



581761

Istanbul'da eskiden tramvayların ya rım saatte aldığı yol, bugün aynı süre içinde bile alınamıyor. O zaman da insanın dilinin ucuna şöyle bir soru geliyor: "İyi ama tramvayların ne günahı vardı?"

Tramvayları boşuna mı idam ettik?

Kâh neşeli sesler çıkartarak, kâh ahlayıp of-layarak İstanbul'un yedi tepesinin birinden inip ötekine çıkan emektar tramvaylar, şehrin birer sembolü gibiydi. "Çağ dışı kaldı" diye-rek servisten kaldırılan tramvayların, ipe çe-killir gibi vinçle alınıp maçunalara yüklenişini gören İstanbullular, içlerinin sızlamasına en-gel olamadılar. Ya yıllarca bu sevimli araç-larda çalışanlar? Gözyaşlarını tutamamalarını, onlara çok görmemek gerek.

Ertan ÜNAL

Ankara'da olumlu sonuçlar alınan "Tercihli yol" sisteminin İstanbul'a da uygulama hazırlıkları sürüyor... Otobüslere, belli bir şerit üzerinden yol verip tramvaylaştırmakla da, trafiğe yine tramvay düzeniyle çözüm arandığı görülüyor.



SİMDİ artık anılarımızda yaşayan, emektar bir taşıt aracımız vardı bizim... Tam 92 yıl süreyle İstanbullu'ya hizmet eden tramvaylar...

İstanbul'u bir baştan ötekine saran hatlar üzerinde, kar demeden, kış demeden rengârenk, ikili, üçlü vagonlarıyla, dinlendikçe âdeta insanın uy-kusunu getiren monoton gürültüsüyle hincahınc dolu gidip gelir, İstanbullular'ı, hem de en ucuz tarafından gideceği yere üstelik en emin bir şekilde ulaştırırdı...

Fakir işiydi tramvaylar... Bu yüzden işçinin, memurun, dargelirlilerin gözdesiydi. Çok değil, cebinde birkaç kuruşu olan bu parayla tramvaya binip bir İstanbul turu bile yapabiliirdi...

„Üstelik kaprisi, sorunları da yoktu. Karın lapa lapa yağ-dığı, araçların yollarda kaldığı o eski İstanbul kışlarında, en kötü tabiat şartları bile onu yolundan alıkoyamazdı. Benzin sıkıntısıymış, lastik yokmuş, bunlar onun için dert değildi.

ÖNCE KURBANLAR KESMİŞTİK, AMA...

İlk kez 1869 yılında İstanbul'da çalışmaya başladığı yıllar-da kurbanlar kesilmiş, o zamanlar asrın bu en hızlı nakil aracına binebilmek için herkes âdeta birbiriyle yarışmıştı.

Sonra yıllar birbirini izledikçe tramvay da İstanbul'un gözdesi oldu. Elektrikli hale getirildikten sonra daha bir değer kazandı. Henüz dolmuş doğmamıştı... Taksit ise daha emek-leme çağındaydı ve Tramvay İstanbul'un ulaşım yükünü tek başına kaldırıyor... Yıllar, böylece birbirini kovaladı. Tram-vay, İstanbullu'nun yaşantısının ayrılmaz bir parçası olmuş-tu. Dolmuş, taksit, otobüs de vardı artık, ama tramvayın yeri bir başkaydı..

Ve bir gün, milyonlarca yolcuyu taşıdıktan sonra "Tukaka" ediverdik tramvayı!..

"Yavaş gidiyor" dedik.. Oysa saatte 60 kilometreye kadar hız yapabiliyordu.

Sanki şimdilerde araçlar trafik yoğunluğu yüzünden hızlı gidiyorlarmış gibi...

"Trafiği aksatıyor" dedik... Oysa dolmuşlar gibi geliş-güzel yerlerde durmuyor, geliş güzel yerlere bırakılmıyordu... Ve yol açıksa durakların dışında durdukları da görülmemişti hiç...

Bütün bunlar bilinmiyor muydu? Biliniyordu elbette... Ama karar verilmişti artık... Bir gün idam hükmünü "Acı-masızca", "İnsafsızca" imzalayıverdik... Onun geçmişte yap-tığı hizmetleri bir kalemde siliş atarak bu hükmü yerine getirdik... Önce İstanbul yakasında tramvaylar tarihe karıştı, sonra da Anadolu yakasında.

Nerede şimdi o eski tramvaylar? Nerede o soğuk kış günlerinde kalın paltoları içinde yüzlerini, sadece gözleri açıkta kalacak şekilde kapatmış, soğuğu iliklerinde duya duya birer kardan adama dönen vatmanlar? Nerede o tramvaya para vermemek için arkadan asılarak yolculuk yapan ve bi-letçileri âdeta çıldırtan yumurcaklar? "

Ve şimdi milyonlarca İstanbullu'nun anılarında yer eden tramvaylar terkedilmişliğin, yalnızlığın, suskunluğu içinde Taşıt Müzesi'nde, Küçükçekmece'deki İETT kampında bir dönemin anıları olarak yaşarken, İstanbul'da yeni bir proje-nin, tercihli yol sisteminin uygulamasına geçildi.

