâfidir.

Şimdi Milliyet otomobil sütununun taksimetre ücretlerini indirmek teşebbüsüyle meşgul olanlardan ayrı bir istirhamı şudur: Lütfen bu konudaki delil ve izahlarını ortaya koysunlar. Buna imkân görmedikleri takdirde ise bu teşebbüsten vazgeçip gerçekten halkın menfaatine olacak başka işlere baksınlar, olmaz mı?"[88].

Şehremaneti, gelen tepkiler üzerine taksi ücretlerinde indirime gidilmesi yönündeki düzenlemeden vazgeçti. Buna karşılık konuyla ilgili tartışmalar otomobil piyasasının hareketlenmesine vesile oldu. Nitekim düzenlemenin hayata geçirilememesinde etkili olan Milliyet gazetesi yazarlarından R. F., tartışmaların etkilerine dair kaleme aldığı "Taksi İşlerinde İlk Hizmet Yapılmıştır" başlıklı yazısında şu bilgileri veriyordu: *"Şu on, on beş günlük gazeteler ve otomobilcilik piyasası incelenirse taksimetre tarifesinin indirimi düşüncesini ortaya sürenlerin memlekete ilk hizmeti yapmış oldukları görülür. Henüz teşebbüs halinde olmasına rağmen gazetelerde münakaşaya sebep olan bu fikrin, otomobilcilik piyasasına çok tesir ettiği muhakkaktır. Tıpkı borsalarda çıkarılan ufak tefek fakat büyük işler gören şayialar gibi bu teşebbüs de şunları doğurmuştur:*

1-Taksiye otomobil satışı durmuştur.

2-Otomobil almak üzere para tedarik eden, evini, akaratını satan kimseler uyanmışlardır. Bu işte memleket ve halkın menfaati hesabına bunlardan iyi hizmet mi istiyorsunuz? Biz bu neticeyi evvelden tahmin ettiğimiz için haberleri vesile kabul ederek otomobilcilikteki buhranı ve yanlış hareketleri halka işittirmeye, zararlı tesir ve teşebbüsleri ortadan kaldırmaya gayret ettik. Fakat bu arada taksimetre ücretlerinin indirimi düşüncesini uygun görmedik. İkna etmeyi başardık veya başaramadık. Başaramadıksa herhalde kabahat ve özür kalemimizde değildir. Bunun sebeplerini başka taraflarda aramak lazımdır. Bunlara mukabil birtakım iktisadî fikirler değil, belki insanî bazı

88 Milliyet, 17 Temmuz 1928.

hislerdir ki alakadar olanları memleket kaygısı karşısında bundan münezzeh addeder ve deriz ki; şimdi gayenin ilk adımı atılmıştır. Bu nedenle Şehremaneti bu yolda yürümelidir. Fakat uzun uzun tenkit ettiğimiz tarzda değil; başka, esaslı ve cidden faydalı bir şekilde. İşte o zaman her şeyden üstün gördüğümüz millî sermaye ile önce memleket sonra da halkın menfaati tamamıyla korunmuş olacaktır"[89].

Taksiciler indirim konusunda ilk anda başarılı olmuş gibi görünseler de 1929 yılına gelindiğinde iş tamamen tersine döndü. Zira 1929'un sonlarına doğru taksi sayısı arttığından müşteriler eski modellerden kaçınmaya, bu yüzden eski taksilerin bir kısmı garajlara çekilmeye başlamıştı. Eski araç sahipleri belediye nezdinde girişimde bulunarak mağduriyetlerinin giderilmesini istediler. Neticede belediye, beyaz taksi uygulamasını başlattı ve eski araçların taksi ücretinin düşürülmesine karar verdi. Şoförler Cemiyeti ve bazı şoförler bu karara itiraz ettiler. Ancak belediye millî servetin korunmasını ve halkın yararını göz önünde bulundurarak, kararından vazgeçmedi. 15 Mayıs'ta uygulamanın yürürlüğe gireceğini ilan etti[90] ve aynı tarihten geçerli olmak üzere taşıma ücretlerini yeniden belirleyerek taksimetre açılış ücretlerini büyük araçlarda 60 kuruştan 30 kuruşa, küçük araçlarda ise 40 kuruştan 20 kuruşa çekti. Buna ilaveten gece zamlarını lağvetti ve şehir dışı ücretini 50 kuruş olarak belirledi[91]. Düzenlemeye itirazlar haftalarca sürdü ama belediyenin kararı değişmedi[92]. Taksicilerin benzin fiyatının pahalılığı ve maliyetlerin yüksekliğine rağmen taşıma ücretlerinin düşüklüğünden yakınmaları, hemen her devirde görülen hususlardandı. Şoförler Cemiyeti, aylardır yaptığı talebi yineleyerek 1929 sonlarında taksi ücretlerinin arttırılması yönünde düzenleme istedi. Bu dönemde ücretleri belediye belirlemekteydi. Cemiyet Reisi Nihat Bey, belediyenin yabancı kambiyosundaki yükselişi ve taksicilerin vadesinde ödeme yapmak zorunda olduklarını dikkate alarak bu mütevazı taleplerinin geri çevrilmeyeceğini ummaktaydı[93]. Fakat Cemiyet, 1929 yılında istediğini elde edemedi. Nihayet 1 Mayıs 1929'dan itibaren taksi ücretlerinde indirimli

89 Milliyet, 20 Temmuz 1928.
90 Cumhuriyet, 1 Mayıs 1929.
91 Cumhuriyet, 30 Nisan 1929.
92 Cumhuriyet, 1 Temmuz 1929.
93 Cumhuriyet, 10 Aralık 1929.

tarife uygulaması hayata geçirildi[94]. Bu yüzden İstanbul'un en büyük taksici grevlerinden birinin yapılması yönünde karar alındı.

İstanbul'daki taksiciler 1 Haziran 1929'da kontak kapattı. 2 Haziran 1929 tarihli Cumhuriyet gazetesinde grev ve sonuçları şöyle haber yapıldı: "*Otomobilsiz İstanbul. Taksi ücretinin indirimi üzerine otomobiller çalışmamaya başladı. Bugünden itibaren emanetin yapacağı inceleme neticesinde bir kısım otomobiller çalışacaklardır. Dün sabah acele işi olanlarla hususî otomobil sahibi olmayan zenginler istedikleri yere gitmek için duraklarda hiçbir otomobil bulamadılar. İşlerine otomobille gitmek alışkanlığında olmayanlar için öğleye, hatta akşama kadar dikkatleri çekmeyen bu hal, piyasada işleyen otomobilcilerin neredeyse tamamının taksilerini garajdan çıkarmamalarından ileri geliyordu. Otomobillerin çalışmaması, gece geç vakte kadar devam etti. Biz, olayı bütün taraflar nezdinde inceleyerek şöylece tespit ettik.*

Otomobil ücretleri indirilirken: *Şehremaneti, uzun incelemeler neticesinde otomobil açılış ücretlerini büyükler için 30, küçükler için 20 kuruşa indirdi. Bu, otomobilcilerin işine gelmedi ve itiraz ettiler. Ancak emanet dinlemedi. Nihayet dün sabaha kadar, bütün otomobillerin saatlerinde başlangıç ücretlerinin indirime göre yazılmasını temin edecek düzeltmelerin yaptırılması kesin olarak tebliğ edildi. Ayrıca seyrüsefer memurları da Perşembe günü, şoförlere dün için saatlerinde düzeltme yapılmamış otomobillerin taksimetrelerinin boyanacağını ve gerekli düzeltme yapılıncaya kadar İtfaiye Garajına çekileceğini bildirdi.*

Otomobilciler C.H.F'da: *Bunun üzerine Perşembe günü bir heyet C.H.F müfettişi Hakkı Şinasi Paşa'yı ziyaret etti. Hakkı Şinasi Paşa bize beyan ettiğine göre, heyeti Şehremaneti'ne göndermiştir. Şehremini yardımcısı Hamit B. de indirimin uzun hesaplara dayandığını bildirmiş.*

Çalışmamak kararı nasıl verildi? *Otomobilciler heyeti, bu kesin cevabı aldıktan sonra ne oldu? 2.400 şoför ve otomobilci nasıl olup da hep bir anda önceki gece yarısı otomobilleri garaja çektiler ve dün sabah çıkmadılar? Otomobilciler bunu şöyle anlatmaktadırlar; "İşleseydik hem günlerce merkez merkez dolaşacaktık ve taksilerimiz İtfaiye Garajı'nda kalacaktı, hem de ceza verecektik. Bunu göze almadık ve hiçbir telkin neticesi*

94 Cumhuriyet, 2 Mayıs 1929.

olmaksızın garajdan çıkmadık". Şimdilik anlaşılan, otomobilciler heyetinin Perşembe akşamı, bir kısım arkadaşlarıyla anlaştıktan sonra çalışmamak kararı verildiği ve bunun her semtte çalışan şoförlere süratle duyurulduğudur.

***Şoförler Cemiyeti haberdar mı?** Şoförler Cemiyeti'nin yeni heyet idaresi, 4 Haziran'da seçilecektir. Dahiliye Vekâletine yeni ve lüks modellerin gün geçtikçe daha az lüks eski modelleri rağbetten düşürdüğü için memleket iktisadı adına meselenin incelenmesi yönünde bir rapor veren Faiz Bey, 15 gün evvel cemiyet başkanlığından gelen eleştiri üzerine istifa etmişti. Yeni seçilecek idare heyeti ise grev için yapılan müracaatları reddetmiştir. Bu durumda esnafın kendi aralarında bloklar teşkil ederek cemiyetten ayrı olarak çalışmak kararı verdiği anlaşılmaktadır. Gerçekten de otomobillerin çalışmadığından cemiyet de ancak dün saat 10'da haber almıştır.*

***Esnaf namına hareket edenler:** Dün çalışmayan esnaf namına 7 kişilik bir heyet makamlara müracaat etmişlerdir. Otomobil sahiplerinden Kadri, Nihat, M. Namık, Suat, Kamil, Ekrem ve Hakkı Bey ve efendilerden oluşan bu heyet, "otomobil sahipleri ve işçileri namına" Şehremanetine yeni bir dilekçe vermişlerdir. Dilekçede özetle deniyor ki; "Taksi ücretleri 1929'da tespit edilmiştir. Bu defa hiçbir inceleme yapılmadan indirim gerçekleştirildi. Halbuki geçen dört sene zarfında eşya fiyatları arttı. Daha önce bir teneke benzin 290 iken bugün 340 kuruştur. Lastik ve yedek aletlerin fiyatlarında %50 zam vardır. Eskiden 2 lira belediye vergisi verirken şimdi 7,5 lira veriyoruz. Hesaplandığında bir otomobilin bugünkü gündelik masrafı 12 lira 12 kuruş; geliri ise 12 lira 40 kuruştur. Günde 24 kuruş kazanılırken ücretlerin indirilmesi uygun değildir".*

***Şehremaneti ne diyor?** Şehremini yardımcısı Hamit Bey, bu dilekçeyi fen heyetine incelenmek üzere havale ettiğini söyleyerek demiştir ki; "Emanet, hesap ve incelemeye dayanan kararından dönmeyecektir. Maksat, otomobillerin daha ucuz işleyebilmesidir ve hesaplamalar bunu mümkün göstermiştir. Kararımızı uygulayacağız. Çalışan çalışır, zorla kimseyi çalıştıramayız. Saatlerini çıkararak çıkan otomobiller tabii müşteri alamazlar. Keza çalışan otomobilleri engellemeye kalkışanlar hakkında da kanunlar uygulanır".*

***Seyrüsefer baş memuruna göre…:** Seyrüsefer baş memuru İhsan B. de diyor ki; "Otomobilleri şoförler değil, patronlar çıkarmıyorlar. Kendilerine emanetin emrine göre hareket etmelerini, itirazları varsa ayrıca merciine arz etmelerini tavsiye ettim. Onlar haklarımızı arayacağız dediler".*

Vali B.'nin bir emri: *Dün Aksaray'da bir şoför, çalışan bir şoförü tehdit ettiği için tutuklanmıştır. Bu şekilde bazı münferit hareketler daha görülmüştür. Vali Vekili Muhittin Bey, çalışmak isteyenleri engellemeye kalkışacak olanlara karşı seyrüsefer memurlarına polis ve belediye zabıtasının yardım etmesini ve iş serbestiyetinin ihlal ettirilmemesini emretmiştir.*

Grev mi değil mi? *Kanun, grevin ruhsat veya imtiyazlı genel çalışanların şirketlere karşı çalışmalarını tatil etmesi şeklinde tarif ediyor. Buna göre otomobilcilerin çalışmaları, grev mahiyetinde görülememektedir.*

Alınan tedbirler: *Piyasada 2400 otomobil çalışmaktadır. Ayrıca 100 kadar hususî otomobil vardır. Dün İstanbul ve Üsküdar'da piyasada çalışan otomobillerden ancak 20 kadarı işlemiştir. Kadıköyü'nde pek de sıkıntı hissedilmemiş, bir kısım otomobiller çalışmıştır. Bazı eski markalı otomobiller var ki onları 20 kuruş açılış ücretinin idare edeceği muhakkaktır. Belki ücretler artar da istifade ederiz düşüncesiyle onlar da çalışmamıştır. Bu sabah Kadıköyü'nden birkaç otobüs ve fayton araba vapuru ile İstanbul'a geçirilecektir. Hususi otomobillerden sahipleri isteyenler de bugün piyasada çalışacaklardır.*

Hastalar için… *Hastalar için Taksim'deki bir garajdan otomobil temin edilmiştir.*

Otomobiller bugün kısmen çalışacaklardır: *Dün akşam aldığımız malumata göre, otomobilciler Şehremanetine verdikleri dilekçenin neticesine kadar bir hafta beklemek üzere kısmen çalışmaya karar vermişler. Durumu Seyrüsefer Merkezi'ne de bildirmişlerdir. Bugün bu şekilde bir kısım otomobiller çalışacaklardır.*

Diğer taraftan… *Bu kararı öğrenince Seyrüsefer Merkezi ile temasa geçtik. Verilen izahata göre, bugün çalışacak otomobiller saatlerini yenilemişlerse tabii dokunulmayacak, saatlerini yenilememiş otomobil sahiplerinden hem ceza alınacak hem de taksimetreleri düzeltilene kadar işlemekten menedileceklerdir.*

Bir görüş: *Otomobiller adına hareket eden temsilcilerden otomobil sahibi Suat Bey'den aldığımız bir kağıtta, 4 sene evvel piyasada daha az taksi varken ve eşya fiyatları daha ucuzken vazedilen ücretlerin şimdi indirilmesi zararlarına olduğunu, piyasadaki kıymetli lüks otomobillerin 20 kuruş açılış ücreti ile çalıştırılması kadar bunları satmak da mümkün olmadığı kaydedildikten sonra aynen şunlar dikkatimize sunuluyor; "me-*


Otomobilsiz İstanbul

Taksi ücretinin tenezzülü üzerine otomobiller işlememeğe başladı

Bugünden itibaren Emanetin yapacağı tetkikat neticesinde bir kısım otomobiller çalışacaklardır

Dün çalışmıyan şoförler grup grup dolaşırlarken

Cumhuriyet, nr. 1818, 2 Haziran 1929, s.1


"Çalışmayan şoförler kendi aralarında otomobil gezintisi yaparken" (Cumhuriyet, nr. 1818, 2 Haziran 1929, s.2)

selenin en tabiî ve en adilane hal tarzı, 20 kuruşa çalışmak imkanını gören eski ve küçük araba sahiplerinin 20 kuruşa işlemelerine müsaade edilmesi ve buna maddi olarak imkan görmeyen diğer otomobil sahiplerinin eski ücretleri muhafaza etmesine meydan bırakılmasıdır".

Gazete bir sonraki gün konuyla ilgili başka bir yazıya daha yer verdi. Yazıda şunlar kaydediliyordu: *"İndirim Kaldırılacak Mı? Otomobilciler dünkü nüshamızda haber verdiğimiz gibi, dün kısmen çalışmaya karar vermişlerdi. Fakat seyrüsefer merkezinden saatlerin 20 kuruş indirimi gösterecek şekilde ayarlanması için talep ettikleri süre verilmediğinden dün de çalışmamışlardır.*

Tramvay şirketi müracaat üzerine fazla araba çıkardı, evvelki gün olduğu gibi Taksim'deki bir garajdan hastalar için otomobiller verildi ve binek arabacılar, Beyoğlu sokaklarında bekleyen bırıçkalar daha öncekinden fazla yolcu taşıdılar. Kadıköyü'nde de dün tek tük otomobil işlemiştir. Şehrin Anadolu yakasında çalışan otobüslerden, bırıçka ve faytonlardan ihtiyaç fazlasının İstanbul'a nakli için Kadıköyü'ne araba vapuru gönderilecekti. Geçirilecek arabalar ayrılmadığı için bu teşebbüs gerekirse hayata geçirilecektir.



Otomobiller işlemiyor

Fırkanın tavsiyesi üzerine şoförler kısmen bugün çalışacak

Dünün (Abdürrahman çelebi) leri: Beyoğlunda Tokatlıyan oteli yanındaki otomobil bekleme mahllinde bekçalar

Tenzilât tadil edilecek mi?

Otomobiller dünkü nüshamızda haber verdiğimiz gibi, dün kısmen çalışmağa karar vermişlerdi. Fakat Beyoğlu şoförler merkezinden, saatlerin 20 kuruş tenzilâtı kaydedilecek şekilde tashihi için istedikleri müsaadi verilmediğinden dün de çalışmamışlardır.

Tramvay şirketi yaki olan müracaat üzerine fazla araba çıkardı, evvelki gün olduğu gibi Taksimdeki bir garajdan hastalar için otomobiller verildi ve binek arabaları, bu meyanda Beyoğlu sokaklarında bekliyen birkaçları müstesna fazla yolcu taşıdılar. Kadıköyünde de dün tek tük otomobil işlemiştir. Şehrin Anadolu yakasında çalışan otobüslerden, birkaç ve faytonlardan ihtiyacın fazlasının İstanbula nakli için Kadıköyüne araba vapuru gönderilecekti. Geçirilecek arabalar tefrik edilmediği için bu teşebbüs terk ederek

Kendi kendilerine gezinti yapan şoförler bugün kurveden tile çıkarılacaklar.

Otomobilciler Emanette ve Fırkada

Otomobilcilerin murahhasları, dün de Şehremanetile temas etmişlerdir. Kendilerine müdafaalarına cevap verilmek üzere heyeti fenniyece tetkikat yapılmakta olduğu söylenmiş ve yağlı

Cumhuriyet, nr. 1819, 3 Haziran 1929, s.1.

Otomobilciler emanette ve fırkada: *Otomobilcilerin temsilcileri dün de Şehremaneti'yle temas etmişlerdir. Kendilerine dilekçelerine cevap verilmek üzere fen heyeti tarafından inceleme yapılmakta olduğu söylenmiştir.*

Otomobilciler toplandılar: *Bunun üzerine aralarında toplanarak temsilcilerinin dünkü temaslarına dair verdikleri izahatı dinlemekte olan esnaf, uzun ve hararetli müzakerelerden sonra şu kararları vermiştir:*

1-) Bugünden itibaren saatleri yenilenmiş olan otomobiller Şehremaneti kararlarına "riayet" edildiğini göstermiş olmak ve şehri de daha fazla otomobilsiz bırakmamak için çalışmaya başlayacaklardır.

2-) Emanet indirimde ısrar ederse, bugünden itibaren çalışacak arabaların sahipleri Şehremaneti'ni protesto edecekler ve işledikleri günlerin 20-40 kuruş farkını emanetten almak üzere mahkemeye müracaat edeceklerdir.

3-) Bu takdirde esnaf zararına çalışmayacaklarından otomobillerini satarak kamyonet alacak ve işletecekler, ihtiyaten şimdiden acentelerle temasa girişeceklerdir".



Cumhuriyet, nr. 1820, 4 Haziran 1929, s.1

Gazetenin 4 Haziran 1929 tarihli nüshasında ise otomobillerin çalışmaya başladıkları müjdesi okuyucularla paylaşıldı. Taksi sahipleri ve şoförler buna bir anlamda mecbur oldular. Zira resmî makamların tamamı, alınan indirim kararından vazgeçilmeyeceğini bildirmişlerdi.

Taksimetrelerdeki indirim tartışması, tam olarak tatlıya bağlanmadığından, 1930 yılında da devam etti. Bu manada taksiciler, ücretin eski seviyeye çıkarılması, hiç değilse 30 kuruş olarak belirlenmesi için defalarca dilekçe verdiler. Şoförler Cemiyeti, 1930 Şubat'ında, taksicilikle geçimini sağlayanların durumlarının incelenmesi için belediyeye bir kez daha müracaat etti[95]. Milliyet'te yayımlanan bir yazıda; taksilerin gelirleri ve giderleri kalemlere göre ayrı ayrı belirlendi ve böylece ücretlerdeki indirimin haksızlığı anlatılmak istendi. Buna göre; günlük ortalama 100 kilometre yapan bir otomobil, 12 küsur lira masraf etmektedir. Bunlar 380 kuruş benzin, 50 kuruş yağ, 50 kuruş garaj, 25 kuruş belediye vergisi, 22 kuruş kazanç vergisi, 110 kuruş lastik aşınma hakkı, 110 kuruş amortisman, 250 kuruş tamirat şeklinde sıralanmaktaydı. Bu hesaba göre; bir otomobilin günlük zorunlu harcadığı miktar, 1277 kuruştu. Buna mukabil otomobilin günlük kazancı ise en fazla 1350-1400 kuruştu. Yani bir şoför günlük 75-100 liraya geçinmek zorundaydı. Öte yandan bozuk yollarda arabaların aşınma paylarının daha yüksek olduğu göz önüne alındığında, bir otomobilin her yıl değerinin yüzde 30'unu kaybettiği de bir gerçekti. Otomobil işletenlerin hiç olmazsa 3 yıl otomobil hesabına çalıştıkları ancak 3 seneden sonra kazan-

95 Cumhuriyet, 10 Şubat 1930.



Cumhuriyet, nr. 1820, 4 Haziran 1929, s.1

maya başladıkları dikkate alındığında ise hesap iyice içinden çıkılmaz hale gelmekteydi. Nitekim çok geçmeden arabasını satıp piyasaya borçlananların sayısının günden güne artması bunun en somut kanıtıydı[96].

Ücret tartışmaları devam ederken Otomobilciler Cemiyeti Reisi Nihat Bey gazetelere şu açıklamayı yaptı; "*Biz belirli bir zam talep etmedik. Durumun incelenmesini istedik. Bu incelemede eğer otomobil sahiplerinin zarar etmediği neticesine varılırsa hiçbir şey istemiyoruz. Fakat sürekli zarar edildiği sabit olursa kendi yağlarıyla kavrulmak isteyen sermayedarlarımızı bu durumdan kurtarmak gerekir. İçinde yaşamakta olduğumuz şartlar tahammül edilemez bir haldedir. Birçok otomobil sahibi işten çekiliyor. Durum bu şekilde devam ederse üç sene sonra binecek otomobil bulunamayacaktır*"[97]. Fakat belediye artış taleplerini kabul etmiyordu. Nihat Bey, taleplerinin kabul edilmediğine dair kendilerine tebligat gönderilmesini, bu yapılmadığı takdirde haklarını Ankara'da arayacaklarını bildirdi. Nitekim belediyeden gereken ilgiyi göremeyince merkezî hükümete müracaat etmeye karar verdi. Belediyenin tutumu değişmeyince Nihat Bey ile cemiyetin umumi kâtibi Nüzhet Bey, Nisan ayının başında Ankara yolunu tuttular. Bu arada Cumhuriyet gazetesinin araştırmasına göre, önceki yıl İstanbul'da 1.750 olan otomobil mevcudu 1.118'e gerilemiş; buna karşılık benzin fiyatı yüzde 25-30 oranında zamlanmıştı. Şoförler vergilerini ve taksilerinin taksitlerini ödeyemez hale geldiklerinden yakınmakta ve adalet istemekteydiler. Taksicilerin hak arayışlarına destek veren gazete, 1 veya 1.5 lira kazanabilmek için gece yarıları sinema ve tiyatro kapılarında bekleşen taksi izdihamının ciddi bir sorun olduğunu belirterek, Dahiliye Vekâletinin durumu incelemesi gerektiği üzerinde duruyordu[98]. Nihat Bey ise gazetelere verdiği beyanatta, mevcut

96 Milliyet, 23 Şubat 1930.
97 Milliyet, 11 Şubat 1930.
98 Cumhuriyet, 7 Nisan 1930.



İstanbul'un yollarının eleştirildiği bir karikatür (Akşam,nr. 4398, 7 Ocak 1931, s.1)

tarifenin esnafı memnun etmediğini bilmesine rağmen belediyenin çözüme yanaşmadığını söylüyordu. Taksicilerin meslekten ayrıldıklarına vurgu yapan Nihat Bey, iki ay önce 1.700 olan taksi otomobilin 700'e düştüğünü ve bu rakamın ihtiyacı karşılamaya yetmeyeceğini de ekliyordu[99]. Mayıs ortalarında belediyenin taksimetre açılış ücretlerini 30 kuruşa çıkaracağı, fakat şoförlerin bunu kabul etmeyip 40 kuruşta diretecekleri söylentileri dolaşmaya başladı[100]. Bu tarihlerde köprü geçiş ücretleri kaldırılmış ve şoförler büyük bir külfetten kurtulmuşlardı, fakat belediyenin ulaşım vergisine yüzde 100 oranında zam yapması, onlara yeni bir yük bindirmişti. Taksi taşıma ücretlerinin yükseltilmesiyle ilgili taleplerinin henüz karşılanmadığı bir sırada yeni bir yüke artık tahammüllerinin kalmadığını bildirerek tekrar itirazda bulunan Şoförler Cemiyeti, istedikleri ücret miktarını 40 kuruş olarak açıkladı. Zira 1 kilometre yol 12 kuruş 65 santim miktarında benzin tüketmekteydi. Buna lastiklerin yıpranma payı, vergiler, sigorta, amortisman, garaj parası ve diğer masraflar da eklendiğinde taksi ücreti tamamen erimekteydi. Bu yüzden cemiyet, taksimetre açılış ücretinin en az 40 kuruş olması gerektiğini belirtmişti[101]. Belediye bu kez zamla ilgili talebi dikkate aldı. Ancak taksimetre açılış ücretine sadece 6 kuruş zam yaptı. Haliyle bu artış, Şoförler Cemiyeti'ni tatmin etmedi. Cemiyet Reisi Nihat Bey taksilerin harcama kalemlerini tek tek izah ederek yeni bir hesap çıkardı. Öte yandan, 1928 yılında İstanbul'da 1.740 otomobil işlerken bugün bu sayının 800'e gerilediğini de belirterek zammın komikliğine dikkat çekti[102].

99 Milliyet, 29 Nisan 1930.
100 Milliyet, 13 Mayıs 1930.
101 Milliyet, 3 Haziran 1930.
102 Milliyet, 10 Haziran 1930.



İstanbul yolları (Cem, nr. 21, 19 Mart 1327)

Taksi müşterileri ise araçlarda taksimetre bulunmamasından veya bunların gözle görülür yerde olmamasından şikâyet etmekteydi. Müşterilerin bu haklı yakınmaları üzerine belediye, taksimetrelerin görünür bir yere koyulması gerektiğini bildirdi. Ancak taksiciler buna riayet etmedi, hatta bazıları itirazda dahi bulundu. Eleştiriler üzerine Belediye Başkan Yardımcısı Hamit Bey şu açıklamayı yaptı: "*Bizim bunu yapmaktan maksadımız şudur: Eğer taksimetreler görünecek bir yere konursa, birçok hilenin önüne geçilmiş olacaktır. Müşteri taksimetre bozuk olursa görür ve anlar. Sonra başka bir faydası daha vardır. Acele bir işi olan kimse cebinde bir lirası da olsa otomobile binebilir. Eğer bir liradan fazla yazarsa zor durumda kalır. Halbuki taksimetreyi görünce 1 liraya çıkınca durdurur ve iner. Taksimetrelerin içeri alınması için 20 liraya ihtiyaç olduğu doğru değildir. Bu işin 15 güne kadar yapılması da mecburi değildir. Bozulan taksimetreler tamir edildikten sonra yeni şekle konacaktır. Bu suretle ayrıca masraf da olmayacaktır*"[103].

Bazı taksiciler, kendilerince kısa mesafe olarak düşündükleri adreslere, dolambaçlı yolları kullanarak gidiyor, böylece müşterilerden fazla para alıyordu. 1929 yılında Barış Kongresi'nin başkan vekillerinden İsviçreli M. Loui Pavu da böyle bir yolsuzluğa uğramıştı. Taksici Ayasofya'dan Pera Palas Oteli'ne bir saatte gitmiş ve bunun karşılığında Pavu'dan 8 lira almıştı. Pavu ise dolandırıldığını anlamış ve otel yönetimine şikâyette bulunmuştu[104].

103 Cumhuriyet, 19 Şubat 1930.
104 Cumhuriyet, 15 Ekim 1929.

Taksi konusundaki yolsuzluklardan birisi de bazı taksimetre göstergelerinin ücreti şişirmesiydi. Seyrüsefer Merkezi, 1929 Aralık'ında bu yola başvuran 1000'den fazla şoför hakkında tutanak tutmuş, ama yine de yolsuzluğun önünü alamamıştı. Konu hakkında malumat almak için Seyrüsefer Merkezi'ne müracaat eden Milliyet muhabirine ise bazı şoförlerin müşterilerden fazla para alabilmek amacıyla her gün türlü türlü hilelere başvurduğunu, bunun önüne geçmek için birtakım düzenlemeler yapıldığını, ama yine de bu yolsuzluklarla başa çıkılamadığını bildirmiştir[105]. Bununla birlikte belediye yetkilileri, şoförlerin bu yolsuzluğunu müşterilerin ihmaline de atfetmekteydiler. Başkan Yardımcısı Hamit Bey, bazı şoförlerin aldıkları müşteriyi istedikleri adrese götürdükten sonra taksimetrelerinin bozuk olduğunu söyleyerek tahmini bir para istediklerini, bu gibi şoförler hakkında takibat yapılabilmesi için müşterinin o şoförü ilgili makamlara bildirmesi gerektiğini de söyledi. Otomobillerin sık sık teftiş edilerek işlerinden alıkonulmalarının da doğru olmadığını belirten Hamit Bey, taksimetrelerin azami fiyatı gösterdiğini, isteyen müşterinin şoförle pazarlık ederek fiyatı düşürmekte serbest olduğunu eklemişti. Taksilerden şikayetlerin çoğalması üzerine, 1930 Ocak ayının son haftasında teftişler arttırılmış ve bir iki gün içerisinde 30 şoföre ceza kesilmişti. Belediyeden Seyrüsefer Merkezi'ne gönderilen yazıda ise vurguncu şoförlere göz açtırılmaması özellikle istenmekteydi[106].

Taksilerin Tek Tip Olma Meselesi

İstanbul Belediyesi, 1930 yılında radikal bir çıkış yaparak taksilerin aynı renkte ve tek tip olması kararını aldı. Dahası lüks araçlar da kaldırılacak, böylece otomobil ithalatına sınırlama getirilerek tasarruf edilecekti. Belediye Başkan Yardımcısı Hamit Bey'e göre İstanbul'da ihtiyacın üzerinde otomobil bulunması, şoförlerle takside otomobil çalıştıran sermaye sahipleri arasındaki rekabetten ileri geliyordu. Buna engel olmak için tek tip taksi uygulamasından başka çare yoktu. Fakat taksi şoförleri ve sahipleri, kararın aleyhindeydiler. İstanbul'da en fazla tutulan araba markalarından birisinin acentesi, tek tip

105 Milliyet, 21 Haziran 1930.

106 Milliyet, 22 Ocak 1930; 26 Ocak 1930.



Taksim güzergahında seyreden taksi ve polis denetimi (İBB Kültür AŞ Arşivi)



taksi uygulamasının fayda getirmeyeceğini iki sebeple açıklamıştı. Birincisi, esnafı tek bir markanın ürettiği aracı kullanmaya zorlamak imkânsızdı, çünkü bir araçta aranan özellikler kişiden kişiye değişiyordu. Üstelik bu zorlama suistimale de açıktı. İkincisi ise, böyle bir yöntemle tasarruf sağlamak makul değildi. Zira herkesi yeni bir araç almaya mecbur bırakmak başlı başına bir israftı. Dışarıya para akıtılmasını önlemek amacı ise gerçekçi değildi. Bunun için ağır gümrük mevzuatını değiştirip vergileri düşürmek daha akılcıydı. Otomobilciler Cemiyeti İkinci Reisi Hakkı Bey de düzenlemenin aleyhindeydi. Ona göre esnaf zaten taksicilikten ekmek yiyemez hale gelmiş, takside çalışanların sayısı yüzde 35-40 oranında azalmıştı. Tek tip taksi uygulaması hayata geçirilirse artık binecek otomobil dahi kalmayacaktı[107].

Kamuoyunda tartışmalar sürüp giderken belediye, konu ile ilgili incelemelerini tamamladı. Makine ve Sanayi Şubesi tarafından hazırlanan rapor, 1930 yılının ilk haftasında Heyet-i Fenniye Müdürlüğü'ne iletilmişti. Söz konusu rapor, tek tipleştirme konusunu destekler mahiyetteydi. Piyasadaki 2.000'e yakın otomobilin hemen kaldırılması mümkün olmadığından, çözüm aranmaktaydı. Yasanın yürürlüğe gireceği tarihten itibaren tek tip taksi uygulamasının dışında kalan araçların ithalatı durdurulacak, eskiyen ya da başka bir sebeple piyasadan çekilen otomobillerin yerlerine ise kurala uygun araçların alınması teşvik edilecekti. Özel otomobiller için ise böyle bir zorlama yoktu[108]. Bununla birlikte yıl ortasında taksilerin tek tipleştirilmesi kararı kabul edildi.

Encümen kararı şu şekildeydi:
1. Kararın resmen ilanından itibaren 2 sene zarfında şehir içinde işleyecek otomobiller aynı tip ve renkte olacaktır.
2. Taksiler 2 sınıf olacak, 3 ve 5 kişilikler küçük ve büyük taksi tarifesine göre işleyeceklerdir.
3. Kabul edilen tip, 12 buçuk kilo benzinle saatte 100 kilometre mesafe kat edilmek esasına göre tespit edilmiştir.
4. Bunların içinde ve dışında hiçbir şekilde süsleme yapılmayacaktır. Yalnız içindeki kanepeler üzerinde birer keten örtü bulunacaktır.

107 Milliyet, 2 Ocak 1930.
108 Milliyet, 7 Ocak 1930; 10 Ocak 1930.

5. Tespit edilen özelliklere sahip olmak kaydıyla hangi marka veya fabrika ürünü olursa olsun işletilebilecektir.
6. Halen işleyen lüks otomobiller, 8 sene sonra piyasadan çekilmek mecburiyetindedir.

Kararın ilanından itibaren 5 ay sonra da bütün taksiler aynı renge boyatılmış olacaktı. Belediye bu kararla ülke parasının yurt dışına çıkmasına engel olunacağını hesaplamıştı. Piyasada işleyen otomobil sayısının sınırlandırılması meselesine gelince, ticaret serbestliğinden dolayı bu konuda bir düzenlemeye gerek duyulmadı[109].

Taksilerin tek tipleştirilmesi taksicilerin tepkisini çekmişti. Fakat düzenlemeler sadece bunlardan da ibaret değildi. Getirilmek istenen kuralların hiçbir esasa dayanmadığını belirten Şoförler Cemiyeti Reisi Nihat Bey, belediyeyi birçok ülkede 20 yıl önce terk edilmiş bir uygulamayı dayatmakla suçladı ve düzenlemeler yapılırken çağın ihtiyaçlarının göz önüne bulundurulması gerektiğini hatırlattı. Nihat Bey, müşterinin bineceği yerin körüklü olması kuralına karşı çıkıyordu, çünkü 20 yıl önce Paris'te hayata geçirilen bu uygulamadan dolayı bu özellikteki arabalar sadece Fransa'da üretilmişti, ama bugün dünyanın hiçbir yerinde bunu yapacak fabrika bulunmuyordu. Taksi otomobillerin alt tarafının siyah, üst tarafının koyu kahverengi olmasını isteyen kararı da eleştiren Nihat Bey, tek renk olacaksa aracın tamamının ya siyah ya da kahverengi olması gerektiğini belirtmekte; aksi takdirde iki renk boyanın büyük masraf doğuracağını savunmaktaydı. Nihat Bey'in diğer düzenlemelerle ilgili görüşleri ise şöyleydi; "*Yanlışlıklar bununla bitmiyor, bir de takside şoförün oturduğu yerin kesik olması ve buraya yolcunun bagajı koyabilmesi isteniyor. Bu da 20 sene önceki otomobillerde vardı. Şimdi öyle otomobil çıkaran fabrika yoktur. Son senelerde yapılan otomobillerde bagaj koymak için arkada 100 kiloluk ağırlığa dayanabilen güzel bagaj yerleri vardır. Bu sayede otomobilleri kesmeğe lüzum kalmamıştır. Direksiyonların sol tarafta olması meselesine gelince, belediyeden soruyoruz; İstanbul'da direksiyonu sağda 503 tane otomobil var, bunları ne yapacağız? Sağ taraftaki direksiyonların sol tarafa getirilmesine de imkân yoktur. Bir de taksi saatlerinin sağ tarafta olması isteniyor. Daha önce sol tarafa koyunuz*

109 Cumhuriyet, 5 Ağustos 1930.



1930'da tek tip taksi örneği (Cumhuriyet, nr. 2382, s.3 23 Kanunuevvel 1930)

dediler ve bizi birçok masrafa soktular şimdi neden değiştiriyorlar?"[110]. Taksicilere göre millî sermayenin çarçur edilmemesi için mevcut otomobiller eskidikçe değiştirilmeliydi. Boyama işi de aşırı aşınmaya bağlı olarak yapılmalıydı. Aksi halde bütün otomobillerin tek tipe dönüştürülmesi fuzuli masraf demekti. Kaldı ki eldeki otomobiller halihazırda ihtiyacı karşılamaya yeterliydi[111].

Otomobilcilerin itirazına karşın tek tip taksi uygulamasında ısrarına devam eden belediye, başka kurallar da getirdi. Buna göre; otomobiller körüklü olacak ve şoförlerin yanına kimse oturmayacaktı. Ancak bu düzenleme, Şoförler Cemiyeti'nin itirazı üzerine değiştirildi. Şoförler Cemiyeti'nin inceleyeceği, ancak belediyenin bir daha değişiklik yapmayacağını belirttiği yeni talimatnameye göre taksiler gene körüklü olacak, fakat eski sistem körüklüler kullanılmayacaktı. Bu körükler yazın açılacak ve kışın pek belli olmayacak şekilde kapatılacaktı. Fabrikalar son zamanlarda böyle otomobil ürettiği için bunu uygulamak zor değildi. Ayrıca şoförlerin oturdukları koltuk ayrı olmayacak, fakat yanına da kimse oturamayacaktı. Buraya sadece eşya konulabilecekti. Bu tedbirle şoför muavinlerinin önüne de geçilmiş oluyordu. Otomobillerin iki renkli olması konusundaki kural ise değiştirilmemişti[112]. Belediye tek tip otomobil numunelerini şoförlere tanıttı. Arkası yazın açılacak şekilde körüklü olan otomobillerin rengi kurşunî idi. Türk rengi olarak kabul edilen kurşunînin tercih edilmesinde gökyüzünün, denizin ve cami kubbelerinin bu renkte olması etkili olmuştu[113].

110 Cumhuriyet, 24 Eylül 1930.
111 Cumhuriyet, 2 Ekim 1930.
112 Cumhuriyet, 24 Kasım 1930.
113 Cumhuriyet, 22 Aralık 1930.

Belediyenin taksileri tek tipleştirmesi, lastik düzenlemesi, yedek parça ve diğer konularda aldığı kararlar büyük tartışma ve itirazlara yol açsa da bu uygulamalara olumlu bakanlar da vardı. Otomobil konusunda uzman olan Ordu Otomobil Müfettişi Salahattin Bey, tek tip taksi uygulamasının millî ekonomiye sağlayacağı faydalara dikkat çekmişti. Zira lüks otomobil tutkusu yüzünden milyonlarca Türk lirası Avrupa'ya aktığı gibi, bu paranın biriktirilmesi için ev, tarla ve arazi gibi mülklerin satılması millî ekonomiye vurulan feci bir darbeydi. Talimatnamede bazı noktaların iyileştirilmesi gerektiğini belirten Salahattin Bey, lastik ve yedek parça konularının daha ciddi ele alınması gerektiğini savunuyordu. Çünkü lastik, arabanın hayatıydı. İthal lastikler Avrupa'nın stok mallarıydı. Halbuki lastiğin üretim tarihi, yani tazeliği, kullanım süresinden daha önemliydi. Bu yüzden gümrüklerden geçecek lastiklerin fabrika kayıtlarının kontrolüne önem verilmeliydi. Yedek parça meselesine gelince, bunlar ülkemizde nadir bulunduğundan, küçük bir parça yüzünden koskoca otomobil ya hurdaya çıkarılmakta ya da uzun süre atalete mahkum edilmekteydi[114].

Taksicilerin boyamaya yanaşmamalarının sebeplerinden birisi de yeni model arabaların üzerindeki fabrika boyalarının halen bozulmamış olmasıydı. Zorunlu bir neden olmadığı halde orijinal boyayı kazıtıp yerine başka bir renk vurdurmak, aracın hem değerini düşürüp görünümünü bozacak, hem de yoktan yere 90 liralık masraf gerektirecekti. İtirazlar devam ettiyse de belediye kararını değiştirmedi ve taksicilere 1 Ocak 1932 tarihine kadar süre tanındı[115].

Taksicilik Sektörünün Gerilemesi ve Tek Tipleştirme Sorunu

1933 Temmuz'u itibarıyla Şoförler Cemiyeti'ne kayıtlı 5.000 şoför bulunmaktaydı. Bunların hepsi numaralandırılmıştı. Halbuki piyasada faaliyette bulunan şoförlerin miktarı sadece 2.000'di, diğerleri ise şoförlüğü bırakmış, başka işlerle ilgilenmekteydi. Meslekten ayrılmalar her gün devam ediyordu. Bütün bunların sebebi ise taksiciliğin cazibesini yitirmiş olmasıydı. Bir zamanlar İstanbul'da taksi otomobili sayısı 2.500'e çıkmışken, şimdi 720'ye kadar gerilemişti. Esasında bu sayı bile İstanbul'un ihtiyacının üzerindeydi. Düşüşün sebeplerinden

114 Cumhuriyet, 5 Kasım 1930.

115 Otomobil, Sayı 5-12 (Ocak 1932), s. 7.



Direksiyon başında uyuya kalmış bir şoför (İBB Kültür AŞ Arşivi)

birisi de özel otomobil sayısının giderek artmasıydı. 1933 yılı ortaları itibarıyla özel otomobil sayısı 850'ye ulaşmıştı, çünkü hususî otomobiller çok ucuzdu. Örneğin küçük spor otomobillerinin biraz kullanılmış olanları, 400, 500 lira civarındaydı. Üstelik bunlar masrafsızdı. Bir teneke benzin 4 lira olup, bununla 180 kilometre yol alınabiliyordu. Bir başka hesapla, tramvaya ödenecek masrafla özel otomobil kullanılabilmekteydi. Oysa taksilerin masrafı çoktu. Bir taksi bir teneke benzini 90 kilometrede tüketmekteydi. Üstelik bunun 40 kilometresi müşterisiz kullanımda tüketildiği için boşa gitmekteydi. Taksimetre her 1 kilometrede 10 kuruş yazdığına göre, 50 kilometrede 5 lira kazanılmaktaydı. Bunun 4 lirası benzine, kalan kısmı da diğer masraflara çıkarıldığında hiç kâr kalmamaktaydı. Taksi sahipleri ve şoförleri iş bulamadıkları ve borç içerisinde oldukları için haklı olarak yakınmaktaydılar. Piyasada mesleğin eski ''kodamanlarından'' ancak 50-60 kişi iş yapabilmekteydi.

Öte yandan taksilerin tek tipleştirilmesi kararının acı faturası, 1933'te hissedilmeye başladı. 1931 senesinden beri piyasaya yeni taksi çıkmıyordu. Bunun

sebebi ise belediyenin taksi otomobilleri hakkındaki yeni talimatnamesiydi. Talimatnameye göre şoför mahalli iç taraftan tamamen ayrı olacak ve yanında muavinin oturması için yer bulunmayacaktı. Ayrıca otomobilin üstü açılır kapanır olacak, direksiyon ise sağda bulunacaktı. Fakat bu talimatnamede belirtilen taksi tipi henüz piyasada yoktu, çünkü hiçbir fabrika böyle bir taksi üretmiyordu.[116]

Taksi otomobillerin birkaç sene önce çığ gibi büyümesi bu sektöre ilgiyi arttırmış, acentelerin her sene yeni model otomobili piyasaya sürmesi nedeniyle dışarıya yüklü miktarda para çıkmıştı. Belediyenin taksileri tek tipleştirme uygulaması ile piyasaya yeni otomobil girişi durmuş, aynı zamanda taksilerin kazancı hemen hemen bitmişti. 1934 şartlarında; taksi otomobilinin elde ettiği kazanç; yüzde 100 oranında artan benzin, vergi ve aksesuar masrafları yüzünden neredeyse sıfıra düşmekteydi. Müşteri olmadığından taksiler, sürekli boş servis yapmakta ve benzin tüketmekteydi. Yapılan hesaplara göre, bir yılda sarf edilen 3.600.000 litre benzinin yarısı bu yüzden israf edilmekteydi. Yetkili ve ilgili çevreler, İstanbul'da taksi meselesinin yeniden el alınarak otomobil sayısına sınırlama getirilmesini dillendirmeye başlamışlardı.[117]

1935 yılına gelindiğinde taksi otomobil sayısı 792'ye gerilemişti. Aynı düşüş, özel otomobil sayısında da yaşanmış; 1930'da 747 olan özel otomobil sayısı, 1934 sonlarında 545'e inmişti. Bir başka hesaba göre; 1931'de 2.120 olan taksi ve özel otomobil miktarı, beş yılda 1.337'ye düşmüştü[118]. Bununla birlikte İstanbul Belediyesi, otomobiller hakkında yeni kurallar getirmiş ve taksi otomobilleri için de ayrıca talimatname hazırlamıştı. Ancak birçok şoför bu talimatnameye riayet etmediğinden, gece zammı uygulaması kendiliğinden kalkmış gibiydi. Şoförlerin kendi zararına olan bu durum karşısında belediye takibat yapmamaktaydı[119].

Şoförler Cemiyeti'nin 2 Ocak 1936 tarihli toplantısında alınan önemli kararlardan birisi, taksilerle ve bunları kullanan şoförlerle ilgiliydi. Buna göre; taksiler, sokak başlarına adeta üst üste yığılmayacak, durakları haricinde bir yerde

116 Milliyet, 31 Temmuz 1933.
117 Milliyet, 6 Kasım 1934.
118 Milliyet, 23 Şubat 1935.
119 Milliyet, 7 Mart 1935.



İstanbul'da seyir halindeki otomobiller (İBB Kültür AŞ Arşivi)

beklemeyecek ve müşteri alamayacaklardı. Şoförler ise sakal uzatmayacak, günlük tıraşlarını olacak; ayrıca eski, yırtık veya sökük elbise giymeyecekti. Aynı zamanda sarhoş olarak otomobil kullanmayacak zira keyif verici madde kullananlar şoförlük yapamayacaktı. Bunlara riayet etmeyen şoförler de cemiyet tarafından cezalandırılacaktı. Genelge, şoförlerin haklarını koruyan hükümler de içeriyordu. Mesela makul bir sebep olmadan şoförün vazifesine son veren otomobil sahibi, cemiyet haysiyet divanına sevk edilecek ve hakkında kanunî işlem yapılacaktı. Aynı şekilde vazifesini sebepsiz yere bırakan şoför hakkında da işlem yapılacaktı[120].

Taksicilikte Yeni Uygulamalar

Şoförler Cemiyeti yönetim kurulu, son günlerde şoförler arasında bir hayli dedikoduya sebep teşkil eden "*taksilerin 10 kuruşa adam taşıması*" meselesi

120 Akşam, 4 Ocak 1936.



Durakta bekleyen tek tip taksiler (Akşam, nr. 6183, s.5, 4 Ocak 1936)

başta olmak üzere biriken sorunları görüşmek üzere 2 Ocak 1936 tarihinde olağanüstü toplandı. Cemiyetin yaptığı incelemede; 10 kuruşa müşteri taşıyanların çoğunun otomobil sahibi olmayan şoförler olduğu ortaya çıkması üzerine yönetim kurulu, bunun için bir sınır getirilmesini tartıştı. Standart ücretle taşımanın yapılabileceği iki hat üzerinde duruldu. Bunlardan biri Şişli-Pangaltı-Taksim-Karaköy; diğeri Fatih-Beyazıt-Sultanahmet-Sirkeci-Karaköy hatları idi. Yani her iki noktadan kalkacak otomobillerin son istasyonu Karaköy olacaktı. Fakat cemiyet, böyle bir uygulamanın rekabet uyandıracağı ve karışıklığın önüne geçilemeyeceği gibi kaygılar nedeniyle kesin bir karara varamadı. Toplantıda plaka harcı da görüşüldü. Cemiyet, belediyenin istediği miktarı çok görmekte ve asgari hesapla ücretin 1, 2, 3 lira üzerinden alınmasından yanaydı. Neticede teklifin belediyeye sunulmasına karar verildi. Görüşülen konulardan bir diğeri de her taksi mıntıkasında birer temsilcinin bulunmasıydı. Şoförler Cemiyeti, bunu benimsemiş ve temsilcilerin görevle-



Taksim-Yenimahalle arası işleyen 18 kişilik toplu taşıma aracı

ri belirlenmişti. Buna göre, 20 bölge için 20 temsilci seçilecekti. Temsilciler mıntıkalarında çalışan şoförlerin her işleri ile yakından alakadar olacak, otomobillerin seferlerini ve çalışma tarzlarını düzenleyeceklerdi. Her mıntıka temsilcisi, şoförlerin hükümet, belediye memurları ve cemiyet ile ilişkisinde aracı olacaktı[121].

3 yıl sonra taksilere yeni denetimler geldi ve zabıta memurları, kendilerine verilen talimat üzerine taksi şoförlerini genel kontrolden geçirmeye başladı. Kontrol kararı, özellikle bazı ehliyetsiz şoförlerin geceleri kaçak olarak araç kullanması üzerine alınmıştı. Ayrıca taksimetrelerin mühürleri ve yazma sistemleri de kontrol edilmekteydi. Taksi tarifesinin ucuzlaması dolayısıyla tak-

121 Akşam, 4 Ocak 1936.

simetrelerde yapılması gereken değişiklik için verilen 3 aylık sürenin 1 ayı geçmiş, fakat taksimetresini yeni tarifeye göre ayarlatmak için müracaat edenlerin sayısı bir elin parmağını geçmemişti. Bunun üzerine karardan vazgeçilmeyeceği belirtilerek, 2 ay içerisinde söz konusu değişikliği yaptırmayanlara cezai işlem yapılacağı hatırlatıldı[122].

Toplu Taşımada ve Taksimetrelerde İndirimli Tarife

Birkaç yıldan beri benzin fiyatında yaşanan düşüşle birlikte taksi ücretinde de indirime gidilmiş, taksimetrelerin yeni fiyata göre ayarlanması istenmişti. Ayarlama işi bitinceye kadar da müşterinin yüzde on beş indirimli ücret vermesi için otomobillerin içine birer levha konmuştu. Fakat çoğu yolcu yüzde on beş hesabının içinden çıkamadığından, şoförlerle pazarlık yöntemiyle anlaşmayı tercih etti. Bununla birlikte bazı şoförler pazarlık konusunda müşteriyi aldatmakta, kimi şoförler de indirime asla yanaşmamaktaydı. Taksicilerin tutumları konusunda belediyeye sayısız şikâyet yağdı. Yeni ayarlanmış taksimetreler araçlara takılmadığı sürece konunun üzerine gidemeyeceğini belirten belediye ise Ekim ayına kadar bütün saatlerin ayarlanması gerektiğini şoförlere bildirdi[123]. Yeni tarifeye uymayan şoförlerin tutumu, anarşi nitelemesiyle Akşam'ın "Şehir Haberleri" köşesine yansıtıldı. Söz konusu yazıda yolculara birtakım tavsiyelerde bulunulurken, sorunu çözmeleri hususunda yetkililerin de dikkatleri çekilmekteydi[124].

Taksicilerin Kırılmaz Cam ve Vergi Eşitsizliği Konusundaki İsyanı

Taksi şoförleri, 1937'nin başında belediyeye müracaatta bulunarak; araçlarda şoför mahalli ile müşteri yeri arasına kırılmaz cam koyulması mecburiyetinin kaldırılmasını, bir sıra bekleme talimatı düzenlenmesini ve vergi miktarının araçların modellerine göre belirlenmesini talep etti. Kırılmaz cam uygulaması 1935'te zorunlu olmuştu ve bunu taktırmayanlara para cezası verilmekteydi. Fakat pek çok şoför, bir yandan işlerinin iyi gitmemesi, diğer yandan camların

122 Akşam, 8 Ağustos 1937

123 Akşam, 12 Ağustos 1937.

124 Akşam, 12 Ağustos 1937.

pahalı olması nedeniyle buna yanaşmamıştı. Sıra bekleme talimatına gelince, bu kural aslında duraklarda uygulanmakta ve taksiler sırasıyla müşteri taşımaktaydı. Fakat müşteriler genellikle daha lüks otomobillere rağbet ettikleri için kural delinmekte, müşteri alma sırası gelmemiş olan yeni araçlar iş yaparken, eski otomobiller müşterisiz kalmaktaydı. Şoförler, belediyeden müşterilerin lüks araçlara yönelmesine mani olacak bir düzenleme bekliyorlardı. Taksicilerin bir talebi de belediye vergilerinin azaltmasıydı. Zira araçların eski ve yeni oluşuna bakılmaksızın her birinden ayda 12.50 lira alınmaktaydı. Yeni otomobiller daha fazla iş yaparken, eski modeller günde ancak 2-3 müşteri taşımaktaydı. Mesleklerini çok kötü şartlar altında yürüttüklerini savunan 5.000 şoför, belediyeden umutluydu[125].

1933 Tarihli Otomobil Düzenlemesi

Otomobillerin seyrüseferi hakkında 24 Nisan 1926 tarihinde Paris'te imzalanan uluslararası sözleşmenin tasdiki hakkındaki kanun, 25 Şubat 1933 tarihinde vilayetlere bildirildi. Sözleşmede bir otomobilde bulunması gereken tertibat şöyle belirlenmişti.

- Direksiyon aleti, virajları kolaylıkla ve güvenle sevk ve idareye yarayacak sağlamlıkta olmalıdır.

- Birbirinden tamamen bağımsız iki çeşit fren sistemi bulunmalıdır. Sistemlerden birisi arızalandığında diğeri işlevsel olmalıdır.

- Otomobil boş iken ağırlığı 3.500 kg'dan fazla olduğu takdirde, şoför mahallinde ayrıca tertibat alınarak motor vasıtasıyla bir geri hareketi icra ettirmelidir.

- Otomobilde arkayı görmeye yarayacak bir ayna bulunmalıdır.

Sözleşmeye göre manevra düzeninin, sürücünün yolu gözlerken bile aracı güvenle döndürebilmesine elverişli olması gerekiyordu. Alet ve edevatın mükemmel biçimde yerleştirilmiş olması, her türlü yangın ve ateş alma tehlike-

125 Akşam, 15 Ocak 1937.

sini mümkün olduğu kadar bertaraf edebilecek, trafikte diğer tehlikelere meydan vermeyecek, gürültü, duman ve koku çıkarmayacak biçimde bulunması isteniyordu. Otomobillerde yakıtın dumanının sessizce çıkmasını sağlayacak bir sistem bulunmalıydı. Otomobillerin tekerlekleri ile römorkları, lastik çemberlerle ya da aynı esnekliği sağlayacak başka bir sistemle donatılmış olmalıydı[126].



Otomobiline benzin alan kadın (Resimli Gazete, nr. 278, 29 Kanunuevvel 1928, s.4)

Mardin Milletvekili Ali Rıza (Erten) Bey, ulaşım araçlarından alınan vergilerin birleştirilmesi ve tek elden tahsil edilmesi hakkında TBMM'ne kanun teklifi vermişti. Belediye Başkan Yardımcısı Nuri Bey ise bunun kanuna dönüşmesi halinde nasıl uygulanacağını soran gazetecilere, düzenlemenin kolaylık sağlayacağını belirtmiştir. Belediye, taşıma araçlarından iki türlü vergi almaktaydı. Bunlardan birisi ulaşım araçlarından buhar beygiri gücüne göre alınan vergi; diğeri ise köprüden geçiş vergisiydi. Nuri Bey'e göre, devlete ait vergileri de belediye tahsil edebilirdi. Bunun için yeterli altyapı mevcuttu. Fakat tahakkuku yine her dairenin kendisinin yapması gerekirdi. Hükümete ait bazı vergileri belediye tahsil ediyor ama bunu devlete veriyordu, mesela yol vergisini araçlardan tahsil edip Nafia hissesini devlete tevdi etmekteydi[127].

Benzin Fiyatı

Otomobillerden alınan kazanç vergisi ve plaka harcının miktarı itirazlara yol açmaktaydı. Çünkü bunların tahsilinde araçların modelleri gözetilmemekte, hurda bir araç ile yepyeni bir araç için aynı miktarda vergi ödenmekteydi.

126 Milliyet, 26 Şubat 1933.
127 Milliyet, 28 Mart 1933.

Bu haksızlığın giderilmesi için Şoförler Cemiyeti defalarca müracaatta bulunmuştu. Bunun üzerine 1932 yılında, benzin vergisine bir miktar zam yapılarak söz konusu vergi ve harcın dolaylı olarak tahsilinin bu mahzurları gidereceği düşünüldü. Bu çözümü değerlendiren İktisat Müdüriyeti, cemiyetten, İstanbul'da bir ayda ne kadar benzin tüketildiğini sormuştu[128]. Yapılan inceleme neticesinde aşağıdaki tabloda yer alan sonuç ortaya çıktı:

ARACIN			
Cinsi	**Aylık tüketimi (kg)**	**Araç Miktarı**	**Toplam Aylık Tüketim (kg)**
Taksi Otomobili	350	1085	379750
Özel Otomobil	225	715	160875
Otobüs	840	139	116760
Kamyonet	450	315	141750
Kamyon	450	80	36459
	2315	2335	835580

1932 yılında otomobili ile Avrupa turuna çıkarak anılarını kaleme alan Ahmet Şükrü, seyahat güçlükleri ile ilgili değerlendirmesinde, gittiği her ülkedeki benzin fiyatının Türkiye'dekinden çok düşük olmasını memnuniyetle anlatmıştır. Belirtilen yılda İstanbul'da benzinin litresi 25 kuruştu. Buna mukabil Bulgaristan'da 11 leva (14 kuruş); Yugoslavya'da şehirlere göre değişmekle birlikte ortalama 7.5-8,5 dinar (21,5 kuruş); Avusturya'da 50-65 kroşen (12,5-16 kuruş); Almanya'da 35-38 pennig (17,5-19 kuruş); Macaristan'da 48-51 filler (13,5-15 kuruş); Romanya'da 7-9 ley (8-10 kuruş) değerindeydi[129]. Yani ülkelerin birçoğunda benzin, Türkiye'deki fiyatının yarısına veya daha düşüğüne satılmaktaydı.

Gelecek Tasavvuru: Taksi Sayısı Düşecek Faytonlar Çoğalacak

İstanbul'da otomobiller ile diğer motorlu nakliye araçlarının sayısı arttıkça geleneksel atlı binek arabalar azalmaktaydı. Milliyet'in haberine göre 1930 yılının başlarında İstanbul'da eşya taşımacılığında kullanılan arabaların sayısı, 4.000'den fazlaydı. Ancak bunların çoğu motorlu olup sadece 180 tanesi

128 Otomobil, Sayı 5-12 (Ocak 1932), s. 7.

129 Ahmet Şükrü, *Avrupa'da Otomobil ile 9000 Kilometre*, İstanbul 1934, s. 13-14.



1936'da benzin üzerinden reklam yapan Chevrolet (Akşam, nr. 6278, s.12, 11 Nisan 1936)

binek arabasıydı. Oysa 15-20 yıl önce yani 1910'larda şehirde 3.000'den fazla fayton, kupa ve benzeri binek arabası mevcuttu. Artık otomobil gibi hızlı bir araç dururken arabaya kimse rağbet etmemekteydi. Buna mukabil yük arabaları kamyon ve kamyonetlerin çoğalmasına rağmen birinci sınıf eşya taşıma vasıtası olarak binek arabaları mevkiini korumaktaydı. Bunun sebebi ise taşıma ücretinin düşük olmasıydı. Arabacılar Cemiyeti Genel Sekreteri'nin açıklamasına göre; Seyrüsefer Kurumu görevini layıkıyla yerine getirmiyor, ehliyetsiz arabacıların çalışmasına göz yumuluyordu. Yaşı tutmayan gençler araba kullanmaktaydı. Sekretere göre bunun önüne geçilmeli, tüm arabacılara ehliyet taşıma zorunluluğu getirilmeliydi. Sekreter, küçük bir istatistik sunarak; Seyrüsefer İdaresi'nin kurulmasından önce İstanbul'da 3.500 arabacıya ehliyet verilirken, idarenin kurulduğu 1927 yılında 1.600, 1928 yılında 500 ve 1929 yılında sadece 400 arabacıya ehliyet verilebildiğini belirtmekteydi. Bu



Yük taşıyan binek arabaları



rakamlar, piyasadaki arabacıların çoğunun ehliyet taşımadığını gösteriyordu[130].

Hızla gelişen teknolojinin otomobil konusunda getirdiği değişiklikler karşısında, bu aracın gelecekte alacağı şekil hakkında türlü değerlendirmeler yapılırken; Türkiye'de taksi otomobillerin zarara uğrayarak her gün birkaçının garaja çekilmesi de farklı biçimlerde yorumlanmaktaydı. Bunlardan birisi Salâhaddin Güngör'ün "Yarının Gerçeklerinden" bahseden ve taksilerin yerini yakın gelecekte birbirinden şık tasarımlı faytonların alacağını iddia eden "Arabacının Rüyası!" başlıklı yazısıdır[131].

Taksi Sayısının Sınırlandırılması Sorunu

Zarar eden taksi şoförleri, 1936 yılının ilkbaharında önceki yıllardaki taleplerini yineleyerek belediyeden iki istekte bulundular. Bunlardan birincisi, faaliyette bulunan taksi otomobillerinin ihtiyaç oranında sınırlandırılması ve piyasaya yeni taksilerin çıkması,

130 Milliyet, 16 Şubat 1930.

131 Salâhaddin Güngör, "Arabacının Rüyası!", *Milliyet,* 20 Şubat 1935, s. 6.



Otomobil sayısının giderek artması sonucu azalan faytonlar. (Milliyet, nr. 2691, s.8, 8 Ağustos 1933)

ikincisi ise otomobillerin arka kısmının landon şeklinde düzenlenmesi şartını kaldıran şehir meclisi kararının iptaliydi. Zira taksicilerin çoğu bu şarta göre otomobillerinde gerekli tadilatı yapmıştı. Fakat belediye her iki talebi de reddetti[132]. Landon kuralını kaldıran belediye, yeni bir kararla şoför ile müşteri koltuklarının arasına cam takılması mecburiyetini getirdi. Şoförler, belediyenin koyduğu kuralı kaldırmasına ve yeni kurallardan dolayı masrafa girmelerine isyan ediyorlardı. Çünkü gerek landon uygulamasının kaldırılması, gerekse diğer kararlar piyasaya korsan taksilerin girmesine yol açmıştı. Bazı araç sahipleri, kontrollerini yaptırdıktan sonra camları gizlice kaldırıp şoförün yanına kestirdikleri parçaları tekrar taktırmak ya da buralara iskemle koymak suretiyle müşteri almaya başlamıştı. Şoförler Cemiyeti, bu sahteciliği önlemek için taksiye çıkacak otomobillerin muayeneden sonra da sıkı kontrole tabi tutulmasını istedi. Zaten işsizlikten yakınan cemiyet, bu şekilde taksiye çıkacak otomobillerle işsizliğin büsbütün artacağını dile getirdi. Fakat belediye, taksi sayısını sınırlamanın kendi yetkisini aştığını belirtince; cemiyet de taksicilerin haklarını İktisat Vekâleti nezdinde aramaya karar verdi.[133].

132 Akşam, 30 Nisan 1936.

133 Akşam, 27 Eylül 1936.

1936 yılının sonlarına gelindiğinde İstanbul'un taksi adedindeki gerileme, bütün hızıyla ilerlemiş ve sayı 500'lere kadar düşmüştü. Buna karşılık özel otomobil sayısı, 700'den fazlaydı. Mevcut şoför sayısı ise 2000'di. Özel otomobillerin çoğu bizzat sahipleri tarafından kullanıldığından bir taksi otomobiline aşağı yukarı 4 şoför düşmekteydi. Bu nedenle şoförler işsizdi. Halbuki 5-6 sene önce İstanbul'da 1900 taksi, 150-200 hususi otomobil, 3000 kadar da şoför vardı.

Şoförlerle görüşerek sorunlarını sütunlarına taşıyan Akşam gazetesine göre; benzin ve diğer sarf malzemelerinin artışı önlenemediği takdirde, taksi otomobilciliğinin tamamen söneceğinden hiçbir şoförün kuşkusu yoktu. Şoförlere göre İstanbul'da özel otomobil merakı apartman inşaatı ile doğru orantılı olarak artmıştı. "*Bir apartman yaptıran bir de otomobil alırsa ahbapları arasında itibarı artıyor"*du. Öte yandan otomobil fiyatları 4-5 sene önceki değere göre daha düşüktü. 1932'de 4500 lira tutarındaki otomobiller bugün 2500 liraya alınabilmekteydi. Özel otomobiller sahipleri tarafından kullanıldığı için taksicilere iş çıkmıyor, bir taraftan da akraba ve ahbaplarını taşıdıkları için taksiciler iyice iflasa sürükleniyordu.

Benzin fiyatlarının pahalılığı yüzünden iş yapamadıklarını ve bu yüzden kazançlarının azaldığını söyleyen şoförlere kendi ifadeleriyle kulak verirsek; "*Biz bugün fazla iş yapabilmek için bir müşteriyi Sirkeci'den Şişli'ye kadar 50 kuruşa götürebilmeliyiz. Halbuki benzin fiyatları bu halde iken bu mümkün değildir. Eskiden benzinin tenekesini 240 kuruşa alırdık. Bugün 460 kuruş veriyoruz. Fiyatlar hemen hemen iki kat arttı. Bu 460 kuruşun bize getireceği paranın içinde otomobilin garajı, yağı, lastiği, tamiri vardır. Lastik fiyatları da iki misli artmıştır. Ayda 12,5 lira belediye vergisi de üzerine binince bir şey kazanamıyoruz. Hem de on altı saat çalışarak! Bu suretle koyduğumuz sermayeyi birkaç senede yedikten sonra otomobil de hurda haline geliyor. 150 liraya hurdacıya devrediyoruz. Bu yüzden birçok şoförler mesleklerini terk etmek mecburiyetinde kalıyorlar*"[134]. Aynı haberde şoförler taksi otomobilciliğinin yeniden canlanabilmesi ve çoğalması için çözüm önerileri de sunmuşlardı. Şoförlere göre; belediye vergisinin her otomobilden eşit biçimde değil otomobilin eski ve yeni oluşuna göre alınması, çalışma saatlerinin düzenlenmesi

134 Akşam, 26 Aralık 1936.

ve acentelerin kontrolü taksiciliğin canlanmasını sağlayacak tedbirlerdi. Fakat en önemli talepleri benzinin ucuzlamasıydı. Şoförler, Başvekil İsmet İnönü'nün benzin fiyatlarının ucuzlayacağı hakkında verdiği müjdenin bir an evvel hakikat olmasını sabırsızlıkla bekliyordu[135].

Taksicilik Dışarıdan Görüldüğü Gibi Değildir

İstanbulluların taksilerle ilgili şikayetlerinden birisi, şoförlerinin keyfi hareket etmeleriydi. Dönemin Şoförler Cemiyeti Reisi Hayri Bey, yapılan şikayetlere karşılık, sorunun kaynakları ve çözüm önerilerine dair Milliyet gazetesi muhabirine uzun bir röportaj vermişti. Hayri Bey'e göre taksicilik sektörü eskisinden kötü durumdaydı. Cemiyette kayıtlı şoför sayısı 503 olup, bu rakam ihtiyacın çok üzerindeydi. Muavinler de kaldırılmıştı. Piyasada çalışan arabaların yüzde 80'i şoförlere aitti. Taksicilikten geçinmenin güçlüğüne işaret eden Hayri Bey, kendisinin eskiden bir arabası olduğu halde "*bal gibi geçindiğini*", şimdi 4 araba çalıştırmasına rağmen eskiden kazandığının dörtte birini kazanamadığını belirtiyordu. Öte yandan otomobillerin bakım masrafları da cepleri yakmaya başlamıştı. 3 sene öncesine kadar kazancın yüzde 60'ı masrafa çıkar, yüzde 40'ı kâr olarak sahibine kalırdı. Şimdi ise vergilerin ve benzin fiyatlarının yüksekliğinin yanı sıra müşteri azlığı nedeniyle mal sahibine yüzde 15 kalmaktaydı. Sektörün gerilemesine biraz da kendilerinin sebep olduğunu belirterek özeleştiri yapan Hayri Bey, taksiciliği kârlı bir iş zanneden birçok kimsenin piyasaya çıkmasından ve buna göz yumulmasından yakınmaktaydı. Bunun yanında 2-3 taksi birleşip bir telefon almışlar, ucuz pazarlıklarla müşteri kapma yarışına girmişlerdi. Özellikle kaptı kaçtıların kâr yerine zarar ettiğini belirten Hayri Bey şöyle bir hesap çıkarmıştı: "*Benim Berliet marka mükemmel bir kaptı kaçtım var, size son ayın hesabını vereyim de şaşın. Bu araba ayda 52,65 benzin, 42,60 şoför, 10 belediye, 17 tamir parası olarak toplam 120 lira 25 kuruş masraf yapmış. Bu yekundan başka elime de 68,60 geçmiş. Demek ki bir ayda topu topu 190 lira 85 kuruş almış oluyoruz. Bir kere düşünün; benim elime kalan bu 60 küsur liraya arabanın, lastiklerin amortismanı, daha başka vergiler de dahil değil. İş midir bu sanki? Sonra size bir de taksi arabalarımdan birinin masrafını*

135 Akşam, 26 Aralık 1936.

bulayım. İşte, bu arabam da geçen ay 103 lira 15 kuruş kazanmış. Bundan 25 lira 90 kuruş şoföre, 37 lira benzine, 10 lira amortisman ve tamire, 5 lira belediye vergisine, 6 lira kazanç vergisine, 40 kuruş Cuma ruhsatiyesine, 12,5 lira da idare-i hususiye hissesine düşeni çıkınca bize 12,60 lira kalmış. Buyurun güle güle yiyin bakalım. Halkta bir telakki var; otomobiller kazanıyor. Nerede bu bolluk? Karşılıklı müşteri bulmak mümkün değil, ya müşteriden boş döneriz yahut müşteriyi almağa boş gideriz. Bağ yolları fena olduğundan lastikleri çabuk eskitir. Benzin ve yağ pahalı… Gel de kazan."

Hayri Bey, taksi ücretinin İstanbul'da daha ucuz olduğu düşüncesini de reddediyordu. Çünkü taksimetre açılış ücreti İstanbul'da 26, Ankara'da 50 kuruş olmakla birlikte; İstanbul'da her 133 metrede 2 kuruş, Ankara'da ise her 200 metrede 3 kuruş attığından neticede her iki ilde de kilometre hesabıyla 15 kuruş atmaktaydı. İstanbul'dakilerin saati açıldığı zaman 200 metreyi müteakip 2 atarken, Ankara'dakiler 600 metre sonra 3 atmaktaydı. Neticede iki ilin taksi ücreti aynı hesaba çıkmaktaydı. Üstelik saat 23'ten sonra zamlı gece tarifesi ve şehir dışı için ücret farkı bulunuyorsa da yolcular pazarlık usulüyle bindiklerinden bunların bir anlamı kalmıyordu. Ankara ile İstanbul'un taksi sektörünün kıyaslanamayacağı üzerinde duran Hayri Bey, bunun nedenlerini şöyle sıralıyordu; *"İstanbul gibi burada da karşılıklı müşteri bulmak mümkün değildir. Benzinin tenekesi İstanbul'da 390, burada 465 kuruştur. Yağ orada 25, burada 35'tir. Aylık yıkama ve yatma ücreti İstanbul'da 15, burada 30 liradır. Malzeme fiyatlarının hepsi oraya nazaran farklıdır, daha sayayım mı?.. Hülasa; şu muhakkaktır ki İstanbul otomobilcileri bizden çok fazla kazanır. Bizim fiyatlarımızın onlara nazaran az tespit edildiği meydandadır.*"

Hayri Bey'in taksicilerin sorunlarıyla ilgili görüş ve gerekçeleri Milliyet gazetesi muhabirini ikna etmiştir. Hayri Bey, içinde bulundukları maddi problemlerden kurtulmak için yeni bir arayışa girdiklerini de ekleyerek: "*Biraz ekmek parası çıkarmak için bir teşebbüse de başvurmağa niyet ettik. Mesela altı lira gibi az bir ücretle yaz sezonu için Bursa'ya seferler düzenleyeceğiz. Bu seferler için araba tedarik etmek üzere Ford'la müzakere halindeyiz. Tecrübeli şoförlerin idare edeceği bu yeni arabalarla rahat ve seri bir şekilde medeni kervanlar tertip edeceğiz. On saatten de az bir zamanda Bursa'ya yolcu götürmek mümkün olacak. Herhangi bir hava muhalefeti ve saire ihtimaliyle köylülerle anlaşarak temiz konaklar tedarik edeceğiz… Hülasa Bursa'nın*

sıhhat verici varlığından Ankara halkının ucuzca istifadesini sağlayacağız. Ne yapalım şehirlerde bize ekmek kalmadı. Ben bu teşebbüse dair bir mülahaza serdetmeyeceğim. Yalnız Demiryolları İdaresi'nin kulakları çınlasın diyeceğim"[136].

OKUMA PARÇASI

Taksi Tarifesi

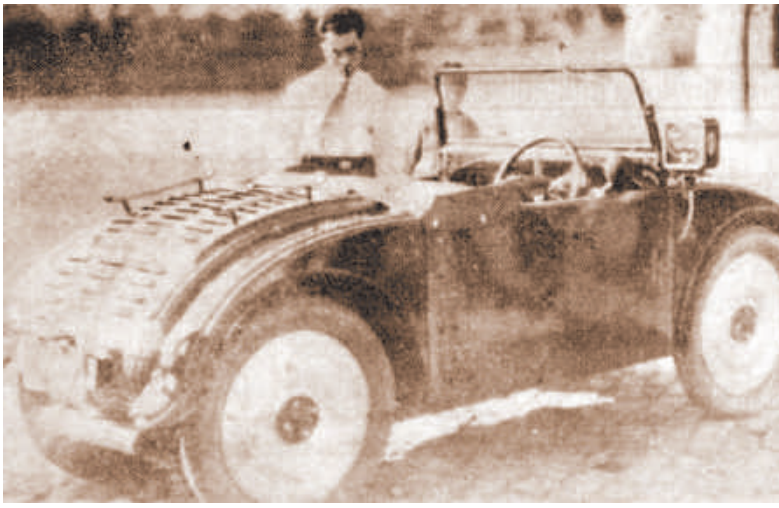
6 Temmuz 1927 tarihinde Şehremaneti'nde bir uzmanlar heyeti toplandı ve heyet İstanbul'daki taksilerin renkleri konusunda yeni bir karar aldı. Buna göre lüks otomobil sahibi olmayanlara zarar etmemek için ellerindeki lüks olmayan otomobilleri garaja sevk etmiş bulunan otomobil sahiplerine, birinci tarifenin kullanılması için müsaade verilecekti. Birinci tarife, halihazırda uygulanmakta olan tarifenin üçte biri nispetinde daha ucuz olacaktı. Böylece halk ucuz olan otomobile binebilecek ve lüks otomobillere rağbet de azalacaktı. Birinci tarifeye tâbi taksilerin rengi beyaz olacak ve bu tarifeyi uygulayan taksilerin üç kişilikleri her kilometrede 10 kuruş; iki numaralı tarifeye tâbi olan taksiler ise her kilometrede 15 kuruş; dört ve daha fazla kişi taşıyan taksiler de kilometre başına 15 kuruş yazacaklardı[137]. Heyetin aldığı bu kararlar Şehremaneti Encümeni tarafından 10 Ağustos 1927'de kabul edildi[138].

Tek Kişilik Taksiler Hizmete Girdi

1928 yılı otomobille ilgili yeni düzenlemelerin yapıldığı bir dönem oldu. Bunun yanında yeni bir hizmete de imza atıldı ve İstanbul sokaklarında tek kişilik taksiler kullanılmaya başlandı. 18 Eylül 1928 tarihli Milliyet gazetesinin "Bir Kişilik Taksi" başlıklı haberine göre bu yeni vasıtayla ilgili şöyle gelişmeler yaşanmıştır: "*Piyasaya çıkarılmak üzere sahiplerinin Şehremaneti'ne müracaat ettiklerini yazdığımız bir kişilik taksi otomobillerinin taksimetreleri yerlerine konulmuştur.*

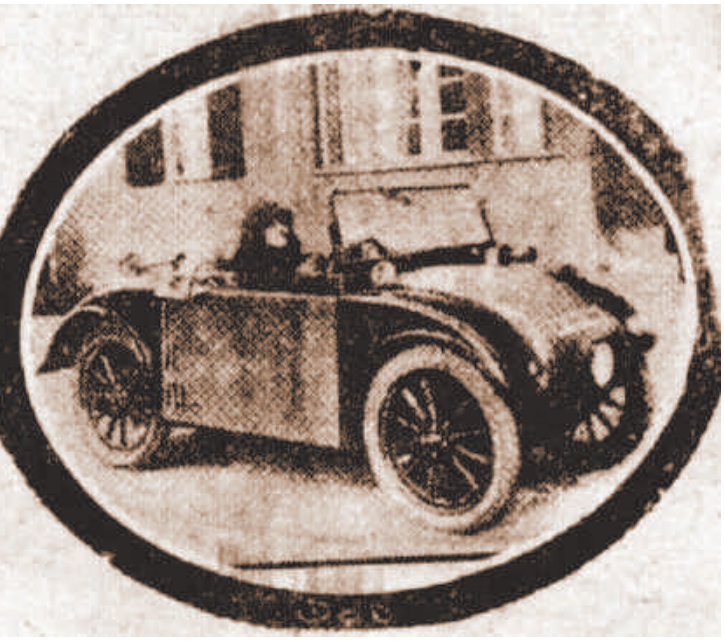
136 Milliyet, 30 Nisan 1933.
137 İlgili değişme için bk. Milliyet, 7 Temmuz 1927.
138 Milliyet, 11 Ağustos 1927.

Bu otomobiller; Taksim'den Beyazıt'a kadar 44 kuruş yazmakta, Beyazıt'tan Eminönü'ne 16 ve Taksim'den Karaköy'e 34 kuruş kaydetmektedir. Bir kişilik otomobillerde taksi saati açıldığı zaman 10 kuruş yazmaktadır. Emanet encümeni bu otomobillere ait kararını Perşembe günü verecektir".



Beyazıt'tan Taksim'e 44 kuruşa götürecek olan tek kişilik taksi (Milliyet, nr. 934, 18 Eylül 1928, s. 1)

Tek kişilik otomobille ilgili yine Milliyet gazetesinde yer verilen bir köşe yazısında ise yeni uygulamaya dair şu önemli bilgiler veriliyordu: "*Bir Kişilik Taksi Otomobili. Otomobil işlerine yeni başlayan bir müessese acentesi, otomobillerin hususiyetinden ilham alarak bir kişilik taksi otomobili işini ortaya çıkardı. Şoförüyle beraber ancak iki kişi alan bu otomobiller, ayrı bir taksimetre ile çalışacaklar. Bunların antresi 10 kilometre, ücreti de 7,5 kuruştur. Taksimetrelerin pahalılığı ve indirimi etrafında münakaşalar yaşandığı sıralarda akla gelen bu teşebbüs, aslında fena bir şey değil. Diğer küçük saatli taksilerin 100 kuruşa götürdükleri bir yerde bunlarla 40 kuruşa gitmek mümkün olacak demektir. Özellikle kısa mesafelerde bunun kıymeti daha fazladır. Fakat bizce bu teşebbüsün kıymeti ayrıdır ve başlı başına bir şube teşkil eder. Diğer memleketlerdeki kira motosikletleri gibi bir mahiyet arz eder. Yalnız başına otomobile binenler için iyidir. Hâlbuki otomobile binenler arasında böyle tek başına bulunanlar yüzde beş miktarından belki daha azdır. Çoğunlukla iki, üç ve daha çok arkadaş aynı zamanda binerler. Bu nedenle taksilerin ucuzlatılması hususundaki hizmeti önemsiz hale gelir. Yalnız diğer bu sahada çalışanları uyanmaya davet edeceği ve ettiği içindir ki bu teşebbüs, takdire layıktır. Bizim istediğimiz; ucuz otomobil, iktisatlı idare masrafı, uygun taksimetre ücretidir. Bunun temini ise mümkündür. Şehremaneti, otomobil satanlar, özellikle kullanan ve işletenlerin el birliğiyle bu işi halletmeleri kendi menfaatleri icabıdır.*



Tek kişilik taksi (Milliyet, nr. 948, 2 Ekim 1928, s.1)

Benim iki seneden beri başladığım bu mücadelede başarılı oluncaya kadar devam edeceğim muhakkaktır. Birden heyecana gelip kısa bir zamanda hevesini kaybetmek, yılmak ve usanmak azimsizliğin en birinci delilidir zannederim"[139].

Tek kişilik taksiler, Şehremaneti'nin Seyrüsefer Merkezi'ne bu vasıtaların işleyebileceğine dair resmî yazısının gelmesi üzerine 28 Eylül 1928'de hizmet vermeye başladı[140]. Bu yeni vasıta, hizmete başlar başlamaz eleştirilere ve karikatürlere konu oldu. Mesela tek kişilik taksilerle ilgili bir karikatürde; "*Oğlum! Beni Hürriyet Abidesi'ne kadar götürür müsün? Bey Baba! Büyük saatli bir taksi çağırayım! Benim arabanın beygir kuvveti azdır!*" denilmekteydi[141].

Tek kişilik taksiler hizmete başlamasına başladı, fakat beraberinde tartışmaları da getirdi. Özellikle bu vasıtaların diğer taksiler gibi köprülerden geçerken ödemeleri öngörülen ücret oldukça fazla bulunmaktaydı. Bu yüzden tek kişilik taksi sahipleri, 11 Ekim'de Şehremaneti'ne gelerek; kendilerinden köprü geçiş ücreti olarak 5 kuruş alınmasını, aksi halde zor duruma düşeceklerini, mesela Taksim'e gittikleri zaman aldıkları paranın üçte ikisinin köprüye verileceğini bildirdiler[142].

139 Milliyet, 20 Eylül 1928.
140 Milliyet, 29 Eylül 1928; 30 Eylül 1928.
141 Milliyet, 30 Eylül 1928. Diğer taksi şoförleri tek kişilik taksilerin iş yapmayacağını düşünüyorlardı (bk. Milliyet, 2 Ekim 1928).
142 Milliyet, 12 Ekim 1928.



BMW, Almanya 1956 (Rahmi M. Koç Müzesi)

OKUMA PARÇASI

Yurdumun Meselesi

Her yerde yaya yürüyenlerin yolunu bilmediğini söyleyip durmaktayız. Bu yürümesini bilmemek hali taksimetreler çıktığından beri şoförlere de arız oldu. Şoförlerin bu adeti icat edişlerinin sebebi hiç şüphesiz yol esnasında müşteri yakalamak ümididir.

Halbuki yaya yürüyenlerin caddenin bir tarafından öbür tarafına geçmek istedikleri zaman bir müddet bekledikleri malumdur. Bu esnada yavaş yavaş ilerleyen otomobillerin arasından geçmekte bir mahzur görmeyip ilerlenebilir. Caddede sağa sola bakınarak giden şoför, böyle birisini gördüğü vakit derhal durup; "*Buyurun beyim, buyurun efendim, küçük saat, tramvaydan ucuz!*" gibi tekerlemelerle otomobilini peşkeş çeker. Şimdi:

Yolun o noktasını zaten güç hal bulan ve bir taraftan tramvay diğer taraftan arkadan süratle gelen otomobillerin tehdidiyle az çok heyecan içinde bulunan bir yolcu, bu durumda ne yapmalıdır dersiniz? Bugünlük yaptığı, "*Yâ sabır*" demekten başka bir şey değildir. Hem ne yapabilir ki?

Bu münasebetle şoförler ile Seyrüsefer Merkezi'nden bazı şeyler rica edeceğiz. Seyrüsefer Merkezi'nden ricamız şudur:

Seyrüsefer yasakları arasına, "*cadde ortasında müşteri almak veya indirmek yasaktır*" kaydını da dahil ettirip dikkatle takip etmek.

Şoför dostlarımızdan ise; ister boş, ister dolu gitsin cadde ortasında durmak, müşteri indirip almak ve özellikle almaya çalışmak, boş giderken müşteri bulacağım diye gayet yavaş hareket etmek ve çoğunlukla olduğu gibi arkadan gelen otomobile yol vermemek gibi hususlardan kaçınmalarıdır.

Bu ricalarımız her iki tarafça kabul edildiği takdirde; yaya yürüyenler biraz rahat edeceği gibi, bu yanlış hareketlerle arkadaki otomobiller gereksiz yere birbiri ardına dizilip yollarından kalmaz. Beklemeyip ileri geçen şoför meslektaşları da pek muhtemel bir kaza ve felakete sebep olmaktan kurtulmuş olurlar.

5 Haziran Salı günü saat 2 sıralarında sayısız ve sürekli kornalarıma rağmen bana yol vermeyen 7349 numaralı otomobil şoförü arkadaş da bundan sonra biraz insaflı hareket eder ümidindeyim[143].

OKUMA PARÇASI

Taksimetrelerin Hastalığı

Otomobillerdeki taksimetrelerde bazı hastalıklar oluyor. Bunlar arasında noksan yazma pek azdır. Fakat her nedense fazla yazma hastalığı, hemen hemen yüzde sekseninde görülmektedir. Ben de bunu böyle latifeye dökmekten başka bir çare bulamadım dersem inanınız. Çünkü ben hala

143 Milliyet, 10 Haziran 1928.

taksimetrelerin kontrol edildiği batıl kanaatini taşımaktayım. Halbuki Seyrüsefer Merkezi ve belediye zabıta memurlarına bu konuda müracaat ederseniz; işe el koyup ve suçluları derhal cezalandırırlarsa da öyle şoförü merkeze götürmek, parasını vermemek gibi baba yiğitliği yapacak pek az kimse bulunduğundan taksimetre hastalıklarının müzmin bir halde devam edip gitmekte ve hatta artmakta olduğuna inanmamak için bir sebep göremiyorum.

Dört buçuk kilometre olduğu kesinlikle bilinen bir mesafe için bir defasında 104, ikincisinde 140, üçüncüsünde 194 kuruş yazabilen taksimetrelere zannederim hastalıktan başka bir şey isnat edilemez. Birincisinde ufak bir miktar şoförün aleyhine olan hesap, ikinci ve üçüncüde fazlasıyla müşterinin aleyhinedir. 4-5 kilometre verilecek ücreti hesap edersek her 133 metresi 2 kuruş hesabıyla 68 kuruş ve 40 kuruş antre ile beraber toplam 108 kuruş ödenmesi gerekirken taksimetrenin 104, 140, 194 kuruş göstermesinin ne ile tevil edileceğini merak etmemek elden gelmiyor. Bu nedenle Seyrüsefer Merkezi'nden bu hususa biraz daha itina gösterilmesini okurlarımla birlikte rica edersek fuzuli bir rahatsızlık vermiş sayılmayız zannederim.

Geçenlerde yine bir vesile ile taksimetrelerden bahsederken küçük saatlerin her 140 metrede 2 kuruş gösterdiğini söylemiştim. Aslında yani taksimetre yapan fabrikaların hesaplayarak tespit ettikleri 133 metre olmakla beraber; İstanbul'da yapılan tecrübelerde yolların hali, taksimetrelerin takılma tarzları, çamur, toz vesaireden dolayı bu 133 metre bulunmamış ve çoğunun 140 metrede 2 kuruş yazdığı görülmüştür. Bu nedenle o zamanki yazımda bu hususta tafsilat vermeden yalnız 140 adedini zikretmiştim. Yukarıdaki hesap da 140 metre farz edilirse; 108 kuruş yerine 104 kuruş tutar ki, ilk saydığım taksimetrenin yazdığı tecrübe ile bulunana tamamıyla uyar[144].

144 Milliyet, 23 Haziran 1928.

OKUMA PARÇASI

Cenaze Otomobilinde Taksimetre



Cenaze otomobili örneği (İstanbul Belediye Mecmuası, nr. 110, 29 Ekim 1933, s.63)

Şehremaneti'nin kabul ve tatbik ettiği yenilikler arasında cenaze otomobilleri hiç şüphesiz en başta gelir. Bu teşebbüsün iyilikleri esasen malum, izahı ise mevzumun dışındadır. Ancak bu da nihayet bir otomobil olduğu ve son günlerde taksimetrelerle de alaka peyda ettiği için dikkatimi çekti. On, on beş gün öncesine kadar ihtiyacı olanlara bu otomobiller şehir dahili için 5, şehir harici için de 10 lira ücretle kiralanmaktaydı. Her nedense bunu uygun görmeyen Belediye Cemiyeti, cenaze otomobillerine taksimetre takmayı düşündü ve kabul de etti. Şimdi ölüler de taksimetre ile nakledilyorlar.

Bu sayede cenaze merasimlerindeki bekleme esnasında taksimetre sürekli yazacağı için zengin fakir hemen herkes merasimi çabuk bitirmeye gayret edecektir ki bu şehrin faaliyeti ve özellikle sıhhati noktasından mühim bir faydadır. Ancak hesabını önceden tanzim etmek mecburiyetinde olanlar için miktarı bilinmeyen bir masraf teşkil edeceği için biraz mahzurlu olabilir. Taksimetrelerin faaliyetinde bu ehemmiyetsiz mahzurdan başka zikre değer bir nokta bulamamış olsam da esas itibariyle taksimetreye neden gerek duyulduğunu anlayamıyorum. Bütün kira otomobillerine taksimetre takılmasında takip edilen gaye, halkın menfaatini korumaktır. Cenaze otomobiline taksimetre koymakla ise halkın değil, Şehremaneti'nin menfaati düşünülmüştür. Takılan taksimetre tür itibariyle büyük taksimetrelerdendir. Antresi 120 kuruş, yani büyük saatlerin iki misli, kilometre ücreti de ikinci yani gece tarifesi üzerinden tespit edilmiştir. 133 metrede 3 kuruş, her dakika bekleme 1,5 kuruş.

Antrenin 120 kuruş oluşunu geniş bir iyi niyetle kabul edelim. Fakat birinci tarife dururken ikinci tarifeyi tatbik etmekte ne mana olduğuna akıl erdirilemez. Eğer kira otomobillerindeki taksimetreleri taklit etmek gayesi takip ediliyorsa, yanlış deriz. Çünkü taksimetrelerin ilk tatbikinde şoförlerin azımsadıkları gündüz tarifesi yani 200 metrede 2 veya 3 kuruş terkedilerek gündüz için dahi gece tarifesi yani 133 metrede 2 veya 3 kuruş kabul edildiği vakit de yanlış hareket edildiğine inanıyoruz. Bu yanlış hareketin neticelerini geçen sene uzun uzadıya fakat üstü kapalı olarak izah etmiştik. Gerekirse yeniden daha ayrıntılı izah verebiliriz. Durum böyle olduğu halde sırf şoförlerin itirazı üzerine kabul edilen gece tarifesinin cenaze otomobillerinde de uygulanmasını ne ile tevil edeceğimizi bilemiyoruz. Şehremaneti de kendini şoförlerden addediyor ve bu şekilde kazancını kaybedeceğinden korkuyorsa bir diyeceğimiz yoktur. Ancak şehrin medeniyeti ve özellikle sıhhati ile alakadar olan böyle mühim bir meselede bu kadar ince kazanç hesabı yürütülecek yerde halkı teşvik için bilakis fedakarlık yapılması gerektiğini zannedenlerdeniz[145].

OKUMA PARÇASI

Taksi Mahalleri

İstanbul'da kaç tane otomobil olduğu, yegâne otomobilcilik mevzuu halinde senelerden beri gazetelerde defalarca yazılmıştı. Ben bugün kaç tane olduğunu değil de mevcutların çalışma tarzlarında gördüğüm bazı hataları söyleyeceğim.

