

YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ İSTANBUL

KADİR CAN



İSTANBUL
TİCARET
ODASI

YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ
İSTANBUL



KADİR CAN

FOTOĞRAFLAR
VE
METİNLER :

KADİR CAN
kadircan1951@gmail.com

GRAFİK
TASARIM :

AVNİ ALAN

RENK AYRIMI-BASKI-CİLT

EUROMAT

0 (212) 451 70 70 (pbx)



**İSTANBUL
TİCARET
ODASI**

İTO ÇAĞRI MERKEZİ
Tel : (212) 444 0 486

İTO yayınları için ayrıntılı bilgi
Bilgi ve Doküman Yönetimi Şubesi
Dokümantasyon Servisi'nden alınabilir.

Tel : (212) 455 63 29
Faks : (212) 512 06 41
E-posta : ito.yayin@ito.org.tr
İnternet : www.ito.org.tr

Odamız yayınlarına tam metin ve ücretsiz olarak
internette ulaşabilirsiniz.

ISBN 978-9944-60-494-9 (Basılı)
ISBN 978-9944-60-495-6 (Elektronik)

YAYIN NO: 2009-31
İstanbul, 2009

Copyright © İTO

Tüm haklar saklıdır. Bu yayının hiç bir bölümü, yazarın ve İTO'nun önceden yazılı izni olmaksızın mekanik olarak, fotokopi yoluyla veya başka herhangi bir şekilde çoğaltılamaz. Eserin bazı bölümleri veya paragrafları, sadece araştırma veya özel çalışmalar amacıyla, yazarın adı ve İTO belirtilmek suretiyle kullanılabilir.

İSTANBUL

Sirkeci arabalı vapur iskelesinden başlayan ve Ahırkapı'ya kadar uzanan araç kuyrukları. Ebusuud Caddesi ile çevresindeki nakliye ambarları, kamyonlar, şehirlerarası otobüsler, sık sık kesilen elektriklerin yol ortasında bıraktığı trolleybüsler. Eminönü'nden Unkapanı'na doğru, baharatçıların Yemiş semti, sebze meyve hali ile gıda toptancıları. Küçükpazar, Süleymaniye tarafındaki tarihi konaklar çevrede çalışanların bekâr odaları. Otoparklara yer açmak için birer birer kendiliğinden tutuşuyorlar. Unkapanı'ndan girdiğiniz Haliç kıyılarında önce dizi dizi kereste ve kum depoları ardından Fabrikalar, atölyeler, çekek yerleri, tersaneler. Haliç kıyıları mazot, yağ ve her türlü atıktan oluşan simsiyah, pelte gibi bir tabakayla kaplı. Çevrede yaşayanların denizle bağlantıları tamamen kesilmiş. Denizi özleyenler için en yakın yer Sarayburnu'ydu. Sütlüce mezbahasında her gün kesilen yüzlerce hayvanın kanıyla iç organlarından arta kalanların da atılacağı yer elbette Haliç'ti. Taşkızak ve Haliç tersanelerinin arasındaki Kasımpaşa meydanı odun, kömür ve kum depolarıyla hınca hınç dolu. Atatürk Köprüsü ile Karaköy arasında trafik santim santim bile ilerleyemiyor çünkü balıkthane burada. Azapkapı'daki balıkhaneden sonra koca koca gemilerin yanaşıp bakım ve onarımlarının yapılıp boyandığı Perşembe Pazarı'nın ardından

sayıları yüze yaklaşan çektirmenin beklediği nöbet mahalli. Boğaz'a baktığımızda Kuruçeşme'deki kömür, Çubuklu'daki akaryakıt depolarını ve İstinye'deki tersaneyi görüyoruz. Zeytinburnu Çimento Fabrikasıyla Kazlıçeşme'nin yanı sıra Topkapı'yı unutmayalım. Gece kondu mahallelerinde bir kova su için saç saça baş başa kavga edip birbirini döven kadınların halini es geçemeyelim. Aslında bu İstanbul'u hepimiz ucundan, kıyısından köşesinden yaşadık fakat unuttuk. Yaşananları unutmayan, sessiz tanıkların oluşturduğu "Yaşayıp Unuttuğumuz İstanbul"un fotoğraflarını sadece kendim için değil tüm İstanbulluları da düşünerek arşivimden çıkardım. Bugünkü İstanbul'u beğenir veya beğenmeyiz ancak son yıllarda alınan mesafeyi iyi görüp düşünmek gerekir. Bakalım, İstanbul'un sessiz tanıklarını gördükten sonra :”Keşke böyle kalsaydı” mı yoksa:”Vay be nereden nereye gelmişiz” mi diyeceksiniz. Eğer nereden nereye gelmişiz diyorsanız, ödedikleri vergilerle değişime katkısı olan İstanbullulara, bu konuda büyük özveride bulunan kurumlara, emeği geçen tüm ilgililere teşekkür borcumuz var demektir. “Yaşayıp Unuttuğumuz İstanbul”umu İstanbullulara kazandırıp ölümsüzleştiren İstanbul Ticaret Odası'na sonsuz teşekkürlerimle.