İki Mecidiyeköy-Taksim arasında uygulanan ve araçların 50 dakika süren yolu 19 dakikada almalarını sağlayan tercihli yol sistemi daha sonra yaygınlaştırılacak ve bu defa Topkapı-Aksaray-Çağaloğlu arasında uygulanacak. Belediye otobüsle-ri trafik sıkışıklığı yüzünden "Dur-Kalk" olmayacağı için daha çabuk gidip gelebilecek, daha çok yolcuyu daha kısa sürede taşıyabilecekler. Bu çalışmalardan olumlu sonuç alınırsa, hemen olmasa bile ilerde, tramvay-metro karışımı bir sistem olan "Hafif Raylı Sistem" uygulamasına geçilecek. Bu sis-temde de tıpkı tramvay örneği, katarların, kendilerine ayrılmış tercihli yolda, elektrik gücünden yararlanarak çalışmalarını öngörülüyor. Bu sistemde araçlar gerektiği yerlerde yeraltın-dan tünellerden geçecek...

Bütün bunları okuduktan sonra insanın dilinin ucuna hemen gelen soruyu sormamak imkânsız:

- "Peki ama tramvayların ne günahı vardı?"

İSTANBUL'DA İLK TRAMVAY

İstanbul'da ilk tramvay 1869 yılında atlı olarak çalışmaya başlamıştı. Bir Belçika şirketinin başvurusu üzerine kendisine gerekli izin verilmiş, tramvayların çalıştırılabilmesi için, iç-lerinde hatırı sayılır zenginlerden Konstantin Krepanu'nun da ortak olarak bulunduğu "İstanbul Tramvay Şirketi" kurulmuş-tu. Şirket, öncelikle kent in ucuz nakil araçlarına en fazla gerek duyulan yerlerine hat döşemeye karar verdi. Ancak daha ilk anda karşılına büyük bir sorun çıktı. O tarihe kadar İstanbul sokak ve caddeleri arnavut kaldırımıyla döşenmişti. Bu ise rayların döşenmesini güçleştiriyordu. Bu engeli orta-dan kaldırmak amacıyla ilk olarak yapımı düşünülen Tophane-Beşiktaş hattındaki güzergâh baştan başa kazıldı ve parke taşı döşenerek muntazam bir hale getirildi. Böylece İstanbul tramvayla birlikte muntazam döşeli yollardan ilkinde kavuşu-yordu.

3 Eylül 1869 günü Tophane-Beşiktaş hattında hizmete giren çift katlı atlı tramvaylar İstanbullu'nun büyük ilgisini gördü. Çünkü o tarihe kadar İstanbullular -zenginlerin di-şında- işlerine gidebilmek için, çaresiz, yürüyorlardı. O devrin "Motorsuz taksileri, diyebileceğimiz sürücü beygirleri, sedye ve tahirevanların ücreti ise fakir halkın veremeyeceği kadar pahalıydı... Bu yüzden tramvay büyük ilgi gördü. Bu ilginin

**Istanbul 'da
1869 'da çalışmaya başlayan
atlı tramvay, 1914 'te
elektrikli hale getirilmişti.
Fakir işi olan bu taşıtla
birkaç kuruş karşılığında
koca İstanbul 'un turu
yapılabilirdi.**

giderek yaygınlaşması üzerine, şirket ikinci yıldan itibaren yeni hatlar döşemeye karar verdi. Bunların ilki Eminönü-Sirkeci-Beyazıt-Aksaray, ikincisi de Aksaray-Yedikule arasında gerçekleştirildi.

İlk çalışan tramvaylarda, kadınlar için özel bölüm ayrılmıştı. Ön tarafta kırmızı perde ile ayrılan bu bölmeye kadınlar biner, karı koca dahi olsalar erkek arka tarafta yolculuk yapardı.

Şimdi mazi olan o eski İstanbul yaşantısının en renkli taşıtlarından biri olan atlı tramvayların 3 kişilik ekibinden en ilginç hiç şüphesiz ki Vardacı'lardı. O tarihlerde henüz İstanbul'da trafik diye birşey olmadığından, "Vardacı" adını verdiğimiz bu kişi tramvayın önünde koşarak, zaman zaman da boru çalarak gelişigüzel yürümekte olan halkı uyarır, taşıta yol açardı. Vardacılar da sesinin gür olması ve iyi koşması şartı arandığından, daha çok tulumbacılar ve kabadayılar arasından seçilirdi. Daha tramvay görünmeden "Vardacı"nın sesi işitilince halk, iki yana çekilerek araca yol açardı. Ancak daha sonraları tasarruf amacıyla vardacılar kaldırılarak, onun yerine tramvayı çeken atların boyunlarına çingirak asıldı.