İstanbul'da takside çalıştığını kabul edebileceğimiz 6-7 yüz otomobil için çalışma sahaları adeta pek sınırlı gibi görünmektedir. Otomobil deyince akla Taksim, İstiklal Caddesi'nin birkaç yan sokağı, Tepebaşı, Karaköy ve Eminönü gelir. İstanbul'un diğer taraflarına giderseniz otomobil ya bulur ya bulamazsınız. Mesela Sultanahmet, Beyazıt, Fatih, Tünel, Osmanbey, Şişli, Maçka, Beşiktaş, Bebek semtlerinde birkaç tane arabanın beklediği

145 Milliyet, 28 Haziran 1928.

vardır. Fakat bu saydıklarımla beraber daha birçok mühim yerlerde genellikle otomobile tesadüf edilmediği de bir gerçektir. Taksicilikte Taksim, Tepebaşı, Karaköy ve Eminönü birer merkez halini almıştır. Taksiye otomobil çıkaran, kalabalıktan medet umarak derhal buralara koşar ve müşteri bulmaya çalışır. Başka bir yere otomobili bulunmayan veya az olan bir noktaya gitmez. Halbuki bu durum, bence hem oralarda çalışan şoförlerin ekmeğine kısmen mani olmak, hem de diğer daha fazla otomobile ihtiyaç gösterebilecek yerlerdeki kazancı kaçırmak demektir. Bu düşüncemi şoför ve otomobilciler bazı noktalardan belki doğru bulmayabilirler. Ben de pek ısrar etmiyorum. Ancak birkaç noktaya toplanmak yerine şehrin muhtelif noktalarına dağılan otomobillerin herhalde daha fazla kazanç temin edeceklerini veya otomobile binmek isteyen her semtteki halkın derhal otomobil bulabilmesinin ancak bu şekilde temin edilebileceğini ve böyle olduğu takdirde de neticede yine şoförlerin kazanacağını söylemek istiyorum. Bir deneme yeterlidir. Belki düşündüğüm doğru çıkar, doğru çıkmasa halk biraz kolaylık görmüş, otomobile karşı rağbeti artmış olur. Bu da istikbal için yeterli bir kazanç değil midir?[146].

OKUMA PARÇASI

Bayramda Otomobil

Şu dört bayram gününde otomobilcilere gün doğar. Aylardan beri bu dört gün için hummalı bir faaliyetle hazırlananlar pek çoktur. Yeni otomobil alanlar bayramı hesap eder. Tamir ettiren, boyatan, cila çektirenlerin bütün ümidi bayramdır. Bu esnada otomobil satanlarla tamir edenlere de hazır elbiseciler, mendilciler, celepler ve kasaplar kadar iş düşer. Bugün artık işini yetiştiren yetiştirmiş, bayramda bilinen tabirle eğlenecek hovarda müşteriler dört gözle beklenmektedir.

Eski zamanlarda, muhacir arabalarının üstüne renkli, süslü bezlerden bir tente yaparlar, bayram yerlerinde çocukları beş on adım gezdirerek parala-

146 Milliyet, 24 Haziran 1928.

rını toplarlardı. Bu kârlı iş şimdi otomobilcilere geçti. Aynı şekilde süslenmiş püslenmiş otomobillere bu bayram çok rast geleceğiz. En külüstürleri bile göze hoş görünmektedir. Sayfiyelere filan gezmeye çıkarsanız hemen her yerde böylelerini bulursunuz.

Yalnız taksimetreli otomobillere binenler biraz dikkatli olmalıdır. Taksimetrelerin nerelerden nereye, ne miktar ücret kaydettiğini okuyucularıma bildirmek isterdim. Fakat Seyrüsefer Merkezi'nde böyle bir cetvel bulamadım. Düzenlenmekteymiş. Yakında tamamlanıp otomobillere asılacakmış. Koskoca tarifenin otomobilin hangi köşesine kurulacağını düşündüm düşündüm bulamadım. Belki onlar da bulamazlar da şoförün cebine koyarlar dedim. Siz de herhalde böyle zannedersiniz değil mi?

Her ne ise ''et-tekrâru ahsen'' kabilinden bugün hiç olmazsa taksimetrelerin ne kadar mesafede, ne ücret kaydettiğini ve özellikle bayramda dikkat edilecek hususları bildireyim. Belki bazı okurlarıma bir faydası dokunur.

Küçük Saat
Bayrak inince: 40 kuruş
Her 140 metrede: 2 kuruş
Her bekleme dakikası için: 1 kuruş

Büyük Saat
Bayrak inince: 60 kuruş
Her 150 metrede: 3 kuruş
Her bekleme dakikası için: 1,5 kuruş yazar.

Bu hesap ile beraber otomobile binildiği vakit taksimetre bayrağının kalkık olmasına çok dikkat edilmelidir. Sizden önceki müşterinin borcunu ikinci defa olarak sizin de ödemeniz pek mümkündür.

Köprüden yalnız bir defa geçtiniz ise yalnız on kuruş verirsiniz.
Şoför dostlarımız darılmasınlar. Ne yapalım bu da vazifemiz[147].

147 Milliyet, 30 Mayıs 1928.

OKUMA PARÇASI

Koca İstanbul'a Bir Kişi

Geçenlerde taksimetrelerden bahsetmiş ve aynı mesafe için 104, 140, 194 kuruş yazabilen taksimetrelere hastalıktan başka bir şey isnat edilemez demiştim. O ifadem şahit olduklarıma dayanıyordu. Yazımın yayınlanmasından sonra, taksimetrelerin nasıl kontrol edildiğini incelerken daha garip bir durum ile karşılaştım. Söylersem sizde hayret edersiniz. Koskoca İstanbul'da taksimetre kontrolü için birlikte görev yapan iki memur, yani bir tek heyet varmış. Bütün kontrol işleri bu heyete havale edilmiş. Bunu öğrenince bu işe değil, taksimetrelerin 194 yerine 294 yazmadığına hayret etmek gerekir değil mi? Çünkü içine bin türlü hile karıştırılmaya müsait ve toplamı 1200'ü geçen taksimetrenin kontrolü, böyle bir iki kişiye yaptırılmaya çalışılırsa hiç şüphesiz bu yapılan kontrol değil, belki adet yerini bulsun kabilinden bir gösteriş olabilir.

Günde 10, haydi diyelim 20 taksimetre hakkıyla kontrol edilebilse; bir daha ona sıra gelebilmesi için 2, 3, hatta 4 ay zaman lazımdır. Genellikle akşamüstleri devriye gezen seyrüsefer memurlarının saatlerin mühürlerini kontrol ettiklerini görüyoruz. Bu iyi bir şey ise de maksadı teminden çok uzaktır. Ciddi bir kontrol için; şanzımandakileri şanzımandan itibaren, tekerlektekileri tekerlekten itibaren sık sık tetkik ve muayeneden sonra içine binerek belirli bir mesafe dahilinde yazdığını mukayese etmesi gerekir. Bu ise zaman ister.

Kontrol işine memur iki kişilik heyet; Pazar, Salı ve Perşembe günleri birden beşe kadar Taksim'de bulunmakta ve müracaat edenlerin taksimetre ve karnelerini muayene edip mühürlemektedir. Fırsat bulursa yukarıda dediğim gibi mukayeseli kontrolü de yapmakta ise de saatinde bir bozukluk olanın kendi ayağıyla gelip memura teslim olmayacağı aşikârdır. Dolayısıyla belirli bir noktada durup, geleni beklemek suretiyle yapılan kontrol de faydasızdır. Meselenin ruhu, bozuk taksimetreleri arayıp bulmaktadır.

Bulabilmek için de bu kadar dağınık ve geniş olan İstanbul'a bir değil beş memur bile yetmez. Eğer ciddi bir iş görmek istiyorsak, her şeyden önce vazifeli memur adedini artırıp sistemi de değiştirmek lazımdır zannındayız.

Şimdiki usul ile halkın hakkı zayi olmaktadır. Pazarlıktan vazgeçirilip taksimetrelerle emniyete zorlanan halkın, emniyetini sağlamak için de faydalı bir yoldan yürümek şarttır.

Ayrıca şunu da ehemmiyetle ilave ediyorum, müşterisi olan otomobilleri kontrol etmek doğru değildir. Ne nezaket, ne de gayenin ehemmiyetiyle açıklanamaz. Sokaklarda, taksi mahallerinde boş otomobillerin yüzlercesi mevcuttur. Oralarda mükemmel şekilde kontrol yapılabilir.

Seyrüsefer Merkezi'nin kurucusu olan kıymetli şehreminimizden, gittikçe daha fazla ihtiyaç duyulan kontrol meselesinin de halledilmesini çok rica ederiz[148].

Dolmuş Taşımacılığı

Dolmuş, modern zamanların bir aracı olarak bilinse de kavram olarak Osmanlı döneminde ortaya çıkmış ve motorlu taşıtların İstanbul'a girmesinden çok önceleri kullanılmıştır. Türklerin yetiştirdiği en büyük ansiklopedist ve sözlükçülerden olan Şemseddin Sâmi (1850-1904), dolmuşu, fiil anlamının dışında, "*iskelede doluncaya kadar narhla yolcu alıp dolunca hareket eden nöbet kayığı*" şeklinde tanımlamıştır[149]. İstanbul'da bugünkü anlamda ilk taksi-dolmuşların ortaya çıktığı 1930'lardan itibaren hızla gözde bir ulaşım vasıtasına dönüşüveren dolmuş, artık belli bir kara taşıtını niteler olmuştur. Buna göre; küçük özel girişimciler eliyle, belli hatlarda, yönetimce belirlenmiş fiyatlarla, dolunca kalkan ve toplu taşıma araçlarından daha küçük vasıtalarla gerçekleştirilen yolcu taşıma anlayışı "dolmuş" diye adlandırılmıştır. İstanbul'a özgü bu sistemde araçlar, önceden belirlenmiş bir zaman çizelge ve belli bir durak anlayışı olmadan çalışmaktadır. Dolmuşların çoğu, eski model büyük otomobillerin ortasına bir sıra daha eklenip 7 kişilik hale getirilmesiyle elde edilmiştir[150].

148 Milliyet, 2 Temmuz 1928.

149 Şemseddin Sâmi, *Kâmûs-ı Türkî,* C.I, İstanbul 1317, s. 909. Yazar "dolmuşa gelmek" deyiminin anlamını da tıpkı bugün kullanıldığı gibi, düzme sözlere inanmak ve iğfal edilmek şeklinde açıklamıştır.

150 İlhan Tekeli, "Dolmuş", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,* C. II, İstanbul 1994, s. 97-98.



Kadıköy-Fenerbahçe dolmuşları (İBB Kültür AŞ Arşivi)


KADIKOY-FENERBAHÇE

İstanbulluların hayatına giren otomobillerin sayısı her geçen yıl artıyordu. Mesela 1931'de İstanbul'da 700 otomobil bulunuyordu. Bunlardan bir kısmı şahıslara ait olup bir kısmı da taksi olarak işletiliyordu. Taksi, pahalı bir ulaşım aracıydı ama hali vakti yerinde olanlar için rahatlığı ve istenen yere kadar girmesi nedeniyle tercih ediliyordu. Bu yıllarda dünya ekonomik bunalımının etkileri Türkiye'de de hissediliyor ve insanların ekonomik gücü geriliyordu. Bu durumdan İstanbul ulaşımı da etkilenmiş, taksiyle seyahat edenlerin sayısı azalmıştı. Böyle bir ortamda yeni bir seyahat anlayışı doğdu ve ekonomik sıkıntı çeken taksiler dolmuş olarak kullanılmaya başlandı. Yani eskiden kayıkçıların kullandığı dolmuş sistemi artık taksiler tarafından uygulanacaktı[151].

İşsizliğe karşı bir önlem olarak otomobilini dolmuşa çeviren ilk esnaf, Halit isimli taksicidir. Taksici Halit'in Eminönü'nde iş yeri olan sabit bir müşterisi vardı. Onu her sabah taksi ile Nişantaşı'ndaki evinden alarak Eminönü'ne getirir, mesai bitiminde de evine götürürdü. Fakat ekonomik kriz müşteriyi de vurmuş, her gün taksiye binme imkanını ortadan kaldırmıştı. İşini kaybedeceğini gören Halit, bir formül geliştirdi. Müşteri aynı istikameti kullanan üç yolcu daha bulduğu takdirde saatin yazdığı rakam dörde bölünecek, böylece herkes daha ucuza seyahat etmiş olacaktı. Müşteri bu yöntemi kabul etti ve üç yeni taksi arkadaşı buldu. Bu suretle Eminönü-Nişantaşı arasında ilk defa olarak dolmuş tarzı seferler yapılmaya başladı. Bu uygulamayı diğer taksiciler de çabucak benimsediler. O güne kadar pahalı olduğu için taksiye binmekten çekinen İstanbullular da dolmuştan memnun kalmışlardı. Zira bir tramvay bileti parasına, hem de itişip kakışma olmadan, canlarını tehlikeye atıp salkım saçak demirlere asılmadan, otomobilin rahat koltuklarına kurulup yolculuk yapabiliyorlardı.

Eminönü-Taksim ve Karaköy-Beyoğlu arasında dolmuş hizmeti veren otomobillerin sayısı kısa sürede 60'a ulaşmıştı. Yolcular uygulamadan oldukça memnun kalmıştı. Ancak kişi başı ücret alarak yolcu taşıma hakkı otobüs ve tramvaylara mahsus olduğundan, bunların müşteri kaybına uğrayacağı endişesiyle belediye dolmuşlara izin vermek istemedi. Tramvay Şirketi de gelişmelerden çok rahatsız olmuştu. Bununla birlikte İstanbullular dolmuş uygulamasına sa-

151 Ertan Ünal, "Dolmuş Nasıl Doğdu", *Popüler Tarih,* Sayı 60 (Ağustos 2005), s. 38.

hip çıktılar. Neticede biri Beyazıt-Fatih ve diğer Şişli-Pangaltı olmak üzere iki yeni dolmuş hattı daha kuruldu.

Taksilerin dolmuş hizmetine soyunmaları en fazla tramvaylara zarar vermişti. O devir İstanbul'unda ulaşım yükünün büyük ağırlığını çeken tramvayların yolcu sayısının düşmesi, Tramvay Şirketi yönetiminin öfkelenmesine sebep oldu. Baştan beri dolmuşlara sıcak bakmayan belediye de bunlara ruhsat vermemişti. Fakat gazetelerde dolmuş şoförlerine hak veren ve belediyeyi yabancı şirketleri kollamakla suçlayan yazıların çıkması, halkın da bu hizmeti sahiplenmesi neticesinde dolmuşlar, Eminönü ve İstanbul ulaşımının yeni bir unsuru olarak faaliyetlerini sürdürdüler. Belediye, 1954 yılına kadar direnerek dolmuşları resmen tanımamış ve dolmuş tarifesi hazırlamamıştır. Ancak bu süre içerisinde hat sayısı 4'ten 150'ye yükselmiştir. Bunlar arasında en ucuz yolcu taşınan hat, mesafenin de kısa olması sebebiyle, 25 kuruş ile Sirkeci-Beyazıt hattıdır[152].

Taksi-dolmuşların asıl gelişimi İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra oldu. 1950'lerin sonlarında önce ithal edilen 11 kişilik minibüslerin dolmuş biçiminde çalışmaya başladıkları görülmüştü. 1961'de Ford minibüslerin Otosan tarafından üretilmeye başlamasıyla birlikte İstanbul'da minibüs sayısı hızla artmış; 1960'ta 200 olan minibüs sayısı 5 yıl sonra 1.700'e yükselmiştir. Bu tarihte şehir içi yolcu taşımacılığının yüzde 30.2'si taksi-dolmuş ve dolmuşlarla, yüzde 17,1'i de minibüslerle yapılmakta olması, dolmuş sisteminin ulaştığı düzeyi göstermesi bakımından önemlidir. Bu durum dolmuş türü işletmeciliğin toplu taşımacılığa hakim olmasıyla sonuçlanmıştır. 1966 yılında taksi, dolmuş ve minibüs sayıları dondurulduğunda İstanbul'da 15.203 taksi, 705 sarı bantlı dolmuş ve 3.269 minibüs bulunmaktaydı. Taksilerin yüzde 80'i ise taksi-dolmuş şeklinde çalışmaktaydı.

1970'lerin başında minibüs hatlarına 11 kişilik minibüs yerine 14 yolcu taşıyan midibüsler girmeye başlamıştı. 1980'lerde ise midibüsler neredeyse bu taşımacılık anlayışının tek aracı olmuştu. Örneğin 1982 yılında 57 hatta 2.690 minibüs-midibüs çalışmaktaydı. 1985 yılında sadece midibüs sayısı 5.654 yükselmiş,

152 E. Ünal, *Dolmuş Nasıl Doğdu*, s. 40-43.

bu araçlar şehir içi taşımacılığının yüzde 22'sini taşır hale gelmişti. Midibüslerin sürekli olarak gelişmesi ve sayılarının artması karşısında, daha ziyade meydanlar arasında yolcu taşıyan dolmuş sayısı sürekli gerilemiştir. Taksi-dolmuşların şehir içi taşımacılıktaki oranı 1965'te yüzde 30,2 iken, 1975'te yüzde 20,4'e gerilemiş, 1985'te ise yüzde 11,9'a düşmüştür[153]. Sonraki tarihlerde bu oran giderek düşecektir. Bu arada dolmuş araçları da birtakım değişiklikler geçirecektir. Fakat sarı renkli bu araçlar İstanbul trafiğinden hiçbir zaman eksik olmayacaktır.

Şoför Eğitiminde Yeni Bir Devir

Yukarıda da ele aldığımız üzere şoför olacakların eğitilmesi ve bu eğitimi tamamlayanların resmî bir belge almaları konusunda Malulin-i Askeriye ve Muavenet Heyeti öncü bir rol aldı. Buna mukabil Cumhuriyet Türkiye'sinde şoför olacakların veya şoför olanların eğitilmesi hususunda da farklı uygulamalara imza atıldı. Zira Ticaret Vekâleti, 25 gencin Ford Fabrikaları'na gönderilerek burada eğitim alması için 1925 yılında harekete geçti. Bunun için gazetelere şu yönde bir ilan verildi: "*25 talebe için imtihan şartları: Ticaret Vekâletinden gidiş-geliş harcırahları Ticaret Vekâleti tarafından karşılanmak üzere Ford fabrikalarına 25 talebe gönderileceğinden aşağıdaki vasıf ve şartlara sahip olanların, 15 Haziran 1341 tarihinde yapılacak imtihana katılmak üzere İstanbul'da Sultanahmet Meydanı'nda ilga edilmiş olan Ticaret ve Ziraat Nezareti binasında İstanbul Sanayi ve Mesai Müdürlüğü'ne müracaat etmeleri ilan olunur:*

1-İngilizce bilmek
2- Özellikle içki ve benzeri kötü alışkanlıklara müptela olmayıp ağır işlerde çalışabilecek derecede sağlıklı bir bünyeye sahip olmak.
3-Lisenin dokuzuncu sınıfından veya ziraat makinist veya sanayi mekteplerinden mezun olmak ya da aynı derecede tahsilini imtihan ile ispat etmek.
4-Askerlikle alakası olmamak şartıyla 18-26 yaşında bulunmak.
5-Millî seciye ve güzel ahlak sahibi olmak.
6-Belirlenen sürenin sonunda döneceğine dair bin liralık bir nakit kefalet göstermek"[154].

153 İ. Tekeli, *Dolmuş*, s. 98.
154 İkdam, 7 Haziran 1925.

Ticaret Vekâleti, 1926 yılında da otomobilcilik eğitimi verilmek üzere 30 gencin Amerika'ya gönderilmesi için harekete geçti. Bu vesileyle gazetelere şöyle bir ilan verildi: "*Otomobilcilik tahsili için Ticaret Vekâleti tarafından bu sene otuz gencin Amerika'ya gönderilmesine karar verilmiştir. Bu talebe için bir müsabaka imtihanı açılacaktır. Tahsile gidecek gençlerin tahsil müddetleri esnasındaki masrafları, Vekâlet tarafından karşılanacaktır. Taliplerin İngilizce bilmeleri şarttır. Bu hususstaki talimatname birkaç gün zarfında tebliğ edilecektir*"[155].

1926 yılında otomobillere dair bilgilerin artırılması ve uluslararası standartları yakalayabilmek adına başka adımlar da atıldı. Mesela Paris'te düzenlenecek otomobillerin seyrüseferine dair bir konferansa Türkiye'yi temsilen Nafia Umum Müdürü Muavini Nafiz Süreyya Bey gönderildi[156].

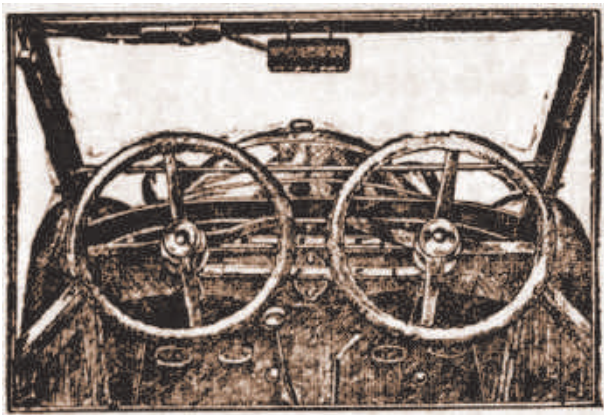
Şoför yetiştirmek için atılan önemli adımlardan biri de Otomobil ve Makinist Mektebi'nin açılmasıydı. Taksim'deki stadyumun arkasında Fikri Tevfik tarafından kurulan mektep, Avrupa'daki şoför mekteplerinin takip ettiği faydalı bilgileri, uygulamalı olarak aynen kabul ve tatbik etmek üzere kuruldu[157]. Bu kurum, sonraki yıllarda da faaliyetlerine devam etti. Mesela Haziran 1930'da gazetelere verdiği ilanda, Temmuz ayında 51. öğretim dönemini başlatarak, eğitim programının ayrıntılarını duyurmuştu. Haftada dört gün olmak üzere üç ay sürecek olan dersler uygulamalı olarak yürütülecekti. Dersler saat 17.30'dan sonra başlayacağına göre, çalışanların durumu dikkate alınmıştı. Mektebin motor tamirhanesi ise talebeye her gün açık olacaktı. Kursta otomobil kullanımı, ayrıca staj yapmaya gerek kalmayacak ve şoför ehliyetnamesini derhal alabilecek şekilde profesyonelce öğretilmekteydi. Direksiyon dersleri bizzat mektep müdürü tarafından verilmekteydi. Hayatında direksiyon tutmamış birinin bile 10 derste her manevrayı yapabilecek seviyeye ulaşacağı vadediliyordu[158].

155 Milliyet, 22 Mart 1926.

156 BOA, HR. İM, 183-29-1-1, 17 Nisan 1926.

157 Fikri Tevfik'in açtığı "Otomobil ve Makinist Mektebi" ile ilgili gazete ilanlarına 1924 yılından itibaren rastlanır. Bu minvalde bk. İkdam, 4 Haziran 1924; 26 Kasım 1924. Sonraki yıllarda çıkan ilanlar için bk. İkdam, 26 Eylül 1925; Milliyet, 30 Mart 1926. Bu mektep sonraki yıllarda da eğitime devam etti. Mesela 1928 yılı itibarıyla takip edeceği program için bk. Milliyet, 20 Eylül 1928; 26 Eylül 1928.

158 Cumhuriyet, 20 Haziran 1930.



Otomobil mektebi ilanı (Akşam, nr. 5996, s.16, 29 Haziran 1935)

Şoför yetiştirmek ve otomobile dair hem teorik hem de pratik bilgiler kazandırmak üzere 1924 yılında açılan bir diğer mektep ise Milli Şoför ve Zirai Makinist Mektebi'ydi. Resmî ruhsata sahip olan mektepte gaz, motor, otomobil, traktör ve ziraat aletlerine dair dersler verilecekti. Taksim, Pangaltı Caddesi'nde Amerikan Garajı'nda bulunan mektep, Muallim Ali idaresindeydi. Mektebin faaliyetlerine dair bir gazete ilanında şu önemli bilgiler veriliyordu: "*Onuncu Eğitim Dönemi 20 Nisan'da Başlıyor. Telefon: Beyoğlu 2763. Yalnız Cuma ve Pazar sabahı 10'dan 12'ye kadar ders ile üç buçuk ayda eğitim tamamlanır. Gündüz gelemeyenlere, Cumartesi ve Pazartesi akşamları 5'ten 7'ye kadar ders verilir.*

Ziraî alet dersleri ücretsiz ve tercihe bağlıdır. Cuma günleri öğleden sonra arzu edenler katılır. Tamirat işleriyle her gün meşgul olmak isteyen talebeye münasip garaj ve fabrikalar bulunur. Müdavimlere kara ve denizde kullanılan gaz motorlan, otomobiller ve ziraat traktörleri mükemmel şekilde öğretilir. Ziraat derslerinde toprakların vasıfları, sınıfı, gübreler, tohum hazırlanması ve hafriyat usulleri tarif edilir. Ziraî alet derslerinde muhtelif aletlerin üretim ve kullanılışını izah etmek için talebenin önünde pulluklar, tırmıklar, çayır, orak, harman makineleri ve traktör bulundurulur.

Mektebin toplam ücreti 45 liradır. Bu meblağ, 3 taksitte alınır ve diğer kolaylıklar yapılır. Fakat otomobillerin yanında traktörle de talim yapmak isteyenler 10 lira fazla verir. Mektebe ahlakı düzgün, azası tam, sıhhati mükemmel ve 16 yaşından büyük olanlar alınır. Taşralıların bir Türk evinde iskanı ve çamaşırlarının yıkattırılmasını ayda 8 liraya mektep temin eder"[159]. Bu kurum da sonraki yıllarda hizmet vermeye devam etmiştir[160].

159 İkdam, 9 Nisan 1924; 13 Mayıs 1925.

160 Bu minvalde 1930 yılındaki ders programına dair bir ilan için bk. Cumhuriyet, 21 Ocak 1930.

1928 yılında şoförlükle ilgili önemli bir adım daha atıldı ve şoför mektebine giderek bunu belgelemeyenlere "*ehliyetname*" verilmeyeceği kararı alındı. Yine şoförlerin yanında "*yamaklık*" ederek yetişenlere de ehliyetname verilmeyecekti. Ayrıca şoför mektebindeki eğitimi tamamlayan şoför adaylarının piyasada çalışan otomobillerde üç ay staj yapmaları da zorunlu hale getirildi. Bu arada şoför adaylarına üç aylık staj dönemi için bir de taahhütname imzalattırılmaya başlandı. Son uygulama basında eleştiri konusu oldu. Nitekim Milliyet Gazetesinde "Şoför Muavinleri ve Şoför Mektepleri" başlıklı bir köşe yazısında taahhütname şu şekilde eleştirildi: "… *Ve bu müddet zarfında muavine direksiyon teslim etmeyeceğimi taahhüt ederim" cümlesi altına imzasını atan bir kimsenin otomobilinde bulunan muavinin bırakın direksiyona alışmayı, mektepte öğrendiğini de unutması pek tabiîdir. Öyleyse üç aylık stajın hiçbir manası kalmıyor. "İyi ama acemi muavine direksiyon verip kaza çıkarmalarına müsamaha mı edelim?" sorusu sorulabilir ki doğrudur. Fakat herhalde bu dediğim de doğru olduğu için ikisinin ortasını bulmak gerekir. Mesela: bu cümlenin "… Muavine şehir içinde direksiyon teslim etmeyeceğimi taahhüt ederim." şeklinde değiştirilmesi maksadı temin edebilir veya başka bir şey düşünülür. Böylece muavinlerin mektebi bitirdikten sonra mecbur tutuldukları üç aylık staj müddeti zarfında hakkıyla yetişmelerine imkân bulunur. Şimdiki durum daha fenadır. Muavinlerin bazıları, gizli ve kaçak olarak direksiyon kullanmakta ve bu heyecan ile daha fazla kazaya sebebiyet vermektedirler. Diğer taraftan çoğunda, kıdem kazanmak gibi şoför olmak için de üç ayı doldurmak lazımdır tarzında bir kanaat oluşmuştur. Üç ay sonunda talihi sayesinde alacağı ehliyetnameye hakkıyla liyakat göstermekten çok uzaktırlar. Son aylarda şoför mekteplerine müracaat edenlerin azlığı da dikkati çekmektedir. Şoförler mi çoğaldı da artık heves eden olmuyor, yoksa memnun olmasına rağmen yamaklığa mı rağbet var, nedir? Mekteplerin talebesi hissedilecek derecede azdır*"[161].

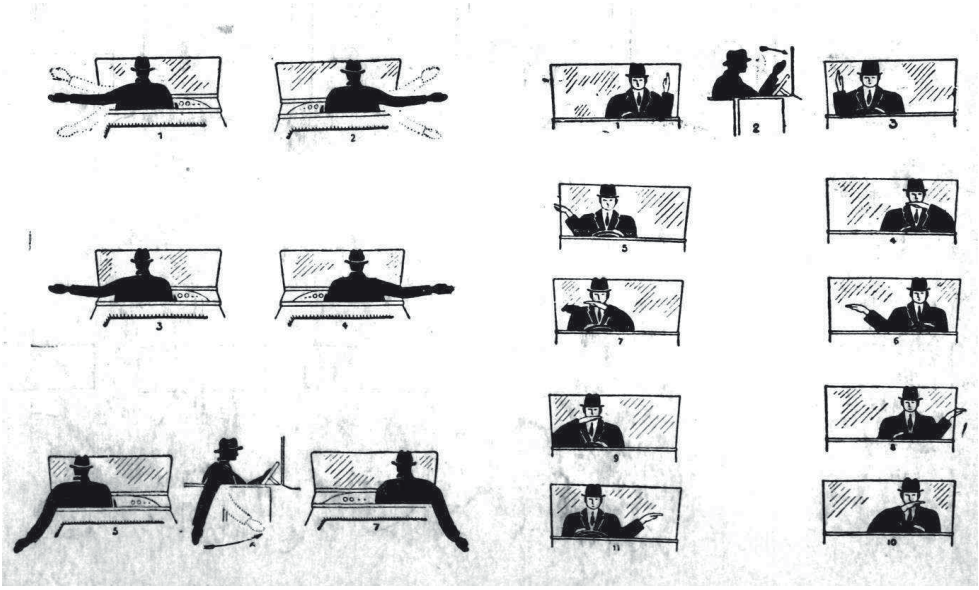
Şoförleri yetiştirmek için bazı kitaplar da kaleme alındı. Aslında şoför eğitimiyle ilgili kitaplar daha Osmanlı döneminde yayınlanmaya başlamıştı. Mesela 1915'te "Bir Otomobili Hüsn-i Suretle İdare Etmek Sanatı ve Şoförlüğün İnce Noktaları" adlı kitap Fransızcadan Türkçeye tercüme edilmişti. Eser, imparatorluktaki ilk şoför mektebi olan Otomobil Taburu Şoför Mektebi'nde okutulmak üzere Türkçeye kazandırılmıştı. 111 sayfalık eserde konular şu

161 Milliyet, 25 Eylül 1928.

şekilde sıralanmaktadır: Şoför, manevranın kaideleri, arazi şartları ve şehir içinde otomobil kullanımı.

Cumhuriyet devrinde ise şoförlerin daha iyi yetişmesi için yayınlanan ilk eserlerden biri, Kaymakam Selahaddin'in kaleme aldığı "Otomobil ve Traktör Şoförlerine Muhtıra" adlı kitaptır. 1923 yılında yazılan 33 sayfalık kitabın giriş sayfasında; "*Otomobil ve traktör motorlarının fiyatı, sevk ve idare talimatı ile motor teferruatında ortaya çıkması muhtemel olan çeşitli arızaların sebebi ve çarelerinden bahseder ve her zaman şoförlere bu meseleleri hatırlatacak şekilde hazırlanmıştır*" yazmaktadır. Bu minvalde muhtırada bir otomobilin üretimine dair izahat (konuyla ilgili 5 adet şekil kullanılmıştır ve bu şekiller üzerinde teknik bilgiler verilmiştir), motor parçalarının ayarı (konuyla ilgili 4 adet şekil kullanılmıştır), manyetonun bağlanması (2 görsel), otomobilin kullanılışı, durmak, yokuş çıkmak, iniş yapmak, yapılan başlıca hatalar (garajda, dururken, hareket ederken vs.), yola çıkmadan önce, yolda ve geri dönerken yapılması gerekenler, lastiklerin korunması, otomobilin her gün ve ara sıra yağlanması gereken yerleri tablosu (şekil üzerinde numaralandırılarak gösterilmiştir) gibi konular yer yer maddeler halinde en ince ayrıntısına kadar açıklanarak şoförlere kolaylık sağlanması amaçlanmıştır. Kaymakam Selahaddin'in "Otomobil ve Traktör" adlı diğer kitabının giriş bölümünde; 128 sayfa olan eserde 133 şekil kullanıldığı bilgisine ulaşılmakta, içindekiler bölümünde ise kavrama, traktörlerin kullanımı, ortaya çıkması muhtemel arazılar ve çareleri, sevk ve idareye ait talimat gibi konular yer aldığı görülmektedir.

Cumhuriyet devrinde şoför eğitimiyle ilgili kitap telif eden bir diğer isim ise aynı zamanda şoför mektebi de açan Fikri Tevfik'ti. Fikri Tevfik, mektebin takip edeceği programa dair yedi sayfadan müteşekkil bir broşür yazdı. "*Taksim'de Taksim Kışlası Arka Cephesinde Resmî Ruhsatlı Otomobil ve Makinist Mektebi*" başlıklı broşürde; mektebin teşkilatı, ders programı, tedrisat, yapılacak kolaylıklar, kayıt, kabul şartları ve talimler gibi konular ele alınıyor; makinist, şoför, traktör makinisti ehliyetnamesi verecek olan mektebin derslerle ilgili 4 kısma ayrıldığı ve talebelerin derslerini ne kadar sürede tamamlayabileceği açıklanıyordu. Ardından mektebin ders programı veriliyor, derslerin Avrupa'daki programlara göre hazırlandığı bilgisi de ekleniyordu. Ayrıca talebelere ne gibi kolaylıklar



Otomobil kullanımıyla ilgili bazı bilinmesi gerekenler (Şehremaneti Mecmuası, nr. 49)

sağlanacağı, ders veren hocaların ve mektebin talim otomobillerinin özellikleri sıralanan eserin sonunda ise çeşitli reklamlar yer alıyordu[162].

Fikri Tevfik, sonraki yıllarda da şoförlükle ilgili eserler kaleme almaya devam etti ve 1928 yılında Otomobil ve Makinist Mektebi Müessisi ve Müdürü unvanıyla "Şoför Muallimi" adında 143 sayfalık bir kitap yazdı[163]. Kitabın girişinde; herkesin otomobil kullanmasına rağmen neden böyle bir eser kaleme alındığı izah edilmekte ve bu kitabın konuyla ilgili alanında bir ilk olduğuna değinilmektedir. Ders ders ayrılan kitapta sırasıyla şu konular ele alınmıştır: Şoförün sahip olması gereken vasıflar, otomobil ve otomobilin idaresi, motoru çalıştıran sürücünün direksiyona oturması ve o andan itibaren yapması gerekenler, vitesin nasıl kullanılacağı, ne zaman vites değiştirilmesi gerektiği, otomobilin yokuşta nasıl hareket ettirilebileceği, otomobilin hareket halinde ve park ederken yapacağı manevralar, yolun durumu, yolda karşılaşılacak olan muhtemel güçlüklerle ilgili bilinmesi gerekenler, otomobil lastiklerinin

162 Bu broşürdeki bilgilerin benzerleri daha sonra Milliyet gazetesine verilen ilanlarda da mevcuttur. Mesela bk. nr. 149, 14 Temmuz 1926; nr. 226, 29 Eylül 1926; nr. 229, 2 Ekim 1926.

163 Fikri Tevfik, *Ford Rehberi* adında başka bir kitap daha yazdı. Bununla ilgili gazete ilanı için bk. İkdam, 18 Eylül 1925.



Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Koleksiyonu


Rolling Rock
34 KA 067

sevk ve idaresi, otomobilin nasıl idareli kullanılabileceği, şehir içinde otomobil kullanımı, iyi bir şoförün hareket ederken ve yolda alacağı tedbirler. Kitabın sonunda şoförlerin bilmesi gereken seyrüsefer talimatnamesi, şoför ehliyeti talimatnamesi, resmî imtihan sualleri, fihrist, derslerle ilgili özet bilgiler ve çeşitli otomobil reklamları bulunmaktadır.

Otomobille ilgili kaleme alınan bir diğer eser de "Ameli Otomobilcilik" adlı çalışmadır. 1927 yılında elektrik mühendisi Müderris Mehmed Refik tarafından 29 sayfa olarak kaleme alınan kitap, otomobille ilgili teknik bilgiler içermektedir. **Birinci fasıl,** otomobilin yolcuların bindiği araba kısmı ile makine kısmı olmak üzere iki bölümden oluştuğu ile ilgilidir ve şase, dingil gibi unsurlar 3 ayrı şekille anlatılmaktadır. **İkinci fasıl,** tek silindirli otomobil motorlarıyla ilgilidir. Verilen şekiller üzerinden motorla ilgili bütün bilgiler, bu bölümde aktarılmaktadır. Bu minvalde birinci zaman, ikinci zaman, karbüratör ve sair unsurlar hakkında kullanılan şekiller üzerinden ayrıntılı bilgiler verilmektedir. **Üçüncü fasıl**, birkaç silindirli motorlar hakkında bilgi vermekte ve bunların tek silindirli motorlara göre neden daha fazla tercih edilmesi gerektiği şekil ve fotoğraflarla desteklenerek açıklanmaktadır. **Dördüncü fasıl,** motor aksamı ile ilgili olup silindir, piston, pistonun yüzükleri, biyel, karter gibi unsurlar hakkında şekil ve fotoğraflarla birlikte ayrıntılı bilgiler içermektedir. Eserde toplam 34 şekil ve fotoğraf kullanılmıştır.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında yalnızca özel müteşebbisler tarafından değil, bazı otomobil markaları tarafından da kitaplar yayınlandı. Bunlardan biri de 1927 yılında 60 sayfa olarak neşredilen "Fiat Arabalarının Usul-i İstimal-i İdaresi" adlı kitaptır. Fiat arabalarının bütün özelliklerinin en ince ayrıntısına kadar fotoğraf ve şekillerle anlatıldığı bu çalışmada; arabanın vasıfları, tevziat, yağlama, intikal hareketi, iskeleti, bakımı, kullanımı, hareket esnasında dikkat edilmesi gerekenler ve işleme hataları başta olmak üzere otomobille ilgili her şey, yaklaşık 50 görselle birlikte anlatılmıştır. Aynı zamanda görsellerle motorun yapısı ve daha birçok teknik konu hakkında da fikir vermektedir.

Şoför ve otomobil ile ilgili kaleme alınan kitapların sayısı Cumhuriyet devrinde hızla artıyordu. İlk eserlerdeki birçok teknik terim ve kelime Avrupa

dillerinden aynen aktarıldığından, otomobil parçalarına dair yabancı kelimelerin Türkçe karşılıklarını bulmak adına önemli teşebbüslerde de bulunuldu. Mesela 1926 yılında askerî matbaada, "Otomobil Alet ve Muhtelif Parçalarının Türkçe İsimlerini Gösterir Tarifname" adında 9 sayfalık bir kitapçık hazırlandı. Bu eserde otomobillerin alet ve parçalarının yabancı terimlerinin karşısına Türkçesi yazıldı, bunun için bir de tablo hazırlandı, aynı zamanda her alet veya parçaya birer numara verilerek bunların görselleri de kullanıldı.

OKUMA PARÇASI

Eminönü Şoförleri

1

Her fırsatta ve her yerde, en ufak kabahatleri en yüksek dereceye kadar büyütülüp her vesile ile daima itham edilerek suçlu gösterilen şoförler, zannedersem bazı müdafaa edecek kalemlere de sahiptirler. Ancak aralarına bazen öyleleri karışıyor ki en hararetli taraftarları bile çileden çıkıyor. Birkaç gün önce numarasını kaydederek bahsettiğim otomobilin şoförü, meğer şoför de değil yalnızca muavinmiş. Garip bir tesadüf olarak o yazının neşredildiği nüshanın zabıta sütununda, aynı otomobilin Sirkeci'de bir kazaya sebep olduğu ve kullanan şoför muavininin derdest edildiği görülmekteydi. Bunu okur okumaz, bana yol vermeyen ve daima yolumu kesen kimsenin de bunun herhalde usul ve nizam kadar nezaketten de nasibini almamış şoför muavini olduğunu anladım ve müsterih oldum. Fakat matbaada bu bahis üzerinde görüşürken söz, Eminönü şoförlerinin lüzumlu lüzumsuz korna çalmalarına geçmişti. Şehrin en işlek ve o nispette tehlikeli olan bu noktasından geçen kimselerin en kabadayısı bile muhakkak etrafını iyice kollar ve korna seslerine dikkat ederse de şaşırmamasının imkanı yoktur. Hele böyle bir şaşıranı gördüler mi korna sesi, bir iken beş, beş iken on olur. Bir erkek için ne ise içinden okuyup yürür. Lakin çoluklu çocuklu kadınlar saatçiden köprübaşına gelinceye kadar cidden büyük heyecan geçirirler. Bunların arasında ani ve şiddetli bir korna sesiyle korkan ve belki vücutça bir arızaya uğrayan çocuk ve kadınların da bulunabileceğini Eminönü şoförlerinin takdir etmeleri gerekir diyorduk. Bu esnada

ben biraz müdafaakar bir lisan kollanmıştım. Fakat vapura yetişmek üzere aynı mahalden geçerken gördüğüm sahneden dolayı beş dakika önceki sözlerimden bayağı utandım.

Hastalığı asabi olduğu anlaşılan topal yürüyüşlü bir ihtiyar, her nasılsa otomobillerin önünden geçecek olmuş. Vay efendim, sen misin ellerine düşen? Oradaki birkaç kişi (muavinler diyeceğim) fırsatı bulmuşlar, çaldıkları kornalarla zavallıyı şaşkına çevirdiler. Bu arada; "*herife bak numara yapıyor!*" gibi sözler de işitilmekte, kahkahalar yükselmekteydi. Bu halden çok müteessir oldum ise de müdahale etmek için kendimde salahiyet görmedim. Ancak yan yana duran o iki otomobil ile bir şoförün kasket numaralarını kaydettim. Şimdilik yazmıyorum.

Çoğu şeyin bizde bir kısım kimselerce tersine anlaşılıp yanlış kabul edildiği malumdur. Şoförlüğü de ecnebilerden örendiğimize göre bir kısmımız, onların ciddiyet, açıkgözlülük, sürat, göz pekliği, pişkinlik gibi meziyetlerinden bazılarını alıp diğerlerini ihmal etmiş ve özellikle ilaveten yukarıda anlattığım ahvali ortaya çıkaran vasıflar edinmişizdir. Halbuki şoförlüğün en başta gelen vasfının terbiye ve nezaket olması gerektiğini, hiç şüphesiz şoförlerimizce anlaşılmış olmasına rağmen; aralarında bu gibilerin bulunmasına ve hiç olmazsa bu gibi hareketlerin meydana gelmesine neden müsaade ettiklerini anlayamıyorum[164].

Eminönü'nü görünce yine oradaki şoförlerden bahsedeceğim zannetmeyiniz. Gençlik nedeniyle meydana gelen bu gibi kusurların zamanla tamamıyla yok olacağı şüphesizdir. Bugün Eminönü ile Taksim Meydanı'nda genellikle görülen seyrüsefer hatalarından bahsetmek istiyorum.

2

Malum olduğu üzere sokaklarımızda otomobil ve araba sağ tarafı takip eder. Esas bu olduğuna göre her yerde aynı şekilde hareket etmek gerektiği halde Eminönü ve Taksim meydanlarında buna muhalif hareketler göze çarpmaktadır. Bakınız nasıl:

Galatasaray'dan Taksim'e doğru giderken caddenin biraz sağından ve ortasından gider, Taksim'e yaklaştığınız zaman tamamıyla sağa yanaşırsınız.

164 Milliyet, 13 Haziran 1928.

Harbiye'ye doğru gitmek için meydanın sağ tarafından Ayaspaşa tramvay hatlarını boyuna kat ederek bulvarın sağ tarafını tutarsınız. Fakat bunu ortalık serbestken yapabilirsiniz. Genellikle tam tramvay durağının sağ tarafından dolaşıp Ayaspaşa tramvay hattına yaklaştığınız zaman, Harbiye tarafından gelip Sıraserviler'e gidecek bir otomobil ile karşılaşırsınız. İşte hata buradadır ve bu hata, hem otomobil kullananları, hem de oralarda yaya gezenleri tehlikeye düşürmektedir. Bu gibi durumlarda yanlış hareket eden Harbiye'den gelen otomobildir. Onun takip edeceği yol; tramvay durağını kendi solunda bırakarak, Tarlabaşı'na sapan yolun köşesine kadar gelmek ve oradan sola kırıp Galatasaray'dan gelen otomobillerin sırasına girerek işaret verdikten sonra sağa, Sıraserviler'e sapmaktır. Sıraserviler'den gelip köprüye ineceklerin de yine Taksim Meydanı'nı geniş bir daire ile dolaşıp Ayaspaşa'dan gelir gibi hareket etmeleri gerekir.

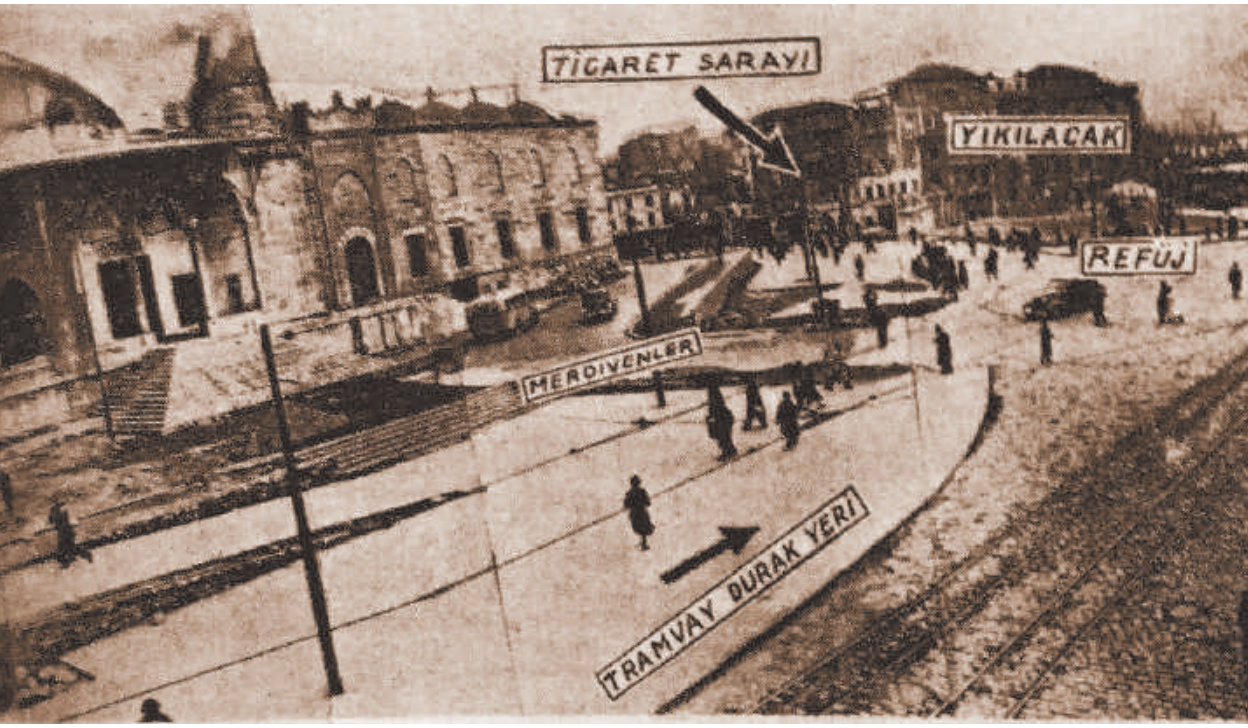
Eminönü'ne gelirsek, orada da buna benzer yanlış şeyler vardır. Bahçekapı'dan gelip Balıkpazarı'na doğru gidecek otomobillerin köprünün yanına kadar gidip oradan dönmesi, Balıkpazarı'ndan köprüye gideceklerin daireyi tamamen dönerek Sirkeci'den gelir gibi vaziyet almaları ve özellikle Reşadiye Caddesi ile bekleme mahallinden kalkan İstanbul tarafına gidecek otomobillerin hiçbir zaman düz bir hat takip etmeyip köprübaşından dolaşmaları gerekir.

Bu böyledir. Ve bu hususta her iki taraftan hakkıyla dikkat edilinceye kadar da şehrimizde seyrüsefer düzenlenmiş denemez. Yakında bekleme mahallindeki otomobillerin vaziyetlerindeki hatalarından bahsedeceğim[165].

3

Eminönü piyasası düzelmeyecek mi? Geçenlerde bir vesile ile Eminönü şoförlerinden bahsetmiştim. Bugün yine onlara ait birkaç sözüm var. Fakat fayda eder mi dersiniz? Ben kendi hesabıma, hiç zannetmiyorum. Çünkü değil yazılan, doğrudan doğruya söylenenin bile tesiri olmuyor. Birkaç gün önce motosikletli bir seyrüsefer memurunun münasebetsiz yerlerde duranları harekete ve düzene sevk ettiğini bizzat görmüştüm. Ertesi akşam dikkat ettim, bir gün öncekinden daha büyük düzensizlik vardı. Otomobiller saatçinin epeyce ilerisinden başlayıp yaya kaldırımı kenarında bir sıra

165 Milliyet, 16 Haziran 1928.



Eminönü'nde 1940'ta yapılacak olan değişiklik krokisi (Cumhuriyet, nr. 5697, 23 Mart 1940 ,s.5)

teşkil ediyor ve müşteri bekliyorlar. Hele o tramvay durakları etrafına üşüşenleri sormayınız. Adım atacak yer bırakmamaktadırlar. Asıl otomobillere tahsis edilen meydana bakarsanız bomboş, belki ön kısmında birkaç tane otomobil görürsünüz. Bunlar da o kadar ileri çıkmışlardır ki köprüye doğru Reşadiye Caddesi'nden ve tramvay yolundan gelen otomobiller geçmek için epey zorluk çekerler. Yaya yürüyenler için bu zorluk, iki mislidir. Kısacası akşamüstleri Eminönü'nün hali bir ana baba gününü andırır. Köprünün kuruş verilen noktasına varabilenler derin bir oh çekerler.

Fakat acaba bu hal doğru mudur ve ne kadar devam edecektir? Artık burasını ciddi bir düzen altına almak zamanı gelmemiş midir acaba? İşte Şehremaneti'ne halkın menfaati adına yapılacak işlerden, hizmetlerden birisi[166].

166 Milliyet, 22 Temmuz 1928.



OKUMA PARÇASI

Şoförün Hayasızlığı!

Şehremini Beyefendi'ye

Bir memlekette belediyenin bir nizam ve kanunu ya vardır, ya yoktur. Eğer varsa o halde değil insan, hatta işe yarar bir hayvanın bile onun himaye ve adaletinden az çok bir hissesi vardır. Fakat maalesef bu her zaman böyle değildir ve bazen terbiyesiz bir şoförün; ''ben tanımam'' diyen küstah tavırlarıyla karşılaşmak muhakkaktır. O halde artık mühiminden basitine kadar bunlara maruz kalanların; işi gücü bırakıp mahkeme kapılarında sürünmeleri icap edecek ki bunun da özellikle bizde ne derecelere kadar mümkün olduğu tasavvur edilebilir. İkinci defa soruyoruz. O halde şimdi şu satırları yazmaya sebep olan meseleyi arz edeyim: Dün akşam saat dörtte Vatan Matbaası köşesindeki sokağın içinde bir arkadaşımla görüşüyorduk. Özellikle caddede değil, sokak içinde bulunduğumuzu dikkatinize arz ederim. O aralık nereden geldiği anlaşılmayan bir otomobil, simitçi fırınının

önüne doğru çıkıp tekrar geri geri inmek suretiyle caddeye çıkmasıyla bizim kenarında durup konuştuğumuz sokağa hızla girmesi bir oldu. Fakat öyle bir giriş ki her ikimizi ezmesi için yarım metrelik bir mesafe bile kalmamıştı. Şoförün sokağa girerken korna çalması gerekirken; edepsizce bir küstahlıkla, daracık sokakta otomobil kurbanı olacaklarını hatırlarına getirmeden, konuşan iki insana bir kedi kadar ehemmiyet vermemesi elbette dikkate şayandır. Canımı kurtardıktan sonra canımı alacak olana bir şey sormak elbette hakkımdır değil mi?

-Niçin korna çalmıyorsun?
-Sen arkana baksana?
-Asıl sen önüne baksana.
-Ben bakmasam seni ezerdim

İşte konuşmamızı aynen naklettim. Bu sözleri soğukkanlı bir şirretlikle söyleyen şoföre, bir insanın nasıl ezileceğini öğretebilirdim. Fakat ilk ve son defa, irili ufaklı herkesin bir hitapta bulunduğu yüce zatınıza hitabı münasip gördüm. İcraatlarınızı her hale rağmen takdir edenlerdenim. Fakat takdirim hiçbir zaman; memurlarınızın asla, evet maalesef, vazifelerini yapmamak suretiyle başıboş bıraktıkları şehrin bu yegâne küstah sınıfına mensup bir asi tarafından ezilmeye müsamaha edecek dereceye çıkmaz. İki kadeh rakı hatırı için makamınızdan çıkan emre bile uymayacak kadar vazifelerini tanımayan memurlara hadlerini bildirmek zamanının gelip geçtiği muhakkaktır. Aksi takdirde emirlerinizin üç günlük sultan yasağından farkı olmadığına bendeniz de kani olacağım efendim. K. A[167].

İlk Şoför Grevi

1926 yılında İstanbul'un otomobil tarihi adına önemli gelişmeler yaşandı. Taksimetrelerin zorunlu hale gelmesi ve otomobil ile ilgili yeni eserlerin kaleme alınmasının yanında şoförler de ilk defa bu yıl grev yapmıştı[168]. Grevin

167 İkdam, 8 Kasım 1925.

168 Aslında taksimetre yüzünden taksi şoförleri daha 1924 Kasım'ında grev yapacaklarını duyurdular, fakat bunu hayata geçiremediler (İkdam, 20 Kasım 1924).

sebebi ise Üsküdar Belediye Dairesi'nin iskele civarındaki otomobiller için bekleme yerleri tayin etmesiydi. Belediye, otomobillerin Üsküdar İskele Meydanı'nı kapladıklarını gerekçe göstererek, bunların iskele civarındaki garajın önünde ve oradaki çeşmenin arkasında beklemeleri yönünde karar aldı. Fakat şoförler çoğunlukla aylıklı çalıştıklarını ve çeşmenin arkasında müşterilerin kendilerini göremeyeceklerini ileri sürerek bu karara tepki gösterdi ve 12 Temmuz 1926'da kontak açmama kararı aldı. Grev akşama kadar devam etti. Belediye ise yolcuların mağdur olmaması için hemen otomobillerin yerine başka arabalar sevk etti.

12 Temmuz akşamı Şehremini Yardımcısı Şerif Bey Üsküdar'a geçerek belediyenin tayin ettiği bekleme yerlerini teftiş etti. Tayin edilen yerlerin doğru olduğunu düşünen Şerif Bey bu uygulamanın devam etmesi yönünde görüş bildirdi. Ayrıca bir günlük grev yapan şoförlerin cezalandırılacağını, şayet bir şikayetleri varsa bunun çözümü için şehremanetine müracaat etmeleri gerektiğini de ekledi. Akşam üzeri ise belediye ile yapılan müzakereler sonunda şoförler çalışmaya razı edildi ve bu grev İstanbul'daki ilk şoför grevi olarak tarihe geçti[169].

Üsküdar'dakine benzer bir düzenleme Beyoğlu'nda da yapılmak istendi. Şehremaneti, 1 Eylül 1926'da Taksim ile suriçi İstanbul'u arasında çalışan otomobillerin güzergahını değiştirdi. 1 Eylül sabahı İstanbul Şehremaneti zabıtası Taksim'den Cadde-i Kebir'i takiben İstanbul'a gitmek isteyen otomobillere ve diğer ulaşım vasıtalarına mani oldu. Otomobillerin Galatasaray'a gidebilmeleri için Talimhane Meydanı'ndan yol kırarak, Feridiye ve Tarlabaşı istikametini takip etmeleri gerektiği bildirildi. Şoförlerin tepkisini çeken bu uygulama ile ilgili olarak Milliyet gazetesi muhabirlerinden biri, Şehremini Muhiddin Bey'le görüştü. Muhiddin Bey görüşmede; "*Yeni Belediye Zabıta Talimatnamesi bugünden itibaren yürürlüğe girmiştir. Bu vesile ile Beyoğlu Büyük Caddesi'nin Taksim'den Galatasaray'a kadar olan kısmında otomobil ve araba gibi nakliye vasıtalarının geçişlerinin önünü almak istedik. Bu konuda belediye zabıta merkezlerine tebligat yapılmıştır. Bundan sonra Taksim'den Galatasaray'a gidecek otomobiller, Feridiye ve Tarlabaşı'nı takip edeceklerdir. Otomobillerin aynı yoldan, aynı zamanda gidip gelmeleri*

169 Milliyet, 13 Temmuz 1926.



Austin, İngiltere 1936 (Rahmi M. Koç Müzesi)

nedeniyle kazalar meydana geliyor. Hem bu kazalara mani olmak, hem de tramvay haricindeki nakliye vasıtalarının bir kordon gibi silsile halinde yolu kapamalarının önünü almak için böyle bir tedbire lüzum gördük. Ancak arka sokakların kaldırımlarının kısmen tamire muhtaç olduğunu biliyoruz. Bunlar tabii ki tamir edilecek ve fener olmayan yerlere fenerler koyulacaktır".

Beyoğlu'ndaki yeni düzenlemeye şoförlerin tepki göstermesinin en önemli sebebi, yeni güzergâhın arka sokaklardan geçmesi ve daha da önemlisi bu sokakların oldukça bozuk olmasıydı. Şehremaneti, bu yolları tamir etmeden ulaşımın yükünü buralara sevk etmişti. Fakat trafiği rahatlatmak adına alınan bu karar, işleri daha da zorlaştırmıştı. Neticede tepkiler nedeniyle Şehremaneti 1 Eylül'de başlattığı uygulamadan vazgeçmek zorunda kaldı[170].

170 Beyoğlu'ndaki düzenlemeye dair bk. Milliyet, 2 Eylül 1926.

OKUMA PARÇASI

Otomobillerimizi Kullanan Şoförler Tamamen Gençlerdir

"Şirin memleketimizin her tarafında, İstanbul'dan Van'a kadar, hemen her yerde sık sık rastladığımız otomobilleri kullanan şoförlere hiç dikkat ettiniz mi? Dikkat ettinizse, mutlaka açıkgöz, çevik bir genç görürsünüz. Genç diyorum, çünkü yaşlı şoför bizde pek azdır. Şoförler arasında baba diye tanınan Tevfik Ağa ile Cemal, Mehmed ve Kart İbrahim Efendiler en yaşlılarıdır. Bunlardan sonra, önceki makalemizde yazdığımız arkadaşlar dışında, piyasada yaşlı denebilecek şoför yoktur. Zaten ancak on beş seneden beri memleketimize giren; başlarda yavaş, sonraları süratle yayılan otomobillere ilk zamanlarda merak eden pek yoktu ki... Şu son birkaç sene zarfında şoförler de otomobillerle beraber çoğaldı. Haliyle heves edenler de ancak genç çocuklar oldu. Bu şekilde birbirlerinden ve şoför mekteplerinden otomobil kullanmayı öğrenen bu gençler etrafa yayılmaya başladı.

Bugün mevcut şoförlerin yaşlarına bakacak olursak; yüzde 10'u 30-45, yüzde 20'si 25-30, yüzde 50'si 20-25 ve yüzde 15'inin de 20 yaşından daha küçük olduğunu görürüz. Son zamanlarda Şehremaneti tarafından 21 yaşından küçük olanlara müsaade edilmeyeceği hakkında bir söz vardı. Henüz ne yapıldığı malum değil. Ancak bundan sonra müracaat edeceklere vesika vermemenin daha münasip olacağı düşünülüyor.

Bugüne kadar vesika almış şoförlerin kaç kişi olduğunu öğrenmek için ise mevcut otomobilleri incelersek aldanırız. Çünkü piyasadaki otomobillerin, özellikle işlek yerlerde sürekli gidip gelişi bize yanlış bir görüş verir. "Aman ne kadar çok şoför var!" deriz.

Fakat dikkat edersek, bizim çok otomobili bir arada gördüğümüz cadde ve meydanlar sayılıdır. En işlek cadde, Beyoğlu Caddesi. Sonra Galata, Eminönü ve Sirkeci civarıdır. Bu yollar ise Avrupa caddeleriyle kesinlikle kıyas kabul etmeyecek derecede münasebetsiz ve dar yollardır.

Bu sebeple birkaç otomobil yan yana gelince bize çok gibi gözükür. Halbuki bu dar, girintili-çıkıntılı, bozuk yollarda maharetle otomobillerini kullanan şoförler acaba kaç tanedir? Hakikaten merak edilecek kadar var. Çünkü göze çok görünüyor.

Fakat aslında gereğinden çok az. Özellikle istikbali dikkate alır ve mevcut otomobillerin birkaç misli artacağını düşünürsek hiç de çok olmadıklarını görürüz.

Şehremaneti, her hafta beş on kişiye vesika vermektedir. Ancak bunların tamamı şoför olmadığı için Şehremaneti'nin son vesika numarası bize İstanbul'daki şoförlerin sayısını bildiremez. 3.750 olan bu sayıya Anadolu'ya giden, mesleği bırakan ve özellikle amatör olan şoförler dahildir. Gerçekten de otomobillerini kendileri kullanmaya merak eden amatörler günden güne çoğalmaktadır. Bunlar arasında, otomobil sahibi zenginlerle beraber; yalnız merak nedeniyle otomobil kullanmayı öğrenen memurlar, küçük esnaf ve sair de bulunmaktadır. Hususî otomobil kullananlar arasında elbette en dikkat çekenler, şoför mahallinde, direksiyona hoş bir tavır ile kollarını uzatıp bir tarafa yaslanan hanımlardır. Otomobil sporuna merak eden hanımlarımız da 8-10 tane kadar vardır. Şehremaneti'nin son vesika numarasından bahsediyorduk. Bu sayı bize İstanbul'da mevcut şoför miktarından ziyade, şimdiye kadar kaç kişinin otomobil kullanmasına müsaade edildiğini bildiriyor ki bu şekilde otomobil ve otomobilciliğin kısa bir zamanda ne kadar yayıldığını ifade etmektedir. Bunlar arasında İstanbul'da bugün hâlâ otomobil kullanan şoförlerin gerçek miktarı 1.500 sayısını geçemez. Bunların hemen tamamı da istedir. İşsiz kalanlar ise iki üç gün içinde hiç olmazsa muhakkak külüstür bir otomobil bulur ve boş kalmaz.

Şoförlerimizin mühim teşkilatları vardır ve çoğu bu teşkilata üyedir. Özellikle Şoför Cemiyeti ve Şoför Kooperatifi adlarındaki bu teşkilatlar hakkında ileride ayrıca malumat vereceğiz"[171].

Şoförlerin En Az Ortaokul Mezunu Olmaları Sorunu

II. Dünya Savaşı'ndan sonra Batı'da otomobil üretiminin yeniden başlaması İstanbul'un otomobil piyasasını da gözle görülür biçimde hareketlendirmişti. Araçların çoğalmasıyla birlikte sürücü-müşteri ilişkilerinin yoğunlaşması yeni bir sorunu getirmişti. Bazı eğitimsiz şoförlerin trafik kurallarını çiğnemelerinin ve müşteriyle ilişkilerinde adab-ı muaşeretten uzak davranışlarının önüne geçmek için bunların en az ortaokul mezunu olmaları gerektiği yönünde görüşler ortaya atılmıştı. Akşam gazetesi yazarı Cemaleddin Bildik, muhtelif meslek gruplarıyla yaptığı röportaj dizisini şoförlerle devam ettirmiş ve edindiği izlenimleri gazetesinde yayımlamıştı. Yazar, röportajında şehrin muhtelif taksi yerlerinde

171 Milliyet, 11 Kasım 1926.

mal sahipleri emrinde çalışan şoförlerin temenni, şikâyet, dilekleri ile günlük kazançları; yeni ve göz alıcı renkteki taksilere kimlerin rağbet ettiği; müşteri memnuniyeti açısından tahsili olmayanlara ehliyet verilmemesi gibi konulara odaklanmıştı:



Cumhuriyet, nr. 2050.

"*Muhtelif meslek işçilerinin temenni, dilek ve şikâyetlerini dinlemeye devam ederken şoförleri de ihmal edemezdim. İş Bankası önündeki taksi durağında konuştuğum bir şoför, kendilerinin su-i zan altında bulunduklarından bahisle:*

- Ya! dedim. Söylendiği gibi çok kazanmıyorsunuz öyle mi?

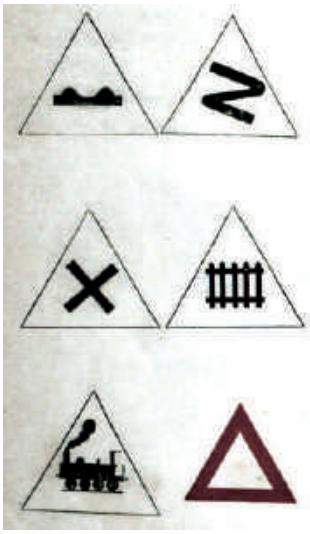
Bu sözüm şoförün derdini dökmesine kâfi gelmişti.

- Ağabey! dedi. Girin şu arabanın içine de çok parayı kimin kazandığını anlatayım size.

Girdim ve yanına oturdum. Sanki evine misafirliğe gitmişim gibi ikramda bulundu. Uzattığı sigaraya dikkat ettim, 25'lik Birinci nevi… "Çaaatt" diye çakmağını yakarken.

- Çok parayı ben değil bu otomobilin sahibi kazanıyor, dedi. Onun için her şeyden önce mesleği mal sahibi ve şoför diye ikiye ayırarak değerlendirmek lazım. Bugün İstanbul sokaklarında işleyen taksilerin künyelerini cemiyete gider de bir gözden geçirirseniz göreceksiniz ki %80'i onları işleten şoförlere ait değildir. Tüccar, doktor, avukat hep taksi sahibidirler. Memurlar arasında taksileri olanlar bile vardır.

- Günde 30-40 TL kâr bırakıyor mu bir taksi?



Şehremaneti Mecmuası, nr. 49

- Bir hırdavatçıya ait olan bu otomobilde ben bir aydır şoförlük ediyorum. Kendi aidatımı çıkardıktan sonra mal sahibinin eline her Allah'ın günü teslim ettiğim para, 20 TL'den aşağı düşmemiştir. Bazı günler 40-45 TL verdiğim de olmuştur. Laf aramızda pek de fena bir iş değildir. Hani hem cumartesi pazar gezmelerini otomobille yaparlar, hem her istedikleri saatte emirlerinde bir otomobil bulundururlar, hem de taksi işletirler. Tıkır tıkır para kazanırlar.

Mal sahibi olmayıp başka birine ait otomobilde şoförlük edenlerin ayda aşağı yukarı kaç para aldıklarını öğrenmek istedim.

- Otomobili dedi, taksiye çıkarmayarak hususî olarak kullananlara şoför olmak en kârlı ve en temiz iştir. Bu gibiler 200-300 TL arasında maaş alıyorlar. Taksilerde çalışan şoförleri de maaşlar ve aidatlar diye ikiye ayırmak gerekir. Bir taksi şoförü bunlardan hangisi üzerinde anlaşmaya vararak çalışırsa çalışsın ayda eline geçen para 150-200 TL'yi katiyen geçemez.

- Dolmuş işletenlerin kazancı nasıldır?

- Görüyorsunuzdur dolmuşta çalıştırılanların hepsi hurdalaşmış arabalardır. Takside ömürlerini tüketmiş olan bu arabalarda da artık fazla kazanç kalmamıştır. Onların çoğu şoförlerine aittir. Çünkü hurda haline gelmiş, döşemeleri patlamış, çamurlukları yamru yumru olmuş arabalarını satamadıkları için dolmuşa tahsis etmişlerdir. Günde 15-20 TL toplayabilirlerse öpüp de başlarına koyarlar. Tabii bu 15-20 TL'nin içinden garaj parası, benzin, yağ ve amortisman masrafı çıkacak. Ellerine günde 10 TL zor kalır.

Bu şoförün yanından ayrıldıktan sonra Sirkeci, Eminönü ve Karaköy'deki taksi duraklarında şoförlerle konuştum. Mal sahibi olmayan şoförlerin hepsi de ilk konuştuğum şoförün söylediklerini teyit ettiler. Karaköy'de bir şoför halkın hangi arabalara rağbet ettiği yolundaki soruma:

- Harp esnasında dönen dört tekerleği bulunan bir araba iş görürdü. Şimdi ise ancak pırıl pırıl parlak, yepyeni arabalar iş görüyor. Halk sanki satın alacaklarmış gibi ara-

banın yeni olmasını istiyor. Hatta arabanın rengi bile rol oynuyor. Bir sıra yeni arabaların içinden en göz alıcı ve cazip rengi tercih edenlere çok rastladım.

- Arabanın yeni ve göz alıcı renkte olmasını tercih edenler erkekler midir kadınlar mı?

Muhatabım, bıyık altı gülümsemeyle cevap veriyor:

- Her hususta şatafata düşkün oldukları gibi otomobilde de yeniliği ve cazip rengi arayanlar kadınlardır. Hatta bunu otomobilime aldığım iki kadın yolcunun yolda rastladıkları daha güzel renkte bir otomobil görünce; "Aman! Şu geçen otomobilin rengine bak! Ne tatlı şey…" dediklerini sık sık duyduğum için kesinlikle iddia edebilirim.

Başka taksi durağında da şoförlerin şikâyet ve temennilerini öğrenmek istedim. Tespit ettiğime göre gerek mal sahibi, gerekse mal sahibi olarak da çalışan şoförlerin yegâne şikayetleri yolsuzluktur.

- Şehrin birçok semtinde yollar berbat vaziyettedir. Öyle günler olmuştur ki bir hastayı almaya gittiğimiz zaman sokağın berbatlığından evin önüne kadar gitmek mümkün olamamış, zavallı hastayı evinin uzağından bıraktığımızda da güçlükle nakletmişlerdir, diyorlar.

Halktan da şikâyette bulunanlar yok değil. Bu noktaya temas eden şoförler, otomobilde sigara yakanların ateşli izmaritleri ayakları altındaki paspaslar üstüne attıklarını ve böylelikle kendilerini zarara soktuklarını söylemektedirler. Hatta mal sahibi emrinde çalışan şoförler, müşterilerin dikkatsizlikleri neticesinde meydana gelen zararların mal sahipleri tarafından tazmin ettirildiklerine de işaretle:

- Sanki çok kazanıyormuşuz gibi bir de bunları ödüyoruz, diyorlar.

Ankara'da bir şoför bana şoförlük ehliyeti verilecek kimselerin en aşağı orta mektep mezunu olmaları icap ettiğini söylemiş, "böyle olursa kazalar da o nispette azalır" demişti. İstanbul'da şoförlerle yaptığım konuşmada Ankaralı şoförün bu temennisiyle ne diyeceklerini de öğrenmek istediğimi işaret ettim. Konuştuğum aklı başında şoförler, Ankaralı şoförün temennisini yerinde bularak hiç değilse orta tahsili olan birinin daha dikkatli çalışabileceğini savundular. Hatta biri:

- Avrupa'da şoförlük tahsil bakımından böyle kayıt altına alınmıştır. Bizde de zaruridir, dedi ve ilave etti:



Üsküdar'da taksi ve tramvay

- Maalesef bizde öyle şoförler vardır ki hiç mektep görmemişlerdir. Aile terbiyesinden mahrum olan bu gibi şoförler, tahsilli ve aklı başında şoförler için halk nazarında kötü bir hava yaratmışlardır. "Adam sen de şoför değil mi?" sözü de işte bu gibiler yüzünden çıkmıştır. Şoförler için bir tahsil kaydı artık memleketimiz için bir ihtiyaç olmuştur. Bu hem kazaları önler, hem de müşteriye karşı iyi muameleyi temin eder.

Şoförlerin bu haklı şikâyet ve temennilerini ilgililerin dikkatine sunarım."[172]

Şoförlere Yeni Yaptırımlar

Taksi ve dolmuş otomobili kullanan şoförlerden bazılarının müşterilerden fazla para almak, müşteriyi istediği adrese tam olarak götürmemek ve tra-

172 Akşam, 19 Ocak 1948.

fik kurallarını ihlal etmek gibi yanlış davranışları genellenmekte, bu yüzden şoförlerle ilgili olumsuz bir kanaat belirmekteydi. 1950 yılının başında Emniyet 6. Şube Müdürlüğü'ne getirilen Orhan Eyüpoğlu; Şoförler Cemiyeti mensuplarıyla iki ay süreyle müşterek çalışmalar yapmıştı. Mesleğin hakkını vermeyen şoförlerle mücadele ederek bunların ıslahı için uygulamalar, ıslah olmayan şoförlerin ehliyetlerinin geri alınmasına ve meslekten tamamıyla çıkarılmalarına kadar uzanan birtakım esaslar hazırlamıştı. Bunlar genel mecliste görüşülerek kabul edildi. Zabıta talimatnamesine altı yeni fıkra eklendi. Hükümler hemen yürürlüğe girerken, şoförlere duyurulması için de ilgililere tebligat yapıldı. Bu amaçla teşkil edilen kontrol ekipleri ve kurulan şikâyet büroları faaliyete geçti.

Şoförlerin meslekten ihraçlarını gerektirecek yeni suçlar şunlardı:

1. Alkol aldığı veya uyuşturucu madde kullandığı resmî doktor raporuyla sabit bulunanlar,

2. Arabasını birleşme yeri olarak kullandığı veya kullandırdığı zabıta tarafından tespit edilenler,

3. Kadın kaçırdığı, soygun yaptığı, uyuşturucu madde satışına ve soyguna vasıta olduğu, vazife halindeki zabıtaya karşı koyduğu mahkeme kararıyla sabit olanlar,

4. Aşırı hız yüzünden iki kere kaza yaparak ölüme ve hasara sebep olduğu mahkeme kararıyla anlaşılanlar,

5. Direksiyonu, freni, taksimetresi bozuk, hurda ve fenni muayene yapılmamış arabalarla sefere çıkmayı, vatandaştan fazla ücret ve haddinden fazla müşteri almayı, zorunlu sebepler dışında müşteriyi arabasına almamayı veya müşteriyi istediği yere götürmemeyi alışkanlık haline getirenler,

6. Trafik düzenine ve belediye emirlerine uymamayı alışkanlık haline getirdiği, iki sene zarfında tutulan ve karara bağlanarak kesinleşen ceza kararı ile anlaşılanlar,

İlk üç maddede belirtilen suçları bir kez, dördüncü maddede sıralanan suçları üç kez işleyenlerin şoförlük ehliyetleri geri alınacaktı. Müşteriden fazla

para alan şoförlerin araba numarası müdürlüğe bildirildiği takdirde, müşterinin parası en kısa zamanda ilgili şoförden alınıp sahibine iade edilecekti. Hak etmediği parayı almaya kalkışan şoför ise, ehliyetinin geri alınmasını gerektiren bu yolsuzluğundan dolayı ayrıca cezaya çarptırılacaktı[173].

OKUMA PARÇASI

Otomobil Meselesi, Dedikodunun Önüne Nasıl Geçilir?

"*Basında devlet dairelerine mahsus otomobiller hakkındaki münakaşa, adeta bir mesele halini aldı. Gerçekten de bütçenin bu dar ve sıkıntılı zamanında, İstanbul'un harap sokaklarından birbiri ardınca her biri bir dairenin levhasını taşıyarak geçen mükellef ve pahalı otomobiller göze batıyor.*

Yeni kurulan resmî bir dairenin ilk işi, derhal lüks bir otomobil satın almak. İşin garip tarafı da bu otomobiller genellikle sokakta o resmî dairenin işini görmekte oldukları hissini vermiyorlar. Zira eğlence yerlerinde bekleyen otomobillerin en şık, en büyük ve adedi en çok olanları resmî dairelerin emrinde bulunanlardır.

Bu tenkitlerle devlet adamlarının altından otomobillerin alınması gibi aykırı bir arzu ortaya koymak istemiyoruz. Memleketimiz daire reislerine pek az maaş vermektedir. Şehirlerimizde sınırlı nakliye vasıtaları, özellikle devamlı teftişler yapmak zaruretinde bulunanları yerlerinden kımıldatmayacak kadar az ve pahalıdır.

Biz daha basit bir usul ile hem devlet işlerinin kolaylıkla temin edileceği, hem de hazinenin senede binlerce lira tasarruf yapacağını zannediyoruz. Tavsiyemizin esasları şunlardır:

1-İlk olarak otomobil kullanmak salahiyetinde olan makamları dört kısma ayırmalıyız: Büyük devlet reisleri, vekiller, valiler ve onlar ayarında yüksek memurlar ile genel müdürler, müdürler ve saire.

Büyük devlet reisleri için otomobil kaydı koymaya gerek yoktur.

A-İkinci sınıfa dahil olanlar için dört kişilik ve şimdi 4.000 liraya verilen muhtelif markalı otomobiller.

173 Akşam, 19 Mart 1950.

B-Üçüncü sınıfa, şoförle beraber dört kişilik ve 2.700 liraya verilen belirli marka otomobiller.

C-Dördüncü kısımda olanlar, şehir taksisinde pek çok görünen küçük otomobilleri kullanmalıdırlar.

2- Mevcut bütün otomobiller altı ay zarfında bu esasa göre tasfiye olunmalıdır.

3- Mevcudu on beşi geçecek kadar resmî otomobil bulunan şehirlerde; birer hükümet garajı olmalı, her otomobil her an garajdan telefonla istenebilmekle beraber benzin sarfiyatı, şoförün seçimi, idaresi, motor ve sair bütün ihtiyaçlar garaj müdürünün nezareti ve emri altında bulunmalıdır.

4- Otomobiller ait oldukları makamın amirinden başka hiç kimseyi taşımamalıdır.

Bu basit esaslar tatbik edildikten sonra; hem yine herkes otomobiline sahip olur, hem cidden israf ortadan kalkarak otomobil dedikodusu da son bulur"[174].

OKUMA PARÇASI

Türkiye'de Kaç Otomobil Acentesi Vardır?

"*Hiç merak ettiniz mi bilmem, İstanbul'da hangi otomobillerin acenteleri var? Ben araştırdım. Hepsinin toplamı 36'yı buluyor. Bütün dünyada yaklaşık 340 adet otomobil fabrikası olduğuna göre; bunların ancak yüzde 15'i memleketimizde temsil edilmekte, diğerleri birçok sebep nedeniyle ya girememekte veya bir iki tane ile tecrübe edilip kapanmaktadır. Bugün mevcut acenteler şunlardır:*

Amelikar, Erskine, Essex, Olsmobil, Orlan, Berilye, Benz-Mersedes, Buick, Praga, Pejo, Cey M. S., Çendler, Doç, Delaj, Delahey, Rağy, Reno, Studebaker, Sitroen, Singer, Şevrole,Ştayr, Graham, Ford, Fiyat, Kdellak, Kraysler Lasal, Linkolin, Moris, Minareva, Naş, Vuazen, Voksol, Hanomak, Hopmobil.

Bunların içinde Zümrüd-i Anka'ya benzeyenler çok ise de henüz Zümrüd-i Anka lıklarını muhafaza ettikleri için mevcut farz ediyorum.

174 Milliyet, 3 Haziran 1926.

Bir sene sonra aynı incelemeyi tekrar yapacağım. Bakalım bu sayı artacak mı, eksilecek mi? Memleket iktisadını çok alakadar eden bu meseleyi bu kadarcık bahsetmeyi yeterli görmüyorum. İktisat Vekâleti'nin ziraî alet ithalatını sınırlamak konusundaki teşebbüsleri belki bu sahaya da bir parça düşer ümidindeyim"[175].



"Aldırma, Muhalif Biri...!" (Cem, 29 Mart 1928-sayı 16)



Bursa'da feci bir kaza (Resimli Gazete, nr. 97, 11 Temmuz 1924, s.2)

Önü Alınamayan Tehlike: Otomobil Kazaları

Cumhuriyet devrinde de İstanbul'da otomobil bahsinin en önemli sıkıntısı, her geçen gün artan trafik kazalarıydı. Daha imparatorluk yıllarından itibaren tedbirler alınmaya çalışılsa da bir türlü kazaları azaltmak mümkün olmuyordu. Bunda bir taraftan otomobillerin sayısının artması, diğer taraftan da tecrübeli şoförlerin önemli bir kısmının savaş yıllarında hayatını kaybetmesi etkiliydi. Yayaların bilgisizliği de eklenince kazalar kaçınılmaz oluyordu.

1926 yılında da gazeteler neredeyse her gün yeni bir trafik kazasını haber yaptı. Bunların bir kısmı ölümcül bir kısmı ise ya ciddi ya da hafif yaralanmalara sebebiyet veren kazalardı[176]. Kazaların her geçen gün biraz daha fazla can alması, tartışmaları

175 Milliyet, 27 Mayıs 1928.

176 1926 yılında otomobillerin sebep olduğu trafik kazalarına misaller için bk. Milliyet, 7 Mart 1926; 15 Mart 1926; 19 Mart 1926; 8 Haziran 1926; 12 Haziran 1926; 5 Temmuz 1926; 16 Temmuz 1926; 28 Temmuz 1926; 7 Ağustos 1926; 29 Eylül 1926; 9 Ekim 1926; 19 Ekim 1926; 30 Kasım 1926; 3 Aralık 1926.



Milliyet, nr. 3289, 8 Nisan 1935



Cumhuriyet, 28 Haziran 1929, s.1

da beraberinde getirdi. En önemli tartışma konusu da kazaların meydana gelmesinde en büyük suçlunun şoförler olup olmadığıydı. Bu konuda "Kabahat Yalnız Şoförlerde Değil" başlıklı bir yazı tartışmaların seyrini ve muhtevasını yansıtması açısından önemlidir. Yazı şöyledir: "*Gün geçmiyor ki gazetelerde bir, iki, hatta üç otomobil kazası görmeyelim. Böyle bir şey görünce; "Ah şu otomobiller, ah bu şoförler!" deriz. İlk önce akla bunlar gelir. Muhakkak otomobil ve özellikle şoförü kabahatlidir. Çok otomobil vardır, herkes şoförüm diye ortaya çıkmıştır. Halbuki İstanbul'un hiçbir hendeseye uymayan dar ve biçimsiz sokaklarında büyük bir maharetle bu hırçın ve söz dinlemez dört tekerlekli hayvanları idare edenler her zaman kabahatli değildir. Bir otomobilin nasıl kullanıldığını çoğumuz bilmeyiz. Bilmeyiz ama kullanan şoförlere de bazen yolumuzu kestikleri zaman hiddetli hiddetli; "hele beni bekle, ben geçeyim de sonra sen geçersin!" der gibi sertçe bakarız. Halbuki acaba oradan önce o mu geçmek hakkına sahiptir, yoksa biz mi geçeceğiz? Burasını düşünmeyiz...*

Şoför muhakkak zekidir ve işini bilir. Seyrüsefer Talimatnamesini ise ezberine almıştır. Dikkat ediniz, her bindiğiniz otomobilin şoförü muhakkak kurnazdır. Bilinen tabir ile "gözleri felfecr okur". Hele taksimetrelerin takılmasından önce daha kurnazdılar. Şimdi de başka türlü kurnazlıklar yapıyorlar. Kurnaz ve zeki oldukları için idarelerindeki otomobili kullanmasını öğrenmişlerdir. Ama yeterli derecede ve hatta birçok hususta gerekli olan nazarî malumatları yokmuş. Bunun ciddi bir tesiri olmakla beraber kazaların yegâne sebebi bu değildir. Bizce kazaların başlıca sebepleri şunlardır:

1-Yollarımız dar ve biçimsizdir.
2-Şoförlerimizin sevk ve idare konusundaki teorik bilgileri noksandır.
3-Vapur ve trenlere geç kalanlarımız çoktur.
4-Otomobillerin bir kısmı eski ve frenleri iyi değildir.
5-Ahalimiz yürümesini bilmez.



Akşam, nr. 11175, 23 Kasım 1949



Akşam, nr. 10975, 2 Mayıs 194

Şu sebeplerin her birini ayrı ayrı incelersek haklı olduğumuz görülür:

1-Otomobil, esasen süratle yol alan ve taşıdıklarını çabuk götürmek mecburiyetinde olan bir nakliye vasıtasıdır. Bu nedenle ikide bir sağa sola garip şekilde bükülen, inen, çıkan yollarda süratle otomobil kullanmak son derece zordur. Eğer itina ile şehir içinde otomobil kullanmak gerekirse, Fatih'ten Şişli'ye ancak bir buçuk saatte gelinir. Bunun ise imkânı yoktur. Otomobilden beklenen fayda kaybedilir.

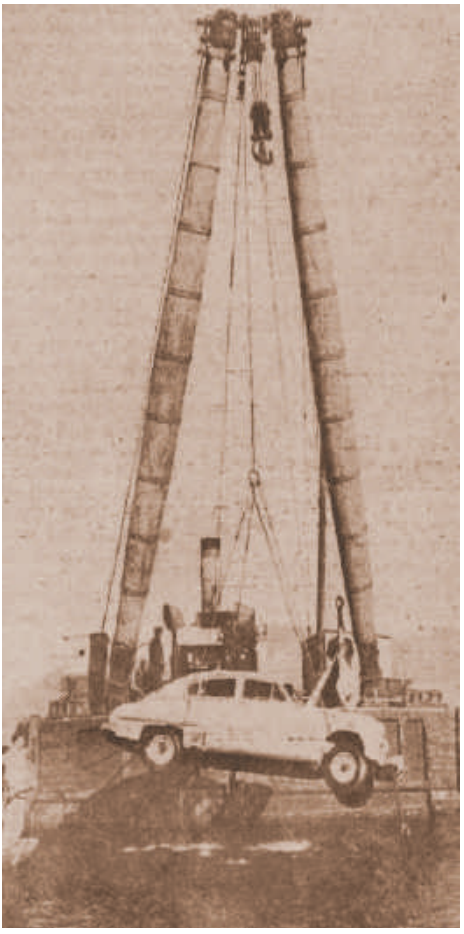
Hal böyle olunca, sağa sola sapışlarda sabırsızlık gösteren şoförler ara sıra kazalara sebep olmaktadırlar.

2- Şoförlerimizin yaklaşık yüzde 80'i muavinlikten yetiştiği için sevk ve idare nazariyatına pek vakıf değildirler. Her şoför, ustasından gördüğünü yapar. Bunun içindir ki, her yiğit kendine göre yoğurt yediği gibi her şoförün de kendine göre birtakım kaideleri vardır. Bu kaideler, işi kolaylaştırmak için kendilerince konulmuştur. Halbuki kolay zannedilen bu manevralar, bazı ani olaylarda güçleşiveriyor ve kazanın önüne geçilemiyor. Ford arabalarında birden ikiye geçmek, fren yapmak, geri manevra yapmak bu hususta iyi bir örnektir. Dikkat ediniz her şoför bu hareketleri kendi kolayına geldiği gibi yapar, hepsinin tarzı başka başkadır.

3- İstanbullumuzun diğer büyük Avrupa şehirlerine nazaran bir hususiyeti vardır; birçok iş sahipleri ve memurlar, şehir dışında yaz kış sayfiyelerde otururlar. İşten çıktık-



Akşam, nr. 11074, 11 Ağustos 1949



Akşam, nr. 11558, 11 Aralık 1950

tan sonra da dakikasında hareket eden vapura yetişmek için çok acele ederler. Bu arada yürüdükleri caddenin durumuna hiç önem vermezler, usulüne göre yol alan otomobillerin altına atılıverirler. Şoförün hiçbir kabahati olmadığı halde bir kazaya sebebiyet verirler. Diğer taraftan yine geç kalanların bazıları, mesela: Beyoğlu'ndan köprüye üç dakikada inmek isterler, şoförü sıkıştırır, bahşiş vadederler. Şoför de bu arzu ile gaza basar, arabayı koyuverir. Deliren otomobil de esasen o esnada çok kalabalık ve telaşlı halk ile dolu caddelerin bir yerinde birisine çarpar. Haydi bir kaza… Bu konuda şoför kabahatli, fakat mazurdur. Para, tehdit, hatır gibi şeylerden biri karşılığında dikkatsizlik etmiştir.

4- Bu iddiamız garip gelmesin… Eski ve freni bozuk otomobillere Şehremaneti'nin numara vermediğini düşünerek bu mühim noktayı geçmeyelim. Gerçekten de bu gibi otomobillere Şehremaneti numara vermez. Fakat numarayı aldığı gün sağlam olan bir arabanın bir ay sonra da aynı derecede mükemmeliyete sahip olduğunu kim temin edebilir? Piyasada çalışan otomobiller arasında böylesinin de bulunması ihtimal dışında değildir. Nitekim bazı kazalarda, şoför fren yaptığı halde tutmadığı görülüyor. Acaba sebep; aksi tesadüf müdür, yoksa frenlerin esasen aşınmış veya yağlanmamış oluşu mudur? Bu durum



Cumhuriyet, 20 Teşrinievvel 1929 s.1


Cumhuriyet, 26 Haziran 1936

da dikkate alınmalıdır. Ender olan bu gibi durumlarda da tabii şoför ve otomobil sahibi kabahatlidir.

5- Otomobil kazalarının en mühim sebebi bu sonuncusudur. Hemen hepimiz iyi biliriz ki, şehir içinde yürümekten kesinlikle haberdar değiliz. Zavallı Şehremaneti bu hususta da epey gayret sarf etti. Fakat başarılı olamadı. Eski Şehremini Emin Bey, köprünün yaya kaldırımlarına; "daima sağ tarafı takip ediniz" uyarısında bulunan ufak levhalar astırmış ve hatta bunun için gazetelerde epeyce dedikodu bile olmuştu.

Yine köprünün vapur iskeleleri merdivenlerine; "yalnız inmeye mahsustur", "yalnız çıkmaya mahsustur" tarzında levhalar da asılmış ve bir müddet zabıta memurları vasıtasıyla emrin uygulanmasına çalışılmıştı. Fakat hiçbirinde başarılı olunamadı. Bir türlü yürümesini bilmiyor, öğrenemiyoruz. Biz İstanbullular dışında özellikle Anadolumuzun ve hatta İstanbulumuzun pek otomobil işlemeyen yerlerinde yaşayıp, ara sıra kalabalık caddelerde dolaşanlar daha zavallı haldeler. Bunlar yürümek konusunda daha acemi. Otomobil kazalarının istatistikleri de kazazedelerin çoğunlukla bu gibi acemi erkek ve özellikle kadınlardan ibaret olduğunu gösteriyor. Daha yüzlerce metre mesafeden korna çalarak gelen şoförün önüne atılıveren bir adamı kurtarmak ise imkânsız gibidir. Haliyle böyle bir durumda otomobili hemen durduramayan şoför, kendi kusuru olmadığı halde bir kazaya sebep oluyor.

Şu beş maddede zikrettiğimiz sebeplerin tamamı bugün için mevcuttur. Bunlara karşı düşünülen ve düşündüğümüz tedbirleri de ayrıca yazacağız"[177].

177 Milliyet, 29 Kasım 1926.

Tartışmaların özetlendiği yukarıdaki yazıdan sonra konuya dair nasıl bir çözüm yolu takip edilmesi gerektiğine dair de "Otomobil Kazalarına Nasıl Mani Olunabilir?" başlıklı şu yazı kaleme alındı: *"Önceki makalemizde, şehrimizdeki otomobil kazalarının sebeplerini zikr ve izah etmiştik. Şimdi bu sebeplerin ortadan kaldırılmasını tartışmadan önce bu vazifenin kimlere düştüğüne bakalım: Otomobil kazaları yalnızca memleketimizde olmuyor. Memleketimiz bu bakımdan herhalde son sıralardadır. Geçenlerde neşrettiğimiz ufak otomobilcilik haberleri arasında; Amerika'da kazaya uğrayan otomobillerin miktarı, hayrete düşürecek derecedeydi. Amerika gibi otomobili çok olan diğer memleketlerde de kazalar pek sık olmaktadır. Bu nedenle o memleketlerin belediye ve hükümetleri de otomobil seyrüseferleriyle fazla meşgul olup kazaların azaltılması için tedbirler almaya mecbur olmaktadırlar.*



"Üst üste iki sokak, işte yarının caddeleri. Nüfusu on milyona yaklaşan New York Şehremaneti geliş-gidişi kolaylaştırmak için çifte sokakların inşasına başlamıştır" (Resimli Gazete, nr. 185, 19 Mart 1927, s.8)

Ancak oralarda meydana gelen kazalar, bizimkilerden daha önemsiz. Mesela; otomobillerin fazlalığı, amatörlerin günden güne artması ve nihayet nüfusun çokluğu gibi sebepler olduğu için önleyici tedbirler almak, zannedildiği kadar, kolay değildir.