KADİR CAN

YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ
İSTANBUL



YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Tarih boyunca Dünya kenti olarak önemini sürdüren ve ağırlıklı işlevi ticaret olan İstanbul'un sahip olduğu avantajların başında Boğaz ile doğal liman niteliğindeki Haliç gelmektedir. Geçen yüzyılın başında 1 milyon olan İstanbul nüfusunun Cumhuriyet'in ilk yıllarında 700 bine düşmesi üzerine başta teşvik ve şehir planlaması olmak üzere çalışmalar yapıldı. Avrupa'dan davet edilen mimarlardan Fransız Henri Prost'un 1937 yılında kabul gören planı zaman içinde hayata geçirildi. "Prost Planı"na göre ağır ve orta sanayi kuruluşları Atatürk Köprüsü'nden itibaren Haliç kıyılarına yerleştirildi. Atatürk Köprüsü ile Galata Köprüsü arasında da sebze meyve hali, gıda toptancılarıyla balıkthane yerlerini aldılar. Balıkthane Eminönü'nde iki kez yer değiştirdikten sonra Azapkapı'ya yerleştirildi. Perşembe Pazarı'nın bir bölümü gemilerin bakım onarım yeri olarak kullanılırken diğer bölümü de hemen her türlü malın deniz yoluyla taşınmasını sağlayan "Çektirme" tipi teknelerin sıra bekledikleri nöbet mahalliydi. Uzun yıllar İstanbul Ticaret Odası olarak kullanılan şimdi ise Ticaret Üniversitesi olan bina ile Galata Köprüsü arasındaki Yemiş semtinde ağırlıklı olarak baharat alım satımı yapılırdı.