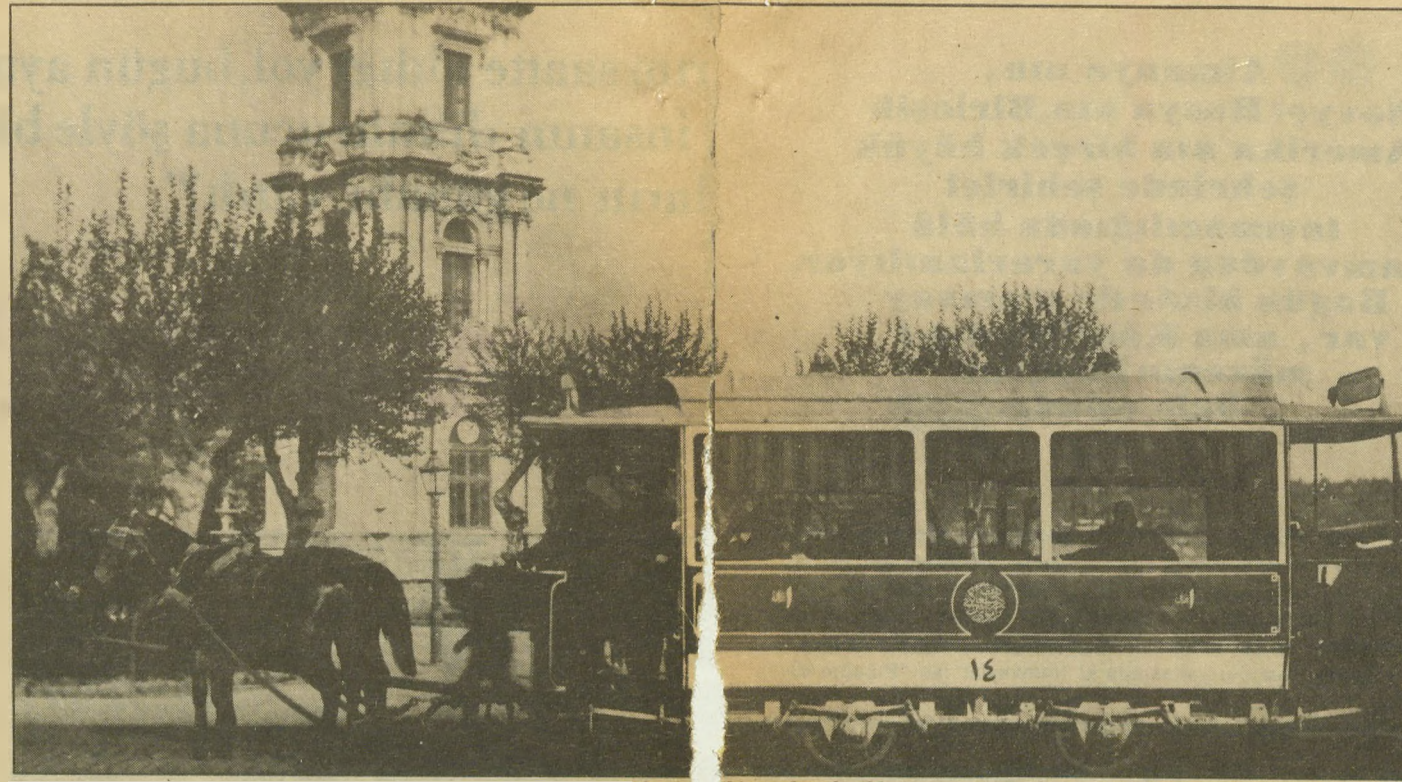
Tramvayı çeken atlar ise ilk çalışmaya başladığı yıllarda Macaristan ve Avusturya'dan getirilmiş olup iri yapılı, kadana tipindeydi. Tramvayın çalıştığı yerin yokuş olup olmamasına göre, araca 2 veya 4 at koşulur, yokuş başlarına yapılan küçük ahırlardan takviye at alınırdı. Mesela böyle bir ahır Şişhane yokuşu başında vardı. Şirketin ilk kuruluş yıllarında özenle, bezenle seçilen ve hergörende hayranlık yaratan bu atlar kısa zamanda yıpranıp, iş göremez hale gelmeye başladılar. Yerlerine yenileri de alınmadığından, kısa süre sonra atlı tramvayların hızı düştü ve zaman zaman bu durum eleştiri ve mizah konusu olmaya başladı.

... VE ELEKTRİKLİYE DÖNÜŞÜM

1912 yılında başlayan Balkan Savaşı sırasında, tramvay şirketinin elindeki atlar, ordu tarafından satın alınmış, bu ise İstanbul'un tramvaysız kalmasına yol açmıştı. Böylece atlı tramvaylar tarihe karışırken, yerlerini bir süre sonra elektrikli olanlara bırakıyorlardı...

20 Şubat 1914 günü ilk elektrikli tramvay Karaköy-Ortaköy hattında hizmete girerken İstanbul taşıt tarihinde yeni bir sayfa açılıyordu... Tramvay da çağın en büyük buluşu olan elektrikten yararlanmaya başlamış, bu arada o tarihe kadar tramvayın geçmediği Galata köprüsü de bu taşıta açılmıştı...

İstanbullular sevinç içindeydi... Sevinç içindeydi, çünkü ucuz, emin ve rahat bir nakil aracıydı tramvaylar... Henüz



Dolmabahçe saat kulesinin önünde bir atlı tramvay. Pek de yapış çabasıyla iki atın koşulu olduğu vagonun ön kısmı, kadın yolculara ayrılmış. Arka bölümde de erkekler seyahat ediyor. Tramvayın hangi hatta çalıştığını önünde ve arkasında, üst taraftaki tabeladaki yazıdan anlaşıyor. Yanda, tam ortada şirketin arması, iki yanında da vagonun birinci mevki olduğunu belirten yazılar var.