Şehrimizde bu gibi tedbirleri; düşünmek, uygulamak, kontrol etmek, takip ederek neticeye göre değiştirmek, başkasını denemek gibi mühim işler için hususî ve resmî bir teşkilata ihtiyacımız vardır. İstanbul'da bu işle ilgilenen yegâne daire, Şehremaneti'nin Seyrüsefer Merkezi'dir. Bu teşkilattan ise, kadrosunun darlığı ve memurlarının bu işte uzman olmamaları yüzünden, pek esaslı faydalar temin edilememektedir. Zaman ve ihtiyacın sevkiyle bu teşkilatın daha faydalı olabileceğini ümit etmekle beraber bu hususlaki fikirlerimizi ifade etmeyi de münasip görüyoruz: Otomobil kazalarına mani olmak ve meydana gelen kazaların maddi manevi zararlarını azaltmaya çalışmak, yalnız belediye ve hükümetler tarafından düşünülecek mesele



Karikatür: "Otomobil Kazaları Ne Zamana Kadar Devam Edecek? 1- Çoluk çocuğa şoför vesikası verildikçe, 2- Kadınlar otomobil sürdükçe, 3- Her şoför daima öndeki otomobili geçmeye azmettikçe, 4- Ahali kaldırım denilen bir yerin mevcudiyetini hatırlamadıkça, 5- Bu kazalar böylece devam edip gidecek" (Milliyet, nr. 440, 4 Mayıs 1927, s.1)"- metinde bu karikatüre atıf olduğundan mutlaka burada kullanılacak

değildir. Gerçekten de her işte ilk adımı atmayı ve hatta devamlı idare etmeyi hükümetten beklemek, bizlerde bir huy halindedir. Halbuki özellikle bu işte başlanacak ve devam edecek olan resmî teşebbüs ve idareyi beklememek lazım gelir zannındayız. Esasen hükümet ve Şehremaneti ancak kendi görüşüne göre bazı tedbirler alacaktır ki bunların birçoğu şoförlerin menfaatini de ihlal edebilir. Bu işi herhalde daha iyi anlayan ve kavrayan bizzat şoförlerdir. Bu durumda bu işi niçin asıl alakadar olan ve bilinen kimseler takip etmesinler? Gerek halk ve gerekse şoförlerin müşterek menfaatleri bulunan bu meselenin halli bizce kolaydır. Yalnız hakikati görerek azmetmek bu iş için yeterlidir. Fikrimizce: Alakadar olan arkadaşlar bir araya toplanarak sırf bu işi kontrol ve idare etmek üzere bir heyet meydana getirmelidir. Böyle bir heyet, bazı malî sebeplerden dolayı mümkün olamadığı takdirde; bugün mevcut olan Şoför Cemiyeti biraz harekete geçerek en büyük ehemmiyeti bu işe vermeli ve seyrüseferin düzenine yardım etmelidir. Seyrüseferin düzeni, yani otomobil kazalarının azlığı veya çokluğu, gerçekten doğrudan doğruya şehri ve halkını alakadar eden bir durum olmakla beraber, şoför esnafını daha çok ilgilendirmektedir. Kazaların yüzde 90'ı şoförün kabahati olmaksızın meydana geldiği halde; yine onlar kabahatli tutularak şahsî ve meslekî şeref ve haysiyetlerinin yok yere rencide edildiğini göz önüne getirsek, sözlerimizde çok haklı olduğumuz anlaşılır.

Sonuç olarak demek isteriz ki, İstanbul'da seyrüsefer düzeni ve kazaların engellenmesi için şehremanetinin yalnız şoförleri tazyik etmesi yetmez. Şehremaneti tarafından yapılacak başka birçok şeyler vardır. Buna mukabil şoförler de tazyik edilmeden kendi kendilerini idare etmelidirler ve edebilirler de. Ancak bu hususu ehemmiyetle düşünen bir teşkilat meydana getirmeleri lazımdır. Durumu bu şekilde izah ettikten sonra, şoförler tarafından kurulacak teşkilatı, şehremanetini ve nihayet halkımızın bilip dikkat etmeleri lazım gelen hususları, bir sonraki makalemizde ele alacağız"[178].

178 Milliyet, 4 Aralık 1926.

Yukarıdaki yazılara ve alınan resmî tedbirlere rağmen 1927 yılında da otomobillerin sebep olduğu trafik kazaları devam etti[179]. Bu yüzden gazetelerin kazalarla ilgili attığı başlıklar da giderek sertleşti. Mesela "Türbede Çok Feci Kaza"[180], "Artık Bu Faciaya da mı Kaza Diyeceğiz? Bütün Bir Aile Mahvoldu!"[181], "Böyle Şoförleri Hemen İdam Etmelidir ki Kurtulabilelim"[182]. İşin vahametini göstermek için gazeteler trafik kazalarında ölenlerin sayılarına dair veriler yayınlamaya başladılar. Örneğin bir habere göre 1926'da sadece 1.054 çocuk ezildi. Yine aynı habere göre 1925-1927 yılları arasında toplam 1.504 okul talebesi trafik kazalarında vefat etti[183]. 14 Temmuz 1927 tarihli başka bir habere göre İstanbul'da son bir sene zarfında 3 bin 900 kaza meydana geldi ve bunlarda 3 bin kişi hayatını kaybetti[184].

Otomobillerin sebep olduğu trafik kazaları yalnızca yazılarla değil, karikatürlerle de ağır bir şekilde eleştiriliyordu. Mesela "Otomobil Kazaları Ne Zamana Kadar Devam Edecek" başlıklı ve metni şu şekilde olan bir karikatür konuyu bütün çıplaklığıyla ortaya koyar[185]:

Gazetelerde otomobil kazalarıyla ilgili meselenin sert bir şekilde ele alınması ve şikâyetlerin artması üzerine 1927 yılının başından itibaren yeni tedbirler alan İstanbul Şehremaneti, trafik cezalarını nakdi olarak almaya başladı ve yayaların yolun ortasından gitmesini yasakladı. Yasak şu şekilde uygulanacaktı: "*Zabıta-i Belediye Nizamnamesi gereğince yayaların caddenin ortasından gitmesi yasaktır. Çocuk veya büyük hiç kimse caddenin ortasından yürüyemez. Bu takdirde belediye memuru bu adamı yaya kaldırımına çıkmaya davet edecektir. Memurun sözü dinlenmelidir. Aksi takdirde memur uyarısını tekrar edecek, üçüncü uyarısında da sözünü dinlemeyenden ceza alacaktır*". Yasak, 2 Ocak 1927 itibarıyla hayata geçirildi ve ilk gün üç kişiye ceza verildi. Şayet aynı kişi suçu işlemeye devam ederse; ikincide 3, üçüncüde 5 lira alınacaktı. Uygulama hayata geçirildi, fakat kabul-

179 1927 yılındaki kazaların istatistiki bir değerlendirilmesi için bk. Ali Suad, "Yine Otomobil Kazaları", İstanbul Şehremaneti Mecmuası, (Kasım 1927), s. 153-156.

180 Milliyet, 30 Mart 1927.

181 Milliyet, 3 Nisan 1927.

182 Milliyet, 18 Nisan 1927.

183 Milliyet, 3 Ocak 1927.

184 Milliyet, 14 Temmuz 1927.

185 Milliyet, 4 Mayıs 1927.



Kadıköy (Atatürk Kitaplığı Albümü)



lenilmesi kolay olmadı. Çünkü ceza alan yayalar kendilerini haklı göstermek için olmayacak bahaneler ileri sürdüler[186].

İstanbul Polis Müdüriyeti de trafik kazalarını azaltmak için birtakım çalışmalar başlattı. Bunların en önemlilerinden biri, trafik kontrollerinin artırılmasıydı. 25 Ağustos 1927 akşamı şehir genelinde bir kontrol yapıldı. Kontrolde evrakları eksik veya hiç olmayan otomobiller müdüriyete gönderildi ve bunlar gerekli şekilde cezalandırıldılar. Ceza alan otomobil sahiplerinin sayısı 20'den fazlaydı[187]. 24 Eylül'de ise İstinye Köprüsü ile Hacı Osman Bayırı arasında jandarma ile Şehremaneti seyrüsefer memurlarının müşterek yaptıkları kontrolde 27 otomobil merkeze sevk edildi. 27 şoförün ya ehliyetinin olmadığı ya da karne almadığı tespit edildi[188]. 2 Ekim 1927 tarihli Milliyet gazetesinde, "Arabaların Teftişi. Şimdiye Kadar Ehliyetname Almayan Birçok Arabacı Var" başlıklı haberde okuyuculara şu bilgiler veriliyordu: "*Geçen gün Kadıköy, Üsküdar ve Taksim taraflarında yapılan ani bir teftişte on otomobil durdurulmuştur. Bunlardan ikisinin şoförleri ehliyetsiz olduğundan, sekiz şoför de karneleri olmadığından dolayı cezalandırılacaktır.*

Ayrıca Eminönü, Sirkeci ve Üsküdar taraflarındaki arabalar durdurularak arabacıların ehliyetnameleri incelenmiştir. Neticede yirmi arabacının ehliyetsiz oldukları anlaşılmıştır. Bunlar Polis Müdürlüğüne sevk edilmiştir. Seyrüsefer Baş Memuru İhsan Bey bu konuda şu açıklamayı yapmıştır:

- 1 Mayıs'ta verilen encümen kararıyla arabacılar ehliyetnamelerini değiştirmek ve yeniden imtihana girmek mecburiyetindeydiler. Bunun için bir süre verilmişti. Verilen süre yeni bitmiş olduğu halde bugün İstanbul'da imtihan olmayan 1.500 arabacı vardır. Bunları da cezalandıracağız".

Şehremaneti ve Polis Müdürlüğünün aldığı tedbirlerden sonra gazetelerde de kazaların önünü almak için neler yapılması gerektiğine dair yazılar kaleme alınmaya başlandı. Mesela, "Otomobil Kazalarına Mani Olacak Tedbirler" başlıklı yazı konu ile ilgili oldukça önemli bilgiler vermekteydi. Yazı şöyledir:

186 Milliyet, 3 Ocak 1927.
187 Milliyet, 26 Ağustos 1927.
188 Milliyet, 25 Eylül 1927.

"*Numara levhaları nasıl olmalı, nereye konmalı ve kaza olduğunda şoförlerin hemen farlarını söndürüp gözden kaybolmalarına nasıl mani olunmalıdır?*

Her otomobilin bir numarası olduğu malum. Bu numaralar, otomobillere çift olarak Şehremaneti tarafından verilir. Aynı numaralı bir kurşun mühür de otomobilin ayna tahtasına takılı. O otomobil o numaradan başkasıyla dolaşamaz. O numarada başka otomobile takılamaz.

Numara levhalarının bizde dört türü vardır:

Beyaz zemin üzerine kırmızı yazı: Hususî otomobiller
Kırmızı zemin üzerine beyaz yazı: Taksi
Sarı zemin üzerine siyah yazı: Tecrübe edilen
Siyah zemin üzerine beyaz yazı: Kamyonlar

Otomobilin türüne göre bu numaralardan birinin ön, diğerinin arka tarafa takılması lazımdır. Bunun için çoğu iyi otomobilde hususî delikler ve hatta levhalar vardır.

Gerek ön ve gerekse arkaya takılan numara levhaları, daima otomobilin sol tarafına ve görünecek bir yerine konmalıdır. Bu nedenle çoğu otomobilde gündüz numarayı okumak mümkündür. Hepsinde diyecek yerde çoğunda dememe sebep, bazı otomobillerde numaranın herhangi bir sebeple gizli kalışıdır. Biraz incelerseniz, ön numaralardan bazılarının dikey olacak yerde, neredeyse yataya yakın bir vaziyette radyatörün altına yapıştırıldığını ve bazılarında yaylı siper demirinin arkasına gizlendiğini ve bu yerin bir gayretten sonra okunabildiğini görürsünüz. Arka numaranın ise bazılarında ya son rakamı veya mensup olduğu daireyi ifade eden ilk rakamı yedek tekerlek jantı veya yine siper demirinin arkasında kalıvermektedir. Sorarsanız; "ne yapalım başka takacak yer yok!" derler. Halbuki bu yüzden kaza yapan veya Belediye Nizamnamesi'ne aykırı harekette bulunan otomobillerin numaraları çok defa alınamamakta ya da yanlış alınıp gereken ceza, hiçbir şeyden haberi olmayan diğer bir zavallıya çakılıvermektedir.

Levhaların numaraları kabartma yapılmıştır. Fakat boyasının cinsi pek kötü olacak ki, bugünkülerin çoğunu kolayca okuyup ayırmak güçtür. İyi niyetli şoförler, kendi tedarik ettikleri boyalarla bunları tamir ettikleri halde; vaziyetlerinden şüphesi olan şoförler, olduğu gibi bırakmakta ve okunmamasından ileride bir gün istifade edeceğini düşünmektedirler. Yağmurlu havalardaki çamur da numarayı gizlemek isteyen şoförlere epey yardım etmektedir.

Gündüz şu söylediğimiz mahzurları olmayan otomobil numaralarını okumak mümkündür. Karanlık bastıktan sonra okuyabilmek için ise arka numaranın yakınına bir fener takılmaktadır. Bu fenerin arkadan görünüşü kırmızıdır. Yan tarafı ise beyaz olup numarayı aydınlatır. Bu fener sayesinde giden bir otomobilin 20-30 metreye kadar numarasını okumak mümkün olduğu zannedilmektedir. Aslında yalnızca zannedilir. Çünkü on metreden fazla mesafeden okumak çoğunlukla mümkün değildir. Diğer yandan gece kaza veya yanlış bir iş yapan otomobilin kendini zabıta ve polisin gözünden kurtarması da gündüze göre çok daha kolaydır. Bunun için şoförün karşısındaki tabelada bir düğmeyi çevirivermesi yeter, lamba derhal söner. Artık numarasının okunmayacağına ve kurtulduğuna emin olan şoför için lambayı tekrar yakmak işten bile değildir. Bu nedenle de birçok kazanın şoförlerini elde etmek ve kaza sebeplerini tetkik etmek mümkün olamamaktadır.

Şimdi ifade ettiğimiz şu üç meseleyi dikkate alarak mahzurlarının ne şekilde ortadan kaldırılabileceğine bakalım:

1-Numaraların bir kısmının veya tamamının gizli kalışına mani olmak ancak bir şekilde mümkün olabilir. O da otomobilin sistemine göre numaranın istenilen yere takılmasına müsaade etmeyip bütün otomobillerde mutlak surette sabit bir yer belirlemektir. Levhanın her otomobilde belirli bir yere takılmasıyla icabında bir an içinde okunması gereken numaranın; "nerede, aşağıda mı, yukarıda mı, ortada mı, solda mı?" diye aranmasına gerek kalmaz.

2-Numaraların boyasının fenalığına ihtiyaç kalmaz. Bunu bilen ve alışan zabıta gözleri derhal belirlenen noktaya bakarak okur. Bu boya iyi olmalı, otomobil ve güneşten aldığı hararet ile çatlayıp, otomobilin daima maruz kaldığı sarsıntılarla da çabucak dökülüvermemelidir.

3-Arka fenerin durumu ise önceki mahzurları tabiatıyla bulunmayan diğer memleketlerde de mühim bir mesele teşkil etmektedir. Bunun için birçok tedbirler alınmış, fakat fayda vermemiştir. Son defa Viyana'da resmen uygulanan bir usul gayet güzel, fakat yine eksiktir:

Viyana'da herhangi bir otomobil işleyebilmek için bizde olduğu gibi, muayeneye tâbidir. Muayene esnasında arka fenerin kesinlikle ayrı bir düğme ile yakılıp söndürülmesi ta-

lep edilmektedir. Bu düğme arabanın dış tarafında ve özellikle fenerin yanında olacak, doğrudan doğruya oradan akümülatöre bağlanacaktır. Bu şekilde şoför, lambayı söndürmek için mutlaka aşağı inerek arka tarafa gitmek mecburiyetindedir ki kaçacak bir şoför bunu yapamaz ve numaranın okunmaması mahzuru da ortadan kalkmış olur.

Ancak fener ne kadar iyi olursa olsun, yukarıda dediğimiz gibi; on metreden fazla bir mesafeden okumanın o kadar da kolay olmadığını dikkate alırsak, bu tedbirin de kısmen noksan olduğunu görürüz. Bunun yegâne ve mükemmel çaresi, henüz hiçbir yerde uygulanmamış olan şu tedbirdir: Numara levhalarını, tramvay numaraları gibi yapmak.

Aslında tramvayların üst taraflarında seyir yönünü gösteren numara adeta bir fener gibi olup bir tarafındaki camı üzerine rakam yazılıdır ve uzak mesafeden görülür. Bizdeki tramvaylarda da yakın zamana kadar böyleydi. Fakat her nedense bundan vazgeçilerek; numara, tablanın üzerine konuldu ve orası aydınlatılmaya başladı. Şimdiki tramvaylarda gece yalnız renkli bir fener görünmektedir. Tramvayın bu usulü terk edişine sebep, olsa olsa bizde numaraya itibar edilmeyişinden başka bir şey değildir. Avrupa'da ise mesele tamamıyla tersidir. Zira Avrupa'da tramvayın yalnız numarasına itibar edilir ve onunla hareket edilir. Her ne hal ise tramvayın vazgeçtiği bu iyi şeyi daha ufak numaralarla otomobillere uygulamak bizce mümkün ve bunu yukarıdaki arka fener anterobutör düğmesi meselesi ile birlikte zorunlu tutmak en uygun tedbirdir. Bir süre belirleyip o vakitten sonra piyasaya çıkacak otomobillerin bu şekilde tertibata sahip olmasını mecburî tutmak mümkün ve kolaydır. Burada otomobil satmak arzu eden fabrikalar, tek bir tarzdaki bu tertibatı mecburen yaparlar. Şehremaneti yalnız bunların delik olan dış levhalarını vermekle mükellef kalır. Bu usul uygulandığı takdirde ise boyanın dökülmesi, kirlenmesi ve saire gibi mahzurlar da kendiliğinden ortadan kalkar"[189].

Gazetelerde trafik kurallarının uluslararası standartlara getirilmesiyle kazaların önünün alınacağı veya azaltılacağına dair mukayeseli yazılar da kaleme alındı. Mesela; "Amerika'daki Otomobil Kazaları ve Memleketimiz" başlıklı yazıda durumun vahametini ortaya koymak adına Amerika'daki kazalar örnek verilmekte ve tedbir önerileri sunulmaktaydı[190].

189 Milliyet, 27 Ocak 1927.

190 Milliyet, 9 Şubat 1927.



Akşam, nr. 10254, 4 Mayıs 1947

Gazetelerin eleştirilerinden sonra İstanbul Şehremaneti'nin resmî yayını olan mecmuada kazaların önünün alınması için yapılması gerekenlere dair yazılar kaleme alınmaya başladı. Bunlardan özellikle Ali Suad imzasıyla kaleme alınan "Otomobil Kazaları" başlıklı şu yazı önemliydi: "*Medeniyetin tamamıyla yürekten telkin ettiği tedbirlere gereken önemin verilmediği memleketlerde; çaresizliklere ve kazalara da ya layık oldukları önem verilmez yahut verilir de çaresini düşünmeye vakit bulunmaz! Hakikaten vakit bulunmaz, çünkü mesai düzenlenmemiş ve mesuliyet hissi onun ait olduğu şahıslarda mevcut değil. Nizam yahut talimatname kitabında vardır da o idare veya şahsiyetin kudret, imkân ve zihninde yoktur! Sonra, Avrupa ve Amerika gibi medeniyet merkezi ve müdafaacısı olan yerlerde yaşanan aksaklıklar ve bunlara karşı düşünülen tedbirlere dair malumat edinmek ihtiyacı kesinlikle hissedilmez.*

İlk defa olarak şehrimizin Polis Müdürlüğünün himmetiyle kurulan bir komisyon istisna edilirse, bizde bu şeyleri dert edenler parmakla sayacak kadar azdır. Şehrin icracı kurumları ya kırtasiye işlerine gömülmüşlerdir, yahut ömürlerinde vazife veya daha hafif tabirle alakadar olmaları gereken bazı mühim işler için o kırtasiye âlemi haricinde hiçbir ıslah çaresi bulmak ihtiyacını hissetmemişlerdir. Biz bunları teşkilatımızın noksanında aramalıyız. Mesela şu uğursuz otomobil kazalarıyla bugün dünyanın her tarafında, her memleketinde uğraşılmakta ve insanlık için çok acıklı bir felaket olan bu arabalı yaralanma veya ölümlerin her an birine şahit olmaktan kurtulmanın yolları aranmaktadır. Maksat, dünyanın her yerinde olan kazanın memleketimizde hiç olmaması için çare bulunsun demek değildir. Fakat adedi nispetini asgarî dereceye kadar azaltmak için çarelere müracaat etmek ve bu yolda sürekli ve birçok tecrübelere dayalı incelemeler yapmak ihtiyacındayız.

Bunu istatistik malumatı üzerine dayandırmak gerekir. Mesela Amerika'nın 1925 senesi zarfındaki otomobil kazalarının yaralı ve ölümlü adedi toplamı 22.500 imiş. Fakat bizim İstanbul kazaları buna nispetle daha müthiştir. Çünkü Amerika'nın bir sene zarfında geçirdiği o 22.500 kazayı tam 19 milyon otomobil yapıyor. İstanbul şehrinde işleyen otomobillerin adedi, 1927 senesi Mart'ında 2.234 olduğuna göre; bunun şu son altı ay içinde daha artarak 66 adet fazlasıyla 3.000 taneye vardığı farz edilse, şehrimizde her gün hiç değilse bir kaza [1927 Ağustos ayında 31 kaza olmuş bunların 19'u yaralanmaya sebep olmuş] ve bunun yarısı yaralanma ile neticelendiği için Amerika'ya nispetle çok acınacak ve çok düşünülecek bir vaziyetteyiz.

Şöyle ki: Amerika*'da bir sene zarfındaki 22.500 kazayı yapan otomobil adediyle yalnız İstanbul şehrindeki 3.000 otomobilin yine o sürede sebebiyet verdiği asgarî 200 kazayı birbirine nispet edersek; Amerika'da 3.000 otomobilin bir senede yalnız 3.55/100 kaza yapması yahut aksi alınarak İstanbul'da yalnız 3.000 otomobilin bir senede çiğnediği 200 kişiye mukabil Amerika'da 19 milyon otomobilin 1 milyon 266 bin kişinin canına kastetmesi gerekir. Halbuki mevcut kazalar 22.500, yani bu 1 milyon küsurun ancak 56'da birini teşkil edebilir. Kazaların otomobil adediyle orantılı olmadığını ve hatta otomobil adedi, mevcudun iki misli olmasına mukabil kaza adedinin ancak nispetinde arttığını kabul etsek bile bu nispet yine aleyhimizdedir. Sonra ufak tefek çarpmalar, yani iki otomobil ya da bir araba, bir otomobil arasında olan şöyle böyle çarpışmalar bu olaylar arasına girmez. Bu feci olayların kendine mahsus garip vasıfları ise şoförlerin büsbütün aleyhinedir. Mesela 27 Ağustos'ta Yeniköy Kalender Köşkü civarında üç kişinin otomobille denize düşmeleri ve talihleri sayesinde kurtulmaları gibi.*

Tedbir bahsine gelelim. Bu konuda Avrupalı ve Amerikalılar çok telaş ediyor ve çok kafa yoruyorlar. Şehirler Beynelmilel Cemiyeti'nin bu sene Bern şehrindeki kongresinde okunan raporun nakliye vasıtaları ve özellikle otomobil kazalarına ait kısmı, herhalde dikkat çekici sözlerle doludur. Bunun için diyor ki: "Şehirlerimizde trafiğin gayet az bir süre içinde son derece hızlı şekilde artması ve genişlemesi, belediyelerimizi hayrete düşürmüş ve bu trafiği yoluna koymak için onları her gün yeni bir çare düşünmeye zorlamıştır. Bu manada, süratleri azaltmak ya da çoğaltmak ve özellikle gittikçe çok etkili hale gelen çarpma ve yuvarlanma kazası kurbanlarının sayısını azaltabilmek mücadelesi başlatmışlardır. Bir bakıma gelişme ve zenginlik mahsulü olan bu şehir

hareketliliği, azaltılmadan kontrol altına alınması gereken, gözleri görmez, bir büyük güçtür. Bu güç, fert için tehlikeli olduğu kadar halk için değerlidir."

"Bu sahada bütün önlemlerin birbiriyle uyumlu olması pek açık olarak kabul ve tasdik edilmiştir. Zaten şehirlerimizden her birinin kendi kendine usul ve talimatını ıslah etmesi ve nakliye vasıtaları işaretlerini düzeltmesi, yerel de olsa başka şehirlere zıt bir durum ortaya çıkarır. Bu nedenle bir belediyenin nezaret edeceği, sevkine bakacağı ve talimata bağlayacağı nakliye vasıtalarının çoğu, şehre ve hatta memlekete yabancı olan geçicilerle ilgilidir.

Sonra, yine Şehirler Birliği Mecmuasından alıntılanan ve Medenî Haberler kısmımızda yer alan, Amerika'nın "Nakliyede Emniyet Tedbirleri"ne dair iki ufak fıkra hakikaten önemlidir.

Düşünülen tedbirler arasında, şoförlerin vasıf ve maneviyatına çok önem verilmesi son derece dikkat çekicidir. Mesuliyet hissi, hayat kıymeti ve meslek terbiyesinin bizden daha fazla takdir edildiği o memleketlerde; otomobil kaptanı ve aynı zamanda dümencisi demek olan şoförlere özel bir önem verilerek onlara yemin ettirilmesi, ehliyeti olmayanların ihracıyla tasfiye edilmeleri ve seçilmeleri gibi muamelelere tabi tutulmaları böyle mecmualara ve kongrelere geçerse bizimkiler için ne düşündüğümüz sorusu derhal karşımıza çıkar. Çünkü şoförlerimizin ahval ve ahlakı çok dikkat çekicidir. Müşteri ile beraber içen, onunla beraber belki de hovardalık eden bir şoförün akşamcı olmadığı ve gece otomobiline binenlerin tehlike geçirmeyeceği ne malumdur. Yaş itibarıyla delikanlı ve fikrî terbiye kaynakları meçhul gençlerin şoförlükten men edilmesi bizim için mecburîdir.

Kazaya Karşı Tedbirlerin Cinsi Şehirlerin Şekline ve Maneviyatına Göre Değişir

Bazı şehirlerde sokak darlığı, sokakların izdihamı pek mühim bir kaza sebebi olabilir. Buna mukabil oranın şoförlerinin gayet dikkatli ve asgarî süratle hareket eder olmaları bir tedbir yerini tutar. Kısacası otomobil sayısının çokluğunun bu manada büyük etkisi vardır.

Bu noktada İstanbul'u düşünmemek mümkün değildir. Bütün Amerika'da olduğu gibi İstanbul şehrinde de sokağa çıkmak, oradan oraya gitmek gibi iş ve gezme fiillerini daima ve her gün yapmaya mecbur insanların her on beş veya yirmisine bir araba düşecek kadar çok otomobil olsaydı ne yapardık? Çünkü şehrimizin 700 bin tahmin edilen nüfusunun, mektep talebesi, tacir, esnaf, memur, müstahdem, amele, kadın,



Fatih-Edirnekapı yolu

erkek dörtte biri yani 175 bin kişisi için yirmişerden 8.750 adede lüzum olacak ve artık yaya gezme imkânı kalmayacaktı.

İstanbul*'da meydana gelen kazaların dörtte üçüne şoförlerin veya yalnız birine de yayaların dikkatsizliğinin sebep olduğu bir dereceye kadar tecrübe edilmiştir. Bu nedenle kazanın öneminden ziyade gerçekleştiği nokta, saat ve şekil dikkate alınarak şoförün meslekten ebediyen veya geçici olarak men edilmesi, şoförlük yaşının otuza çıkarılması, evli olmanın şart koşulması gibi maneviyatla alakadar tedbirler alınması; bütün memleketimiz için en hayırlı ve ümit ettiğimize göre en semereli icraattan biri olsa gerektir*"[191].

Yukarıdaki eleştiriler ve önerilerden sonra şehremaneti, otomobillerin levhalarının (plaka) değiştirilmesine kararı verdi. Yeni düzenlemeye göre hususi otomobillerin levhaları beyaz zemin üzerine kırmızı, piyasada işleyen otomobillerin levhaları beyaz zemin üzerine yeşil, resmî dairelere ait otomobillerin levhaları kırmızı zemin üzerine beyaz ve kamyonların levhaları ise siyah zemin üzerine sarı olacaktı[192].

191 İstanbul Şehremaneti Mecmuası, sayı: 38 (Ekim 1927), s. 95.

192 Milliyet, 18 Ekim 1927.

1928 yılına gelindiğinde hususi ve ticari otomobillere takılmak üzere 3.500 çift levha (plaka) satın alınmak için kapalı zarf usulüyle açık artırmaya gidildi. Buna göre plakaların boyu; 1'den 500 numaraya kadar olan plakalarda 340 milimetre, 501'den 3.500 numaraya kadar olanlarda ise 310 milimetre olarak hazırlanacaktı[193]. Zira 1928 yılı itibarıyla İstanbul'da 3.500 adet kira otomobili vardı[194]. 1928 Eylül'üne gelindiğinde Arap alfabesinin yerine Latin alfabesinin kabul edileceği haberleri duyulmaya başladığı için Şehremaneti de buna göre tavır aldı. Daha önce 3.500 adet imal ettirilen Arap harfli plakalar yerine, üzerinde Latin alfabesiyle "Stambol" ve Latin rakamları yazan yeni levhalar sipariş edildi. Ayrıca taksi levhalarının yeşil zemin üzerine olması, resmî ve hususi otomobil levhalarının ise başka renklerde olması da kararlaştırıldı[195]. Son olarak 11 Kasım 1928'de ise plaka renkleri konusunda şu yönde karar alındı: Resmî dairelere ait otomobil ve kamyonların plakaları beyaz zemin üzerine siyah, hususi otomobillerin plakaları beyaz zemin üzerine yeşil, taksilerin plakaları yeşil zemin üzerine beyaz ve diğer otomobil ile kamyonların plakaları ise siyah zemin üzerine sarı renk olacaktı[196].

Plaka tartışmaları sonraki yıllarda da devam etti. 1930'lu yıllarda otomobil sürücülerinin en çok yakındığı hususlardan birisi de belediyenin sık sık değişiklik yapmasıydı. Çünkü plaka değiştirmek uzun süren yazışmalar nedeniyle vakit kaybına yol açmakta ve sürücülere de 2 lira masraf çıkarmaktaydı. Bunun için otomobilin bütün kayıtları ve hesapları incelenmekteydi. Eski hesaplarını kapatmayan otomobillere plaka verilmediği için sürücüler araçları garaja çekmek zorunda kalıyorlardı. İstanbul'da mevcut 1650 otomobilin ancak 900'ü dolaşım hakkını koruyabilmekteydi. Plaka çilesi yüzlerce aracın tasfiye edildiği şeklinde yorumlanırken, belediyeye de büyük eleştiriler yöneltilmekteydi. Bunun üzerine trafik işlerinden sorumlu 6. Şube Müdürü Faik Bey, düzenlemeyi ve belediyeyi savunurken özetle şu bilgileri vermiştir: Kanun gereği plakaların imali ve satılması belediyeye aittir. Bir arabaya ön ve arka olmak üzere iki plaka gereklidir. Yerli olarak üretilen iki plakanın maliyeti

193 Milliyet, 12 Şubat 1928.
194 Milliyet, 6 Mart 1928.
195 Milliyet, 13 Eylül 1928.
196 Milliyet, 12 Kasım 1928.

160 kuruş olup, bunun üzerine 40 daha eklenmesi çok görülmemelidir. Otomobil sahiplerinden fazla para alındığı, sık sık plakaların değiştirildiği iddiası ise doğru değildir. Dört sene önce takılan plakalar eskimiş olup, bazılarının yazıları okunamayacak hale gelmişti. Plakaların yenilenmesindeki amaçlardan birisi de ulaşım araçlarını tescilleyerek, araba miktarını tespit etmektir, daha da önemlisi, plakaların tasarımının değiştirilmiş olmasıdır. Yeni plakalar resmî otomobillerde beyaz zemin üzerine koyu fes rengi rakam, özellerde beyaz zemin üzerinde siyah rakam, taksilerde ise beyaz zemin üzerinde siyah rakam ve bir de T harfi yer alacak şekilde tasarlanmıştır. Yeni numaralandırma suretiyle plaka sahteciliğinin de önü alınacaktır. Otomobil sahiplerinden fazla para alındığı doğru değildir. Yeni plaka verilirken otomobilin eski hesaplarına bakılmakta, şayet borcu veya cezası varsa bunlar tahsil edilmektedir. Numaralandırma işi 1934 yılı başına kadar tamamlanacak, bu tarihe kadar plakasını yenilememiş arabalar trafikten men edilecektir[197].

OKUMA PARÇASI

Plaka İle İlgili Düzenlemeye Burhan Felek'ten Mizahî Bakış

Plakaların yenilenmesi kararının maddi ve manevi külfeti sürücülerden tepki toplarken, tehlike saçan bazı araçların bu şekilde trafikten çekilecek olması, yolcularda sevinci beraberinde getirmişti. İstanbul'un şehir sorunlarını ve hayatın aksayan yönlerini kendine has üslubuyla kaleme alan Burhan Felek, Milliyet gazetesindeki "Felek" adlı köşesinde düzenlemeyi mizahî bir dille şöyle değerlendirmiştir:

"*Gazetelerde gördük: İstanbul'daki 850 kadar taksinin tasfiyesine başlanacakmış. Hesaba göre bu tasfiyede 300 taksi çürüğe çıkacakmış. Vakıa taksilerin böyle çürüğe çıkması hoşuma gitmiyor değil. Çünkü bunların birçokları hakikaten ecel beşiğidir. Lakin taksiler dile gelse de bize:*

- Eyy efendiler! Elinize düştük diye bize iki demez, üç demez, beş demez binersiniz. Bizi yokuş demez, iniş demez, Arnavut kaldırımı demez, çamur demez, toz demez salarsınız. Lastiğimiz eskir yamarsınız, motorumuz durur lehimlersiniz. İçimize

197 Milliyet, 21 Kasım 1933.



Plaka değişikliği (Milliyet, nr. 2796, 21 Teşrinisani 1933)

bindiğiniz zaman kiminiz kurumdan soba bacasına döner, kiminiz çalımdan aslan kesilir, kiminiz ayağı yerden kesildi diye tavus kuşuna benzersiniz. Doktora, hastaya, düğüne, mahkemeye sizi biz yetiştiririz… İçimizde, sokakta yapamadığınız envai haltı edersiniz… Adam çiğniyorsak sizi yerinize yetiştirelim diye çiğniyoruz… Tramvaya çarpıyorsak geri kalmayalım diye çarpıyoruz… Hizmetimizi şu burnumuza taktığınız saatlerle ölçüyorsunuz… Şimdi de bizi muayene edip tasfiyeye tâbi tutacakmışsınız… Hoşindi!.. Bu da geçer yahu!.. sözü sade muhallebici dükkanlarında levha değildir. Elbette günün birinde siz bizim yerimize, biz de sizin yerinize geçeriz. O zaman biz de ikişer üçer size bineceğiz… O zaman biz de sizin tabanlarınız patladıkça kaynak yaptıracağız, o zaman sizin de motorunuz bozuldukça lehimleyip lehimleyip kullanacağız... O zaman biz de sizin çabanızı, gayretinizi, kudretinizi ölçmek için burnunuza ölçü saati takacağız… Ve nihayet günün birinde, biz de, sizin bugün bize yaptığınız gibi sizi muayeneye çekip tasfiyeye tâbi tutacağız. Bakalım sizden ne kadar çürük çıkacak?.. deseler, ben kendi hesabıma ürkerim. Çünkü taksiler bizim yerimize ve biz taksilerin yerine geçersek vallahi halimiz duman olur"[198].

OKUMA PARÇASI

Şoförler Cemiyeti'nin Sürücülere Yönelik İbretlik Bir İkazı

Şoförler Cemiyeti'nin yayın organı olan Otomobil, sürücülerin yayalara ve müşterilere karşı davranışları ile trafik kurallarına uymaları konusunda zaman zaman uyarıcı yazılar yayımlamaktaydı. Bunlardan Ocak 1932 tarih-

198 Burhan Felek, "Taksilerin Tasfiyesi", *Milliyet*, 18 Ekim 1933, s. 3.

li yazıda; şimdiye kadar yapılan ikazların dikkate alınmadığı, birkaç sürücünün hatası yüzünden bütün şoförlerin halk nazarında itibar kaybettiği belirtilmiştir. Üstelik bu gidişle akıbetin iyi olmayacağı da eklenmiş; herkesin kendisini ıslah etmesi gerektiği, zira bu konuda belediyenin, seyrüsefer teşkilatının ve cemiyetin bir şey yapamayacağı ifade edilmiştir:

"*Bu derdin devasını bizzat kendimiz elbirliğiyle bulabiliriz. Görüyorsunuz: Yolda yürümesini bilmeyen bir budala hiç ümit edilmeyen bir noktada karşımıza çıkar, kabahat şoföründür. Dikkat ediniz, falan şoförün değil, şoföründür. Bir esrarkeş yolunda düpedüz giderken akla hayale gelmez bir noktada birden geri dönerek önümüzde bulunur, çarparız, kabahat yine şoföründür. Derhal taksi mahalli değiştirilir. Bir mağazanın önüne müşteri indiririz, uzak bir yerden getirmişizdir, müşteri alışveriş için mağazaya girer, ücretimizi vermemiştir. Yalnız "bekle" demiştir, bekleriz. Belediye memuru gelir, caddeyi işgal cezası yazar, kabahat şoföründür.*

Bütün bunlar doğru. Amenna. Fakat kafayı çekip de direksiyona çıkan ve alkolün tesiri ile ne yaptığını bilmez bir halde halkın üstüne saldıran da maalesef şoförlük ehliyetnamesini taşımıyor mu? Taksi mahallerinde gelen geçenin yüzünü kızartacak bir hayasızlıkla güya şakalaşan bazı muavinler, halka kendilerini şoförmüş gibi göstermiyorlar mı? Nihayet içimizde, yüzü yumuşak bazı müşterilere karşı barbarlık yaparak saat ücretinden fazla para koparmaya çalışan birkaç kişi yok mu? Biz bunları isimleriyle, şahıslarıyla tanımıyor muyuz?

Şimdi gözlerinizi kapayıp sükunetle düşününüz. Ve bu sorulara kendi kendinize cevap arayınız. Netice maalesef müspet olacaktır.

Halk bize karşı diğer meslek müntesiplerinden ziyade hassasiyet gösterir. Çünkü nihayet meselede kendi hayatı, kolu, bacağı, kafası bahis mevzuudur. Halk gördüğü manzaraya göre hükmünü verir. Uzun boylu tahkik etmek mecburiyetinde değildir. Her nasılsa aramıza giren birkaç münasebetsizin ika ettiği fecayiden hepimizi mesul tutar ve hükmünü verir. Şoför değil mi?

Size evvelce de yazmış ve rica etmiştik. Meslek şeref ve haysiyetini ihlal edecek surette hareket ettiğini gördüğünüz kimseler için arkadaşlık kaygısına kapılmadan cemiyete şikâyette bulununuz. Cürmü tespit edecek kati deliller ibraz ettiğiniz takdirde haysiyet divanı bu münasebetsizi aramızdan atacak tedbirler almıştır. Bu hususta yetkili makamlardan onay alınmıştır. Esasen bu konuda harekete geçmekte daha fazla gecikmek, mesleğin taşıdığı değeri ve gerektirdiği güveni tamamen kaybettirecektir.

Kullandığımız aracın her an kaza yapmaya müsait bir makine ve yolların da daima kalabalık olması dolayısıyla, bizden kaynaklanmamış olsa bile bir kazaya engel olamadığımız takdirde dahi kendimizi savunamamak gibi acı bir neticenin bizi beklediği düşünülürse, kamuoyunda oluşacak bu olumsuz yargı karşısında şoförlüğü sürdürmenin imkansız olacağını takdir edersiniz. İşte bu vaziyet karşısında, mesleğinizi kaybetmemek için şahsi şeref ve haysiyetinize değer veriyorsanız, her biriniz bütün diğer arkadaşlarınız için birer rehber ve eğitmen olmalısınız. Islah olmayacağını düşündüklerinizi de aranızdan attırmak için cemiyete bildiriniz. Zaten bunların sayısı pek az olduğundan kısa sürede tasfiye edilmeleri mümkündür. Bir kısmınız muavin adı altında yanınızda taşıdığınız asalakları da bertaraf ettiğiniz takdirde, çok zor gibi görünen bu en büyük derdimizi elbirliğiyle çözmüş oluruz. Böylelikle kamuoyunun bize karşı ön yargısı da değişecek ve şoförlük mesleği hak ettiği mevkiye yükselecektir''[199].

OKUMA PARÇASI

Şehremaneti'nin Hasta Nakline Mahsus Otomobili Adam Çiğnemiş!

"Polis: Yahu kör müsün be, adam çiğnedin!

Şoför: Müşteri arıyorum yâhu, içeride boş yer var".



Milliyet, Sayı 592 T. 6 Teşrinievvel 1927, s. 11.

199 "Acı Söz", Otomobil, Sayı 5-12 (Ocak 1932), s. 3-4.

OKUMA PARÇASI

İsmet Paşa Bir Otomobil Kazasında Yaralandı

"*Müessif Bir Kaza*

İsmet Paşa Hazretleri bir otomobil kazasında yaralandı.

Paşa Hazretlerinin yarası hafiftir. Başvekilimiz geceyi iyi geçirmiştir.



İsmet Paşa'nın kaza yaptığı otomobil (Akşam, nr. 4716, 26 Kasım 1931, s.1)

Başvekil İsmet Paşa hazretleri dün Fındıklı'da müessif bir otomobil kazası geçirmiştir. Paşa bu kaza neticesinde alnından ve ellerinden hafif şekilde yaralanmıştır. Üzücü olay şöyle meydana gelmiştir: Başvekilimiz Cağaloğlu'ndaki Sıhhat Apartmanı'na gelerek orada doktorlarına muayene olmuştur. Bundan sonra akşama kadar istirahat eden Paşa, saat 19'da özel kalem müdürü Vedit Bey'le birlikte otomobile binmiş ve İstiklal Caddesi, Maçka, Akaretler, Beşiktaş ve Fındıklı'ya kadar bir gezinti yapmıştır. Fındıklı'da karşıdan süratle gelen bir otomobil görülmüştür. İki otomobil birbirlerine 20 metre kadar yaklaşınca Paşa'nın otomobilinde şoförün yanında oturan sivil memur Kaşif Efendi bir kaza olacağını anlamış ve derhal yere uzanmıştır. Kaşif Efendi karşıdan gelen otomobile eliyle işaret etmiş ise de bu hareket hiçbir fayda vermemiş, neticede üzücü kaza olmuştur.

Karşı taraftan gelen taksi otomobili İsmet Paşa'nın otomobiline önden ve sol taraftan çarpmıştır. Çarpmanın şiddetinden Başvekilimizin otomobilinin çamurlukları ve camları kırılmış, İsmet Paşa ile Vedit Bey kırılan camlardan yaralanmışlardır. Bu sırada arkadan gelen sivil memurlar Paşa'yı derhal kendi otomobillerine almışlar ve civarda bulunan bir eczaneye götürmüşlerdir. İsmet Paşa ile Vedit Bey'in burada tedavileri yapılmıştır. Bundan sonra Paşa Pera Palas Oteli'ne gitmiş ve istirahat etmiştir. Otele operatör M. Kemal, operatör Bürhaneddin ve Akil Muhtar Beyler gelerek tedavi ile meşgul olmuşlardır.



İsmet Paşa Üçüncü Grup Komutanlığı'nda (İSH-Albüm Nu.2-Fotoğraf Nu.021)



Kazaya sebep olan 1569 numaralı taksi otomobili şoförü Mithat Efendi, tutuklanmıştır. Otomobilde yolcu bulunan Tahsin ve Emin Beylerin ifadeleri alınmış, Tahsin Bey de hafif surette yaralanmıştır.

Paşa'yı tedavi eden M. Kemal Bey şu sözleri söylemiştir:

-Paşa Hazretlerinin sağ tarafında derince bir yara vardır. Sol elindeki muhtelif yaralar hafiftir. Bütün bunların tedavisi birkaç günlük meseledir. Yaralar, Paşa'nın faaliyetlerine mani olacak kadar ciddi değildir. Kendileri pek az kan kaybetmişlerdir. Yaralar dikilmiştir. Paşa'nın durumu endişe verici değildir.

Akil Muhtar Bey'de şu malumatı vermiştir:

-Dün gece Paşa'nın yanında bulunuyordum. Sıhhatleri pek iyidir. Dün geceyi iyi geçirmişlerdi. Şimdi kendilerini ziyarete gidiyorum.

Paşa hazretleri dün gece saat on bir buçukta Dolmabahçe Sarayı'na dönmüşlerdir. Operatörler ve doktorlar bu sabah da kendilerini sarayda ziyaret etmişler, tedavileriyle meşgul olmuşlardır. Doktorlar başvekilimizin birkaç güne kadar tamamen iyileşeceğini söylemektedirler. Başvekilimize: "Geçmiş olsun" derken sıhhat ve afiyet dilemektedirler[200].

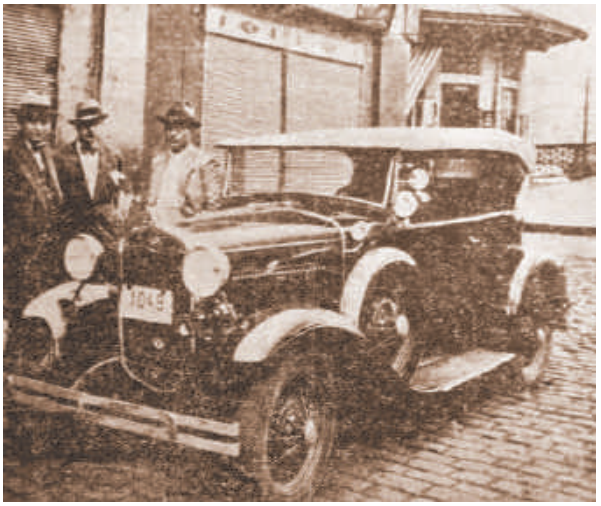
Başvekil Paşa hazretlerinin yaralanmalarıyla neticelenen müessif otomobil kazasına sebebiyet veren şoför Mithat ve Cemal Efendiler Perşembe günü Galata Sulh Mahkemesi'ne gönderilmişler ve sulh hakimi tarafından verilen tutuklama kararıyla tevkifhaneye sevk edilmişlerdir. Şoförler Cuma günü tevkifhanede kalmışlar ve dün tevkifhaneden çıkarılarak savcılığa teslim edilmişlerdir. Savcılık bunlar hakkındaki tahkikat evrakını 6. İstintak Dairesi'ne vermiştir. Müstantiklik evrakı inceledikten sonra ise karar verilecektir"[201].

Yeni Nizamlar: Avrupa Usulü Uygulamalar Hayata Geçirilmeye Çalışılıyor

İstanbul'da otomobillerin her geçen gün artması üzerine trafik kazalarının da çoğaldığından[202] bahsetmiştik. Kazaların en önemli sebeplerinden birisi

200 Akşam, 26 Kasım 1931.
201 Akşam, 29 Kasım 1931, s. 3.
202 1928 yılının ilk aylarında meydana gelen otomobil kazalarına dair bazı misaller için bk. Milliyet, 21 Mart 1928; 30 Mart 1928;

de otomobillerin hız yapmasıydı. Bu yüzden hızlı giden otomobillere engel olmak için daha 1927 yılından itibaren çeşitli uygulamalar hayata geçirilmişti. Örneğin otomobillere hızlarını ölçen saatlerin konulması ve yollara çivili tahta yerleştirilmesi bu uygulamalardan bazılarıydı, böylece hızlı giden otomobiller kaçamayacak ve kendilerine gerekli ceza da verilebilecekti[203].



Akşam, nr. 4588, 21 Temmuz 1931, s.1

Hızlı giden ve sürekli korna çalarak etraftakileri rahatsız eden şoförler, Milliyet gazetesinde "İzaca Hakkımız Yok" başlıklı bir köşe yazısında şöyle eleştiriliyordu: "*Bir süredir özellikle Beyoğlu Caddesi'nde bazı otomobiller dikkat çekti. Bilmem fermanlı mıdırlar, nedirler, yoksa motorlarında benim anlayamadığım bir hususiyet ve fevkaladelik mi var? Kulakların zarını patlatacak derecede gürültü çıkarıyorlar. Hele kullananlar da bazı garip hislerle ara sıra akseleratöre sonuna kadar basıp basıp gelip geçenlerle adeta alay ediyorlar. Bu belki bir zevktir. Ona diyeceğim yok. Fakat herhalde doğru değildir derim. Hem böyle silansiyozsuz otomobillerin dolaşması yasak diye hatırlıyorum. Onun için yukarıda fermanlı mıdırlar acaba demiştim. Yok otomobillerin hususiyeti dolayısıyla bu gürültü çıkıyorsa bir çaresine bakılmalıdır. Yarış otomobillerinde silansiyoz kullanılmadığını biliriz. Biliriz ama Beyoğlu Caddesi'nin yarış sahası olmadığını da bilmek lazımdır. Devir adedi üç bini geçen otomobiller ile şehir içinde silansiyozsuz gezmeye, iki de bir ambale etmeye ve neticede halkı rahatsız etmeye hakkımız yoktur. Bu otomobiller azdır. Ancak yakından inceleyemedim. Eğer silansiyozları olduğu halde bu gürültüyü çıkarıyorlarsa ona da bir çare bulunmalıdır. Keyif için eşapman liberr açmak da münasip olmasa gerektir. Kısacası mahiyeti ne olursa olsun bu meseleyi ala-*

19 Nisan 1928; 5 Mayıs 1928; 18 Mayıs 1928; 20 Mayıs 1928; 23 Mayıs 1928.
203 Milliyet, 20 Ekim 1927.



İstanbul-Edirne yol çalışması (Akşam, nr. 6109, 20 Teşrin-i Evvel 1935)

kadarların dikkatine arz ediyorum. Ortadan kaldırılmasının faydalı olacağını düşünüyorum"[204].

Kazaların önünü almak adına hayata geçirilen bir diğer uygulama da geceleri kullanılmak üzere İstanbul'un muhtelif mahallerine yeni işaretlerin yerleştirilmesiydi. Sokaklardaki işaret betonlarının üzerine yerleştirilen ve elektrikle çalışan bu "işaret makinaları" bir memur tarafından idare edilecek ve geçişleri tayin etmede farklı renkler kullanılacaktı.

Bir başka uygulama ise Edirne ve Çatalca bölgelerinden gelen şoförlerin "ehliyetname" ve "hüviyet" vesikalarının Seyrüsefer Merkezi yetkilileri tarafından İstanbul surlarında kontrol edilmesiydi[205].

1929 yılında bazı gazeteler, İstanbul'da ehliyetsiz araç kullanan 50 şoförün tespit edildiğini ve bunların tehlike saçtığını yazmış, fakat Seyrüsefer Merkezi bir açıklama yaparak söz konusu bu haberi yalanlamıştı. İşin esası ise şuydu; Arap harflerinden Latin harflerine geçildiği için birçok belge gibi ehliyetlerin de değişmesi gerekiyordu, dolayısıyla bu değişim işlemlerini tamamlayamamış olan şoförler kontrol memurlarına ehliyet gösteremiyordu[206].

Trafik kazalarının yaşanmasında taksilerin bekleme mahallerinin düzensiz ve zaman zaman da yanlış yerde olmasının etkisi de büyüktü. Nitekim bu konuya dair bir köşe yazısı kaleme alan Milliyet gazetesi yazarlarından R. F., önemli tespitlerde bulunuyordu[207]. R. F., bir başka yazısında ise trafiğin nedenlerine

204 Milliyet, 21 Eylül 1928.
205 Milliyet, 11 Ağustos 1928.
206 Cumhuriyet, 1 Ekim 1929.
207 Milliyet, 17 Haziran 1928.



Karaköy tramvay durağı (İBB Atatürk Kitaplığı Albümü)

dair bir dizi gözlem ve önerilerini sıralıyordu. Söz konusu yazı şu şekildeydi; "*Birkaç gündür seyrüsefer memurları yer yer otomobilleri durdurup kah vesika soruyor, kah yanlış yoldan gitti diye şoförlere ceza yazıyorlar. Şehrin özellikle akşamları en kalabalık kısmını teşkil eden yer, Karaköy'den Galatasaray'a kadar olan kısımdır. Seyrüsefer Talimatı gereği otomobiller sağdan geçmek mecburiyetinde olduğuna göre, yaya kaldırımları ile yan yana bir kaplumbağa sürati ile o yokuşları çıkan tramvayları geçerek ilerleyeceklerdir. Dün akşam bu şekilde bir olay başıma geldi. İnsaflı bir memur tramvayın solundan geçmenin yasak olduğunu ihtar etti. Tabii bir ikinci ihtar veya cezaya maruz kalmamak için tramvayın arkasına takıldık.*

Bizim otomobil zor bela yavaş yavaş giden tramvayı takip ededursun; arkadan gelip tramvayın solundan geçen belki on, on beş resmî veya hususî otomobil saydım. İnsaf edilsin bu nasıl düzendir?

1-Şimdi yasaklanan hareketi ele alalım: Tramvayın sağından geçerken bir taraftan yaya kaldırıma çıkmayıp taşan yolculara; diğer taraftan bütün manilere rağmen basamaklara asılıp giden, tramvaydan atlayıp atlamamaları biletçilerin yaklaşmasına bağlı olan çoluk çocuğun hareketlerine; daha sonra otomobili her an bir sakatlığa maruz



Kabataş'ta Cadillac marka otomobil şoförünün ehliyetini kontrol eden motorlu polis memuru (İBB Kültür AŞ Arşivi)

bırakabilecek çukur ve hendeklere dikkat etmekle mükellef bir şoför, sırat köprüsünden başka bir kelime ile tarife sığmayan bu geçitten nasıl geçsin?

2-Kaldı ki tramvaylardan inenler de kalabalığı yarıp gelen otomobillerden kendini selamete bin zorlukla atabilmektedir. Sağ taraftan geçmenin bütün güçlüklerine mukabil sol taraftan geçmenin yegâne tehlikesi, karşı taraftan gelen bir tramvaydır. Halkın tramvaya inip bindiği taraftan otomobillerin geçmemesi, dünyanın her büyük şehrinde tatbik edilen en mantıklı uygulama iken bunu değiştirmek hakikate karşı yürümektir. Yanlış yürümeyelim"[208].

Trafiği düzenlemek ve şoförleri daha iyi imtihan edebilmek için 1928 yılında yeni uygulamalar hayata geçirildi. 1 Şubat 1928'den itibaren geçerli olacak bu yeni uygulamaya göre; ehliyet almak isteyen şoför, sabıkasının olup olmadığının anlaşılması için önce parmak izi verecek ve bunun için zabıtadan bir belge alacak, sonra ise bedenî ve ruhî bir engelinin olmadığına dair Cerrahpaşa Hastanesi'nden sağlık raporu çıkaracaktı. Diploması olmayan şoförler ise mektebe giderek üç ay ders almak zorundaydı. Bu üç ayın ardından şehadetname alan şoförler, fen heyeti tarafından sınava tâbi tutulacaklardı. İmtihan heyeti huzurunda sınavı başarıyla geçenlere ehliyetleri verilecekti, fakat şoför mekteplerine devam edenler ilk sınavlarında başarısız olurlarsa, ancak üç ay sonra yeniden sınava girebileceklerdi[209].

Ehliyet almak isteyen şoförlerin her şeyden önce sağlık durumlarının araç kullanmaya elverişli olması gerekiyordu. Ehliyet aldıktan sonra sağlığını kaybedenlerin durumu ise tartışılmaktaydı. Ünlü Ruh ve Sinir Hastalıkları Uzmanı Dr. Mazhar Osman Bey, 1929 yılında bir iddia ortaya atarak, İstanbul'da otomobil şoförleri arasında asabiyetin arttığına ve bazılarının çıldırdıklarına dikkat çekmişti. Bu iddiaya Şoförler Cemiyeti Reisi Nihat Bey sert tepki göstermiş ve Mazhar Osman Bey'in deli arama hastalığına yakalandığını ileri sürmüştü. Şehremaneti Seyrüsefer Merkezi Baş Memuru Hayri Bey ise ehliyet almak için sınava giren şoförlerin Cerrahpaşa Hastanesi'nde farklı uzmanların kontrolünden geçtiklerini, sağlık raporunun başhekim tarafından onaylandığını, sinirsel

208 Milliyet, 18 Haziran 1928.
209 Milliyet, 27 Ocak 1928.

rahatsızlığı bulunanlara ehliyet verilmediği gibi sonradan rahatsızlananların ise ehliyetlerinin geri alındığını belirtmişti. Cerrahpaşa Hastanesi Başhekimi Rüştü Bey de tartışmaya katılarak şimdiye kadar yaptıkları muayenelerde şoför adayları içerisinde deli olanına rastlamadıklarını söyledi. Şehremaneti Mektupçusu ve Şehircilik Uzmanı Osman Nuri (Ergin) Bey ise daha farklı bir üslupla iddiayı reddetmiş ve akıl hastalıklarıyla uğraşanların bir süre sonra bu hastalığa müptela olduklarını tecrübeleri sonucunda öğrendiğini ifade etmiştir: Nuri Bey'e göre, "*delilerle fazla temas, onları da çileden çıkarıyor ve bu gibi iddialara sevk ediyo*r"du[210]. Konuyu takip eden Cumhuriyet muhabirinin, Emniyet Sağlık Müdürü Neşet Osman Bey'in görüşünü sorması üzerine, Neşet Osman Bey de tıpkı Osman Nuri Bey gibi doktorların kusurlarına gönderme yapmıştır: "*Deli şoförlerin istihdamları hakkındaki iddialar boştur. Böyle bir iddia neye isnat edebilir? Her çeşit iş sahiplerinin arasında deli bulunabilir. Doktorlar arasında niçin bulunmasın? Ben aksini iddia ederek şoförlerin daha sıkı bir kontrole tabi olduklarını söyleyecek ve diğer meslek erbabının da şoförler kadar sıhhî ve idari kontrole tabi olmalarını temenni edeceğim"*[211].

Nakliye vasıtalarına dair kanunun yenilenmesi de süreç içinde gündeme geldi ve vilayetlere bir tamim gönderilerek ulaşım vasıtaları ile ilgili birtakım bilgiler talep edildi. Vilayetlerden gelecek sayısal verilere göre kanunun içeriği belirlenecekti[212]. Ankara'nın istediği bilgiler vilayetler tarafından hemen merkeze bildirildi. Buna göre, 1928 yılı Nisan ayı itibarıyla vilayetlerde resmî makamlarca kullanılan otomobil sayısı 363'tü. Bu sayı devrin şartlarına göre fena sayılmazdı, ama otomobillerin masrafı çok fazlaydı. Nitekim bir habere göre; bu otomobiller için senelik yaklaşık 1.815.000 lira sarf ediliyordu ki bu da milli geliri oldukça zora sokuyordu. Bu yüzden 1928 Nisan ayında TBMM'de görüşülen bütçede, otomobil bahsi ayrıca ele alındı. Görüşmede konu ile ilgili şu kararlara varıldı: "*Merkez ve vilayetlerde kullanılan otomobil miktarının 363 kadar olduğu tahkik edilmiştir. Bunların her birinin işletme, tamir ve benzeri masrafları için yıllık 5000 lira harcandığı hesap ediliyor ve toplamda yıllık 1.815.000 lira sarf edildiği anlaşılıyor. Bu paranın önemli bir kısmı harice gittiğinden hem mem-*

210 Cumhuriyet, 8 Aralık 1929.
211 Cumhuriyet, 9 Aralık 1929.
212 Milliyet, 16 Nisan 1928.



Cumhuriyet, nr. 2001, 3 Kanunuevvel 1929, s.1

leket iktisadı için zarar hem de mükellefler için tahammül edilemez bir yük oluşuyor. Bu nedenle meselesinin bir kaideye bağlanması, gerekli otomobillerin bırakılması ve lüzumsuz olanların kaldırması için encümenimiz ciddi bir inceleme yapmıştır. Bu inceleme neticesinde otomobillerin iki kısma ayrılmasını münasip gördük.

Birinci kısım: Binek otomobilleri olup bunlar ancak Reisicumhur Hazretleriyle Meclis Reisi'ne, Başvekil'e, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi'ne, icra vekillerine ve sefirlere tahsis edilmiştir.

İkinci kısım: Devlet işlerinin yerine getirilmesinde zarureti görülen ve ancak hizmetin yerine getirilmesi için ve hizmet zamanına tahsis edilen otomobil ve kamyon ve kamyonetlerdir. Bunlar da Erkan-ı Harbiye-i Umumiye ikinci riyasetine, Üçüncü Ordu Müfettişliğine, Kolordu ve Müstahkem Mevki Kumandanlıklarına, on vilayete, Hariciye Teşrifat Dairesine, özel kanunları gereği Sıtma ve Çekirge ile Mücadele Heyetlerine, Nafia Demiryolu Keşif Heyetine, zabıta ve hapishanelere ve posta nakliyesine, Rüsumat Muhafaza Teşkilatına, şark vilayetlerindeki jandarma alaylarına ve şehir dışında bulunan mektep ve müesseselere tahsis edilmiştir.

Yukarıda arz edilen binek ve hizmet otomobili ile kamyon ve kamyonetler 130 adet civarındadır. Bunların haricindeki otomobiller ise tamamen kaldırılmıştır. Zikrettiğimiz binek ve hizmet otomobilleri için yıllık 800 bin lira kadar masraf olacaktır ki buradan otomobil masrafından yıllık tasarruf ettiğimiz paranın bir milyon lirayı geçtiği anlaşılır. Bu bir milyon liralık tasarruf, tamamen genel bütçelerden olmayıp kısmen mülhak, hususî ve belediye bütçelerine de aittir"[213].

213 Milliyet, 18 Nisan 1928.

TBMM'deki görüşmeler sonucunda tasarruf adı altında ilginç bir uygulamaya da imza atıldı. Zira alınan karara göre; İstanbul Şehremaneti'nin resmî hizmete mahsus bir otomobili bulunmayacak; yalnızca valiye otomobil tahsis edilecekti[214]. Konu Meclis'te görüşülürken şu ilginç tartışmalar yaşandı. "*Dahiliye Vekili Şükrü Kaya Bey'in beyanatı: Efendim, ikinci maddenin bazı fıkraları ki şehreminlerinin ve valilerin otomobillerinin ilgasına aittir. Hususî idareye ve şehremanetlerine ait olanlar prensibe taalluk etmektedir. Bu prensibin aslı halledilmedikçe böyle bir kaydı kabul edemeyiz. Çünkü bunlar kendi bütçelerine hakimdir. Zira Teşkilat-ı Esasiye Kanunu buna amirdir. Bundan vazgeçerek şehremanetlerinin otomobillerini kaldırıyoruz. İstanbul Şehremini Boğaziçi'ni tetkike giderken yaya mı gidecek veya bir taraftan diğer tarafa giderken tramvaya mı binecektir? Bu kaydı kabul etmek, vazifenin iyi şekilde yerine getirilmesine engel olmak demektir. Keza İzmir Belediye Reisini, Ankara Şehreminini, otomobilden niçin men ediyoruz. Eğer bunların otomobil hususunda suistimalleri varsa biz ona mani olalım. Nitekim hususî idarelerin bütçelerinde fazla harcamada bulunduklarına şahit olduklarımız ve aldığımız haberler üzerine bir talimatname yaptık. Asgarî bir tarife tespit ettik. Rica ederim, bu şehremaneti ile hususî idareler kısmı maddeden kaldırılsın, çünkü evvela dediğim gibi prensip ile taarruz eder ve ikinci olarak hizmeti men eder. Genel bütçede bunu yapabiliriz. Fakat hususî bütçeye ait ve manevi şahsiyete sahip müesseseler hakkında bu kararı vermek doğru değildir. Çünkü esaslı bir prensibe taalluk eder, önce bu prensip meselesini halletmemiz lazımdır.*

Bütçe Encümeni'nin İzahatı (Bütçe Encümeni adına Şakir Bey (Edirne)): Efendim, ikinci madde ile gerçekten de hususî idarelerin ve belediyelerin yetkilerini kaydetmiş oluyoruz. Fakat otomobil kullanımı öyle bir mahiyet aldı ki; encümeniniz bunu yalnız genel eşitliğe dahil idarelerle devlet müesseselerine hasretmeyi uygun buldu. Herhangi bir yerde muhtelif idarelerde, müesseselerde, belediyelerde, şehremanetlerinde vasıtalar kullanıldığı bir sırada, muhtelif devlet makamlarının bu vasıtalardan mahrum edilmesi pek izah edilemez. Encümeniniz, bu noktayı dikkate alarak mütalaa etti ve bu teklifi arz etti.

Kâmil Bey (İzmir): Efendim, Umum Jandarma Kumandanlığı için otomobil tahsis edilmemiştir. Bu doğru mu?

214 Milliyet, 23 Mayıs 1928.

Şakir Bey (Edirne): Umum Jandarma Kumandanlığı genel müdürlükler arasındadır. Genel müdürlükler için otomobil kabul edilmemiştir. Onun için Umum Jandarma Kumandanlığına da otomobil tahsisine imkân görülememiştir"[215].

İstanbul Şehremini'nin otomobilinin alınması üzerine Şehremini Muhiddin Bey, Milliyet gazetesine şu demeci verdi: "*Kanun emri geçerlidir. Kendi adıma otomobili nimet telakki edenlerden değilim. Bilakis yayan yürümek sıhhatim için daha iyidir. Otomobilsiz olarak vazifemi yetişebildiğim kadar yaparım. Şimdiye kadar otomobilden istifadem, sahası pek geniş olan şehirde bir taraftan diğer tarafa yetişebilmek mecburiyetinden ileri geliyordu*"[216].



"Şenlik Feneri Gibi" Karikatürü
"-İngiltere'de otomobil altında kalmak istemeyenler arkalarına bir fener takıyorlar! (Gazetelerden)
-Birader, bu usûl bizde de tatbik edilecek olursa, desene şenlik fenerine döneceğiz". (Milliyet, nr. 790, 24 Nisan 1928, s.1)

TBMM'de nakliye vasıtaları ile ilgili düzenlenen kanunun bazı hükümleri de şöyleydi: "*Meclis'ten çıkan otomobil kanununa, ekteki cetvele göre reisicumhur ihtiyaca göre otomobil satın alınması ve kullanımında serbesttir. Meclis reisinin iki, başvekilin iki, vekillerin birer, Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisi ile sefirlerin birer otomobilleri olacaktır.*

Vekillerin otomobillerinin azamî satın alma bedeli 6.000, sefirlerin ise 5.000 liradır. Meclis reisi ile sefirler otomobillerini hususî mahiyette kullanabilirler. Umumî müfettişliğe üç, ordu müfettişliklerine birer, on vilayete birer, erkan-ı harbiye-i umumiye ikinci riyasetine bir, kolordu kumandanlıklarına birer, İzmir müstahkem mevki kumandanlığına da bir otomobil verilmektedir. Bunların azamî satın alma bedeli 4.500 lira olarak tespit edilmiştir"[217].

Tasarruf tedbirleri gereği otomobili elinden alınan İstanbul Şehremini Muhiddin Bey, bundan sonra ya toplu ulaşım vasıtalarını kullanmaya ya da yaya olarak

215 Milliyet, 24 Mayıs 1928.
216 Milliyet, 24 Mayıs 1928.
217 Milliyet, 24 Mayıs 1928. İlgili kanunun bütün maddeleri için bk. Milliyet, 26 Mayıs 1928.



Otomobil kazası (Milliyet , nr. 3039, s.3)

gezmeye başladı. Milliyet gazetesindeki 3 Haziran 1928 tarihli bir habere göre; Muhiddin Bey, 1 Haziran'da Beyoğlu'ndan yaya olarak geçmiş, 2 Haziran'da ise işe tramvayla gitmişti. Ancak kanuni düzenlemeye rağmen ilerleyen aylarda bazı yetkililer resmî makamlara ait otomobilleri kullanmaya devam ettiler[218].

Ankara, mali olarak elini güçlendirmek için resmî dairelere ait otomobillerle ilgili bahsedilen uygulamaları hayata geçirirken, İstanbul sokaklarında otomobiller can almaya artarak devam ediyordu. Bu kazaları azaltmak adına bir taraftan Amerika ve Avrupa'da alınan önlemlere dair araştırma yapılırken, diğer taraftan da dönemin gazetelerinde bu ülkelerdeki uygulamalara dair yazılar kaleme alınıyordu. Mesela "Yine Otomobil Kazaları" başlıklı bir makalede; "*Otomobil hareketlerine mahsus olmak üzere şehrin pek işlek noktalarında sabit işaretler kullanılması ve bunların yaygınlaşması da epeyce fayda sağlar. Demir hat üzerinde giden tramvaylar için bile "Vatman dur" ihtar işareti koyulması gerekli görülmüştür. Serbest güzergâhta hareket eden otomobillere bu uyarılar daha fazla lazımdır. Dönemeç noktalarında mutlaka durmak, geniş kavis ile dönmek, genellikle tramvay hattı olan caddelerde mutlaka asgari yavaş gitmek, mesela Paris şehrinde olduğu gibi birbirinin önüne geçerek fırlamak âdetini büsbütün terk etmek İstanbul için en zarurî*

218 Milliyet, 5 Haziran 1928.

bir tedbirdir"[219] deniliyor ve Avrupa standartlarında trafik işaretleri uygulamasının yaygınlaştırılması savunuluyordu.


Otomobil kazası (Milliyet, nr. 2966)

26 Haziran 1928 tarihli Milliyet gazetesinde "Otomobil Kazaları Azalır Mı?" başlıklı köşe yazısında da otomobil kazalarına dair şu önemli tespitlerde bulunuluyordu: "*Bütün dünya belediyelerini, polislerini ve halkını çok alakadar eden bir mesele de günden güne çoğalan otomobil kazalarıdır. Her yerde buna karşı büyük mücadeleler veriliyor, türlü türlü tedbirler icat ediliyor. Bir şehir içinde otomobil miktarı arttıkça kazaların da çoğalması normaldir. Ancak bunlara karşı gayet ciddi tedbirler alındığı için otomobillerin çoğalmasıyla beraber artan kazaların yüzdesi azalmaktadır. Bu hususta Amerika'da hazırlanan bir istatistiğe göre; 1917 senesinde belediyede kayıtlı 5.104.321 otomobil tarafından ölümle neticelenen 9.097 kaza meydana gelmiştir. Otomobil miktarına nazaran kaza oranı da yüz binde 178'dir. 1927'de ise 23.127.315 otomobil, 22.485 kazaya sebebiyet vermiştir. Kaza oranı yüz binde 87'dir. Bu neticeye göre otomobiller arttıkça kazalar da çoğalmış fakat eskisine nazaran mevcut otomobil miktarına oranla meydana gelen kaza sayısı yarı yarıya inmiş demektir.*

Bu meseleyi İstanbul'a nispet edersek, istatistiğe göre; Amerika'da son bir sene zarfında 100 bin otomobil 97 kazaya sebebiyet vermiş. İstanbul'da ise çalışmayanlarla beraber bol bol hesap edilmek şartıyla 2.500 otomobil olduğuna göre senede ancak 3 ölüm kazası olması gerekir. Amerika'nın on sene önceki kaza adedine nispet edersek de 5 kaza olması gerekir; halbuki bizde hemen hemen günde 5 otomobil kazası kaydedilmekte ve bunların birçoğu ölümle sonuçlanmaktadır. Bu hususta kesin bir rakam bulamadım. Sebeplerin tetkik ve tayini ile daha şiddetli ve faydalı tedbirler alınması gerektiğini alakadarların dikkatine sunuyorum".

219 İstanbul Şehremaneti Mecmuası, (Kasım 1927), s. 156.

Trafik kazalarına karşı alınan tedbirleri yerinde incelemek üzere bazı Türk yetkililer Avrupa'nın muhtelif ülkelerine gönderildi. Bunlardan biri de mühendis olan ve Almanya belediyesinin kazalara karşı aldığı tedbirleri yerinde gözlemlemek üzere görevlendirilen Halid Salih Bey'di. Almanya'ya giden ve dönüşünde gözlemlerine dair bir rapor kaleme alan Salih Bey'in teklifi özetle şunlardan ibaretti: "*Bir otomobil arabasının ön tekerlekleri şoför mahalli büyük ve karanlık bir odaya yerleştirilmiş ve otomobilin önüne dört beş metre uzunluğunda, sathı beyaz bir projeksiyon makinesi konulmuştur. Bu projeksiyon makinesi, uzun bir filmi, sinema gibi beyaz satıhlı masa üzerine aksettirmekte, bazen yavaş bazen de hızlı hareket eden bu otomobilin önüne araba, tramvay veya yaya yürüyen bir şahsın süratle geldiği görülmektedir. İşte direksiyon mahallinde oturan şoför veya vatman otomobili bu arızalardan kurtarmaya çalışacaktır. Yani bazen duracak veya yavaş gidecek bazen de arabayı döndürmek için manevralar yapacaktır. Şayet bir şoför veya vatman bu manevraları tamamen yapamayacak olursa, projeksiyonun gösterdiği engellere çarpacak ve her yanlış harekette projeksiyonun arkasındaki otomatik dişlerin bağlı olduğu bir çıngırak bu hatayı bildirecektir. Hatalar çoğaldıkça şoför veya vatmanların kabiliyetleri anlaşılmış olacaktır. Berlin Şehremaneti bu makineyi tatbik ettikten sonra kazaların yüzde 80 oranında azaldığını görmüştür. İstanbul Şehremaneti bu hususta tetkikat yapılmasını fen heyetine havale etmiştir*"[220].

OKUMA PARÇASI

İlk Yaya Geçitleri

İstanbul'da ilk defa yaya geçitleri yapılması yönünde 1929 yılında karar alındı. Bununla ilgili bir gazete haberi şöyleydi: *"Şehremaneti, büyük ve kalabalık caddelerde halkın bir yaya kaldırımından diğer yaya kaldırımına emniyetle geçebilmesi için geçit yerleri yapacaktır. Bunun için yaya kaldırımlarına dik olarak sarı parkeden bir metre eninde kaldırım yapılacaktır. Otomobiller buradan gayet yavaş geçeceklerdir. İlk geçitlerin Beyoğlu İstiklâl Caddesi'nde yapılması için emir verilmiştir"*[221].

220 Milliyet, 19 Nisan 1928.

221 Cumhuriyet, 8 Ekim 1929. Aynı gazetenin 23 Kasım tarihli nüshasında da bu konuda bir habere yer verilmiştir.

OKUMA PARÇASI

Dikiz Aynası Yasaklandı!

1928 yılında Şehremaneti ilginç bir yasağa imza attı ve otomobillerdeki dikiz aynalarının kaldırılması yönünde karar aldı. Konu ile ilgili "Aynalar Kalkınca…" başlıklı bir gazete yazısında yasağa gösterilen tepki ve sonraki gelişmeler şöyle haberleştirildi: "*Otomobil şoförlerinin önündeki aynaların kaldırılması itirazlara neden oldu. Emanet, şoförlerin otomobil içinde bulunanları görmek için önlerine koydukları aynanın kaldırılmasını uygun görmüş ve kendilerine bu hususta tavsiyede bulunmuştu. Seyrüsefer Merkezi, bu tavsiyeye uymayan bir şoförün otomobilini seferden men etmiş olduğundan, şoför dün şikâyette bulunmak üzere emanete gelmiş ve Muavin Hamid Bey'i görmüştür. Şoför demiştir ki: 'Biz arkayı, otomobilde olup biteni görmek mecburiyetindeyiz, zira otomobilimize her çeşit adam biner, Nispetiye Tepesi'nde arkadan vurularak öldürülen Şoför Şevket'in macerası kulağımızda küpedir'.*

Ancak şoförün bu mütalaası uygun görülmemiş ve şoförlerin; "Dikiz Aynası" dedikleri aynanın derhal kaldırılması gerektiği cevabı verilmiştir. Zira aynanın şoförü böyle bir tehlikeden kurtarma ihtimali çok zayıftır. Bu, mesela yolda yürüyenlere ellerinde bir ayna taşımalarını tavsiye etmek gibi bir şeydir. Buna rağmen aynanın zararı şudur ki; şoför otomobil içerisinde olup bitenleri seyre dalarak direksiyonun idaresini şaşırmakta, öteye beriye çarpmakta, kazalara sebebiyet vermektedir. Emanetin görüşü budur"[222].

Dikiz aynaları yasaklanmasına rağmen taksi şoförleri bu yasağa uymamakta ısrar ettiler. Bunun üzerine görevli memurlar kuralın uygulanmadığı araçları birer birer yakalayarak aynaları sökmeye başlamışlardı. Öte yandan taksimetrelerin de otomobillerin içerisine alınmasına imkan görülememişti. Bunun üzerine taksimetrelerin daha yüksek bir noktaya takılması uygun görüldü. Bu kararla şoförler, kollarını koyarak taksimetrelerin görülmesine engel olamayacaklardı[223]. Ancak kurala itaatsizlikler aylarca sürdü. Örneğin 1930 yılının 5 Ocak'ında 50 otomobilin, bir gün sonra da 40 otomobilin aynası kontrol ekipleri tarafından sökülmüştü[224]. Taksi şoförleri her iki karara da itiraz edip, Seyrüsefer memurlarının haksız muamelelerinden şikâyet etmişlerdir. Bunun üzerine Hamit Bey, gazetelere

222 Milliyet, 10 Ekim 1928.

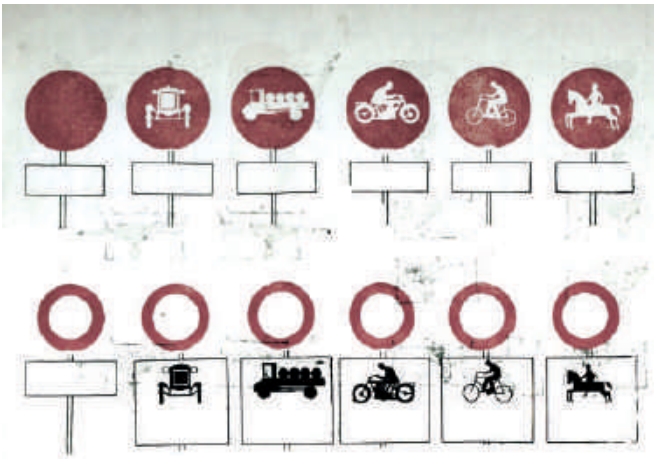
223 Cumhuriyet, 29 Aralık 1929.

224 Milliyet, 7 Ocak 1930.

verdiği beyanatta; şoförlerin konuyu çarpıttıklarına vurgu yaparak, uygulamalar hakkında kamuoyunu bilgilendirdi. Buna göre; dikiz aynaları faydasız olduğu için kaldırılmıştı ancak yanlardaki aynalara dokunulmayacaktı. Taksimetrelerin görünür yerde bulunmasının halkın aldanmamasına yönelik bir tedbir olduğunu belirten Hamit Bey, taksicilerin zarar ettikleri iddiasını da reddetmiştir.[225]

Yol İşaretlerinde Uluslararası Kaideler Kabul Edildi

Basın ve yayın dünyasında trafik kazalarının neredeyse her gün konu olması ve bunun önünü almak için uluslararası trafik kaidelerinin kabul edilmesi gerektiğine dair yazılar yetkilileri harekete geçirdi. Yapılan araştırmalar sonucunda 1930 yılında uluslararası trafik kuralları kabul edildi. Bununla ilgili "Beynelmilel İşaretler Kabul Edildi" başlıklı bir gazete haberinde şu bilgiler veriliyordu: *"Şehremaneti beynelmilel seyrüsefer işaretlerini kabul etmiştir. Bu işaretler İsviçre Şehirler Birliği ve Beynelmilel Yol Kongreleri Cemiyeti'nin talebi üzerine Beynelmilel Şehirler Birliği, Otomobil Kulübü Cemiyeti, İsviçre Şehirler Birliği ve Cemiyet-i Akvam Seyrüsefer Berri Daimi Komitesinin iştirakiyle toplanan büyük bir meclis tarafından kabul edilmiştir.*



Şehremaneti Mecmuası, nr. 49.

225 Cumhuriyet, 11 Temmuz 1930.

İsviçre Şehirler Birliği müdürü M.Y. Doşultes Şehremanetine bir mektup göndererek bu işaretleri bildirmiştir ve tatbikini rica etmiştir. Emanet bu işaretleri muhtelif yerlere asacaktır.

Kabul edilen işaretler şunlardır: Azami sürat işaretini gösteren bir levha olup kabul edilen sürat üstüne yazılacaktır.

Nakliye vasıtalarının geçme yasağı olan yere kırmızı yuvarlak bir levha konacaktır. Yasaklanan vasıtanın resmi beyazla üstüne resmedilecektir.

Takip edilecek istikamet işareti ise bir levhanın üstüne gidilecek yönün okla gösterilmesinden ibarettir.

Belediye tarafından durulması yasaklanan yerlerin işareti kenarı kırmızı ve ortası mavi bir yuvarlaktır.

Durmaya müsaade edilen yerler de mavi zemin üzerine yazılmış bir P işareti ile gösterilecektir.

Yollarda seyrüseferi alakadar eden işaretler mavi renkli bir yuvarlak altında bulunan beyaz dikdörtgen şekilde bir levhaya yazılacaktır"[226].

OKUMA PARÇASI

Soldan Geçmek Yasaktır Diyorlar

"Son günlerde Seyrüsefer Merkezi'nin fazlaca bir faaliyet sarf ettiğini gördük. Hatta bizim gazetede haber olarak; tramvaylara asılanların cezalandırıldığını, bilmem kaç tane vesikasız şoförün yakalandığını ve nihayet tramvayların solundan geçen birçok otomobil hakkında zabıt tutulduğunu okumuştuk. Memurların faaliyeti en fazla Beyoğlu Caddesi'nde göze çarpıyordu. Kışlaya gidip gelirken yan sokak köşelerinde bekleyen memurlara rastlıyordum.

İlk iki teşebbüs için bir şey diyemem. Hele birincisi için daha fazla gayret sarf edilmesini temenni ederim. Fakat üçüncüsü için biraz düşünüyorum. "Tramvayların solundan geçmek yasaktır!" deniyor. Peki, yasak ise geçmeyelim. "Geçmeyelim ama lütfen başka bir yol gösteriniz" diyenler acaba haklı değil midirler? Buna karşılık olarak;

226 Cumhuriyet, 15 Mayıs 1930.

"sağından geçemezsiniz, çünkü bekleme kademeleri yapıldı. Solundan da geçmeyeceksiniz, bu nedenle Tünel'den Taksim'e kadar tramvayın arkasından kaplumbağa gibi yürüyeceksiniz" mi diyelim? Böyle dediğimiz takdirde, muhakkaktır ki değil otomobil ve tramvayların, hatta ahalinin bile geliş gidişlerine mani olunur. Bu defa seyrüsefer memurları; "rica ederim, solundan geç de caddeyi kapama!" diyecek hale düşerler.

Hem biz iktisat, millî sermaye ve saire diye uğraşıp dururken bu yasakla; devamlı vites değiştirmek, gereksiz yere motoru sık sık ambale etmek, otomobillerin yavaş gittikleri vakit yaptıkları sarsıntılara meydan vermek, lüzumsuz yere benzin sarfiyatını iki misline çıkarmak, otomobile binmek suretiyle vereceği fazla parayı sırf işindeki acele sebebiyle göze alan kimseleri zarara uğratmak işinden alıkoymak gibi sorunlar ortaya çıkıyor gibi görüyorum.

Saydıklarımın her biri başlı başına mühim meselelerdir. Her birinin otomobil sahiplerine ve haliyle bu memlekete zararı dokunmaktadır. Sonra seyrüseferi tanzim edelim derken geliş gidişleri tamamen kesintiye uğratmak da pek muhtemeldir.

Halbuki tramvayın solundan geçmenin olsa olsa iki mahzuru vardır; biri solundan geçilen tramvayın önünden ansızın bir sersemin çıkması, diğeri de iki tramvay arasında kalmaktır. Bunlar ise bir taraftan otomobili kullananlar, diğer taraftan da o sersemliği yapanlar dikkat ederlerse ki etmeleri gerekir, tramvayın solundan geçmenin başka hiçbir mahzuru kalmaz.

Otomobil kullananlar için talimatnameye bir madde koymak en münasibidir:

"Tramvayların sağından geçilecektir, sağdan geçilmesi mümkün olmayan yerlerde durum müsait ise soldan da geçilebilir. Şu kadar ki, soldan geçen şoförün dikkatli hareket etmesi ve mesuliyeti kabul eylemesi şarttır. Bu takdirde dikkatsizlikle hareket ederek tehlikeli bir durum ortaya çıkaranlar, kaza yapmamış bile olsalar cezaya çarptırılır. Kaza meydana geldiği takdirde ise kayıtsız ve şartsız mesul olur."

Bu madde birçoklarının kurala uymasını ve mecbur kalmayanların tramvayların solundan geçmeye teşebbüs etmemelerini temin için yeterlidir. Seyrüsefer memurlarına kalan da tehlikeli harekette bulunanları takip etmek gibi kolay bir iştir. Diğer taraftan tehlikeli ve uygun görülmeyen sokakları tespit ederek tek istikametli yapmak da çok faydalı olur zannındayım. Önemle dikkate arz ediyorum"[227].

227 Milliyet, 27 Eylül 1928.

OKUMA PARÇASI

Lüks Otomobil Merakı Yüzünden Binlerce Liramız Harice Gidiyor

"Otomobil meselesi de günümüzün dikkatle tetkik edilerek halledilmesi gereken önemli bir derdi haline geldi. Bugün piyasayı dolduran yaklaşık iki bin lüks otomobil yüzünden harice giden milli servet küçümsenemeyecek miktardadır. Lüks otomobil merakı yüzünden birçok kimse evlerini satarak süslü otomobil getirmişlerdir. Ne kadar lüks olursa olsun taksi ücretleri aynı olduğundan lüks olmayan bir otomobille lüks bir otomobilin kazancı arasında fark yoktur. Bu itibarla birçok kimseler varını yoğunu kaybetmişlerdir. Bugün garajlara çekilmiş otomobillerin miktarı piyasada işleyenlerin toplamına yakındır.

Memnuniyetle haber aldığımıza göre bu mesele, Şehremaneti'nin dikkatini çekmiş ve memleket iktisadını yakından alakadar eden bu durumun emanet encümeni tarafından tetkikine başlanmıştır.

Vaziyetin ıslahı için düşünülen çareler şunlardır:

1-Memlekete ithal edilecek otomobillerden gümrük vergisi ağırlık üzerinden değil, kıymetlerine göre alınmalıdır. Bugün otomobillerden kıymetleri ne olursa olsun aynı gümrük vergisi alınmaktadır.

2-Şehremaneti, piyasa otomobilleri için yazlık ve kışlık bir veya birkaç tip kabul etmelidir. Bu tip veya tipler haricinde piyasada otomobil işletilmesine müsaade edilmemelidir. Kabul edilecek tip veya tiplerde otomobil getirilinceye kadar esasen şimdi piyasada işleyen otomobiller de eskiyecektir.

3- Piyasada lüks otomobil merak ve rekabetinin önüne geçebilmek için her otomobil getirene numara verilmemelidir. Piyasadan çekilecek otomobillerin numaraları piyasaya yeni arz edilecek otomobillere verilmelidir.

Lüks otomobil merak ve rekabeti nedeniyle harice birçok paramızın gitmesinin bu tedbirlerle önüne geçilebileceği ümit edilmektedir. Emanet encümeni yakında kararını verecektir"[228].

228 Milliyet, 11 Mayıs 1927.



Boğaz boyunca seyir halinde olan otobüs (İBB Kültür AŞ Arşivi)


279

Belediye Otobüsleri Hizmete Başladı

İstanbullular, daha imparatorluk devrinde otobüsle tanışmıştı. Cumhuriyet devrinde ise bu vasıtaya olan ihtiyaç daha da arttı. İhtiyacı karşılamak için önce müteşebbisler, ardından da Şehremaneti harekete geçti. Bu manada İstanbul eski şehreminlerinden Esad Paşa, vekili bulunduğu bir Avrupa şirketi adına 1925'te çalışmalara başladı. Temsilcisi olduğu şirket adına İstanbul'a 500 adet otobüs getirmek için Avrupa'nın otobüs fabrikalarına sipariş vermek üzere önce Viyana'ya gitti. Otobüsler alınabilirse bunların öncelikle İstanbul ile Beyoğlu semtlerinde işletilmesi düşünülüyor, daha sonra ise şehrin diğer önemli semtlerinde de istasyonlar açılması planlanıyordu[229].

Esad Paşa, Avrupa'daki çalışmalarını kısa sürede tamamladı ve 15 Aralık 1925'te ilk otobüsler İstanbul'a getirildi. Bu münasebetle İkdam gazetesinde "Otobüs Şirketi" başlıklı şöyle bir haber yayınlandı: "*Yakında caddelerimizde işleyecek olan otobüsler şehrimize gelmeye başladı. Şehrimizde bir otobüs şirketinin kurulduğunu yazmıştık. Şirket tescilini yaptırmış ve teşekkülü için resmen ruhsat da almış olduğundan faaliyete geçmiştir. Bu cümleden olarak şirketin otobüsleri peyderpey şehrimize gelmeye başlamıştır. Bunlardan on kadarı gelmiş ve gümrük muameleleri tamamlanmıştır. Son günlerde iki otobüs daha gelmiş olup onların gümrük muameleleri devam etmektedir.*

Bu otobüsler; koyu vişneçürüğü renginde olup oturmak üzere on sekiz ve ayakta durmak üzere dört yani toplamda yirmi iki kişiyi taşıyabilecek büyüklüktedir. Ancak bu otobüslerin tramvaylar gibi birinci veya ikinci mevki arabaları olup olmadığı henüz anlaşılamamıştır. Ümit ederiz ki yeni şirket, memlekette hâkim olan demokrasi zihniyetini dikkate alır ve tramvay şirketinin bu hususta hatasına düşmez.

Otobüsler umumî bir nakliye vasıtası mahiyetinde olduğuna göre haliyle tramvay şirketiyle rekabet edecektir. Bunun için de herhalde ücretlerini tramvay nakliye ücretinden daha düşük yapmak mecburiyetinde kalacaktır. Ümit ederiz ki yeni şirket, tramvaydan daha düşük ücretle yolcu nakliyatı suretiyle tramvay kumpanyasına karşı etkili ve esaslı bir rekabet sahası açacak, arabalarında birinci ve ikinci mevki gibi farklar ihdas etmemek suretiyle de halkın memnuniyet ve rağbetini çekecektir.

229 İkdam, 6 Kasım 1925.

'Tramvay kumpanyası' denilen müesseseden İstanbullular çok çekmiştir. Temenni edelim ki; yeni otobüs şirketi, halkın hakiki arzu ve ihtiyaçlarını dikkate alsın ve işe başlarken tramvay kumpanyasının halkın hissiyatında bıraktığı fena intibaları göz önünde bulundurarak onun düştüğü hatalara düşmesin"[230].

Otobüslerle ilgili İkdam gazetesinin 24 Kasım 1925 tarihli nüshasında "Otobüsler Mart'ta İşliyor" başlıklı bir haberde ise şunlar duyuruldu: *"İstanbul'da işleyeceği bildirilen otobüsler 1 Mart'tan itibaren faaliyete başlayacaklardır. Yakında 150 otobüs birden gelecektir. Bunların işleyecekleri sokaklar emanet tarafından tayin edilecektir*".

1927 yılına gelindiğinde ise İstanbul ulaşımında yeni bir vasıta hizmet vermeye başladı. Dersaadet Tramvay Şirketi, şehirdeki ulaşımı rahatlatmak için belediye adına otobüsler satın aldı. Satın alınan ilk otobüs 1 Haziran 1927'de deneme sürüşü yaptı. Otobüsün hizmet vermeye başlaması gazetelerde de haber yapıldı. Aşağıdaki haber otobüsün nasıl karşılandığını ve yaşanan ilk tereddütleri yansıtması açısından önemlidir:

Otobüsler Geldi! Fakat Bunlar Hangi Sokaklarımızda Yürüyecek? Kaza İhtimalleri Pek Çok!

Dersaadet Tramvay Şirketi'nin şehrimiz için getirttiği otobüslerden birinin ilk denemesi dün öğleyin yapılmıştır. Otobüs gayet büyüktür. Şoföre ve biletçiye mahsus olan mahalden başka, yirmi iki kişilik oturacak ve beş kişilik ayakta duracak yeri vardır. Otobüs sarı renkli, marken döşemelidir. İçi elektrikle aydınlatılmaktadır. Yalnız şehrimize getirilmiş olan bu otobüsler çok kabadır. Dünkü denemeler özellikle bu otobüslerin şehrimiz sokaklarına uyup uymayacağı bakımından yapılmıştır.

Denemelerde bizzat hazır bulunan muharririmizin ifadesine göre; deneme esnasında birçok kaza ve çarpma tehlikeleri baş göstermiş, fakat Avrupa'dan özellikle getirtilmiş olan şoför sayesinde bunun önüne geçilmiştir.

Otobüs dün saat 3.50'de emanetin önünden hareketle Babıali, Bahçekapı, Eminönü, Köprü, Karaköy yoluyla Azapkapı'ya gitmiş ve oradan da Maiyet

230 İkdam,15 Aralık 1925.



"Otobüslere de nazar değdi, kazalar başladı: Otobüsler işlemeye başlayalı biri dün ilk kaza olmuş, altı yaşlarında bir yavrucak ezilmişdir (Milliyet gazetesi, nr. 704, 27 Ocak 1928, s.1)

Yokuşu, Tozkoparan Caddesi, Hamalbaşı yoluyla Feridiye'den Taksim Meydanı'na çıkmış ve dönerek aynı yolla Eminönü'ne gelmiş; Eminönü'nden Fincancılar Yokuşu, Kazancılar yoluyla Beyazıt'tan ve Gedikpaşa Yokuşu'ndan Kadırga'ya inmiş, Kadırga'dan Eminönü'ne gelmiştir. Bütün mani ve ufak tefek beklemeler de dahil olduğu halde bu seyir tam bir saat devam etmiştir. Otobüs bu bir saatlik seyir esnasında beş çarpma tehlikesi geçirmiştir.