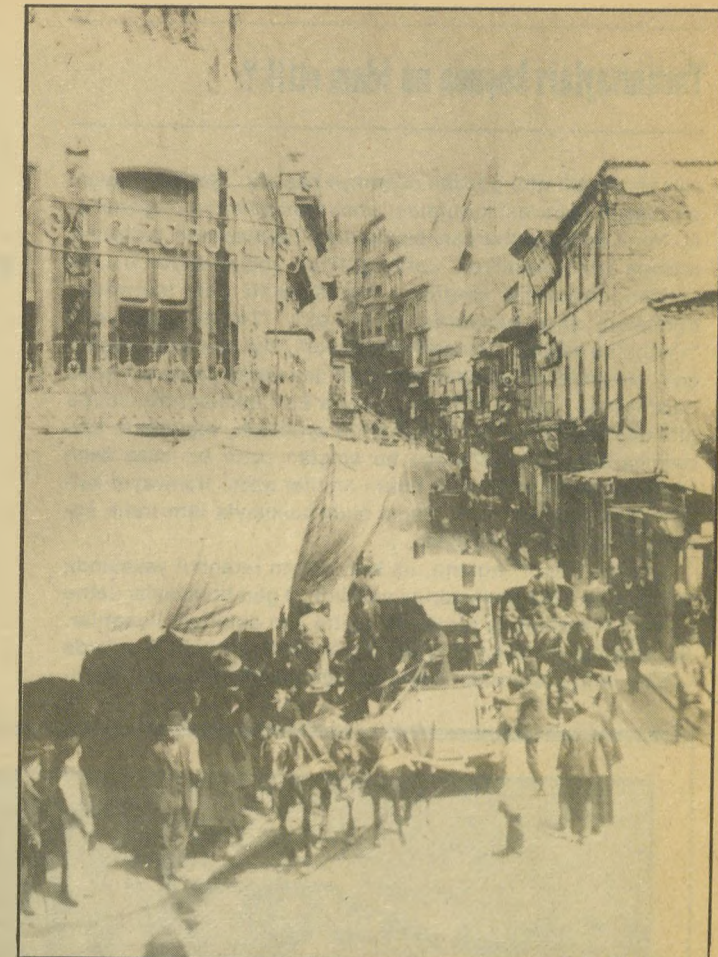
Burası da atlı tramvayların deposu. Seferini bitiren tramvaylar depoya sokulur, atlar da tavlama çekilir. Vagonların birinin üstündeki "Pera" yazısından Beyoğlu hattında çalıştığı anlaşıyor. Fotoğrafçının resim çekmeye hazırlandığını gören görevliler, farkında olmadan, poz vermişler...

dolmuş, taksi ve otobüsler de yoktu. Ancak Karaköy-Tünel hattında, Tünel tramvayla rekabet ediyor, bu hattın müşterilerini o topluyordu. Kısa sürede yeni hatlar birbirini izledi.

İstanbul'da tramvayların çalıştığı hatların açılması birbirini izlerken, şehrin Anadolu yakasında ilk tramvay çalışmaları 1927 yılında başladı. İlk olarak 1 Ocak 1928 günü açılan Üsküdar-Kısıklı hattını, 1929 yılında yapımı tamamlanan Bağlarbaşı-Haydarpaşa ve Üsküdar-Haydarpaşa hatları izledi. "Üsküdar-Kadıköy Halk Tramvayları Şirketi" kâra geçince bu

kez Fenerbahçe, Bostancı ve Moda'ya da tramvay çalıştırmaya başladı.

Önceleri bu hatların bazılarında durak diye birşey yoktu. Tramvay, müşterinin arzusuna bağlı olarak adım başı durup kalkar, konağının önüne gelen kişi zili çalarak ineceğini haber verir, bu ise tramvaya hızından çok şey kaybettirirdi. Fakat, evler, konaklar, köşkler, çoğaldıkça, ikide bir durup kalkmayı, önlemek için belii başlı yerlere duraklar yaptırarak bu sakıncayı ortadan kaldırdılar.



Yine iki atın çektiği bir tramvay Karaköy'de köşeyi dönüyor. Geride gözükken yokuş ise, Karaköy'ü Beyoğlu'na bağlayan ünlü Yüksekaldırım



Bu başı açık, ayağı çizmeli zayıf, uzun boylu adam da, "vardacı". Görevi atlı tramvayın önünden koşarak tramvaya yol açmak! Ellindeki borazanı öttürünce, kenara çekilmeyenin yay haline! "Savulun, tramvay geliyor!"

ACI SON GELİP ÇATIYOR

Derken tramvayların rakipleri peş peşe ortaya çıkmaya başladı... Taksiler.. Otobüsler ve 1930'larda ilk dolmuşlar... Ne var ki, önceleri ucuz ve fakir işi tramvayların müşterisini bu rakipler pek azaltmadı. Özellikle İkinci Dünya Savaşı yıllarında benzin ve lastik yokluğu yüzünden bu araçlar çalışamaz hale gelince rağbet bir kat daha arttı.

Daha sonraki yıllarda ise, tramvay yavaş yavaş ihtiyarla-

Tramvayları boşuna mı idam ettik?

yan bir sevgili gibi gözden düşmeye başladı...Şehirde yaygın bir ulaşım şebekesi kurulmuş, imar faaliyetlerine başlanmıştı. Yeni açılan yollardan bazılarında tramvayların çalıştırılmasına izin verilmiyor, trafik gittikçe yoğunlaşıyordu...Ve gözden düşen bir sevgilinin her hareketi gibi tramvaylar durmadan göze batıyordu...“Hızı az”, “Trafığı aksatıyor”, “Vagonları eskidi”, “Müşterisi azalıyor”, “İyl hoş ama masrafı çok” şeklinde ileri sürülen nedenler ona yavaş yavaş acı sonu hazırlıyordu...Ve de kimsenin aklına Batı ülkelerinde olduğu gibi tramvaya yolun bir bölümünün ayrılması, vagonların modernleştirilmesi ve böylece bu araçtan uzun bir süre daha yararlanmak gelmiyordu.. bütün ümitler adeta tramvayın kaldırılmasına bağlanmıştı. Sanki onun kalkışıyla tüm trafik sorununu çözümlenmiş olacaktı...

Verilen “İdam” hükmü, ilk kez, şehrin İstanbul yakasında 12 Ağustos 1961 günü yerine getirildi. O gün tramvaylar defne dallarıyla süslenmiş bir halde kentte son seferlerini yaptılar. Bu, dönüşü olmayan bir yolculuğun başlangıcıydı. Araçlarda vatmanların gözlerinde, âdeta çocuğundan ayrılmanın yarattı-

**Almanya'nın,
Sovyet Rusya'nın, Birleşik
Amerika'nın birçok büyük
şehrinde şehirçi
taşımacılığında hâlâ
tramvaydan da yararlanılıyor.
Bugün bizde de tramvay
var, ama Kuşdili'ndeki
müzenin küçükük
bahçesinde.**

ğı hüzün gözyaşları, binen son yolcularda âdeta bir dostu toprağa vermenin hüznü vardı... Ve de, yıllardan beri ilk kez biletleler, tramvaylara asılanlara kızmadılar, kızamadılar, müdahale bile etmediler. Kalpleri buruk, gözleri ıslak, onları seyrettiler. Ve çanlar son bir kez daha çaldı...Hepsi o kadar... Şehrin Anadolu yakasında ki tramvaylar ise “Bıçağın al-



Yıl 1914. Atlı tramvay tarihe karşılıyor. Keslen kurbanlarla servise giren elektrikli tramvaylar, İstanbullular için büyük heyecan kaynağı.



Önce atlı, sonra cereyanlı...

TRAMVAY dünyada ilk kez atlı olarak 1842 yılında Amerika'nın New York şehrinde çalışmaya başlamıştı. Loubant adındaki bir Fransız mühendisinin, kömür ocaklarında çıkarılan madeni taşımakta kullanılan atlı araçlardan esinlenerek gerçekleştirdiği bu taşıt, daha sonra gittikçe yaygınlaştı. Loubant buluşunu Amerika'da gerçekleştirdikten sonra ülkesine döndü ve Paris'te ilk atlı tramvay 1854 yılında hizmete girdi. Onu 1860 yılında Londra'da kurulan atlı tramvay şirketi izledi. İstanbul ise bu araçtan yararlanan dördüncü kent oldu. Onu imparatorluk sınırları içinde yer alan Şam, Bağdat, İzmir ve Konya izledi.

Elektrikli tramvayların çalışması dinamo-

nun geliştirilmesinden sonra sağlandı. Aslında ilk elektrikli tramvay modelini daha 1835'lerde Amerika'da yaşayan Thomas Davenport adındaki bir demirci yapmıştı. Bu tramvay, bir akümülatör bataryasından sürekli elektrik akımı çekerek çalışacaktı. Bu ise o devrin şartlarına göre çok büyük bir harcamayı gerektiriyordu. Bu yüzden, atlı tramvaylar çalışırken, elektrikliye dönüştürülmesi, dinamonun geliştirilmesine kadar gerçekleştirilemedi ve bu alanda ilk büyük adımı Werner Von Siemens attı. Önce bir sergi için gerçekleştirilen elektrikli tramvay, daha sonra yaygın hale getirildi ve 1881 yılında Londra, 1889'da Boston izledi. İstanbul ise bu alanda biraz geri

kaldı. Bazı tarihçiler bunu Sultan Abdülhamit'in vehimli bir kişi oluşuna bağlamakta ve bu yüzden “Elektrik” enerjisinden zamanında yararlanılamadığını öne sürmektedirler. Bu veya belirlenemeyen başka nedenlerle İstanbul'da atlı tramvay yaşantısını sürdürürken, ilk elektrikli tramvay imparatorluk sınırları içinde Şam'da çalışmaya başlamıştı.

Hizmete girdikleri dönemde “Asrın en hızlı araçları” olarak bilinen tramvaylar, teknolojiye görülen gelişmelerden sonra bu özelliklerini yitirdiklerinden bazı kentlerde seferden kaldırıldı. Ancak bugün Dünya'nın pek çok büyük kentinde, Oslo'da, Münih'te, Moskova'da, bu gelişime ayak uydurmuş ve kendilerine ayrılan tercihi yolda “Hızlı” gitmeleri sağlanmış tramvaylar hâlâ çalışmakta, toplu kitle taşımacılığında üzerine düşen görevi yerine getirmektedir.

tından kaçmış kurbanlık koyunlar"örneği çalışmalarını bir 5 yıl daha sürdürebildiler... Sonra mukadder akıbet 3 Ekim 1966 günü onları da buluverdi.

İstanbulular ise yeni sevgilerine alışmışlardı bile...Şim-dilerde yine hızlarının az olduğundan, trafiği aksattıklarından yakınılan trolleybüslere...Hayat yürüyordu...

Tramvaylar kaldırıldı, vatmanların bir bölümü emekli oldu. Bazıları ise otobüs işletmesinde çalışıyor. Ama biri var ki, hâlâ tramvaylardan kopamadı...Halen Kadıköy Kuşdili İETT Taşıt Müzesi'nde, ziyaretçiler için belli zamanlarda çalıştırılan tramvayın vatmanlığını yapan Hasan Uzdemirdoğan "Ben diğer meslektaşlarıma oranla daha şanslıyım. Çünkü çok sevdiğim tramvaylardan ayrılmadım.." diyor.