Bu hususta görüşü sorulan Fen Heyeti Müdürü:

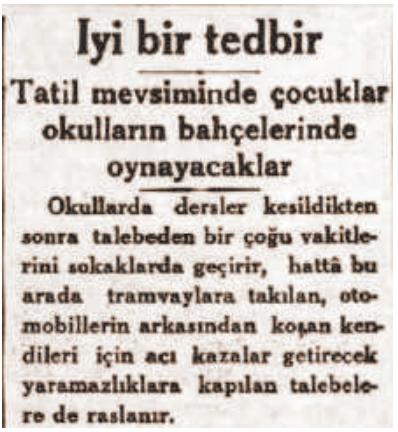
"*Eğer bu otobüsler ayda üç kaza ile yetinirlerse bizim için bahtiyarlık olacaktır" demiştir. Uzmanın iddiasına göre, otobüslerin şehrimizde işlemesine imkân yoktur. Çünkü birkaç gün sonra frenleri gevşeyecek ve otobüsler büyük kazalara sebep olacaklardır. Zaten denemeler bitmiş ve kesin karar da verilmiş değildir. Bu sabah saat onda yeniden denemeler yapılacaktır. Kesin karar, ancak Cumartesi günü verilecektir. Bugün tramvay şirketi direktörü Şükrü Ali Bey'in nezdinde yapılacak toplantı ile otobüs ücretleri ve seyrüsefer mıntıkaları tespit edilecektir. Otobüslerin Büyükdere–Şişli ve Topkapı-Bakırköy arasında işletilmesi de bahis mevzuudur*"[231].

İlk otobüs deneme sürüşünü yapmasına rağmen resmî süreç tamamlanmadığı için bu vasıtaların trafiğe çıkması gecikti. Zira Şehremaneti, gerekli nizamnameyi ve otobüsün ne kadar ücretle hangi güzergahlarda kullanılacağına dair bilgileri hazırlamadan, bu vasıtaları kullanmak için İstanbul Valiliği'ne müracaat etmişti. Fakat valilik belirttiğimiz eksiklikler yüzünden Şehremaneti'nin talep ettiği ruhsatı vermedi ve eksiklikler tamamlandıktan sonra müracaat edilmesini istedi[232].

231 Milliyet, 2 Haziran 1927.

232 Milliyet, 3 Ekim 1927.

Otobüs, İstanbul sokaklarında hizmet vermeye başladıktan sonra ilk kazasını 26 Ocak 1928'de yaptı. Milliyet gazetesinin haberine göre kaza şöyle meydana geldi: "*Dün saat on beş sıralarında Sultan Camii'nde meydana gelen bir kaza neticesinde, altı yaşlarında bir yavrucak bir otobüsün tekerlekleri altında feci şekilde can vermiştir. Cağaloğlu'nda Velî Mahmud Paşa Mahallesi'nde ikamet eden ve Uşak'ta ticaretle meşgul olan Mehmed Arif Bey'in altı yaşlarındaki oğlu Uğur Osman, dün annesiyle beraber Bahçekapı'da Karakaş Macid Bey'in mağazası önünden geçerlerken karşı kaldırımda bir fakir görmüşler ve annesi Uğur'un eline beş kuruş vererek o fakire gönderip vermesini söylemiştir. Uğur parayı alır almaz fakire doğru koşmaya başlamıştır. Tam bu sırada, Beyazıt'tan Sirkeci'ye gelmekte olan tramvay şirketine ait ve şoför Baki Efendi'nin kullandığı 4 numaralı otobüs karşıdan görünmüştür. Bunun üzerine şaşıran zavallı çocuk, bir tarafa kaçamamıştır. Şoför Baki Efendi, fren yaparak arabayı durdurmak istemiş ve arabayı sola çevirerek kaldırımın üzerine çıkarmış ise de kazaya mani olamamıştır. Arabanın çamurluğuna çarparak başı ve vücudu parçalanan çaresiz yavrucak, feci şekilde can vermiştir. Şoför Baki Efendi, tutuklanmış ve çocuk, zavallı annesinin feryatları arasında Eminönü Merkezi'ne nakledilmiştir. Zabıta ve belediye tabipleri tarafından görülen lüzum üzerine ceset morga nakledilmiştir. Şoför Baki, olayın ardından kendisini gören bir yazarımıza: "Ben çocuğu görür görmez derhal fren yaptım, fakat arabayı durdurmak mümkün olmadı. Çocuk da şaşkınlığından otobüsün önüne doğru koşuyordu. Neticede bu kaza oldu" demiştir. Olaya savcılık el koymuştur. Tahkikat hakimi olay hakkında bir keşif yapacaktır. Çocuğun annesi şoförün korna çalmadığını söylemektedir*"[233].


İyi bir tedbir

Tatil mevsiminde çocuklar okulların bahçelerinde oynayacaklar

Okullarda dersler kesildikten sonra talebeden bir çoğu vakitlerini sokaklarda geçirir, hattâ bu arada tramvaylara takılan, otomobillerin arkasından koşan kendileri için acı kazalar getirecek yaramazlıklara kapılan talebelere de raslanır.

Akşam, nr. 6006

İstanbul'da sonraki aylarda yeni otobüs hatları açılmaya devam etti. 13 Mart 1928'de icra edilecek at yarışlarını izlemek isteyenlere geçici olarak hizmet vermek üzere Yedikule ile Veli Efendi Çayırı arasında bir otobüs hattı ihdas

233 Milliyet, 27 Ocak 1928.

edildi. Yedikule'den yarış alanına hareket öğleden itibaren başlayacak ve 14.30'a kadar devam edecekti. Veli Efendi'den Yedikule'ye hareket ise yarışların sonuçlanmasından itibaren başlayacaktı. Seyahat ücreti ise 10 kuruş olacaktı[234].

1928 yılında Kadıköy-Fenerbahçe hattı da hizmete açıldı. Hat, Fenerbahçelilerin teşebbüsüyle açılabildi. Zira Fenerbahçe sakinleri kendi aralarında 5 bin liralık sermaye ile bir limitet şirket kurdu. Önce 12 kişi taşıma kapasitesi olan iki otomobil satın alındı. Kadıköy ile Fenerbahçe arasındaki yol da altı istasyona taksim edildi. Durak mahalleri şu şekilde olacaktı: Altıyolağzı-Yoğurtçu Köprüsü, Kızıltoprak-Kalamış İskelesi, Belvo Gazinosu-Fener Banyosu. Bunlar da üç ana mıntıkaya bölündü. İki istasyon arası 7,5 kuruş, dört istasyon arası ise 10 kuruştu. Dört istasyondan fazla gidenler 15 kuruş ödeyecek, abone olanlara ise indirimli tarife uygulanacaktı. İki istasyon arasında seyahat için 10 biletlik "karne" 65, dört istasyon arasındaki seyahat için 10 biletlik "karne" 85 ve daha fazla istasyon arasındaki seyahat için 10 biletlik "karne" 130 kuruştu.

Kadıköy-Fenerbahçe otobüs hattı, 24 Haziran 1928'de törenlerle açıldı. Önce şirketin kurucuları tarafından Kadıköy Belediyesi'nde bir çay ziyafeti verildi. Ziyafette mebus Süreyya Paşa, Maarif Cemiyeti Başkanı Cevdet Kerim Bey, Kadıköy Belediye Müdürü Nazif Bey, Fırka mutemedi Niyazi Tevfik Bey, gazete temsilcileri ve diğer misafirler hazır bulundular. Niyazi Tevfik Bey, ziyafette Kadıköy'ün son senelerde birçok beledi gelişmeye mazhar olduğunu, buraya hal, iskele ve Yoğurtçu Köprüsü'nün yapıldığını, şimdi de bunlara otobüs şirketinin katıldığını, otobüslere "Fenerbahçe Halk Otobüsleri" adının verildiğini ve iskelede istirahat için bir hamamın yapılacağını belirten bir konuşma yaptı. Bu konuşmanın ardından limonata ve pasta ikramı oldu. Daha sonra da davetliler otobüslere bindirildi. Otobüslerin hareket saatleri, vapurların Kadıköy İskelesi'ne geliş saatlerine göre ayarlandı[235].

Sonraki yıllarda yeni otobüs hatları açıldı. Mesela 1929 yılında Harbiye ile Yıldız arasında otobüs hattı açıldı. Bu hattın açılmasında Yıldız'da on sekiz farklı

234 Milliyet, 12 Nisan 1928.
235 Milliyet, 25 Mayıs 1928.

okulun olması, özellikle mülkiye, polis, jandarma, Erkan-ı Harbiye ve levazım mekteplerinin burada yer alması etkili oldu[236].


Otobüscüler yeni sefer hatları istiyorlar

Başlıca hatlar Unkapanı yolile Fatih Harbiye, Tophane - Sıraserviler, Sultanhamam - Ramidir

ŞİRKETCİ BAKIRKÖY

Akşam, nr. 5950, 14 Mayıs 1935

Bir taraftan yeni otobüs hatları açılırken diğer taraftan da bu vasıta ile ilgili şikayetler giderek artmaktaydı. Bunda otobüslerin bakımsız olmaları da etkiliydi. Nitekim 1929 Kasım ayında yapılan teftişlerde Kadıköy'deki 16 otobüsten 9'unun, Üsküdar'daki 7 otobüsten ise 4'ünün sağlıklı çalışmadığı tespit edildi ve trafikten men edilen otobüslerin plakaları geri alındı[237].

Şikâyetlere rağmen uygun fiyatla ulaşım imkânı sağladıkları için otobüslere büyük rağbet vardı. Bu durum yeni hatların hızla çoğalmasına ve haliyle rekabetin de artmasına neden oldu. 13 Mayıs 1931 tarihli Cumhuriyet gazetesinde yayınlanan bir haberde Üsküdar-Kadıköy arasında yeni hatların açılması münasebetiyle şu önemli bilgiler veriliyordu: "*Tramvay-Otobüs Üsküdar'da Birbiriyle Rekabete Girişti. Kadıköy'den Suadiye ve Moda gibi yerlere işlemekte olan otobüslerin mühim gelir getirdiğini dikkate alan bazı kimseler Üsküdar ile Kadıköy arasında da bir otobüs hattı tesis ederek tramvay şirketiyle rekabet etmeye başlamışlardır.*

Son aylar zarfında adetleri gittikçe çoğalan otobüsler, bugün on beş kadar olmuştur. Önümüzdeki yaz mevsiminde Alemdağı-Kısıklı ve Tomruk Suyu gibi mesireler için ucuz fiyatlarla nakliyat yapılacağı ve otobüs hatları tesis edileceği haber verilmektedir. Bazı kimselerin bu teşebbüslerini haber alan Üsküdar tramvay şirketi de bu durum kar-

236 Cumhuriyet, 23 Ekim 1929.
237 Cumhuriyet, 25 Kasım 1929.

şısında bazı tedbirler almış ve tramvay hattı üzerinde yolcu nakliyatının daha süratle temini için sinyal tertibatı yaptırmıştır. Bu tertibat sayesinde eskiden dakikalarca duraklarda beklemekte olan arabalar kesintiye uğramadan seferlerine devam etmektedir.

Tramvay şirketi, Üsküdar otobüslerinin Kadıköy otobüs şirketleri gibi kuvvetli sermayelerle teşekkül etmiş olmayıp şahıslara ait arabalar olduğunu dikkate alarak, bunların yapacakları rekabetin maddi tesiri olmayacağı kanaatindedir. Üsküdar tramvay hatlarında sürat temin edilmiş olduğundan halkın tramvay arabalarını tercih etmekte oldukları görülmektedir. Şirket bu sene Çamlıca hattı için çok müsait bir seyrüsefer programı hazırlamaktadır. Önümüzdeki aydan itibaren cuma ve pazar günleri bu programın tatbikine başlanacak ve gidip gelme seferleri ihtiyaca göre düzenlenecektir".

Yeni Otobüs Hatları ve Kızışan Rekabet

İstanbul'daki otobüs hatları rağbet gördüğü için hızla arttı. Özellikle Boğaz hatları büyük bir ilgi görüyordu, bu nedenle ilk önce Taksim-Büyükdere hattı açıldı. Bununla ilgili bir gazete haberinde şunlar kaydediliyordu: "*Taksim ile Büyükdere arasında otobüs servislerine başlanmıştır. Muhtelif esnaf teşekkülleri çok sayıda otobüs getirterek bu iki mahal arasında her gün düzenli seferler yapmaktadır. Otobüs işletenlerin hepsi bir şirket halinde çalışmadıklarından diğerleriyle rekabet etmektedirler.*

Büyükdere-Taksim arasındaki mesafeyi yarım saatte almak mümkündür. Otobüs ücreti de 30 kuruştur. Otobüsler cuma günleri Sarıyer'e kadar gitmekte ve Boğaziçi vapurlarına rekabet etmektedirler"[238].

Taksim-Büyükdere hattı açıldıktan sonra büyük bir rağbet gördü[239] ve bu durum da Şehremanetini bazı tedbirler almaya mecbur etti. Nitekim 14 Haziran 1931 tarihli Cumhuriyet gazetesinde[240] konuyla ilgili şu bilgiler veriliyordu:

238 Cumhuriyet, 13 Haziran 1931.

239 Konuyla ilgili bir gazete haberinde rağbetin sebepleri şu şekilde izah edilir: "…*Taksim-Büyükdere otobüslerinin adedi gittikçe artmaktadır. Her otobüs 14-16 kişi almakta, her yolcu 30 kuruş ücret vermektedir. Büyükdere'ye vapurlara nazaran daha kısa bir zamanda gidildiği için bilhassa Beyoğlu halkı bunlara fazla rağbet göstermekte ve arabalar cuma ve pazar günleri gece saat bire kadar işlemektedir. Yalnız Şişli-Büyükdere asfalt yolu otobüslerin seyrüseferi yüzünden daimi bir tamire muhtaç olacaktır. Evvelce bu yolda pek az otomobile tesadüf edilirken şimdi dakikada bir otomobil ve otobüs gelip geçmektedir. Yolun manzarası bilhassa mehtaplı gecelerde çok cazip olduğundan birçok kimseler geceleri sırf gezmek maksadıyla Büyükdere'ye gitmektedirler*" (Cumhuriyet, 8 Ağustos 1931).

240 15 Haziran 1931 tarihli nüshada da aynı konu "Otobüsler Hakkında Tedbirler" başlığıyla ele alınmıştır.

"*Belediye şehirde işleyen otobüsler için talimatname yapmakta idi. Fakat talimatname hazırlanması uzayacağı için şimdiden otobüsler hakkında bazı tedbirler alınmıştır. Bunun sebebi de cuma günleri Büyükdere yolunda görülen izdihamdır. Taksim-Büyükdere arasında işlemeye başlayan otobüslere fazla rağbet olduğunu gören otobüsçüler dün arabalarını hep bu hatta tahsis etmişlerdir. Eminönü-Eyüp hattına Kadıköy'de işleyen bazı otobüsler nakledilmiştir. Büyükdere yolunun bu kadar otobüs işlemeye müsait olmadığı belediye tarafından dikkate alınmış ve her hatta işleyecek otobüslerin sınırlandırılması kararlaştırılmıştır. Mesela Kadıköy'de 30 otobüsten fazla işlemesine müsaade edilmeyecektir*".

Taksim-Büyükdere hattından sonra Beşiktaş-Taksim hattının güzergâhı genişletildi[241] ve bu yeni hat da büyük ilgi gördü. Bunun üzerine 500 taksici araçlarını otobüs fiyatlarına göre çalıştırabileceklerini ilan etti. Konuyla ilgili Şoförler Cemiyeti Başkanı Hakkı Bey ise şu açıklamada bulundu: "*Avrupa'nın birçok şehirlerinde kullanılan bu usulün İstanbul'da da rağbet göreceğine eminiz. Çünkü aşağı yukarı tramvay ücretine denk gelen bir para ile aynı mesafeyi otomobille ve doğal olarak da çabuk ve rahat kat etmek mümkündür. Bu işe şimdiki halde 500 şoför taliptir. Vilayet de bu hususta inceleme yapmaktadır. Bu usul tatbik edildiği takdirde bugün kazançları çok az olan hatta masraflarını bile çıkaramayan bazı şoförlerin vaziyeti biraz olsun düzelecektir*"[242].

Otobüs hatlarından yalnızca taksiciler değil, Haliç şirketi de rahatsız oldu ve konuyla ilgili Şehremanetine birkaç kez şikâyette bulundu[243]. Fakat ilerleyen günlerde otobüslerle baş edilemeyeceği anlaşıldığından Taksim ile Büyükdere arasında otobüs işletme kararı alan Haliç şirketi[244], daha sonra Eminönü ile Eyüp arasında da bir otobüs hattı açmaya karar verdi[245].

Otobüslerden duyulan rahatsızlık sonraki günlerde de artarak devam etti, hatta sonunda otobüs sahiplerinin bir kısmı işi saldırıya kadar götürdü ve

241 Cumhuriyet, 26 Haziran 1931.

242 Cumhuriyet, 28 Haziran 1931. Şoförler Cemiyeti sonraki günlerde de bu hususta bazı girişimlerde bulundu ve bunun için Ankara'ya bir heyet dahi gönderildi (Cumhuriyet, 9 Temmuz 1931).

243 Cumhuriyet, 3 Temmuz 1931.

244 Cumhuriyet, 28 Temmuz 1931. Ayrıca bk. "Otobüs Rekabeti Bütün Şirketleri Sarsıyor", Cumhuriyet, 12 Eylül 1931.

245 Cumhuriyet, 16 Mart 1931.



Taksim Büyükdere Otobüs hattında işleyen otobüslerden biri (Cumhuriyet, nr. 2594, 28 Temmuz 1931)



Cumhuriyet, nr. 2640, 12 Eylül 1931

yollara çivi dökerek lastikleri patlattı[246]. Bu tatsız olaydan sonra otobüsler için hazırlanan nizamnamenin çalışmalarına hız verildi[247] ve yeni nizamnamenin taslak maddeleri basına duyuruldu[248].

Otobüs nizamnamesinin hazırlıkları tamamlanırken, bu vasıtaları başıboş bırakmamak için kontroller de artırılmış, yapılan teftişlerde hiç de iyi şeyler tespit edilmemişti. Bu nedenle son açılan hatlardan Taksim-Büyükdere'nin teftişlerine bizzat belediye reisi de katıldı[249]. Bu esnada yeni otobüs hatları da açılmaya devam ediyordu. Örneğin, Sirkeci-Bakırköy hattının açılması için 1931 Ağustos ayında belediyeye müracaat edildi[250]. Yapılan incelemeler sonucunda hat, 16 Kasım 1931'de hizmet vermeye başladı[251].

Hızla yaygınlaşmasına karşın şikâyetlerin giderek artması nedeniyle İstanbul Belediyesi, otobüslerin tamamını kendisi işletmek üzere 1931'de hükümete müracaat etti[252]. Bu istek, haliyle otobüs işletenleri rahatsız etti[253]. "Otobüsçülerin Derdi" başlıklı bir haberde konuyla ilgili şu bilgiler veriliyordu:

246 Konuyla ilgili bir haber için bk. Cumhuriyet, 4 Temmuz 1931.
247 Cumhuriyet, 5 Temmuz 1931.
248 Cumhuriyet, 9 Temmuz 1931.
249 Cumhuriyet, 27 Temmuz 1931.
250 "Sirkeci-Bakırköy Hattı Tesis Ediliyor", Cumhuriyet, 30 Ağustos 1931.
251 "Bakırköy'üne Otobüs İşliyor", Cumhuriyet, 17 Kasım 1931. Bu otobüs hattının açılması aynı güzergahta işleyen tramvayla rekabetin artmasına neden oldu (Cumhuriyet, 24 Kasım 1931)
252 "Otobüsleri Belediye İşletecek", Cumhuriyet, 15 Ekim 1931.
253 "Otobüsçüler Telaşta", Cumhuriyet, 18 Ekim 1931.

"Üsküdar'dakiler; "belediye mahvımıza yürüyor" diye şikâyet ettiler. Üsküdar otobüsçüleri dün, ilgili makamlara müracaatla Üsküdar kaymakamından ve belediyeden şikâyet etmişlerdir. Otobüsçülerin iddialarına göre; belediye, Haliç ve Şirket-i Hayriye'den sonra otobüslerin Üsküdar tramvayını da zarara sokmalarına mani olmak için bazı tertibat almış, bu hat üzerinde seyrüseferden vazgeçmelerini otobüsçülere üstü kapalı anlatmak istemiştir. Bu meyanda otobüslerin durak istasyonları halkın binmek ve inmek istediği yerlerden uzaklara nakledilmiş, mesela Tıbbiye Mektebi önünde otobüslerin beklemesi yasaklanmıştır. Burada inmek isteyen bir müşteri, otobüs şoförünü tazyik edip arabayı durduracak olursa belediye memurları otobüsçülere 25 lira ceza kesmektedirler. Bu hususta Belediye Başkan Yardımcısı Hamit Bey bir yazarımıza şu açıklamayı yapmıştır: "Otobüslerin işlemesine engel olunmamaktadır. Durak yerlerinin tayini sırasında belediyenin en az tehlikeli yerler neresi ise oraları tayin etmesi son derece doğaldır. Ortada şikâyeti gerektirecek bir hal yoktur"[254].

Dahiliye Vekâleti, itirazlara rağmen İstanbul'da otobüs işletme imtiyazını 22 Mart 1932'de belediyeye verdi[255]. Ancak belediye bu imtiyazı nasıl kullanacağına dair tereddüt yaşıyordu[256]; zira gereken hazırlıklar yapılmamıştı. Bu arada otobüs sahipleri de endişe duymaya ve kendi aralarında örgütlenmeye başladılar. Bu konuda "2.000 Otobüsçü Endişede!" başlıklı gazete yazısının bir kısmında şunlar kaydediliyordu: "*Otobüsçüler, belediyenin imtiyazından telaşa düştüler, bir cemiyet yaptılar. İstanbul'da otobüs işletme imtiyazının belediyeye verilmesi, otobüs sahiplerini endişeye düşürmüştür. Şimdiye kadar şehrin muhtelif semtlerinde kendi sermayeleriyle otobüs işletenler, aralarında toplanarak durumu görüşmektedirler.*

Acaba, belediye kendisine verilen bu imtiyazı ne şekilde kullanacaktır? Bir şirkete mi verecektir, yoksa otobüs servislerini kendi aracılığıyla mı idare edecektir? Bütün ihtimaller dahilinde belediye, otobüs işletenlere karşı ne gibi bir vaziyet alacaktır? Dün otobüs sahipleri ile temas ederek onların bu mesele etrafındaki fikirlerini öğrenmek istedik.

Sirkeci-Bakırköy arasında işleyen otobüslerin sahiplerinden Musa Bey diyor ki: "Belediye isterse onunla birleşiriz yahut da onun himayesinde çalışırız. Eğer belediye bizi tamamen çalışmaktan men ederse hemen hemen tamamen Türk sermayesinden ibaret olan 360 bin

254 Cumhuriyet, 15 Kasım 1931.

255 Cumhuriyet, 23 Mart 1932.

256 Bununla ilgili bir yazı için bk. "Otobüs İmtiyazı Üsküdar Tramvay Şirketine mi Verilecek?", Cumhuriyet, 25 Mart 1932.

lira atıl bir halde kalmış olacaktır. Bundan başka birçok zararlar daha göreceğiz. Tabii belediyenin bizim de hukukumuzu dikkate alacağını ümit ediyoruz. Eğer belediye bu işi yalnız kendisine inhisar ettirmek istiyorsa bizim elimizdeki otobüsleri satın alması icap eder.

Bizim aldığımız gayrı resmî malumata göre hükümet belediyenin otobüs işletmek imtiyazını ancak belediye araçları ile ve parası ile yapmak üzere vermiştir. Bu imtiyazın bir şirkete devri bahis mevzu değildir…"[257].

Otobüsçüler seslerini duyurmak için devrin Başbakanı İsmet Paşa'ya da müracaat ettiler[258]. Dahası otobüs işletme imtiyazına yalnızca otobüsçüler değil, Şirket-i Hayriye de itiraz ediyordu[259]. Bu nedenle İstanbul Valisi ve Belediye Başkanı Muhittin Bey, bir açıklama yapmak zorunda kaldı. Valinin konuya dair açıklaması şöyleydi: "*Otobüs işletme imtiyazının belediyeye verilmesi dolayısıyla birçok kimse işin mahiyetini bilmeden basında neşriyat yapmışlardır. Bu suretle otobüs imtiyazındaki gaye ve hedeflerin mahiyetini değiştirerek otobüs işletenleri lüzumsuz bir endişeye sevk etmişlerdir. Otobüs sahipleri belediye tarafından alınan imtiyazdan lüzumsuz ve vakitsiz bir zarara uğramayacaklarından emin olmalıdırlar. Millî servetin korunmasında herkesten ziyade belediye büyük bir gayret göstermektedir. Gereken tedbirler vaktinde alınacaktır. Şimdilik herkes gönül rahatlığıyla işine devam edebilir. Otobüs işletme imtiyazının nasıl tatbik edileceği hakkında söz söylemek zamanı henüz gelmemiştir. Sırası gelince bu hususta izahat veririm*"[260].

Valinin açıklamasından sonra otobüsçülerin itirazları biraz olsun azalsa da belirsizlik yüzünden herkes teyakkuz halindeydi. Buna mukabil imtiyaz tartışmalarının devam ettiği günlerde belediye, otobüslerle ilgili yeni düzenlemelere de imza atıyordu. Bunlardan biri de otomobil ve otobüslerin hızlarını kısıtlamaya yarayacak âletlerin kullanılmasıydı. Konuyla ilgili karar, 1932 Mayıs ayında kaymakamlıklar üzerinden ilgililere duyuruldu[261]. 1 Eylül 1932'ye kadar bütün otobüslerin regülatör taktırmış olması gerektiği bildirildi. Ancak

257 Cumhuriyet, 27 Mart 1932.
258 Cumhuriyet, 4 Nisan 1932.
259 Cumhuriyet, 7 Nisan 1932.
260 Cumhuriyet, 14 Nisan 1932.
261 Cumhuriyet, 14 Mayıs 1932; Milliyet, 14 Mayıs 1932.

verilen süre dolmasına rağmen otobüslerin büyük bir kısmına hâlâ regülatör takılmamıştı[262]. Belediyenin konuyu yakından takip etmesi üzerine otobüsler bir hafta içinde regülatörleri temin ettiler. Bununla ilgili bir gazete haberinde şu bilgiler veriliyordu: "*Otobüslere konulacak regülatörler için belediyeye üç numune verilmişti. Fen heyetince bunlar üzerinde yapılmakta olan tetkikat bir iki güne kadar bitmek üzeredir. Halihazırda bütün otobüslere regülatör konmuştur. Fakat muhtelif otobüslerde bu üç numuneden de vardır. Tek çeşit değildir. Bunun için belediye henüz regülatörleri mühürlememiştir. Tercih edilen numuneye göre hepsinin tek tip olması icap edecektir. Bunu dikkate alan otobüs sahipleri, belediyeye müracaat ederek kendilerinin ikinci bir masrafa sokulmak suretiyle zarara uğratılmamalarını ve regülatör numunelerinin serbest bırakılmasını rica etmişlerdir. Henüz kendilerine bir cevap verilmemiştir*"[263].

OKUMA PARÇASI

Edirne-İstanbul Otobüs Hattı Hizmete Girdi

Otobüs, İstanbul içinde her geçen gün biraz daha yaygınlaşıyor, şehir halkı bizzat belediyeye müracaat ederek kendi mahallelerine de otobüs hattı açılmasını talep ediyordu. Mesela Kadıköy ile Kayışdağı arasında otobüs hattı açılması için bölge halkı 1932 Ekim'inde belediyeye müracaat etmişti[264]. Şehir içinde yeni hatlar açılırken diğer taraftan da şehirler arasında otobüs hatları tesis ediliyordu. Bu minvalde ilk olarak Edirne-İstanbul arasında bir otobüs hattı açıldı. Konuyla ilgili bir gazete haberi şöyleydi: "*Edirne-İstanbul Arasında Otomobil İşliyor. Edirne-İstanbul arasında otobüs seferleri yapılmaya başlanmıştır. Otobüsler bir gün Edirne'den, bir gün İstanbul'dan sabahları saat 8'de hareket etmekte ve bu yolu 10 saatte almaktadırlar*"[265].

262 Cumhuriyet, 2 Eylül 1932.
263 Cumhuriyet, 13 Eylül 1932.
264 Cumhuriyet, 14 Ekim 1932.
265 Milliyet, 16 Temmuz 1932.



Istanbul yolları

Edirne yolunda 30 kilometroluk bir kısım daha bitiyor, Edirnekapı - Yedikule sur harici yolu kısmen ikmal edildi

Bayındırlık direktürlüğünce İstanbul Vilâyeti dahilinde yaptırılmakta olan birçok yollar bitmiştir. Bu yolların birçoğu asfalt olarak yapılmış, bir kısmına da ihtiyaca cevab verecek şekilde taş döşenmiştir. Vilâyet dahilindeki yol çalışmalarının en son durumu şudur:

Yukarıda İstanbul - Edirne yolundan bir görünüş, aşağıda Edirnekapı - Yedikule sur harici yolunda çalışma

İstanbul - Edirne yolu

İstanbul - Edirne yolunda bu ay nihayetinde 30 kilometroluk bir kısım daha bitirilecektir. Bu suretle bu yolun Topkapıdan itibaren 45 kilometrosu, ya-

(Arkası 5 inci sahifede)

İstanbul-Edirne yolu (Cumhuriyet, 11 Kasım 1935, s.1

1934- Belediye Otobüsleri ve Seferleri ile İlgili Düzenleme

1930 yılının başında Üsküdar-Kadıköy arasında işleyen otobüslerin güzergahları belirlenmiş ve buralar şoförlere bildirilmişti. Otobüslerin bu güzergah dışındaki yolları kullanmaları da yasaktı[266]. Otobüs taşımacılığı İstanbullular tarafından ilgiyle karşılanmış ise de seferlerin yerleşmesi ve fiyatların standarda kavuşturulması hayli zaman almıştı. Özellikle Kadıköy otobüslerinin ücretlerindeki dengesizlik vurgun olarak nitelendirilmekteydi. 1930 yılının

266 Milliyet, 2 Şubat 1930.

başında Kadıköy iskelesinden Kızıltoprak'a yapılan taşıma ücreti 7,5 kuruş iken, bundan daha kısa mesafesi olan Moda otobüsleri, yolcuları 15 kuruşa taşınmaktaydı. Gazeteler ücretin dengelenmesi konusunda Şehremaneti'nin dikkatini çekerken, tasarruf tedbirlerinin uygulandığı bir dönemde yolculardan fazla ücret alınmasını haksızlık olarak değerlendiriyordu[267].

İstanbul'da otobüs işletmeciliğinin sorunları için 1934 yılının ilk ayında birtakım düzenlemelere girişildi. Sorunların başında seferlerde yaşanan aksaklıklar ile bazı eskimiş otobüslerin doğurduğu sıkıntılar geliyordu. Maslak yolu faciasından sonra belediye, otobüs servisleri hakkında sıkı tertibat almaya karar vermişti. Bu tarihte İstanbul'un muhtelif semtlerine yolcu taşıyan otobüs mevcudu 440'tı. İlk iş olarak bütün otobüslerin fenni muayenelerinin yapılması ve ruhsatlarının yenilenmesi kararlaştırıldı. Otobüslerin fenni muayenelerini ise bu defa Seyrüsefer İdaresi değil, Belediye Merkez Fen Heyeti yapacaktı. 4 Şubat tarihine kadar yapılan muayeneler neticesinde, şartlara uygun bulunan otobüslere yeni ruhsatlar verilecek, istenen özelliklere sahip olmayanlar trafikten kaldırılacaktı. Bilhassa regülatörler sıkı bir muayeneye tabi tutulacaktı. Bu aletlerin, otobüslerin 30 kilometreden fazla süratte gitmesine engel olması gerekiyordu. Fakat bazı şoförlerin regülatörler üzerinde oynama yaparak bu aleti bozdukları tespit edilmişti. Bunun için regülatörler daha sıkı şekilde mühürlenecekti.

Muayenelerde otobüslerin makine aksamına özellikle dikkat edilecekti. Öte yandan İstanbul'da yeniden otobüs işletmek için müracaat edenlere ruhsat verilmemekteydi. Bunun sebebi, otobüs işletme imtiyazının belediyeye geçmiş olmasıydı. Yeniden piyasaya otobüs çıkmadığı için mevcut otobüslerin sandıkları yenilenmekte, boyanmakta ve bunlar yeni otobüs gibi işletilmekteydi. Halbuki bunların makineleri eskiydi. Kazaların çoğalması da bu yüzdendi. Piyasaya yeni makine çıkarılmadıkça mevcut otobüsler gittikçe daha çok eskiyecek ve nihayet bir gün işlemeyecek hale gelecekti. O vakit şehir otobüslerini belediye işletmeye başlayacaktı. Belediyenin bu hissesini bizzat kendisi değil, büyük bir hissesine sahip olduğu Üsküdar Tramvay Şirketi kullanacaktı.

267 Milliyet, 19 Ocak 1930.

Belediyenin şimdilik aldığı tedbirler arasında, otobüslerin hareket saatlerinin düzenlenmesi de yer alıyordu. Otobüs hatlarının başında ve sonunda birer memur bulunacaktı. Otobüsler hareket ettikçe veya varış noktasına ulaştıkça servis defteri imzalanacağından belirli saatlerde hareket edecek bir otobüs, varış noktasına ne daha çabuk ne daha geç ulaşacaktı. Belirlenen süre içerisinde seferini tamamlayacak, böylece belirli bir hızda seyredecekti.

Belediyenin Haliç şirketinin tasfiyesi için yaptığı teşebbüsler, Şirket-i Hayriye'nin otobüsler kalktığı takdirde bilet ücretlerinde indirim yapmayı taahhüt etmesi ve belediyenin otobüsler üzerinde yaptığı incelemenin sona ermesi İstanbul'un ulaşım vasıtaları meselesini tekrar ortaya çıkardı. İstanbul'un köklü taşıma kurumlarından olan Şirket-i Hayriye, Haliç, Tramvay ve Şimendiferler birkaç senedir otobüs rekabetiyle karşı karşıya gelmiş durumdaydılar. Bu şirketlerin hepsi de rekabetten zarar görmekteydi. Yalnız İstanbul'un otobüs işletme imtiyazı belediyenin elindeydi. Bu yüzden herhangi bir teşekkül şehirde otobüs işletemiyordu. Otobüs rekabeti en fazla Haliç şirketine zarar vermekteydi. Haliç'in sadece İstanbul sahilinde işleyen otobüsleri söz konusu şirketi acze düşürmeye yetmiş, şirket borçlarını ödeyemez hale geldiği için, belediye şirketin tasfiyesini istemek mecburiyetinde kalmıştı. Belediyenin düşüncesi özellikle Haliç sahillerinde bir otobüs servisine ihtiyaç olup olmadığı merkezindeydi. Gazi Köprüsü yapılınca Haliç'te üç köprü olacağına göre iki sahilde de otobüs seferleri yapılırsa Haliç'te vapur işletmeye gerek kalmayacağı düşünülüyordu.

Diğer taraftan otobüs şirketi de Eyüp otobüslerinin günde ne kadar yolcu taşıdıklarını tespit etmeye başlamış, bunun için yolun dört beş yerinde kontroller gerçekleştirmişti. Tramvay şirketi ise en önce Eyüp hattını yapmaya mecbur bulunduğundan hattı bugünkü vaziyette yaptırmak düşüncesindeydi. Vatandaşlar, Haliç sahillerinde konuyla ilgili röportaj yapan Milliyet muhabirine, genellikle otobüsü hızlı bir araç olduğu için tercih ettiklerini söylemişlerdi. Zira Eyüp'e vapurla 50 dakikada, otobüsle ise 20 dakikada gidilmekteydi. Ayrıca otobüsler sabahları ve akşamları 3'er dakika, günün diğer vakitlerinde ise 5'er dakika ile sefer yapmaktaydılar. Kaldı ki, Eminönü-Eyüp yolu şehrin en bozuk yollarından biriydi; şayet yol iyi olsa otobüsçüler Eyüp'e 12 dakika-

da bile gidebileceklerinin garantisini veriyorlardı. Muhabirin görüştüğü bir otobüs şoförü, halkın tam bu çağa uygun bir ihtiyaç olması nedeniyle otobüse rağbet gösterdiğini söylemiş fakat yarın ne olacağını kestiremedikleri için planlı hareket etmekten mahrum olduklarını ve bir an önce şirketleşmeye gitmeleri gerektiğini ifade etmişti. Şoför, diğer taşıma şirketlerinin, otobüslerin kaldırılması halinde indirim yapacaklarını vaat etmelerine karşılık ise kendilerinin de yolların ıslah edilmesi halinde indirime gideceklerini, hatta bilet ücretlerinin bir kısmını bu yolun tamir masrafı olarak belediyeye hibe edebileceklerini belirtmişti.[268]

Özel Otobüsler

1940'lı yıllarda Tramvay İdaresinin işlettiği otobüslerden başka özel şahıslar tarafından işletilen otobüslerin miktarı da gün geçtikçe çoğalmaktaydı. Bu tarihlerde belediye, otobüs işletmek isteyen her müracaatı kabul ederek ruhsat vermekteydi. Ancak daimi encümen, bu ruhsatları şarta bağlı olarak vermekteydi. Şehirde otobüs işletmek, belediyenin imtiyazı dahilinde olduğundan Tramvay İdaresi'nin sipariş ettiği otobüsler seyrüsefer ihtiyacını sağladıkları takdirde bunların faaliyetine veriliyor, veyahut tramvay otobüslerinin işlemediği sahalarda bunların çalışmasına müsaade ediliyordu. Özel otobüslere bu şartla ruhsat verildiğinden, Tramvay İdaresi'nin sipariş ettiği 50 otobüs geldiğinde, belediye durumu yeniden inceleyecekti. Şimdiye kadar verilen ruhsatlarla işleyen otobüslerin fazlalığı yüzünden bundan sonra yeni müracaatların reddedilmesi düşünülmekteydi. Diğer taraftan bazı özel otobüslerin belediyece belirlenen ücret tarifesine tamamıyla riayet etmedikleri görülmüştü. Uzak mesafelere mahsus biletlerin kısa mesafelerde inecek yolculardan da alındığı tespit edilmişti. Bu mahzuru önlemek ve tarifelerin sağlıklı uygulanmasını sağlamak üzere her otobüsün içine matbu ücret tarifelerinin asılması kararlaştırıldı[269].

268 Milliyet, 25 Ocak 1934.

269 Akşam, 1 Ocak 1948.



Üsküdar-Kadıköy-Kısıklı otobüsü



OKUMA PARÇASI

Üsküdar Otobüsleri

Üsküdar tramvayları işlemeden önce epey münakaşa olmuştu. En başta tramvayların işlemesinden otobüsçülerin zarar görecekleri iddiası ileri sürülüyordu. Gerçekten de Üsküdar'da günden güne artan ihtiyaç ve rağbet karşısında birçok kimse, Üsküdar otobüsçülüğüne heves edip bin bir şekilde otobüsü o sahaya dökmüşlerdi. Tramvay işletmek bahsi ciddileştiği zamanlarda otobüs sahipleri, tramvayın kendilerine rekabet edip işlerini bozacağını zannediyorlardı. Bu üzüntü ile bir kısım otobüsçüler mallarını satmaya giriştiler. Son zamanlarda Üsküdar piyasasında otobüsler azalmakta ve yeni çıkarılmış otobüs hiç görülmemekteydi. Bu münakaşalar uzun süre devam etti. Nihayet tramvaylar işlemeye başladı. Bu nedenle bende de durumu incelemek arzusu uyandı. Acaba tramvay hakikaten otobüsçülerle rekabet ediyor mu, vaziyet nasıldır diye bir dolaştım. Neticeyi otobüsçülerin lehine buldum. Bakınız nasıl:

Tramvayın sık sık seferi olması, daha ucuz ve rahat olması dolayısıyla otobüsçülerle rekabet edeceğini zannetmek doğrudur. Fakat bu zannı, bugünkü durum tamamıyla ortadan kaldırmıştır. Tramvay yapılmadan önce oralara gitmekten çekinen, ister iş ister gezmek için başka yerleri tercih eden birçok kimse; *"tramvay var!"* diyerek Üsküdar'a dökülmeye başladılar.

Tramvay arabalarının sayısı sınırlı olduğu için haliyle bu rağbet karşısında gelen müşteriler yer bulamamaya başladılar. Tramvaya binebilenlerden daha fazla açıkta kalanlar oldu. Onlar da pek tabi karşılarında otobüsleri görmeye ve yine istedikleri tarzda nakliye vasıtalarından istifadeye başladılar. Bugün Üsküdar, Kısıklı, Çamlıca ve civarı için; "*tramvayı var, otobüsü var, arabası var, daha ne istiyorsunuz?*" denilmektedir ki şüphesiz bu rağbet otobüsçüleri korkutacak değil sevindirecek bir şeydir. Ancak bizde garip bir hal vardır. Birisinin bir yerde işe başlayıp para kazandığını gördük mü, derhal onu aynı şekilde taklide özeniriz. Bizi gören bir diğeri, bir diğeri daha derken kısa bir süre içinde o işin müteşebbisi birken beş, beş iken on oluverir. Fakat her işin bir haddi vardır. O muhitte bir, belki iki kişiyi doyuran bir işi; on beş kişi yapınca neticede hepsinin zarar edeceği aşikârdır. Üsküdar otobüsçülüğü de belki bu haldedir. Bundan kurtulmak için de çareler çoktur. Bunlar arasında en fazla şu teşebbüsü tavsiye edebilirim: Bir kısım otobüsçüler, Üs-

küdar-Kadıköy, diğer bir kısım İmrahor-Doğancılar, Tunusbağı, Duvardibi hattını ihdas edip o yollarda çalışmalıdırlar. Bugün böyle bir tecrübenin başarısından şüphe edilemez. Neticede hem otobüsçüler zarar yerine kazanç temin etmiş hem de o civar halkı nakliye vasıtalarından istifade etmiş olur[270].

Tamirhanelerle İlgili Yeni Düzenlemeler Yapılıyor

1931 yılında otomobil tarihi ile ilgili yapılan yeni düzenlemelerden biri de tamirhanelere dairdi. 16 Ağustos 1931 tarihli bir gazete haberinde yapılacak düzenlemelere dair şu önemli bilgiler veriliyordu: "*Lastik vesaire tamiri meselesiyle otomobil ve kamyonların tamirci dükkanları önünde durmaları belediyece men edilmiştir. Tamiri gereken otomobil ve kamyonların tamamen tamirhanenin içine girmeleri mecburidir. İçine kamyon ve otomobillerin girmesine müsait olmayan bunun gibi tamirhaneler altı ay sonra kapatılacaktır. Eğer iş yeri sahiplerinin kontratları varsa sürenin sonuna ilave edilecektir. Yeniden açılacak bunun gibi tamirhanelerin açılmasından önce belediyelerden ruhsat almaları lazımdır. Gerekli şartları taşımayan tamirhanelerin açılmasına müsaade edilmeyecektir*"[271].



Suadiye'de çalışan otobüsler (Milliyet, nr. 3164, 29 Teşrinisani 1934)

Belediyenin verdiği sürenin dolmasına kısa bir zaman kala tamirhane sahipleri belediyeye müracaat ederek sürenin uzatılmasını talep ettiler. Bu talep olumlu karşılandı ve süre Mayıs 1932'ye kadar uzatıldı[272].

270 Milliyet, 5 Temmuz 1928.
271 Cumhuriyet, 16 Ağustos 1931.
272 Cumhuriyet, 17 Şubat 1931.



Cumhuriyet, nr. 1704, 3 Şubat 1929, s. 1

Otomobillerin Karla İmtihanı

İstanbul, tarihinde pek çok kez şiddetli kış aylarına şahitlik etmiştir. Hayat şartlarının olumsuz etkilendiği bu şiddetli kışlardan biri de 1929 senesinde yaşandı[273]. Otomobil ile at arabalarının henüz İstanbul sokaklarında birlikte görülmeye devam ettiği 1929 senesinin Şubat ayı, otomobil tarihi açısından da önemli bir yere sahiptir.

2 Şubat 1929 günü ansızın bastıran kar ve tipi, İstanbul'da bazı sıkıntılara sebep olmuştur. Basından takip edilebildiğine göre; yaşanan tipiden dolayı vapurlar işleyemez olmuş, tramvay seferleri durma noktasına gelmiş, telgraf hatlarında kesintiler yaşanmış, pek çok otomobil yolda kalmış, bazılarının ise yokuş yukarı çok zorlandığından motorları bozulmuştur. Nakliye vasıtalarında yaşanan sıkıntıdan dolayı sabahleyin evinden çıkan insanlar, evlerine dönebilmek için gece yarılarına kadar istasyonlarda, iskelelerde mahsur kalmışlardır. Evine gitmek için otomobil arayan insanlar ise ya otomobil bulamamış ya da şoförler fırsattan istifade taksi fiyatlarını yükselttikleri için otomobilleri kullanamamışlardır. Bu durum karşısında Seyrüsefer Merkezi harekete geçerek mazeretsiz müşteri kabul etmeyen ve belirlenen taksi ücretinden fazla

273 1929'da bütün dünyada şiddetli bir kış mevsimi yaşanmıştır. (Bazı örnekler için bk. İkdam, 13 Şubat 1929; Hayat, nr. 1, 14 Şubat 1929, s. 20; Cumhuriyet, 3 Şubat 1929). 1929'da dünyada yaşanan kış ve 1788'den 1929'a kadar olan kış aylarının şiddetinin değerlendirilmesi hakkında bk. Resimli Uyanış, nr. 14, 7 Mart 1929, s. 214-215.

para talep edenler şoförler hakkında işlem başlatmıştır. Yine lastiklerine zincir takmayan şoförlerin de şiddetle cezalandırılacağı duyurulmuştur. Ancak buna rağmen şehirde pek çok otomobil kazası meydana gelmiştir. Fırtına giderek şiddetini arttırmış ve görüş mesafesi açık alanlarda 10 metreye kadar düşmüştür. Şehremaneti yolların açılması için 1000 amele görevlendirmiş, ancak yoğun tipiden dolayı ameleler yolları açamamış, çareyi mesai tatili yapmakta bulmuştur[274].

Fırtına, 3 Şubat 1929'da da aynı şiddette devam etmiştir. Polisler ve zabıtalar iskele ve istasyonlarda mahsur kalan insanlara zeytin, peynir, ekmek dağıtmış; kadın ve çocukları araba, kamyon gibi araçlarla evlerine ulaştırmaya çalışmışlardır. Yaşanan fırtınadan dolayı 3 vapur karaya oturmuş, 2 motor, 1 kayık batmış, 4 amele, 1 memur donarak can vermiş, 4 ev yıkılarak pek çok hayvan telef olmuştur. Garajlara giremeyen 80 kadar otomobil, karlara gömülüp kalmış, şehirde pek çok trafik kazası yaşanmış, cenazeler kaldırılamamış, İstanbul sokakları ölüm sessizliğine bürünmüştür. Fırtınanın şiddetinden dolayı bazı otomobil şoförleri, haklı olarak yolcu almamaya başlamış; bazıları ise fiyatlara kafalarına göre zam yapmışlardır. Bu sıkıntıyı gidermek isteyen Şehremaneti ise taksi ücretlerine bir günlük yüzde 50 zam yapmıştır[275].

6 Şubat 1929 sabahı havanın açmasıyla birlikte hayat normale dönmeye başlamış ve şehirde yoğun bir temizlik faaliyetine girişilmiştir. İnsanlar evlerinin ve dükkanlarının önünü temizlemiş; belediye görevlileri ise caddelerdeki karları temizleyerek kar altında kalan otomobil, kamyon ve arabaları kaldırmaya başlamıştır. Şehrin çoğu yerinde kar kalınlığı 2 metreyi aştığından dolayı yolların tamamının açılması yerine, otomobil ve yayalar için siper şeklinde yollar yapılmıştır. Tramvayların düzenli şekilde işlemesi için ameleler hattın karla kaplı kısımlarını temizlemeye girişmiş, fırtına yüzünden İstanbul sokaklarından kaybolan otomobiller de artık caddelerde görülmeye başlamıştır[276]. Fırtına sebebiyle şoförlerin yaptığı yolsuzluk, şehremanetinin taksi ücretlerine yüzde 50 zam yapmasıyla önlenmişti. Hava şartları iyi gittiği takdirde otomo-

274 Cumhuriyet, 3 Şubat 1929; İkdam, 3 Şubat 1929.

275 Cumhuriyet, 4 Şubat 1929; Milliyet, 4 Şubat 1929.

276 Cumhuriyet, 7 Şubat 1929.



Milliyet, nr.1073, 5 Şubat 1929, s.6

billerin zamsız sefer yapacakları duyurulmuş, buna mukabil kar ve tipi devam ederse taksi ücretlerinin yüzde 50 zamlı olarak alınacağı bilgisi verilmiştir[277]. Şubat ayı içerisinde bazen fırtınaya dönüşen, bazen ise yolların donmasına

277 İkdam, 8 Şubat 1929.

sebep olan ayazlar yaşanmıştır[278]. Şehremaneti Avrupa'da olduğu gibi karlı havalarda kızaklarla eşya taşımaya karar vermiş, bu kızaklardan da 2 adet temin etmiştir[279]. Kar yağışı ve ayazlar şehri ancak 26 Şubat 1929'da terk etmiş, şehir günlerdir beklediği güneşe kavuşmuş, otomobil sahipleri de derin bir nefes almıştır[280].

OKUMA PARÇASI

İstanbul'un İlk Kar Makinesi Hizmete Başladı

İstanbul'da sokaklardaki karı temizlemek için ilk kar makinesi, 1929 yılında satın alındı. Bununla ilgili bir gazete haberinde şu bilgiler veriliyordu: "Şehremanetinin bir kar makinesi getirttiğini yazmıştık. Makinenin kuvveti ilk kar yağdığı zaman tecrübe edilecektir. Bu makinenin iki metre yüksekliğindeki karları temizlediği söylenmektedir. Makine gayet büyük olduğu halde bir adam tarafından idare edilebilmektedir. Kar makinesinin önündeki kürekler gayet kuvvetlidir. Bunların kamyonların önüne konularak da kullanılması mümkündür"[281].



İkdam, nr. 11421, 8 Şubat 1929, s.1

278 Fırtına ve ayazın devam ettiği günlerde bazı haberler için bk. Cumhuriyet, 8 Şubat 1929, s.1; Cumhuriyet, 9 Şubat 1929; Cumhuriyet, 10 Şubat 1929; Cumhuriyet, 11 Şubat 1929; Cumhuriyet, 12 Şubat 1929. İlerleyen günlerde ise kar fırtınası dinmiş, lodos hakim olmuştur. (Cumhuriyet, 13 Şubat 1929)

279 İkdam, 14 Şubat 1929.

280 Milliyet, 26 Şubat 1929.

281 Cumhuriyet, 9 Aralık 1929.



Kar Makinesi (Cumhuriyet, nr. 2007, 9 Aralık 1929, s.1)

Kadınlar Otomobil Kullanmaya Teşvik Ediliyor!

Cumhuriyet'in ilk yıllarında kadınlar da otomobil kullanmaya teşvik edildiler. Bu minvalde bir taraftan reklamlar yayınlanırken, diğer taraftan da kadınlara otomobil eğitimi verilmeye başladı. Ancak zaman zaman kadın şoförlerin eleştirildiği de oluyordu.

Kadınları otomobil almaya teşvik etmek adına yayınlanan bir gazete ilanı şöyleydi[282]: **"***Hanımefendilere Mühim İlan! Moris otomobilleri fabrikası, İngiltere'de çok rağbet gören markasının İstanbul'da da revaç bulması için Moris otomobilini satın alacak ve bizzat kendisi kullanacak her hanımefendiye kıymetli mükafatlar sunmaya karar vermiştir. Bu suretle Moris otomobilinin idaresindeki kolaylık bizzat tecrübe edilmiş olacak. İngiltere'de 100.000 kadın Moris otomobillerini zevkle kullanmaktadırlar*".

Kadınlara otomobil eğitimi vermek üzere açılan ilk kurum ise Kadın-Erkek Otomobil ve Makinist Mektebi idi. Mektep, Taksim'deki stadyumun arkasındaydı. *"Şoför mekteplerinin en mücehhez ve en mükemmeli"* olarak tavsif edilen mektep, belli bir program dahilinde 1927 Haziran ayından itibaren yeni dönemine başladı[283].

1930 yılının başında Otomobil Dergisi'nde yayımlanan bir haberde, Matmazel Helen Nis'in kırdığı bir rekordan bahsedilmiştir. Helen Nis, Bugatti otomobili ile, saatte 197.7 kilometre ile rekor kırmıştır. Nis'in rekoru, yakın gelecekte kadınların otomobil sürücülüğünde parlak bir yer edinecekleri şeklinde yorumlanmıştı. Bununla birlikte Türk kadınının bu alandaki ataleti şu cümle ile sorgulanmıştır: "*Acaba bizim hanımefendilerde de otomobilcilik zevki uyanacak mı dersiniz?*"[284].

282 Milliyet, 23 Mart 1927.
283 Milliyet, 6 Haziran 1927.
284 "Otomobil, Sürat ve Kadın", Otomobil, Sayı 1-8 (Ocak ve Şubat 1930), s. 33.



Karlı Yolda kalmış otomobil (İBB Kültür AŞ Arşivi)

Türkiye'nin İlk Kadın Taksi Şoförü Muammer Hanım'ın Ehliyete Kavuşması

Türkiye'de şoförlük sınavlarını geçerek sürücü belgesi alan ilk kadın Kolonyacı Perihan adında bir İstanbullu idi. Perihan Hanım, bu belgeyi özel otomobilini kullanmak için almıştı. 6 Ocak 1930 tarihli Cumhuriyet gazetesinin haberine göre; Kasımpaşa'da oturan 18-19 yaşlarında bir kız, Seyrüsefer Merkezi'ne müracaat ederek şoför merkezinden mezun olduğunu ve takside çalışmak istediğini belirterek şoförlük vesikası alabilmek için dilekçe vermişti[285]. Bu genç kız, ismi tarihe "*Türkiye'nin profesyonel ilk kadın taksi şoförü*" diye geçecek olan Muammer Hanım'dı. Kızın dilekçesi önce Cerrahpaşa Hastanesi'ne havale edildi. Muammer Hanım, 7 Ocak tarihinde sağlık kontrolünden geçirilecek, araç kullanmaya mani bir durumu tespit edilemediği takdirde ehliyet sınavına alınacaktı[286]. Sağlık kontrolünden başarıyla çıkan Muammer Hanım'ın dilekçesi belediyeye havale edildi. Kadınların ehliyet alması için

285 Cumhuriyet, 6 Ocak 1930.
286 Milliyet, 7 Ocak 1930.



Beyazıt Meydanı'nda temizlik yapan kepçe (İBB Kültür AŞ Arşivi)

yasal bir engel bulunmadığından talebi kabul edildi. Muammer Hanım, 15 Ocak günü mühendisler huzurunda yapılan sınavları başarıyla vererek ehliyet almaya hak kazandı. Türkiye'de kadınlara belediye başkanı seçiminde oy kullanma hakkının 20 Mart 1930'da, köy muhtarı olabilme hakkının 1933'te ve milletvekili seçme ve seçilme hakkının 1934'te tanındığı hesaba katılırsa, Muammer Hanım'ın bu başarısı kadının kamusal hayata girişinin ilk örneklerinden olması bakımından önem taşımaktadır. Nitekim gazete sütunlarını kendisinden övgüyle bahseden yazılar kaplamıştır. Örneğin, Cumhuriyet gazetesi Muammer Hanım'ın özellikle teorik sınavda bilgisiyle herkesi kendine hayran bıraktığını yazmıştır. Taksi otomobili kullanmak için yapılan ehliyet sınavı diğerlerine göre daha sıkı olduğundan, Muammer Hanım'ın belge alması ayrıca takdire şayan olarak değerlendirilmiştir[287].

287 Cumhuriyet, 16 Ocak 1930.

Muammer Hanım'ın ehliyetine kavuşması o günkü mevzuat gereği üç ayı bulmuştu. Bu arada bazı yayın organlarında Muammer Hanım'ın diğer şoförleri aşağıladığı ve onları sarhoşlukla itham ettiği yönünde haberler çıktı. Bunu düzeltmek için nisan ayı başlarında Cumhuriyet gazetesini ziyaret eden Muammer Hanım, şoförlükle ve taksicilik mesleğiyle ilgili düşüncelerini de paylaşmıştı: *"İmtihanlarımı tamamen bitirdim. Vesikamı almak üzereyim. Beni bilhassa amelî [pratik] imtihanda direksiyondan çok sıkı imtihan ettiler. İki manevrada dönülecek yeri ben bir manevrada dönmeğe muvaffak oldum. En sert virajları da geçirttiler. Hepsini yaptım. Bu nedenle diğer şoför arkadaşlarım gibi bana da ehliyetname verilecektir. Ben de hemen bir otomobil alarak işe başlayacağım. Yanımda akrabamdan bir erkek, muavin olarak bulunacaktır. Şoförlüğe yalnız kâr için değil aynı zamanda memleketimizde bir yenilik olsun diye teşebbüs ettim. Fikri Tevfik Şoför Mektebi'nden mezun oldum. Bundan önce Sen Jorj Fransız Mektebi'nde ve diğer bazı Türk mekteplerinde okudum. Geceleri çalışmak niyetinde değilim. Bir gazetede şoför arkadaşlarıma sarhoş dediğim yazıldı. Böyle bir şey söylemedim. Meslektaşlarıma böyle bir sözü nasıl sarf ederim?"*



Kar konulu otomobil karikatürü (Milliyet, nr. 1080, 12 Şubat 1929, s.5)

Muammer Hanım'ın takside çalışacak olmasına diğer şoförlerin tepkisinin ne olacağı da merak konusuydu. Cumhuriyet'e göre, şoförlerden bazıları, kadınların mesleğe intisaplarını yeni ekmek ortağı şeklinde telakki etmişlerdi. Bazıları ise kadın şoförlerin gece mesaisine katlanamayacakları gerekçesiyle



Fikri Tevfik Bey'in 1930'daki "Otomobil ve Makinist Mektebi" reklamı (Milliyet, nr. 2547, 14 Mart 1933, s.7)

meslekten çabuk soğuyacaklarını düşünmekte idiler. Bununla birlikte erkek şoförlerin ekseriyeti, ilk kadın meslektaşlarını saygı ve memnuniyetle karşılamışlardı. Şoförler Cemiyeti eski reisi ve milli garaj sahibi Senihi Bey bu hususta ne düşündüğünü soran muhabire şu cevabı vermişti: "*Biz, her mesleğe giren hanımların şoförlüğe de intisaplarını memnuniyetle karşılarız. Hanımların da bu meslekte çok muvaffak olacaklarından eminiz. Avrupa'nın her yerinde şoförlük yapan kadınlar var. Bizde niye olmasın? Kadınların sinirleri zayıf olduğu hakkındaki mülahazalar erkekler için de söz konusudur. Yeni hanım şoföre başarılar diliyoruz*"[288].

1948 Yılında Otomobil Ehliyet Sınavı Nasıl Yapılıyordu?

Akşam gazetesi yazarlarından Cemaleddin Bildik, 1948 Haziran ayında bir ehliyet sınavını izlemiş ve intibalarını yayımlamıştır. Söz konusu yazı; dönemin

288 Cumhuriyet, 7 Nisan 1930.

sınav sisteminin yanı sıra, kaç şoför olduğu, cinsiyet farkına göre şoförlük becerisi ve diğer konularda oldukça çarpıcı tespitler içermektedir. Yazarın anlatımına göre; sınav iki aşamalıydı. Adaylar önce belediyenin fen işleri müdürlüğünde teorik sınavdan geçiyor, ardından Hürriyet Tepesi'nde uygulama yapıyorlardı. Teorik sınav salı, çarşamba, perşembe ve cuma günleri yapılmaktaydı. Taksi ve kamyon kullanacaklar profesyonellik, özel otomobil sahipleri amatörlük sınavına tabi tutulmaktaydı. Amatörlük sınavına giren adaylara şehir içi hız sınırının kaç olduğu, otomobilin büyük ve küçük lambalarının ne zaman yakılması gerektiği, motorda zaman kavramının ne anlama geldiği, zamanlı motorların kaça ayrıldığı ve karbüratörün vazifesi gibi teknik sorular sorulmaktaydı. Adaylar sağlık kontrolünden de geçirilmekteydi. Gözlüklü adaylar sadece gözlükle araç kullanıp kullanamayacakları açısından inceleniyordu. Adayın asabi olmaması, organlarında eksiklik bulunmaması, dizlerini ve kollarını rahatlıkla oynatabilmesi gerekiyordu.



Kadın ve Otomobil (Resimli Gazete, nr. 274, 1 Kanunuevvel 1928, s.1)

Bilgi ve sağlık sınavında başarılı bulunan adaylar Hürriyet Tepesi'nde uygulama sınavına alınmaktaydı. Otomobilleriyle sıraya giren adayların her birine ileri geri sürüş hareketleri yaptırılıyor ve 'U' harfi şeklinde dönmeleri isteniyordu. U dönüşünü beceremeyen aday bir hafta sonra yeniden sınava alınıyordu. Bir günde ortalama 40-50 kişi sınava girmekteydi. Son yirmi yıl içerisinde 19.312 kişiye ehliyet verilmişti. 6'sı kadın olmak üzere 10.311'i profesyonel ehliyet sahibiydi. Bunlar taksi şoförü idiler. 4.300 kişi de kamyon vesaire ehliyeti almışlardı. İstanbul'da 611 kişi de motosiklet ehliyeti kullanmaktaydı. Son yıllarda ehliyet kadınlar arasında da artmaktaydı. Yetkililer, kadınların erkek-



"Türkiye'nin profesyonel ilk kadın taksi şoförü" Muammer Hanım. (Cumhuriyet, nr. 2046, s.1, 17 Kanunisani 1930)



"1928'de İsviçre'de şoförlerin geneli kadındır" (Resimli Gazete, nr. 270, 3 Kasım 1928)

lere göre daha dikkatli araç kullandıklarını ifade etmekteydi. İstanbul'da özel araç kullanan ehliyetli 180 kadın bulunuyordu ve bu kadınlar o tarihe kadar hiç kaza yapmamıştı. Bu durum, giyim ve süslenme konusunda birbirleriyle yarışan kadınların, can söz konusu olduğunda çok ihtiyatlı davrandıkları şeklinde yorumlanmıştı. Ayrıca yazar, tanıklık ettiği adayların verdikleri cevaplar ile trafikteki davranışları arasındaki çelişkiye de dikkat çekmekteydi. Örneğin, adaylar şehir içinde azami hız sınırını doğru bildikleri halde gündelik hayatta bunun birkaç kat üstüne çıkmakta idiler[289].

1938 Yılında Toplumsal Cinsiyet Açısından Otomobil Tutkusu

Otomobile olan rağbetin artmasının sebepleri hakkında yapılan ilginç bir araştırma, 29 Mayıs 1938 tarihli Akşam gazetesinde yayımlanmıştı. Otomobil tutkusuna erkekler ve kadınlar açısından yaklaşan araştırmacı gazetecinin tespitleri oldukça çarpıcıydı. Otomobil meraklısı bir yazar, otomobil tutkusunun artık tatmin edilemeyen arzular arasına girdiğini, buna sahip olmak istemeyen kimse bulunamayacağını; otomobili olan birisinin de daha iyisini alabilme hayali taşıdığını ileri sürmüştür. Çünkü kendisinde olmayan otomobilin motoru daha güçlü, karoseri daha güzel, markası daha popülerdir ve daha neler neler… Kısacası öteki otomobil mutlaka ve her hususta elindekinden daha üstündür.

289 Akşam, 29 Haziran 1948.



İstanbulda profesyonel ve amatör 19312 şöför var...

180 kadın da hususi otomobil kullanıyor

Yazan: Cemaleddin Bildik

İmtihanın ilk safhasından notlar — Süs, giyim ve sun'i güzellik yarışında delicesine önde giden kadınlar, otomobil kullanmada niçin ihtiyatlıdırlar? — İmtihanda sorulan sualllerden bir kaçı — İmtihana girenen arabasına bineler — Hürriyeti Ebediyede «u» harfi çizen vatandaşlar...

Akşam, nr. 10671, 29 Haziran 1948



Hürriyeti Ebediye'de muayene sırasına girmiş olan otomobiller (Milliyet, nr. 2472, s.1, 27 Kanunievvel 1932)

Otomobil sahipleri de küçük ve büyük araca sahip olanlar diye ikiye ayrılır. Büyük otomobilliler grubu, küçük otomobilliler grubuna tepeden bakarlar. Küçük bir otomobilin yolda büyük bir otomobili geçtiği ve bu hadisenin küçük otomobilliler grubunda uzun zaman tartışmalara yol açtığı da vakidir. Küçük otomobilin birçok iyi tarafı vardır. Şayet küçük otomobille giderken, yuvalanacak olursan arabanın parçalarını toplar ve adeta koltuğunun altına sıkıştırıp tamircisine götürür ve onu yeniden yaptırabilirsin. Otomobil öyle bir şeydir ki taksitle satın alınır ve insanı adeta göklere çıkarır. Bunda aracı kullanma becerisinin hiçbir rolü yoktur; motorun kuvveti, şasenin düzlüğü ve otomobilin dayanıklılığı gibi faktörler daha etkilidir. Çünkü otomobil kazalarıyla ilgili davalarda kullanıcı sorumluluğu meydana çıkmıyor. Her şey kusurlu, yalnız kullanan suçsuzdur.

Kadınların dekolte gece tuvaletleri, ipek çorapları ve boyama denilen renkli mendilleri vardır. Erkeğin cazibesi ise otomobiline münhasırdır. Gerçekten de zeki bir kadın için bütün erkekler eşittir, farkları kullandıkları otomobilin markasından ibarettir. Bugünün kadını için erkeğin ne bıyığı, ne geniş omuzları, ne gümrah sesi, ne sporcu kıyafeti çekici gelir; erkeğin bu devirde geçerli seksapeli otomobilinin aerodinamik şekli ve ne kadar hız yapabildiğidir. Birçok erkek buna inanmak istemese de gerçek böyledir. Yalnız kendi benliğini beğendirmek isteyen bir erkek 1912'den kalma bir otomobile binsin, hiçbir kadının onun yüzüne bakmayacağı kesindir. Otomobilin günlük alışkanlıklarımızı kökünden değiştirdiği sık sık işitilmektedir. Örneğin, bugün Avrupa'da



Hürriyeti Ebediye'de muayeneye girecek hususî otomobillerden biri (Akşam, nr. 10671, 29 Haziran 1948)



Hürriyeti Ebediye'de imtihan sırasını bekleyen bir kadın (Akşam, nr. 10671, 29 Haziran 1948)

baştan çıkarılan kızlar tarafından erkeklere karşı açılan davalara bakıldığında, bunların çoğunun yeni bir otomobil vaadiyle baştan çıkarılan kızlar olduğu görülür.

Bugünün asrî kadını, şapkasını nasıl kendisi satın alıyorsa, otomobilini de aynı şekilde almaktadır. Şapkasını başına geçirdikten sonra kocasına dönüp, "*nasıl, yeni şapkam yakışıyor mu?*" diye soran kadın, bugün aynı soruyu otomobili içinde "*nasıl yeni otomobilim kıyafetime yakışıyor mu?*" şeklinde sormaktadır. Her kadın, erkeğin kazancına göre bir otomobile sahip olabilir, deniliyor. Bu erkeğin mutlaka tek başına olarak kabul edilmesi gerekmez. Bu "*erkek*" bir anonim şirket de olabilir. Nasıl ki otomobilleri imal edenler birer anonim şirkettir, erkekler de öyle.



Küçük otomobil (Akşam, nr. 11012, 8 Haziran 1949)



Küçük otomobil (Akşam, nr. 11337, 4 Mayıs 1950, s.5)

Kısacası, eskiden beri erkeklerin sevgisinin mideden geçtiği söylenirdi; kadınların aşkı da şimdi otomobilden geçmektedir. Erkekler buna göre hareket etmelidirler[290].

Otomobil Sigortası Mecburi Hale Geldi

Otomobillerin sigortalanması meselesi daha 1926 yılından itibaren gündeme gelmeye başlamıştı. Bu konuda ilk olarak Amerika ve Avrupa'daki uygulamalara temas eden gazete haberleri ortaya çıktı[291]. Mesele 1927 yılında daha fazla ele alınmaya başlandı ve UNION adlı sigorta şirketi gazetelere verdiği ilanlarla otomobillerin de sigortalanabileceğini duyurdu[292]. Ayrıca 1927'de yerli ve yabancı sigorta şirketleriyle kanunî bir düzenleme de yapıldı[293].

19 Haziran 1928 tarihli Milliyet gazetesinde yayınlanan bir köşe yazısında da otomobil sigortacılığı meselesi ele alınmış ve şunlar kaydedilmişti "*Otomobilciliği ve bununla beraber daha birçok şeyi gelişen memleketlerde otomobillerin sigorta ettirildiği malumdur. Bizim için henüz yabancı olan bu mühim nokta hakkında okurlarımıza bir fikir vermek arzusuyla otomobil sigortacılığında uygulanan muhtelif usulleri arz edeceğim:*

1-Çarpma sigortası: Çalışan bir otomobilde çarpma veya sair bir şekilde başkaları tarafından meydana getirilebilecek ve masraf gerektiren maddî kazalara karşı,

290 Akşam, 29 Mayıs 1938.

291 Mesela bk. Milliyet, nr. 273.

292 Milliyet, 31 Ağustos 1927; 1 Ocak 1928.

293 Bununla ilgili bk. Milliyet, 2 Aralık 1927.



Küçük otomobil (Akşam, nr. 11381, 17 Haziran 1950)



Küçük Otomobil (Cumhuriyet, 27 Şubat 1933)

6-Hırsızlık sigortası: Otomobil hırsızlığına karşı,

7-Nakliyat sigortası: Otomobilin vapur, tren ve saire ile nakli esnasındaki kazalara karşı,

olmak üzere muhtelif sigorta usulleri vardır. Ayrıca son zamanlarda yukarıdaki yedi şeklin tamamını ihtiva eden; "Her Tehlike Sigortası" usulü daha fazla rağbet görmektedir. Amerika'da 1927 senesinde sigorta ücreti olarak otomobil sahiplerinin verdiği meblağ:

180,285,111 Mesuliyet Sigortası

30,018,229 Kaza Sigortası

73.378.889 Şahsi Sigorta

139.917.429 Yangın ve Hırsızlık Sigortası

77.328.878 Her Tehlike Sigortası

olarak toplam 490.972.536 dolara ulaşmıştır. Bunun sebebi ise oralarda sigorta edilmeyen otomobillerin seyrüseferine müsaade edilmemesinden başka bir şey değildir. Bizde ise henüz böyle bir şey yoktur. Halbuki her bakımdan faydalı olan bu mecburiyetin uygulanması ile önüne geçmeye başarılı olamadığımız kazalar bir hayli azalabileceği gibi, kaza ve saire yüzünden ocağı sönen çaresizler de felaketten kurtarılmış olacaktır. Zamanı çoktan gelen bu meselenin sigorta şirketlerinin yolsuzluklarına meydan vermeden ve bir an evvel alakadar olan makamlardan ehemmiyetle istirham ediyoruz".



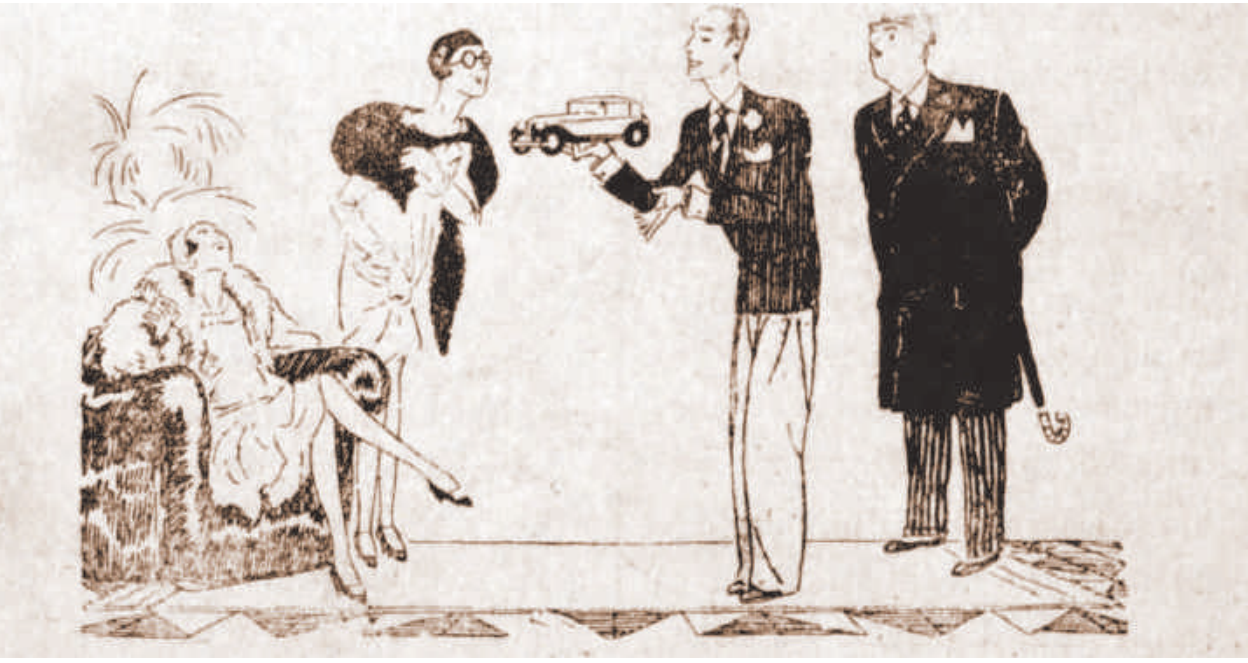
Karikatür:
"Hasada Giderken:
-Otomobil hem şık, hem mükemmel, hem seri, hem ucuz, hem rahat imiş, ulan Veli şundan ne diye bir tane almıyorsun.
-Ben de kendi kendime onu soruyorum". (Cem, Sayı 22, 10 Mayıs 1928)

Konunun gazetelerde köşe yazılarına konu olacak kadar gündeme getirilmesi üzerine Şehremaneti de harekete geçmek zorunda kaldı. Otomobillere mecburi sigorta yapılması için belediye kanununa bir madde ilave edilmesine dair hazırlıkları başlattı. Bunun için bir taraftan hukuki zemini tetkik etmeye, diğer taraftan da Fransa, İsviçre, Almanya ve İngiltere'deki uygulamaları incelemeye başladı[294].

Araba Vapurları

Araba vapurları daha Osmanlı döneminde kullanılmaya başlamıştı. Cumhuriyet döneminde ise hem otomobillerin çoğalması hem de Boğaz'ın iki yakasındaki yerleşimin artması nedenleriyle bu vasıtaya olan ihtiyaç artmıştı. Şirket-i Hayriye'nin 1927 yılında araba vapurları seferlerinden zarar etmesi sebebiyle 1928 yılında araba vapurları meselesi hararetli bir şekilde gündeme geldi. Bunun üzerine şirket, 1928 yılında araba vapuru seferlerini iptal etti. Konuyu

294 *Milliyet*, 15 Ağustos 1928.



Kadına vaat ettiği otomobili alamayan adamın oyuncak otomobil hediye etmesi (Resimli Gazete, nr. 278, s.4, 1928)

gündeme taşıyan ise Milliyet gazetesinde otomobil dünyasına dair yazılar kaleme alan bir yazardı.

Milliyet yazarı, ilk olarak "Araba Vapuru" başlıklı yazısında konuyla ilgili şunları yazdı: "*Bu cümleyi bununla ikinci defadır serlevha yapıyorum. İlk defasında Şirket-i Hayriye hakkındaki on iki senelik hissiyatımdan uzaklaşarak halkı düşünebileceğine inanmış ve her nasılsa Boğaziçi'ni ihya ve oraya rağbet çekmek için vapur tarifesine sahifelerce raporlar ve gereksiz mütalaaları derç edecek yerde, vapur tarifelerini düzene sokacak, Vaniköy'ünden Kandilli'ye on sekiz buçuk ve Kandilli'den Kavaklara on iki buçuk kuruş verdiren garip ücretlerini indirecek, diğer taraftan da beni en fazla alakadar etmek üzere hususî veya taksi otomobilleri ile cuma tatilinden istifade ile Boğaziçi'nin daha fazla rağbete muhtaç olan Anadolu tarafına gitmek ve gezmek isteyenler için araba vapuru seferleri ihdas ve beş lira gibi fahiş ücreti de makul hale getirebilecek bir şirket tasavvur etmiştim. Halbuki üzülerek görüyorum ki umduklarımın hiçbiri yapılamadı ve bu yaz da geçti. Araba vapurunun geçen sene zarar ettiği için bu sene ihdas edilemediğini öğrendim. O tarz ile zarar edeceği zaten belliydi. Akşam saat*

dörtte kim kalkar da araba vapuruna yetişeceğim diye geri döner. Şirket-i Hayriye'de asıl değiştirilecek zihniyet budur. Büyük müteşebbisler her işten derhal istifade beklemezler. Zamana ihtiyaç vardır. Boğaziçi'ne rağbet için halktan doksan bin imzalı mahzar beklemek, yirminci asrın iktisadî şartlarına hiçbir şekilde uymaz"[295].

Milliyet yazarı 28 Temmuz 1928 tarihli "Bir Tashih" başlıklı yazısında ise tartışmaya şöyle devam etti: "*Pazartesi günü neşredilen yazımda; otomobilcileri fazlasıyla alakadar eden bir noktaya temas etmiştim. Araba vapurunun pek müsait olmayan tarifesinin biraz da halkın arzusu ve menfaatine uygun hale getirilmesinin, Şirket-i Hayriye tarafından dikkate alınmadığını bilmem kaçıncı gazete yazarı olarak tekrar ediyorum. Bu arada bir otomobilin gidiş-dönüşü için alınan beş liralık fahiş ücretten bahsederken bir noktayı unutmuşum. Bugün düzelterek ilave ediyorum:*

Otomobiliniz ile araba vapuruna binip de karşıya geçmek isterseniz. Öncelikle otomobil için yalnız gitme ücreti olarak iki buçuk lira verirsiniz. Ondan sonra sıra size gelir. Gezmeye gittiğinize göre tabii ya ailenizi ya akrabanızı veyahut da birkaç ahbabınızı beraberinize almışsınızdır. Şimdi; otomobilde kaç kişiyseniz, her biri için ayrıca on buçuk kuruşluk birer bilet almak mecburiyetindesiniz. Beş kişi iseniz elli iki buçuk kuruş eder. İki buçuk lira da otomobil, tam üç yüz iki buçuk kuruşa öküzlerle beygirlerin arasında talihinize göre bir yere sahip olabilirsiniz.

Bu durum tabii dönüşte de aynıdır. Bu nedenle beş lira değil, yüz kuruş zammıyla altı yüz beş kuruş karşılığında öküz ve beygirlerin refakatinde debdebe ve tantana ile Üsküdar'a gider, gelirsiniz. Nakliye vasıtalarında asrilik bu kadar olur. Daha ne istiyorsunuz?

Bu satırları yazarken içime bir korku geldi. Ya bu işe köprüler içindeki yolculardan da ayrıca kuruş istemeyi düşünüverirse dedim. Ancak artık çare yok, yazmış bulunuyorum. Ve arz ettiğim meselenin esasına gülmek mi yoksa ağlamak mı gerekeceğini takdirinize bırakıyorum".

Milliyet yazarı tartışmayı 1928 yılı Eylül ayına kadar devam ettirdi. Bu minvalde 23 Eylül 1928'de "Şirket-i Hayriye-Otomobilciler" başlıklı yazıda şunları dile getirdi: "*Araba vapurundan bu sütunda birkaç kere bahsetmiş ve alakadar muhitlerde bahsedi-*

295 Milliyet, 23 Temmuz 1928.

len bazı temennileri Şirket-i Hayriye'nin dikkatine sunmuştum. Yazdıklarımız dikkate alındı ancak biraz geç kaldı. Bir ay kadar önce gazetelerde Şirket-i Hayriye'nin ilanları görülüyordu. Cuma günleri araba vapuru seferleri ihdas edilmiş, ücretlerinde indirim yapılmış, yolcu bileti almak mecburiyeti kaldırılmış, tarifeler uygun hale getirilmiş. Bu ilanı ilk okuduğum zaman çok memnun oldum. Fakat hakkıyla sevinememiştim. Çünkü gelecek seneleri düşünüyor, pek geç kalan bu faaliyetin ümit edildiği derecede müspet bir netice vermeyeceğini ve bu sene dahi iyi netice alamayan şirketin işine gelecek seneler de her ne olursa olsun böyle bir işe girişmeyeceğini tahmin ediyordum.

Evimi Boğaz'dan İstanbul'a naklettiğim ve otomobil ile karşıya geçecek vakit ve fırsat bulamadığım için araba vapurunun gördüğü rağbetin derecesi hakkında bizzat görerek bir fikir elde edemedim. Şirket idaresine yaptığım müracaatım ise tahminimde yanıldığımı gösterdi. Bu yanılış da beni cidden sevindirdi. Şirket-i Hayriye Genel Müfettişi İzzet Bey diyor ki: 'Cuma günleri için ihdas edilen araba vapuru seferlerinin şirketi tatmin edip etmediğini soruyorsunuz. Eğer vapurun kömür ve saire masrafını hesap edip yolculardan alınan ücretlerle karşılaştırırsanız bu seferlerde şirketin kazanmadığını görürsünüz. Fakat bizce şimdilik bu bir mesele değildir. Diğer hatlarla eşit hale getirebiliriz. İskeleden iskeleye yapılan seferler hemen hep böyledir. Geçen ve bu seneler araba vapuru teşebbüsünü inceledik. Geçen seneye göre bu senenin daha fazla memnuniyet bahşettiğini söyleyebilirim. Bu nedenle biz bu yolda yürüyeceğiz ve gelecek sene bu seferlere ilkbahardan itibaren başlayacağız. Ancak alakadar zevatın da rağbet göstermeleri ve bu kolaylıktan istifade etmeleri faydalı olacaktır."

Milliyet yazarının son yazısından da anlaşılacağı üzere Şirket-i Hayriye, gelen tepkiler üzerine hem araba vapuru seferlerine devam etti, hem de ücretlerde yeni düzenlemelere gitti.

Yeni İcatlar

OKUMA PARÇASI

Mangal Kömürüyle İşletilen Kamyonlar Dün Denendi



Mangal Kömürüyle İşleyen Otomobil (Cumhuriyet, 9 Haziran 1933)

"Dün Taksim Meydanı'nda mangal kömürüyle çalışan gazojen tertibatı kamyonların denemeleri yapılmıştır. Denemelerde birçok zat hazır bulunmuş ve fabrikanın şehrimiz temsilcisi adına bir genç; bu tarz otomobillerin faydalarını, özellikle benzini hariçten tedarik mecburiyetinde olan milletlerin millî serveti muhafaza maksadıyla ve yerli mahsullerden olan mangal kömürü kullanmak suretiyle gazojenli otomobillerin inşa edildiğini söylemiştir. Tecrübe neticesinde bu otomobillerin mangal kömürünün çıkardığı karbonla çalıştığı anlaşılmıştır. Bu nedenle dün tecrübesi yapılan bir kamyonun resmini sunuyoruz"[296].

Mangal Kömürüyle Çalışan Kamyonlar

"Ağustos'un on dokuzuncu günü Taksim Meydanı'nda mangal kömürüyle işleyen kamyonların denemesi yapılmıştı. Aksi gibi şiddetli esen bir rüzgâr, Taksim Meydanı'nın bütün tozlarıyla elbiselerimizi süslerken; biz, ehemmiyetli gözüken bu mevzuyu incelemek ile meşgul olduk.

Öncelikle bu kamyonların mangal kömürüyle nasıl çalıştığı izah edildi. Mangal kömürünün kapalı yerde yakılmasıyla meydana gelen karbon gazının yanıcı özelliğinden istifade edilecekti. Meydana getirilen gazojen cihazlarının sanayide kullanılmasının eski bir uygulama olduğu ve son zamanlara kadar otomobillere uygulanması için yapılan

296 Milliyet, 20 Ağustos 1928.

teşebbüsler arasında "Panhar a Le Vassor" *fabrikasının başarılı olduğu ve yapılacak denemeyi incelemekte de herkesin serbest olduğu beyan edildi.*

Kömür kondu, yakıldı ve kamyon çalıştırıldı. Alakadarlar yakından incelediler. Motoru dört silindirli, özellikle mangal kömürü gazıyla çalışmak üzere pistonu uzun, seyri büyük, yanma hücresi ise küçük yapılmıştı. Fazla miktarda gaz alıp dar bir yerde çok tazyik ederek benzine nazaran zayıf olan gazojen gazı, benzin kuvveti ile denkleştirilmişti. Diğer kısımlarının benzinli bir kamyondan farkı yoktu ve dayanıklı gözükmekteydi.

Kömür sarfiyatını incelemeye imkân yoktu. Fakat verilen kataloglar ve izahattan anladığıma göre tecrübesi yapılan bu iki buçuk tonluk kamyonun yüz kilometre için sarfiyatı azamî 30 kiloymuş. Ben bu ifadeyi iyi niyetle telakki etmekle beraber, Avrupa yollarına göredir deyip yüzde elli ilave ederek kabul ediyorum. Bu şekilde yüz kilometreyi 45 kilo kömür ile ve gördüğümüz şekilde kolaylıkla işleyip yapabiliyor ise bravo! Böyle bir kamyon yüz kilometre için en aşağı bir buçuk teneke benzin yakar. Fiyatı 525 kuruş eder. 45 kilo kömür ise 250 kuruş tutar ki aradaki fark yüzde elliden fazladır. Gerçekten de dedikleri gibi bu fark Anadolu içlerinde gittikçe çoğalır. Çünkü benzin pahalı, kömür ise ucuzdur. Bu nedenle bu benzin ve kömürün fiyat farkı, tasarruf için önemli bir mesele teşkil eder.

Benzinin yabancı illerden getirildiği ve bunun için millî sermayenin harice akıtıldığı, halbuki mangal kömürünün daima memleket içinde bulunduğu ve alışverişi ile yabancıların değil vatandaşların kazanacağı yönündeki görüş de doğrudur"[297].

297 Milliyet, 28 Eylül 1928.

Kömürle işler otomobil meğer çoktan varmış!

Yozgatta makinist Mustafa Ef. bu aleti bir sene evvel icat etmiş ve kullanmağa başlamıştır



Yozgatta otomobilleri kömürle işletecek aleti icat eden makinist Mustafa Ef. ve bu aletle çalışan otomobil
[X işaretli aletin kazanıdır]

Yozgat «Hususi» — İki Türk mühendisinin kamyonları kömürle yürütmeğe muvaffak olduğunu gazetenizde okudum ve resimlerini de gördüm. Yıllardanberi gazetelerimizde arasıra sözü geçen bu işin tecrübesi bir sene evvel Setepte yapılmış, bozuk yollarda eşekleşen kamyonları mangal kömürile yürütmek imkânı bulunmuştu.

Resmini gönderdiğim kamyon - daki tertibat, kamyonun kömürle yürütülmesi için yapılmıştır. Görgüsünü ancak içinde yaşadığı muhitten toplıyan bir genç san'atkâr, düşünmüş, uğraşmış bir vilâyet halkının hayretle, takdirle açılan gözleri önünde buna muvaffak olarak bozuk yollarda eşekleşen kamyonu en bozuk yollarda ve dik yamaçlarda küheylân gibi koşturmağı temin etmiştir.

Bu işin mühendisi değil, ustası makinist Çorumlu oğlu Mustafa Efendidir.

Bu akıllı usta mangal kömürile yürüttğt kamyona yolcularını almış bir otelin önünden hareke tetmek üzere iken resmini aldım.

Bu tertibatla işliyen bu [illegible]yon 50 kilometrede on beş kilo [illegible]mür yakmaktadır. Yolda giderken her hangi bir sebeple kömür tükendiği takdirde bir manivel hareketile motöre derhal benzin verilmekte, kamyon yolundan kalmamaktadır. Mustafa Efendi kendi zekâsı.e meydana getirdiği bu tertibatın üzerinde mütemadiyen işlemekte onu daha pratik bir hale getirmeğe çalışmaktadır.

İstanbulda iki mühendisimizin bulduğu bu tertibatı Anadolunun orta - sında bir sene evvel böylece bir genç bulmuş ve tecrübesini başarmıştır. Bu mektubumu okuyacak olan o iki kıymetli mühendise bu genç san'atkârımızı takdim ederim.

REFET

"Mangal Kömürüyle İşleyen Otomobil Meğer Çoktan Varmış" (Cumhuriyet, 26 Haziran 1933)

OKUMA PARÇASI

Süprüntü Arabaları/Çöp Kamyonları

Cumhuriyet devrinde İstanbul'un en önemli meselelerinden biri de şehir çöpleriydi. Bunların en kısa sürede toplanıp, uygun mahallere nakledilmesi için otomobillere giderek daha fazla ihtiyaç duyulmaya başladı[298]. Bu nedenle daha 1925 yılında İstanbul Şehremaneti, son model çöp kamyonları satın aldı. Bununla ilgili "Emanetin Yeni Süprüntü Arabaları" başlıklı bir gazete haberinde bu kamyonların özelliklerine dair şu bilgiler veriliyordu: *"Şehremanetinin Avrupa'ya sipariş ettiği süprüntü arabalarından biri evvelki gün şehrimize gelmiştir. Resmini neşrettiğimiz bu araba, en son sistemdedir. Şoför, yanındaki düğmeye bastığı gibi arabanın önü yukarıya kalkacak, kapakları açılıp içindeki süprüntüler birdenbire boşalacaktır. Bu arabalardan ikincisi de yoldadır"*[299].



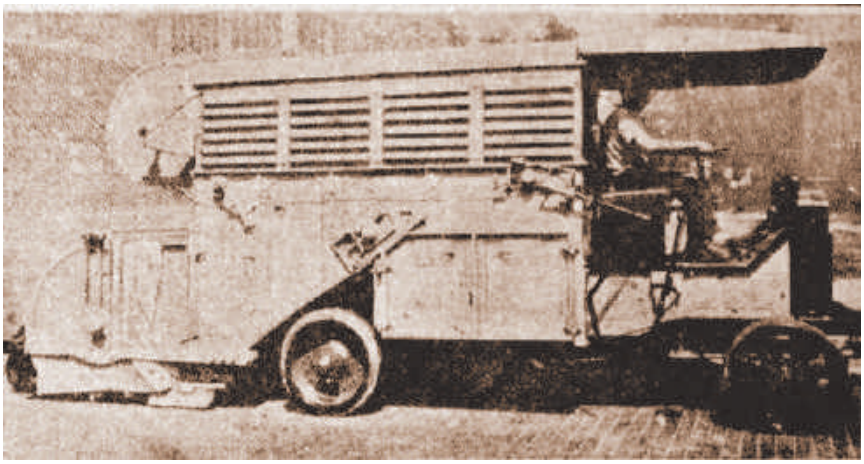
Çöp kamyonu (Cumhuriyet, 23 Temmuz 1936)



Belediyenin Avrupa'dan sipariş ettiği süprüntü arabası (İkdam, nr. 10206, 5 Eylül 1925, s.1)

298 Bu minvalde daha 1924 yılında İstanbul Belediyesi tarafından Hilal-i Ahmer Cemiyeti'ne hitaben bir yazı gönderildi ve birçok hastalığın yayılma sebebi olan elbise ve eşyaların temizlenmesi için bir araca ihtiyaç olduğu, bunun da cemiyetin elinde mevcut olduğu bildirildi (Türk Kızılayı Arşivi, nr. 350/63).

299 İkdam, 5 Eylül 1925.



Süpürüntü otomobili-Berlin (Resimli Gazete, nr. 271, 10 Kasım 1928)

İstanbullular yeni çöp kamyonlarına kavuşmuştu fakat Avrupa'da çöp sorununu çözmek adına yeni araçlar da hizmete geçiyordu. Bu minvalde 1925 yılında İkdam gazetesinde yer alan bir habere göre; Londra sokaklarında yeni bir çöp arabası denenmişti. İlgili haber şöyleydi: "*En son Londra'da sokaklarında süpüren ve temizleyen yeni tarzda otomobiller inşa edilerek kullanılmaya başlanmıştır. Aslında eskiden mevcut olan bu otomobiller sokaklardaki pislikleri yan taraflara atarak sokağın ortasını temizlemekle yetinirdi. Şimdikiler ise geçtiği yerlerde rast geldiği her türlü pislikleri ve çamuru süpürmektedir*"[300].

İlerleyen yıllarda haliyle şehrin bu tür vasıtalara ihtiyacı daha da arttı. Bu yüzden Şehremaneti, 1928 yılında yeni çöp kamyonları satın alınması için harekete geçti. Buna dair "Çöp Taşımak İçin Otomobil" başlıklı gazete haberinde şu bilgiler kaydediliyordu: *"Şehremaneti yeniden çöp otomobilleri alınmasına karar vermişti. Bu şekilde emanet, bugün Temizlik Müdürlüğünde bulunan 19 çöp kamyonunun miktarını 100'e çıkartacak ve 400 çöp arabasını 200'e indirecektir. Ancak mahalle aralarında birçok sokağın darlığı nedeniyle kamyonların geçmesi mümkün olmadığından, çöp arabalarını büsbütün kaldırmak mümkün görülememektedir. Yeni otomobillerin satın alınması için temizlik bütçesine tahsisat yapılmıştır*"[301].

300 İkdam, 12 Kasım 1925.
301 Milliyet, 4 Ağustos 1928.



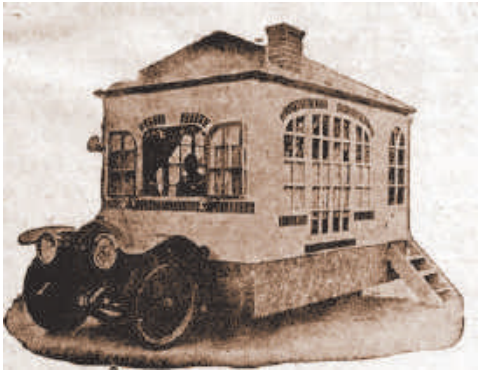
Tekerlekli ev (İBB Kültür AŞ Arşivi)



OKUMA PARÇASI

Otomobilli Ev

"*Otomobilli ev veya evli otomobil, ne derseniz deyiniz, bu sene Amerika'da fevkalade moda oldu. Sayfiye ücretine ve göç masrafına lüzum kalmadan bu yeni vasıta sayesinde istediğiniz yerde yazı geçirebilirsiniz. Bu kaplumbağa şeklindeki otomobillerin birkaç sene zarfında bizim memleketimizde de yaygınlaşması mümkündür*"[302].



Karavan'ın ilk örneklerinden otomobilli ev (Arkadaş, sayı 2 (4 Temmuz 1928), s. 8)



"Otomobil İçinde Kilise" İngiliz papazın köy köy dolaştığı seyyar kilise (Resimli Gazete, nr. 67, 13 Kasım 1924, s.8.)



1930'larda Karavan (Akşam, nr. 6632, 6 Nisan 1937)

302 Arkadaş, nr. 2, 4 Temmuz 1928, s. 8

OKUMA PARÇASI

Sokakta Yürüyen Otel

Meşhur Bir Seyyah, Arkadaşları ve Garip Otomobili ile İstanbul'a Geldi

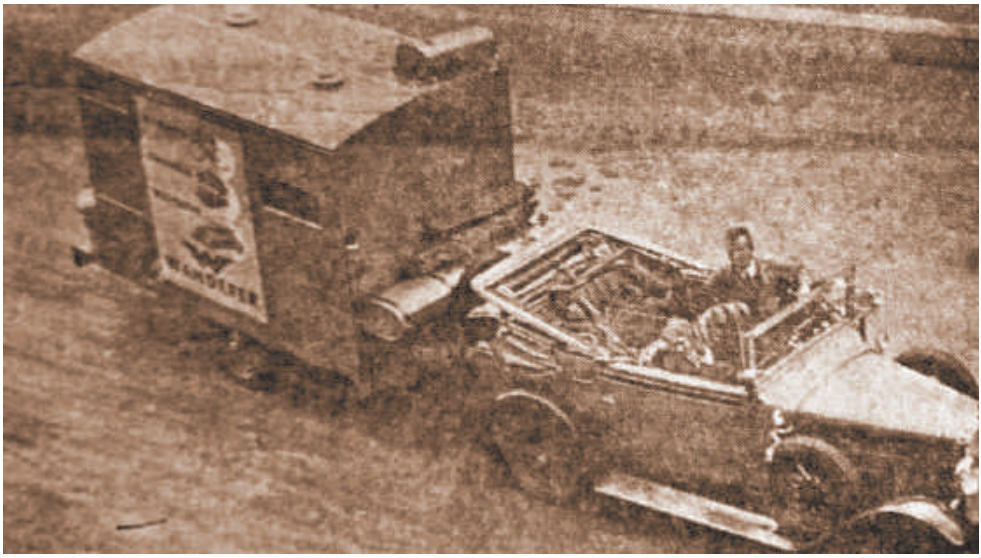
Bundan yedi sene önce motosiklet ile Türkiye'nin kuzeydoğu vilayetlerini dolaşarak İran'a kadar seyahat eden meşhur Alman seyyah ve kaşiflerinden Doktor G. Stratil Sauer son günlerde hususî bir otomobil ile Layepzig'ten İstanbul'a gelmiştir. Doktor, buradan İran'a gidecektir. Kullandığı otomobilin arkasında iki tekerlekli hususî bir araba vardır. Seyyahın mutfağı, yatakhanesi, duş mahalli buradadır.

Doktor, seyahati hakkında gazetemize şu malumatı vermiştir: "*Layepzig Darülfünunu'nun malî desteği ile Güney İran'da coğrafî açıdan bir araştırma seyahati yapmak üzere yeni seyahate çıktık. Beraberimde eşim ile Baron Doktor Von Platen ve Baron Von Veltheim vardır. Bu seyahat esnasında birçok gazetelerin ve mecmuaların muhabirliğini yapacağım ve telsiz şirketleri adına seyahatim hakkında konferans vereceğim.*

Bu tetkik seyahati aynı zamanda bir spor seferi olacak. Çünkü seyahatimi 10,50 beygir kuvvetinde bir otomobil ile yapacağım. Yatakhanemi, mutfağımı, duş mahallini otomobilimin arkasına bağlı bir vagon içine yerleştirdim. Gerçekten de bir buçuk ton ağırlığında bulunan bu vagon, otomobilim için ağır bir yük ise de Layepzig'ten İstanbul'a gelinceye kadar bazı yerlerde yolların çok fena olmasına rağmen bunu kolaylıkla geçtik.

1924 senesinde Türkiye'yi gezmiştim. Bir motosikletle kuzeydoğu vilayetlerini, Trabzon'u, Rize'yi, Erzurum'u ve Kars'ı dolaşarak İran*'a kadar gitmiştim. Bu defaki gelişim bana son yedi sene zarfında Türkiye'nin her tarafında muazzam harbî ilerleme meydana geldiğini gösterdi. Bu itibarla çok memnunum*"[303].

303 Cumhuriyet, 27 Ekim 1931, s.1-2.



Doktor G. Stratil Sauer'un otomobili ve vagonu (Cumhuriyet, nr. 2685, 27 Teşrinievvel 1931, s.1-2)

Atatürk'ün Otomobilleri

Mustafa Kemal Atatürk bir otomobil tutkunu olmasa da Kurtuluş Savaşı yıllarında birçok yere otomobille seyahat etmiştir. Atatürk'ün otomobilleri bahsi, bugün artık oldukça popülerdir. Nitekim konu, son yıllarda Mercedes'in Atatürk adına satın alınan otomobile ait fotoğraflar yayınlaması ile tekrar gündeme geldi. Ancak bu konu ile ilgili yazılanların çoğu maalesef hiçbir kaynağa dayanmıyor. Biz bu bahsi arşiv vesikalarına göre ele alacağız.

Bugün Anıtkabir'de Atatürk'ün kullandığı bir Lincoln[304], bir de Cadillac marka iki otomobil ziyarete açık. Fakat Atatürk'ün kullanımına tahsis edilen otomobiller bunlardan ibaret değil. Arşiv kayıtlarından anlaşıldığına göre Mustafa Kemal'in kullanımı için Benz, Adler, Ford, Şhevrolet ve Peugeot marka otomobiller de tahsis edilmiş[305].

304 Lincoln marka otomobilin 1929 tarihli tamirat masrafı için bk. Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01016107-33, yer nr. 1/320 (82-2); EBİS nr. 01016107-3, yer nr. 1/320 (82-2). Bu otomobiller için McKay patinaj zincirlerine dair bir yazışma için bk. EBİS nr. 01016107-27, yer nr. 1/320 (82-2). Lincoln marka otomobilden 1936 yılında da İngiltere'den satın alındı (EBİS nr. 01016193-47, yer nr. 1/323 (83-1); EBİS nr. 01016193-52, yer nr. 1/323 (83-1).

305 Tamir için İzmir'de bırakılan Mustafa Kemal Paşa'ya ait açıkgol, kapalıgol, Benz ve Adler markalı otomobillerin tamiratı hakkında Türkiye Cumhuriyeti Riyaseti Kalem-i Mahsus Müdüriyetinin İmalat-ı Harbiye Müdüriyet-i Umumiyesi ile yaptığı yazışmalar için bk. Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015878-82, Vesika nr. 12014, 8 Kanun-ı evvel 1338/8 8 Aralık 1922; EBİS nr. 01018366, yer nr. 1/497 (126/3), 5 Mayıs 1339/5 Mayıs 1923; EBİS nr. 01018366, yer nr. 1/497 (126/3), 17 Haziran 1339/17



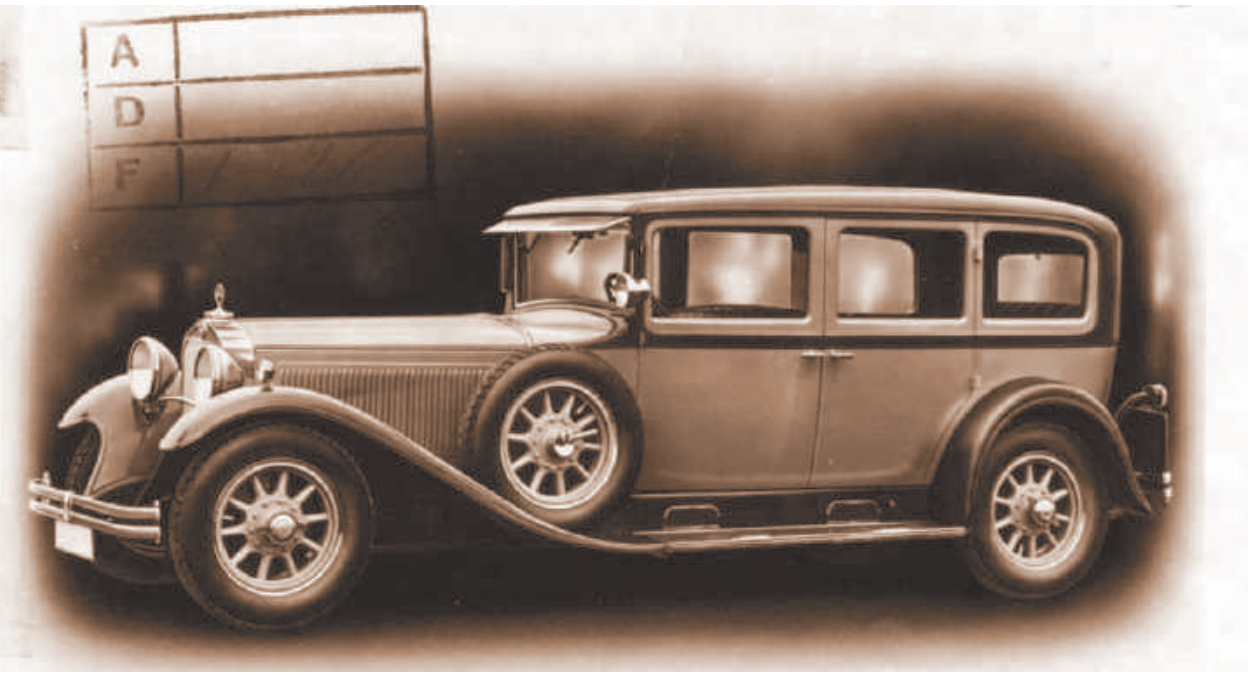
Başkomutan Gazi Mustafa Kemal Paşa İsmet Paşa'yla İzmir yolunda (ATATÜRK-Albüm Nu.2-Fotoğraf Nu.103)

Mercedes Benz Temsilciliği Atatürk'ün Otomobillerini Tamir Ediyor

Mercedes Benz Fabrikası'nın önce İstanbul'da sonra da Ankara'da açtığı temsilcilikler, Cumhurbaşkanlığı ile yakın temas halindeydi. Özellikle İstanbul'daki temsilcilik, Cumhurbaşkanlığı'nın başta otomobillerle ilgili olmak üzere birçok ihtiyacını karşılıyordu. Özellikle otomobillerin tamiri önemli bir kalem oluşturuyordu. Mustafa Kemal Paşa'nın yurdun büyük bir kısmını bu vasıtalarla gezmesi ve yolların iyi olmaması otomobillerin kısa sürede tamire muhtaç hale gelmesine neden oluyordu. İstanbul'daki Benz temsilciliğine gönderilen 11 Kasım 1924 tarihli bir mektupta bu durum şöyle ifade ediliyordu: "*Cumhurbaşkanlığı'na ait otomobiller son seyahat esnasında neredeyse tamamen tamire muhtaç hale geldiğinden Eylül'ün on beşinci günü Ankara'ya iade edileceklerdir. Gerekli tamiratı yapmak üzere ustabaşınızın acele Ankara'ya gönderilmesini hassaten rica ederim*"[306].

Haziran 1923; EBİS nr. 01018366, yer nr. 1/497 (126/3), 22 Haziran 1339/22 Haziran 1923; EBİS nr. 01018366, yer nr. 1/497 (126/3), 24 Haziran 1339/24 Haziran 1923; EBİS nr. 01018366, yer nr. 1/497 (126/3), 30 Haziran 1339/30 Haziran 1923; EBİS nr. 01018366, yer nr. 1/497 (126/3), 4 Temmuz 1339/4 Temmuz 1923; EBİS nr. 01018366, yer nr. 1/497 (126/3), 24 Temmuz 1339/24 Temmuz 1923; EBİS nr. 01018366, yer nr. 1/497 (126/3), 3 Kanun-ı sani 1339/3 Ocak 1924. Peugeot marka otomobilin tamiri için bk. Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01017317-3, yer nr. 1/488 (124-2), 6 Eylül 1337/6 Eylül 1921.

306 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015787-67, yer nr. 1/311 (80-1). Benz temsilciliğinin Mustafa Kemal Paşa'nın otomobillerini tamir etmek üzere Ankara'ya göndereceği ustabaşı ile ilgili bk. EBİS nr. 01015787-32, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr.



Benz'in Cumhurbaşkanlığına gönderdiği katalogda yer alan otomobil (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, nr. A.VI-1, D.84, F.1-26, Benz)

Bu seyahatlerde daha çok Benz marka otomobiller kullanıldığı ve bunun da Benz fabrikasının Ankara temsilciliği tarafından bir reklam aracına dönüştürüldüğü görülmektedir. Zira şirketin Ankara temsilciliği adına Cumhurbaşkanlığı Başkâtibi Tevfik Bey'e gönderilen 19 Kasım 1924 tarihli bir mektupta şunlar kaydedilmektedir: "*Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretlerinin icra buyurdukları doğu vilayetleri seyahatlerinde kullanılan altı adet muhtelif Benz binek otomobillerinin 3.900 kilometreye varan hareketleri esnasında, gösterdikleri kabiliyeti anlatmayı kemal-i ihtiramla rica ederim efendim. Benz Türkiye Umum Acenteliği Ankara Vekili Matbaacı Receb Zühdü*"[307]. Her ne kadar şirket kendi otomobillerinin sağlamlığıyla övünse de hakikat çoğu zaman bunun aksi yönünde oluyordu. Bu durum bizzat şirketin Cumhurbaşkanlığı'na gönderdiği bir mektupta şu şekilde ifade ediliyordu: "*Otomobillerimizin gerek burada gerekse diğer memleketlerde tamire muhtaç olmaksızın devamlı işlemekte olmalarına nazaran zât-ı âlîlerine takdim eylediğimiz otomobillerin tamamının böyle kısa bir zaman zarfında*

01015787-34, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015811-30, yer nr. 1/313 (80-3); EBİS nr. 01015811-33, yer nr. 1/313 (80-3); EBİS nr. 01015811-34, yer nr. 1/313 (80-3); EBİS nr. 01015811-35, yer nr. 1/313 (80-3),

307 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01016496-195, yer nr. 1/369 (94-3).

tamire ihtiyaç duymasını bir türlü anlayamıyoruz. Dumlupınar ve Karaköy-Bursa yolları her ne kadar müsait olmasa da otomobillere layıkıyla bakıldığı takdirde tamire ihtiyaç hissedilmeyecektir…"[308].

Mercedes Benz'in İstanbul'daki temsilciliği tarafından tamir ettirilen ve Mustafa Kemal Atatürk'e tahsis edilen otomobillerden biri de Golf markaydı. Bu otomobil, 1923 yılında İstanbul'da Benz şirketi temsilciliğinde tamir ettirildi[309]. Şirketten Ankara'ya gönderilen 12 Aralık 1923 tarihli bir mektupta, Golf marka otomobilin tamiri ve Mustafa Kemal Paşa için satın alınmasının uygun olacağı bildirilen bir otomobile dair şu bilgiler veriliyordu: *"Sahip olduğunuz açık renkli mavi Benz otomobili kuvvetinde bir otomobil tavsiye cüretinde bulunacağım. Gazi Paşa Hazretlerinin de memnun kalacaklarını ümit ederim. Bu otomobil son defa gönderdiğim limuzin otomobili kadar zarif değilse de sade olmasına rağmen hoş bir şekildedir ve sürati saatte 110/120 kilometredir. Bugün ayrıca telgrafla bildirildiği üzere "Kola" otomobilin tamiri bitmekle demiryolu seferleri başlar başlamaz derhal sevk edilecektir*"[310].

Şirketin verdiği bilgilere rağmen Ankara'ya gönderilen Golf marka otomobil şehre geldiğinde çalışmadı. Bununla ilgili olarak 9 Ocak 1924 tarihli ve İstanbul'da Sultanhamamı Katırcıoğlu Hanı nr. 41'deki Benz temsilciliğine gönderilen yazıda şu şikâyetler dile getiriliyordu: "*Reisicumhur Hazretlerine ait olup geçen sene ticarethaneniz tarafından bin yüz lira bedel mukabilinde tamir edilmiş olan 'Gola/Gol (Golf)' otomobili Ankara'ya eski halinde gelmiştir ve bir gün bile çalışmamıştır. Hâlâ atıl bir haldedir ve bu durum sizce de malumdur. Reis hazretleri bu otomobilin tarafınızdan en kısa zamanda taahhüdünüz üzere mükemmelen tamir ettirilmesini ve aksi halde verilen beş yüz liranın hesabınızdan düşülmesini emir buyurdular. Ticarethanenize öteden beri ve her surette gösterilen emniyet ve itimadın bu*

308 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01018184-9 yer nr. 1/494 (125-4).

309 Golf marka otomobilin tamiri ile ilgili yazışmalar için bk. EBİS nr. 01006964-1, yer nr. 1/112 (29-23), 18 Şubat 1924; EBİS nr. 01015778-136, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-154, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-160, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-168, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-170, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-175, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-177, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-183, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-186, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-199, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-228, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-229, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-235, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-258, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-259, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-263, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01006964-1, yer nr. 1/112 (29-2); EBİS nr. 01006973-7, yer nr. 1/112 (29-2)

310 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778, yer nr. 1/311 (80-1)



Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk İngiliz Kralı VIII. Edward ile İstanbul'da (ATATÜRK, Albüm No: 4, Fotoğraf No: 027, 1936)



sebeple zeval bulmasına razı olmayacağınız tabiî olduğundan belirtilen otomobilin mükemmel bir halde getirilmesi için azamî gerekli tedbirleri derhal icra eyleyeceğinizi ümit ediyorum"[311]. Yine konu ile ilgili olarak İstanbul Valisi Ali Haydar Bey'e hitaben gönderilen 21 Ocak 1924 tarihli başka bir yazıda şu bilgiler veriliyordu: *"Gol" otomobili geldi. Aylardan beri tamir edildiği ve bin yüz lira tamir masrafı da alındığı halde köşke kadar gidemedi ve bugün köşkte diğer bir otomobille çekilerek istasyona gidilebildi. Hâlâ bozuktur. Üzerinde tamire işaret edecek yalnız bir boya vardır. Reisicumhur hazretlerinin bu halden pek ziyade canları sıkıldı. Ve bugün burada bulunan Benz acentesi ustabaşısının tamir etmesi için otomobilin İzmir'e götürülmesini[312] emir buyurdular. Ustabaşı beraber götürülecektir. Acenteden bu konuda izahat alınarak neticenin bildirilmesini istirham ederim efendim. Cumhurbaşkanlığı Seryaveri*"[313].

Ankara'dan gelen sert mektuplar üzerine, İstanbul'daki Benz temsilciliği harekete geçmek zorunda kaldı. İlk olarak otomobili tamir etmek üzere ustalarından birini Ankara'ya gönderdi. Ayrıca bu münasebetle gönderilen bir mektupta otomobilin çalışmaması yüzünden aleyhlerinde oluşan durumun giderilmesi için ellerinden geleni yapacakları bildirildi[314]. Şirket, otomobilin tamir edilmesine rağmen Ankara'ya geldiğinde çalışmamasında kendilerinin değil de otomobili almak için gönderilen şoförün suçlu olduğunu iddia ediyordu. Bir mektupta bu hususta şunlar ifade edilmekteydi: "*Kol (Golf)' markalı otomobile gelince: Otomobilin daha ilk tamiri mükemmel bir şekilde yapıldığı halde, sırf şoförünüzün kullanmak istememesinden iade buyurulmasına delalet edilmiştir. Otomobil, kışın Bandırma'da[315] aylarca kar ve yağmur altında kalıp çıkarılabilecek*

311 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015787, yer nr. 1/312 (80-2). Cumhurbaşkanlığı'na ait olan otomobillerin bir kısmı da tamir edilmek üzere İstanbul'a Benz temsilciliğine gönderildi, fakat bunlarda da sıkıntılar yaşandı. Bu minvalde Cumhurbaşkanlığı'ndan temsilciliğe gönderilen 17 Nisan 1925 tarihli bir mektupta şunlar yazıyordu: "Ankara'ya gönderdiğiniz siyah, açık otomobilin tamiri açık renkli otomobilin tamiri gibi memnuniyet verici derecede değildir" (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-162, yer nr. 1/311 (80-1)).

312 İzmir'deki yetkililere Mustafa Kemal Paşa'nın Golf marka otomobilinin tamiriyle ilgili gönderilen emirler için bk. Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01018366-2, yer nr. 1/497 (126/3); EBİS nr. 01018366-9, yer nr. 1/497 (126/3); EBİS nr. 01018366-10, yer nr. 1/497 (126/3).

313 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015911, yer nr. 1/315 (81-2). Yazının bir sureti de İstanbul'da Sultanhamamı Katırcıoğlu Hanı nr. 41'deki Benz temsilciliğine gönderildi (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015911, yer nr. 1/315 (81-1)).

314 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-233, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-233, yer nr. 1/311 (80-1).

315 Otomobilin Bandırma'ya geldiğinde bekletilmeden İstanbul'a sevk edilmesine dair gönderilen emir için bk. EBİS nr. 01018135-12, yer nr. 1/494 (125-4). Bandırma'da kalan otomobil için bk. Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015811-13, yer nr. 1/313 (80-3); EBİS nr. 01018135-1, yer nr. 1/494 (125-4); EBİS nr. 01018135-4, yer nr. 1/494 (125-4); EBİS nr. 01018135-5, yer nr. 1/494 (125-4); EBİS nr. 01018135-7, yer nr. 1/494 (125-4); EBİS nr. 01018135-9, yer nr. 1/494 (125-4); EBİS nr. 01018135-13,

aksamı çalındıktan sonra elimize gelebilmiştir. İkinci tamirde aynı tesirattan kurtulamamıştır. Otomobil üzerinde yaptığımız üç tamirin her defasında aynı ihtimam ve dikkatin gösterildiğine vicdanımız şahittir… "[316].

1 Eylül 1925 tarihli bir mektupla İstanbul'daki Benz temsilciliğinin "Gol(f)" marka otomobilin denemelerinin bir an evvel tamamlaması bildirildi[317]. Temsilciliğe gönderilen 14 Eylül 1925 tarihli başka bir mektupta ise şunlar dile getiriliyordu: "*Tamiri tamamlanan ve bu defa gönderilen Gol markalı otomobilin maalesef tamir edilmediği, yine bozuk olduğu burada anlaşılmıştır. Birkaç defa gidip geldiği halde tarafınızdan tamiri mükemmel olamayan otomobil, tekrar tamir yapılan garajlara gönderilecektir. Daha önce tamir ücreti olarak 500 lira ödendiği halde ve tamir edilmediği halde bu defa da aynı şekilde iade edilen otomobil için 750 küsur liralık fatura gönderilmesi de hayretle karşılanmıştır. Tamir yapılamadığı için maalesef bu otomobil için hiçbir ücret verilemeyecektir*"[318].

3 Mart 1925 tarihli bir belgede ise "*Birisi Gol(f) ve diğer ikisi Benz markalı üç otomobil Şoför Asaf ve Ahmed Efendiler idaresinde 3-4 Mart 1925 gecesi Ankara'dan hareket*" etmiştir. Yine aynı belgede bu otomobillerin Haydarpaşa'ya ulaşır ulaşmaz vakit kaybedilmeden tamir edilmeleri; "*daha önce gönderilen iki Benz markalı otomobilin de tamirlerinin bir an önce bitirilmesi istenmektedir*"[319]. Bu bilgiler Cumhurbaşkanlığı'na ait birden fazla ve farklı marka otomobilin tamir edilmek üzere İstanbul'daki Benz temsilciliğine gönderildiğini gösterir. Buna mukabil Benz temsilciliğinden Cumhurbaşkanlığı Daire Müdürü Hasan Rıza'ya gönderilen 20 Aralık 1925 tarihli mektuptaki şu ifadeler zaman zaman sıkıntılar yaşandığını da gösterir: *"Şimdiye kadar olduğu üzere Reisicumhur Hazretlerine sadıkane hizmet etmekte olduğumuzdan bizlere de itimatsızlık etmemenizi rica ederiz. Çünkü itimatsızlıkla görülecek her iş, iki taraf için de arzu edilecek bir şey değildir. Bu husus hakkındaki âlî taleplerini lütfen bildirirseniz son derece minnettar ve*

yer nr. 1/494 (125-4). Otomobili Benz fabrikasının İstanbul'daki temsilciliğinde çalışan Alman makinistlerden biri Bandırma'da, hava muhalefeti ve şiddetli şekilde hasta olması gerekçesiyle bırakmıştır (EBİS nr. 01018135-10, yer nr. 1/494 (125-4); EBİS nr. 01018135-14, yer nr. 1/494 (125-4); EBİS nr. 01018135-15, yer nr. 1/494 (125-4); EBİS nr. 01018135-11, yer nr. 1/494 (125-4)). Otomobil daha sonra Afyon üzerinden İstanbul'a sevk edilmiştir (EBİS nr. 01018135-2, yer nr. 1/494 (125-4).

316 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-257, yer nr. 1/311 (80-1), 17 Eylül 1341/17 Eylül 1925.

317 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-194, yer nr. 1/311 (80-1).

318 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-202, yer nr. 1/311 (80-1).

319 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-126, yer nr. 1/311 (80-1).



Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk Milli Eğitim Bakanı Mustafa Necati ile (ATATÜRK, Albüm No: 4, Fotoğraf No: 062, 1927)

müteşekkir kalacağımızı…"[320]. 21 Aralık 1925 tarihli bir belgede ise Gazi Mustafa Kemal Paşa'ya ait mavi renkli Benz marka otomobilin test sürüşünün yapıldığı ve tamirden sonra bazı aksaklıklar görüldüğü rapor edildi[321].

Mercedes'ten Yeni Otomobiller Alınıyor

Mustafa Kemal Paşa'nın kullanımı için birden fazla Benz marka otomobil tahsis edilmişti[322]. Bunlardan biri de Mercedes Benz Limuzin markalı idi. Arşiv kaynakları sayesinde bu otomobilin satın alınması sürecini ve sonrasındaki gelişmele-

320 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-267, yer nr. 1/311 (80-1).

321 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015699-1, yer nr. 1/308 (79-2).

322 Mustafa Kemal'e 1924 yılından evvel tahsis edilen Benz marka otomobillerin tamirleri ile ilgili yazışmalar için bk. Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01004962-1, yer nr. 1/85 (22-1); EBİS nr. 01006964/1-24, yer nr. 1/112 (29-2); EBİS nr. 01006973-1, yer nr. 1/112 (29-2); EBİS nr. 01006973-2, yer nr. 1/112 (29-2); EBİS nr. 01015778-15, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-53, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-69, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-241, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01018172-1, yer nr. 1/494 (125-4); EBİS nr. 01002649-26, yer nr. 1/33 (9-1); EBİS nr. 01002649-77, yer nr. 1/33 (9-1); EBİS nr. 01002649-87, yer nr. 1/33 (9-1); EBİS nr. 01002649-88, yer nr. 1/33 (9-1); EBİS nr. 01002649-89, yer nr. 1/33 (9-1); EBİS nr. 01002649-90, yer nr. 1/33 (9-1); EBİS nr. 01002649-91, yer nr. 1/33 (9-1); EBİS nr. 01002649-92, yer nr. 1/33 (9-1); EBİS nr. 01002649-98, yer nr. 1/33 (9-1); EBİS nr. 01015744-1, yer nr. 1/308 (79-2). Benz markalı otomobil Ankara'daki silah fabrikasında da iki defa tamir ettirildi ve bunun için 3.754 kuruş 30 para ödendi (EBİS nr. 01006973-3, yer nr. 1/112 (29-2)).

rı takip etmek mümkündür. Benz fabrikasıyla daha 1922 yılı sonlarında temasa geçildi. Benz'in İstanbul'daki temsilciliğinden Cumhurbaşkanlığı'na gönderilen Şubat 1923 tarihli bir mektupta; 50/16 beygir kuvvetindeki Mercedes Benz Limuzin marka otomobil için fabrika ile irtibata geçildiği; gümrük vergileri devlete ait olmak üzere 2 adet yedek lastiği de bulunan otomobilin 7.900 Türk lirasına mâl olacağı[323]; şayet sipariş verilirse otomobilin yaklaşık 6 hafta sonra ellerinde olabileceği bildiriliyordu[324]. Temsilcilikten Ankara'ya gönderilen 10 Şubat 1923 tarihli başka bir mektupta ise Limuzin marka otomobilin özellikleri şöyle izah ediliyordu: "*1 adet 50/16 beygir kuvvetinde orijinal Benz-Limuzin otomobil. Otomobilin makine aksamı yüce zatınıza daha önce tedarik eylediğimiz 50/16 beygir kuvvetinde, rengi açık gümüş olan otomobilin aynısı olup yalnız tekerlek ebadı 125/880'dir. Bu fark ise kapalı otomobillerde 125/920 tekerlek ebadının yüksek vermesi ve bunun sonucu olarak kabul görmemesinden ileri gelir. Zât-ı âlînize alınacak Limuzin otomobilin boyası koyu yeşil, döşemesi yeşil kumaştan ve şoför mahalli de yeşil deridendir. Malum olan parçalarla birlikte elektrik kornası, el kornası, kilometre saati ile diğer parçaları ihtiva eder. Otomobilin dört lastiği ve iki yedek lastiği ve iki yedek cantı mevcuttur*"[325].

7 Mart 1924 tarihli bir belgeye göre hâlâ otomobil teslim edilmemişti ve limuzinin 7 hafta sonra teslim edileceği belirtiliyordu[326]. Otomobilin tesliminin gecikmesinin sebebi, Avusturya'da bir kaza neticesinde otomobilin hasar görmesi, bu yüzden fabrikadan yeni bir otomobil istenmesiydi[327]. 7 Nisan 1924 tarihli başka bir belgede Benz marka otomobillerin akıbetine dair şu bilgiler veriliyordu: "*Reisicumhur Hazretleri için İstanbul'da Katırcıoğlu Hanı'nda Benz Acentesi vasıtasıyla sipariş edilip sonra İstanbul'a gelen bir kapalı ve bir açık Benz otomobilin işin*

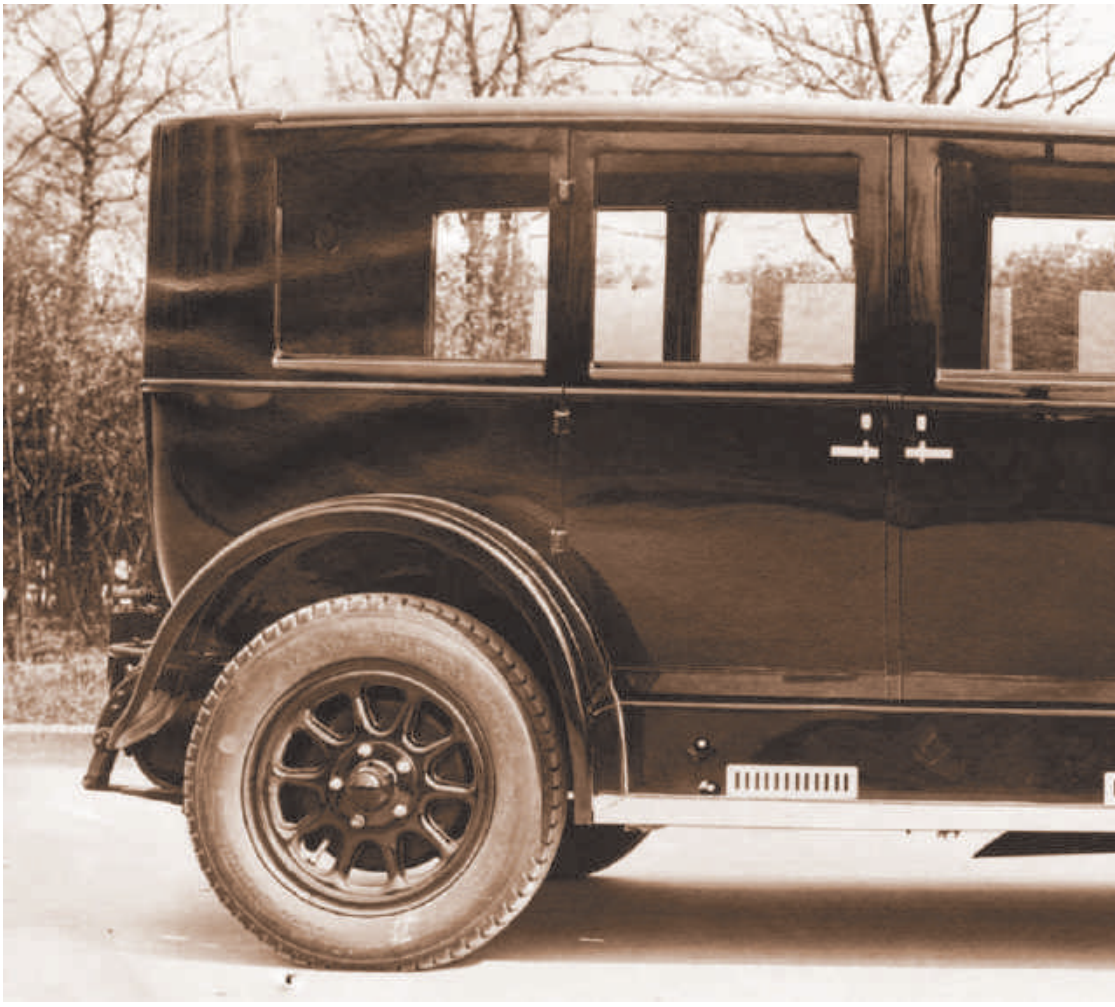
323 Daha sonra Türk lirasının değer kaybetmesi ve fabrikanın dolar üzerinden işlem yapması yüzünden fiyat konusunda bazı sıkıntılar yaşandı (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-15, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-46, yer nr. 1/311 (80-1). Belirtilen para Osmanlı Bankası vasıtasıyla temsilciliğe ödendi (EBİS nr. 01015778-58, yer nr. 1/311 (80-1; EBİS nr. 01015778-78, yer nr. 1/311 (80-1)). Ödemeyle ilgili düzenlemeler için ayrıca bk. EBİS nr. 01015778-63, yer nr. 1/311 (80-1)

324 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-11, yer nr. 1/311 (80-1).

325 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-14, yer nr. 1/311 (80-1).

326 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778, yer nr. 1/311 (80-1). Ankara'dan temsilciliğe gönderilen 1 Mart 1924 tarihli bir mektupta da Limuzin'in 7 haftada teslim edileceğinin haber alındığı yazar (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-12, yer nr. 1/311 (80-1). Benz temsilciliği vasıtasıyla Cumhurbaşkanlığı için başka otomobiller de sipariş edildi. Mesela temsilcilikten Cumhurbaşkanlığı'na gönderilen 9 Mart 1924 tarihli mektupta üstü açık otomobilin Ankara'ya gönderildiği belirtilir (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-66, yer nr. 1/311 (80-1). 2 Nisan 1924 tarihli belgede ise "sipariş verilen açık otomobilin içine bakıldığı" bilgisi verilir (EBİS nr. 01015778-81, yer nr. 1/311 (80-1)).

327 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-67, yer nr. 1/311 (80-1).

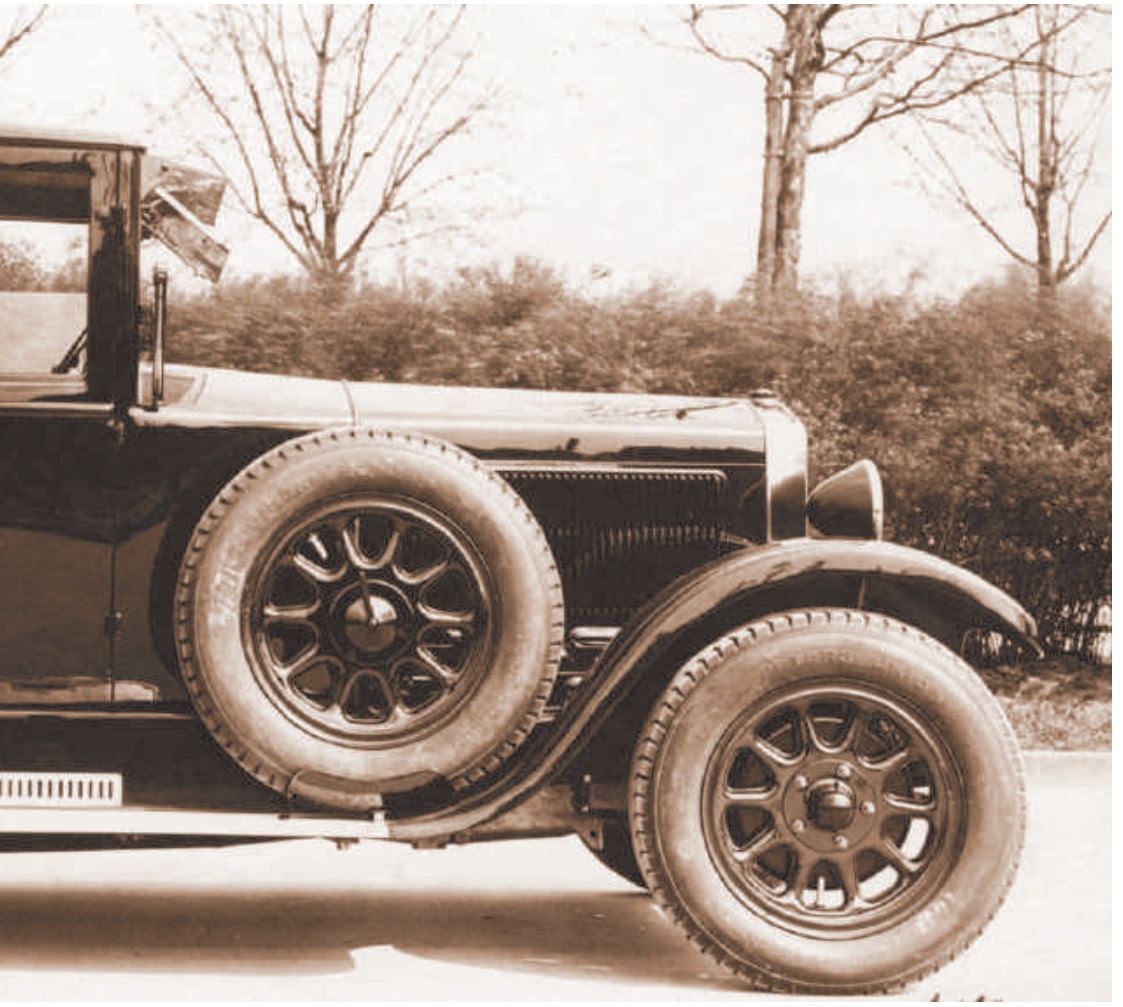


Benz'in Cumhurbaşkanlığına gönderdiği katalog (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, nr. A.VI-1, D.84, F.5-23)

ehli tarafından tecrübe edilmeleri ve neticenin bildirilmesine müsaade edilmesini rica ederim"[328]. Buradan da anlaşıldığı üzere 1924 Nisan ayında Benz marka iki otomobil hâlâ test aşamasındaydı. Yine 7 Nisan tarihli bir belgede bu test işine İstanbul Valisinin nezaret etmesi isteniyordu[329]. Tarihsiz bir belgede ise Benz marka oto-

328 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-30, yer nr. 1/311 (80-1). 5 Nisan 1924 tarihli başka bir mektupta da iki üstü açık Benz marka otomobilin sipariş verildiği; bunlardan üstü açık ve diğeri de kapalı iki otomobilin haftaya İstanbul'a geleceği bildirilmekteydi (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-20, yer nr. 1/311 (80-1)).

329 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-31, yer nr. 1/311 (80-1); EBİS nr. 01015778-29, yer nr. 1/311 (80-1). Ayrıca bk. EBİS nr. 01015800-29, yer nr. 1/313 (80-3).



mobilin test sürüşüne dair şu önemli bilgiler verilmekteydi: "*Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretlerinin binmesine mahsus olup Benz Acentesinde tamiri icra kılınan "Benz" marka açık otomobilin kontrolünde görülenler şöyle bildirilir: 1-Azamî saatte 90 kilometre süratle seyretmiştir. 2-Beşiktaş'ta Akaretler Caddesi'nden Teşvikiye'ye çıkan %16 mili bulan yokuşu üçüncü vites ile ve saatte 36 kilometre süratle çıkmıştır*"[330].

9 Mayıs 1924 tarihli başka bir belgede ise üstü açık Benz marka otomobilin teslim edildiği ve bununla ilgili ödemeye dair bilgiler veriliyordu[331]. 29 Mayıs

330 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-268, yer nr. 1/311 (80-1).

331 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-65, yer nr. 1/311 (80-1).

1924 tarihli bir belgede "*Paşa Hazretlerinin Gol(f) markalı otomobillerini on beş gün zarfında teslim edeceklerini Benz Acentesi söz verdiler*" denilmekteydi[332].

Temmuz 1924'te Mustafa Kemal Paşa adına yeni otomobillerin satın alınacağı söylentileri duyulmaya başlandı. Bununla ilgili olarak yine Benz fabrikasının İstanbul'daki temsilcisi, Cumhurbaşkanlığı Özel Kalem Müdürlüğüne 22 Temmuz 1923 tarihli şöyle bir mektup gönderdi: "*Bugünlerde 50 beygir kuvvetinde, açık ve zât-ı âlîlerine ilk olarak gönderdiğimiz çelik gri rengindeki otomobilin aynısı, koyu mavi renkli bir Benz otomobilin gelmesini beklemekteyiz. Bu otomobilin her ne kadar radyatörle projektörleri nikel kaplama ise de bu hususiyet herhalde otomobile büyük bir zarafet bahşetmektedir. Arzu edildiği takdirde boyalı motor kapağından başka ayrıca bir alüminyum motor kapağı ilave edilerek sunmaya hazırız. Gazi Paşa Hazretlerinin sahip oldukları ve olacakları otomobillerin bütün Türkiye'de güzellik ve zarafet itibariyle emsalsiz Benz otomobilleri olması hususuna ne derecede ehemmiyet verdiğiniz malumumuzdur. Gazi Paşa Hazretleri için yeniden iki otomobil siparişi muhtemel olduğunu haber aldık. Şayet bu doğru ise bu yeni otomobili zât-ı âlînize göstermemize müsaade buyurulup buyurulmayacağı ve otomobilin Gazi Paşa Hazretleri tarafından satın alınmak ihtimali mevcut olduğu takdirde, belirtilen otomobilin gümrükten vergisiz ihracının teminine delalet buyurulup buyurulmayacağına dair bilgi verilmesini istirham eyleriz*"[333].

Mektuba rağmen Benz temsilciliğine gönderilen 30 Eylül 1924 tarihli cevapta Mustafa Kemal Paşa adına yeni otomobillerin alınmasının söz konusu olmadığı bildirildi[334]. 10 Haziran 1925 tarihli bir belgede ise otomobille ilgili olarak şu bilgiler veriliyordu: "*Küçük kapalı Benz otomobili hazırdır. Problemsiz olarak Tevfik Beyefendi ile İstanbul'dan ayrılmadan önce yaptığımız görüşme gereğince adı geçen otomobili Tevfik Beyefendi geri dönene kadar burada alıkoyacağımızı arz eyleriz*"[335].

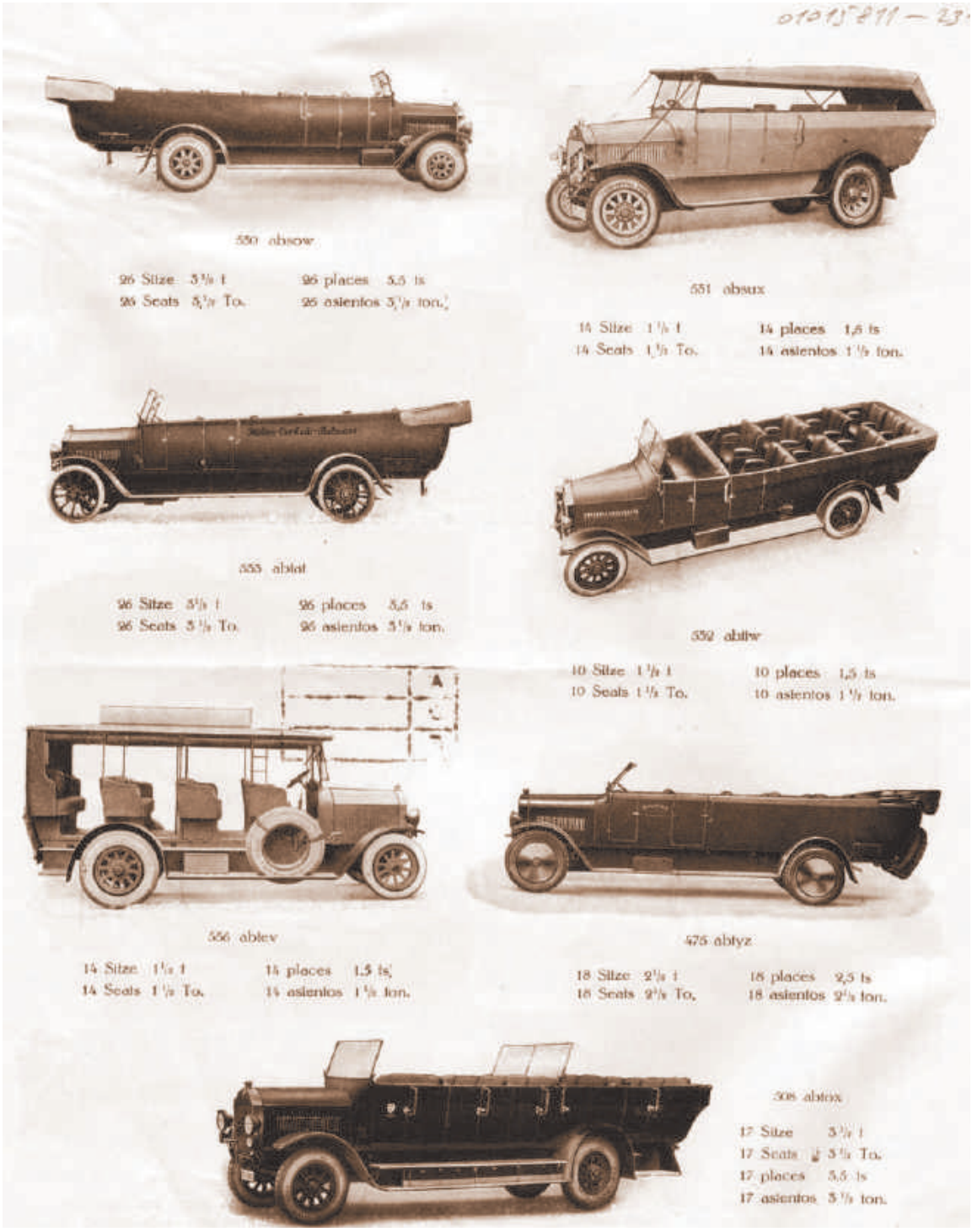
1925 Aralık ayına gelindiğinde Limuzin marka otomobilin teslim alındığı ve bu süre zarfında tamir edilecek duruma düştüğü görülmektedir. Nitekim 11

332 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-76, yer nr. 1/311 (80-1).

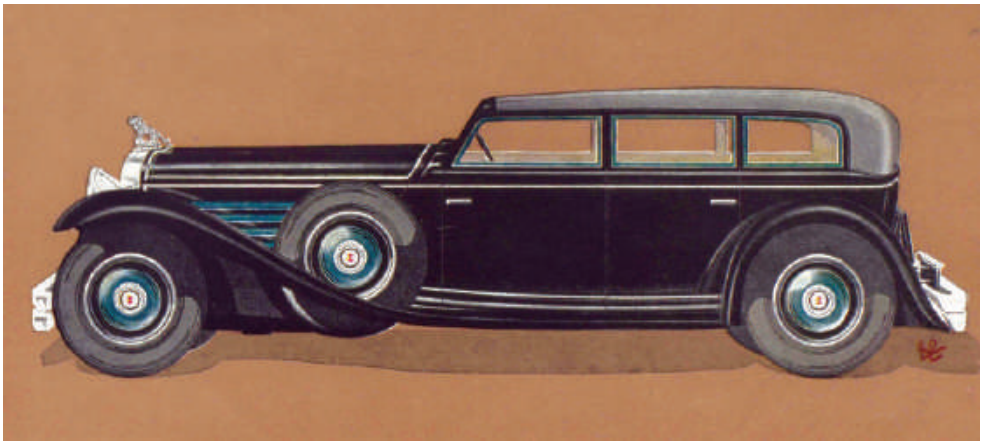
333 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-54, yer nr. 1/311 (80-1).

334 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-55, yer nr. 1/311 (80-1). Buna mukabil 1926 yılı bütçesinde Cumhurbaşkanı için yeni bir otomobil alınmak üzere ödenek tahsis edildi ve Benz fabrikasının İstanbul'daki temsilciliği vasıtasıyla bir otomobil sipariş edildi. Fabrikanın temsilciliğinden konuyla ilgili gelen 22 Şubat 1927 tarihli mektup için bk. EBİS nr. 01019008-130.

335 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-184, yer nr. 1/311 (80-1).



Graf-Stuff Kataloğu (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, nr. A.VI-1, D.84, F.2-3)

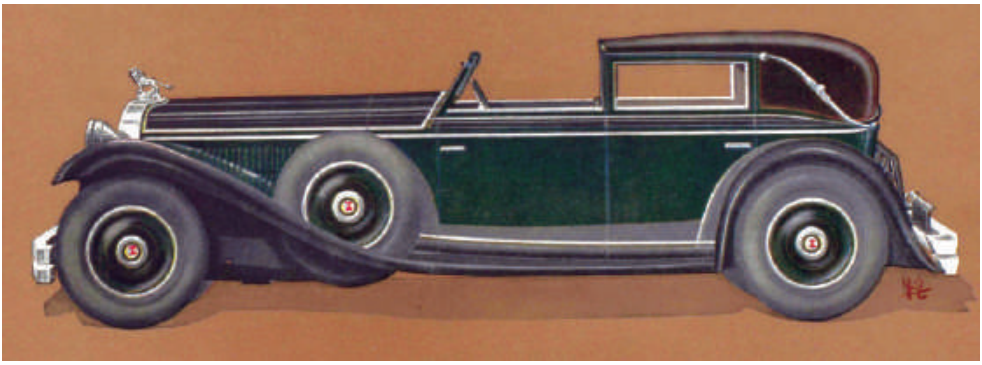


Graf-Stuff Kataloğu (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, nr. A.VI-1, D.84, F.2-3)

Aralık 1925 tarihli bir belgede 50/16 beygir kuvvetindeki Limuzin'in tamir masrafları konu edinilir[336]. Ayrıca kapalı Benz marka otomobil bizzat Cumhurbaşkanı tarafından da beğenilmemiş ve bu yüzden bazı sıkıntılar yaşanmıştır. Nitekim bu durum Benz fabrikasının İstanbul'daki temsilciğine gönderilen 25 Temmuz 1926 tarihli bir mektupta şöyle ifade ediliyordu: "*Temmuz 1926 tarihli mektubunuzu aldık. Daha ilk günden itibaren kapalı Mercedes otomobilinden memnun kalmayan Reisicumhur Hazretleri, bu otomobili sonraki süreçte tamamen terk etmiş ve bu otomobil hâlâ atıl bir halde kalmıştır. Bu yüzden her şeyden önce bunu ya Mercedes veya Benz marka açık bir otomobil ile değiştirmek mecburiyetinde bulunuyoruz. Sizce bunun temini mümkün ise şirketlerinizden derhal alınmasını bekliyoruz efendim*"[337]. Bu mektup üzerine Benz temsilciliği, Cumhurbaşkanlığı Daire Müdürü Hasan Rıza'ya gönderdiği 28 Temmuz 1926 tarihli bir mektupta şu açıklamalarda bulunuyordu: "*Gazi Paşa Hazretlerinin kapalı Mercedes otomobilinden pek memnun olduklarını birçok kişiden işittiğimiz halde, yüce zatınızın*

336 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-262, yer nr. 1/311 (80-1). Sonraki yıllarda da Cumhurbaşkanlığı'na ait Benz marka otomobiller İstanbul'daki Benz fabrikası temsilciliğinde tamir ettirildi. Bununla ilgili yazışmalar için bk. EBİS nr. 01016107-4, yer nr. 1/320 (82-2); EBİS nr. 01016107-20, yer nr. 1/320 (82-2); EBİS nr. 01016107-23, yer nr. 1/320 (82-2); EBİS nr. 01016107-33, yer nr. 1/320 (82-2); EBİS nr. 01016124-58, yer nr. 1/320 (82-2); EBİS nr. 01016124-62, yer nr. 1/320 (82-2 EBİS nr. 01016124-63, yer nr. 1/320 (82-2); EBİS nr. 01016107-19, yer nr. 1/320 (82-2); EBİS nr. 01016107-15, yer nr. 1/320 (82-2)).

337 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01017130-19, yer nr. 1/487 (124-1). Aslında şikayetler daha 1926 Mart'ından itibaren dile getirilmeye başlandı. Nitekim Cumhurbaşkanlığı'ndan Benz temsilciliğine gönderilen 18 Mart 1926 tarihli bir mektupta şunlar kaydediliyordu: "Mercedes'in döşemesinin kısmen yıpranmış olması, iyice kullanıldığı hissini vermesi ve çalıştığı zaman baş döndürecek derecede gürültü etmesi yüzünden otomobil, Paşa Hazretlerinin hoşuna gitmemiş(tir)" (EBİS nr. 01017130-86, yer nr. 1/487 (124-1)).



Graf-Stuff Kataloğu (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, nr. A.VI-1, D.84, F.2-3)

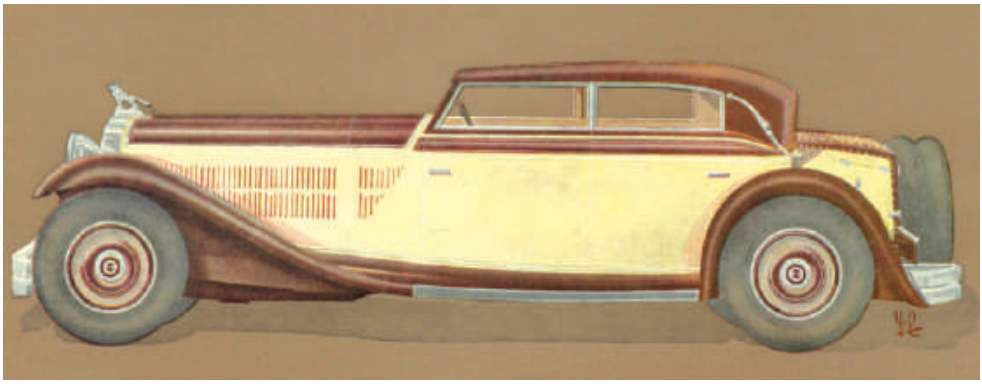
25 Temmuz 1926 tarihli mektubunuzu aldığımız zaman son derece şaşkınlık yaşadık. Eğer [Mustafa Kemal'in] memnuniyetsizliğini gerektirecek bir mahzur varsa bunun ne olduğunu belirtmiş olsaydınız, bunun telafisi için gayret edeceğimiz aşikârdır. Bildiğimiz gibi sizler bizim en muhterem müşterilerimizden olduğunuzdan memnuniyetinizi sağlayacak şeyler için çalışmak bizim için şerefli bir vazife olacağına itimat buyurmanızı rica ederiz…"[338]. Gazi Mustafa Kemal'in rahatsızlığı üzerine Benz temsilciliği İstanbul'daki ustalarından birini Ankara'ya gönderdi ve 1927 yılında Mercedes marka otomobil tamir ettirildi[339].

Cumhurbaşkanlığı'nın 1928 yılına gelindiğinde İstanbul'daki Benz temsilciliği ile ilişkilerinin bozulduğu görülmektedir. Nitekim Benz temsilciliğinin Cumhurbaşkanlığı Özel Kalem Müdürü Hasan Rıza Bey'e gönderdiği 15 Mart 1928 tarihli bir mektupta şunlar kaydedilir: "*Pek çok seneler iftihar duyarak hizmet eyledikten sonra zât-ı âlîleri gibi muhterem bir kişiyi kaybetmiş olduğumuzdan dolayı içine düştüğümüz üzüntünün derecesini herhalde siz de takdir buyurursunuz. Daima kendi kendimize şu suali soruyoruz: Acaba herhangi bir suretle doğru harekette bulunmadık mı ki otomobil satın almada bizi artık dikkate almıyorlar…*"[340] .

338 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01017130-18, yer nr. 1/487 (124-1)). Fabrika temsilciliği sonraki aylarda da otomobillerinin konforunun temini noktasında neler yapılabileceğine dair Cumhurbaşkanlığı ile yazışmaya devam etti (EBİS nr. 01017130-20, yer nr. 1/487 (124-1)).

339 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01019008-130.

340 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01016124-69, yer nr. 1/320 (82-2); EBİS nr. 01016124-48, yer nr. 1/320 (82-2). Ayrıca bk. EBİS nr. 01016124-50, yer nr. 1/320 (82-2).



Graf-Stuff Kataloğu (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, nr. A.VI-1, D.84, F.2-3)

Ford Marka Otomobil

Metinde daha önce belirtildiği gibi Mustafa Kemal Paşa'nın hizmetine tahsis edilen otomobillerden biri de Ford marka idi[341]. Bu otomobilin alınması için 1925 yılında harekete geçilmiş,[342] Ankara ve İstanbul'daki Ford temsilcilikleri ile temas kurulmuştu. Temsilciliklerden gümrük masrafları devlete ait olmak üzere üstü açık bir binek otomobili ile bir kamyonetin kaça mal olacağı soruldu[343].

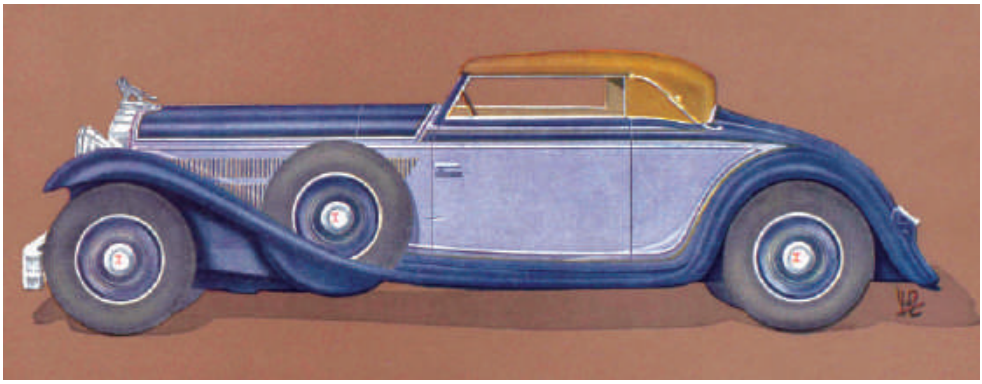
Ford'un Ankara'daki temsilcisi A. Avni ticarethanesinden, üstü açık ve son sistem bir adet binek otomobilin Ankara'ya teslim edilmesinin, gümrük vergileri hariç 1.350 liraya mal olacağını ve sipariş verildikten 12-15 gün zarfında da teslim edileceğini bildirdi[344]. Ankara temsilciliğinin verdiği teklif uygun bulundu ve temsilciliğe gönderilen 9 Mayıs 1925 tarihli yazıda; üstü açık, son sistem Ford marka bir binek otomobilinin satın alınması için harekete geçil-

341 Çankaya çalışanları için de Ford marka otomobil satın alınmıştır (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015778-79, yer nr. 1/311 (80-1)). Ayrıca Cumhurbaşkanlığında daha önce de Ford marka otomobil kullanılmaktaydı. Nitekim 1924 yılında İstanbul'daki Benz fabrikası temsilciliğinden bu otomobilin muhtelif parçaları sipariş verildi (EBİS nr. 01015787-43, yer nr. 1/311 (80-1)).

342 Aslında Mustafa Kemal'e daha önce de Ford marka otomobiller tahsis edilmişti. Fakat bunlar 1923 yılına gelindiğinde tamire muhtaç bir vaziyette idi. Bunların tamirleri ile ilgili yazışmalar için bk. Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01006964/2-25, yer nr. 1/112 (29-2); EBİS nr. 01006973-4, yer nr. 1/112 (29-2); EBİS nr. 01006973-5, yer nr. 1/112 (29-2); EBİS nr. 01006973-29, yer nr. 1/112 (29-2); Mesela bu belgelerden birinde bu otomobilin tamiri Silah Fabrikası'na 4.124 kuruş verildiği kaydedilir (EBİS nr. 01006964-11, yer nr. 1/112 (29-2)).

343 İstanbul'daki Ford temsilciliğine gönderilen yazı için bk. Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015800-16, yer nr. 1/313 (80-3), 9 Mayıs 1341/9 Mayıs 1925. Ankara'daki Ford temsilciliğine gönderilen yazı için bk. Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015800-13, yer nr. 1/313 (80-3), 8 Mayıs 1341/9 Mayıs 1925; EBİS nr. 01015800-20, yer nr. 1/313 (80-3), 9 Mayıs 1341/9 Mayıs 1925.

344 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015800-18, yer nr. 1/313 (80-3).



Graf-Stuff Kataloğu (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, nr. A.VI-1, D.84, F.2-3)

mesi istendi[345]. Ayrıca aynı temsilcilikle Ford marka bir kamyon satın alınması yönünde de anlaşmaya varıldı[346]. Bu arada Cumhurbaşkanlığına ait Ford marka ve tamire muhtaç otomobillerin ne kadar maliyetle tamir edileceği de soruldu. Fakat Ankara'daki temsilciliğin henüz bu şehirde bir tamirhanesi bulunmadığından İstanbul'daki temsilciliğin tamirhanesinden bilgi istendi[347].

1935 yılına gelindiğinde Atatürk adına "*Ford marka, dört kişilik, dört kapılı, kapalı ve lüks*" bir otomobil daha satın alındı[348].

Chevrolet Marka Otomobil

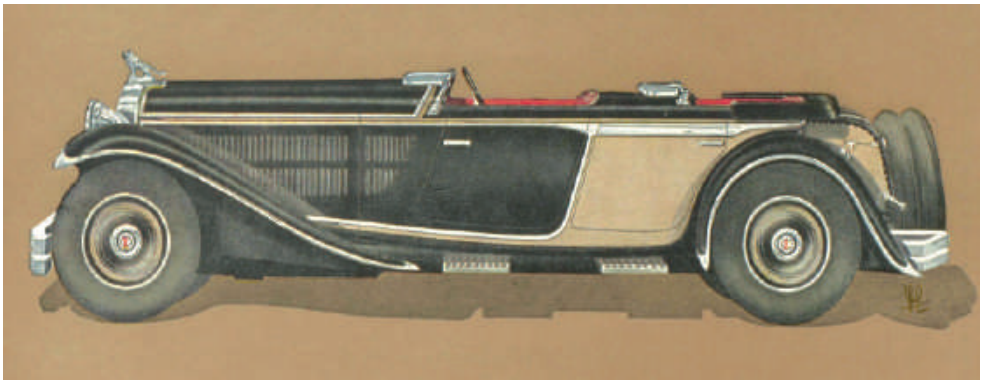
29 Ekim 2013'te Antalya'nın Alanya ilçesinde yapılan Cumhuriyet Bayramı kutlamalarına Atatürk'e ait olduğu ileri sürülen Chevrolet marka otomobilin de getirilmesi kamuoyunda dikkati bu vasıtaya çekti. Gazetelere yansıyan haberlere göre 1926 model Chevrolet, Atatürk'ün Muhafız Alayı Takım Komutanlarından Teğmen Sakıp Efendi tarafından 1927 yılında Türkiye'ye getirilmişti. 2013'teki törene de otomobili Sakıp Efendi'nin 86 yaşındaki oğlu

345 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015800-19, yer nr. 1/313 (80-3).

346 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015800-15, yer nr. 1/313 (80-3), 8 Mayıs 1341/8 Mayıs 1925.

347 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015800-13, yer nr. 1/313 (80-3), 8 Mayıs 1341/8 Mayıs 1925. Cumhurbaşkanlığı'na ait otomobil ve diğer ulaşım vasıtalarının 1925 yılında özellikle tamire muhtaç hale geldikleri dikkati çeker. Bunun en önemli sebebi Mustafa Kemal Atatürk'ün Anadolu'nun birçok yerine otomobille gitmesi ve bu vesileyle ulaşım vasıtalarının yıpranmasıdır. Atatürk'ün uzun seyahatlerinde kullandığı altı binek otomobil ile bir kamyonetin tamire ihtiyacı olduğu ile ilgili Büyük Millet Meclisi idare heyetine gönderilen yazı için bk. Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015800-6, yer nr. 1/313 (80-3).

348 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01016311-21, yer nr. 1/326 (83-4).



Graf-Stuff Kataloğu (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, nr. A.VI-1, D.84, F.2-3)

Aydoğan Ertuğ getirmişti. Arşiv kayıtlarına yansıdığı kadarıyla Chevrolet marka binek otomobili satın alma işlemleri 1924 yılında başlamıştı[349].

Adler Marka Otomobil

Mustafa Kemal Paşa'nın kullanımına tahsis edilen bir diğer otomobil de Adler markaydı. 25 Kasım 1924 tarihli bir belgeden anlaşıldığına göre bu otomobilin elektrik aksamında bazı sorunlar görülmeye başlamıştı. Otomobil Kırşehir'e geldiğinde artık kullanılamaz haldeydi. Bu yüzden Kırşehir valisi, Ankara'ya bir telgraf çekerek otomobilin çalışmadığını, şehirde usta da bulunmadığından tamir edilemediğini ve kamyonete yüklenerek gönderildiğini bildirdi[350]. Otomobil, neredeyse tamamen yenilenerek 71.089,5 kuruşa Askerî Fabrikalar Müdürlüğünde tamir edildi[351].

Buick Marka Otomobil

Mustafa Kemal Paşa'nın kullanımı için satın alınan otomobillerden biri de Buick markaydı. Cumhurbaşkanlığı için daha 1920'li yıllarda bu marka bir otomo-

349 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015811-14, yer nr. 1/313 (80-3), 22 Haziran 1340/22 Haziran 1924.

350 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01015188-168, yer nr. 1/295 (76-1). Ayrıca bk. EBİS nr. 01015188-216, yer nr. 1/295 (76-1).

351 Adler marka otomobilin tamiri için bk. Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01006964-3, yer nr. 1/112 (29-2); EBİS nr. 01006964-4, yer nr. 1/112 (29-2); EBİS nr. 01006964-14, yer nr. 1/112 (29-2); EBİS nr. 01006964-15, yer nr. 1/112 (29-2); EBİS nr. 01006964-16, yer nr. 1/112 (29-2); EBİS nr. 01006964-17, yer nr. 1/112 (29-2); EBİS nr. 01006964-18, yer nr. 1/112 (29-2); EBİS nr. 01006964-19, yer nr. 1/112 (29-2); EBİS nr. 01018366-18; EBİS nr. 01018172/1-7, yer nr. 1/494 (125-4); EBİS nr. 01018319-1, yer nr. 1/497 (126/3)

bil satın alınmışsa da otomobil, 1928 yılında tamir edilecek duruma gelmiş ve İstanbul'daki M. Franko ve Şürekası Otomobil Şubesi'nde tamir ettirilmişti[352]. Buick marka otomobil, 1931 yılında da tamir için servise gönderildi. Bu vesileyle otomobilin özellikleri şöyle izah ediliyordu: "*7 kişilik, siyah ve açık*". Tamir edilmek üzere gönderilen Cihangir'deki servis, Cumhurbaşkanı Kalem-i Mahsus Müdürü Hasan Rıza Bey'e gönderdiği 3 Ekim 1931 tarihli yazıda, aracın 23 kalem tamirinin 200 lira karşılığında gerçekleştirilebileceğini yazıyordu[353].

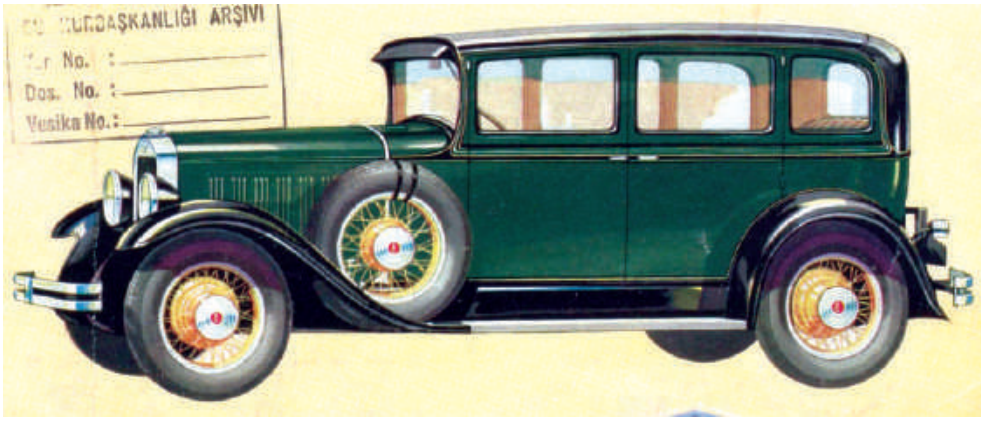


Ford Sedan reklamı (Cem, nr.12, 1 Mart 1928)

1935 yılında Cumhurbaşkanlığı için Buick marka yeni bir otomobil satın alınmıştı. 1917 Türk Lirası 60 kuruş ödenerek Amerika'dan getirtilen otomobil, gümrük vergisi ödenmeden Türkiye'ye sokuldu[354].

Mustafa Kemal Atatürk'ün kız kardeşi Makbule Atadan Hanım için de 1952 yılında bir otomobil satın alınması gündeme gelmişti. İstenilen araç, 1952 model Buick Süper Limuzin olup 4 kapılı, radyolu, kaloriferli ve deri koltuktu. Makbule Hanım'ın isteği Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün Genel Kâtibi Nurullah İhsan Tolon tarafından 6 Mart 1952 tarihli yazı ile Washington Bü-

352 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01016124-69, yer nr. 1/320 (82-2).
353 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01016168-179.
354 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, EBİS nr. 01016311-23, yer nr. 1/326 (83-4); EBİS nr. 01016193-13, yer nr. 1/323 (83-1).



Cumhurbaşkanlığı'na gönderilen otomobil kataloğu (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, nr. A.VI-1, D)

yükelçisi Feridun Cemal Erkin'e bildirildi. Tolon, böyle bir arabanın İstanbul fiyatının ne kadar olacağını, paranın ödenme şeklini, yerini ve aracın ne zaman teslim edilebileceğini sordu[355]. Büyükelçi Erkin 4 Nisan 1952 tarihli cevabî yazısında şunları yazmıştı: *"Atatürk'ün hemşireleri Makbule Atadan Hanımefendi'nin sipariş etmek arzusunda bulundukları 1952 model "Buick Süper", dört kapılı otomobil hakkında General Motors'un ihracat şubesinden yaptığım soruşturmaya cevaben aldığım mektupta, Buick otomobillerinde şoför kısmı ayrı limuzin tipi bulunmadığı belirtildikten sonra, "Süper Buick" dört kapılı bir otomobilin fiyatının, talep edilen ilavelerle birlikte, ambalajsız, New York'ta rıhtımda teslim, 2828,57 dolar olduğu ve İstanbul'a kadar vapur ve sigorta ücreti olan 440,50 doların fiyata ilavesi gerekeceği bildirilmektedir. Ambalaj arzu edildiği takdirde, bunun bedeli ayrıca 170 dolardır. Mektupta bundan başka, otomobilin, siparişin verildiği tarihten itibaren takriben 90 gün zarfında teslim olunabileceği beyan ve ardından alınan ikinci bir mektupta da bedelinin, teslim tarihinden asgarî bir ay önce, General Motors Corporation, Foreign Distributors, 224 West 57th Street, New York 29, N.Y. (U.S.A) adresine ödenmesi lazım geldiği ilave edilmektedir. Her iki mektup örneklerinin, ilişik olarak takdim kılındığını arz eder ve bu vesile ile saygılarımı sunarım"*[356]. Aslında Makbule Hanım'ın bu tarihlerde otomobili vardı. 1947 yılında Cumhurbaşkanlığına, Meclis Başkanlığına ve Demokrat Parti Başkanlığına gönderdiği mektupta, ağabeyi-

355 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, Celal Bayar Arşivi, Yer no: 3/4-35 Fihrist no: 2175-4.
356 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, Celal Bayar Arşivi, Yer no: 3/4-35 Fihrist no: 2175.



Cumhurbaşkanlığı'na gönderilen otomobil kataloğu (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, nr. A.VI-1, D)

nin vasiyetiyle bağlanan maaşının geçinimine yetmediğini, bunun otomobil masrafını ve şoför ücretinin yarısına denk geldiğini, ayrıca 200 lira kira ödediğini belirtmiş; ağabeyinin vatana yaptığı hizmetler dikkate alınarak kendisine vatan hizmeti tertibinden maaş bağlanmasını istemişti. Talebi inceleyen hükümet, bunu meclise sundu. Miktarı yüksek bulan bazı itirazlara rağmen 197 kabul oyu ile Makbule Hanım'a 1.000 lira aylık bağlanması kabul edildi[357]. Makbule Hanım 1956 yılında öldüğünde mirası içerisinde yüz binlerce lira değerindeki mücevheratın yanında, 60.000 lira değerindeki otomobil de bulunuyordu. Bu otomobilin, hastalığının ilerlediği ve komaya girdiği tarihlerde evlatlığı tarafından ele geçirildiği ileri sürülmüştür[358]. Söz konusu otomobilin markası hakkında bilgimiz olmadığı gibi, Buick Limuzin talebinin yerine getirilip getirilmediği de meçhuldür.

357 Gültekin Kamil Birlik, "Makbule Atadan'ın Mustafa Kemal Atatürk'ün Mirasına Yaklaşımı", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Sayı 92 (Güz 2015), Ankara 2016, s. 100-102.

358 G. K. Birlik, Makbule Atadan'ın Mustafa Kemal Atatürk'ün Mirasına Yaklaşımı, s. 104.



Chevrolet, Amerika 1960 (Rahmi M. Koç Müzesi)

Otomobil Reklamları ve Türkiye'deki Marka Tercihleri

1930 yılı itibarıyla Türkiye'de mevcut otomobil sayısının 5.000 civarında olduğu görülmektedir. Bu tarihlerde gazetelerin reklam sayfalarında en fazla otomobil, bilhassa da Ford firmasının reklamları görülüyordu[359]. 10 Nisan tarihli bir reklamda "*Yeni Ford Otomobili Almanızı Gerektiren Dokuz Sebep*" şöyle sıralanıyordu: "*1. idareli, 2. kuvvetli ve dayanıklı, 3. düşük bir fiyata iyi bir makine, 4. saatte 100 kilometre kat eder, 5. tripleks kristalinden mamul ön camı, 6. tamamıyla kapalı ve sessiz 6 fren sistemi, 7. dört houdaille hidrolik amortisörleri, 8. motorun titremesini amorti eden suppo. 9. Ford arabasına mahsus emniyet*". Reklamdaki yönlendirme ifadesi oldukça çarpıcıydı: "*Burada sıralanan dokuz sebebi okuyunuz ve bunların, hemen bu sene bir Ford arabası satın almanıza mühim sebepler olduğunu takdir ediniz... Kararınızı derhal veriniz ve size bir tecrübe gezintisi yaptırılması için Ford acentesinden sizi ziyaret etmesini isteyiniz*". Müşteri memnuniyetini önemseyen ifade de oldukça ilginçtir: "*Acentemiz sizi direksiyonda oturtmakla bahtiyar olacak ve siz de böyle bir arabayı kullanmanın ne kadar zevkli bir şey olduğunu anlayacaksınız*"[360].

359 Bazı misaller için bk. Milliyet, 25 Eylül 1927; 18 Ekim 1927; 7 Ekim 1927.

360 Milliyet, 10 Nisan 1930.

Şirketin Tophane'de açtığı otomobil fabrikasının üretime başladığını haber veren reklamda; "*Paranızı tasarruf etmek ve millî sanayiyi teşvik etmek için mutlaka Ford alınız*"[361] deniyordu. Firmanın bu reklamla yerli sanayinin gelişmesi için destek talebinde bulunduğu da düşünülebilir. Ayrıca imalatta sağlanan tasarruf sayesinde Ford marka otomobil ve kamyonlara daha düşük fiyatla sahip olunacağı vurgulu biçimde ifade ediliyordu. Firmanın "*Galatasaray'ında açılan Milli Sanayi Sergisi'ndeki Ford pavyonunu ziyaret ediniz*" başlığıyla verdiği reklamda ise hem tüketiciyi korumak hem de millî ekonomiyi güçlendirmek adına şu ifadelere yer verilmişti: "*Ayağınıza gelen bu fırsatı kaçırmayınız. Yaz mevsimi artık veda ediyor. Güzel havalar bitmeden Ford arabası edinmek kararını hemen veriniz. Çünkü Ford otomobil ve Ford kamyonu idare, kuvvet, emniyet, kabiliyet timsalidir. Her ne zaman bir Ford arabası kullanırsanız, memleketimizin iktisaden yükselmesine hakiki bir surette yardım etmiş olursunuz. İhtiyacınız olduğu zaman bir Ford taksi çağırınız*[362]".

Ford'un 1930 yılında satışa sunduğu 1,5 ton taşıma kapasiteli kamyon reklamında, aracın bu kadar ağır yük taşıyabilme özelliğine rağmen işletme masrafının 1 tonluk kamyonun masrafından fazla olmadığı üzerinde duruluyordu. Bu kamyonun motoru çok daha güçlüydü ve 2200 devirde 40 beygirlik bir güç vermekteydi. Bunun yanında yağ ve benzin sarfiyatı da düşüktü. Kamyonun bir özelliği de hızlı oluşuydu. Yük taşımada zaman unsuruna önem verenler için ideal bir araçtı. Araçta ayak freninden başka bir de el freni bulunması, güvenlik sisteminin ne kadar güçlü olduğunu gösteriyordu: "*Hangi açıdan bakarsanız bakın, işte size nakliyat âleminde pek mükemmel, daha seri, daha emniyetli, daha ekonomik bir nakliyat arabası. Böyle mükemmel ve teknolojinin bütün eserlerini üzerinde toplayan bir kamyon ile daha eski ve daha az elverişli markalar arasında neden tereddüt etmeli? Bu kamyon her türlü nakliyata elverişlidir ve çok dayanıklı olup senelerce hizmet edebilir. En fena şartlar altında, bozuk yol üzerinde olursa olsun yeni Ford kamyonu kolaylıkla ve mükemmel surette hizmet eder. Bunu bizzat görmek ve anlamak için bir deneme yapmanız kâfidir. Her acente bu hususiaki arzunuzu derhal yerine getirebilir. Kamyona ait resimli katalogları isteyiniz*[363]".

361 Cumhuriyet, 8 Ağustos 1930.

362 Cumhuriyet, 30 Ağustos 1930.

363 Milliyet, 3 Mart 1930.



Buick, Amerika 1957 (Rahmi M. Koç Müzesi)





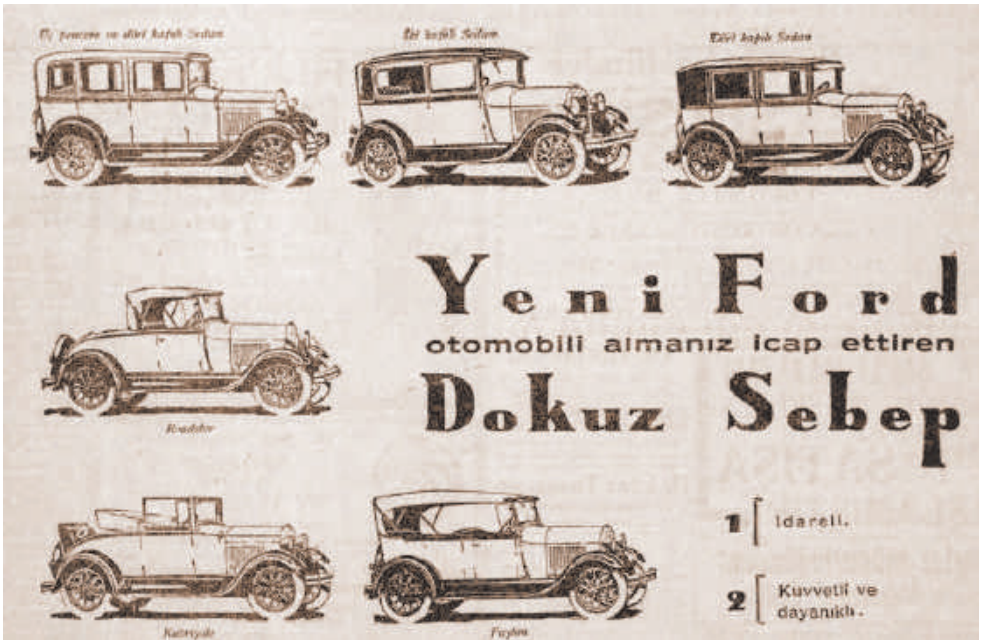
"Otomobil İlanı Verme" İlanı (Akşam, 10 Ocak 1936, s.9)

Firma bir başka ilanda ise ürünlerinin kalitesini ve faydalarını bir Ford kullanıcısının görüşleri üzerinden tanıtmıştır: "*Ford arabamdan iftihar ve memnuniyetle bahsedebilirim. Çünkü diğer hiçbir araba bana bu kadar iş görmüş değildir. Taşıdığım yolcular arabamın içindeki konfordan dolayı rahatça seyahat ediyorlar. Bu arabayı sevk ve idare etmek o kadar kolay ve sürati o kadar fazla ki gerek düz yollarda gerek dik yokuşlarda daha çok kuvvetli otomobilleri kolaylıkla geçerken insan büyük bir zevk duyuyor. Ford arabamla cidden iftihar ederim. Çünkü o kadar zarif bir görünüşü var ki başka hiçbir arabanın bu kadar güzel görünüşlü olması mümkün değil. Diğer arabalarla birlikte bir yere dizildiği zaman önce benim arabam dikkati çeker. Ford arabamla cidden iftihar ederim. Çünkü bana en az masrafla en çok menfaat temin edebiliyor. Şimdiye kadar kullandığım arabaların en idarelisi Ford oldu. Ford'umla iftihar ediyorum. Çünkü bu araba Türkiye'de Türk işçileri tarafından yapılmıştır*"[364]. İlanda otomobilin saatte 85-105 kilometre hız yapabildiği belirtilirken anahtar teslim fiyatının 2.800 lira olması da dönemin otomobil piyasası hakkında fikir vermektedir.

Ford'un resmî acentesi Mühürzade A. Vefa ise Salkımsöğüt'teki müessesesinde adı geçen markanın kamyon ve otomobilleri ile Fordson traktörü ile araçların yedek parçalarını satmaktaydı. Müessesenin tamirhane kısmında makine ve karoser bakımları yapılmakta, döşeme ve boyama hizmetleri verilmekteydi. Bunun yanında ustalar arızalı araçların bulunduğu adreslere de gönderilmekteydi. Firmanın sloganı şöyleydi: "*Otomobil almak kolaydır. Fakat otomobilinizin hayatını idame edecek olan acentenin teşkilatıdır. Bunun için A. Vefa müessesesine müracaat etmeden OTOMOBİL, KAMYON, TRAKTÖR almayınız*".

General Motors tarafından 1906 yılında ABD'de üretilmeye başlanan Pontiac marka otomobiller, 1920'li yıllarda Türkiye'de de görülmeye başlamıştı.

364 Cumhuriyet, 23 Eylül 1930.



1930'da Ford marka otomobillerin bazı modelleri (Cumhuriyet, nr. 2131, s.6, 12 Nisan 1930 s.6)

Pontiac daha 1929 yılında Taksim'de, Gaziantep'te ve Adana'da olmak üzere üç acentede satışa sunulmuş durumdaydı. İddialı biçimde piyasaya giren 6 silindire sahip Pontiac, 1926'dan beri dünyada yarım milyondan fazla şoförün gözdesi haline geldiğini iddia etmekte, bu kadar kısa sürede hiçbir markanın bu ölçüde yaygınlaşmadığını ileri sürmekteydi. 1926'da 100.000, 1927'de 193.000 ve 1928 yılında 270.000 kişi Pontiac marka otomobil sahibi olmuştu. ''Sevimli araba''nın reklamında şu ifadelere yer verilmekteydi: *"Pontiac'ı en yakın acenteye gidip görünüz. Gayet rahat oturma yerlerini, şoför mahallindeki minderlerin ayarlanabilir olduğunu inceleyiniz. Yolda kuvvetini, süratini ve yürüyüşünü siz de deneyin. Bu derece mükemmel bir arabanın böyle bir fiyata satıldığına siz de hayran kalacaksınız. Pontiac ve General Motors'un bütün mamulatı vadeli taksitlerle satın alınabilir. Kusurlara karşı bir sene garantilidir*"[365].

General Motors'un bir başka ürünü Buick ise, 1929 model arabaların reklamında, kullanıcıların görüşlerine yer vermişti[366].

365 Cumhuriyet, 8 Ekim 1929.
366 Cumhuriyet, 2 Mart 1929.

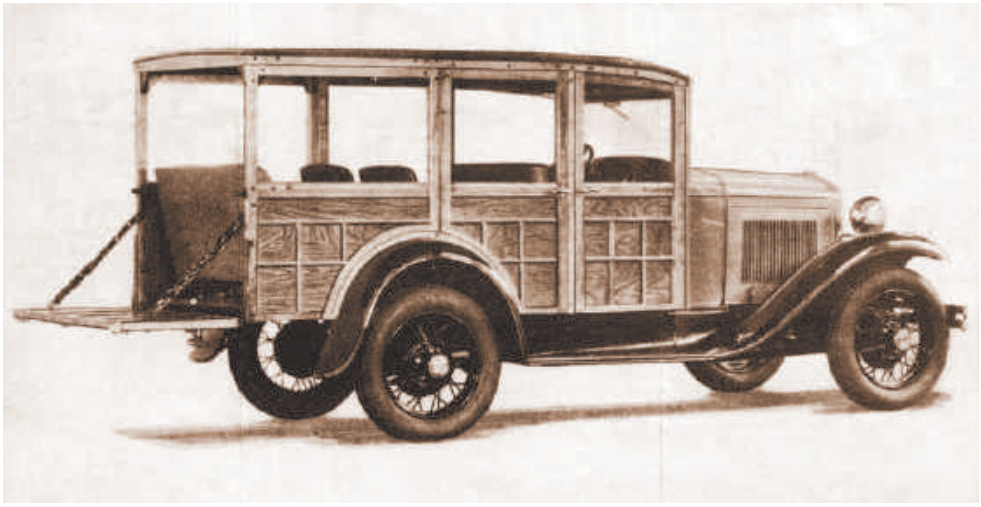


1930'da Ford marka kamyon reklamında kullanılan ve kamyonun ağırlık taşıma kapasitesine vurgu yapılan görsel (Cumhuriyet, nr. 2328, s.7, 29 Teşrinievvel 1930)

Türkiye'de çok fazla tutunamayan markalardan birisi olan Oldsmobille, iyi bir otomobilde süratli gitmenin dışındaki özellikleri ön plana çıkarmıştı. Buna göre; çağdaş bir otomobilde, kullanım kolaylığı da önemliydi. İşte yeni 1929 Oldsmobille modelinin başarısının sırrı buydu: "*Oldsmobille en izdihamlı caddelerde süratle ve aynı zamanda sessizce kayar gider. Akseleratörü pedalın en küçük tazyikine itaat eder ve kuvvetli frenleri sıkmak için en ufak bir temas yeterlidir. Bu araba özellikleri, görünüşü ve karoseri itibarıyla en çağdaş otomobildir*". Oldsmobille'in Türkiye'deki acenteleri Ankara'da A. Avni Bey, Mersin'de Kırmızıyıldız, Samsun'da Aldıkaçtızade Rüştü Yeğenleri ve Sivas'ta Anadol Motors idi. Firmanın bir de vaadi vardı: "*Oldsmobille acentesi size bu araba ile bir deneme sürüşü yaptırmak ve General Motors'un teminatı hakkında ayrıntı vermek üzere emrinize amadedir*"[367].

İtalyan Fiat Şirketi ise 1930 yılı için imal ettiği 514 modelini piyasaya sürmüştü. "*Gayet süslü ve küçük cüsseli*" olarak tanıtılan araç 'gezinti otomobilleri'

367 Cumhuriyet, 17 Kasım 1929.



Ford İstasyon Arabası (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, nr. A.VI-1, D.85, F.1-129 (Ford Kataloğu)

içerisinde ayrıcalıklı bir yere sahipti. Modern tasarımıyla benzerleri arasında seçkin bir yere sahipti. Az yakıt tüketmesi açısından da iktisatlı ve her keseye elverişli idi. Fiat'ın 521 ve 525 modellerinin de tanıtıldığı Taksim'deki Surp Agop Kilisesi yakınlarında bulunan acentenin sloganı şöyleydi: *"İşbu yeni arabalarımızı seyretmek üzere garajımızı ziyaret etmek pek uygundur"*[368].

Otomobil markalarının diğerleri de reklamlarında kullandıkları ifadeler açısından tüketiciyi cezbetmeye yönelik vurgulu cümleler içermekteydi. Mesela, Graham otomobillerinin satış bayisi "*Otomobil ve Levazım Limited Şirketi*", adı geçen markanın Türkiye'deki genel satıcısı olmakla övündüğü reklamda, firmanın kurucularına duydukları güveni dile getirmişti. Çünkü Graham otomobillerinin her parçası, firmanın sloganı olan 'mal kendini gösterir' sözünü teyit etmekteydi. Graham kardeşler otomobil teknolojisinde kullandıkları malzemelerin kalitesi başta olmak üzere her hususta en iyi otomobili ürettiklerini ispat etmişlerdi. Graham otomobili denince akıllara, her şeyden önce arabanın modern görünümü geliyor; güvenli makine aksamı, düşük yakıt tüketmesi, şasisinin mükemmelliği, Graham mamulatı karoseri ve bilhassa bu karoserlerde kullanılan, kırıldığında dağılmaz meşhur emniyetli camları

368 Otomobil, Sayı 1-8 (Ocak-Şubat 1930).



Mustafa Kemal Atatürk'ün Orman Çiftliği'nde kullandığı Fordson traktörü (Rahmi M. Koç Müzesi Model F, 1921)

gibi unsurlar bu kaliteyi tamamlıyordu[369]. Aynı markanın bir başka ilanında, Graham otomobillerinin 1930 Paris sergisinde kendi tipindeki otomobiller arasında birinciliği kazandığının altı çizilmekteydi. Reklamda ayrıca bu lüks araca sahip olmadan önce tüketiciye arabayı deneme imkânı sunulduğu belirtilmişti[370].

Citroen markası, 4 silindirli G.4 modelini tanıttığı 1929 tarihli reklamda, bunun uzun seneler devam eden deneyimlerin ürünü olduğuna dikkat çekiyordu. Citroen otomobil, benzerlerinden cidden üstün ve her ayrıntıda mükemmel araba olarak sunuluyordu. Citroen fabrikalarının otomobil sektöründe gördüğü rağbetin; ekonomik, sağlam, mükemmel ve zarif otomobillerine borçlu olduğu vurgulanıyordu. Citroen otomobilleri karoserlerinin zengin-

369 Cumhuriyet, 11 Eylül 1930.
370 Cumhuriyet, 30 Temmuz 1930.

liği, tiplerinin çeşitliliği, renklerinin cazip oluşu dolayısıyla en zor beğenen müşterileri bile her bakımdan memnun edebilen yegâne otomobil olduğu kaydedilmekteydi. Reklamda Citroen kullanan fötrlü bir beyin yanında dışarıda duran şık bir bayan görülmekte ve bunun üzerinde "*sade-sağlam-idareli*" spotu yer almaktaydı. Firmanın bu tarihteki Türkiye Genel Acentesi ise İstiklal Caddesi'nde Anadolu Han'da faaliyet gösteren Sarıcazade Şakir'di.[371]



1928'de Pontiac reklamında kullanılan görsel (Milliyet, nr. 1051, s. 7, 14 Kanunusani 1928)

Morris markası, sahip olduğu dört ayrı modelin her birinin özelliklerini öne çıkarıyordu. Buna göre, Morris-İsis-Six modeli 6 silindirli olup uluslararası bir şöhrete sahipti. Yüksek sürati, azami kuvveti, 4 teker üzerinde hidrolik freni, gayet hafif idaresi ile bu otomobiller en uzun mesafeler için bile güven temin etmekteydi. Diğer üç model de benzer özelliklere sahipti[372].