Mesleğe 1954 yılında vatman olarak başlayan ve şehrin önce İstanbul, daha sonra Anadolu yakasında bu görevi sürdüren Hasan Uzdemirdoğan "Tramvayların son seferlerini yaptığı gün gözyaşlarımı tutamamıştım. Bir dosttan, bir evlattan ayrılmanın üzüntüsünü duymuştum" şeklinde konuşuyor. Tramvayların kaldırılmasının sanıldığı gibi trafiği rahatlatığı görüşünde olmadığını belirten Hasan Uzdemirdoğan şunları söyledi:

"Kişisel görüşüme göre, tramvayların kaldırılması iyi olmadı. Tramvay İstanbullu için bir ihtiyaçtı. Hem ucuz, hem de emin bir araç. Onların trafiği aksattıkları gerekçesine de

katılmıyorum. Gerektiği halde saatte 60 kilometre hız yapabiliyorduk... Şimdi şehir içinde araçlar saatte 60 kilometre şöyle dursun, adım adım gidebiliyorlar"

Kişi, emektar tramvaylarda yıllarca vatmanlık yapar da anıları olmaz olur mu? Hasan Uzdemirdoğan da anılarla, dolu, dopdolu...Bunlardan birisini şöyle anlattı:

"1955'lerde bir gün, Kadıköy-Kısıklı arasında çalışırken, beni sollayıp geçmek isteyen bir kamyon, karşı yönden gelen bir araçtan kaçmak isteyince sahanlığa bindirdi. Güçbela ölümden kurtuldum. Kazadan sonra tramvayın önünü hur-dahaş hale getiren kamyon şoförü-ki bir taşralıydı- gellip sağa sola bakındıktan sonra "Ağabey suç sende... Baksana sağda iki metre boş yer var. Biraz sağa çekseydin bu kaza olmazdı" deyince içinde bulunduğumuz duruma rağmen ben ve yolcular kahkahalarımızı tutamadık... Tabii sonra, taşralı şoföre tramvayın, hattın dışında gitmesine imkân olmadığını izah ettik..."

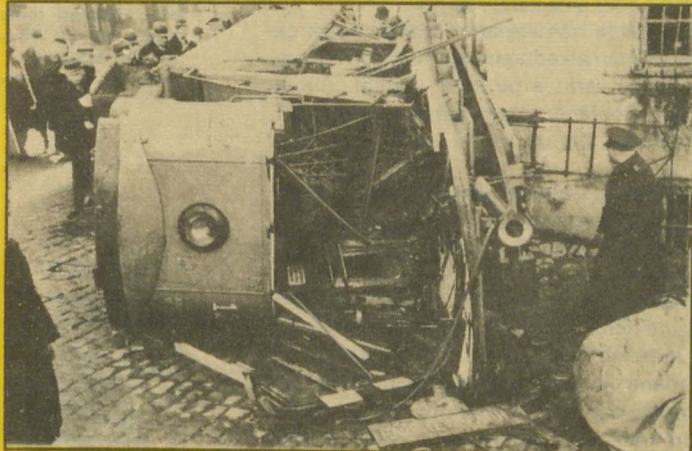
İKİ TRAMVAYA, BEŞ BİN LİRA!..

Vatman Hasan, bunları anlatırken gülüyordu.. Biraz düşündükten sonra anıları arasından bir diğerini seçip, gözleri zaman zaman geçmişe dalarak sözlerini sürdürdü:

"1954'lerde Bebek-Eminönü hattında çalışıyordum. Bir



Tramvayın İstanbullu'nun günlük yaşamında büyük yeri vardı. Şehir halkı, yaz olsun, kış olsun, her zaman şehir içinde yolculuk etmek için karşısında tramvayı bulurdu.



Tramvay, İstanbullular'a yarım yüzyıl geceli, gündüzlü hizmet etti. Bunca süre içinde pek az kazaya uğradı. En büyük kaza 1935 yılında Şişhanedeki kaza idi.

... Ve bir gün ansızın devriliverdi!

İSTANBUL'da bir yüzyıla yakın ömrü boyunca milyonlarca kişiyi taşıyan tramvaylar da hiç şüphesiz çeşitli kazalara neden olmuşlardır. Bu kazalar tramvayların elektrikli hale dönüştürülmesinden sonra daha da çoğalmış, özellikle tramvay arkasına takılarak yolculuk yapanlardan bazıları tekerlekler altında kalarak hayatlarını, kollarını, bacaklarını kaybederken, bir büyük kaza "Şişhane Faciası" 6 yolcunun ölümüyle sonuçlanmıştır. Bu tramvayların tarihindeki en büyük kazadır.

1936 yılının 26 Şubat gecesi Vatman Fahri'nin kullandığı 122 numaralı tramvay, Fatih-

Harbiye seferini yaparken, Şişhane yokuşunda freninin boşalması sonucu gittikçe artan bir hızla aşağı inmeye başlamış, vatmanın tüm çabaları sonuç vermediğinden köşede bulunan apartmanın kapısına bindirmişti. Tramvayı tika basa dolduran yolcuların deşet dolu çığlıkları arasında herşey kısa bir sürede olup bitivermiş, çarpmanın şiddetiyle tramvay devrilmişti. Birbiri üzerine yığılan yolculardan biri tramvayın altında kaldığından olay yerinde can vermiş diğer yaralı yolcular hemen buradan geçen taşıtlarla hastanelere kaldırılmıştı. Ancak yapılan tüm tedaviye rağmen bunlardan beşinin de ölümlüyle feci

kazanın can kaybı bilançosu 6 ölüye yükselmişti. Kazada tramvay da kullanılamayacak derecede hasar görmüştü.

Şehirde henüz otobüslerin yaygınlaşmadığı dolmuşların ise yeni yeni çalışmaya başladığı bir dönemde meydana gelen bu kazaya rağmen tramvaylara ilgi azalmadı. Ancak büyük üzüntüyle yolaçan kaza sırasında tramvayın hınca hınç dolu olduğu gözönünde tutularak bazı tedbirler alınmakla yetinildi. Alınan karara göre bundan sonra her tramvayda sadece 28 kişi yolculuk yapabilecek, bunun dışında yolcu alınmayacaktı. Ancak yaşantısının her döneminde müşterisiz kalmayan, vagon dolu olduğu zaman bazı kişilerin canlarını bile tehlikeye atarak arkasına asıldığı tramvaylarda konan bu kısıtlamaların ömrü fazla uzun olmadı. Kısa bir süre sonra da unutuldu, gitti...