Türkiye'de henüz üst sıralara çıkma imkânı bulamamış Chevrolet marka otomobillerle ilgili reklamların 1927 yılından itibaren arttığı görülmektedir. Milliyet gazetesinin 11 Ocak 1927 tarihli nüshasında şöyle bir reklam yayınlandı: *"Şevrole (Chevrolet). Şevrole otomobili, kumlu, bozuk, iyi veya fena yollarda güvenli bir şekilde her şeyi taşır. Böyle rahat bir otomobille gezinti hakikaten insana büyük bir zevk verir. Yollarda: Yavaş veya müsait bir yolda kuvveti sayesinde düzenli akan bir nehir gibi süratle gidersiniz. Sağlam frenleri size bir emniyet bahşeder. En sıcak günlerde bile radyatörü ve su pompası sayesinde sıcaklığı azaltır. Balon lastikler, çelik tekerlekler,*

371 Cumhuriyet, 14 Ağustos 1929.

372 Morris marka otomobillerin reklamlarına misaller için bk. *Milliyet*, 27 Ocak 1927. Bu markanın diğer reklamlarına misaller için bk. Milliyet, 22 Ocak 1927; 19 Şubat 1927; 23 Mart 1927; 18 Nisan 1927; 21 Mayıs 1927; 18 Haziran 1927.



1929'da Buick reklamında kullanılan görsel. (Milliyet, nr. 1099, s.7, 3 Mart 1929)

sürati gösteren saat, marş otomatik, yedek iç ve dış lastikler gibi en iyi malzeme, fazla bir ücret alınmayarak Şevrole otomobili ile ikram olmak üzere verilir. Fiyatı: İstanbul'da teslim 1000 dolardır. İstanbul'da Taksim'de Amerikan Garajı'nda Edgar B. Hovard Müessesesi, İzmir'de Taril, Adana'da George Lütfullah, Samsun'da Tevfik Bey, Ankara'da A. Avni Müessesesi, Gazi Ayntab'da Müftüzâde Hayri Veli ve Ali Velizâde Mehmed Ali ortakları, Trabzon'da Kumruzâde Dilber Mehmed, General Motors Şark-ı Karîb Şubesi (İskenderiye)". Yine bu konuda aynı gazete şöyle bir ilan da yayınlandı: "*İktisadî açıdan bütün dünyada daima her konuda tercih edilir. Şevrole gezinti otomobil ve kamyonları sağlamlığı ile şöhret bulmuş ve aynı zamanda her ikisinin benzin sarfiyatının azlığı sayesinde her gün her tarafta daha binlerce ziyade müşteri celbetmektedir. Şehrinizdeki Şevrole acentesi size gereken malumatı vermeye hazır oldukları gibi gerektiğinde otomobil ve kamyonları da göstereceklerdir. Fiyatı: Gezinti otomobili 1000 ve kamyon 900 dolar*"[373]. Sonraki yıllarda da bu markanın reklamları devam etti. Mesela, 1927 tarihinde yeni modeli ile ilgili şöyle bir ilan verildi: "*Ucuz fiyatla 1927 senesi yeni model Şevrole. Pek şık çizgileriyle herkesin rağbetini kazanmıştır. Birkaç haftadan beri otomobil piyasasında büyük bir rağbete mazhar olan son sistem yeni model Şevrole, aynı zamanda otomobil piyasasını, otomobilcilik alemini şaşırtmıştır. Hiçbir otomobil bu kadar büyük ve hakiki rağbet kazanmamıştır. Bunun sebebi ise şimdiye kadar otomobilcilik tarihinde*

373 Milliyet, 21 Ocak 1927. Bu reklam sonraki günlerde de yayınlandı (28 Ocak 1927; 1 Şubat 1927; 6 Şubat 1927; 12 Şubat 1927; 25 Şubat 1927; 3 Mart 1927; 13 Mart 1927; 3 Nisan 1927).

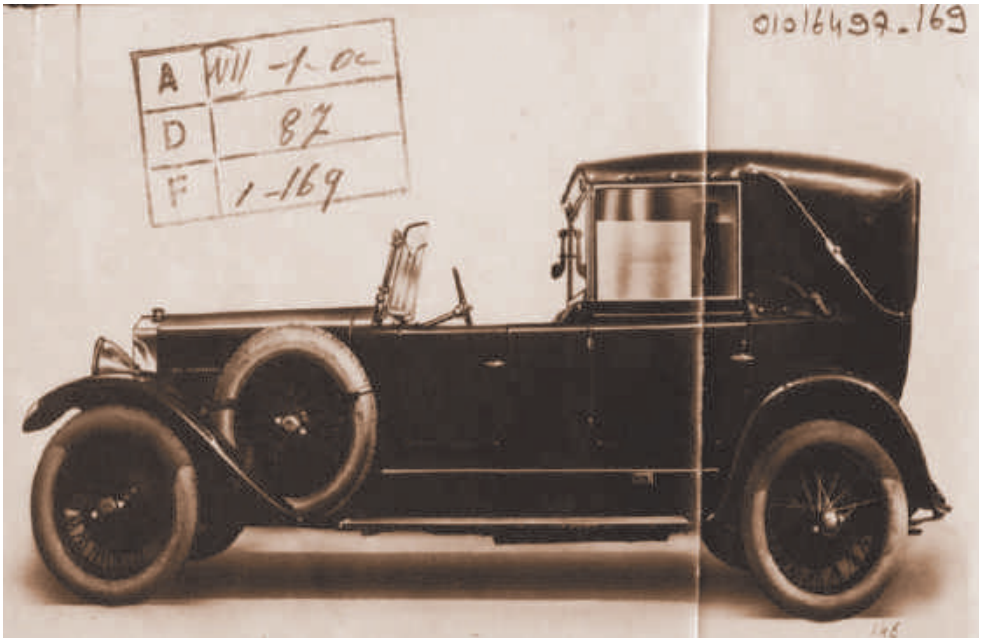


Fiat otomobil reklamı (Resimli Gazete, nr. 1, 8 Eylül 1923)

ilk defa ucuz fiyatta bir arabanın bütün lüks arabaların sahip olduğu özellikleri bir araya toplamış olmasıdır. İşte otomobilcilik aleminde Şevrole otomobilleri en büyük rolü oynamıştır. Yeni Şevrolenin çizgileri kabartmadır. Otomobile son derece güzellik vermektedir. İçerisinin yayları, gayet rahat ve sağlamdır. Hele boyası doku cilasıyla hakikaten latiftir. Doku boyası ne çatlar ne kabarır ve ne de parlaklığını kaybeder. Kapalı otomobiller Fişer adlı karuser fabrikasında üretilmiştir. Yeni Motora İlaveler: Yeni Şevroleyi muayene ettiğinizde; üzerinde (AC) hava temizleyici ve yağ filtresi gibi otomobilin hayatını temin edecek birçok faydalı makinelerle donatılmıştır. Paslanmayan radyatör, arkası sivri lambalar, yeni kontak düzeni, benzin deposundaki benzinin miktarını gösteren saat, arka ve numaralı fener ve bir parçadan üretilen çamurluklar... Bütün bu meziyetleri inceledikten sonra Şevrolenin ucuz otomobil olduğu halde yüksek lüks otomobillerle kıyas ettiğimize hak vereceksiniz[374]*“.*

1930 tarihli bir reklamda ise markanın son altı yıl içerisindeki kamyon ve binek otomobili satış rakamları verilerek, yükselen bir grafik çizdiğine dikkat çekilmiştir. Buna göre Chevrolet 1924’te 309.900, 1925’te 510.000, 1926’da

374 Milliyet, 23 Mayıs 1927. 1927 modelin diğer reklamları için bk. Milliyet, 10 Haziran 1927; 17 Haziran 1927.



Fiat Marka Otomobil Modeli (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, nr. A.VII-1, D.87, F.1-16)

728.000, 1927'de 1.001.000, 1928'de 1.200.000 ve 1929'da 1.350.000 adet satmıştır. 1929'daki yüksek satışın sebebi, önceki yıllardaki imalattan farklı olarak, bu modelin altı silindire sahip olmasıydı. Reklamda Chevrolet'nin İstanbul ve çevre vilayetlerde, Avrupa ve Amerika menşeli otomobiller içerisinde en fazla tercih edilenlerden olduğu belirtilerek; İstanbul, Kocaeli, Balıkesir, Bursa, Eskişehir, Bilecik, Bolu, Zonguldak, Çanakkale ve Trakya illerinde otomobil almak isteyenler, Levis Hek ve ortağının Pangaltı'daki bürosuna davet edilmiştir[375]. Chevrolet'nin bir başka reklamında konforlu tasarımı ve ucuzluğu ön plana çıkarılmaktaydı: "*Altı silindirli Chevrolet rahat, geniş, kuvvetli ve aynı zamanda idarelidir*" başlıklı ilanda aracın "*hususiyet ve meziyetleri*" detaylandırılmıştı. Bunlar eski modellerdekinden daha uzun bir kaide üzerinde yükselen, uzun ve alçak karoseriler, arabaya saatte 100 km'den fazla sürat kazandıran altı silindirli kuvvetli bir motor, ailenin rahatlıkla oturabileceği geniş koltuk hacmi, kolay idaresi ve ekonomik oluşu şeklinde sıralanmaktaydı. Aracın motoru dört yıllık bir inceleme ve denemeden sonra üretilmişti. Vites sistemi, trafik yoğunluğunda

375 Cumhuriyet, 1 Mayıs 1930.

sıkça değiştirmeye uygun olarak aniden 5 km'ye düşürebilen ve birkaç saniyede 50-60 km'ye çıkarabilen bir özelliğe sahipti. Fisher'in yeni karoserleri arabaya daha şık ve çekici bir boyut kazandırmaktaydı. Lambaların etrafındaki krom kaplamaları, kirlenmelerini önlemekteydi. General Motors, böyle mükemmel donanıma sahip bir arabayı sıradan dört silindirli araç fiyatına satmayı başarmıştı. Lüks bir arabaya sahip olmak istediği halde iktisaden buna gücü yetmeyenler için Chevrolet kaçırılmayacak bir fırsattı. Otomobillerin satıldığı acenteler, Chevrolet'nin üretiminden veya aksamından kaynaklanan arızalara karşı General Motors'un bir yıllık garantisini vaat etmekteydiler[376].

İstanbul basınında en fazla reklamı görülen otomobil markalarından birisi de Türkiye bayiliğini Kemal Halil-Mehmet Rifat ve ortaklarının yaptığı Dodge'tu. Bu marka otomobiller 1927 yılından itibaren Türkiye'ye gelmeye başladı. Bir gazete ilanında şu bilgilere yer veriliyordu: "*Otomobilcilik Aleminde Bir Hadise: Doç Otomobilleri Memleketimize Geliyor. Otomobil meseleleriyle meşgul olmayan bir insan, Doç ismini diğer herhangi bir otomobil markasından ayırt edemez. Fakat mukayeseli bir gözle dünyanın meşhur otomobillerini inceleyen bir adam, Doç kelimesinin çok kuvvet, çok dayanıklılık, ucuzluk, az işletme masrafı, asgarî tamir masrafı, şekil itibariyle zarafet ve hususiyet manasına geldiğini pek iyi bilir.*

Bir otomobilden beklenen hedefler, az masrafla ve az tamir külfeti ile çok dayanıklılık, sürat ve istirahat temin etmek, sanat bakımından insanın ruhuna zevk vermesidir. Bu hedeflerden hepsini Doç biraderlerin ürettiği otomobil derecesinde ve buna oranla o kadar ucuz bir ücret karşılığında temin edebilen otomobil yoktur.

Milliyet okurlarının birçoğu belki Doç otomobillerinden ilk defa olarak bahsedildiğini işitiyorlar. Fakat her halde önce gözleri, sonra zihinleri bununla daha pek çok meşgul olacaktır. Nihayet bir gün bütçelerine bir Doç otomobilinin satın alma masrafını dahil etmenin; zaman itibarıyla ne kadar büyük bir tasarruf, hayat itibarıyla ne kadar büyük bir zevk temin ettiğini takdir etmeye başlayacaklardır.

İlk otomobiller yoldadır. Bunlar arasında beş kişilik ve yedi kişilik açık ve kapalılarla beraber Doç müesseselerine bağlı Graham fabrikalarının kamyonları da vardır. Şekil-

376 Cumhuriyet, 4 Ocak 1930. Bu marka otomobillerle ilgili 1927 ve 1928 yıllarına ait gazetelerde de bolca reklam bulunmaktadır.



Citroen, Fransa 1968 (Rahmi M. Koç Müzesi)


RAHMİ M. KOÇ



Morris,İngiltere 1962 (Rahmi M. Koç Müzesi)

leri, renkleri, döşemeleri, özellikle mekanik düzenini pek beğeneceksiniz. Şunu da şimdiden söyleyelim ki; Doç biraderlerinin merakı, otomobillerinin satıldığı sahalarda bol miktarda yedek edevatı bulundurmak ve bunları pek ucuz satmaktır"[377].

Sonraki günlerde Dodge marka otomobillerin İstanbul'a gelmesine kısa bir süre kaldığına dair reklamlar yayınlandı[378]. Dodge marka otomobiller 1927 Mart ayında İstanbul'a geldi. Reklamlar da artık buna göre verilmekteydi[379].

Bu markanın temsilcisi otomobile ilgiyi artırmak için verdiği ilanlarda, Dodge markasının İstanbul'a gelir gelmez büyük bir merakla karşılandığını yazdırdı. Bunun nedenleri de şöyle izah ediliyordu: "*Doç otomobilleri memleketimizde ani ve genel bir rağbet görmüştür. Gerek İstanbul sokaklarında ve gerek memleketin diğer muhtelif köşelerinde sık sık Doç'lara tesadüf ediliyor. Türkiye Otomobil, Lastik*

377 Milliyet, 4 Şubat 1927. Aynı reklam sonraki günlerde de yayınlandı (Milliyet, 10 Şubat 1927).

378 Milliyet, 23 Şubat 1927.

379 Milliyet, 18 Mart 1927. Sonraki günlerdeki reklamlar için bk. Milliyet, 28 Mart 1927; 3 Nisan 1927.

ve Traktör Komandit Şirketi'nin Beyoğlu'ndaki daimi sergi yeri henüz açılmadığı halde, iki defada gelen otomobillerin çoğu, bazı tip otomobillerin hepsi ve yoldakilerden bir kısmı şimdiden satılmıştır".



Chevrolet marka otomobil reklamı (Akşam, nr. 6583, 13 Şubat 1937, s.16)

Senelerden beri Doç'u tanıyan muhitlerde bu otomobilin çok rağbet görmesi pek tabiidir. Fakat memleketimizde ani şekilde yayılması pek çokları arasında derin hayret ve merak hisleri uyandırmıştır. Her iki markaya karşı çekingen davranan ihtiyat sahipleri birbirlerine sormaya başlamışlardır: Acaba neden? Hikmeti ne? Bu merakı gidermek isteriz: Doç acenteliği memleketimizde yeni kurulmuş olmakla beraber Doç ismi yabancı bir isim değildir. Memleketimizdeki Amerikan müesseseleri Doç'u pek iyi tanıdıkları için burada acente olmamasına rağmen ara sıra memleketimize Doç otomobilleri getirtmişlerdir.

Bir misal: Robert Kolej muallimlerinden biri, mektebin meşhur yokuşunu beş altı sene tırmanan bir Doç'u buradan ayrılırken satmıştı. Bu Doç uzun süreden beri Adapazarı havalisinde sağlamlığı ile temeyyüz etmiştir. Mütareke'nin sonunda İngiliz ordusu tarafından satılan otomobiller arasında da bir hayli Doç vardı. Bunlar da hâlâ memleketimizde birer tarafta işlemekte ve sahiplerini memnun ve hayran bırakmaktadır.

Mersin vilayet idaresinin aldığı Doç, o civarda en mükemmel otomobil diye tanınmıştır. Ayrıca Doç, Suriye ve Yunanistan'da en fazla yaygınlaşan otomobildir. Bu otomobilin iki komşu memlekette kazandığı haklı şöhret çeşitli vasıtalarla memleketimize aksetmiştir.



Chevrolet, Amerika 1935 (Rahmi M. Koç Müzesi)

Bir ay önce ilk Doç arabaları memleketimize geldiği zaman piyasanın en iyi şoförleri, uzaktan uzağa akseden şöhretle yetinmeyerek bu otomobili bizzat incelediler. Motorun işçiliğindeki özen ve mükemmeliyet, büyük bir hayret ve takdir uyandırdı. Neticesi İstanbul'da satılan Doç'ların hepsi piyasanın en usta şoförlerine gitmiştir. Otomobilin mükemmeliyeti hakkında bundan iyi bir delil olamaz.

Doç'u taksi işinde kullananlar kârlı çıkmışlardır. Çünkü bir yerde Doç bulununca müşteri mutlaka onu, diğer arabalara tercih etmektedir. Geçen gün bir Doç alan bir zat Büyükdere'ye gelip giderken edindiği izlenimi şu sözlerle ifade etmiştir: "Başka otomobillerle Büyükdere'ye gidip gelirken yolun bazı yerlerde bozuk olduğuna dikkat etmiştim. Doç ile gidip gelirken hiçbir bozukluk alameti görmedim. Acaba bu yol 24 saat içinde mi tamir edilmiş. Baktım; hayır, tamir falan edilmemiş, yol aynı yol, fakat otomobil başka.

Doç yolun bozukluğunu hissettirmiyor, sarsmıyor. Çünkü hayret edilecek derecede mükemmel bir süspansiyonu var"[380].



Dodge marka otomobil reklamı (Milliyet, nr. 353, 4 Şubat 1927, s. 6)

Dodge firması sonraki günlerde ise kendi otomobillerinin neden daha avantajlı olduğuna dair reklamlar vermeye başladı[381]. Ayrıca yedek parçaların kolay ve ucuz bulunduğu yönünde reklamlar vererek talebi artırmaya çalıştı[382]. Farklı testlerde sağlamlığı tescil edilen Dodge'un bu yönleri de reklamlar vasıtasıyla ilgililere duyuruldu[383]. 1927 yılında Dodge, Sedan marka otomobilini piyasaya sürdü ve bunu gazeteler vasıtasıyla halka duyurdu[384]. Şirketin 1930 yılı gazetelerinde görülen bir reklamda, Dodge'un Türkiye piyasalarında görülmesinin faydalarına işaret edilerek, "*memleketimizde basit düşüncelere ve yarına Allah kerim zihniyetine*" karşı çıkan somut bir delil olarak sunulmuştur. Türkiye gibi parası az olan memleketlerde tüketicinin mal satın alırken ucuzluğunu göz önünde bulundurduğunu belirten firma, bu anlayışın yanlışlığı üzerinde durmakta ve kaliteyi ima etmekteydi. Bu anlayış yüzünden Türkiye, başka ülkelerde barınma imkânı bulamayan ucuz ihracat eşyasının pazarı olarak tanınmıştır. Bu algıyı yıkmak için otomobil satın alırken de fiyatına değil, kalitesine itibar etmek gerekliydi. Dodge otomobil ve kamyonları, 1926'da Türkiye'de ilk defa piyasaya çıktığı zaman otomobil ve kamyon müşterileri büyük bir tereddüt yaşamışlardı. Bundan daha ucuz ürünler mevcutken böyle pahalı bir araç satın alınmasını delilik sayanlar bile olmuştu. Fakat bu uzun sürmemiş, firma yetkililerinin anlatımları neticesinde kaliteyi gözeten sınırlı sayıdaki sanat erbabı işin hakikatini kavramıştı. Bunlar otomobil ve kamyon satın alırken dikkate alınması gereken hususun sadece

380 Milliyet, 12 Nisan 1927. Benzeri ilan için bk. Milliyet, 18 Nisan 1927.

381 Milliyet, 11 Mayıs 1927; 17 Mayıs 1927.

382 "Hizmet Fikrinin Otomobilcilikte Bir Manası Vardır", Milliyet, 20 Haziran 1927.

383 Milliyet, 27 Haziran 1927; 3 Temmuz 1927, 13 Temmuz 1927.

384 Milliyet, 5 Haziran 1927.

ürünlerin fiyatından ibaret olmadığını, aracın ömrü, aralıksız iş görme kabiliyeti, yedek parçasının kolaylıkla bulunabilirliği gibi noktaların da önem taşıdığını kısa sürede anladılar. Memleketin her köşesinde işini bilen vatandaşlar işte bu yüzden ufak bir fiyat farkına rağmen Dodge'u tercih ettiler. Çünkü Dodge yedek parça ve masrafına pek az ihtiyaç göstermekteydi. Sağlamlığı ve gücü sayesinde en dik yokuşlardan, en arızalı yerlerden rahatlıkla geçiyordu. Ayrıca ikinci el satışlarında da çok fazla değer kaybına uğramıyordu. Sonuç olarak, Dodge'un en büyük başarısı, hesaplı alışverişin yüzeysel düşüncelere set çektiğini kanıtlamış olmasıdır. Bundan anlaşılmaktadır ki, yarını düşünenler çoğalmakta, "*Bugün ucuza mal alayım da yarın ne olursa olsun*" diye düşünen ön yargılı anlayış giderek gerilemektedir. Şirket'e göre, Dodge'un Türkiye'deki başarısı, ülkenin iktisadi ufkunda yeni yönelimler, yeni düşünceler ve hareket tarzları belirlediğinin en açık kanıtıydı[385].

Gazetelere reklam veren markalardan biri de Opel'di. Şöyle bir reklam yayınlandı: "*Alman [Opel] fabrikasının en son sistem otomobilleri gelmiştir. Fazla reklama gerek yoktur. Çünkü Opel markasını herkes tanır. Türkiye genel vekili: Galata'da Voyvoda Caddesi'nde 91/93 numarada Karaköy Plas bitişiğinde "Devits Hombuld Makina Şirketi", Posta kutusu Galata 420 Telefon: Beyoğlu 4038*"[386].

Şoförler Cemiyeti'nin yayın organı Otomobil, 1930 yılının ilk sayısında, İstanbul'daki motorlu kara taşıtların sayısını ve kullanım alanlarını içeren bir istatistik yayımlamıştı. Buna göre; İstanbul'daki motorlu taşıtların mevcudu 2.144'tü. Bunların 1.770'i otomobil 374'ü kamyon ve kamyonetti. Otomobillerden 1.119'u taksi şeklinde çalışırken, 582'si sahipleri tarafından kullanılan özel otomobillerdi. 69 otomobil ise resmî makamlarca kullanılmaktaydı. Dergi, farklı amaçlarla kullanılan otomobillerin markalarına göre adetlerini

385 Milliyet, 17 Nisan 1930; Cumhuriyet, 26 Nisan 1930. Dodge'un İstanbul'da Beyoğlu'ndaki acentesi Türkiye Otomobil Lastik ve Traktör Komandit Şirketi idi. Taşra acenteleri ise Ankara'da Zabıtçızâde ve ortağı, İzmir'de S. Roppoport ve ortakları, Kayseri'de Muhaddiszâde Âlim Bey, Adana'da Muharrem Hilmi Bey, Gaziantep'te Güzelbeyzâde Hasan Bey, Antalya'da Türk İstikbal Şirketi, Trabzon'da Kalaycızâde Hacı Abbas ve Mahdumları, Diyarbekir'de Pirinççizâde Sıtkı Nedim ve Edip Beyler, Bursa'da Nasuhi Esat Bey, Samsun'da Esat Efendizâde Seyit Bilal Bey, Giresun'da İsmailzâde Vahit ve Ortakları, Bergama'da İbrahim Hüseyin ve Mahdumları, Isparta'da İntibah Ticaret Şirketi, Malatya'da Badılızâde Tahir Bey, Mersin'de Ortaklar Ticarethanesi şeklinde sıralanmaktaydı. Bursa'daki Nasuhi Esat Bey'in Balıkesir'de bir de şubesi bulunmaktaydı.

386 Milliyet, 24 Ocak 1927.

gösteren üç grafik yayımladı[387]. Tablo abloda otomobillerin kullanım amaçlarına göre en çok tercih edilen markaların dökümü yer almaktadır. Buna göre 1930 yılında taksi, özel ve resmî amaçla kullanımda Fiat markası öne çıkmaktadır. Essex marka otomobil, taksi amacıyla en çok tercih edilen ikinci marka iken, bunu özel olarak kullanan 4 kişi bulunmaktadır. Özel kullanım için tercih edilen Buick, Studebaker ve Ford gibi markaların taksi amacıyla kullanımı ise daha düşüktür.

	OTOMOBİL GRUPLARI		
MARKALAR	**TAKSİ**	**ÖZEL**	**RESMÎ**
Auckland	13	-	-
Berlie	14	13	9
Buick	69	70	4
Chevrolet	81	26	4
Chrysler	98	8	-
Citroen	31	25	-
Dodge	79	8	-
Erskine	24	5	-
Essex	110	4	-
Fiat	339	155	15
Ford	30	39	7
Lancia	-	12	-
Nash	19	-	-
Oldsmobille	14	-	-
Overland	33	7	-
Pontiac	28	8	-
Renault	7	23	4
Steyr	-	-	3
Studebaker	18	58	4
Muhtelif	112	121	19
TOPLAM	**1119**	**582**	**69**

1954 yılının başındaki toplam 27.692 otomobil sayısının markalara göre dağılımını ve yüzdelerini gösteren aşağıdaki tablo ilginç sonuçlar göstermektedir. Her şeyden

387 Otomobil, Sayı 1-8 (Ocak-Şubat 1930), s. 22; Milliyet, 23 Mart 1930.



Dodge, Amerika 1952 (Rahmi M. Koç Müzesi)





Opel marka otomobil reklamı (Milliyet, nr. 342, 24 Ocak 1927, s.6)

önce listeye yeni markaların eklendiği ve tercih edilen markaların değişiklik gösterdiği ilk dikkat çeken hususlardandır. Bu tarihte otomobil sayısının 1.000'den fazla olduğu marka sayısı 36'dır. Otomobillerin yüzde 55'i ise ilk 9 markada toplanmaktaydı. Diğer markaları taşıyan araç sayısı ise 2.189 olup bu araçların toplam içerisindeki payı yüzde 8'dir. Türkiye'de motorlu araç üretiminin yapılmadığı hesaba katıldığında, bu kadar farklı markada otomobil varlığının özellikle yedek parça temini bakımından sıkıntılı olacağı ifade edilmiştir. Aynı tarihte, üretici ülkelerden birisi olan Avusturya'da marka sayısının 120'den fazla olduğu düşünüldüğünde ise Türkiye'deki marka çeşitliliğini doğal karşılamak gerekir[388].

Marka	**Otomobil Sayısı**	**%**	**Kümülatif %**
Chevrolet	2923	10.5	-
Jeep-Willys	2904	10.4	20.9
Ford	2218	8.0	28.9
Austin	1322	4.7	33.6
Dodge	1320	4.7	38.3
Opel	1296	4.6	42.9
Desoto	1263	4.5	47.4
Plymouth	1224	4.4	51.8
Buick	900	3.2	55.0
Hillman	739	2.7	57.7
Morris	717	2.6	60.3
Oldsmobille	640	2.3	62.6
Citroen	610	2.2	64.8
Land Rover	589	2.1	66.9
Mercury	558	2.0	68.9
Fiat	534	1.9	70.8
Chrysler	461	1.6	72.4

388 K. Göçmençelebi, *Türkiye'de Motorlu Nakil Vasıtaları*, s. 404-405.

Nash	435	1.5	73.9
Consul	425	1.5	75.4
Hudson	424	1.5	76.9
Peugeot	400	1.4	78.3

Lastik Reklamları ve Markaları



Continental marka lastik reklamı (Vakit, nr. 1944, 10 Mayıs 1923)

Otomobillerin gündelik hayata girmesiyle birlikte, daha Osmanlı döneminden itibaren başta günlük gazeteler olmak üzere, basın ve yayın dünyasında en fazla ele alınan konulardan biri de lastik meselesi oldu. İstanbul'daki ilk lastik bayii 1909'da açılmıştı ve burada Continental marka lastikler satılıyordu. Bayinin açılmasından sonra lastik reklamlarında da artış oldu. Zira 28 Temmuz 1919 tarihli (nr. 2790) Otomobil gazetesinde "Otomobil Sahiplerine ve Bisiklet Meraklılarına Müjde" başlığı altında şöyle bir reklam yayımlandı: "*Otomobil lastiklerinde aranan numarayı bulmak ve teminatlı kaynak yaptırmak için Millet Pazarı'na uğramak yeterlidir. Pejo markalı ve şanzımanlı zarif bisikletler dahi uygun fiyatla satılır. Beyoğlu Pera Palas karşısında Küçük Kabristan Sokağı numara 8, İzzet Hasan, 6529*"[389]. *Continental marka lastiklerle ilgili 10 Mayıs 1923 tarihli bir ilan da şöyleydi: "Kontinental Kurd. bükülmüş ve kuvveti artırılmış en iyi cins otomobil lastik tekerlekleri. Umumi acenteleri ve Türkiye için umumi deposu: Kan Biraderler. İstanbul için Astarciyan Han numara: 14, telefon: İstanbul 1191*"[390].

389 Bu reklam gazetenin sonraki sayılarında da yayınlandı. Mesela bk. nr. 2800, 2 Ağustos 1919.

390 Vakit, 10 Mayıs 1923. Continental marka lastikler Cumhuriyetin ilanından sonra da Cumhurbaşkanlığı tarafından özellikle tercih edilen markalardan biriydi. Bununla ilgili Cumhurbaşkanlığı Arşivi'nde birçok belge mevcuttur.



Continental lastik satış yeri (İBB Kültür AŞ Arşivi)

Cumhuriyet devrinde gazetelerde lastik ilanları hızla arttı. Mesela, 6 Nisan 1926 tarihli (nr. 55) Milliyet gazetesinde şöyle bir ilan yayınlandı: "*Yıldız Ticarethanesi. Burhan – Rami. Galata rıhtımında Abid Hanı altında 27 telefon Beyoğlu 2906, Telgraf Galata-parça. Uygun fiyata her türlü otomobil lastikleri, Ford hakiki gerçek yedek parçaları, benzin ve her türlü makine veya gres yağı satılır. Taşradan yapılacak siparişler süratle gönderilir*".

Lastik piyasasına ilk giren markalardan birisi olan Firestone da Türkiye gazetelerine ilan verdi. Nitekim 10 Şubat 1928 tarihli bir gazete ilanında firmanın İstanbul'da yeni bir depo açtığı şöyle duyuruluyordu: "*Otomobillerle alakadar olanlar Feyreston'un dayanıklılığını, uzun ömürlüğünü elbette bilirler. Fabrika, eski şöhretine dayanarak bu defa İstanbul'da daimî ve büyük bir depo açmıştır. Her zaman her çeşit ebatta lastikler bulundurmakta olduğu gibi bu hafta ilk ve mühim miktarda yeni malların geldiğini haber vermek isteriz*"[391]. 1929 tarihli bir reklamında ise, ürünlerinin sahtesinin dolaşımda olduğunu bildiren ve tüketicileri uyanık

391 Milliyet, 10 Şubat 1928. Aynı reklam için ayrıca bk. Milliyet, 12 Şubat 1928.

davranmaya davet eden firma, lastiklerin güvenle alınabileceği resmî acentelerinin adlarını vermiş, aksi takdirde karşılaşılabilecek herhangi bir sorundan dolayı mesuliyet kabul etmeyeceğini bildirmiştir. Şirketin bu tarihteki genel distribütörü J. J. Hochstrasser idi. İstanbul'da ayrıca Sirkeci, Beyoğlu ve Üsküdar'da bayileri bulunmaktaydı[392]. Firestone markası, bütün dünyada imtiyazlı Gum-Dipped denilen ve bezleri kauçuk haline getiren üretim sistemi sayesinde, arızalı yollara son derece dayanıklıydı. Firestone fabrikası dünyanın en sağlam ve mükemmel lastiklerini ürettiği için, resmî istatistiklere göre Amerikan otomobil fabrikalarının büyük bir çoğunluğu bu markayı tercih etmekteydi.



Goodyear lastik reklamı (Akşam, nr. 6302, 5 Mayıs 1936, s.13)

Cumhuriyet devrinde gazetelere ilanlar veren bir diğer lastik markası ise Goodyear'dı[393]. Goodyear, 26 Nisan 1927 tarihi itibarıyla 100 milyonuncu lastiği de üretmiş ve bunu Türkiye'deki gazetelerde bir reklam aracı olarak kullanmıştı.

Söz konusu ilan şöyleydi: "*26 Nisan 1927 tarihinde Goodyear lastik fabrikaları 100.000.000'uncu lastiği üretmişlerdir. Üç milyon miktarındaki havasız kamyon lastikleri, iç lastikleri, motosiklet, bisiklet, araba lastikleri ve diğer lastik ürünler bu miktara dahil değildir. Goodyear'ın dünya yüzünde yetişen ham lastiğin yedide birini alıp bu kadar çok miktarda otomobil lastiğine dönüştürmekte olmasının sırrı, bu lastiğin*

392 Cumhuriyet, 14 Ağustos 1929.
393 Milliyet, 23 Şubat 1927.

her lastikten çok fazla dayandığının yüz milyon tecrübeden geçmiş olmasıdır"[394]. Şirket, dünyanın farklı bölgelerinde fabrikalar açtıkça bunu bir reklam vasıtası olarak da kullanmıştır[395].

Goodyear İzmit'te bir fabrika kurmuştu. 6224 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu'na göre İzmit'te 54 milyon lira sermaye ile yıllık 155.000 kapasiteli olarak kurulan Goodyear Otomobil, Kamyon ve Traktör Lastiği Fabrikası'nın resmî açılışı 15 Haziran 1963 tarihinde saat 11.30'da yapıldı. Goodyear Lastikleri T.A.Ş. Genel Müdürü G. N. Chambers'ın Cumhurbaşkanlığı Umum Kâtibi Nasır Zeytinoğlu'na gönderdiği yazının metni şöyleydi: "*Bu törende Amerika'daki Goodyear Tire and Rubber Company'nin Türk dostu olan dünyaca tanınmış İdare Meclisi Başkanı Mr. E. J. Thomas da hazır bulunacaktır. Hususi sektördeki Türk ve Amerikan işbirliğinin tipik bir örneği olan bu törende Cumhurbaşkanı Muhterem Cemal Gürsel'i aramızda görüp, uğurlu elleri ile kurdeleyi kesmelerini arzu ediyoruz. Bu törenin hususiyeti ilk defa olarak bir fabrikanın tam kapasite ile imalata geçtikten sonra açılış yapmasıdır. Muhterem Cemal Gürsel'in gelmelerinin temini hususunda tavassutlarınızı rica eder ve kendilerine arz edildiği zaman törene teşrif buyuracaklarının davetiyelere yazılıp yazılmaması hususunda emirlerinizi bekleriz*"[396].

Goodrich markası ise lastik piyasasındaki yolsuzluklardan birisine dikkat çekerek, lastiğin çıkıntı yerleri de dahil tümüyle aynı kauçuktan imal edilmiş olması gerektiği konusunda tüketiciyi uyarıyordu: "*Satın aldığınız lastiğin her tarafı acaba aynı mukavemette midir? Eğer bir Goodrich lastiği alıyorsanız her noktasının aynı mukavemete sahip olduğundan ve hiçbir zayıf noktası bulunmadığından emin olabilirsiniz*". Enine kesilmiş bir lastik parçasının fotoğrafının işaret edildiği reklamda, her çıkıntının aynı hizada olması ve gücü eşit olarak paylaşması gerektiği vurgulanmıştır. "*Yer ile temasta bulunan aynı kauçuk kütlesi Goodrich lastiğinin yan taraflarını tekerlek izlerine ve kaldırım kenarlarına karşı muhafaza eder. Tazyik altında, su ile vulkanize olmuş ve hiçbir zayıf noktası bulunmayan bu lastiği seçmek menfaatinizedir*"[397].

394 Milliyet, 18 Haziran 1927. Sonraki reklamlar için bk. Milliyet, 4 Eylül 1927; 24 Eylül 1927.

395 "Goodyear, Amerika'daki üç, Kanada'daki bir fabrikasından başka, biri İngiltere'de diğeri Avusturalya'da olmak üzere iki fabrika daha açıyor", Milliyet, 11 Kasım 1927.

396 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, Cemal Gürsel Arşivi, Yer no: 4/4-18 Fihrist no: 4255.

397 Otomobil, Sayı: 5-12, Kanun-ı sani 1932.

Türkiye genel acenteliğini İstiklal Caddesi'ndeki Fazlı Kardeşler'in yaptığı Seiberling marka lastik de hayli iddialıydı: "*Seiberling lastiklerini kullanan bir şoföre memnun olup olmadığı sorulunca şu cevap alınmıştır: Üç aydan beri kullandığım lastikleri iade etsem acente yeni diye camekana koyup satabilir!*"



Seiberling lastik reklamı (Akşam, nr. 6393, 5 Ağustos 1936, s.12)

İstanbul'da satışı yapılan lastik markalarından birisi de Miller idi. "*Lastikçilikte yeni bir prensip, yeni bir çığır*" sloganıyla yola çıkan markanın acentesi O.T.T. A.Ş., söz konusu markanın aynı fiyattaki lastiklerden daha fazla dayanıklı olduğunda iddialıydı. Öncekilerden farklı olarak son yılda yeni bir ürün piyasaya sürdüğü için "Yeni Miller" diye tanıtılan lastikle, muhtelif otomobiller üzerinde 4.800.000 kilometre yol alındığının tecrübe ile sabit olduğu ileri sürülmekteydi. İkinci bir tecrübede ise aynı tipten 14 otomobile beşer yolcu konulmuş, bunlardan birisine Yeni Miller, diğerlerine 13 muhtelif marka lastik takılmış, çetin ve uzun bir yarıştan sonra şaşırtıcı bir netice elde edilmişti: "*Yeni Miller bütün rakiplerine nispetle daha fazla dayanarak kesin bir zafer kazanmıştı*"[398].

Fisk marka lastik sade reklamında ürünün uzun ömürlü oluşunu öne çıkarırken, Dunlop ise "ö*zel olarak Türkiye yolları için üretildiğini*" vurguluyordu. Dunlop, 1929 yılının bütün otomobilcilere güzel bir müjde getirdiğini ileri sürdüğü reklamında: "*Türkiye'ye yeni gelmiş olan Ford tipinde Dunlop lastikleri-*

398 Otomobil, Sayı: 1-8, Kanun-ı sani ve Şubat 1930.



Dunlop lastik reklamı (Milliyet, nr. 1070, s.5, 2 Şubat 1929)

ni deneyiniz. Bu lastikler özellikle bozuk yollara dayanmak için üretilmişlerdir. Lastiklerinden şikayetçi olanlar, herhalde bu son derece dayanıklı Dunlop lastiklerini kullanmalıdırlar"[399].

Gazetelere reklam veren bir diğer lastik markası da Protex'ti. Protex sağlamlığa dayanan bir reklam politikası izliyordu[400]. Tıpkı Pirelli'nin yaptığı gibi, fakat Pirelli markası lastiklerinin yumuşak ve dayanıklı olduğu iddiasındaydı[401].

Fayriston markası da gazete ilanlarıyla müşteri tabanını genişletmeye çalışıyordu. Nitekim şöyle bir ilan yayınladı: *"İki Seneden Beri Satmakta Olduğumuz Meşhur Fayriston Lastik Tekerlekleri ve Hava Odaları. Gördüğü rağbet nedeniyle satış miktarı aydan aya artmaktadır. Zira cinsinin mükemmeliyeti itibarıyla sarf edilen paraya nazaran fazla kilometre yapmakta olduğu için otomobil sahipleri için son derece istifadelidir. Otomobil sahipleri, gerek müessesemizden gerekse doğrudan doğruya Buik, Erskin, Ford, Oakland, Pontiyak, Studebaker ve diğer fabrikalardan alınmış olan Fayriston lastiklerini, randımanlarından memnun kalmadıkları veya üretiminde hata gördükleri takdirde ilk 90 gün içinde müessesemize müracaat ederek yeni bir tekerlekle değiştirebilirler. Pangaltı: Amerikan Garajı'nda Edgar B. Hovard Müessesesi veya İstanbul'da Sirkeci'de Nur Hanı altında Faik ve Remzi Müessesesi. Fayriston, En Mükemmel Cins Markadır*[402] *".*

399 Otomobil, Sayı: 1-8, Kanun-ı sani ve Şubat 1930; Cumhuriyet, 23 Ocak 1929.
400 Milliyet, 20 Mart 1927.
401 Milliyet, 21 Mayıs 1927.
402 Milliyet, 27 Haziran 1927.



İstanbul sokaklarında kamyon lastiği taşıyan iki kişi (İBB Kültür AŞ Arşivi)

OKUMA PARÇASI

İlk Lastik Fabrikası Açıldı

İstanbul'daki ilk lastik fabrikası, bir İsveç grubu tarafından Eyüp-Bahriye'de açıldı. Fabrikanın inşaatı, 1932 Temmuz'unda tamamlandı. Burası daha önce eski araba fabrikası olarak kullanılan binanın hemen yanındaydı. İnşaatın bitirilmesi gazete ilanlarıyla halka da duyuruldu. Bunlardan biri şöyleydi: *"İlk Lastik Fabrikası. Bir İsveç grubu tarafından Eyüp'te Bahriye'de eski araba fabrikasının yanında kurulan lastik fabrikasının inşaatı bitirilmiştir. Türkiye'de ilk defa olarak yapılan bu fabrika, birkaç güne kadar faaliyete geçecek, her çeşit lastik üretimine başlayacaktır"*[403].

403 Cumhuriyet, 1 Temmuz 1932.

Türk Otomotiv Sanayii

Tophane'de Kurulan Ford Fabrikası

1920'li yılların başında endüstriyel sermayesini dünyanın altı kıtasına yayan Ford Motor Company, Türkiye'de de bu tarihlerde yatırıma girişti. Henry Ford, 1925 yılında bizzat Maliye Vekâleti'ne başvurarak İstanbul'da bir otomobil montaj fabrikası kurmak istediğini bildirdi. Şirket bu sayede İstanbul üzerinden Rusya'ya ve Asya'ya açılmayı düşünüyordu. Fabrika müdürlerinden Lange, Ford'un İstanbul yatırımıyla ilgili hedef ve gerekçelerini şöyle izah etmişti: "*Ben esas itibarıyla fabrikanın İstanbul limanında tesisi taraftarıyım. Bu fabrikayı Doğu'nun ve Rusya'nın ihtiyaçları için tesis etmek istiyoruz. İstanbul limanı transit ticaretinde haiz olduğu mühim mevki itibarıyla buna daha ziyade müsaittir. Bilhassa Rusya'ya ihracatımız hususunda İstanbul limanı işimize pek elverişlidir. Yalnız geçen sene Rusya'ya 26.000 traktör sattık. Bedeli olan milyonlarca doları peşin aldık*".

Karşılıklı görüşmeler neticesinde 1928 yılında anlaşmaya varılmış ve mukavele imzalanmıştı. Buna göre; ana firma Ford Motor Company'nin ABD'de kayıtlı yan firması olan Ford Motor Company Exports Inc.'a, 25 yıllık süre zarfında bir serbest bölgede otomobil, kamyon, traktör, tayyare üretimi için gerçekleştireceği ithalat ve ihracat için gümrük serbestiyeti tanınmaktaydı. Şirket vergi kanunlarına tabi olmayacaktı. Serbest bölgedeki rıhtıma yanaştırdığı yarı-mamul mallar yani şasi, dingil, motor vs. ile dolu sandıkların yükleme ve boşaltmasını kendi vasıtaları ile fakat Türk işçi çalıştırarak yapacaktı. Serbest bölgede istihdam edeceği çalışanların ilk iki sene yüzde 60'ı, altıncı senenin sonunda ise yüzde 75'i Türk vatandaşı olacaktı. Otomobil fabrikası Tophane antrepolarının yerinde kurulacaktı. Burada 1863'te çıkan bir yangın neticesinde kül olan, sahile bitişik kışla binalarının yerine inşa edilmiş tek katlı top, top arabası vesair askeri donanım üreten imalathaneler Ford fabrikasına tahsis edilecekti. Bu imalathaneler Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi tarafından 1927 yılında İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'na kiralanmıştı. Sanayi Odası burayı 8 ila 10 bin ton mal alabilecek bir antrepo haline getirmiş ve tam



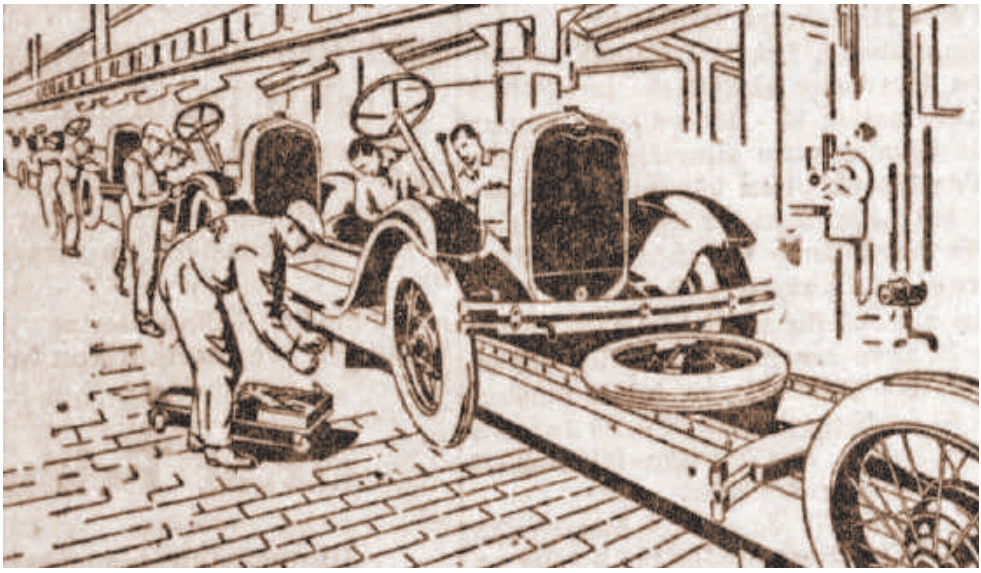
Tophane'de kurulan Ford Fabrikası (Milliyet, nr. 1160, s.8, 5 Mayıs 1929)

18 ay boyunca işletmişti[404]. Tophane antrepolarının 10 yıllığına Ford müessesesine kiralanmasına dair mukavele, Seyr-i Sefain Genel Müdürü Sadullah Bey ile Ford Mümessili M. Kollins tarafından 9 Şubat 1929 tarihinde imzalandı. Sözleşmeye göre Ford, antrepoların zeminini betona dönüştürecek, çatısını değiştirecek ve bina içerisinde bazı tadilatlar yapacaktı. Fabrikanın işçi ve hizmetlilerinin yüzde 60'ı Türk olacak, 6 yıl sonra bu oran yüzde 75'e çıkarılacaktı. Antrepolar azamî üç ay zarfında Ticaret Odası tarafından tahliye ve teslim edilecekti. Ford müessesesi Seyr-i Sefain İdaresi'ne yıllık peşin olarak 35.000 Türk lirası kira ödeyecekti[405]. Neticede tesisler, içleri tamamen boşaltılmış olarak Ford fabrikasına teslim edildi. Ardından Ford'un İskenderiye'deki montaj ve servis atölyesinde bulunan bütün düzenekler ile aletler ve yedek parçalar buraya taşındı.

Sözleşmede belirtildiği üzere atölyelerin zemini çimento ile beton olarak düzenlenmişti. Binaların arka tarafında hastalanacak işçilerin tedavi edilebilmeleri amacıyla bir muayenehane ile çeşitli pavyonları havi küçük bir hastane

404 Cumhuriyet, 3 Ağustos 1930.

405 Cumhuriyet, 10 Şubat 1929. Seyr-i Sefâin Ticaret Odası'ndan yıllık 20.000 lira kira almaktaydı.



Tophane Ford Fabrikası'nda kamyon üretimi (Milliyet, nr. 2241, s.4, 3 Ağustos 1930)

inşa edilmişti. Burada ayrıca büyük bir su deposu ile buna bağlı tesisat kurulmuştu. Binaların iç kısımlarında muntazam bir banyo bölümü bulunmaktaydı ve işçilerin dinlenebilecekleri mekanlar oluşturulmuştu. Fabrikanın işletme kısmı ise sahil tarafındaydı. Denize yakın yerlere irili ufaklı vinçler yerleştirilmişti. Fabrikanın atık suyunun denize dökülmesi için de bir kanal yapılmıştı[406]. Bu arada fabrika inşaatında çalışmakta olan Naklekof adlı bir Beyaz Rus 5 Eylül tarihinde iskeleden düşerek ağır biçimde yaralanmış ve tedavi için İtalyan Hastanesi'ne kaldırılmıştı[407].

Tophane Fabrikasında Ford Otomobil ve Kamyonları Nasıl İmal Ediliyor?

1930 yılına gelindiğinde Tophane fabrikası, Amerika'nın en büyük şehirlerinden olan Detroit şehrindeki fabrikaların çalışma sistemiyle aynı olarak Ford otomobil ve kamyonlarını imal edebilir duruma gelmişti. Fabrikadan çıkan ürünlerin mükemmelliğini gören makine uzmanları ve devlet ricali şaşkınlıklarını gizleyemiyorlardı. Fabrika bünyesinde gayet büyük dolaplar ile depolar mevcuttu. Üretilen otomobil ve kamyon parçaları bunların içerisine

406 Cumhuriyet, 5 Ekim 1929.
407 Cumhuriyet, 6 Eylül 1929.

istif edilmekteydi. Otomobillerin ana aksamı kurulduktan sonra parçalar dolap ve depolardan çıkartılarak yerlerine monte edilmekteydi. Otomobillerin her bir parçasının yerleştirilmesi bir işçinin sorumluluğuna verilmişti. İşçiler kendileri ile alakalı tekerlek, çamurluk, basamak, direksiyon mekanizması, akümülatör ve diğer parçalar ile karoseri sıra ile yerlerine monte etmekteydiler. Otomobil bu şekilde tamamlandıktan sonra bir işçi direksiyon başına geçerek mekanizmaları, klaksonu, ön fenerleri, pencereleri ve diğer aksamı kontrol için deneme sürüşü yapmaktaydı. Sorunsuz olduğu anlaşılınca araç satış için şirketin resmî acentelerine teslim edilmekteydi[408].

Tophane Ford Fabrikası'nda üretilen otomobiller, 30 Kasım 1930 tarihinde İstanbul caddelerinde dolaşarak gösteriler yaptılar. Bu vesile ile törenler düzenlendi. Fabrikadan yola çıkan araçlar Karaköy, Eminönü, Sultanahmet, Beyazıt, Şehzadebaşı yoluyla Fatih'e gittiler. Oradan dönerek Cağaloğlu, Galata, Taksim, Şişli, Maçka ve Beşiktaş'ı dolaştıktan sonra tekrar fabrikaya döndüler[409].

Ford, emek rejimi açısından da Türkiye'de o dönem için nadiren uygulanan çalışma usulleri getirmişti. Fabrika girişinde sağda bir personel kart basma saati bulunuyordu. İşçi istihdamında evli ve çocuk sahibi olanlar tercih edilmekteydi. İşçilerden içki ve sigara kullanmayacaklarına dair bir taahhütname alınıyordu. İşbaşı yapmadan önce işçiler teorik ve pratik dersler görecekleri bir kurstan geçirilecek, kadro müsait oldukça müracaat edecek sanatkârlar da kabul edilecekti. Fabrikada yemekhane dışında, standart işçi tulumları giyilen soyunma odaları ve bir de revir vardı. Görüldüğü üzere Ford montaj fabrikası, Tophane'de mekansal ve sosyal açıdan dışarı ile irtibatı olmayan bir yapı oluşturmuştu.

Serbest bölgede, indirilen malların montaj kapsamına girdiğini kontrol eden bir gümrük ofisi bulunuyordu. Ford, elde ettiği serbest mıntıka hakkı nedeniyle, İstanbul limanının yerel kurumlarını muhatap almadan, sevkiyatını örgütlüyordu. Serbest mıntıka, kuzeybatıdan Nusretiye Camii'nin kuzeye bakan

408 Cumhuriyet, 3 Ağustos 1930.
409 Cumhuriyet, 1 Aralık 1930.



Ford Fabrikası



Hünkar Kasrı'na ve doğuya bakan duvarının büyük kısmına sırtını vermişti. Fabrika planlarında bu girdili çıktılı köşe, kendisi dışında yalnızca düz çizgilerden oluşan iç mimarinin ufak ama anlamlı bir istisnasını oluşturuyordu.

Üretime çok iyi başlayan Tophane Ford Fabrikası ancak dört yıl çalışabilmiş ve 1934 senesi başında faaliyetini durdurmuştur. Fabrika eğer geceli gündüzlü işleyebilseydi, günde 150 otomobilin montaj üretimini yapabilme kapasitesine sahipti. Yani fabrika tam kapasite ile çalıştığında, o tarihlerde Türkiye'deki toplam otomobil sayısı kadar otomobilin montajını iki aydan az bir süre içerisinde yapabilecek büyüklükte dev bir yatırımdı. Fakat zaman zaman karşılaşılan bürokratik engeller ve diğer tıkanıklıklar başlangıçta aşılabilirken bir süre sonra çözümsüz hale geldi. 1934 Ekim ayında şirketin talebi üzerine üretim için ihtiyaç duyulan bütün malzeme ve parçaların serbest mıntıka olması hasebiyle kontenjan dışında ülkeye sokulmasının Bakanlar Kurulu kararıyla onaylanması da[410] hiçbir işe yaramadı. Projesi gümrüksüz ithal ve ihracata dayalı, liberal kapitalizmin kurallarına göre oluşturulan fabrika; 1929 krizi sonrasındaki korumacı dönemin döviz kontrolü, ikili clearing anlaşmaları, resmî ithalat kontrolü, dış ticaret kotası, menşe şahadetnamesi ibraz etme gibi düzenlemelere takılmıştı. Fabrika faaliyetine, Bükreş'teki Ford montaj fabrikasında ve İskenderiye'de yeniden açılan Ford servis ve satış şirketinde devam etme kararı aldı. Tophane'deki seri üretim bandı ve makineleri 1934 yılından sonra Tophane rıhtımından geri götürüldü. Değişen dünya düzeni ve kriz sonrasında devletin ekonomide artan rolü, Ford'un Türkiye'de hareket ettiği hukuki zemini de kırılgan bir hale getirmişti. 1935 senesinde fabrika aleyhine bir gümrük kaçakçılığı davası açıldı. Uzun süren bu dava fabrika yetkililerini çok uğraştırdı[411]. Milyon dolarlık fabrika, uzun bir süre sanayi üretimi anlamında atıl kaldı. Sadece motorlu taşıt deposu ve yedek parça satışları için kullanıldı. Hükümetin döviz tahsis edememesinden sıkıntıya giren fabrika, 1938'in Temmuz ayında Ankara'ya müracaat etti. Çünkü döviz olmadığı için dışarıdan hiçbir şey getirilemiyordu. Fabrikanın elinde 650.000 dolarlık gümrük makbuzları vardı. Fakat kendisine dolar tahsisi yapılamadığı

410 Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, no.030-13-01-02-48-69-9.

411 Aslı Odman, "Serbest Mıntıka'dan Amerikan Pazarına Tophane Rıhtımı: Ford Motor Company Exports Inc. İstanbul Otomobil Montaj Fabrikası 1925-1944", *Tarih ve Toplum,* Bahar 2011.

için gelen malları teslim alamıyordu[412]. Bir türlü döviz darboğazı aşılamadı. Bu arada otomobil ve traktör talebi de hayli gerilemişti. Bütün bunların etkisiyle sevkiyat alanı daralan İstanbul Ford Motor Şirketi 1944 yılında resmen tasfiye edildi.

Yerli Otomobil Üretme Girişimleri

Türkiye'de otomobil sanayinin ciddi biçimde ele alınması 1960'lı yılların başlarındadır. Sanayileşme için itici bir sektöre gerek duyulması sebebiyle oluşturulan ve 1963-1967 yıllarını kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda, otomotiv sanayinin itici gücünden faydalanabilmek amacıyla "*Montaj Sanayi Talimatı*" yürürlüğe konulmuştu. Bu dönemde kapasite kullanım oranı çok düşük olan mevcut tesislerin imalatını arttırmak için ithalat durdurulmuş ve sadece otomobil ithalatına imkân tanınmıştı. Ancak kısa sürede çok sayıda ithal otomobil yurda girmeye başlayınca döviz sıkıntısı baş gösterdi. Bunun üzerine devlet, binek otomobilin üretimi için kolları sıvadı. 1968–1972 dönemini kapsayan İkinci Beş Yıllık Plan'da otomobil sorununa dair hususlar da gözetildi. Otomobilin yerli olarak üretilmesiyle, bir yandan döviz tasarrufu sağlamak, diğer bir yandan da ileri teknolojilerin kullanılmasının yan sanayiye getireceği avantajlardan yararlanılmak istendi. Gerçekten de ileriki yıllara bakıldığında bu düşüncenin amacına ulaştığı ve ithal ikamesi politikası ile otomotiv dışında, madeni eşya sanayiinde de büyük hamleler yaptığı görülecektir[413].

Otomotiv Sanayiinde Bursa'nın Yükselişi

Otomobil ile birlikte diğer motorlu taşıtların yaygınlaşması, otomotiv sanayiinin gelişimini de beraberinde getirdi. Ancak Türkiye otomobil üreten bir ülke olmaktan ziyade montaj yapan bir ülke seviyesinde kaldı. Bunun yanında, bozulan araçların tamirini yapmak üzere birtakım iş kolları doğmuştu. Eskiden at arabalarının üretimi, atların koşum takımları ve diğer donanımlarla il-

412 Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, no. 030-10-207-414-12.

413 Onur Ulukut, Ülkemizde 1960'lardan Günümüze Otomobil Tasarımında Biçimsel Yenilenmeler ve Yinelenmeler, M. Ü. Güzel Sanatlar Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2007, s. 30.



Bursa-Mudanya yol çalışması (Akşam, nr. 6742, 25 Temmuz 1937, s.1)

gili nalbantlık ve saraçlık gibi mesleklere benzer tamirciler doğmuştu. Türkiye'de otomobil tamirciliği konusunda öne çıkan şehirlerden birisi Bursa'dır. Bunun nedeni, burada faytonculuğun geleneksel bir meslek olarak gelişmiş olmasıydı. 1961 yılında Organize Sanayi Bölgesi'nin kurulmasıyla büyük bir sanayi şehrine dönüşen Bursa'da eskiden beri karoseri, araba ve makine yapımı gibi endüstri kolları mevcut olduğundan, bütün bu alanlarda yetişmiş işgücü bulmak kolaydı. Dokuma sanayiinin yanında, özellikle döküm, madeni eşya, karoseri, makine ve oto yan sanayii açısından büyük bir birikime sahipti. Nitekim 1973 yılında 49 kaportacı, 44 oto elektrikçisi, 33 oto döşemecisi, 12 oto camcısı, 12 oto boyacısı ve ayrıca kauçuk işleri yapan 19 dükkanla birlikte toplam 179 işyerinin varlığı, Bursa'da otomotiv ve onarım sektörünün ne kadar ilerlediği hakkında fikir vermektedir. Bursa otomobil kullanımı açısından da Türkiye'nin önde gelen illeri arasındaydı. Bursa'da 1955 yılında 157'si resmî, 201'i özel ve 190'ı da taksi olmak üzere toplam 548 otomobil bulunmaktaydı. 1963 yılında 356 resmî, 508 özel ve 712 taksi olmak üzere toplam otomobil mevcudu 1.576'ya yükselmişti. 1955 ve 1963 yıllarındaki diğer motorlu araç sayıları ise şöyleydi: Kamyonet 140-436, kamyon 909-1667, traktör 508-840, motosiklet 308-496, bisiklet 57-651. Bir başka açıdan 1955 yılındaki toplam motorlu araç sayısı 3.201 iken 1963 yılında bu rakam 7.564'e yükselmiştir. Buna, 1955 sayımında yer almayan 217 dolmuş, 102 minibüs ve 341 arazi taşıtı eklenmiştir. Bursa'da 1973 yılındaki motorlu taşıt sayısı ise 22.360 olarak kaydedilmiştir[414].

Bursa'da fayton üretimine adını yazdıran Uzel ailesi, 1940 yılında İstanbul'a taşınarak otomotiv sanayiine girmişti. Türk otomotiv sanayiinde en uzun sü-

414 Önder Küçükerman, *Anadolu Tasarım Mirasının Ayak İzlerinde Türk Otomotiv Sanayii ve 40. Yılında Tofaş 1968-2008*, İstanbul 2008, s. 233.

reli üretimi yapan Uzel ailesi, otomobiller için yay, kamyonlar için şasi ve karoser yapımına başladı. Bu tarihî kuruluş, Türk sanayiinin gelişme döneminde kendisini yenileyerek 1953 yılında İbrahim Uzel ve Ortakları Limited Şirketi'ne dönüştü. Şirket, 1961 yılında Massey-Ferguson lisansı ile traktör montajına başlamış ve aynı zamanda önemli bir yan sanayi kuruluşu özelliği kazanmıştı. 1976 yılında Uzel Makine Sanayii Anonim Şirketi kimliğini kazanan şirket, 2000'li yıllarda 2000'den fazla çalışanı ile, Massey-Ferguson tarım traktörleri, Perkins motorları, çeşitli yaylar, jantlar, ve birçok otomotiv parçası üreten ve ihracat yapan bir kuruluş olarak yükselişini sürdürdü[415].



Bursa'da otomobil sektörüne direnen faytonlar (Akşam, nr. 6742, 25 Temmuz 1937, s.7)

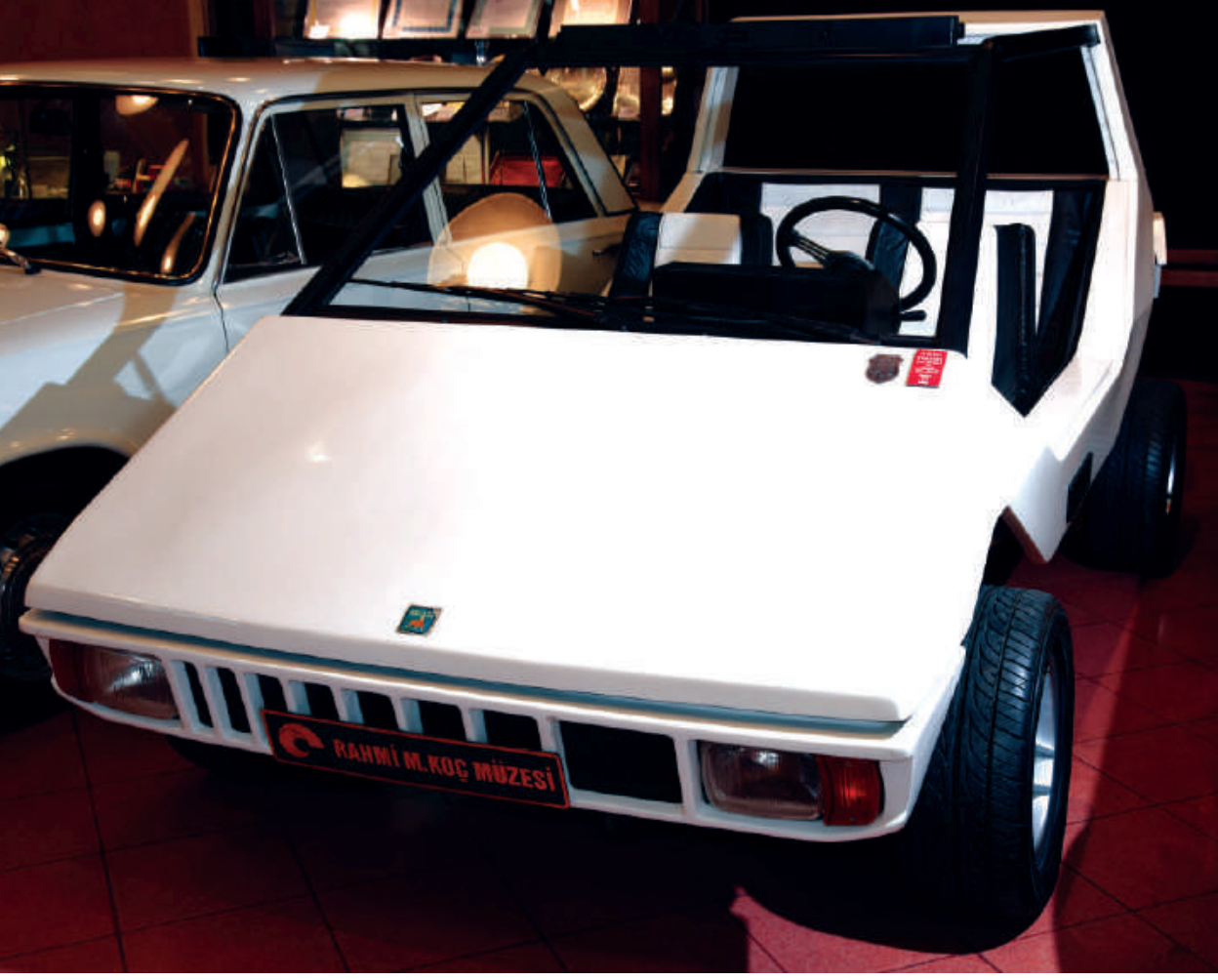
Türk-Willys Overland Fabrikaları Anonim Ortaklığı'nın Kuruluşu ve Jeep Üretimi

Türk nüfusunun daha çok kırsal kesimde yaşadığı ve bozuk yolların hakim olduğu 1950'li yıllarda jeep en cazip araç olarak öne çıkmaya başlamıştı. Türkiye'nin jeep ihtiyacını karşılamak üzere 1954 yılında, Tuzla sahilinde Nejat ve Ferruh Verdi kardeşlerin girişimiyle bir fabrika kuruldu. Türk-Willys Overland Fabrikaları Anonim Ortaklığı adıyla kurulan fabrika, bir yıl sonra ilk jeepi üretti. Bu başarı, Türkiye'de bir otomotiv endüstrisinin kurulup üretim yapılabileceği konusunda herkese cesaret ve ümit vermişti. Fabrika 1970 yılında Milli Savunma Bakanlığı tarafından satın alındı[416].

Otomobil Sanayii Anonim Şirketi (Otosan)

Ford Motor Co. ile Koç grubunun 1959 yılında ortaklaşa kurdukları Otomobil Sanayii A. Ş. bir yıl sonra üretime başlamıştı. Tamamen Türklerden oluşan

415 Ö. Küçükerman, *40. Yılında Tofaş*, s. 234.
416 Ö. Küçükerman, *40. Yılında Tofaş*, s. 236.



Otosan, 1975 (Rahmi M. Koç Müzesi): 4 silindirli ve maksimum 140 km/s hız yapabilen Böcek cinsi Otosan, 1975'te üretilmiştir. Böcek'in o döneme ait broşüründe, aracın tasarım amacının "Turizmin gerektirdiği ulaşımda bireysel kara taşınımının özgür, kolay, eğlendirici ve ucuz bir biçimde oluşmasını sağlamaktır" olduğu yazılmaktadır. Kışın kullanımı için sökülebilen kapıları olan Böcek, çelik şasiye ve o zamanlar binek Anadol'da kullanılan 1298 cc Ford "Kent" motora sahiptir.

kadrosuyla şirket, günde 8 adet Ford Thames kamyon ve 4 adet de Ford Consul binek otomobili üretmekteydi. 14 Temmuz 1960 tarihinde yerli Ford 600 kamyonu üretmeyi başaran şirket, 1966 yılında ise ilk Türk otomobili olarak Anadol'u üretti. 1979 yılında Eskişehir'de İnönü Fabrikası'nın temeli atıldı. Fabrika 1982'de üretime geçti. Bir yıl sonra Ford Motor Company Otosan'a ortak oldu ve 1986 yılında İnönü Kamyon Fabrikası'nda üretimi gerçekleştirdi. Otosan 1986'da Ford'un Taunus modelini yaparken, 1993'ten sonra da Escort modelini üretti. Otosan 1997 yılında Ford Motor Company ile hisselerini eşitleyerek ismini de Ford Otosan'a dönüştürdü[417].

417 Ö. Küçükerman, *40. Yılında Tofaş*, s. 237.

Devrim Otomobili ve Diğerleri

Türkiye 27 Mayıs 1960 günü askerî darbe ile uyanmış, Türk Silahlı Kuvvetleri Demokrat Parti iktidarına son vererek yönetime el koymuştu. Yönetimi devralan Milli Birlik Komitesi, izleyeceği ekonomi politikası kapsamında yatırımlara önem vereceğini belirtmiş, yerli otomobil üretimini de gündemine almıştı. Esasında ülke nüfusunun yanı sıra, üretimin, ekonomik, sosyal, kültürel ve turistik faaliyetlerin artması, yerli otomobil konusunun gündeme alınmasında etkili olmuştu. Türk tipi otomobil imali konusunda Devlet Başkanı Cemal Gürsel'in de kararlı ve teşvik edici bir rol oynadığının belirtilmesi gerekir. Gürsel'in telkinlerine güvenen dokuz sanayici Türk firması, tek çatı altında toplanarak "*Türkiye Makine Motorlu Vasıta ve Yardımcı Sanayi Birliği*"ni kurdular. Sermayesi 250 milyon TL hesaplanan bu müesseselerin kuracakları tesislerde, 3 binden fazla işçi çalışacak ve tesisler yılda 5 bin motor, 2.300 traktör, 5 bin pulluk, 7.000 kamyon ve 3.000 jeep monte ve imal edebilecek kapasitede olacaktı. Birliğin idarecileri, 15 Ocak 1961 günü Divan Oteli'nde bir basın toplantısı düzenlediler. Toplantıda, Türkiye'nin sanayi sahasında geldiği aşamada bundan sonrası için imalat yapan müesseselerin birliğine gerek duyulduğu belirtilip yerli otomobil imali hakkında da görüşler beyan edildi. Halen halk tipi otomobilin % 80 aksamının yerli olmak üzere memleketimizdeki tesislerde imalinin mümkün olduğu; motor, makas, sac işleri ve seri imalat için montaj tesisleri bulunduğu ve meselenin etüt aşamasında olduğu açıklandı. Ayrıca, yerli otomobil fiyatının ithal edilenlerden farklı olmayacağı ifade edildi[418].

1960'lı yıllara girildiğinde Türkiye'de yerli otomobil özlemi artarken, kamuoyunda bunun bir hayal olduğunu düşünenlerin sayısı az değildi. Bununla birlikte yerli otomobil için gerekli altyapının bulunduğunu savunanlar da vardı. Türk Otomobil Enstitüsü'nün 1961 yılında ürettiği yerli malı 10 kamyonu piyasaya sürmesi, otomobil konusundaki umutları hayli artırmıştı. Aynı tarihlerde Otosan'ın üretimi 1.200 kamyon ve 250 otomobile ulaşmış durumdaydı. Bu gelişmeleri ve Türkiye'deki potansiyeli keşfeden Chrysler Corporation,

418 Süleyman Âşık, *Türk Otomobil Tarihinde Bir İlk: Devrim Arabası*, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2013, s. 80-82.



Devrim otomobili

British Motor Corporation, Fiat, Renault, Citroen ve Peugeot gibi büyük kuruluşlar ülkenin şartlarını incelemeye koyulmuşlardı. Yönetime hâkim olan Milli Birlik Komitesi de yerli üretimi desteklemekteydi. Otomobil endüstrisinin kurulması için bilimsel toplantılar düzenlenmekte, konu özel komisyonlarda tartışılmaktaydı. Kısacası yönetim, basın, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları ve kamuoyu, yerli otomobil üretimi konusunda birleşmişlerdi. Yerli otomobilin ilk etapta 28.000 liraya mal olacağı, seri üretime geçildiğinde maliyetin 20.000 liraya kadar düşebileceği hesap edilmekteydi. Ancak üretimde kullanılacak belirli bazı parçalar bir kereye mahsus olmak üzere yine dışarıdan getirtilecekti[419].

419 Ö. Küçükerman, *40. Yılında Tofaş*, s. 238.



Yerli otomobil konusu yurt dışındaki Türkleri de heyecanlandırmıştı. Almanya'da yaşayan Mehmet Ali Gedik adlı bir mühendisin heyecanlı duyguları Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel'e hitaben yazdığı mektuba şöyle yansıyacaktı:

"Çok Kıymetli Devlet Büyüğüm ve Sayın Generalim,

Hürvatan Gazetesine vermiş olduğunuz beyanatınızdan bir parçayı Ankara Radyosu'nun kısa dalga neşriyatında dinlemiş bulunuyorum. Türkiye'ye yapmış olduğunuz büyük hizmetler yanında Türkiye'de otomobil sanayiinin kurulması fikrini ortaya koymanız ile Türkiye'ye her sahada olduğu gibi endüstri sahasında da inkılap getirmiş bulunuyorsunuz. Sizlerin bu kıymetli paha biçilmez fikrinizi duyduğum anda bir Türk olarak yıllardır hasretini çektiğim bu sanayiin kurucusunun ellerinden öpmek arzusu ile yandım. Bendeniz ise Almanya'da makine mühendisliği tahsili yapan evlatlarınızdan biriyim. Türkiye'de on sene kadar bizzat tulum giymiş ve çalışmış bir şahsım. Türkiye'de çalışıldıktan sonra imal edilmeyecek bir şeyin yok olduğunu, Almanya'daki pratik ve tecrübelerimin neticesindeki

fikrimden anlamış bulunuyorum. Almanların bazı sanayi kısımları bile hâlâ eski tezgahlarda çalışıyorlar. Bizde ise bu tezgahların en son modelleri mevcut. Güzel vatanımızda bu ve buna benzer teşebbüslerin muvaffakiyetle başarılacağına sizler gibi ben de bütün kalbimle inanıyorum. Allah'tan sizler gibi kıymetli büyüklerimizin daima başımızda bulunmasını diler, sıhhatli ve iyi günlerle ellerinizden öperim"[420].

Yerli otomobil meselesi 4 Mart 1961 tarihli Bakanlar Kurulu'nda görüşüldü. Toplantıya İTÜ öğretim üyesi ve Sanayi Bakanlığı Kurucu Heyet Başkanı sıfatıyla katılan Doç. Dr. Necmettin Erbakan, otomobilin gelecekteki iktisadi faydalarından bahsetmiş fakat yoğun bir görüş ayrılığı yaşanmıştır. Özellikle bakanlar konuyu hafife alıp alay etmişlerdir. Birkaç ay zarfında yurt dışında bakanlar nezdinde sürdürülen temaslar ve incelemeler, yerli sanayici ve firmalarla yapılan toplantılar neticesinde yerli otomobil imali lehinde bulunanların sayısı bir miktar yükseldi. Nihayet 16 Haziran 1961 tarihinde Devlet Demiryolları'nın Ankara'daki gar binasında yapılan toplantıda, bazı itirazlara rağmen yerli otomobil yapılması kararı çıktı. Bunda Ulaştırma Bakanı Orhan Mersinli'nin kararlı tutumu ve direktifleri etkili olmuştur. Toplantıda ayrıca, otomobil imali için DDY'nin Eskişehir'deki Cer Atölyesi'nin kullanılmasına karar verilmişti. Atölyenin hazırlanması için Eskişehir'e talimat verilirken, projede çalışacak mühendislerden otomobili olanların da 19 Haziran'da arabalarıyla birlikte Eskişehir'de olabilecek şekilde yola çıkmaları istendi[421].

Esasında 1960 yılında Eskişehir'deki Devlet Demiryolları atölyesinde, bütün parçaları yerli olan bir otomobilin imalatı için tasarım ve üretim çalışmaları başlatılmıştı. Ankara, Sivas ve Eskişehir bölgesindeki ekiplerin yürüttükleri bu proje, daha sonra Devrim adı verilecek olan yerli tasarım otomobilin gizlilikle yürütülen üretim çalışmalarından başka bir şey değildi. Devrim otomobilinin tasarımında o yıllarda Türkiye'de yaygın biçimde bulunan ABD otomobilleri örnek alınmıştı. Ancak aynı dönemde ülkemizde Avrupa yapımı otomobiller de yaygınlaşmaya başladığı için Devrim'in dış ölçüleri bu arabalara göre çizilmişti. Yani Devrim, bir bakıma ABD ve Avrupa otomobillerinin senteziydi. Aynı dönemde gelişmeye başlayan Japon otomobil sanayisinde de bu anlayış

420 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, Cemal Gürsel Arşivi, Yer no: 4/2-6 Fihrist no: 918-104.
421 S. Âşık, *Devrim Arabası*, s. 133.

hâkimdi[422]. Devrim için Eskişehir'deki fabrikada oluşturulan özel bir bölmede 25 mühendis dört otomobil üretmek için yoğun bir çalışma içerisine girmişlerdi. Eylül ayına gelindiğinde, arabanın 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı'na yeni bir hedef olarak belirlenmesi, idealist mühendisleri ve tüm çalışanları haklı bir kaygıya düşürmüştü. Önce araçlarda kullanılacak motorlar üretildi. Motorlar Ankara'ya gönderilmeden önce Eskişehir'de çalışma testleri yapıldı. Projede görev alan mühendislerden İsmail Hakkı Erdem, Eskişehir'deki heyecana dair şunları yazmıştır: "*Motorun testinin yapılacağı sahne çok heyecanlıydı. Bütün apartmandaki görevlilerin hanımları da içeri alındı kumandan tarafından. Fakat çalışma sırasında havalandırmada bir sorun olmuş. Basıyorlar, basıyorlar almıyor (ateş). Sonra gözden geçirildiğinde havalandırmadaki vida deliği herhalde iyi sıkılmamış. Onu tespit ettikten sonra bir ses çıktı, herkes bayram ediyor.*"

Neticede 129 günlük bir süre zarfında 4 silindirli 56-65 beygir gücünde 3 tip motor, dört zamanlı su soğutmalı, yandan supaplı; basınçlı ve yağlamalı toplam 7 adet motor üretilmişti. Ayrıca radyatör, yaylar, biyel kolu, krank mili, motor gövde ve silindir başlığı, dişli kutuları yerli olarak imal edilmişti. Bütün imalatta dönemin otomobillerinden esinlenilmiş olmakla birlikte bir kopya söz konusu olmamıştır[423].

Projeye başlanırken hazırlanan çizelgede, otomobillerin montajının ve deneme sürüşlerinin ekim ayı içerisinde yapılması öngörülmüştü. Sabırlı ve fedakâr çalışmaların sonucunda, otomobillerden ikisi hedeflenen tarihlerde tamamlandı. 30 Eylül 1961 tarihli Cumhuriyet gazetesinde "*Şehrimiz Devlet Demiryolları fabrikalarında ilk yerli otomobilin imali sona ermiştir. Consul tipinde olan bu otomobilin lastikleri, bujisi ve göstergeleri hariç, diğer bütün aksamı tamamen bu fabrikada imal edilmiştir. 10-15 bin lira fiyatında olan bu otomobil 1 Ekim 1961 Pazar günü tecrübe edilecektir*", şeklinde haber yayımlandı. Secaattin Sevgen'in yaptığı test sürüşünde yağ borusunda sızıntı görülmüş, ayrıca yağ pompası, geri dönüş ve valf ayarı gibi sistemlerde ufak eksiklikler tespit edilmişti. Çalışmaları yerinde inceleyen Bakan Mersinli, "aile tipi" Türk otomobilinin 26 Ekim'de törenle Devlet Başbakanı Cemal Gürsel'e hediye edileceğini açıklamıştı[424].

422 O. Ulukut, Ülkemizde 1960'lardan Günümüze Otomobil, s. 53.

423 S. Âşık, *Devrim Arabası*, s. 154-155.

424 S. Âşık, *Devrim Arabası*, s. 158-159.



Devrim otomobili

İki otomobilden bej renkli olanın deneme sürüşü yapıldı, ancak siyah renkli otomobil için böyle bir zaman kalmamıştı. Otomobiller 28 Ekim gecesi buharlı lokomotifin vagonuna yüklenerek Ankara'ya doğru yola çıkarıldı. Bu siyah otomobil de başlangıçta açık renkliydi, ancak daha resmî bir görünüm kazansın düşüncesiyle siyaha boyanmıştır. Hatta vakit darlığından dolayı pasta ve cilası Ankara'ya giderken trende atılmıştı. Lokomotiflerin buharlı olmasından dolayı herhangi bir kıvılcım sıçraması nedeniyle yangın çıkması ihtimaline karşı araçların benzin depoları boşaltıldı. Zaten demiryoluyla nakledilen vasıtalarda yanıcı madde bulundurulması yasaktı. Otomobillerin plakalarında numara yerine "Tecrübe" sözcüğü kullanılmıştı. Araçlar 29 Ekim sabahı Ankara'ya indirildikten sonra benzin ikmali yapılması planlanmıştı. Ancak polis eskortunun hızla hareket etmesi nedeniyle benzin ikmali yapılamamış ve bu şekilde doğruca TBMM'ye doğru yol alınmıştı. Bej renkli otomobili Yüksek Mühendis Şecaattin Sevgen, siyah otomobili Rıfat Serdaroğlu kullanmaktaydı. Deposunun çeyreğinden fazlasının dolu olduğunu düşünen Serdaroğlu, bu yakıtla Meclis'e kadar gidebileceğini hesap etmişti. Sevgen ise, korteje girdiklerinde önde giden ekipten benzin istasyonuna girmelerini iste-

miş fakat buna zaman bulunamadığı için doğruca Meclis'e gidilmişti[425]. Meclisteki törenlerde Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel şeref kıtasını selamladıktan sonra Türk otomobillerinin bulunduğu kısma giderek Ankara Radyosu mikrofonuna şunları söylemiştir: "*Bu eseri meydana getiren Devlet Demiryolları'nın kıymetli mühendis ve işçilerini tebrik ederim. Bir aşağılık duygusu ile bizde otomobil yapılamaz diyenler utansınlar. Hayır, işte bizde de otomobil yapılabiliyor!*" Bunun ardından, Bakan Mersinli, otomobiller hakkında teknik bilgiler vererek bunların motorlarının 4 silindirli ve 60 beygir gücünde olduğunu, bazı elektrik aksamı ve karbüratörü hariç, diğer aksamının tamamen Devlet Demiryolları fabrikalarında imal edildiğini söylemiştir. Bu arada yedekte bekleyen bej renkli Devrim'i kullanacak olan Şecaattin Sevgen, tören yerine kendi arabası ile gelen bir arkadaşının deposundan küçük bir damacana benzin alıp bej renkli aracın deposuna boşaltmıştı. Cumhurbaşkanı Gürsel, beraberindeki Başbakan Yardımcısı Fahri Özdilek, Bakan Mersinli ve Başyaver Binbaşı Kadri Erkek ile birlikte kendisine hediye edilen siyah otomobile bindi. Kendisi ön koltuğa oturdu. Araç, önceden planlandığı üzere Anıtkabir'e doğru yol almaya başladı. Atatürk Bulvarı'na gelindiğinde Cemal Gürsel, Serdaroğlu'na, "*Dönelim, iki araba birden gidelim*" dedi. Bunun üzerine Serdaroğlu geri dönmüş ve Meclis'e doğru hafif yokuşa geldiği sırada araba önce öksürüp ardından da durmuştur. Gürsel ne olduğunu sorduğunda Serdaroğlu, "*Benzin bitti herhalde Paşam*" diye cevap verince, otomobilden inen Gürsel Paşa etrafını çeviren gazetecilere şu tarihî cevabı vermiştir: "*Batı kafasıyla otomobil yapıyoruz, Şark kafasıyla içine benzin koymayı unutuyoruz.*" Durumu öğrenen Sevgen, bej renkli Devrim'le olay yerine gelerek Gürsel'i ve maiyetindekileri araca alır. Cumhurbaşkanı Gürsel, arabada benzin bulunup bulunmadığını sorunca Sevgen, "*Evet Paşam, bir miktar koyduk*" cevabını verir. Sonra yolun iki tarafını dolduran halkın coşkusu arasından geçerek Anıtkabir'e yönelirler. Şecaattin Bey Anıtkabir'e ulaşınca bej renkli aracı görevlilere teslim eder. Bu arada siyah renkli Devrim'e benzin ikmali yapılmış ve o da Anıtkabir'e gitmiştir. Ardından iki otomobil Hipodrom'da geçit törenine katılırlar. Siyah Devrim merasim geçişi nedeniyle yavaş gittiği ve devamlı az gazda yavaş ilerlediği için su kaynatır[426].

425 S. Âşık, *Devrim Arabası*, s. 168-169.
426 S. Âşık, *Devrim Arabası*, s. 173-176.

Devrim arabalarının daha ilk kullanımında küçük arızalar vermek veya yolda kalmak suretiyle trajikomik bir sürpriz doğurması, yapılan işin değerine gölge düşürmemiştir. Cumhurbaşkanı Cemal Gürsel, yapılan işin kıymetini takdir ederek Bakan Orhan Mersinli nezdinde tüm mühendisleri ve çalışanları tebrik etmiştir. Gürsel'in Bakan Mersinli'ye hitaben kaleme aldığı teşekkür yazısı şöyleydi: "*Türk tipi otomobilin ve otomobil motorunun Devlet Demiryolları fabrikalarında geliştirilmesi konusunda verdiğim görevin başarı ile yerine getirilmesi, Türk milletinin varlığında saklı yapıcılığın bir daha ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Ben bu sonucu, Türk milletinin umulmayanı ve imkansızı başarmasındaki azmine ve çalışkanlığına bağlıyorum. Türk idarecisinin, Türk mühendisinin, Türk işçisinin en ileri anlamda plancı ve akılcı görüşlerle el ele vermelerini, emeklerini birleştirmelerini, diğer alanlarımızdaki çalışmalarımıza yeni bir örnek olarak işaret ediyorum. Bu başarının, ekonomik ve sosyal faydalarının yanında, milletimiz için zaruri olan sanayileşmenin müjdesini taşıdığına inanıyorum. Bu görevde, emeği geçenlerin hepsine, başta zatıâlinize, Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğündeki idarecilerimize, fabrikalardaki mühendislerimize ve işçilerimize güven ve sevgi dolu takdirlerimi ulaştırmanızı rica ederim*"[427]. Gürsel'in aynı içerikteki teşekkür yazısı küçük değişikliklerle TCDD Genel Müdürlüğüne, TCDD Otomobil Projesi İcra Komitesi Başkanlığına ve ayrıca TCDD Eskişehir, Sivas ve Ankara fabrikaları müdürlüklerine de gönderilmişti[428].

Arabalar da 30 Ekim'de Ankara Garı'nda açılan sergide halka arz edildi. Öbür taraftan Eskişehir'de çalışmalar sürdürülmüş, diğer iki otomobilin donanımı da tamamlanmıştı. Devrim otomobili basında ve kamuoyunda büyük heyecan yaratırken, Ankara'nın gündeminde fazla tesir bırakmamış, yerli otomobil konusu gündemden uzaklaşmış ve seri üretime geçilememiştir.

Devrim otomobili, 800-850 lira miktarıyla dönemine göre yüksek sayılabilecek bir bütçe ayrılmasına rağmen, dönemin otomobil endüstrisine ve alt yapı oluşmasına katkıda bulunabilecek düzeyde değildi. DDY atölyelerinde çalışan personelin bir kısmı aylarca bu projede çalışmıştı. Ortaya çıkarılan otomobiller, günün otomobil üretim teknolojisine de uzak kalmıştı. Zira üretilen

427 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, Cemal Gürsel Arşivi, Yer no: 4/2-32 Fihrist no: 1891-1; Yer no: 4/2-32 Fihrist no: 1791-2.
428 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, Cemal Gürsel Arşivi, Yer no: 4/2-32 Fihrist no: 1791-4; 1791-5; 1791-6; 1791-7; 1791-8.



1930'larda Zafer marka yerli otomobil lastiği reklamı (Akşam, nr. 6424, 5 Eylül 1936, s.16)

otomobiller prototip sayılabilecek düzeyde el işçiliği ile üretilmişlerdi. Otomobillerin yerliliği önemsenmişti ama ekonomik oluşu ve belirli bir kalitede ve standartta üretilmesi gibi hususlar göz önünde bulundurulmamıştı. Nitekim maliyeti 850 bin TL'yi bulan yerli otomobilin daha kaliteli ve standartlara uygun olanı ABD'de 27 bin TL'ye üretilebiliyordu[429].

1960'lı yıllarda International Harvester markalı Amerikan kamyon ve kamyonetlerini montajla üreten Türk Otomotiv Endüstrisi (TOE), Zafer markasıyla yerli otomobil üretmek istemiştir. Fakat birtakım baskılar ve gelişen iç ve dış siyasal olayların yoğunluğu nedeniyle bu proje de rafa kalkmıştır[430].

Zafer'in fiber glasstan yapılmış olan karoseri, daha sonra üretilecek olan Anadol arabasına ilham verecekti. Asıl adı SBRA olan otomobil İsrailli Autocars firmasının bir modeliydi. Bu firma ile görüşmeler yapan Koç, firmanın

429 O. Ulukut, Ülkemizde 1960'lardan Günümüze Otomobil, s. 45-46.
430 O. Ulukut, Ülkemizde 1960'lardan Günümüze Otomobil, s. 46.

know-how'ını İngiliz Reliant şirketinden aldığını öğrenince Reliant'a ulaşarak Anadol'un yapımına ilişkin süreci başlatmıştır. Türkiye'de endüstri tasarımının uygulama ve eğitim alanına girmesi de böylece başlamıştır. Sürecin on yıllık periyotlarına bakıldığında tasarım olgusunun gelişimi açısından farklı nitelikler gösterdiği görülür. Türkiye'de 60'lı yılların başında kurulmaya başlayan büyük sanayi kuruluşları ile birlikte artan yurt dışı ilişkileri ürün tasarımına olan ihtiyacın da artmasını beraberinde getirmiştir. Az sayıda da olsa görülen başarılı tasarımlar, imkanların yetersizliği ve dışa bağımlılığın gölgesinde ancak birkaç küçük firmanın yöneticilerinin özel ilgisi doğrultusunda hayata geçebilmiştir. 1960-1970 periyodunda maliyetlerin düşük olması nedeniyle yabancı ürünlerin kopya ve taklit edilmesi ile yetinilmiştir. Otosan 1966 yılında üretimine başladığı Anadol modelini, 1970'li yıllardan itibaren geliştirmeye başlamıştır. Fakat ana karoseri değiştirmeden ön ve arka farlarda ve tamponlardaki küçük değişikliklerle yetinmiştir. Karoserdeki değişiklik ise iki kapılı modelin yerini dört kapılı modelin almasıdır. Otosan'ın ar-ge departmanının geliştirdiği Stationwagon ve STC 16 ile turistik amaçlı ürettiği Böcek modelleri ise gerçek anlamda yeni modellerdi. Bu dönemde yapılan projeler içerisinde en önemlisi, Türkiye'nin sosyal ve coğrafi yapısına uygun olarak, yabancı markaların teknik üstünlükleri de göz önüne alınarak tasarlanmış olan Çağdaş modelidir. Üretimi üç ve beş kapılı olarak planlanan Çağdaş, Türkiye'de yeni baştan tasarlanan ilk otomobil olacaktı. Minicars adlı bir ABD firması Türkiye'ye gelerek Otosan'la ilişki kurdu. Firma, geliştirmiş olduğu bilgisayar yazılımını Otosan'a verdi ancak bu yazılımı çalıştıracak tek bilgisayar Hacettepe Üniversitesi'ndeydi. Çağdaş'ın tasarımı burada yapıldı. Bilgisayarda tasarlanan modelin rüzgâr testleri ise İTÜ'de gerçekleştirildi. Çağdaş'ta lisansı alınmış olan TRM 102 Wankel motor kullanıldı. Bertone tasarımı olan ve Reliant'ın FW11 adını koyduğu model 1977 yılında, Çağdaş ise 1979 yılında tamamlandı. Çağdaş, dönemi için tam anlamı ile mükemmel bir otomobildi. Anadol'dakinden farklı olarak bunun gövdesi şasiydi. Koltuklar, bugün bile kullanılmakta olan fiberglastan tekniğinde yapılmıştı. Gövde panellerinin ayrı ayrı ve yapışma suretiyle imali dönem için bir ilkti. Devrim'den sonra, gerçek sac karoserli olarak üretilen ilk otomobildi. Çağdaş'ın seri üretimine 1980 veya 1981'de başlanması kararlaştırılmıştı. Ancak 1980'deki askerî

darbe ve bunun yol açtığı ekonomik çalkantılar nedeniyle proje gerçekleştirilemedi. Ne Bertone'nin tasarımı FW 11 ne de Çağdaş seri üretime geçmedi. Otosan acı bir kararla Anadol'un üretimine son verdi. Almanya Ford fabrikasında üretimden kaldırılmak üzere olan Taunus modelinin kalıplarını getirdi ve bu aracı üretmeye başladı. Anadol modelinin yeni kuşağı olan Çağdaş, dönemine göre hayli ileri bir tasarıma sahipti. Çağdaş ve tasarımcısı Jan Nahum, 1981 yılında Devlet Güzel Sanatlar Akademisi'nce verilen Osman Hamdi Endüstri Tasarımı Ödülü'ne layık görülmüştü[431].

Otomobil Yarışları

1927 Yılı Yarışı

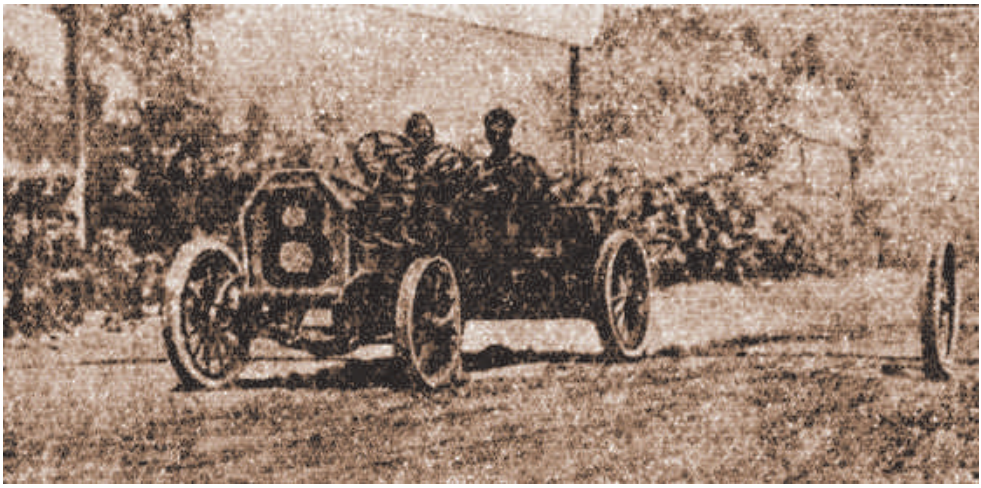
Cumhuriyet devrinde ilk otomobil yarışları, Veli Efendi Çayırı'nda düzenlenmiş, yarışın öncülüğünü ise Otomobilciler Cemiyeti yapmıştı. Burada temel amaç; en hızlı fakat en az yakıt harcayan aracı tespit etmek olduğundan yarış dört ve altı silindirli otomobiller olmak üzere iki kategoride yapıldı.

Yarış, 21 Ekim 1927 Cuma günü saat 13.00'te Veli Efendi Çayırı'nda başlamış, katılacak otomobillerin kayıtları, bir önceki günün akşamına kadar devam etmişti. 20 Ekim tarihi itibarıyla yarışa 25 otomobil müracaat etmişti. Otomobil Cemiyeti adına basına demeç veren bir görevli şunları ifade ediyordu: "*Yarışta iki maksadımız var; ilk olarak, en seri otomobilin hangisi olduğunu belirlemek, ikinci olaraksa en az benzinle en çok mesafe kat eden otomobilin hangisi olduğunu anlamak. Bu nedenle biri sürat, diğeri iktisat gayesiyle iki yarış yapılacak demektir. Sürat yarışına katılacak otomobiller, 2.400 metrelik bir saha içinde on devir yapacaklardır. İktisat yarışına gelince; bu yarışa katılacak otomobiller, üçer litrelik kaplar içindeki eşit miktar benzini alarak hareket edeceklerdir. Benzini en geç bitiren otomobil, iktisat yarışında da birinciliği kazanacak demektir*"[432].

21 Ekim'de başlayan otomobil yarışında bir kaza meydana gelmesinden korkulmuştu, zira otomobiller daha önce hiç olmadıkları kadar hızlı gidiyorlardı. Fakat yarış herhangi bir kaza yaşanmadan tamamlandı. Altı silindirlilerden

431 O. Ulukut, *Ülkemizde 1960'lardan Günümüze Otomobil*, s. 75-76.

432 Milliyet, 20 Ekim 1927.



Bir otomobil yarışı sırasında tekerleği çıkan otomobil (Resimli Gazete, nr. 123, 1 Eylül 1926, s.4)

Suphi Bey'in idare ettiği Buick, (10 turu 14 kilometre) 17 dakikada; dört silindirlilerden Şevket Bey'in idare ettiği Overland (10 turu 24 kilometre) 17,21 dakikada kat ederek kendi dallarında birinci oldular. Yarışmada başarılı olanlara madalyaları Cumartesi günü verildi[433].

Yarışlar kazasız tamamlanmasına rağmen birçok aksaklık yaşandı. Milliyet gazetesinin haberine göre aksaklıklar şunlardı: "*Bu yarışların memleketimizde ilk defa düzenlendiği, görülen düzensizlikten anlaşılmaktaydı. Ayrıca yarışların tur düzeni de faydalı değildi ve olamadı. Çünkü şimdiye kadar Avrupa ve Amerika'da hangi otomobilin ne kadar süratle gittiği ve tam bir halde iken ne kadar benzin sarf ettiği yüzlerce defa tecrübe edilmiş ve ona göre esaslar tespit edilmiştir. Hepsi hepsi altı markanın katıldığı iktisat yarışında, en az benzin yaktığı görülen bir otomobilin hakikaten en az yakan olduğu kabul edilemez. Zira kazanamayanlar arasında öyle otomobiller bulunabilir ki sibopları veya yanakları kazanan gibi alışmış veya eskimemiş, yağı vesairesi mükemmel şekilde temin edilmiş olsaydı belki kazananı geçerdi. Sürat yarışları ise keza sekiz on marka otomobilin Veli Efendi At Koşusu mahallinde yapılan pistte birbirini geçmesi de sürat için bir esas olamaz. Bütün bu yarışların neticesi belki halka birkaç heyecanlı dakika geçirtmek olabilir ki bu da yeterlidir. Bundan başka hiç fayda ümit edilemez*"[434].

433 Milliyet, 24 Ekim 1927.
434 Milliyet, 22 Ekim 1927.

Otomobil yarışında birinci olan markalar bunu fırsata çevirmekten geri durmadılar. Nitekim dört silindirler grubunda birinci olan Overland markası, yarıştan sonra gazetelere şu yönde reklamlar vermeye başladı: "*Artık Tereddüt Etmeyiniz! Overland otomobillerinin en seri, en tasarruflu ve en mükemmel otomobil olduğu memleketimizin ilk otomobil yarışında ispatlandı. Overland gerek sürat ve gerek iktisat yarışında birinciliği ve altın madalyaları kazandı. Elimizdeki ve yoldaki otomobillerimiz süratle satılmakta olduğundan hemen müessesemize müracaat ediniz! Orak Ticaret ve Sanayi Evi, İstanbul-Galata: Osmanlı Bankası Karşısında Şark Han Telefon: Beyoğlu 2421*"[435].

1932 Yarışları

İstanbul Turing Kulübü tarafından ilk otomobil yarışları, 1932 yılında tertip edildi. 17 Haziran 1932'de yapılan yarış, sabah saat 10.00'da başladı. Yarışta genel olarak bir sıkıntı yaşanmadı, fakat Hacı Bekirzâde Muhiddin'e ait ve şoför Refik tarafından idare edilen Stod Beyker markalı otomobil Maltepe'de devrildi. Kazada şoför ve muavin yara almadan kurtuldu. Yarışmayı M. Stefanidis'e ait olan ve şoför Suphi tarafından kullanılan Buick marka otomobil kazandı. Bu otomobil İstinye ile Zincirlikuyu arasındaki mesafeyi 5 dakika 48 saniyede kat ederek birinci gelmişti. Vehbi Sait'in kullandığı Buick marka otomobil, yukarıda belirtilen mesafeyi 6 dakika 21 saniyede kat ederek ikinci; Ford fabrikasına ait olan ve M. Pallis tarafından idare edilen otomobil ise 6 dakika 28 saniyede kat ederek üçüncü oldu.

Yarışmaya katılan Samiye Burhan Cahit Hanımefendi'nin kullandığı Ford marka otomobil ise aynı mesafeyi 6 dakika 30 saniyede kat ederek dördüncü oldu. Fakat yarışmaya katılan tek kadın olduğu için Samiye Burhan, kadınlar kategorisinde birinci ilan edildi. Yarışmayı Dahiliye Vekili Şükrü Kaya ile birlikte birçok bürokrat takip etti[436].

435 Milliyet, 6 Kasım 1927.

436 Cumhuriyet, 18 Haziran 1932.



1933 otomobil yarışı (Milliyet, 18 Haziran 1932, s.5)



Yarış Başlangıç ve Bitiş Noktası (Milliyet, 18 Haziran 1932, s.1)

1933 Yarışları

İlki 1932 yılında yapılan yarışların ikincisi, 1933 yılında 23 Haziran Cuma günü Şişli-İstinye asfaltı üzerinde yapılması kararlaştırılmıştı. Yarışlar Milliyet gazetesi ile Turing'in himayesinde düzenlenecekti. Haberi üç hafta öncesinden duyuran Milliyet, geçen yıl büyük bir başarıyla tamamlanan yarışların, bu sene daha heyecanlı geçeceğinin şimdiden belli olduğunu yazmıştı. Zira yoğun başvuru yapılmıştı. İlginin büyük olmasının nedenlerinden birisi ise bu yılki yarışlara otomobillerin yanı sıra süratli motosikletlerin de katılacak olmasıydı. Geçen yıl motor ve silindir kuvvetine, amatör ve profesyonel otomobillerine göre tayin edilen kategorilere bu yıl bir de motosiklet kısmı ilave edilmişti. Yarışların düzen içerisinde yapılabilmesi için komite önlemler almış, Zincirlikuyu-İstinye yolunun bozuk yerlerinin tamirine başlanmıştı. Yarışlarla ilgili gelişmeleri peyderpey yazacağını belirten gazete, yarışların iddialı geçeceğini ileri sürmüştür[437]. Akşam gazetesi de geçen yılki yarışların Avrupalı ve Amerikalı gazeteciler tarafından ilgiyle takip edildiğini hatırlatarak, bu yılkinin daha heyecanlı geçeceğine işaret etmiştir[438].

Hazırlıklar sürerken, bir yandan da önceki yılın ayrıntıları hatırlatılıyor ve elde edilen rekorların kırılıp kırılamayacağı sorgulanarak kamuoyunun dikkati çekiliyordu. İstinye Köprüsü ile Zincirlikuyu Tepesi arasındaki 11 kilometrelik virajlı mesafede yapılan yarışın 1932'deki profesyonel rekoru, 5 dakika 48 saniye ile Suphi Bey tarafından elde edilmişti. Amatör rekoru ise, 6 dakika 24

437 Milliyet, 3 Haziran 1933.
438 Akşam, 5 Haziran 1933.



İstinye'de kaza (Akşam, nr. 10559, 9 Mart 1948, s.5)

saniye ile Sait Paşazade Vehbi Bey ve 6 dakika 30 saniye ile Samiye Burhan Cahit Hanım tarafından kırılmıştı. Bu yılki yarışlara daha süratli otomobiller iştirak edeceği için 1932 rekorlarının kırılacağına kesin gözüyle bakılmaktaydı[439]. Yolun dört kilometreden fazla olan kısmında keskin ve birbirinden tehlikeli on iki viraj yer aldığı için bu yarışlar sadece sürat değil, aynı zamanda teknik maharet açısından da önem taşıyordu.

Yarışmacılara kayıt için 1-20 Haziran arası olmak üzere üç haftalık süre tanınmıştı. Müracaatlar Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü, Milliyet'in yönetim binası ile otomobil ve motosiklet acenteleri tarafından kabul edilmekteydi. 21 Haziran Çarşamba saat 9'dan itibaren Taksim'deki Ford acentelerinde kontroller yapılacaktı. Düzenleme heyetinin teknik komitesi tarafından tespit edilen yarış talimatnamesine göre; yarışlara katılacak otomobiller, 1 litreye kadar, 1'den 2 litreye kadar, 2'den 3 litreye kadar ve 3'ten yukarı olanlar şeklinde dört sınıfa ayrılmıştı. Yarış için özel olarak üretilmiş olan arabalar beşinci bir grup olarak kabul edilecekti. Her sınıftan katılan araba kendi kategorisinde değerlendirilecekti. Motosikletler de; 350 santimetre mikabına kadar, 350'den 550 santimetre mikabına kadar sepetsiz ve gene 350 santimetre mikabından 550 santimetre mikabına kadar sepetli olmak üzere üç sınıfa ayrılmıştı. Katılımcılar için otomobil sahiplerinden 3, motosiklet sahiplerinden 2 lira kayıt ücreti alınmaktaydı. Yarışmacılara çeşitli kurumlar ve örgütlerce kıymetli ödüller verilecekti. Yarış yolu üzerinde halkın seyretmesi ve otomobillerin park etmesi için yerler ayrılmıştı. Yarışlara ait talimatname ile diğer şartlar, özel ve nefis bir şekilde pek yakında yayımlanacak olan Otomobil dergisinde duyurulacaktı. Muhtemel aksaklıklara müdahale etmeleri için sporcu

439 Milliyet, 7 Haziran 1933.

gençlerden seçilen görevliler her 100 metre mesafede hazır bulunacaklar; belediye polisi ve jandarma bütün yol ağızlarını kordon altına alacaktı. Seyirciler için ise en keskin viraj yerleri, İstinye-Emirgan Tepesi, Maslak Çeşmesi ve yarışın bitiş noktası olan Zincirlikuyu Tepesi belirlenmişti. Yarışları izlemeye Dâhiliye Vekili Şükrü Kaya ile emekli 3. Kolordu Komutanı Şükrü Naili Paşa bekleniyordu[440].

Milliyet gazetesi, müracaatların son günü olan 20 Haziran 1933 tarihinde katılım şartlarını bir kez daha hatırlattı. Yarışlara Avrupa'nın muhtelif kulüplerinden başvuranlar da olmuştu. Böylece yarışlar uluslararası bir nitelik kazanacaktı. Ancak bunun için hazırlık yapılamaması, zamanın darlığı ve yerli yarışmacıların yoğunluğu nedeniyle bunların müracaatları kabul edilmedi. Yarışlara kabul şartları aşağıda görülmektedir:

1. Yarışa katılacak olanların kayıt muamelelerine 1 Haziran'da başlanmıştır. Kayıt muameleleri 20 Haziran'a kadar devam edecek ve 20 Haziran saat 18'de son bulacaktır. Bu maksatla düzenlenen katılım varakalarını bu süre zarfında doldurarak imza ve 18 Haziran'a kadar Turing ve Otomobil kulübüne; otomobiller için 3 lira, motosikletler için 2 lira kaydiye ücreti ile beraber vermek gerekir. Bu tarihten sonraki müracaatlar dikkate alınmaz. Katılım varakasına kaydolunan malumat hakikate uymadığı takdirde, makine sahibi müsabakaya katılım hakkını kaybeder ve verdiği katılım ücreti iade edilmez.

2. Yarışa girecek makineler, 20 Haziran 1933 Çarşamba günü saat 9'da teknik komite tarafından muayene edilecektir. Bu muayene sıra ile yapılacaktır. Muayene sırası Turing Kulüp tarafından verilecek numaralarla anlaşılacaktır. Muayene yeri Taksim'de Ford acentesidir.

3. Yarışa girecek olanların 1933 senesi sağlık muayenelerini geçirmiş ve yeni vesika almış olmaları lazımdır.

4. Makineler yarışlara satın alındıkları şekillerde girecek ve üzerinden hiçbir şey sökülmeyecektir.

440 Milliyet, 12 Haziran 1933; 17 Haziran 1933; 18 Haziran 1933.

5. Yarışa girecek makineler üç sınıfa ayrılmıştır:

a. Erkek amatörlerin kullanacağı makineler,

b. Hanım amatörlerin kullanacağı makineler,

c. Şoförler tarafından kullanılacak olan hususî makineler.

6. Bu makineler, hangi sınıfta olurlarsa olsunlar, silindir hacimlerine göre şu kategorilere ayrılmışlardır:

Otomobiller:

1. kategori: 1 litreye kadar

2. kategori: 1'den 2 litreye kadar

3. kategori: 2'den 3 litreye kadar

4. kategori: 3'ten yukarı.

Özellikle yarış arabası olarak üretilmiş olanlar bulunursa, ayrı bir kategori teşkil edecektir.

Motosikletler:

1. kategori: 350 santimetre mikâbına kadar;

2. kategori: 350'den 550 santimetre mikâbına kadar;

3. kategori: 350'den 550 mikâbına kadar sepetli olanlar;

Her kategorinin galiplerine kıymetli hediyeler verilecektir.

Yarışın yapılacağı yol tamamen katranlanmış ve içerdiği sıvıyı çekmesi için üzerine kum dökülmüştü. Kumlar yarışların yapılacağı cuma gününün sabahı erkenden süpürülecekti. Seyircilerin yarışları en heyecanlı şekilde takip edebilmeleri için gerekli tertibat alındı. Yarış arabalarının hareket zamanları seyircilere radyo düzeneği ile haber bildirilecek ve bu suretle seyircilerin, koşu halinde bulunan arabaların geliş zamanlarını takip etmeleri sağlanacaktı. Davetlilerin ve diğer seyircilerin, güneşe maruz kalmamaları için çadırlar kurulmuştu. İzdi-



1933 yarışı (Milliyet, nr. 2646, s.1, 24 Haziran 1933)

hama mahal vermemek için çadırlar kordon altına alınacaktı. Yarış aralarında seyircilerin sıkılmamaları için şehir bandosu hazırlanmıştı. Ayrıca Avrupa'dan özel olarak bir Bugatti getirilmişti. Duyurularda belirtildiği üzere 21 Haziran günü makinelerin teknik kontrolleri yapıldı[441]. Yarışlar münasebetiyle Milliyet tarafından, geliri Türkiye Turing Kulübü'ne verilmek üzere OTO dergisi yayımlandı. Seyircilerden giriş ücreti alınmayacak, bunun yerine 15 kuruş karşılığında dergi verilecekti. Hazırlıklar bu şekilde tamamlanmış ve heyecanla cuma günü beklenmekteydi. Süleyman adlı yarışmacı heyecanını ve ihtirasını Milliyet'e şu ifadelerle anlatmıştır: "*Biz memlekette yeni doğmaya başlayan bir sporun öncüleriyiz. Halkta alaka uyandırmak için, her şeyden önce beklenilen heyecanı biz hissetmeliyiz. Bu sebeple ben hem iftihar duyuyor hem de heyecan hissediyorum. Bu heyecan yarış yaklaştıkça büyüyor, onu size ancak yarın yarıştan sonra tamamen ifade edebileceğim*"[442].

Cuma günü yapılan yarışlara Aşot, Ahmet, Süleyman, S. Papadopulos, Kamil, Ahmet Yaşar, Kadri, Fethi, Kalamidas, Aşot, Arivabene, Ziya, Ahmet, Mustafa, Kiryazis, Tacettin, Kelekyan, Kazancıyan ve Vehbi Sait ile Samiye Burhan Cahit Hanım katıldılar. Yarış ilgiyle karşılanmış, büyük bir izleyici kitlesi tarafından takip edilmişti. Samiye Hanım, kadın rakibi bulunmamasını gerekçe göstererek, cesaretle erkeklerle beraber yarışmak istemiş, heyet de bu talebi

441 Milliyet, 20 Haziran 1933; 21 Haziran 1933.

442 Milliyet, 23 Haziran 1933.

makul bularak onu amatör erkekler kategorisine almıştı. Fakat Sait Paşazade Vehbi Sait Bey yarış sonucuna itiraz etti. Vehbi Sait, ayrı kategoride olduğu halde Samiye Hanım ile aynı kategoride gösterilmesini eleştirmiş, yarış sonuçlarının doğruyu yansıtmadığını ileri sürmüştü. Vehbi Sait mesafeyi 5 dakika 57 saniyede, Samiye Hanım ise 5 dakika 40 saniyede tamamlamıştı. Böylece tek kadın yarışmacı hem en yakın rakibine 17 saniyelik fark atmış hem de geçen senenin rekorunu kırarak amatörler için konan kupayı kazanmıştı. Vehbi Sait ise genel sıralamada beşinci gelmişti[443].

İddialı adaylardan Fethi Bey'in başarısızlığı da tartışma konusu olmuştu. Gazetelere yağan okuyucu mektuplarında Fethi'nin rekorunun çok düşük olduğu dile getirilmişti. İyi araba kullanmasıyla ünlenen bu sporcunun böyle kötü bir sonuç çıkarması üzerine Milliyet olayın üzerine gitti. Neticede sebep ortaya çıktı. Fethi Bey, yarışlara katılma kararı alınca, bir ay öncesinden arabasına bakım yaptırmış, eskiyen parçaları değiştirmişti. Ancak bu tip arabaların pistonları Türkiye'de bulunmadığından, bunları İtalya'dan getirmeyi düşünmüş fakat zaman darlığı nedeniyle bunu yapamamıştı. Yarıştan iki gün önceki muayenede Fethi Bey'in arabası kusursuz çalışmıştı. Yarış sırasında araç İstinye yokuşunun başına kadar olan ve en mühim virajların bulunduğu kısmı 1 dakika 30 saniyede ve saatte 70-75 kilometre süratle geçmişti. Ancak bu noktadan sonra, pistondaki boşluk dolayısıyla yakma hücresine fazla yağ kaçtığı için bujiler geçici bir süre aksamıştı. Bunun etkisiyle motorun hızı düşmüş, araba 2-3 kilometrelik mesafede 30-35 kilometrelik bir hızla ilerleyebilmişti. Bu nedenle Fethi Bey rakiplerinin gerisinde kalmıştı[444].

Basında yarışların sönük geçtiğini ileri süren, arabaların boksörler ve güreşçiler gibi neden sınıflara ayrılmadığını sorgulayan yazılar çıkmış, bazı gazeteler Milliyet'i görmezden gelerek yarışın tertipçisinin sadece Turing Kulübü olduğunu ileri sürmüştü. Bunun üzerine Milliyet gazetesi 4 Temmuz tarihli sayısında "İkinci otomobil ve Birinci Motosiklet Yarışları" başlığı altında geniş bir değerlendirme yaptı. "*Beş on gün yarışı hazırlayanlara, bir gün yarışa, birkaç gün de dedikodusunu yapanlara ayırdıktan sonra, bize sıra ancak bugün gelebildi*"

443 Milliyet, 26 Haziran 1933.
444 Milliyet, 27 Haziran 1933.

şeklinde başlayan haberde, "*ne yarışların yalnız Turing Kulübü tarafından tertip edilmiş olduğunu yazacak kadar tecahülüarifanede bulunan bir iki gazeteye karşılık ne de haftalarca neşredilen yarış talimatnamesini okuyacak veya okuyup da anlamayacak kadar bu işlerden uzak olan*" amatör yazarlara cevap vermekle vakit kaybedilmeyeceği ifade edildikten sonra şu değerlendirmeler yapılmıştır:

İki seneden beri gazetemiz ile Turing Kulübü tarafından düzenlenen yarışlara halkın gösterdiği ilgi, bu sene motosikletlerin de iştirakiyle, bir kat daha artmıştır. Sabah daha gün doğmadan İstinye sırtlarına yerleşen ve yarış saatine kadar yolun iki yanında boş bir yer bırakmayacak derecede kalabalıklaşan halkın, memlekete yeni gelen bu spora karşı göstermiş olduğu ilgi dikkat çekicidir. Bize göre bu, meraktan ziyade hız tutkusundan ileri gelmekteydi. Bu yılki yarışlara bu açıdan bakıldığında alınan sonuçlar fena değildir. Yarışa katılan otomobillerin çoğu geçen seneki rekoru kırmışlardır. Yani rekor geçen senekinden, yaklaşık 17 saniye daha iyidir. Ayrıca motosikletlerin kırdığı S. 24'lük ilk Türkiye rekoru da belirtilmelidir.

İkinci Otomobil ve Birinci Motosiklet Yarışları'nın sonuçları, 9.000 küsur metrelik yokuşlu ve sert dönemeçli bir yol üzerinde, saatte ortalama 100 kilometre kat edildiği düşünüldüğünde daha önem arz etmektedir. Dar, yokuşlu ve sert dönemeçli bir yolda ortalama 100 kilometre yapabilmeyi göze almak sadece makine gücüne güvenmekle ilgili olmasa gerektir. Böyle bir yarışta asıl onur, makinenin üzerindeki sürücünündür. Zira bu tür yarışlarda sürücüler, hızı geçmek, soğukkanlılık, bilgi ve beceri açısından sınav verirler. 1933 yarışlarında gözetilen hedef, birkaç acentenin veya fabrikanın reklamına hizmet değil, güzel bir sporun henüz bizde tadılmamış olan zevkini gençliğe aşılamaktır. Alınan başarılı sonuçlar karşısında, yarışı düzenleyenlerin memnun kaldıklarını ve bu coşkuyla daha önemli projeler için cesaretlendiklerini ümit edelim. Bununla uluslararası yarışları kastediyoruz. Her yıl yapılacak millî yarışların akabinde uluslararası bir yarış düzenlenmesinin spor kültürünün gelişimine ve ülke tanıtımına yapacağı katkı inkâr edilemez. Yabancı yarışçıları ülkemize çektikten sonra kazanılan bir kupanın manevi değeri, Avrupa bankalarına yazılmış bir çekin maddi kıymetinden ziyade yüksektir[445].

445 Milliyet, 4 Temmuz 1933.



Yarıştan sonra dinlenen Samiye Burhan Hanım. (Milliyet, nr. 2646, s.5, 24 Haziran 1933)

Vehbi Sait Bey'in Hukuk Savaşı

Kendisine haksızlık yapıldığına inanan Vehbi Sait Bey, yarışın tertipçilerine yaptığı itirazlardan sonuç alamayınca mahkemeye başvurdu. Bunun üzerine Milliyet gazetesi "Erkek-Kadın Farkı Var Mı?" manşetiyle savunmaya geçti. Gazete haklılığını güçlendirmek için bu soruyu uzmanlara yöneltmiş ve aldığı cevapları birer birer yayımlamıştı. Örneğin, futbolcu Zeki Rıza Bey, Avrupa'da atletizmde yetişen bazı kadınların bizim erkek atletlerimize yakın dereceler aldıklarını belirterek, kendisine güvenen bir kadının erkeklerle yarışma hakkına sahip olduğunu ve buna kimsenin engel olamayacağını söylemişti. Zeki Bey "*Erkeğin kendisine kadını rakip görmek istemesi doğru mudur?*" şeklindeki soruya, araçlarla yapılan bu tür sporlarda kadın-erkek ayrımının yapılamayacağını ifade etmiş ve bunun soru değeri bile taşımadığını savunmuştur. Zeki Bey'e son olarak, hadisenin yargıya taşınması konusundaki görüşü sorulmuş, o da sporla ilgili bir meselenin mahkemeye taşınmasının şiddetle aleyhinde olduğunu, zira hakem heyetinin kararını değiştirecek başka bir makam olamayacağını belirtmiştir[446].

446 Milliyet, 7 Ağustos 1933.

Milliyet gazetesi, yüzme dalında rekoru bulunan Leyla Asım Hanım'ın görüşlerini de yayımlamıştır. Leyla Hanım, cinsiyet ayrımının atletizm gibi ağır sporlar için söz konusunu olabileceğini fakat otomobil, motor ve tayyare gibi araçların kullanılmasında kadınların erkeklerden aşağı kalmadıklarını ifade etmiştir. Leyla Hanım başka bir yanlışa da dikkat çekmiş, Samiye Hanım'ın hem erkekler dalında hem de tek başına kadınlar dalında birinci gelerek iki kupa birden almasının yanlışlığına değinmiştir. Hemcinsinin kadın kategorisinde birinci geldiğini, bu yüzden erkekler arasında yapılan yarışın kupasını almaması gerektiğini söylemiştir[447].

Milliyet'in uzman görüşlerine başvurmasına özenen Akşam gazetesi de benzer bir yol izleyerek Futbol Federasyonu Başkanı Hamdi Emin Bey'in görüşünü sormuştu. Söz konusu tartışmaya ilgi göstermeyen fakat bir futbolcu sıfatıyla cevap veren Hamdi Bey, yarışlara kabulde cinsiyet farkı gözetilmemişse değerlendirmede de gözetilmemesi gerektiğini belirtmiş ve görüşlerini futbol kuralları ekseninde ortaya koymuştur: "*Ben, gene, futbolu ele alarak söylüyorum: Müsabakaya girenlerden herhangi birinin vaziyeti müsabaka şartlarına uymadığı takdirde oyun başlamadan önce buna hakem nezdinde itirazda bulunulması lazımdır. Futbolda esas olarak kabul edilen budur. Aksi takdirde müsabakanın neticesi daima itiraza uğrayabilir. Eğer söylendiği gibi bu yarışta da önceden hakeme yapılmış bir şikâyet veya bir müracaat yoksa erkek kadın diye bir ayrım yapılamaz. Erkek kadın eşit şartlar altında spor yapabilirler mi? diye soruyorsunuz. Sporda kadın ve erkek için ayrı ayrı rekorlar kabul edilmiştir. Yalnız eğer kadın, erkekle kendini aynı safta görüyorsa erkeğin bunu kabul etmemesi için ortada bir sebep kalmaz. Spor daha ziyade erkek işidir ama bugün dünya kadınları içinde birçok erkek rekorları kıran kadınlara rastlıyoruz. Şayet bu bir otomobil müsabakası değil mesela bir dantela örme yarışı olsaydı erkek, bu neticeye itiraz etmek için kendinde hak görebilir: 'Ne yapalım, o kadındır. Her gün dantel örüyor. Ben ne de olsa erkeğim!' diyebilirdi. Halbuki bu müsabakada iddia aksinedir. Daha ziyade erkeklerin girdiği bir yarışta kadın birinci gelmiştir. Ortada bir hadise vardır. Bence yapılan iddia neticeyi değiştirecek kuvvette değildir*"[448].

Tartışma uzadıkça yeni görüşler ortaya atılmaktaydı. Genel kanaat ise hakemlerin verdiği karara uyulması gerektiği yönündeydi. Akşam'ın 3 Ağustos 1933

447 Milliyet, 8 Ağustos 1933.

448 Akşam, 6 Ağustos 1933.



Samiye Burhan Hanım ve Vehbi Sait Bey
(Milliyet, nr. 2687, 4 Ağustos 1933)

tarihli sayısında bir avukatın görüşlerine yer verilmiştir. Genel olarak meslektaşlarının bunun davalık bir mesele olmadığı düşüncesinde birleştiklerini paylaşan avukat, Hamdi Emin Bey ile Zeki Rıza Bey'in fikirlerine katıldığını söylemiş ve Güreş Federasyonu Reisi Ahmet Bey'in, son sözü hakemlerin söyleyeceğine dair görüşünü de dile getirmiştir. Gazete ismini vermediği bir hakemin şu sözlerini de aktarmıştır: "*Ortada bir hakikat ve kazanılmış bir netice vardır. Mademki, hakem heyeti bu işin böyle olmasını uygun bulmuş, itiraz edilecek hiçbir nokta kalmamıştır. Hakem kararları değişmezdir. Hiçbir kuvvet, hakemlerin kararını değiştiremez. Buna misal olarak geçen seneki İngiltere kupası hadisesini gösterebiliriz. Oradaki hadise şöyle olmuştur. İngiltere kupası finali için Arsenal takımı ile İngiltere'nin en kuvvetli takımlarından biri karşılaşıyorlar. Oyun baştanbaşa golsüz devam ettiği halde son dakikalarda Arsenal'in hasmı bulunan takımın sağ açığı yarım metre dışarıdan çevirdiği top ile oyunun tek sayısını yapıyor ve hakem de bunu görmediği için Arsenal mağlup oluyor. Maçtan sonra, sinemalardan, fotoğraflardan bu kulübün itirazının haklı olduğu meydana çıkıyor olsa da hakemin verdiği karar mutlak olduğu için Arsenal mağlup olmuş oluyor. Bu hadise de gösterir ki hakem ne derse bir müsabakada o olur.*"

Akşam gazetesi ayrıca kupayı hak etmemekle suçlanan Samiye Burhan Cahit Hanım'ın görüşlerini de paylaşmıştı. İtirazların kendisini çok üzdüğünü belirten Samiye Hanım, Vehbi Sait'in otomobilin ağırlığını bahane etmesinin yersizliğine işaret etmiş, otomobiller değiştirilip yarış tekrar edilebilir teklifiyle de Vehbi Sait'e meydan okumuştur. Gazetede yarışları idare ve takip eden teknik heyetten birisinin görüşlerine de yer verilmiş, adı belirtilmeyen kişi özetle şunları savunmuştur: Bütün otomobil yarışları uluslararası yarış kurallarına göre yapılır. Teknik heyet bu işlerde uzman kişilerden oluşturulmuştur. Son yarışta otomobiller küçük, orta ve büyük olarak üç kategoriye ayrılmışlardır. Bu ayrıştırmada silindir çapı esas alınmıştır. Bundan başka bir de amatör ve profesyonel diye iki kategori vardır. Bu yorucu ve tehlikeli yarışa hanımların girmesi

ihtimali üzerine, onların hukukunu muhafaza için de bir hanımlar kategorisi yapılmıştır. Fakat bu kategori, hanımların erkeklerle beraber girmek arzusunu izhar ettikleri takdirde ilga edilir. İşte son yarışlarda böyle olmuştur. Yarışların amatörlere ait en güçlü otomobiller kısmında Vehbi Sait Bey'le Samiye Hanım kalmışlardı. Vehbi Sait Bey, 20 senelik bir amatördü. Samiye Hanım henüz 3-4 yıl içinde yetişmişti. Buna rağmen aynı silindir çapına sahip otomobillerle yarışmışlardı. Samiye Hanım, rakibini 17 saniyelik farkla geri bırakarak birinci gelmiş ve kendisine bir kupa verilmiştir. Yarışmacılar memleketin en cesur ve gözü pek şoförleriydi. Vehbi Sait Bey, 20 yıllık bir amatör, onu eski bir otomobille iki saniye geri bırakan Rusya elçilik şoförü Ziya Efendi de gene herkesçe sürücülüğü tanınmış bir şofördü. Rekor kıran İtalyan elçiliği kâtibi M. Arivebene beynelmilel bir koşucu, küçük kategorilerde birinci gelen Asod Efendi yine çok tanınan bir koşucuydu. Samiye Hanım da henüz 3-4 yıllık olmasına rağmen daha geçen sene teknik bilgisi, kullanış tarzı ve bilhassa cesareti ile gücünü uzmanlara kanıtlamış bir amatör koşucudur. Samiye Hanım'ın meydan okumasına karşılık, Vehbi Sait kendi arabasının ağır, Samiye Hanım'ın arabasının hafif olmasından dolayı yarışa giremeyeceğini belirtmektedir. Oysa uluslararası yarış kurallarına göre arabaların ağırlığı değil, silindir çapları dikkate alınmaktadır. Bu yüzden Vehbi Bey'in böyle yeni bir yarıştan kaçınması teknik kurallar açısından doğru değildir. Esasında Vehbi Sait Bey'in arabasının ağırlığını yarışı kaybetmesine sebep olarak göstermesi de yanlıştır. Zira yarışa girenlerden Rus sefaretinin otomobili Vehbi Bey'in otomobilinden daha ağır, adeta kamyon gibi bir şeydi. Bu eski ve ağır araba da Vehbi Sait Bey'i geçmiştir. Şu halde yarışlarda arabanın kilosunun değil, kullanma ustalığının önem taşıdığı ortadadır.

Anlaşılacağı üzere kupa tartışmasında kamuoyu Samiye Hanım'ı haklı görmekteydi. Tartışmalar ağustos ayında da devam etti. Gazete sütunlarında her gün farklı kişinin yorumu göze çarpmaktaydı. Atletizm uzmanlarından Adil Giray Bey, Avrupa'da kadınlarla erkeklerin bir arada değil, ayrı ayrı yarıştıklarını belirtmiş, bununla birlikte bizim sporda geri kaldığımız göz önüne alınarak bu tip istisnaların makul karşılanmasını, dolayısıyla hakem kararına saygı duyulması gerektiğini ifade etmiştir[449].

449 Milliyet, 9 Ağustos 1933.



1933 yarışlarıyla ilgili çeşitli kareler (Milliyet, nr. 2646, s.5, 24 Haziran 1933)

Hakem kararı konusu, duruşma sürecindeki savunmada da en önemli argümanlardan birisi idi. Samiye Hanım'ın avukatı İrfan Emin Bey, mahkemeye verdiği raporda yarışma sürecini ve değerlendirme ölçütlerini ortaya koyduktan sonra, hakem kararına itirazın örfen ve hukuken anlamsız olduğunu ileri sürmüştür. Kaldı ki iddia sahibi Vehbi Sait Bey, şartları kabul ederek yarışa girmişti. Hediye konusunun hakem heyetinin tasarrufunda olduğunu belirten avukat, hiç kimsenin şahsına ait olmayan hediyeler için hak iddiasına kalkışamayacağını savunmuştur. Davacı Vehbi Sait, kendisine metalden yapılmış ve erkek kategorisine özgü bir kupa istemişse de Samiye Hanım'ın

avukatı, müvekkilinin erkeklere tahsis edilmiş bir kupa almadığını belirtmiştir. Samiye Hanım'a hediyeyi Ford şirketi vermişti. Hediye gümüşten yapılmış olup 80 lira kıymetindeydi. Avukat İrfan Bey iddia makamının kupanın cinsi konusunda da yanlış malumat verdiğini belirterek ifadelerinin dinlenemeyeceğini ileri sürmüştü. Otomobil âleminin şöhret ve haysiyetinin ihlal edildiğini öne süren Vehbi Sait Bey, bununla ilgili bir delil de ortaya koyamamıştı. Esasen Vehbi Sait, erkekler kategorisinde değerlendirilmiş olsa bile yarışmayı kazanmış sayılmazdı. Çünkü yarış kurallarına ve beynelmilel kaidelere göre her şeyden önce önceki yılın 5 dakika 48 saniyelik rekorunu kırmak gerekiyordu. Vehbi Bey ise mesafeyi 5 dakika 57 saniyede kat etmişti. Samiye Hanım ise 5 dakika 40 saniye 7 salise ile hem birinci gelmiş hem de rekoru kırmıştı. Davacı Vehbi Sait, avukat Emin Bey'in bu savunması üzerine kendisinin yazılı bir savunma vereceğini belirterek zaman talep etmiş ve duruşma 26 Ağustos'a ertelenmiştir[450].

1934 Yarışları

Otomobil yarışlarının üçüncüsü ise 25 Mayıs 1934 Cuma günü yapıldı. İstinye-Zincirlikuyu arasındaki 9150 metrelik mesafede yapılacak yarışlarla ilgili üç hafta öncesinden duyurular yapıldı. 4 Mayıs 1934 tarihli Akşam gazetesinde şöyle bir duyuru yayımlanmıştır:

A. Yarış Kabul ve Kayıt Şartları

1. Yarışa girecek otomobiller, motosikletler ve bisikletlerin kayıt muamelesi 10 Mayıs'ta başlayıp 22 Mayıs saat 18.00'da bitecektir. İlgili belgeler doldurulup imzalandıktan sonra 22 Mayıs'a kadar Türkiye Turing ve Otomobil Kulübüne teslim edilecektir. Otomobiller için 5, motosikletler için 2 lira kayıt ücreti alınacaktır. Bu tarihten sonra yapılacak müracaatlar kabul edilmeyecektir. Kayıt formundaki bilgilerin gerçeğe aykırı olduğu anlaşıldığı takdirde, araç yarışa girme hakkını kaybedecek ve alınan ücret geri verilmeyecektir.

450 Milliyet, 22 Ağustos 1933.

2. Yarışa girecek otomobil, motosiklet ve bisikletler 23 Mayıs 1934 Çarşamba günü saat 9.00-12.00 saatleri arasında Taksim'deki Ford acentesinde muayene edilecektir. Muayeneler, Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü tarafından verilecek numaralara göre sıra ile yapılacaktır. İnceleme komisyonu, belgelerdeki bilgilerin doğruluğunu araştırmak için belgeleri istemek ve icabında silindir kapaklarını açmak hakkını haizdir.

3. Yarışa gireceklerin ehliyetli olmaları şarttır.

4. Yarışmaya girecek araçlar, uluslararası yarış talimatnamesi hükümlerine uygun olmalıdır.

5. Yarışlar 3 kategoride gerçekleşecektir.

a. Erkek amatörler
b. Hanım amatörler
c. Özel otomobil kullanacak şoförler

6. Yarış vasıtaları hangi sınıfta olurlarsa olsunlar, silindir hacimlerine göre şu kategorilere ayrılırlar:

a. Otomobiller
I. kategori (dış): 1.500 sm^3
II. kategori (iç): 1500 sm^3-3 litre (hariç)
III. kategori: 3 litre (dâhil) ve daha yukarı

Özel olarak imal edilmiş yarış vasıtaları için ayrı bir kategori belirlenecektir.

b. Motosikletler
I. kategori (iç): 350 sm^3
II. kategori (dış): 350-500 sm^3 (dahil)
III. kategori (dış): 500 sm^3 ve daha yukarı
IV. kategori: sepetli

c. Bisikletler
I. kategori: 14 – 18 yaşlar arası umuma mahsus
II. kategori: 19 yaşından itibaren umuma mahsus

III. kategori: Türkiye İdman Cemiyeti (TİCİ)'ne mensup bisikletçiler
III. kategorinin düzeni TİCİ İstanbul bölgesi bisiklet heyetine bırakılmıştır. Bunlardan giriş ücreti alınmayacaktır.

7. Yarışa girecek araçlardan her birine kendi sınıfları içerisinde kura yoluyla birer numara verilecek ve araçlar yarışa bu sıra numaraları ile gireceklerdir. Otomobiller numaralarını kapak üzerine ve seyir esnasında tamamen okunacak şekilde takacaklardır. Motosiklet ve bisikletlerde ise numaralar arka tarafa takılacaktır.

8. Herhangi bir kaza ve hasardan dolayı Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü ile Milliyet gazetesi, tertip komitesi ve teknik heyeti hiçbir mesuliyet kabul etmez.

B. Yarış Sırasında Uyulacak Kurallar

9. Yarışa girecek araçlar 25 Mayıs Cuma günü en nihayet saat 08.45'te İstinye İskelesi ile İstinye Köprüsü kuzeyindeki çeşme arasında ve Şişli istikametinde sıra numaralarıyla arka arkaya ve yolun tamamıyla sağına yanaşmış olarak duracaklardır.

10. Saat 9.00'da birinci kategori bisikletler ve saat 9.50'de bisikletlerden sonra hareket edecek ilk yarış vasıtası, İstinye Köprüsü üzerinde start mahalline gelecek ve starter emrine gireceklerdir.

11. Her bisiklet sınıfıyla her yarış vasıtasının hareketinden sonra müteakip sınıf veya vasıta, kolbaşından ayrılacak ve köprü üzerine gelip starter emrine gireceklerdir.

12. Bisikletler sınıfı kendi içinde beraber ve otomobille motosikletler belirli aralıklarla birer birer hareket ettirilecek; süre ise kronometre ile tespit edilecektir. Yarış cetvelinde tespit edilen sürede hareket hattında hazır olmayan yarış hakkını kaybeder.

13. Koşucu, start mahallinde start kumandasından evvel bir arızadan dolayı bir müddet müsaade edilmesini rica ederse, starter bu vasıtayı geri bırakıp kendi sınıfı sonunda hareket ettirmek hakkına haizdir.

14. Bisikletlerin starttaki yerleri kura ile tespit edilecektir. Kura 23 Mayıs'taki muayene esnasında çekilecektir.

15. Start için cetvele göre belirlenmiş olan sürede 5 saniye evvel starter harekete 5, 4, 3, 2, 1 saniye kaldığını sayarak hareket emrini verecektir. Hareket emrinden önce çıkanlar, her saniye için 5 saniyelik cezaya uğratılır.

16. Arkadan gelen bir vasıta öndekini geçmek ister ve işaret verirse öndeki sağa çekilecek ve soldan yol verecektir. Yol vermeyenler diskalifiye edilir.

17. Lastiği patlayan ya da bir arızaya uğrayan bir araç, yer varsa yolun dışına çıkacak, yoksa yolun müsait noktasına kadar yoluna devam ederek yolun tamamıyla sağına yanaşıp yolu serbest bırakacak ve hiçbir şekilde diğer araçların geçişini tehlikeye düşürmeyecektir.

18. Herhangi bir arıza dolayısı ile yolun kapalı olduğu kırmızı bir bayrakla işaret edilecektir. Kırmızı bayrağı gören yarışçı yolun sağ kenarına yanaşarak duracaktır.

19. Yolun bir arıza nedeniyle kapanması halinde starter bundan derhal haberdar edilecektir. Starter bir arızaya vesaireye dair alacağı haber üzerine yarışı durdurmak hakkına sahiptir.

20. Lastiği patlayan veya başka bir sebepten dolayı yarışı bitiremeyenler, yarışı tekrar edemez.

21. Otomobil kullanacaklar yanlarına diğer bir kimse almakta serbesttirler.

22. Yarışta isteyen egzoz borularını açabilir.

23. Yarışı bitiren vasıtalar icabında Teknik Heyet tarafından incelenmek üzere kendilerine gösterilecek yerlerde park teşkil edeceklerdir. Yalnız bunlar Şişli yolunu işgal edemezler. Yarış vasıtaları Teknik Heyet başkanının izninden sonra gidebilirler.

24. Bisikletçilere yarış esnasında su atmak yasaktır. Yarım saat zarfında hedefe varamayan bisikletçi yol dışına çıkmaya mecburdur. Diğer hususlar hakkında uluslararası bisiklet nizamnamesi uygulanır.

25. Yarış esnasında yolların sağ ve solunda 5'er metre boş bırakılacak; virajlarda ise dış kavisteki bu boşluk herhangi bir kaza ihtimaline karşı daha geniş tutulacaktır.

C. İtirazlar

26. Teknik Heyete karşı itiraz edilemez. İtiraz yalnız yarışçılar hakkında olur. Sadece yazı ile yapılacak itirazlar için kayıt ücretinin üç katı ücret ödenir. İtirazlar yarıştan önceki süreçle ilgili ise yarış başlama saatinden en aşağı 15 dakika önce verilir. İtirazlar starttan sonraki duruma ait ise yarış bitmesinden nihayet 15 dakika sonraya kadar yarış Teknik Heyeti Reisliği'ne verilir.

27. Yukarıdaki şartlar dahilinde yapılmayan itirazlar kabul edilmez.

28. İtirazlar teknik heyetçe incelenir ve karar verilir. Heyetin kararı kesin olup yarışa girenler bu karara hiçbir şekilde itiraz edemeyeceklerini peşinen kabul etmiş sayılırlar.

29. İtirazlar geçerli görülürse, sahibinin ödemiş olduğu para iade edilir. Aksi takdirde bu para Türkiye Turing ve Otomobil Kulübüne gelir kaydedilir.

D. Ödüller

30. Her kategoride mesafeyi en kısa sürede tamamlayana birer mükafat verilir. Ayrıca bütün sınıflar içinde mesafeyi en kısa sürede alana "*günün en süratli arabası*" ödülü verilir.

31. Bayanlar arasında yarışı en kısa sürede bitirene bir sene müddetle taşımak üzere ipekten Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü bayrağı verilir.

32. Bisikletler için her kategoride birinci, ikinci ve üçüncüye birer madalya verilir. Bisiklet III. kategorinin ödülü TİCİ İstanbul Bölgesi Bisiklet Heyetine aittir.



25 Mayıs Cuma!

Bu senenin rekoru kimde kalacak?

Ekrem Bey ve arabası

Mösyö Arivabene yarışta

Bu senelel yarışlara girdikleri halde kuvvetli iki rakip vaziyetine düşerek geçen senenin 5,31 hıymetli rekoruna çok geride bırakmaları muhtemel olan iki koşucumuz.

Milliyetin Türkiye Turing ve Otomobil klübü ile her sene müştereken tertip etmekte oldukları Otomobil ve Motosiklet yarışlarına bu sene bir de bisiklet koşusu ilâve edildiğini ve bisikletlerin hep birden koşturulacağını yazmıştık.

25 Mayıs Cuma sabahı İstinye köprüsü ile Zincirli kuyu arasında 9 dan 12 ye kadar yapılacak olan bu yarışlara iştirak edecek olan koşucuların kayıt kabul muamelelerine başlanmıştır. Turing klüp binalarında yapılmakta olan bu muamele yarış talimatnamesinde beyan edildiği veçhile 28 Mayısta hitam bulacak ve o tarihten sonra hiç bir kayıt muamelesi yapılmıyacaktır.

Geçen senelerin rekorları

Otomobillerin 1932 rekoru 5.48 idi. Geçen (1933) bu rekor Mösyö Arivabene tarafından 5.31 e indirilmiştir. Bu senenin yarışlarına iştirak edecek olan kuvvetli koşucularla bu rekorun mühim bir farkla kırılacağı tahmin edilmektedir.

Yarışları seyre geleceklerin bu yüksek sporun azamî bir zevk alabilmeleri için her türlü tertibat alınmıştır.

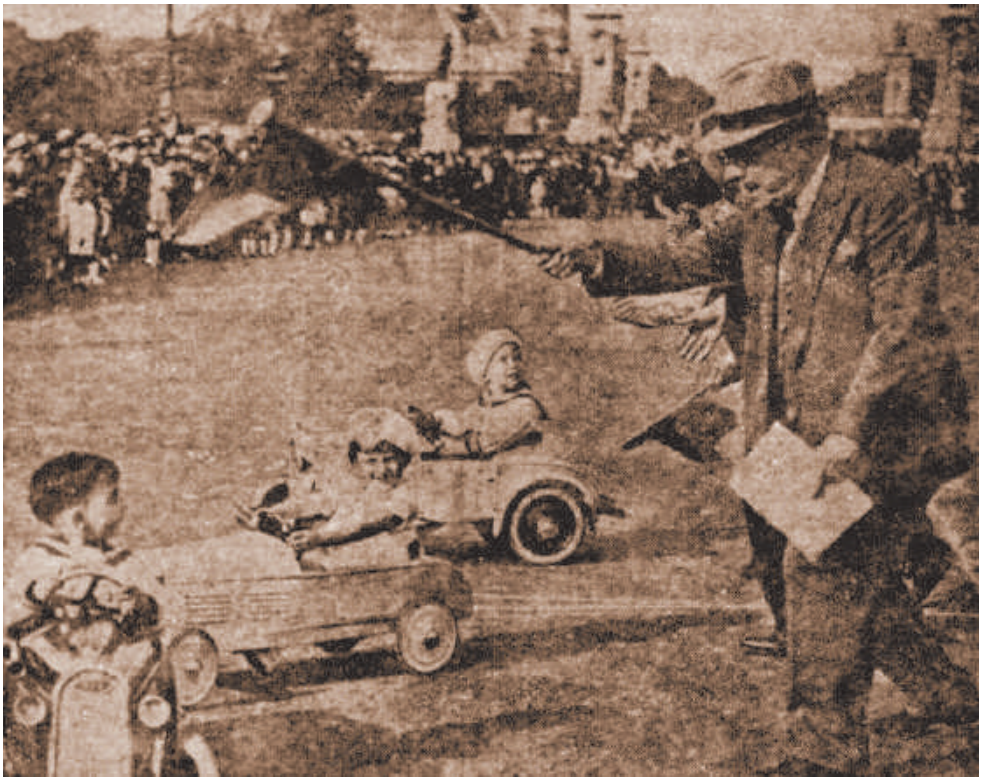
25 Mayıs cuma sabahını unutmayınız

"Bu senenin rekoru kimde kalacak" (Milliyet, nr. 2964, s.1, 13 Mayıs 1934)

Bu Senenin Rekoru Kimin Olacak?

1934 yarışlarına en fazla yer ayıran gazete, geçen yıllarda olduğu gibi programın düzenleyicilerinden olan Milliyet'ti. Önceki yılların rekorlarını hatırlatan gazete, 1932'de 5.48 olan rekorun 1933'te Mösyö Arivabeno tarafından 5.31'e indirildiğini hatırlatmış; bu sene az bir farkla bunun da kırılacağının tahmin edildiğini yazmıştı. İzleyicilerin yarışlardan azamî keyif alabilmeleri için bütün önlemler alınmıştı. Milliyet yarış gününe ait haberinde "Günün Rekortmeni Kim Olacak?" başlığını atmıştı. Habere göre, geleneksel hale gelen Oto, Moto yarışları, bu yıl eklenen Velo yarışları ile daha geniş bir alana yayılmıştı. Günlerden beri İstinye Köprüsü ile Hacıosman Köprüsü arasında yapılan yarış talimleri ve bu talimleri seyretmek üzere oraya giden meraklı kitlesi, bu modern spora duyulan ilginin boyutunu yansıtmaktaydı. Cemiyet faaliyetlerinin hiçbir sahasında öncülerle boy ölçüşmekten sakınmayan gençliğimiz, sporun bu çetin türünde de güçlü olduğunu kanıtlamak için dev adımlarla ilerlemekteydi. 9150 metrelik yokuşlu, sert dönemeçli ve oldukça da arızalı bir yolu 6 dakikadan daha az bir zamanda kat etmek gerçekten de iftihar duyulacak bir başarıydı. 6 dakikadan az bir zaman demek, saatte ortalama 100 kilometreden fazla sürat yapmak demekti.

1934 yarışları, bisiklet koşullarından başka yenilikler de içermekteydi. Örneğin, bu sene koşan araçların hepsi de yüksek sürat araçlarıydı. Yarışlara katılımın az olmasının sebebi de buydu. Bir "Bugatti" bir "Arditti" bir "FordV8" gibi



23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı kutlamalarında otomobil yarışı yapan çocuklar (Milliyet, nr. 2944, s.5, 23 Nisan 1934)

arabalar, iyi sürücülerin idaresinde yüksek bir kudret demekti. Yarış listesinde isimleri bildirilen sürücüler ise bindikleri arabalara haklarını verebilecek cüret ve seciyede kimselerdi. Bir Ekrem, bir Arivabene, bir Süleyman… Bunlar profesyonel koşucu olmamakla beraber bu sahada yetişmiş ve çok ilerlemiş sürücülerdi. Bu bakımdan bu yılki yarışların sonuçları da geçen yılların sonuçlarından farklı olmaya gebeydi. Belki de rekor 5 dakikanın altına düşecekti.

Turing Kulübü İlanı

"Turing Kulübün İlanı
Muhterem Efendim,

Yarınki yarışımıza gelecek olan zevattan Kulüpten davetnamesi olanlarla otomobilleri üzerinde Kulübümüzün plakası olanların ve Kulübümüzün bu seneye mahsus olan



Dünkü Oto - Moto - Velo Yarışları

Halk yarışlara büyük rağbet gösterdi

Otomobilde Ekrem Bey Türkiye rekortmeni oldu, Samiye Bürhan Cahit Hanım rekor kırdı

Yarışı yol kenarında takip eden halk

Bir motosiklet yolda

Bir yarışçı yarıştan sonra arkadaşları arasında

Rekortmen Ekrem Bey ve zevcesi

Sadun GALİP

1934 Yarışları ile ilgili çeşitli görseller (Milliyet, nr. 2977, 26 Mayıs 1934)

aza kartını gösterenlerin davetliler tarafına alınması sırasında katılım ücreti aranılmayacaktır"[451].

Sadun Galip'in Kaleminden 1934 Yarışları

Yarışlardan bir gün sonra Milliyet gazetesinde "Oto-Moto-Velo Yarışları" manşeti ve "Halk Yarışlara Büyük Rağbet Gösterdi" başlığıyla sunulan haber, Sadun Galip tarafından kaleme alınmıştı. Hatıra niteliğinde ve edebi bir üslupla yazılan değerlendirmeyi özgün haliyle aşağıya aktarıyoruz:

"*Bindiğimiz otobüs şoförü yarışçıların kuş gibi uçuşuna özenmiş, altındaki makineye seksenden fazla yaptıramadığına içerliyordu. Bizim şoförün kendi makinesinin gazını artırmak üzere sarf ettiği gayret arasında çenesi de bir türlü durmuyordu. Yalnız şoförlerle değil motosikletçilere kadar her yarışçının tercüme-i halini* [öz geçmişini]*, süreceği makinenin markasını, vaziyetini ve nihayet kazanma ihtimallerini uzun uzadıya sayıp döküyordu. Böylece hareket mahalline kadar müsabıkların muhtelif meziyetlerini ve kusurlarını bizim şoföre göre dinleyerek İstinye Köprüsü üstündeki hareket yerine geldik.*

İstinye Köprüsü ve civarındaki tepeler adamakıllı dolmuştu. Bu tepelerden bile seyirciler müsabıkların maharetleri en iyi gözükecek noktalarda kümelenerek yarışın esasını anladıklarını göstermişlerdi. Biz de İstinye'de bütün tertibatın alındığı ve sırasıyla yarışacak müsabıkların orda hazır bulunduğunu gördükten sonra İstinye'de virajlara en yakın noktada yer aldık. Yarışa evvel bisikletliler sonra motosikletliler en nihayet de otomobilliler başlayacaklardı. Motosiklet ve otomobiller arasında Avrupa'nın en büyük yarışlarına giren markalar da vardı. Ekrem Bey'in altındaki makinenin bir "Bugatti" oluşu ve virajların güçlükleri Avrupa'nın en büyük müsabakalarından biri olan "Targa Floria"nın coğrafi vaziyetini bize anlattı. Karilerimizin [Okurlarımızın] birçoğu ilk sesli filmler arasında en parlak muvaffakiyetlerinden birini kazanmış en güzel ve en genç Fransız artistlerinden Marie Bell'in "La nuit est a nous" [Gece Bizimdir] filmini seyretmişlerdir. O filmdeki otomobil yarışı Sicilya Adası'nın arızalı ve dönemeci çok yollarında her sene muntazaman yapılan ve her sene büyük rağbetler gören "Targa Floria" yarışının canlı bir tasviriydi. Nasıl ki oradaki yarışta her virajı çıkarken bir

451 Milliyet, 25 Mayıs 1934.



Ekrem Bey ve Eşi (Milliyet, nr. 2977, 26 Mayıs 1934)

tarafta deniz öbür tarafta dağ yamacı asıl yarış dekorunu süslüyorsa, buradaki yarışta da manzara farkıyla aynı dekor hâkimdi.

Garip ve güzel bir tesadüftür. Gördüğümüz filmdeki yarışın kahramanı bir kadındı. Dünkü yarışın bir kategorisinin de kahramanı Samiye Burhan Cahit Hanım'dı. Yalnız şu farkla ki filmde geçen aşk hırsına mukabil buradakinde spor yarış aşkı hâkimdi ve bu fark Türk kadınlığı lehine göğüs kabartan bir farktır.

Yolları kaplayan herkes gibi biz de sabırsızlıkla ikide bir saatlerimize bakıyoruz. Vakit gittikçe yaklaşıyor. Nihayet her bir ağızdan yükselen "Bisikletçiler geliyor!" sesleri yarışların başladığını haber vermeye kâfi geliyor. Bisiklet yarışlarına girenlerin birer birer önümüzden muntazam ve devamlı bir gayretle pedala dayanarak geçtiklerini görüyoruz. Yolun görebildiğimiz bir kısmında kayboluncaya kadar onları takip ediyoruz.

Aradan biraz geçtikten sonra İstinye virajlarında evvela bir işaret otomobili, daha sonra da yarışa giren iki motosiklet göründü. Esasen daha motosiklet görünmeden kuvvetli gürültüsü seyircilere yarışçıların geldiğini haber veriyordu. Motosiklet yarışı iki kategori halinde yapıldı. Birinci kategoride Tacettin Bey 5 dakika 34 saniye ile birinci oldu. İkinci kategoride ise Ahmet Efendi 5 dakika 5 saniye ile birinci geldi.

Nihayet otomobil yarışları da yapıldı. Bu yarışlar gittikçe artan bir heyecan ve alaka ile seyredildi. Birinci erkekler kategorisinde Aşot Efendi Amilcar otomobili ile 6 dakika 4 saniyede birinci, Kalemidis Efendi Fiat otomobili ile 6 dakika 22 saniyede ikinci, Fethi Bey yine Fiat otomobili ile 7 dakika 28 saniyede üçüncü oldu. İkinci kategoride Ekrem Bey Bugatti otomobiliyle mesafeyi 5 dakika 16 saniyede alarak Türkiye rekortmeni oldu. Üçüncü kategoride erkeklerde Ziya Bey Ford otomobiliyle yarış mesafesini 5 dakika 19 saniyede tamamladı. Kadınlar kategorisinde Samiye Burhan Cahit Hanım Ford otomobiliyle 5 dakika 19 saniye ile geçen seneki rekorunu kırdı"[452].


Otomobil - Motosiklet
Ve Bisiklet
YARIŞLARIMIZ BU SABAH
SAAT 9 DA BAŞLIYOR
Günün Rekortmeni Kim Olacak?
YARIŞ SAHASI: İSTİNYE KÖPRÜSÜ İLE
ZİNCİRLİ - KUYU ARASIDIR
9150 Metre

Yarışa katılan bazı kişiler (Milliyet, nr. 2976, s.1, 25 Mayıs 1934)

Samiye Burhan Cahit Hanım Anlatıyor

Otomobil yarışlarında üç yıldır üst üste başarılar kazanan Samiye Burhan Cahit Hanım, o dönemde pek de beklenmedik bir şekilde, erkeklerden bile daha iyi otomobil kullanabildiğini göstermişti. Dolayısıyla Milliyet gazetesi, Fenerbahçe adına yarışan Samiye Hanım'la bir röportaj yapmış ve bunu üç gün sonraki sayısında yayımlamıştı. Derin bir spor heyecanı taşıyan Samiye Hanım, "*Sporcu için korku yok, yalnız hedef var!*" diyerek, otomobil sporu hakkında şunları anlatmıştı:

"- Direksiyon kullanmaya başlayalı dört yıl oluyor. Fakat yarış hevesim daha eskidir. Şimdiye kadar muhtelif marka otomobiller kullandım. Ağır ve lüks otomobiller benim spor hevesimi tatmin etmiyordu. Onun için en süratli Amerikan otomobillerini tercih ettim.

452 Milliyet, 26 Mayıs 1934.

İlk Yarış

İlk yarışa girdiğim zaman dört silindirli bir otomobilim vardı. İlk rekorumu bununla yaptım. Mesafeyi altı buçuk dakikada yaptım. Ve hanımlar kupasını kazandım. Geçen yıl sekiz silindirli bir otomobille yarıştım ve aynı kuvvetteki erkek amatörleri 17 saniye geçerek amatör rekoru yaptım. Erkekler ve hanımlar kupasını aldım. Bu rekorum 5.40'tı. Bu yıl daha kuvvetli bir otomobille girdim. Hem kadınlar kupasını hem de en seri Ford otomobillerini sürenlere verilecek gümüş Ford kupasını kazandım. Bu rekorum da 5.19'du. Aynı model, aynı kuvvette otomobille profesyonel kategorisindeki Ziya Efendi'yi 8 salise geçmiştim. Fakat bu netice fevkalade bir şey değil. En küçük fark Ziya Efendi'nin mesleğindeki kıymetini düşüremez. Her zaman itiraf ederim ki onun tecrübesi ve bilgisi benden fazladır. Zaten sporda şansın, tesadüfün de yeri vardır. İlk yarışım çok heyecanlı olmuştur. Dört silindirli bir araba ile koşmuştum. Fakat sekiz silindirli erkek arabalarından geride kalmıştım.

İkinci yarışımda rekor yapmıştım. Hatta aynı kuvvetteki erkek amatörleri 17 saniye geçmiştim. Fakat o yarışımı hiç beğenmedim. Çünkü arabam çok yeni idi. Motor açılmamıştı. Ben de yarıştan on gün önce hasta yatmıştım, haftalarca direksiyona el sürmemiştim. O yarışta istemeyerek otomobilin hakkını yemiştim.

Son Yarışta

Fakat bu son yarışımda otomobille bütün randımanı vermek fırsatı elime geçti. İşte starter, "Çık!" işaretini verdikten sonra artık bir şey görmüyordum. Virajları en son imkanla geçiyor, düzde bütün kuvvetimle ekselatöre basıyordum. Bütün yarışta bir defa gözümü kırpmak kabil olmadı. "S" virajında otomobilin arka tekerleklerinin havalandığını söylüyorlar. Ben de bir sarsıntı duydum. Fakat her şeyden önce kazanmak, zaman kaybetmemek, geçen yılın İtalyan rekorunu kırmak lazımdı. Tamirat virajını geçince otomobil dik aşağı 130'la adeta tekerlekler havalanmış gibi iniyordu. Son telgraf direkleri gözlerimin önüne geliverdi. Ayağımı biraz kaldırdım. Alman virajını 110'la geçtiğimi söylediler. Ondan sonra artık hedefe kadar ayağım gaz pedalından kalkmadı. Başımda meşin kasket vardı. Fakat rüzgârın tazyikinden başım çatladı. Teneffüs güçleşmişti. 130'dan fazla gidiyorduk. Hedefi geçince ayağımı gazdan kaldırdım. Araba yüzlerce metre kendi kendine gitti. Halk arkamdan çılgın gibi bağırıyordu:

- Rekor kırdınız! İtalya'nın da rekorunu kırdınız!

O dakikadaki sevincimi ifade edecek kelime bulamam. Etrafımı saran arkadaşlarla ve binlerce halk el çırpıyorlardı.

Halk ve Otomobil Yarışları

Halk otomobil yarışlarını çok seviyor. Fakat zannederim bu sporun resmî federasyona bağlanması daha uygun olacak. Ben Fenerbahçeliyim, isterim ki otomobil yarışlarına girenlerin Turing Kulüp'le beraber faal spor kulüpleriyle ve federasyonlarla alakaları olsun.

Türk Kadını ve Spor

- Bu sene yılın rekoru hakkında ne düşünüyorsunuz?

- Geçen yılın Mösyö Ariva Bene tarafından yapılan rekorunu bu yıl Ekrem Bey, Ziya Efendi ve ben kırdık. Fakat bu rekor da kırılmayacak bir rekor değildir. Yalnız bu derecelerin kıymetini halk ve alakadarlar nazarında daha iyi ifade etmek lazım. Geçen yıl Mösyö Ariva Bene rekor yaptığı zaman ecnebi seyirciler çılgınca alkışladılar. Otomobili günlerce teşhir ettiler. Göklere çıkardılar. Bu yıl biri kadın olmak üzere üç Türk evladı bu rekoru kahir bir surette kırdıkları halde adeta hiçbir şey yapmamış gibi lâkaydane karşılandılar. Ekrem Bey'e karşı Türk sporculuğunun alakadar olmasını beklerdik. Bu da anlatıyor ki otomobil sporunu behemehâl federasyon teşkilatına bağlamak lazımdır. Ben kendi hesabıma, Türk kadınlarının her sahada olduğu gibi, otomobil yarışlarında da muvaffak olacaklarına kaniyim. Nitekim benim rekor kırdığım gün yine bir Türk kadını -Fazilet Hanım- on sekiz rakibi arasında Sipahi Ocağı'nın binicilik müsabakalarında birinci geldi. Onu bir sportmen Türk kadını olarak tebrik ediyorum.

- Yarışlarda hiç korku geçirmediniz mi?

- Sporcu için korkunun manası yoktur. Yeter ki makul olanı yapmalı. Korkanlar muvaffak olamazlar. Onun için İstinye tepelerine gelip yarışı seyretmekten başka yapılacak iş yoktur. Otomobil yarışları elbette tehlikelidir. Daha birkaç ay evvel İtalya'da yapılan yarışlarda Avrupa'nın üç meşhur yarışçısı bir günde kapaklanıp öldüler. Biri de karbonize oldu. Son yarışta, "S" virajında, Alman virajında hepimiz tehlikeler geçirmişiz. Fakat biz tehlikeyi değil, rekoru düşünüyorduk.

Samiye Hanım biraz durdu ve gülerek ilave etti:

- Tehlike çok. Heyecan fazla. Fakat bu öyle tatlı bir heyecan ki, ne kadar tehlike olsa insanı cezbediyor.

Türk kadınlarının cesaretini ispat eden ve şerefini yükselten Samiye Burhan Cahit Hanımefendi'ye teşekkür ederek ayrılırken, o, marşı işletmiş, derin gümbürtülerle hareket eden kuvvetli motoru ile ileriye atılmaya hazırlanıyordu."[453]

1935 Yarışları

Milliyet gazetesiyle Turing Kulübü'nün ortaklaşa düzenledikleri geleneksel otomobil yarışlarının dördüncüsü 31 Mayıs 1935'te yapılacaktı. Konu ile ilgili olarak Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü Başkanlığı tarafından yayınlanan iki maddelik genelge şöyledir:

"1. Üç senedir Milliyet gazetesiyle müştereken yapılan otomobil, motosiklet ve geçen sene başlanan bisiklet yarışlarının her sene Mayıs'ın son cuması yapılması kararlaştırılmıştır. Buna göre bu sene yarış 31 Mayıs Cuma günü yapılacaktır.

2. Motosiklet yarışına gireceklerin bu seneden itibaren muhafazalı ve uluslararası kabul edilen şekilde başlık giymeleri geçen sene kararlaştırılarak acentelere yaptırılmıştı. Bu başlığı giymeyenlerin yarışa giremeyeceği şimdiden ilan olunur"[454].

Hazırlıklarına önceki yıllara göre daha erken başlanan 1935 yarışlarına daha büyük önem verilmekteydi. Yarış komitesi neredeyse iki ay önce, 6 Nisan tarihinde üçüncü toplantısını yapmış, teknik konuları tartışmıştı. Her yıl çeşitlenen yarışların dördüncüsü bazı yenilikler de içermekteydi. Bu yılki yarışlara Balkanlılar ve Mısırlılar da çağırılmıştı. Böylece yarışlar uluslararası bir değer kazanmış oluyordu[455].

Yapılan hazırlıklarla ilgili bir gazete haberi şöyleydi: "*Dördüncü otomobil yarışları; bu sene 31 Mayıs'ta Maslak yolu üzerinde yapılacaktır. Bu seneki yarışlara maruf fabrikaların otomobil arabaları iştirak edecektir. Müsabakaya girecek yarışçılara*

453 Milliyet, 28 Mayıs 1934.
454 Milliyet, 13 Mart 1935.
455 Milliyet, 7 Nisan 1935; Sabah, 7 Nisan 1935.

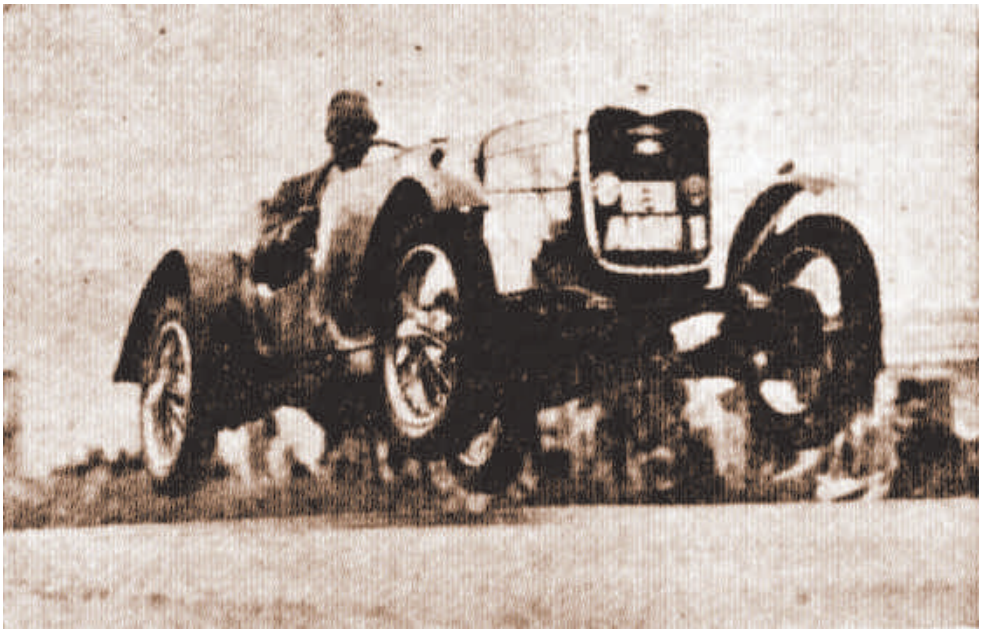
muhtelif otomobil acenteleri kupalar hediye edeceklerdir. Yarışlara girecekleri, Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü şimdiden *kaydetmektedir. Yarış sahasının en güzel yerinde seyirciler için bir park vücuda getirilecek her saniye de müsabakanın neticeleri radyo ile bildirilecektir*"[456].

Her ne kadar yarışların 31 Mayıs'ta olacağı ilan edilmişse de bu tarih iki defa değiştirildi. Önce Balkan haftası münasebetiyle 15 Eylül'e daha sonra ise 22 Eylül'e karar verildi. İstinye ile Zincirlikuyu arasında yapılan yarışlarda kadın ve erkek sürücüler ayrı ayrı yarıştı[457]. Bir gazete haberinde şu bilgiler veriliyordu: "*Bugün İstinye ile Zincirlikuyu arasında büyük otomobil yarışları yapılacaktır. Bugünkü yarışlar, şimdiye kadar olanların en çetini, iddialısıdır. Yarışa girecek otomobiller çok kuvvetli makinelerdir. Bunlar birkaç haftadan beri mütemadiyen antrenman yapıyorlar. Yarışa büyük küçük altı yedi otomobil giriyor. En iddialı yarış Samiye Hanım'ın kullandığı otomobille Rus elçiliği şoförünün kullandığı otomobil arasında olacaktır*"[458].

Yarışta Samiye Hanım'ın bindiği otomobil feci bir kaza geçirmiş, bir gazete okuyucularla şu bilgileri paylaşmıştı: *"İptida motosikletler arasında, sonra arabalı ve nihayet gene yalnız motosikletler arasında yarış yapıldı. Bundan sonra sıra otomobil yarışına geldi. İlk yarış spor otomobilleri arasında idi. Buna üç araba girmişti. Fakat maatteessüf bu yarış bir kaza ile neticelendi; bayan Samiye Burhan Cahit ağırca yaralandı. Samiye Burhan Cahit'in yanında şoför Aziz bulunduğu halde İstinye'den hareketle Zincirlikuyu'ya gelirken Maslak cihetlerinde, henüz anlaşılamayan bir sebepten dolayı otomobilin direksiyonu tutmadığından arabasının arka tekerlekleri ağaçlara çarpmıştır. Bu çarpma neticesinde araba parça parça olmuş, bayan Samiye Burhan Cahit başından ve kolundan, şoför Aziz ise muhtelif yerlerinden yaralanmıştır. Yaralılar derhal Şişli Çocuk Hastanesine kaldırılmışlardır. Bayan Burhan Cahit'in sol kolu kırılmıştır. Hastanede icap eden ameliyat yapılmıştır. Başındaki yaralar nispeten hafiftir. Şoförün yaraları hafiftir…*[459]".

Yarışlarda motosikletler arasında birinci kategoride, Tanaş adlı sürücünün bindiği araç 15 dakika 15 saniyede parkuru tamamladı; ikinci kategoride ise

456 Milliyet, 3 Mayıs 1935
457 Milliyet, 7 Ağustos 1935.
458 Milliyet, 22 Eylül 1935.
459 Milliyet, 23 Eylül 1935; Sabah, 23 Eylül 1935.



1935 Otomobil yarışlarında gerçekleşen kaza ve ağır yaralanan Samiye Burhan Hanım (Akşam, nr. 6082, s.1, 23 Eylül 1935)

Andon'un sürdüğü otomobil birinci geldi. Sepetli motosikletler arasındaki yarışı ise Taceddin adlı sürücü rekor kırarak kazandı. Otomobil yarışında ise Ziya adlı sürücünün kullandığı araç birinci geldi. Ziya, kendinden önceki rekoru da kırdı ve yarışı 4 dakika 57 saniyede tamamladı[460].

Sarıyer Jandarma Kumandanlığı sonraki günlerde Samiye Hanım'ın karıştığı kazayı tetkik etmeye başladı. Samiye Hanım sorgusunda yolun kumlu olduğunu, kumların tekerleklere sarılması yüzünden kazaya uğradığını söyledi. Buna mukabil yarışmayı tertip eden Turing Kulübü ise yolun temiz olduğunu ileri sürdü[461]. Kulüp, 28 Eylül'de yarış ve Samiye Hanım'ın karıştığı kaza ile ilgili eleştirilere dair gazetelere şu yönde bir cevap gönderdi: "*Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü'nden: Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü'nün bu seneki yarışlarında vuku bulan pek müessif kaza münasebetiyle gerek yarışın yapıldığı yol hakkında gerek yarışa iştirak eden otomobillerin tipleri hakkında bazı tenkitlere tesadüf olunduğu için keyfiyeti tavziha lüzum görüyoruz.*

460 Milliyet, 23 Eylül 1935.
461 Milliyet, 28 Eylül 1935.

1-Şurası bilinmesi lâzımdır ki bizde yapılan ve turist koşusu veya "Course de Cote" denilen bu tipteki yarışlar dünyanın her tarafında daha gayri müsait ve hatta bililtizam üzerinde manialar vücuda getirilen ve daha sert meyilli ve virajlı yollar üzerinde, dağ yollarında ve hatta buz üzerinde veya kısmen tarlalar üzerinde yapılmaktadır. Bu hususta şüphesi olanlara yüzlerce misal zikir ve bu iddiamızı her an ispat edebiliriz.

2-Bir otomobil yarışına iştirak edecek otomobillerin yarış otomobili olması lâzım gelmez. Yukarıda zikrolunan koşulara her tip otomobil iştirak edebilir. Elverir ki bunların evsafı (Beynelmilel otomobil sporu nizamnamesine) uygun olsun.

3-Yarışımız tamamen yukarıda zikrettiğimiz nizamnamenin ahkâmına riâyet olunarak yapılmıştır.


Dünkü otomobil yarışında bir kaza oldu

Bayan Samiye Bürhan Cahid ağırca, şoför Aziz hafif surette yaralandılar

Akşam, nr. 6082

4-Bizi herkesten ziyade müteessir eden bu kazaya gelince, yaya spor koşularında ve futbol oyunlarında bile bundan ağır kazaların sık sık vuku bulduğunu ve ecnebi memleketlerde en mükemmel yarışçılar ve en kıymetli otomobillerle yapılan gran pri ve dünya rekoru yarışlarında bile husule gelen mühlik kazalar hatıra getirilmelidir"[462].

462 Cumhuriyet, 25 Eylül 1935.

Otomobil ve İstanbul

M. Anderson'un Küçük Otomobil ile Londra-İstanbul-Londra Seyahati

Telefon Şirketi Müdürü Anderson'un kızı Madge, henüz 20-22 yaşında olmasına rağmen usta bir otomobil tutkunuydu. Madge Anderson İstanbul'da doğmuş, ilk yıllarını bu şehirde geçirmiş ve 1924 yılında Londra'ya gitmişti. İlerleyen yaşlarında Madge'i otomobil merakı sarmıştı. Bu nedenle Madge, 1934 yılında küçük spor otomobiliyle Avrupa seyahatine çıkmış ve her türlü olumsuz şartlara rağmen kıtayı dolaşmayı başarmıştı. Bu kapsamda Haziran'ın ilk günlerinde yanında nişanlısı M.Alexandre Allen ile İstanbul'a da gelen Anderson, Milliyet muhabiriyle görüşmesinde macerasını şöyle anlatır:

- Londra'dan Fransa'ya geçtikten sonra Kuzey Avusturya yoluyla Bulgaristan sınırına geldik. Seyahatimiz buraya kadar sorunsuz geçti. Bulgar sınırı karşımıza müşkülât çıkardı. Zira tam sınıra geldiğimizde Sofya'da hükümet darbesi olmuştu. Bizi önce tutukladılar, ama sonra serbest bıraktılar. Türkiye sınırına ulaşmamızla birlikte İstanbul'a gelinceye kadar Türk görevlilerinin hüsnü kabullerinden ve göstermiş oldukları kolaylıklardan şükran ile bahsetmek isterim. Edirne Polis Müdürü bize büyük bir misafirperverlik gösterdi ve yolda bize kolaylık gösterilmesi için her tarafa emirler verdi. Silivri'ye geldiğimizde paramız ve yiyeceğimiz bitmişti. Köylüler bize hem yiyecek hem para verdiler. Ben öteden beri Türklerin misafirperver olduğunu bilirdim. Bu seyahatimde resmî memurlarla halktan gördüğümüz hüsnü kabul her türlü takdir ve teşekkürün üzerindedir. Şimdi amacım başka bir yol takip ederek Londra'ya dönmektir. Yarın küçük otomobilimiz ile Köstence'ye gideceğiz. Oradan Bükreş, Budapeşte, Salzburg'a uğradıktan sonra Almanya'nın Schwarz ormanları yoluyla Kale'ye, oradan da Douvre ve Londra'ya gideceğiz.

Matmazel Anderson Londra-İstanbul seyahati hakkında da şunları söylemiştir:

- Londra'dan İstanbul'a kadar 3.800 km mesafe kat ettik. Yollar Macaristan'a kadar çok iyiydi. Bu ülkede yeni yollar inşasına başlandığı için ulaşımda sorun yaşanmakta, bazı yerlerden geçmek güçleşmektedir. Fakat Fransa-Almanya ve Avrupa yolları için diyecek yoktur. Macaristan'dan başka, Yugoslavya, Bulga-



Telefon Şirketi Müdürü Anderson'un kızı Madge Anderson otomobilinde (Milliyet, nr. 2988, s.1, 6 Haziran 1934)

ristan ve Türkiye yolları çok bozuktur. Sallantıdan dolayı arabamızda bazı aksaklıklar da oldu. Bunları tamir etmeye muvaffak olduk. Bulgaristan'da yolumuzu kaybettik. Bu sebeple bazen geceleri de yol aldık. Hatta aynı haller Trakya'da başımıza geldi. Orada da geceleri yollarda kaldık. Hülasa zahmet çektiğimiz zamanlar oldu. Fakat İstanbul havasını teneffüs ettiğimiz zaman latif ve unutulmaz hatıralar elde etmiştik[463].

Alman Diplomatın Otomobil Keyfi

1933 Ekim ayının sonlarında İstanbul bir diplomatı ağırlamıştı. Bu kişi, Almanya'nın Tokyo Büyükelçiliği'nde görevli müsteşar M. Hesbert Schulz idi. Alman Schulz ailesiyle birlikte İtalya'dan gelmişti. Sportmen kişiliğe sahip Schulz'un bindiği otomobil, her türlü konforu haiz seyyar bir yataklı vagonu andırmaktaydı. Araç, biri aspiratörlü asıl otomobil, diğeri de arkasına takılmış dört tekerlekli ikinci araba olmak üzere iki kısımdan oluşmaktaydı. Müştemilatında üç yatak, elektrikle işleyen bir mutfak, bir portatif masa, içilecek su ile dolu kaplar ve bir radyo mevcuttu. Yataklar, vapur kamaralarındaki

463 Milliyet, 6 Haziran 1934.



Messerschimitt, Almanya 1960 (Rahmi M. Koç Müzesi)



yataklardan daha konforluydu. Alman diplomat, karısı ve en büyüğü altı yaşında olan çocukları olduğu halde, Türene'den [Torino'dan?] Cava'ya kadar seyahat etmek üzere yola çıkmıştı. Schulz otomobil tutkusu hakkında şunları söylemişti: "*Ben öteden beri hep otomobille seyahat ederim. Bir memleketi yakından tanımak, ahalisi ile yakından temas etmek, tabiatın güzelliklerini görmek için en elverişli nakil vasıtası otomobildir. Türen'den Cava'ya kadar 18.000 kilometre mesafe kat edeceğiz. Bu seyahat iki buçuk ay kadar sürecek ve bize tahminen 14.000'e mal olacaktır. Buradan Ankara'ya gideceğiz. Oradan Adana'ya ve Şam'a uğradıktan sonra, Suriye çöllerini geçerek Bağdat'a vasıl olacağız. İran'a girdiğimiz zaman kış tamamen basmış olacaktır. İran'da Tahran ziyaretinden sonra 3.000 metre yüksekliğinde, Rus hudut boyunu takip ederek Belucistan'a geçeceğiz. Oradan Hindistan'da Peşaver, Lahor, Delhi şehirlerini ziyaret edeceğiz. Hindistan'ın tabii güzelliklerini seyrettikten sonra kaplan avına çıkacağız. Hindistan'dan sonra Batavya ve Cava'ya gideceğiz*"[464].

Otomobil Gürültüsü İstanbul'a Yakışır

Gazeteci Mümtaz Faik Fenik, Milliyet'teki "Günün Gölgesi" köşesinde zaman zaman İstanbul'un kendine özgü ahenginden esintiler sunmaktaydı. 1934 yılındaki bir makalesinde gürültünün şehre ne kadar yakıştığı üzerinde durmuştu:

"*Gürültü ile istediğiniz kadar mücadele edin; şehirliyi, şehre bağlayan sebeplerden biri de şehrin gürültüsüdür. Otomobil klaksonlarını tıkayın, tren düdüklerini kısın, satıcıların çenelerini bağlayın. Yük arabalarına yay takın, preçollara lastik geçirin, eminim ki şehirlinin rahatı kaçar... Onun kulağı böyle şeylere alışkındır. O alışkınlığından kendisini ne kadar men ederseniz ona o kadar bir azap vermiş olursunuz...*

Evet, İngiltere'de de gürültü ile mücadele başlamış. Trenler garda bağırmayacaklar, otomobiller yok yere boru öttürmeyeceklermiş. Fakat insanların gürültüsünü de kesmek kabil değil ki... Nasıl odadaki saatin tik taklarına alışan bir adam, o saati kaldırdığınız zaman uyku uyuyamazsa, şehirli de otomobil gürültüsü, tramvay gacırtısı, motosiklet pat patı olmadan rahat edemez...

Sayfiyeli bir adam şehirde ilk yattığı gece uyuyamaz. Gürültü onu rahatsız eder. Fakat ikinci, üçüncü gece artık bu gürültüye alışmıştır. Gürültüyü duyduğu halde fark etmez.

464 Milliyet, 29 Ekim 1933.

İşittiği halde duymaz... Ve rahat, deliksiz bir uyku çeker. Tıpkı bunun gibi şehirliyi eğer sayfiyeye götürürseniz ilk akşamı onun da uykusu kaçar. Sessizlik onu rahatsız eder. Sükûnetten korkar. Sanki bu hareketsiz kainatın bütün ağaçlar ile yıldızlar ile karanlığı ile nazarlarını kendi üzerine çevirdiğini, ona baktığını, ona dikkat ettiğini zanneder. Huzuru kaçar. Yatak değiştirmekten, tedirgin olmanın en büyük sebebi de budur.

Şehirli gözlerinden ziyade kulakları ile yaşayan bir mahluktur. Kulağı o gürültüyü duymadan rahat edemez... Sayfiyede ramazan gecesi çalınan davul, bir bekçi sopası uyuyan adamı derhal yatağından fırlatmağa kafidir. Halbuki şehirde davul şehirliye vız gelir. Çünkü o, kös dinlemiştir. Sağdan sola kımıldanmaz bile... Şehirlinin sevdiği ses ahenkli ses değil, gürültüdür. Şehirli onun için kahvelerde tavla oynamaktan, tak tuk pul çarpmaktan zevk alır. Şehirli daha ziyade cazbant sever. Çünkü onda aradığı tat vardır. Gayri tabiî gürültüler, sesler, haykırmalar, çatlak sesler vardır. Cazbant onun için kalabalık yerlerin eğlencesidir. Şehrin eğlencesidir. Bütün bu gürültüyü ortadan kaldırın. İnsanlar lastik ayakkabı giysin! Sarhoşlar nârâ atmaktan vazgeçsin. Sokaklara adeta keçe döşensin. O zaman şehirli, suyu kesilmiş bir değirmen gibi dona kalır. Ne yapacağını şaşırır. Hiçbir şeyden zevk almaz. Vapurlar sussun. Şimendiferler sussun! Tramvaylar çan çanı bıraksın. Satıcılar gürültüyü kessin şehirli gene gürültüyü arayacak, hiç olmazsa radyosunu karıştırarak parazitlerle bu ihtiyacını tatmin edecektir. İstanbul ise, radyosundaki bu parazitler ile ideal bir şehirdir. Bir şehirlinin aradığı şehirdir. Çünkü Osmaniye telsizi şehirlinin bu tiryakiliğini tatmin için elinden ne geliyorsa hepsini yapmaktadır"[465].

Hatıralarda Otomobil

Antalya Valiliğinin Otomobilinde Adana Valisi Nasıl Keyif Sürdü?

Cumhuriyet devrinin ilk Adana Valisi Hilmi Bey (Uran), komşu vilayet olan Antalya Valiliği için satın alınan bir otomobilin etrafında gelişen olayları şöyle nakletmiştir:

"*Adana'da vali bulunuyordum. Antalya'da yerini bana bırakmış olan eski vali merhum Sabri Öney'den bir gün telgraf aldım. Bu telgrafta vapura yükletilerek Mersin'e bir otomobil gönderildiğini yazıyor ve bunun Ankara'da Dahiliye Vekâletine gideceğini*

465 Mümtaz Faik, "Şehrin Gürültüsü", *Milliyet,* 30 Ekim 1934, s. 3.

bildiriyordu. Otomobil geldi ve mesele de anlaşıldı. Meğer Antalya'nın ileri gelen tüccarlarından Moris Efendi isminde bir zengin, vilayet makamına bir otomobil hediye etmiş. Sabri merhum otomobili kullanmaya başlamakla beraber ne olur, ne olmaz diye de bu bağışı Dahiliye Vekâletine bildirmiş. O zaman Dahiliye Vekili bulunan Ferit (Tek) Bey, bu yazıya otomobilin ilk vasıta ile Ankara'ya gönderilmesi şeklinde cevap vermiş. Sabri de her neredense, tedarik ettiği navlun bedelini ödeyerek ilk gelen vapura otomobili yüklemiş ve Mersin'e göndermiş.

Polis müdürümüz merhum Mansur Bey'i göndererek otomobili Adana'ya aldırdım. Bir Ford arabasıydı. O zamanlar henüz vilayetlere otomobil tahsis olunmadığı gibi, Ankara'da bile otomobil nadir bir meta idi. Zaten Ferit Bey'in gözdağı vererek otomobili merkeze isteyişi de daha ziyade bu yüzden olacaktı. Yalnız otomobilin karadan Ankara'ya gidebilmesine o vakit yollar henüz müsait değildi. Tren de Ankara'ya kadar 400 lira ücret istiyordu. Ben, "Otomobili hemen Ankara'ya gönderiniz" yazısına cevap olarak bu durumu vekâlete yazmakla ve tahsisat istemekle beraber, bir taraftan da otomobili kullanmaya başlamıştım.

Vekâlet, dört beş ay kadar 400 liralık bir tahsisatı tedarik ederek bize göndereememişti ve ben de bu müddet içinde arabayı kullanmış durmuştum"[466].

Gazeteci Necip Dürrü'nün Kaleminden 1933 Yılında Dünyada ve Türkiye'de Otomobil Kültürü

"*Karada kullanılan ulaşım araçlarının en hızlısı olan otomobil, Birinci Dünya Savaşı'ndan itibaren her kıtada yayıldı. Fransa'da her 30, Amerika'da her 5 kişiye bir otomobil düşmektedir. Turizmde, umumi taşımacılıkta, askerlikte geniş kullanım alanları bulunduğundan dolayı çabuk yaygınlaşan otomobil, son senelerde bizde de çoğalmaya başladı. Şehirlerimizde, nakliyatta mühim bir mevki aldıktan sonra bir de amatör sınıfı meydana getirdi. Bugün Anadolu'da henüz demiryoluyla birbirine bağlanmamış şehir ve kasabalar arasında bile otomobil, adi nakil vasıtalarının yerini almış, demiryollarına paralel şoselerde adeta trenlerle yarış içerisine girmiş durumdadır.*

Bununla beraber, otomobilin bizdeki yaygınlaşma derecesi bir doyum halini almaktan çok uzaktır. Esasen bu aracın hızla yaygınlaşması, yeni ulaşım yollarının yapılması ve

466 Hilmi Uran, *Meşrutiyet, Tek Parti, Çok Parti Hatıralarım (1908-1950)*, İstanbul 2007, s. 168.

ortalama gelir düzeyinin yükselmesi gibi özel birtakım etkenlere bağlıdır. Bu seviyelere ulaşmış ülkelerin otomobillerin artışından kurtulması mümkün değildir. Yeter ki toprakları üzerinde bir otomobil sanayii kurmuş olsunlar.

Otomobil sanayii doğduğu ve geliştiği ülkeleri doyuma ulaştırdıktan sonra, binlerce rakama varan gündelik üretimi için yabancı ülkelerdeki faaliyetlerini arttırmıştır. Oralarda da otomobili yalnız devlet müesseselerinin, nakliye şirketlerinin, zengin bir sınıfın tekelinden kurtararak herkesin satın alabileceği bir meta haline getirmeye çalışmıştır. Bu amaç doğrultusunda, azami kaliteyi en düşük fiyata uygulamıştır. Hakikaten otomobil bugünün hayat pahalılığına rağmen -Birinci Dünya Savaşı'ndan önceki değerine göre- fiyatını en çok koruyan maddedir. 1914 yılında bir otomobilin değeri 1.200 ilâ 1.500 lira arasında iken, bugün aynı otomobilin daha gelişmiş modeli 1.200 liraya satın alınabilmektedir. Halbuki başka bir eşyanın bugünkü fiyatı, savaştan önceki fiyatının beş-altı mislinden aşağı değildir.