Tramvayları boşuna mı idam ettik ?

İki tramvaya 5000 lira veren zavallı, onları alıp köyüne götürmek istiyordu!

sefer sonrası Beşiktaş deposunda dinlenirken içeriye sırtında abası yaşı bir köylü girdi. Elindeki kağıdı göstererek "Tramvayları almaya geldim" dedi. Önce ne olduğunu anlamadık. O ise öfkeli bir şekilde elindeki kağıdı sallıyor, "İşte hepsi burada yazılı... Tam 5000 kaime saydım. Tramvaylarımı isterim" diyordu. Sonunda mesele anlaşıldı. Açık gözün biri, ilk kez bindiği tramvayda, onun meraklı bir şekilde sağa sola bakındığını görünce, "Baba, istersen sana bu tramvaylardan satalım. Köyüne götürür, hem kendin biner, hem de köylüleri bindirip para kazanırsın" diyerek kandırılmış. Sıkı bir pazarlıktan sonra 5000 liraya iki tramvaya anlaşmışlar. 5000 lirayı alan şahıs üzerinde iki tramvay numarası yazılı kağıdı buna verdikten sonra, "Beşiktaş deposuna git, tramvayını al" demiş. Tabii onu ikna edinceye kadar akla kararı seçtik."

Bir diğer emektar, yıllarca tramvaylarda biletçi olarak çalışan Hakkı Dağlı da vatman arkadaşının görüşünde: "Tramvayların kaldırılması bence yerinde bir karar değildi. Şimdilerde bir otobüs Kadıköy-Bostancı arasını yarım saatte alıyor. 10 yıl öncesi aynı mesafeyi biz de yarım saatte alıyorduk" şeklinde konuşuyor.

1957 yılında mesleğe biletçi olarak başlayan Hakkı Dağlı, tüm biletçilerin en büyük yakınma konusu olan tramvaya asılanlarla zaman zaman kendinin de başının derde girdiğini belirterek şunları anlattı:

"Tramvaya asılanlar, çocuklar da dahil, bu işin tekniğini bilirdiler. Bir kere koşum demiri olmayan tramvaylara arkadan asılmak imkânsızdı. İkincisi giderken mutlaka tramvayın gidiş yönüne doğru atlanır, ya da asılındı. Önce gözlemlerle mesafeyi şöyle bir ölçerler, sonra yıldırım gibi hop atlayacaklar... Bir de römorku bağlayan yerlerde kablo prizleri vardı. Atlayan kişiler cereyana kapılacaklarını bildikleri için buraya ellerini sokmazlardı. Tabii bizler de bunlarla in aşağı, diye mücadele ederdik. Tramvay durdukça onlar iner, daha sonra tekrar asılırlardı. Bir defasında, sırtında koca bir boyacı sandığı olan bir adamın da tramvaya arkadan asıldığını gördüm. Birkaç çocuk daha asılmıştı. Ona çocukları göstererek. "Hadî bunlar çocuk. Ama sen koca boyacı sandığıyla tramvaya asılmaya utanmıyor musun? Koca adama bu yakışır mı?" dedim. Adam dudaklarını büzerek acayip bir ses çıkartıyor, susmamı işaret ediyordu. Bu hareketinden onun, sivil polis olduğunu, içerde takıptiği kişiye görünmemek için tramvaya asılarak yolculuk yaptığını anladım."

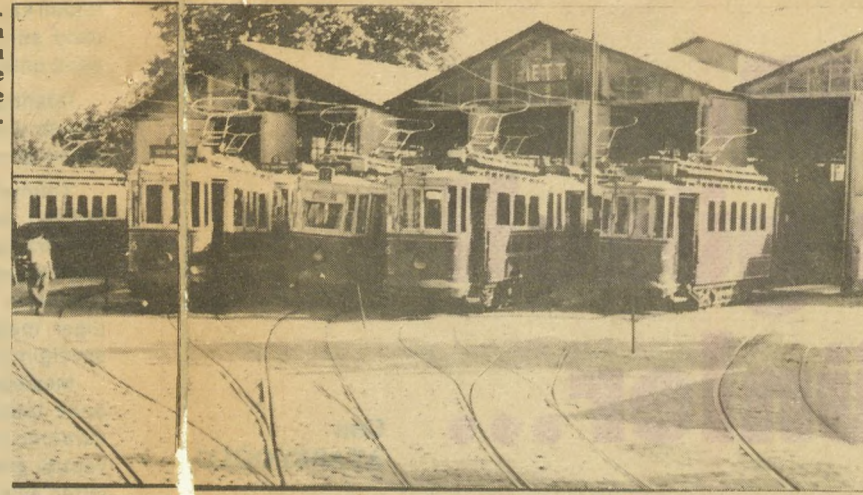
Biletçi Hakkı Dağlı, hiçbir şeyden çekmemiş öğrencilerden çektiği kadar... "5-10'u bir arada biner, ben hepsine bilet kesmek istedikçe birikişli aldığı bileti elden ele devrederdi. Hangisinin bilet aldığını, hangisinin bilet almadığını anlayana kadar onlar incekleri yere gellirlerdi" diyor... Ve hemen ardından ekliyor: "Ama tramvay yine çalışsın. Ben tramvaya asılmaktan zevk duyan o yumurcaklarla, bileti elden ele değiştiren öğrencilerle, zaman zaman muziplik olsun diye tepedeki arşeyi çekip tramvayı durduranlarla boğuşmaya her zaman razıyım..."