Otomobil sanayiinin işçiliği ile malzemelerinin fiyat farkı da böyledir. Hem ilkel malzemeleri hem işçiliği yüksek ve fakat kendisi ucuz bir eşya, basit bir düşünce ile insana garip gözükür. Halbuki bu işte bir garabet olmadığını hemen söyleyelim. Bütün keramet, imalat biçiminin yeni usullere dayanması ve üretimin seri halinde yapılmasıdır. Otomobil sanayii imalattaki bu yeni usulleri kısmen uçak sanayiine borçludur. Deneme aşamasını savaş sırasında geçiren uçak sanayii, çok yükü süratle yükseklerde taşıyabilmek için uçakları güçlü motorlarla donatmıştı. 1914'te kullanılan 100 beygir gücündeki motorların yerini 1918'de 500 beygirlik motorlar almıştı. Uçakta ağırlık önem taşıdığından, bu yüksek güçlü motorların mümkün mertebe hafif olmalarına çalışılıyordu. Bu çalışma motorlarda verimin artmasına, devir sayısının yükselmesine, silindirlerin çoğalmasına sebep olmuştur. Savaştan sonra bu formül otomobil sanayiine de uygulanmaya başladı. Esasen en mütevazı müşteri bile hızlı giden araba arıyordu. Müşteri ile olan ilişkileri açısından adi bir tüccardan farkı bulunmayan otomobil fabrikaları, tüketicilerin bu arzularına uygun arabalar çıkarmakta gecikmediler. Evvela "6" silindirliler çıktı. Bunlarda sürat en aşağı 100 kilometreyi geçiyordu. Derken "8" silindirlileri yaptılar. Şimdi moda bunlarda. Bundan sonra "12" silindirlilerin geleceğinde şüphe etmeyelim[467]*".*

467 Milliyet, 28 Mart 1933.

Dr. İlhami Masar'ın Kaleminden Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Otomobil Kullanmanın Güçlükleri



Su baskını (Milliyet, nr. 3085, 11 Eylül 1934)

Yüksek Ziraat Mühendisi, İktisat Doktoru ve Birleşmiş Milletler Şefi Dr. İlhami Masar, 1972 tarihli bir makalesinde, Cumhuriyetin ilk yıllarında otomobil kullanmanın güçlüğüne değinmiştir. Cumhuriyet'ten önce Ankara'dan İstanbul'a sadece trenle gitmek mümkündü. Ankara civarında şose yol bile yoktu. Yazın pistleri takip ederek yaylı araba ile her tarafa gitmek mümkün ise de yağmur mevsiminde çamur deryası ve köprü yokluğundan dolayı şehir dışına çıkmak hemen hemen imkansızdı.

Eskişehir'in Yunan işgali altında olduğu, demiryolunun da kesildiği tarihlerde yaylı araba ile Ankara'dan Çankırı-Ilgaz-Kastamonu yolu üzerinden İnegöl'e inilir; oradan vapurla İstanbul'a geçilirdi. Bir de Ankara'dan Yozgat üzerinden Sivas'a doğru bozuk bir şose mevcuttu. Birinci Dünya Savaşı sırasında trenle Ankara'ya gelinir, oradan doğuya ise bu yoldan gidilirdi. İstanbul civarı da şoseden mahrumdu. Daha Maslak yolu bile olmadığından, Boğaziçi'ne ancak sahilden gidilebilirdi. Fakat yer yer yalıların önü çok dar olduğundan araç ile bu yolu kullanmaya çok kimse cesaret edemezdi. Edirne yönündeki yol ise Balkan Savaşı sırasında tamir gördüğünden nispeten iyiydi. Fakat bu yol Çatalca, Silivri ve Terkos'ta biter, kışın buradan sonrasına geçilemezdi. İstanbul'dan İzmit'e gitmek de karayoluyla imkansızdı. Otobüsün ve kamyonun bilinmediği bu tarihlerde Anadolu'dan İstanbul'a ürün nakli deve, at ve katırlarla yapılırdı. Ordunun elindeki birkaç kamyon ve otomobil ile ancak yazın şehir dışına çıkılabilmekteydi.

İlhami Masar'ın 1926 yılında aldığı Opel marka bir otomobiline verilen 76 numarası (plaka), o tarihte İstanbul'daki otomobil mevcudu hakkında fikir



1932'de Ankara'dan İstanbul'a otomobille gelecek olan Dahiliye Vekili Şükrü Kaya (Cumhuriyet, nr. 2931, s.1, 5 Temmuz 1932)

vermektedir. O yıl Şişli-Maslak-İstinye yolu kırık taş döşeli olarak açılmıştı. Açılış töreni kapsamında Otomobil Kurumu bir yarış düzenlemişti. Opel ile şehir dışına çıkmanın güçlüğü üzerine Masar, 1931 yılında Overland marka spor araba alarak bununla Ankara'ya gitmiştir. Bu tarihte hâlâ İzmit yolu yapılmadığından otomobili vapura yüklemiş ve Mudanya'da karaya çıkmıştır. Otomobil sürücüsü için en önemli araçlar olan kürek, zincir ve halatı da bagajına alan yazarın, Bozüyük'ten geçişi sırasında yaşadığı ilginç hatıraları ve intibaları gerçekten düşündürücüdür. Birinci geceyi Bursa'da geçiren yazar, akşam Eskişehir'e varmak amacıyla sabahleyin erkenden yola çıkar. Bozüyük'e kadar her şey yolunda gider fakat ondan sonra büyük bir çile yaşar. Bazı dereleri geçerken battığı için saatlerce zaman kaybeder. Bu arada bazı köylülerin mandaları ile dere başlarında beklemeleri dikkatini çeker. Bunlar, batan arabaları ücret karşılığında kurtarmak için daha araç yolda iken tozunu görmeleri üzerine dere başında yerlerini almıştır. O tarihte bir araç kurtarma ücreti 1 liradır ki bu bir kuzu fiyatıdır. Bu işten daha farklı gelir kapısı açan kurnazlar da vardır. Bir değirmenci, tek tük geçen otomobiller batsın diye, sabahın erken saatlerinde pist üzerine su salıverirmiş. Geceyi Eskişehir'de geçiren Masar, aynı gece yağan yağmurdan dolayı yolların balçığa dönmesi üzerine yoluna devam edemez ve şehirde iki gün fazladan beklemek zorunda kalır. Fakat yağmur kesilmeyince, otomobili bir yük vagonuna yükleyip bunu



Kayranlı Şosesi (İBB Atatürk Kitaplığı)

da Ankara trenine bağladıktan sonra yoluna devam eder. Bu şekilde İstanbul'dan Ankara'ya beş günde varabilmiş olur. 1934 yılında İstanbul'dan Edirne'ye 14 saatte gidebildiğini belirten yazar, 1940'larda İstanbul-İzmit yolunun açılmasıyla Ankara'ya üç günde gitme imkânının doğduğunu kaydetmiştir[468].

Server İskit'in Ankaralı Taksiciden Dinledikleri: Yaya Yürümenin Adı Spor Oldu

"*Cuma istirahatinden istifade etmek, biraz hava almak istedim. Orman Çiftliği'ne kadar bir otomobil seyahati fena olmayacaktı. Otomobile bindim. Şoför konuşkan bir adam… Laf atmaya başladık. Fakat gevezeliği okuyucular için istifadeli bir yola dökmek aklıma geldi. Ben bir sual soruyorum, o, uzun cevaplar veriyor, dertlerini döküyor.*

468 İlhami Masar, "Otomobille İlk Yolculuklar", *TTOK Belleteni*, 36/315 (Ekim 1972), s. 18-19.

- Beyim, şoförlük üç sene evveline kadar heves edilecek bir işti. Fakat bugün elimde başka zanaatım olsa artık bunu bırakırım, illa velakin yok. Ne yapalım meslek bulunmuş devam edeceğiz. Eskiden para mı çoktu. Yoksa insanlar daha mı cömertti? Ne ise o zamanın kazancı da fazla, bahşişi de boldu. Şimdi yavan ekmeğe çalışıyorum gibi bir şey. Ankara'da bugün beş yüzden fazlayız. Polis müdürlüğü mevcudumuzu ihtiyaca kâfi görüyor, yeniden ehliyetname vermiyor. Üç ay evvel bir muayene yaptılar. Vukuatı olanların da ehliyetnamelerini aldılar. Nispeten azaldık, ama gene kazanç iyi değil…

- Otomobile binenler mi azaldı? Diyecek oldum, içine çekerek:

- Onu hiç sorma beyim, dedi. Eskiden otomobile binmek kibarlıktı. Şimdi de yaya yürümek. Güya zayıflık moda olmuş. Yaya yürümenin ismini züğürtlükten spor koydular. Herkes sabah akşam işine çala taban, yayan gidip geliyor. Geceleri sinemaların kapısında birbirini kıran otomobillerden ancak üçü müşteri alabiliyor. Eskiden yirmi, otuz otomobilin birden müşteri aldığı en iyi filmler şimdi en fazla beş arabaya ekmek çıkarabiliyor. Sinemadan çıkan çiftlerin adım atar atmaz ilk sözleri, "Yaya yürüsek de bir hava alsak daha iyi, Yenişehir şuracıkta…" demek oluyor. Hey gidi eski kibarlar hey? Düğünler de seyrekleşti, onlardan da bir hayır kalmadı. Eskiden bir düğüne 25-30 araba birden çağırılırdık. Şimdi haftalarda bir düğün oluyor. Onun da en kabadayısı beş araba tutuyor, tutuyor ama bilir misin? Pazarlıkla… Ben sana bir şey deyim mi beyim? Galiba bu gidişle birbirimizi taşıyacağız…

- E canım, ya gece müşterileri… diyecek oldum, hemen atıldı:

- Bu da mı olmasın? Dedi. Düğünü yok, sineması yok, gündüz müşterisi yok. Kala kala beş kişi taşıyacaksınız, onlar da ya pazarlıkla biniyor ya da evlerinin önüne kadar santimi santimine ne kadar para vereceklerini ezberlemişlerdir. Bir gece kuşları kalır ki bu da şimdi eskisinin elli de birine indi. Bu müşterilerimizin belli başlısını sarhoşlar, umumi kadınlar, bar artistleri, bar müşterileri teşkil eder. Gece müşterilerimizden epeyce bir kısmı da Etlik Palas'a gidenlerdir. Eskiden Ankara'da çok fazla ecnebi artist vardı. Bir kazancımız da onlardandı. Yanında bir bey oldu mu iki adımlık yere yayan gitmezlerdi. Gerçi onlar da sülün bir şeylerdi. Bizim Türk artistler böyle değil, alçak gönüllü. Yanındaki bey milyoner olsa şunu otomobile bindireyim demez, saf şeyler vesselam. Ah paşam, şu arabaların ağzı dili olsa da söylese… Bunlara kimler binmez, kimler konuşmaz ki… Ne sırlar işitiriz bilsen! Güya dikiz aynalarını kaldırdılar, ama kulaklarımıza da kurşun akıtacak değiller. Ben şöyle kırk

günlük hatıralarımı anlatsam en aşağı on ocak yıkılır. Kırk ocak birbirini geçer. Şu çapkın dediğiniz şoförler vallahi gene temiz süt emmiş insanlardır. Onlar işitir de işitmez, görür de görmez olurlar. Biz ne kadınlar biliriz ki… haydi geçelim söyletme beni ağabey.

Mert bir çocuk olduğu belliydi. Biraz nefes aldı, devam etti:

- Hırsızı otomobile biner, yankesicisi, fahişesi, sarhoşu otomobile biner. Sonra da şoförlere bıçkın derler. Nasıl olmasın? Benim direksiyona evliya binse ancak üç ay mukavemet eder, üç ay sonra baştan çıkarlar, bir kapatma peydahlar. Öyle kadınlar vardır ki dalavereleri meydana çıkmasın diye adama musallat olurlar. Hani her mesleğin sürüp giden bir ananesi vardır, bizim mesleğin de ananesi körlük, sağırlıktır. Otomobilde her gün konuşulan kırk bin sırdan biri faş edildiğini hiç duydunuz mu? Böyle şeyleri biz meslek sırrı tanırız. Arabamıza binen müşterileri misafirlerimiz addeder, yan bakmayız.

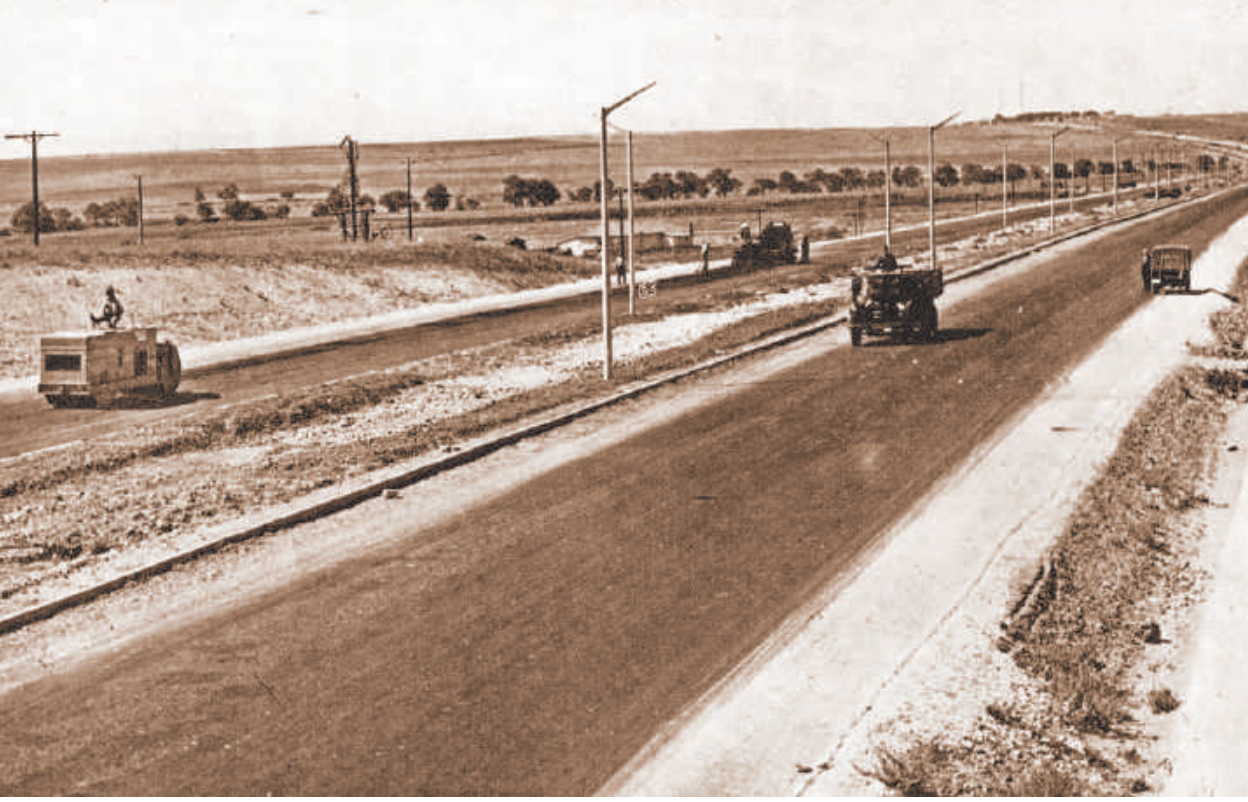
Meseleyi kısa kesmek istedim, mevzuu çevirdim:

- Peki, bak gece müşterilerinden epey para kazanıyormuşsunuz ya.

- Beyim, gündüze nispet edilirse biraz fark var, fakat şu yaya spor âdeti çıkmadan kazandığımıza da bakılırsa bu da devede kulak kalır. Daima; beylik, kibarlık modaları geçti. Açlıktan sıskalaşanlar zayıflığı moda yapalı, zengin şişmanlar bile zayıflamak için yol yürümeğe başladılar. Gece müşterileri dediğin zenginlerin cebinde de eğlenme yerleri metalik bırakmıyorlar ki adamcağız bize bol para verebilsin. Bunlardan bazılarını tanırım ki sarhoş ayıklarındandır, araba yürürken gözü taksidedir. Muayyen bir hadde gelince, "Dur, evim şu sokakta" der, iner... Sanki beyimin cebinde bu kadar para kaldığını, bundan ötesini bal gibi yayan yürüyeceğini biz çakmazmışız!.. Bazıları da kendinden geçmiş bir halde biner, hem arabaya binerler, hem de cebinden para çıkmaz, arkasından üç gün koştururlar. Hülasa, bizim de bir son ümidimiz keçi gibi baharda, yazda kaldı. Artık orman çiftliği ve civar mesireleri açılır da belki üç beş kuruş fazla kazanırız diye kendimizi avutup gidiyoruz işte.

Ben şoförlerin dertlerine hak verdim. Şoförler Cemiyeti'nden aldığım malumat da onu haklı buluşumu teyit etti. Ankara'da otomobil işletme ve otomobilcilik işleri hakkındaki şayan-ı dikkat tafsilatı da başka defa yazacağım[469].

469 S. R., "Bir Şoförle Konuştum!..", Milliyet, 27 Nisan 1933, s. 8.



1950'lerde Edirne-İstanbul yolu (İstanbul'un Kitabı)

Ahmet Şükrü'yü Hayran Bırakan İtalyan Yol Kültürü

Otomobili ile 1932 yılında Avrupa seyahatine çıkan Ahmet Şükrü, İstanbul'dan itibaren bir hafta süren Balkan ülkeleri seyahatinden sonra İtalya'ya ulaştığında, bu ülkenin birçok özelliğinin yanında yollarından da etkilenir. "Otomobil seyyahının cenneti" olarak nitelendirdiği İtalya yollarını üçe ayırır. Birincisi sadece otomobiller için yapılmış olan "autostade" yollarıdır. Virajsız ve dümdüz olan bu yolların üzerinde araba, hayvan ve bisiklet bulunmasına izin verilmemektedir. Bunları kesen diğer yollar ve tren hatları ise ya bir köprü ile yolun üstünden ya da tünel şeklindeki geçişlerle yolun altından geçirilmiştir. Bu yollarda hız sınırı yoktur. İkincisi, araba, kamyon ve bisiklet gibi araçların kullandığı geniş asfalt yollardır. Bu yollar yer yer ortadan beyaz çizgi ile bölünerek geliş ve gidişe ayrılmıştır. En hafif bir viraj ya da yolu kesen diğer bir yol, 200 metre önceye yerleştirilmiş bir işaretle gösterilmiştir. Üçüncü tip yollar da daima mükemmel ve en müşkülpesent bir gezgini bile memnun edecek vaziyettedir.

İtalya'nın bu yollar için milyarlar harcamış olması gerektiğini belirten yazar, bunların inşası bir tarafa bakımının bile milyonlarca masraf gerektirdiğini düşünmekteydi. Her yolda tamir işçileri ve süpürücüler bulunmaktaydı. Bu

yüzden yollar ayna gibi pırıl pırıl ve dümdüzdü. Yollar haritalarda farklı renklerle gösterilmişti. Otoyollar yeşil, birinci sınıf asfalt yollar mavi ve kırmızı şoseler ise kesik çizgilerle belirlenmişti. Ahmet Şükrü ve arkadaşları Fiume-Triyeste arasını birinci sınıf asfalt yoldan gitmişler ve 67 kilometrelik mesafeyi bir saatte almışlardı. Yolda binlerce otomobil seyretmekte olduğu halde korna sesi duyulmamıştı. Yer yer 100 kilometrenin üstüne çıktıklarında kendilerini havada uçuyor gibi hissetmişlerdi. Arabalar o kadar süratle gidiyorlardı ki, karşıdan gelen bir arabanın plakasını ve markasını tanımak bile mümkün olamıyordu. Bir haftadır Türkiye ve Balkan yollarında sallanmış olan kafadarlar düz yolun ve süratin keyfine doyamamışlardı[470].

Ahmet Şükrü seyyahların artık tren yerine otomobili tercih ettiklerini belirterek, gelişmiş ülkelerin de buna göre yollarına önem verdiklerini kaydetmektedir. Turist çekmek isteyen ülkelere göre otomobilli seyyah, seyyahların en makbulüdür. Çünkü gezdikleri yere en fazla para bırakanlar otomobilli seyyahlardır. İtalya'nın yaptığı yollarla rekabet edebilmek için Avusturya ve Almanya da yollarını genişletip asfaltlamaya önem vermiştir.[471] Avrupa'nın her tarafında, Viyana-Peşte yolunun propagandasını yapan duvar afişlerine rastlamak mümkündür. Afişlerde bir uçak, bir otomobil, bir de tren resmi vardır. Uçağın bu yolu 1 saatte, trenin ve otomobilin de 4,5 saatte kat ettiği yazılıdır. Macarlar, Avusturya'ya gelen turistleri kendi ülkelerine çekebilmek için, aynı reklamı gazeteler yoluyla yaptıkları gibi bunun için özel broşürler de bastırmışlardır[472].

Bir aylık yorucu bir seyahatten sonra Bulgaristan'ın bozuk yollarından ülkeye giren Ahmed Şükrü, kitabının sonunda, Türkiye'ye seyyah çekebilmek için yapılabilecek şeylere dikkat çekmiştir. Bunlardan birincisi yol meselesidir. Her şeyden önce şurası bilinmelidir ki dünyadaki ekonomik krize rağmen turizm olgusu yükselmektedir. Yüzbinlerce insan vapur, tren, otomobil, bisiklet, motosiklet vs. ne bulurlarsa yaz aylarında ülke ülke dolaşmaktadır. Bu insanlar Avrupa'yı karış karış tanımaktadırlar. Eğer Balkan yolları yapılabi-

470 Ahmet Şükrü, *Avrupa'da Otomobil İle 9000 Kilometre*, İstanbul 1934, s. 52-54.

471 Ahmet Şükrü, *Avrupa'da Otomobil İle 9000 Kilometre*, s. 152.

472 Ahmet Şükrü, *Avrupa'da Otomobil İle 9000 Kilometre*, s. 166.

lirse bunların Türkiye'ye de uğramamaları için hiçbir neden kalmayacaktır. Asfalt yol bir mıknatıs gibi otomobil seyyahını çekmektedir. Otomobilli seyyahlar yolu iyi olan yerlere akın etmekte, kötü yolla karşılaştıklarında derhal geri dönmektedirler. Bunun için her bir Balkan ülkesi, Londra-İstanbul yolunun kendilerine isabet eden kısmını derhal inşa etmelidirler. Bu yolun Edirne-İstanbul kısmını yapmak ise doğal olarak Türkiye'ye düşmektedir. Turist/gezgin çekmenin ikinci yolu gümrük ve pasaport memurlarının çok iyi lisan bilen kimselerden seçilmesidir. Üçüncüsü ise, gıda maddelerinin bolca yetiştiği ülkemizde otellerde ve lokantalarda çok yüksek olan yemek fiyatlarını dükkânlardaki gibi makul seviyelere düşürmektir. Son bir husus ise reklam yani tanıtımdır. Yazarın gezdikleri ülkelerde en değersiz şehirlerin bile yığın yığın reklamları yapıldığı halde, İstanbul gibi tanıtımı çok kolay olan bir şehrin reklamı ise sadece Turing ve Otomobil Kulübünün yaptıklarıyla sınırlı kalmıştır[473].

II. Dünya Savaşı Yıllarında Türkiye'de Otomobil

Tasarruf Tedbirleri

Avrupa devletleri arasındaki anlaşmazlığın şiddetlenip savaş ihtimalinin güçlendiği tarihlerde Türk meclisinde muhtemel savaşın ülkeye yansıyacak etkileri tartışılmaya ve tasarruf tedbirlerine dair teklifler konuşulmaya başlanmıştı. Savaştan dört ay önce 1939'un Mayıs ortalarında, bir milletvekili resmî araçlara sınırlama getirilmesini istemiş ve bunun gerekçelerini şöyle sıralamıştır: "*Resmî otomobillere dörder bin lira tahsisat ayırmak israftır. Bunlarla çoluk çocuk doluşup gezmeye gidiyorlar; bu da doğru değil. Son zamanlarda bir de hususi vagonla seyahat modası çıktı. Dikkati celbederim.*" Milletvekilinin serzenişini Akşam gazetesi başka gerekçelerle şöyle desteklemiştir: "*Biz de dikkati başka bir şeye celbederiz. Resmî otomobiller seyrüsefer kaidelerine riayet etmiyorlar. Halbuki bu kaideler, taksilerle hususiler ezilsin diye değil, sokaklarda düzen olsun diye konulmuştur. Kimin arabası olursa olsun riayet etmediği takdirde şoförü mesul tutulmalıdır*"[474].

473 Ahmet Şükrü, *Avrupa'da Otomobil İle 9000 Kilometre*, s. 190-191.

474 Akşam, 19 Mayıs 1939.

II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte birçok tüketim maddesinin yanında benzin ve yedek parça sıkıntısı da artmıştı. Ocak 1940'ta çıkartılan Milli Koruma Kanunu çerçevesinde benzinle işleyen her türlü özel araca, istisnalar dışında, seyrüsefer yasağı getirildi. Ayrıca taksi olarak çalışan otomobillere tek ve çift plaka uygulaması başlatıldı. Buna göre bir gün tek numaralı, bir gün çift numaralı taksiler nöbetleşe çalışacaklardı. Bununla ilgili yönetmelik şöyleydi:

"1. Millî Koruma Kanunu'nun 36'ncı maddesinin hükümlerine müsteniden benzin ve sair petrol ile çalışan bütün kara ve deniz nakil vasıtalarının seyrüseferi aşağıdaki esaslar dairesinde sınırlandırılmıştır:

A) Hakikî ve hükmî şahıslara ait olup hususî numara taşıyan bütün binek otomobilleriyle motosikletler ve gezintiye mahsus motorlu deniz nakil vasıtaları seyrüseferden menedilmiştir.

B) Aşağıda yazılı hususî nakil vasıtaları seyrüseferde serbesttirler.

a) Elçiliklere, konsolosluklara ve memurlara ait kara ve deniz tüm nakil vasıtaları,
b) 3827 numaralı kanunun geçici maddesinin B bendinin 2. fıkrasında yazılı otomobillerle aynı kanunun 6. maddesinde ismi geçen müesseselere ait motosikletler,
c) Görevini yerine getirmekte olan doktorların 12.11.1940 tarihinde seyrüsefer müsaadesine sahip otomobilleri,

d) A.H. 1602,1603.1604.1605,1606,1621,930 ve İst. H. 485 numaralı otomobiller,

C) Yabancı turistlere ait nakil vasıtaları memlekete girmelerinden itibaren ancak on beş gün müddetle seyrüsefer edebilirler.

D) Gezintiye mahsus motorlu deniz nakil vasıtaları motorların işlememesi temin edilecek suretle mahallî deniz ticaret müdürlükleri liman reisliklerince mühürlenmeleri şartıyla seyrüsefer edebilirler.

E) Şehir ve kasabaların belediye hudutları dahilinde çalışan taksi otomobilleri bir sabahın saat altısından ertesi sabahın altısına kadar bir gün tek, bir gün çift numaralar sefere çıkmak suretiyle seyrüsefer edebilirler.

Taksiler çalışma gününün sonu olan sabah altıda garajların ya da belediyelerce tayin edilen mahallere dönmeye mecburdurlar.

2) Bu kararın yürürlüğe girmesinden itibaren yetkili makamlarca benzin ve sair petrol ürünleriyle çalışan hiçbir hususî otomobil, taksi, motosiklet ve motorlu deniz nakil vasıtalarına yeniden seyrüsefer müsaadesi ve plaka verilmez.

3- İşbu kararın 2. maddesi neşir tarihinden itibaren ve sair maddeleri neşrinden beş gün sonra yürürlüğe girecektir."

Savaş nedeniyle otomobil kullanımı sınırlanan kurumların başında Cumhurbaşkanlığı gelmekteydi. Cumhurbaşkanlığı Umumî Kâtibi Kemal Gedeleç'in, Hususi Kalem Müdürü Süreyya Anderiman'a gönderdiği ve aşağıda aynen aktarılan 23 Kasım 1940 tarihli yazı, tedbirleri ve bunların gerekçelerini açıkça ortaya koymaktadır:

"Şu sırada gerek benzin ve gerek diğer malzeme azlığı dolayısıyla ileride daha fazla sıkıntıya düşülmemek için şimdiden otomobillerin kullanımının sınırlandırılması kararlaştırılmıştır. Bu nedenle zat-ı âlilelerine sözlü olarak da ifade ettiğim gibi diğer bütün memurlar gibi çalışma saatlerinde hususî tedarik edilen otobüsle daireye gelip gitmelerini rica ederim. Şayet mesai saatleri haricinde fazla kalırsanız servis otomobillerinden biriyle dönmeniz temin edilecektir. Dairemizde göze çarpacak derecede fazla masrafa sebep olan bu otomobil kullanımı sınırlandırmasında sizin de gayretinizi beklerim. Otobüs tarifesi ektedir"[475].

Özel Otomobillerin Taksiye Geçmeleri Durduruldu

II. Dünya Savaşı yıllarında bazı gazeteler benzin sarfiyatını sınırlandırmak amacıyla özel otomobillere benzin verilmemesinin kararlaştırıldığını yazmışlardı. Valilik, benzin sarfiyatını azaltmak için önce taksilerin sınırlandırılmasını düşünmüşse de esasen piyasaya yeni taksi çıkmayıp, mevcutların da yavaş yavaş çekildiklerini hesaba katarak, özel otomobillere benzin verilmemesinin daha uygun olacağını kararlaştırdı. Vilayetin bu teklifi hükümetçe de tasvip edildi. Diğer taraftan valiliğin verdiği bir emir üzerine özelden taksiye geçmek

475 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, İsmet İnönü Arşivi, nr. 2/11-19.

isteyen otomobillere taksi plakası verilmemeye başlanmıştı. Fakat daha önce özel olarak kullanılmayan ve doğrudan taksi olarak çalışmak üzere müracaat eden yeni arabalara plaka verilmeye devam edilecekti[476].

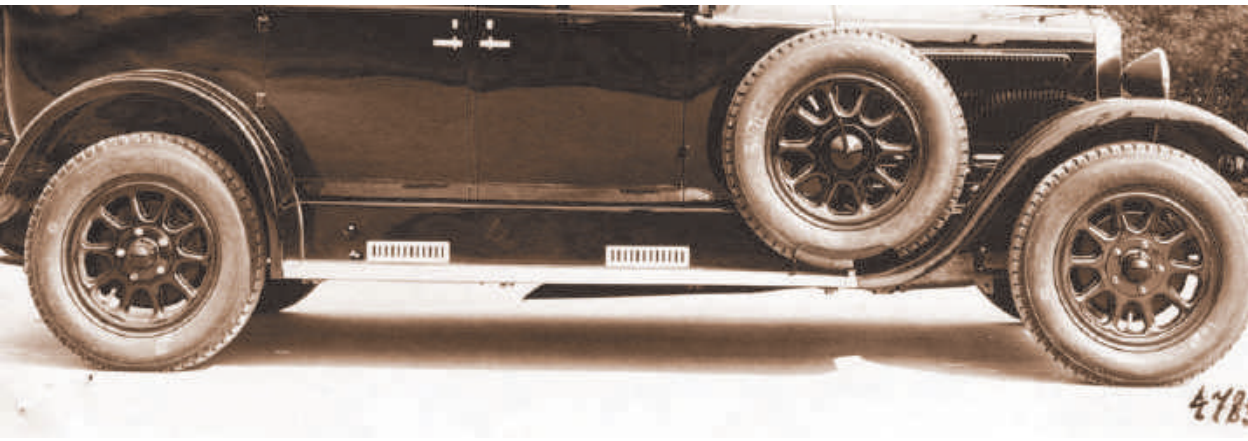
Benzin satışlarına sınırlama getirilmesi taksicileri zor duruma düşürmüştü. Sınırlamaya tepki gösteren şoförlerin büyük bir kısmı öfkelerini müşterilere yansıtmaya başladılar. İşlerine gelen yerlere yolcu taşırken, işlerine gelmeyen yerlere gitmediler. Bu durum doğal olarak müşterilerin şikayetine yol açtı. Özellikle taşradan gelen yolcular daha fazla sıkıntı çekiyorlardı. Şikayetlerin artması üzerine hükümet, istismarcı şoförleri tespit edip cezalandırma yoluna gitti[477]. Benzinleri olduğu halde yolcu almayan iki taksi şoförünün plakalarına el konuldu. Bu şekilde devam etmeleri halinde daha ağır cezalara çarptırılacakları bildirildi[478]. Benzin sıkıntısı otobüs seferlerini de olumsuz etkiledi. Bazı otobüslerin sefer sayıları azaltılırken, bazı seferler tamamen kaldırıldı[479]. Benzin sıkıntısının had safhaya varması yeni bir hırsızlık türünü de ortaya çıkarmıştı. Bazı hırsızlar arabalardan benzin çalmak yöntemini geliştirmişlerdi. 1941 Mayıs'ında bu şekilde benzin çaldığı tespit edilen üç kişi yakalanarak tutuklanmıştı[480].

Benzin bunalımı, aynı zamanda benzin fiyatlarının da yükselmesine yol açtı. Yedek parça fiyatları da hayli artmıştı. Bu durumdan yakınan taksiciler, taşıma ücretlerinin arttırılmasını istediler. Belediye bu talepleri haklı buldu. Taksilerde yolcu taşıma ücretine önce yüzde 33, bunun yeterli olmadığı görülünce ise yüzde 50 zam yapıldı[481].

Otomobil Lastiği Satışı Yasaklanıyor

Savaş nedeniyle piyasadan çekilen ürünlerin başında lastik geliyordu. Bu sorunu aşmak için Milli Savunma Bakanlığı otomobil lastiklerinin Türkiye'de üretilmesi ile ilgili bir girişimde bulundu. Bakanlık, İstanbul'da faaliyet göste-

476 Akşam, 19 Kasım 1940.
477 Cumhuriyet, 14 Eylül 1941.
478 Cumhuriyet, 7 Eylül 1941.
479 Cumhuriyet, 10 Eylül 1941.
480 Cumhuriyet, 19 Mayıs 1941.
481 Cumhuriyet, 3 Ekim 1941.



Otomobil lastikleri (Cumhurbaşkanlığı Arşivi, nr. A.VI-1, D.84, F.4-14)

ren Cizlayet Limited Şirketi'nin lastik üretip üretemeyeceğini sordu. Şirketin raporu Maliye Vekâleti'ne sunuldu. Maliye Vekâleti konuyu inceledikten sonra görüşünü ve şirketin raporunu 15 Kasım 1941 tarihli yazıyla Başvekâlet'e bildirdi. Yazıda, adı geçen fabrikanın otomobil lastiği üreten bölümünde üç yıldan beri üretimin durduğu belirtilerek, buna yol açan etkenler sıralanmıştı. Ülke içerisinde otomobil lastiği sanayisinin kurulmasına engel teşkil eden iki husus vardı. Bunlardan birisi içeride lastik üretmek için ithal edilecek ham kauçuğun maruz bulunduğu döviz ve takas sorunu, diğeri ise yerli ve ithal lastiklerden alınan tüketim vergilerinde birincisi aleyhine olan dengesizlikti. Maliye Bakanlığı, uzun süren yazışmalar ve tetkikler neticesinde, kauçuk ithalatının maliyetinin yüksekliği ve ağır vergi yükü nedeniyle yerli otomobil lastiği üretiminin şimdilik yararlı olmayacağı yönünde kanaat bildirdi. Yani lastik ithalinin devamına karar verilmişti. Bu kararda Maliye Bakanlığı'nın bir kaygısı daha etkili oldu. Bakanlığın raporuna göre, Avrupa ve Amerika'nın büyük sermayeli lastik sanayicileri memleketimizde bir lastik fabrikası açıldığını öğrendiklerinde Türkiye'ye ihraç edecekleri lastiğin fiyatını düşüreceksiler, dolayısıyla bu rekabetin önüne geçilemeyecekti[482].

Savaş ortamında araç lastikleriyle ilgili düzenlemeler de yapıldı. İthal edilen lastiklerin taksi, kamyon ve otobüs sahiplerine otomobil acenteleri tarafından

482 Cumhuriyet, 30 Mayıs 1941.

dağıtılması kararlaştırıldı. Otomobil lastiklerinin adedine 65, kamyon lastiklerine 170 lira fiyat kondu. Bu tarihlerde İstanbul'daki belli başlı lastik acenteleri Firestone, Goodyear, Dunlop, Michelin, General Lastik, Seybelli, Continental ve Pirelli idi. Fiyat kontrol komisyonu, acentelere verdiği direktifle lastiğin, elinde Şoförler Cemiyeti'nden alınmış ve üzerinde "*(…) plaka numaralı otomobilin (…) adet lastiğe ihtiyacı vardır. Temini hususunu saygılarımla rica ederim*" yazılı belgesi bulunan otomobil sahibine verileceğini bildirmişti. Cemiyet'in hazırladığı belge 160 kadardı. Elinde belge bulunan şoförler acentelere müracaat ettilerse de kendilerine lastiklerin satılmış olduğu cevabı verildi. Bunun üzerine aracılar acentelere müracaat ederek lastik satışına başladılar. Böylece 170 liralık bir kamyon lastiği, 270 liraya satılır oldu. Vurgun anlaşılınca valilik duruma el koydu ve acentelere birer genelge göndererek 4 Aralık 1940 tarihinden itibaren otomobil lastiği satışlarının yasaklandığını bildirdi. Ayrıca acentelerden şimdiye kadar lastik sattıkları otomobil, kamyon ve otobüs sahiplerinin isimlerini içeren birer liste istendi. Öte yandan yakında gelmesi beklenen ithal lastiklerin satışının yasal olması için tedbirler alındı. İstanbul Valiliği acentelerden 31 bin liralık otomobil lastiği satın alırken, diğer vilayetlere de yeterli miktarda lastik gönderildi.

Tasarruf tedbirleri nedeniyle vilayetlere sınırlı sayıda lastik gönderilmekteydi. İzmir'de yaşayan bir vatandaş, Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye gönderdiği bir mektupta lastik yüzünden çektiği çileyi anlatmış ve yardım istemiştir. Mustafakemalpaşa'da yaşayan "*10 numaralı otomobil sahibi ölü Osman oğlu 316 doğumlu Mehmet Heybeli*" imzalı ve 18 Aralık 1942 tarihli mektup metni şöyleydi:

"*Reisicumhur İsmet İnönü Babamız,*

Hoş geldiniz, Kurban Bayramınız kutlu olsun.

Ben altı nüfus babasıyım. Memlekette başımı sokacak bir evim bile yoktur. Yalnız bir otomobile sahibim. Böyle olduğu halde benden beş yüz lira varlık vergisi isteniyor. Otomobilim bugün benimdir, fakat yarın kendimle beraber şerefli ordumundur. Aynı zamanda benzin, lastik buhranı dolayısıyla otomobilim çalışamayacak bir vaziyettedir. Vilayetimizin lastik tevziatında şimdiye kadar ancak iki lastik alabildim. Şimdi ise dört lastiğe fazlasıyla ihtiyacım olduğundan otomobilimin muayenesiyle ihtiyacım olan

lastiklerinin verilmesi için yüksek vicdanınızdan emir buyurulmasını çocuklarımla beraber yalvarırım ve iki ellerinizden yavrularımla beraber öperim"[483].

Araçlarda Karartma Uygulaması

Savaşla birlikte gelen yeniliklerden birisi de güvenlik amaçlı olarak yapılan karartma uygulamaları idi. 1 Aralık 1940 tarihinde başlayan karartma uygulamasına halk büyük bir alaka göstermiş, herkes evini karartmış ve teftiş memurları, karara uymadığı için cezalandıracak kimseyi bulamamıştır. Karartma uygulaması kara araçlarına da yansıtılmıştı. Pasif Korunma Komisyonu, 3 Aralık 1940 tarihinde Vali Yardımcısı Ahmet Kınık'ın başkanlığında uygulama hakkında bilgilendirme toplantısı yaptı. Alınan kararlar şöyleydi:

1. Motorlu kara nakil vasıtalarında ön büyük lambaların camları içeriden Sümerbank Kağıt Fabrikası'nın siyah renkli kağıtlarıyla kaplanacak. Lamba camlarının şekline ve lambaların duruş vaziyetine göre merkez noktasından iki santimetre aşağıdan itibaren lambanın alt kenarı arasında genişliği 1, uzunluğu 8 santimetre olmak üzere lambanın doğal ışığı yansıyacak şekilde yatay bir kısım açık bırakılacaktır.

2. Lambaların iç parlak kısımları, alt yarım daireye münhasır olmak üzere mat kağıt veya beyaz renkte kauçuk yapıştırılmak suretiyle parlaklığı giderilecektir.

3. Motorlu ulaşım araçlarının arkadaki stop lambalarının bir buçuk santimetre çapında yuvarlak bir delik açık bırakılmak suretiyle, camlarının içerisinden siyah kağıtla maskelenmesi mecburidir.

4. Arka plakaları aydınlatan lambaların, otomobilin içindeki lambaların ve taksimetre lambalarının yalnız mavi ışık verecek şekilde olmaları mecburidir.

5. At arabalarının pencere camlarının mavi renge boyanması mecburidir[484].

Savaş tedbirleri kapsamında taksilerin plaka numaralarına göre nöbetleşe çalışmalarına gelince, plakası tek rakamla biten taksi sayısı çift rakamla

483 Cumhurbaşkanlığı Arşivi, İsmet İnönü Arşivi, Yer no: 2/6-21 Fihrist no: 3270-34.

484 Akşam, 4 Aralık 1940.

bitenden fazla olduğu için birincilerin trafikte olduğu günlerde müşterilerin taksi bulma ihtimalleri daha fazlaydı. Özel otomobillerin trafiğe çıkışının yasaklanması ve taksilere de nöbetleşe sisteminin getirilmesi, benzin tüketimini hayli düşürmüştü. Yasaktan önce İstanbul'da yolcu taşıyan taksi sayısı 800, özel otomobil sayısı ise 750 kadardı. Özel otomobillerden 710'una benzin satışı yasaklanmış, doktorlara ait 40 özel otomobil ise serbest bırakılmıştı. Özel otomobil sahiplerinin büyük bölümü araçlarını garaja çektikten sonra plakalarını da söküp iade etmişlerdi. Bunun üzerine açıkta kalan özel otomobil şoförleri, Cemiyet'e müracaat ederek yardım istemişlerdi. Sokoni Vakum Gaz Şirketinin Eminönü şubesinde yasaktan önce günlük ortalama benzin sarfiyatı 2.000 litre civarındaydı. Bunun yarısını özel otomobiller yarısını da taksiler tüketmekteydi. Şirketin Taksim şubesi de yasak kararından önce günde ortalama 300 galon satış yapmakta, yasak uygulanmaya başladıktan sonra ise Eminönü şubesi 1.000, Taksim şubesi de 160 galonluk satış yapabilmişti. Yani satışlar yarı yarıya azalmıştı[485].

Özel Otomobil Kullanma Yasağı

Savaş şartları ve benzin sıkıntısı yüzünden özel otomobillere yasak getirildiğinde, sağlık işleri nedeniyle doktorların yasak dışında tutulduğundan yukarıda bahsedilmişti. Doktorların muafiyeti uzmanlık alanlarına göre belirlenmiş olacak ki otomobil kullanabilme izni genel cerrahi doktorlarını kapsamamıştı. Dolayısıyla bunlar hizmetlerini zorunlu olarak aksatmaya başlamışlardı. Neticede Cerrahpaşa Hastanesi'nde görevli bir grup cerrah, 6 Ekim 1942 tarihinde Başbakanlığa başvurarak serbestiyetin kendilerine de tanınmasını istediler. "*Pek muhterem Başvekilimiz*" diye başlayan dilekçede uygulama ile ilgili bazı çelişkileri dile getirdiler. Koordinasyon heyetince verilen karara göre, o tarihte elinde araba bulunan doktorlar arabalarını kullanma hakkını kazanmışlardı. Doktor veya diş tabibi unvanını taşıyıp da mesleğini icra etmeyen çok sayıda kişi otomobilini kullanabilirken, büyük kliniklerde cerrahi vakalarla ilgilenmek, acil olarak hastanelere ve hastalara yetişmek zorunda olan meslek doktorları ise otomobillerini kullanamadıkları için görev

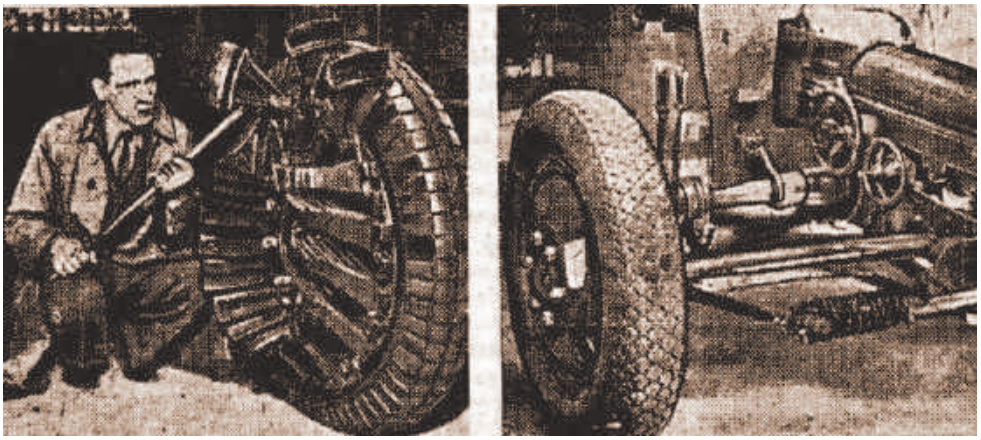
485 Akşam, 5 Aralık 1940

yerlerine gitmekte zorlanmaktaydılar. Üstelik İstanbul'da tramvay, otobüs ve taksi gibi vasıtaların sayısı da günden güne azaldığından, her an görev başına gitme sorumluluğu bulunan doktorlar istedikleri anda ulaşım vasıtası bulma imkanından da yoksunlardı. Acil vakalarda polise müracaat ettikleri halde yine de araç temininde çoğu zaman başarılı olamıyorlardı. Durumuna yetişilemeyen hastanın akıbetini tahmin etmek güç değildir. Sınırlama kararından sonra hekimlerden ve müteahhitlerden bazılarına araba verildiği göz önüne alınarak, nüfusu bir milyonu bulan bu şehrin iki büyük hastanesinde, büyük bir sorumluluğu yerine getirmeye çalıştıklarını belirten cerrahlar, Başvekilin gereken hassasiyeti göstereceğini ümit ederek dilekçeyi tamamlamış, sonucu beklemeye başlamışlardı.

Refik Halit Karay'ın Savaş Sonrası Tasavvuru

Bütün dünyayı olduğu gibi Türkiye'yi de etkileyen II. Dünya Savaşı'nın olumsuzlukları sürerken, nihayetinde bu günlerin geçeceğine inananlar da kendilerince yeni hayat koşullarının hayallerini kurmaktaydılar. Savaştan sonra ulaşım imkanlarının ve trafiğin alacağı yeni şekil de merak ediliyordu. Bununla ilgili olarak Refik Halid Karay da 1943 yılında, "Bir Harp Sonu Manzarası: MAHŞER!" başlıklı bir fıkra kaleme almıştı. Yazar, dar yollara sığmayacak olan motorlu taşıtların doğuracağı korkunç manzarayı tasvir etmiş, daha şimdiden sadece İngiltere'de trafik kazaları nedeniyle bir yılda ölenlerin sayısının iki yıllık savaşta ölenlerin sayısından fazla olduğuna dikkat çekmişti. Söz konusu yazı aşağıdadır:

"Harp sonrasını düşündüğümüz zaman, bunu çok uzak bir ihtimal olarak görmeye başladık, diyoruz ki: "Şimdi top, tüfek, tank uçak gibi çeşitli savaş âletleri yapan fabrikalar yarın işi otomobilciliğe ve motosikletçiliğe dökecekler: dağılan orduların elinde bulunan yarı kullanılmış çeşitli nakil vasıtaları da ucuz ucuz satılacak. Birkaç yüz kağıdı gözden çıkaranın iyi kötü bir otomobili olacak. Benzin kıtlığı da harple beraber bitecek. Artık o zaman İstanbul'un neresinde otursan otur ve neresine gitmek istersen git; Tren, tramvay, otobüs belasından kurtulacağız!"



"Kara ve deniz altında giden tank" (Akşam, 1 Şubat 1936, s.12)

Fakat-unutmayalım, başka bir bela ile karşılaşacağız. Bir İngiliz istatistiğinin sıraladığı rakamlardan anlaşıldığına göre bu memlekette seyrüsefer kazaları yüzünden verilen insanların kaybı, harp kayıplarımızdan fazladır. Aklın birdenbire kolayca kavrayamayacağı bu hesap, o kadar gerçektir ki eski Harbiye Nazırı Hoare Belisha ateşli bir nutuk vermiş ve "millî bir felaket karşısında bulunuyoruz, boş yere harcanıyor, tükenmek üzere bulunuyoruz!" diye haykırmış, tedbir alınmasını istemiştir. Zira harbin ilk iki yılında İngiliz ordularının zayiatı, 145.012 kişiyi geçmediği halde, yalnız 1942 senesinde seyrüsefer yüzünden ve yalnız İngiltere'de 147.554 insan kazaya uğramıştır. Dikkate alınacak bir nokta da şudur: Harp zayiatı listesinde bulunanlardan yüzde 30'u esir düşmüşlerdir, yani sağlam kalanlardır. Yol kazası listesinde yer alanlar arasında çoğu ölüdür ve sakatlanmadan, yarasız, beresiz kurtulanı hiç yoktur!

Demek ki yol ve nakil vasıtaları meselesi, milletin çalışma imkanlarını çoğaltmak için de lazımdır. Zira dar yollu ülkelerde iktisat ve iş görme bakımından da insan darlığa düşer ve milletin bünyesi tıpkı damarları kireçlenen yaşlı hasta vücutlar gibi sıhhatini kaybeder. Mesela -yine Belisha'nın dediği gibi, İngiltere'de yolların darlığı yüzünden umumi hayatın akışı durgunlaşmıştır, duraksamak üzeredir. Onun içindir ki, gayet etraflı, esaslı, yepyeni mefhumda bir yol siyaseti yürütmek millî bir vazife sayılmalıdır.

Yeni yollar nasıl olacak?

Önce bu yollar nakil vasıtalarının cinslerine ve süratlerine göre birbirinden ayrılacaktır. Yarın çekirge gibi memleketleri istila edecek olan motosikletler için yol yine başkadır.

Yaya kaldırımlarının ise en aşağı şimdiki belli başlı caddeler eninde olması lazım gelir. Ayrıca, çok işlek semtlerde kalabalığın yükünü hafifletmek maksadı ile yer altı ve hava üstü yollar yapmak ve bütün yolları geceleri gündüzmüş gibi aydınlatmak icap eder.

Bu, şu demektir: Harp sonunda bütün dünya yüzünde şimdiye kadar eşi görülmemiş umumi bir kazma kürek seferberliği başlayacaktır. Top ve bomba gürültüsünün arkasından taş kıran makinelerin haşin konserleri, tanklar yerine silindirler. Yıkım işareti olan barut kokusu ve dumanı henüz silinmeden, kaynayan asfalt kazanlarından buram buram yükselen imar kokuları ve dumanları…

Sulh içinde bir bakımdan tekrar alt üst olan bir dünya!

Memleketimiz bahsettiğimiz yol seferberliğine; hem vatandaş canını kayırmak, hem vatandaşı daha hızlı, daha rahat şartlarla çalıştırmak gibi iki büyük sebep yüzünden tabiidir ki yabancı kalamaz. Otomobil ve benzerlerinin bir sayıdan öteye yasak edilmesinin imkânı olmadığına göre, hele İstanbul şehri için yol meselesi çözülmesi pek güç bir örgü ve düğüm olacak. Şüphesi Prost planında genişçe tutulmuş yeni yollar vardır. Fakat o yollar yarınki ihtiyacı karşılayabilecek kadar geniş ve son metotlara uygun tutulabilmiş midir? Yoksa bütün kıymetleri şimdikilerden bir derece geniş ve dönemeçsiz olmalarından mı ibarettir?

Beyoğlu'ndaki İstiklâl Caddesi, velev ki projedeki binaların alt kısımları direkler üzerine alınarak ihtiyaca cevap verebilecek mi? Kıyıdan ve tepeden Boğaziçi'ne giden yolları yarınki manasıyla yol sayacak mıyız? Bağdat Caddesi ne olacak? Galata Köprüsü, Galata ağzı, Tophane, bütün bunlar bir otomobil, otobüs, motosiklet, bisiklet yaya akınına uğrayınca tıkanıp kalamayacak mı? Ve yol kazaları salgın hastalıklara rahmet okutmayacak mı? İstimlake hangi belediye bütçesi dayanacak?

Anlaşılan kıyamet günü yarının her günüdür!"[486]

II. Dünya Savaşından Sonra

Marshall Paketiyle Gelen Traktörler

Amerika'nın Marshall Planı'nın ilk yardım partisi, daha ziyade savaşla yerle bir olan Avrupa'nın imarına ve kalkınmasına yardım maksadıyla kurulmuşken

486 Refik Halit Karay, "Bir Harp Sonu manzarası: Mahşer!", *Tan*, 25 Temmuz 1943.

daha sonra Türkiye'ye de teşmil edilmiş ve Mayıs 1949'da ülkemize zirai traktörler gelmişti. Plana göre; Türkiye bir yandan kömür havzalarını ıslah ederek Avrupa'ya kömür ihraç edecek, diğer taraftan tarım arazilerinin ekimine hız vermek suretiyle ürün rekoltesini arttıracak ve Avrupa'ya ucuz hububat satacaktı. Amerika'dan vapurla gelen traktörler Dolmabahçe Sarayı önündeki meydana çıkarılmış ve bunun için büyük bir tören yapılmıştı. Törende Ziraat Bakanı Ali Cavit Oral, İstanbul Valisi Lütfi Kırdar, Marshall Planı'nın Türkiye temsilcisi Mr. Door ve eşi ile Amerika'nın Türkiye'deki diplomatları ve İstanbul erkanı hazır bulunmuştu. Ali Cavit Bey, yaptığı konuşmada Amerika'ya teşekkür etmiş ve gelen traktörlerin ileride gelecek olan binlerce traktörün öncüsü olduğunu belirtmişti. Amerika Büyükelçisi ise ülkesinin bu traktörleri göndermekle dünyada pulluk yerine kılıç kullanılmasına değil, bilakis kılıç yerine pulluk kullanılmasına taraftar olduğunu anlatmak istediğini söylemişti. Karşılıklı konuşmalardan sonra traktörler karaya çıkarılmış ve töreni izleyen halkın önünde hareket ettirilerek gösteri yapılmıştı.

1950'deki iktidar değişikliğinden sonra gerçekten de Türkiye'ye binlerce traktör daha gönderildi. Türkiye bu traktörler sayesinde başlangıçta mahsulü hayli yükseltmiş ve adını hububat ihraç eden ülkeler listesinde üst sıralara yazdırmayı başarmıştı. Fakat daha sonra yedek parça noksanlığı ve bilgisizlik yüzünden traktörlerin çoğu kullanılamaz hale gelmişti. Neticede Uran'ın ifadesiyle Türkiye bir mirasyedi zihniyetiyle traktörleri çöpe terk etti[487].

Bu konuda Aziz Nesin'in "*Medeniyetin Yedek Parçası*" isimli hikayesi çok anlamlıdır:

Medeniyetin Yedek Parçası

"*Kahveye girdiği halde etrafına selam vermeyen adama herkes baktı. Fıskiyeli havuzdan gözlerini kaldıran biri:*

- Merhaba Hamit Ağa!.. dedi.

- Merhaba…

487 Hilmi Uran, *Meşrutiyet, Tek Parti, Çok Parti Hatıralarım (1908-1950)*, İstanbul 2007, s. 398-399.

- Ne o be Hamit Ağa, bayıra vurmuş kart öküz gibi soluyup duruyorsun…

Hamit Ağa bunu söyleyen ihtiyara döndü:

- Hamdolsun be Ali Çavuş, kurtuldum şu cenabetten… Şükür Allah'a… Dünya varmış.

- Gözün aydın Hamit Ağa, panganın borcunu mu verdin?

- Yok be … Panganın borcunu kim düşünüyor? Şu gavur ölüsü traktörden kurtulduk gayri…

Traktör lafını duyar duymaz, deminden beri yarı uykuda pinekleyen ihtiyarlar doğruldular. Kıçlarını oturdukları iskemlenin hasırından biraz kaldırıp durum değiştirdiler… Hepsi de iskemlelerini Hamit Ağa'ya doğru çektiler:

- Sahi mi?..

- Tüm kurtuldun mu be Hamit Ağa?

- Anlat şunu be…

Hamit Ağa:

- Kurtuldum… dedi, Allah'ıma bin şükürler olsun, bu günleri görecekmişim…

Dinleyenler büsbütün meraklandılar. Hasır iskemlelerini biraz daha Hamit Ağa'ya yaklaştırdılar. Hamit Ağa anlattı:

- Hikayesi uzun bu işin… Bizim oğlan askerden dönüşün, baba, dedi. Ben askerde şoförlük öğrendim. İlle bir traktör alalım, diye tutturdu. O sıra bizim kız da kocasıyla köye gelmişti. Kızla damat, enstitüden öğretmen çıktılar. Tatil olunca köye geldiler. Onlar da tutturdu "Baba bir traktör al…" diye… Canım ne zorumuza? İki çift öküz neme yetmez… Yok, ben geri gafalıymışım kız duvardaki takvim yaprağını gösterdi. "Bak, 1955 yılındayız baba, 20. yüzyıl bu, anladın mı?" dedi. Damat her yemekten sonra bir saat nutuk çekiyor. Makine asrındaymışız. Öküzle çift sürmek ayıpmış bu zamanda… Oğlan hesabını yapıyor: Tarlayı sürmek için kaç gündelikçi tutuyorsun? On… Kaç günde sürüyorsun? Bir ay… Gördün mü, diyor, traktörü alınca, bir başıma, bir haftada sürer geçerim. Ondan sonrada, parayla elimi öpenin tarlasını sürerim.



Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Koleksiyon


ulf

Bir yılda traktörün parasını çıkarırız. Oğlan susuyor, kız başlıyor, kız susuyor damat başlıyor. Öküz çalışmadığı zamanda bedavadan yer diyorlar, traktör öyle mi? Çalıştıracağın zaman, içine iki fincan benzin korsun, sür Allah sür… Çalışmazsa yemez. Öküz, bütün kış yer yatar, boyna geviş getirir. Ben bir tek kaldım, ne desem boş… Öküz hastalanır diyorlar, öküz ihtiyarlar diyorlar, öküz ölür diyorlar. Traktör bu, demirden be!.. Ne ihtiyarlar, ne yorulur, ne ölür… Ben yine kanmayacaktım ya, benim kocakarı, "Musa Çavuş da almış, Kel Mamıd Ağa da almış" demeye başladı. Akşam bu traktör, sabah bu traktör… Kocakarı hepsinden beter çıktı: "Mıhtar da traktör almış. Sen daha dur…" diyor. "Memiş'in Hüsiin bile aldı." Vallaha ağalar umarsız kaldım.

Meraklı dinleyiciler ara sıra:

- Eeee Hamit Ağa?.. diye soruyorlardı.

- Allah bilir ya, ben gene almayacaktım. Köy öğretmeni "Hamit Ağa" dedi, "sen ne duruyorsun, bir traktör seksen beygir kuvvetinde…". İşte o vakit eyicene aklım yattı. Seksen beygir bu!.. Evliya kuvveti de ne demek? Dağı taşı dümdüz eder. Evdeki dırdırdan canım burnuma geldi. Alalım be dedim. Memiş'in Hüsiin aldıktan kelli şunun şurasında bir biz mi kaldık… Alalım. Kaç para bu cenabet?.. Panga da grado açıyormuş. Üç çeşidi varmış, küçüğü, ortancası, büyüğü. Küçüğünden bir dene alalım, dedim… Oğlan "Ben küçüğünden istemem!" dedi. Kız "Alınca büyüğünden alalım." dedi. Damat, "Bir kere alınıyor." dedi. Kocakarı, "Herkesler büyüğünden alırken, ben ele güne rezil olamam." dedi. Toplandık, şehre indik, Donatım Kurumu'na vardım. Orada iyi bir herif varmış. "Sizin tarlanız ne kadar?" dedi. "Seksen dönüm" dedim. "Siz, bu küçüğünden alın, yeter de artar bile" dedi. "Bu küçüğü, dedi, seksen değil, sekiz yüz dönümü bile sürer." Bizimkilere dinletemedim. "Herif seni kandırıyor" dediler. "Büyüğünden isteriz" dedik. "Dört bin gayme peşin" dedi, üstü yanı viresi… Pazarlık mazarlık yok. Döndük geri. Adım bugüne bugün Hamit Ağa, dört bin gayme yok disen, kime anlatırsın… Öküzleri pazara çıkardık. Elimde doğmuş, büyümüş hayvancıklar. Boz öküz gözüme bakar bakar ağlar. Sarı öküz ellerimi yalar. Neyse uzatmıyalım, sattık öküzleri, üç bin gaymeyi denkleştirdik. Üst yanını pangadan grado aldık. Donatım Kurumu'ndan aldık efendim koca traktörü… Meret dağ gibi yatıyor. İki fincan benzin dedilerdi. Gaz tenekesi ile mazotu, yağı dayadılar. Oğlan çıktı üstüne. Hep bindik… Traktör tırısa kalktı. Maşallahı var. Üstüne bir eski babuç, bir sarımsak, bir mavi göz

boncuğu, bir de maşallah astık, deh dedik… Akşamüzeri köye varınca dört döndük köyü, keyfine diyecek yok.

Bizden gören Donatım Kurumu'na seğirtti. Gatırcının Yusuf var ya, köyün alt yanında on dönüm kıraç tarlası var, o bile borç harç edip, gitti bir traktör aldı. Akşam oldu mu, köy yolunda ver ediyorlar traktörleri. Bizim oğlanın şüförlüğüne laf yok. Vurup geçiyor. Memiş'in Hüsiin'in traktörüne bir gıç vurdu. Vallaha bir vuruşta herifin traktörünü ıskartaya çıkardı. Goca meret, tosbağa gibi sırt üstü devrildi bir yana. Cümbüşü iyi hoş… Cumartesi oldu muydu hep biniyoruz üstüne, çek kasabaya… Sinemanın önüne traktörler, şümendüfer gibi diziliyor. Oğlan, bıyıklarını bura bura bir sürüyor cenabeti… Sinema dönüşü, yarış başlıyor. Vuran geçiyor. Derken, bir namıssız bizimkine bindirmesin mi… Zınk dedik, kaldık. Bre aman… Fenerleri yaktık, meret yürümez. Gavur leşi gibi bıraktık yol üstüne döküldük yollara. Devrisi gün oğlan şehre gitti. Bilmem neresi kırılmış traktörün ara tara yok.

- Eeee Hamit Ağa… Sonra?

- Sonrası, köyden bir çift camuş kiraladık da, o koca cenabeti camuşlara sürüte sürüte getirdik köye. O kırılan yeri bulunamazmış. Gittik Donatım Kurumu'na. Donatım her kaç paraysa verelim, dedik. Yok dediler. Bir küçük parça için koca traktör durur mu?.. Gözünü seveyim sarı öküz be!.. Ne parçası var, ne de vidası… Ne motoru bozulur, ne makinası… Oğlan, "ben" dedi, "İstanbul'a varayım da şu parçayı alıp geleyim…" "Aman oğul", dedim, "çift sürme sırası geldi, çabuk ol!.." Oğlan İstanbul'a gitti, gelmez…

- Eee Hamit Ağa… Sonra?

- Sonra ağalar, oğlandan haber yok… Çift zamanı geldi geçiyor. Köye rezil olduk. Para yok ki, öküz alalım… Kira ile bir çift öküz tuttuk da tarlayı sürdük. Neyse ağalar, oğlandan bir haber çıktı. Mektubunda, "Baba, bir parça buldum, ama bulana kadar para bitti. Acele bin gayme çıkart!.." diyor. Pangaya koştum. Parayı oğlana telledim. Elinde metelik büyüklüğünde bir civatayla geldi. "Ulan bu mu, bin gayme?" Bir makineci getirdik. Herif taktı civatayı… Başladı traktör çalışmaya… Kış bastırdı. Karda kıyamette traktörü tıktık ahıra, bağladım sarı öküzün direğine… Derken ağalar, panganın fayızı geldi. Donatım Kurumu'nun taksiti geldi. Para yok… Traktörlen başımız

girdi belaya… Borç harç, ilk taksiti verdik. Yazı ettik. Haydi dedim oğlana… ver ettik tarlaya… Aha-de ha derken, çat dedi, pat dedi traktör durdu. Ulan bu meretin zoru ne? Bir anlayan yok mu? Kurumdan adamını getirdik. "Dişlisi kırılmış", demez mi? "Verin dişlisini" dedik. "Yok" dedi. Dişlisi yok bu cenabetin de, ne demiye kazıklarsın elin fakirini… "Eğer" dediler, "başka bir traktör daha alırsan, onun dişlisini alır buna takarsın…"

Gonu gonşunun, tarlalarına baksan, tüm irezillik… Herkeslerin tarlalarında bir traktör leşi yatıyor. Nereye baksan zincir, palet, kölçe demir… Ah sarı öküz ah, boz öküz ah!.. Depe depe kullan… Ölüsü para dirisi para bu meret öküz değil ki elden ayaktan düşünce, kesilsin… Kesilmez, biçilmez, yenmez, içilmez… İkinci taksit geldi çattı… "Alın geri" dedim. "Biz hurdacı değiliz" demezler mi… Çatlayacağım. Adana'da bir herif bu cenabetin parçalarını yaparmış. Oğlana: "Lan eşek oğlu eşek" dedim, "Git bu pisliği temizle." Oğlan Adana'ya gitti. Herif, "hastayı görmeyince olmaz!" demiş. "Var, götür" dedim. İki öküzün arkasına bozuk traktörü taktım oğlan on beş günde vardı Adana'ya… Herif bu işin doktoruymuş… "Bu dişlinin arasına beş yüz gayme sıkışmış" demiş.

Herkeslere irezil olmaktansa, sattık tarlanın iki dönümünü, gönderdik paranın beş yüzünü… Benim kızla damat geldiler. Bu kadar para verdik namussuza, hiç değil safasını sürelim dedik. Çoluk çocuk bindik üstüne. Oğlana "Lan geri dur, ona buna toslama!" dedim. "Bu cenabet yarış atı değil…" Oğlan durmaz. Memiş'in Hüsiin'in traktörü geçti mi bizimkini… Oğlan, ha babam haydar, dahlar… Traktör, kancığını görmüş eşek gibi solur da solur… Etme eyleme demeye kalmadı, traktörün gabir otu (karbiratörü) çatlamaz mı!" "Ulan eşek dölü" dedim oğlana, "Arap atı olsa çatlar bu be… Bu gul yapısı, gavur icadı bir makine. Arap atı mı sandın sen bunu?"

İteriz gitmez, su görmüş eşek gibi gıbırdamaz yerinden… Nasıl aramazsın gara öküzü…Deyha yavrum, dedim mi, dağ daş olsa söker atar. Kızlan damadı çektim bir yana "Lan gahbenin doğurduğu" dedim, "Biz kaç senesindeyiz deyiver bana… 1955'te miyiz?" Damada döndüm hangi yüzyıldayız? Yirminci miydi?" Ah benim boz öküzüm, bir avuç samanı attım mı önüne vur ha vur yükü… Kağnıya koş, tarlaya koş, düvene koş…

- Eeee Hamit Ağa… Sonra?

- Sonra ağalar… dayandı mı gene panganın fayızı! Geldi mi üçüncü taksit… Namus belası be ağalar sattık on dönüm tarla daha… Vidası düşer, beş yüz lira… Parmak kadar parça bin lira civatası laçka olur, bin lira… Zinciri kopar, pazarda, dükkanda yok… Yedek parçası bulunmazmış… Orasına yama, burasına yama, o canım traktör döndü mü benim şalvarıma… Toprağı sürerken her bir yanı ısıtma lüveti (sıtma nöbeti) tutmuş gibi zangır zangır zangırdar.. Bizim tarlada nereye elini atsan bir vida, bir cıvata, bir demir, bir çubuk, bir zincir… Sanki leyim, tarlaya mundarın tohumunu serpmişsin. Kasabaya bizim Demirgırat'tan çıkarttığımız mebus gelmiş, dediler. Vardım yanına… "Ne olacak bizim halimiz?" dedim. "Pul kadar bir parça için fil kadar traktör leş gibi yatar mı be?"

- Anlat Hamit Ağa ne dedi?

- Ne diyecek… Epiy laf etti, ağnayamadım ya insanlar değil eski zamanda taş devri mi ne yaşarmış, dedi. Şimdi demir devri, Demirgırat devri demekmiş, dedi. Medeniyet, melmekete demirnen girermiş, dedi. "İyi hoş, diyorsun ama, bu medeniyeti memlekete getirdiniz, hani bunun yedek parçası?" dedim. "Gel bizim tarlaya da gör, medeniyet parça parça oldu, leş gibi yatıyor ortalıkta" dedim. "Hem" dedim, "bu medeniyetin daha küçüğü yok mu?" dedim. "Bu meret vursan yerinden oynamaz, dah desen kalkmaz, höst desen kıpırdamaz."

- Eeee Hamit Ağa sonra?.. ne dedi?

- Sonra ağalar " biz" dedi, "Ameriga'ya ısmarladık"dedi. "Oradan gelesiye burada da pavligasını kuruyoruz" dedi. "Az bekle, gökten rahmet yağar gibi parça yağacak" dedi. "Biz bekleyelim ya, panga beklemiyor" dedim. "Pangaya söyle de beklesin" dedim. Derken dayandı mı öbür taksitler. Ben size bir şey diyeyim mi vallaha öküzlerin ahı tuttu beni. O sarı öküz, pazarda satarkene nasıl şıpır şıpır ağladı be… Nasıl yüreğim yanıyor!.. Neyse uzatmayalım, sattım tarlanın hepsini, verdim tüm borcu…

- Sonra Hamit Ağa?

- Sonra çağırdım kızlan damadı. Kocakarıyla oğlanı da aldım, götürdüm bunları leşin başına… Ya, dedim, bu Allah'ın belasını onarın, ya da dedim, size boyunduruğu vurur, öküz gibi bunun önüne katar, çift sürerim… Motöru çalıştırdılar, bir depreşir, iki titreşir, kayışı kopar. Kayışı takarlar, vidası düşer. Vidayı uydururlar, dişlisi kırılır. Dişlisi yerine başka bir şey korlar, civatası laçka olur.

- Sonra Hamit Ağa?..

- Sonra ağalar baktım olacağı yok… Oğlanı, kızı, damadı, kocakarıyı toparladım. "Gelin lan eşek zıpaları" dedim, "ben size bu meret nasıl onarılır, göstereyim." Aldım elime bir balyoz davar sürüsü gibi kattım önüme bizimkileri geldik leşin başına… Vurdum balyozu dümenine, al dedim sana yirminci yüzyıl… Vurdum balyozu motoruna, al dedim bu da sizin efendime diyeyim yedek parçan… Vurdum balyozu, vurdum balyozu, vurdum balyozu… Bir de baktım, kocakarı bağırır: "Yetişin, bizim koca herif dellendi" diye… Kız kaçar, damat kaçar… oğlan kaçar… Oğlan kaçar ha kaçar… Attım balyozu, düştüm yollara… Doğru geldim işte buraya ağalar… Kan ter içinde kaldım.

Gözleri açılmış meraklı dinleyiciler sordular:

- Eeee Hamit Ağa? .. Sonra?..

- Sonrası… Dünya varmış be ağalar… Kurtuldum meretten, kurtuldum cenabetten… Allah'ıma bin şükür… Yeniden doğmuş gibi oldum.

Sonra keyifli keyifli kahveciye seslendi:

-Lan, bir gayfe yap, okkalı olsun!.."[488]

İstanbul'da Araç Sayısı ve Trafik Sorunu

Refik Halit Karay'ın öngördüğü gibi, savaş bittikten sonra otomobil sayısında önemli bir artış meydana gelmiş, İstanbul'da yeni trafik sorunları başlamıştı. Bunda, savaş sırasında getirilen otomobil yasağının kalkması ve yeni araçların trafiğe katılması etkili olmuştu. Sadece 1947'nin ilk iki ayında 220'si özel, 80'i taksi olmak üzere 300 otomobil trafiğe katılmıştı. Bunların eklenmesiyle şehir içindeki taksi mevcudu 1.152'ye, özel otomobil sayısı ise 337'ye yükselmiş oluyordu. Bu sayı, 1939 yılındaki mevcuttan 100 fazla idi. Savaştan sonra otobüs servisleri de yaygınlaştığından trafiğe ağır bir yük binmişti. Karaköy ile Taksim arasındaki tramvay yolu sık sık tıkanmakta, akşamüzerleri Beyoğlu Caddesi'nden geçmek imkânı neredeyse ortadan kalkmaktaydı.

488 Aziz Nesin, *Medeniyetin Yedek Parçası,* İstanbul 1955.



İstanbul'da otomobil sayısının giderek arttığı yıllar

Savaştan sonra lastik dağıtımı gibi otomobil siparişi de serbest bırakılmıştı. Amerika ve Avrupa'ya çok sayıda otomobil siparişi verilmişti. Akşam gazetesine göre, bunlar da geldiğinde İstanbul'un belli başlı ana caddelerinde araç kullanmak iyice güçleşecekti. Dolayısıyla belediyeyi büyük problemler beklemekteydi. Belediyenin şimdiye kadar aldığı kararlar zaten sorunu çözmeye yetmemiş, birçoğu da teoride kalmıştı. İstanbul'un trafik işlerini yeniden tanzim etmek üzere belediye bünyesinde yeni bir komisyon kuruldu. Komisyon, sadece ilgili şahısların değil, trafik konusunda öteden beri deneyim kazanmış kişilerin görüşlerini de almak üzere çalışmaya başlamıştı. Komisyonun vereceği kararlardan sonra otomobillerin gelip geçecekleri belli başlı yollardan bir kısmı değiştirilecek, bazı durak yerleri kaldırılıp yeni bazı durak yerleri yapılacaktı[489].

489 Akşam, 21 Şubat 1947.

Dolmuş Otomobillere ve Şoförlere Yeni Düzenlemeler

Belediye ve Emniyet Müdürlüğü, 1947 yılında dolmuş otomobillerinin durumu ile ilgili ve korna gürültüsünün önüne geçmek için birtakım tedbirler aldı. Caddelerdeki otomobil kalabalığını önlemek için belirli saatlerde işleyen dolmuş otomobillerinin Taksim'e çıkan yolları tespit edildi. 12 Eylül tarihinden itibaren dolmuş otomobillerinin Taksim'e ya Tophane'den ya da Dolmabahçe'den çıkmalarına karar verildi. İşaret memurlarını dolmuş otomobillerini kolayca tanımaları için bu araçlara uzaktan görünecek şekilde büyük D harfi konulması uygun görüldü. Otomobillerin ve kamyonların bilhassa geceleri verdiği rahatsızlık nedeniyle yapılan şikayetleri dikkate alan iki belediye ve Emniyet 6. Şube Müdürlüğü, bununla ilgili düzenlemeler için çalışmaya başladılar. Emniyet, birkaç gün önce Ankara'da uygulanmaya başlanan uluslararası işaretlere göre trafik düzenlemesini İstanbul'a tatbik etmek için de hazırlıklara girişti[490].

Otomobillerin Artışı At Arabalarını Tehdit Ediyor

Otomobil ve diğer motorlu taşıtların yaygınlaşması İstanbul'un yol kültüründe birtakım değişikliklere yol açtı. 1948 yılında at arabalarının kaldırılması ve yük taşımacılığının kamyon ve kamyonetlerle yapılması gündeme gelmişti. Buna gerekçe olarak caddelerin dar ve yetersiz olmasının yanında, at arabalarının ağır hareketleri sebebiyle trafiği yavaşlatması gösteriliyordu. Ayrıca yük arabalarının yol üzerinde bıraktıkları gübrelerin caddeleri kirletmesi temizlik hizmetlerine ek bir yük getirmekteydi. Yollara dökülen gübrelerin miktarı günde birkaç yüz tonu bulmakta, bu da hem daha fazla süpürücü amele kullanmasını gerektirmekte hem de o ölçüde çöp arabasının trafiğe katılmasını zorunlu kılmaktaydı. Öte yandan yük arabalarının tekerleklerinde lastik olmadığından gerek bunlar gerekse atların nalları asfalt yolların bozulmasına sebep olmaktaydı. Bütün bu mahzurları ortadan kaldırmak için şehir içinde bütün nakliyatın kamyonlarla yapılması düşünüldü. Bu takdirde atlı yük arabacılarının aralarında birleşerek bir şirket kurmaları ve ellerindeki yük arabalarının yerine kamyon tedarik etmeleri uygun görülüyordu. Fakat bunları

490 Akşam, 12 Eylül 1947.



Atlı yük arabası (Akşam, nr.10732, 30 Ağustos 1948, s.3)

yapabilmek için gerekli yasal düzenlemelerin yapılması gerekiyordu. Belediye konuyu gündemine alırken, bir yandan da öteden beri at arabalarıyla maişatını sürdüren bu esnafın motorlu araçlara yönlendirilmesinin vicdani ve mali boyutu tartışılmaya başlanmıştır.

Belediyenin at arabalarının kaldırması yetkisini alabilmesi için konunun şehir meclisinde tartışılması gerekiyordu. Bu tarihlerde İstanbul'da faaliyet gösteren yük arabalarının sayısı 6.000 civarındaydı. Buna mukabil aynı amaçla kullanılan kamyon ve kamyonet miktarı 200 bile değildi. At arabalarının kaldırılması halinde hiç olmasa 150-200 kamyona ihtiyaç görülmekteydi. At



At arabası yapan ustalar

arabacılarının ellerindeki araba ve beygirleri çıkarabilmeleri için ise bunların İstanbul dışındaki kentlere gönderilmesinden başka çare yoktu[491]. Bu ilk girişimler, atlı arabaların tasfiyesinde 2000'li yıllara kadar uzanacak önemli adımlardı.

Cemaleddin Bildik'in Otopark Sorunuyla İlgili 1950 Tarihli Yazısı

Akşam gazetesi yazarı Cemaleddin Bildik, artan araçların şoförlere park sorunu oluşturmasının, belediyenin yer altında ve yer üstünde inşa edeceği otoparklar sayesinde çözülebileceğini, bu sayede belediyeye bir gelir kapısı açılacağını dile getiren bir makale kaleme almıştır. Söz konusu yazı şu şekildedir:

"*Hususi otomobillerin sayısı gün geçtikçe artıyor. Bu gidişle daracık caddelerimiz büsbütün tıkanacak, tramvaylar ve otobüsler, taksilerin de ilavesiyle uzayıp gidecek hususi arabalar dizisi arasında sıkışarak adım adım ilerleyecek ve tabiatıyla yayalar yerlerine*

491 Akşam, 30 Ağustos 1948.



Diyarbakır sokaklarında otomobil ve at arabası (Akşam, nr.6458, 9 Ekim 1936, s.6)

daha çabuk kurulacaklar. Mesele bu değil, şehirde hususi arabaları bırakacak otopark yok! Hususi otomobilleri olanlar arabalarını rastgele yere bırakacaklar, yayalar yürüyecek yol bulamayacaklar.

Şehirde bugün için kaç hususi otomobil bulunduğunu merak ederek Seyrüsefer Müdürü Orhan Eyüpoğlu'ndan öğrenmek istedim. Derhal emir verdi. Fişlere bakıldı. Toplam 2602 hususi otomobil vardır. Aşağı yukarı taksi adedinin üçte birine yaklaşan hususi arabaların 1945 yılında kaç tane olduğunu biliyor musunuz? Yalnız 94… Yani İstanbul'da hususi araba adedi 1945'dekinden 2598 fazladır.

Kazancı tıkırında giden hususi otomobil de alır, denize yat da salıverir. Bu da mesele değil, işin ehemmiyetli tarafı belediye kendisine gelir kaynağı arar da bulamaz. Hem de günde 3-4 yüz lira gelir temin edecek mis gibi bir iş önünde dururken onu göremiyor.

Şehirde şimdiki halde, hususi arabaların bırakılabileceği birkaç yer vardır. Bunlardan biri yolcu salonu karşısında 108 araba alan yerdir. Deniz yolları umum müdürlüğü binası karşısında da 25 araba durur. Eminönü'nde Bebek tramvaylarının döndüğü yerde dükkanlar önüne de 22 araba bırakılır. Fakat bunların haricinde postane arkasındaki Aşir Efendi Sokağı, Sultanhamamı karşısı, Rıza Paşa Yokuşu, İş Bankası'nın karşısındaki kemer yanı da seyrüseferin yasağına rağmen kendiliklerinden birer otopark haline gelmiştir. Yukarıda yerlerini saydığım müsaadeli 3 yere 108+22+25=165



Hiç bir nakil vasıtası durmaz diye levha olduğu halde dünkü manzara

Hususî otomobiller, beş yıl evvelkinden 2598 fazladır

Akşam, nr. 11543, 26 Kasım 1950

araba bırakıldığı halde bunlar hiçbir ücrete tâbi değildir.

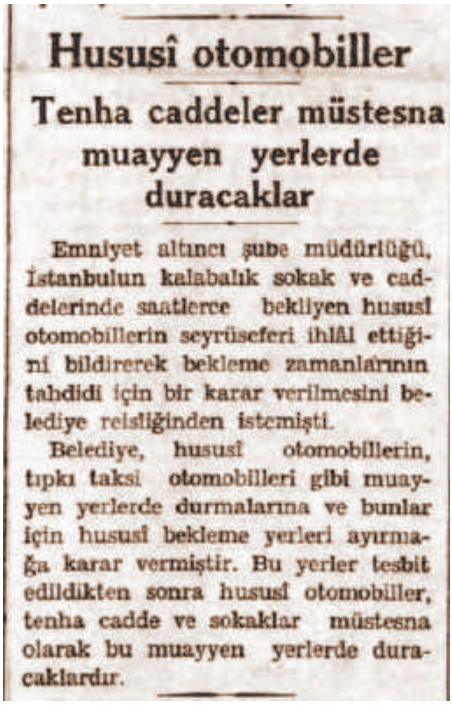
Halbuki dünyanın her yerinde otoparklar ücretlidir. İşin asıl enteresan tarafı nedir biliyor musunuz? 108 arabanın durmasına müsaade edilen yolcu salonu karşısındaki yere belediyeye günde 100 lira vermeye talip varmış da belediye paraya ihtiyacı olmadığı için "Veremem!" deyip, kesip atıvermiş!.. Seyrüsefer Müdürü Orhan Eyüpoğlu diyor ki:

- Belediye, yolcu salonu karşısındaki yerde üç katlı bir otopark yaptırırsa, burası en aşağı 4-5 yüz araba alır. Her arabadan birer lira yer kirası alınsa günde 500 lira temin etmek işten bile değildir. Kira daha da ucuzlatılsa günde 3-4 yüz lira sağlanır.

Seyrüsefer Müdürü Orhan Eyüpoğlu'nun bu fikri, belediyece üzerinde durulmaya layık bir mevzudur. Şehrin ticaret merkezleri yakınında meydana getirilecek veya Amerika'da olduğu gibi kat kat inşa edilecek otoparklar sayesinde belediye herhalde mühim bir gelire sahip olur. Otoparkları behemehâl yer üstünde inşa etmeye de gerek yoktur. Yer altı otoparkları da yapılabilir.

Hususi otomobillerin bu artışı karşısında şehrimizde otoparklar getirilmesine şiddetle ihtiyaç duyulduğu bir hakikattir. Dün hususi otomobillerin bırakıldıkları yerleri şöyle bir gözden geçireyim dedim. Yolcu salonu karşısındaki yerde 108 araba yerine 119; 22 araba durması lazım gelen Demiryolları Umum Müdürlüğü binası karşında 56; Eminönü Meydanı'nda da 25 araba yerine 68 araba saydım.

Resimde de görüleceği üzere Bahçekapı'daki İş Bankası karşısında ve Osmanlı Bankası'nın köşesi ile kemer arasına hiçbir nakil vasıtası bırakılamayacağı hakkında koskocaman bir levha asılmış ve bir de ok kondurulmuş ise de burada da 30'a yakın araba vardı. Hele o sokak içlerini, dükkanların önlerini, Rıza Paşa Yokuşu'ndaki mağazaların önlerini sormayın. Buraları da tıklım tıklım hususi araba ile dolu idi. Belediyeye mühim bir gelir kaynağı olabilecek otopark mevzuu üzerinde ilgililerin meşgul olmaları zamanı gelmiştir''[492].



Hususî otomobiller

Tenha caddeler müstesna muayyen yerlerde duracaklar

Emniyet altıncı şube müdürlüğü, İstanbulun kalabalık sokak ve caddelerinde saatlerce bekliyen hususî otomobillerin seyrüseferi ihlâl ettiğini bildirerek bekleme zamanlarının tahdidi için bir karar verilmesini belediye reisliğinden istemişti.

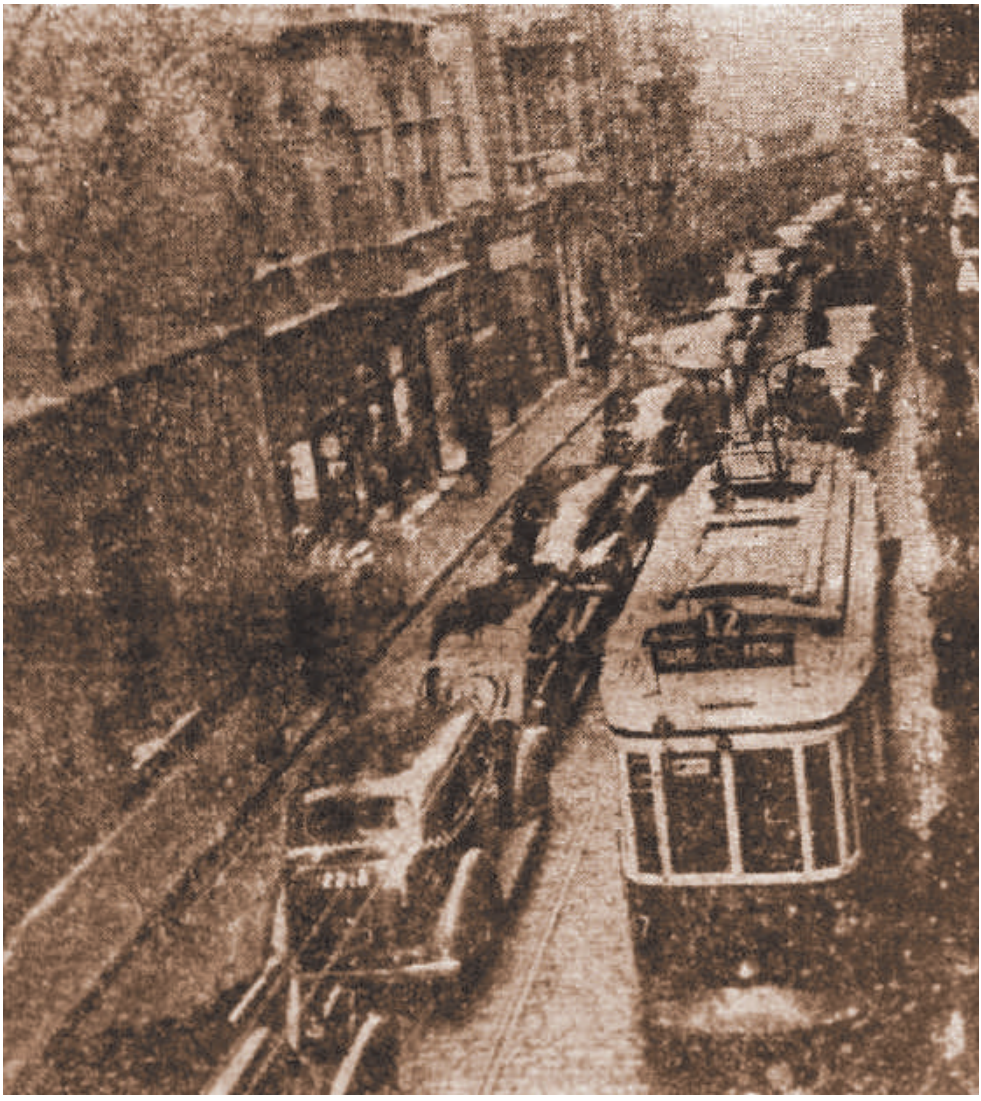
Belediye, hususî otomobillerin, tıpkı taksi otomobilleri gibi muayyen yerlerde durmalarına ve bunlar için hususî bekleme yerleri ayırmağa karar vermiştir. Bu yerler tesbit edildikten sonra hususî otomobiller, tenha cadde ve sokaklar müstesna olarak bu muayyen yerlerde duracaklardır.

Akşam, nr. 6623, 28 Mart 1937, s.3

İstanbul'da Trafik Keşmekeşi

1950'li yıllar itibarıyla İstanbul ulaşımı darboğaza girmenin sinyallerini vermeye başlamıştı. Zira trafiğe her ay 300 kadar motorlu araç katılmaktaydı. Böyle gitmesi halinde İstanbul caddelerinde trafiğin tamamen duracağı iddiaları dile getirilmeye başlamıştı. Bunun üzerine İstanbul'un trafik raporunu hazırlaması için Amerika'dan bir ulaşım uzmanı getirtildi. Amerikalının incelemeleri, düzenleme yapılması halinde İstanbul caddelerinin 10 bin aracı daha kaldırabilecek kapasiteye sahip olduğunu ortaya koydu. Düzenlemelerden en önemlisi bütün şoförlerin dikkatli bir şekilde araç kullanmaları ve kurallara tamamen riayet etmeleriydi. Zira İstanbul'da trafik sıkışıklığının ana nedeni şoförlerin kurallara uymamasıydı. Amerikalı uzmanın görüşleri doğrultusunda, hataların sürücüler hareket halindeyken tespit edilmesi ve caydırıcı cezalar verilmesi kararlaştırıldı. O döneme kadar kurallara riayet etmeyen sürücülere para cezası uygulanmakta ve bunların miktarını kaymakamlıklar belirlemekteydi. Üstelik cezalar üç aydan

492 Cemaleddin Bildik, "Hususi Otomobiller Beş Yıl Evvelkinden 2598 Fazladır", Akşam, 26 Kasım 1950.



Trafik sorunu (Akşam, nr. 10145,15 Ocak 1947)

önce tahsil edilmemekteydi. Düzenleme ile cezalara standart getirildi ve hata şehrin hangi noktasında yapılırsa yapılsın aynı miktarda para cezası uygulanacaktı. Daha da önemlisi cezalar ertelenmeyip derhal tahsil edilecekti. Trafik suçu işlemeyi alışkanlık haline getirenlerin ehliyetlerine el konulması da



1950'lerde İstanbul trafiği (Akşam, nr. 11570, 23 Aralık 1950)

bu vesile ile karara bağlandı[493]. Fakat ne bu yaptırımlar ne de diğer cezalandırma yöntemleri trafik sorununu çözmeye yetmedi. 1960 yılından sonra, trafiği rahatlatacak bir çözüm olarak tramvayların kaldırılması tartışılmaya başladı. Çünkü tramvaylar yavaş işlemekteydi. Lastik tekerlekli otobüsler çok daha işlevsel olabilirdi. Nihayet 12 Ağustos 1961 tarihinde, süratinin az olduğu ve trafiği aksattığı gibi sudan bir gerekçe ile İstanbul'un Avrupa yakasında tramvaylar kaldırıldı. 3 Ekim 1966 tarihinden itibaren ise Anadolu yakasındaki hatlar kaldırılmaya başladı. Son iki hat olan Kadıköy-Üsküdar ve Kadıköy-Hasanpaşa hatlarında da 14 Kasım 1966 tarihi itibarıyla seferlere son verildi.

İstanbul'da tramvayların faaliyetine son verilirken, 27 Mayıs 1961 tarihinde hizmete sokulan troleybüslerin (elektrik gücüyle işleyen otobüs) trafik sıkışıklığını gidereceği ve toplu taşımacılığa önemli bir katkı sağlayacağı düşünülüyordu. Ama bunun doğru olmadığı geçen zaman içinde anlaşıldı. Tramvaylar ulaşımı yavaşlattığı ve aksattığı gerekçesiyle kaldırılmıştı. Fakat elektrik direklerine bağımlı olarak işleyen troleybüsler de toplu taşımacılığa ve İstanbul trafiğine çözüm olamamıştı. Üstelik tramvaylara birkaç ilave vagon konulabildiği ve bir seferde daha çok yolcu taşınabildiği halde troleybüsler tek araç olarak hizmet verebilmekteydi. Yani durum eskisinden de kötü bir hal almıştı. Ayrıca troleybüs, elektrik aldığı tellerle bağlantısı kesilince yolda kalıyor ve bu durum uzun süre trafiğin kilitlenmesine yol açıyordu. Bu nedenlerle troleybüsler de giderek devre dışı bırakılmış ve nihayet 16 Temmuz 1984 tarihinde seferlerine tamamen son verilmişti. Ardından yeni otobüsler satın alınarak

493 Akşam, 7 Ekim 1950.



İstanbul'un Trafik Sorunu

toplu taşımacılık sürdürülmeye çalışıldı. Ama bir taraftan da İstanbul'un nüfusu artıyor, şehir genişliyordu. Bu sebeple otobüsler de derde deva olmadı. İstanbul şehir içi trafiği daha da içinden çıkılmaz bir hal aldı. 1960-70 ve 80'li yıllar böyle geçti ve son dönemlerde sıkıntılar tahammül sınırlarını aşmaya başladı. İşte bu ortamda, 1980'li yılların sonunda yeniden tramvaylara ve metroya dönüş yapılması kararlaştırıldı ve İstanbul'un şehir içi trafiğini rahatlatacak tek çözüm olarak düşünülen bu karar uygulamaya konuldu.

TÜRKİYE TURİNG VE OTOMOBİL KURUMU

TTOK

1923

TURİNG