Tramvaylar seferden kaldırılmı. Arabalar, Kuşdill'ndeki deponun önünde haklarında verilecek kararı bekliyorlar. Söylendiğine göre Anadolu illerinden bir ikisine gönderilerek orada çalıştırılacak...



Önce İstanbul yakasından kaldırılan tramvaylar, sonra Anadolu yakasından da kaldırılıyor. İşte, yapılan törende, çiçeklerle süslenip, önüne bir de "Son tramvay" tabelası takılan, gerçekten son tramvay...

Ama söylentiler doğru çıkmıyor. Motorları ve mekanik aksamı sökülen vagonlar, kamyonlarla çekilerek birer ikişer şehir dışına çıkartılıyor.



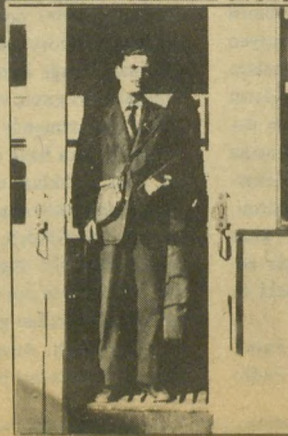
Kimine göre tramvayları boşuna idam ettik, kimine göre de, yıllarca yazları sıcakta, kışları soğukta, fedakârca İstanbullular'a hizmet eden bu çilek vagonlara, ömürlerinin sonunda emekli ederek hakettikleri dinlenme fırsatını verdik. Vagonlar, artık, Küçükçekmece'deki IETT kampında, yorgunluk çıkartıyor.



Tramvayları kaldırdık, yerine trolleybüsleri koyduk. Ama daha üzerinden on beş yıl geçmeden, İstanbullu onlardan şikâyetçi olmaya başladı. Nedeni basit: Yavaş gidiyor, yolları tikiyor diye!



Eski vatman Hasan Uzdemirdoğan, tramvayların trafiği aksattığı düşüncesinde değil.



Biletçi Hakkı Dağlı, "Hiçbir şeyden çekmedim, öğrencilerden çektiğim kadar" diyor, ama tramvaylar hele bir çalışsa, o yumurcaklarla boğuşmaya çoktan razı...

"Tercihli yol"dan "Hafif raylı sistem"e...



IETT Genel Müdürü Suat Kumbasar: "Hafif raylı sistem"e geçmek gerek!

LK uygulaması yapılan "tercihli yol"dan sonra İstanbul'da hafif raylı sisteme geçilmesi öngörüldü. Hemen olmasa bile, ileride gerçekleştirilmesi planlanan hafif raylı sistemde birkaç vagonluk araçlar, belirlenecek güzergahlarda yolun kendilerine ayrılan "tercihli" bölümünde gidip gelecek.

Metronun yapımının günümüzde çok pahalıya mal olduğunu belirten yetkililer bu konuda şunları söylediler:

"Metro, ancak belli bir yolcu yoğunluğunun üzerinde kullanılabilir. Bugün dünyada pek çok ülke çok ağır masraflı olan klâsik metrodan uzaklaşma yoluna gidiyor. Metronun tesis masrafları çok yüksek olup, ancak saatte 27 bin yolcudan fazla taşıması halinde yatırımları karşılayabilmesi söz konusudur. Hafif raylı sistemin tesis masrafları metroya oranla daha azdır. Bu sistemde en büyük sorun, yolun bu araca tahsis edilmesi sorunudur. Hafif metro diyebileceğimiz bu araç tercihli yolda gidip gelecek, gerektiği yerlerde yer altından çalışacaktır."

IETT Genel Müdürü Suat Kumbasar'ın açıklamasına göre, hafif raylı sistemlerin taşıma kapasitesi mevcut sistemlere oranla çok yüksek olmakta, çok kısa sürede büyük miktarda yolcunun ulaşımı sağlanmakta... Suat Kumbasar,

"Ülkemizin içinde bulunduğu döviz darboğazı, akaryakıt tasarrufu gayesiyle hemen hemen tümü yerli malzeme ile DDY atelyelerinde yapılacak vagonlar ve raylarla bu sistemlere geçiş memleket ekonomisi açısından da zaruret olmaktadır" dedi.

Hafif raylı sistemle, hepimizin anılarında yereden emektar tramvaylar arasında bir çok yönden benzerlik bulunuyor. Bunların belli başlılarını ise şöyle sıralamak kabil:

★ Tramvaylar bir hat üzerinde elektrik enerjisinden yararlanarak çalışmışlardır. Hafif metro sisteminde, yine elektrik enerjisinden yararlanan araçlar-birkaç vagonluk diziler halinde- bir hat üzerinde gidip geleceklerdir.

★ Tramvayların, kilometre başına 5,5 ila 6,72 yolcu taşımasına karşılık hafif metroda bu rakam daha yüksek olacaktır.

★ Tramvaylara yolun bir bölümü özel olarak ayrılmadığı için trafik sıkışıklığından etkileniyorlardı. Hafif metroda ise, tercihli yol yapılacağından bu sorun olmayacaktır. Yine hafif metro, gereken hallerde yeraltından gidecektir.

Görüldüğü gibi hafif metro, tramvayın hızlandırılmış, özel yolda gidip gelen birkaç vagonluk katarlar halinde işleyen geliştirilmiş bir modelini andırmaktadır.