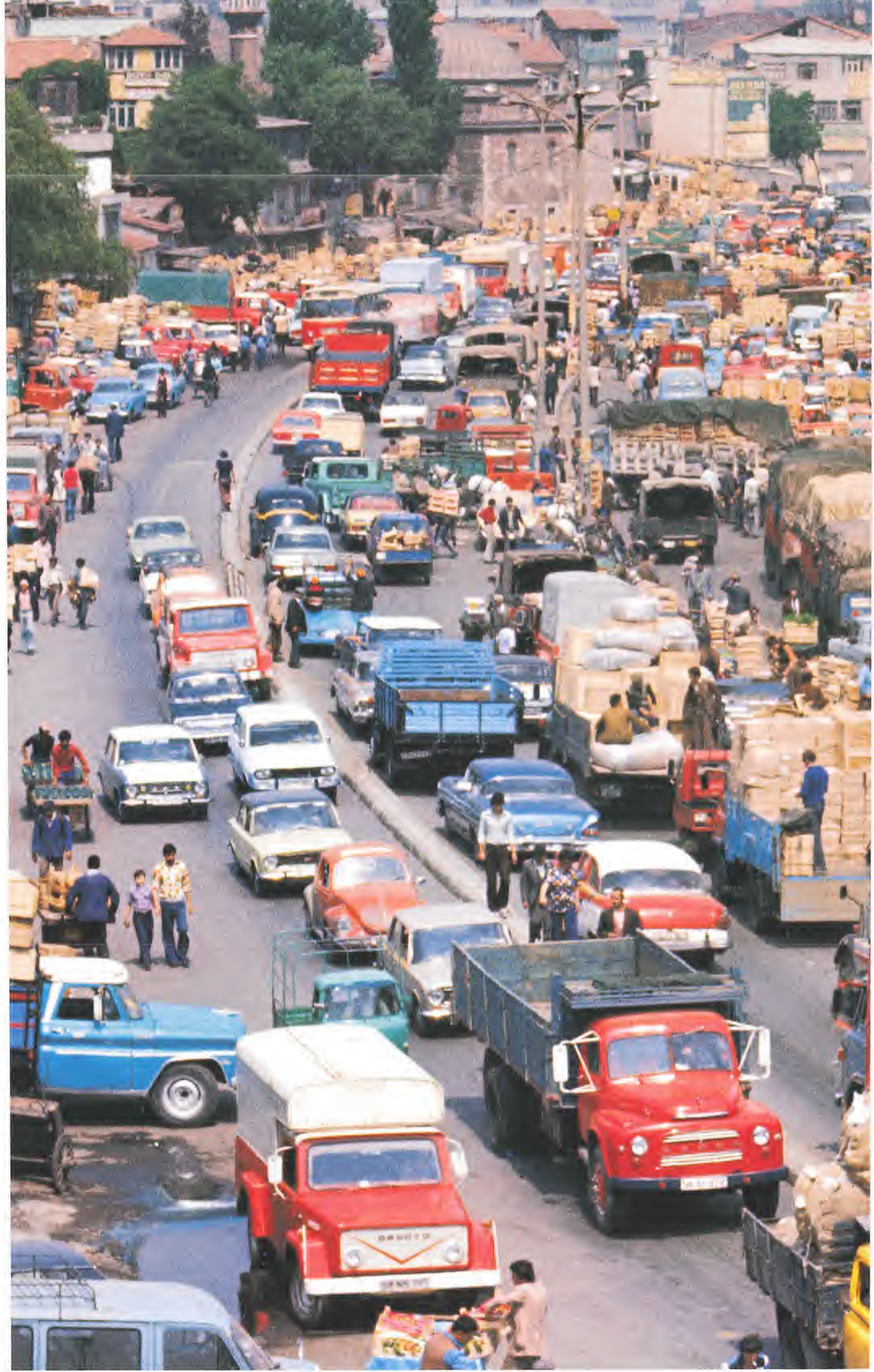


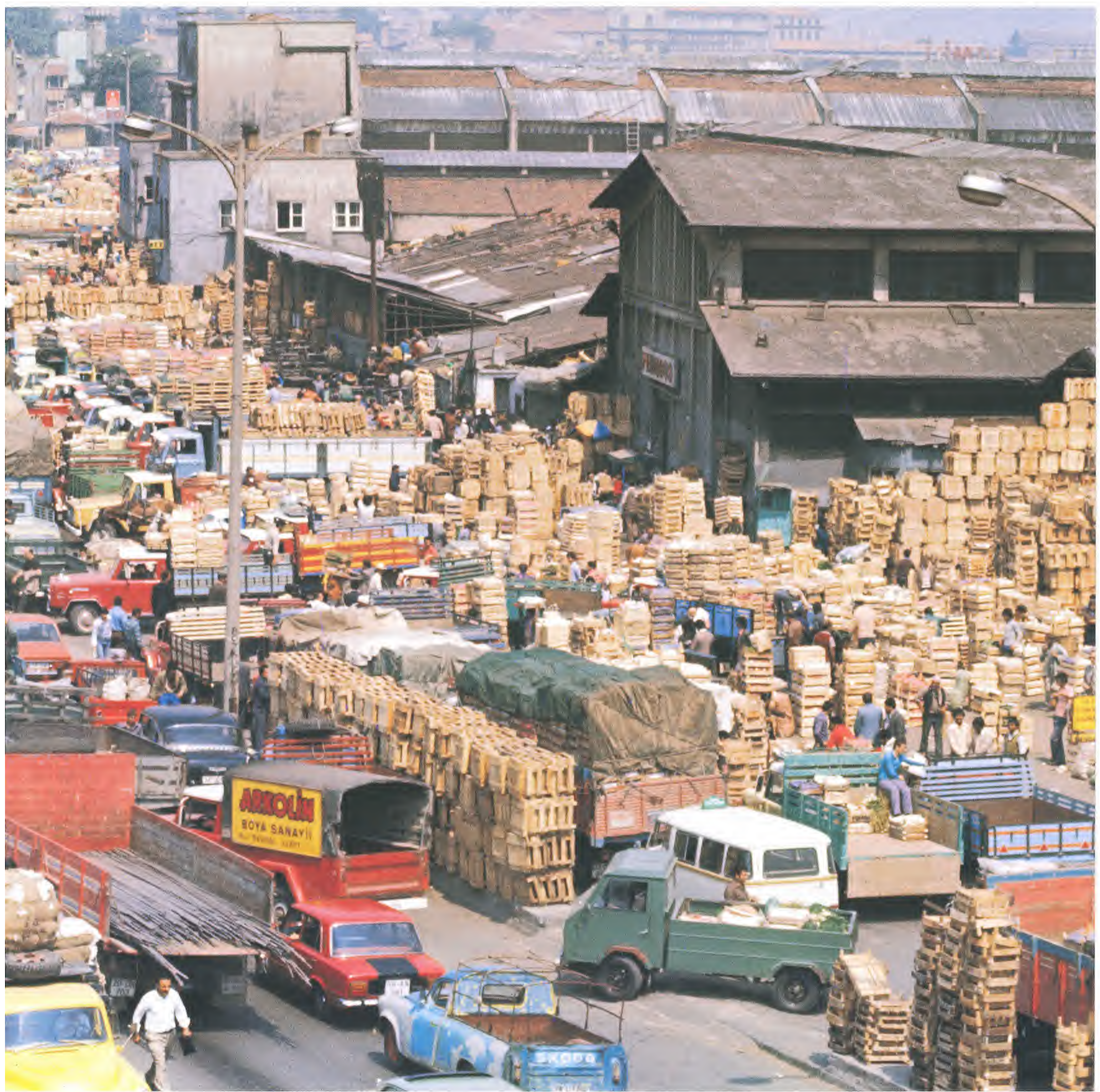


YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ
İSTANBUL

Sebze-Meyve Hali

Çok değil 30 yıl öncesinin Eminönü ile Unkapanı arasındaki sebze-meyve hali'nin karınca yuvasını andıran görünüşü. Kamyonlar, kamyonetler, taksiler, at arabaları, seyyarlar, hamallar, sebze ve meyve kasaları her şey birbirine karışmış. Gece yarısı başlayan yaşam olanca hızıyla sürüyor, Anadolu'nun, Trakya'nın çeşitli üretim bölgelerinden komisyonculara gönderilen ürünler içerideki dükkanlarda sergileniyor. Başta manavlar olmak üzere otel, lokanta gibi işyeri ilgililerinin aldıkları ürünler hemen dışarıda bekleyen araçlara taşınıp yükleniyor. İstanbullulara yıllarca trafik çilesi çektiren sebze meyve halinin yıkılıp taşınmasından sonra herkes rahat bir nefes aldı.









YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Kıyılar Sebze Tarlası

Eminönü Unkapanı arasındaki meyve-sebze halinin Haliç tarafının 1975 yılındaki görüntüsü. İstanbul'un ihtiyacı olan sebze ve meyvelerin getirilip dağıtılmasında kara taşımacılığının yanı sıra deniz yolu da çok önemli bir yer tutardı. Karamürsel, Yalova, Bandırma gibi üretim bölgelerinden çekirme adı verilen büyük ahşap teknelerle İstanbul Hali'ne gönderilen sebze ve meyvelerin bir kısmı ya satılamadığından ya da fiyatlarının aşırı derecede düşmemesi için denize dökülürdü. Halin Haliç tarafına dökülen ürünler nedeniyle deniz kenarı kimi gün patlıcan kimi gün de domates, biber tarlasına dönerdi.









YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Eminönü'nde Seyyarlar

İstanbul'un en renkli semtlerinden Eminönü'de 1974 yılının birbirlerinden farksız olağan yaz günlerinden biri, seyyarlar hemen iki adım ötedeki meyve-sebze halinden alıp getirdikleri kirazları, vişneleri, erikleri, çilekleri ve kayısıları sandıklardan boşaltıp arabalarına özenle dizip satışa başlamışlar. Hamallar, at arabaları, damalı taksiler, otobüsler kısacası Eminönü'nün bildik tanıdık görüntüleri.

Sandala Hücum

Eminönü ile Karaköy gibi iki büyük iş merkezi arasında gidip gelenler trafiğın her zaman tıkkış tıkkış olduğu Galata Köprüsü'nü ya yürüyerek geçerler ya da kürekli veya motorlu küçük teknelerle karşı kıyıya ulaşırlardı. Kadıköy ile Üsküdar'dan Eminönü'ne vapur yerine motorlarla gidip gelenlerin iskelesi köprünün ayağındaydı. Yıldız'da öldürülen bir öğrenci için düzenlenen yürüyüşün daha büyük olaylara neden olabileceğini göz önüne alan yetkililer Galata Köprüsünü 20 Aralık 1974 günü açıp vapur seferlerini geçici olarak iptal ettiler. Köprünün açılıp vapur seferlerinin durdurulması üzerine halk motor iskelelerine akın etti. İşlerine veya evlerine gitmek isteyenlerin tıklım tıklım doldurduğu tenezzüh motorlarıyla sandalların sahipleri kazançlı bir gün yaşadılar. Fotoğraftaki karmaşanın yaşandığı iskelelerle yanlarında görülen balık lokantasının bulunduğu alan Yeni Galata Köprüsü'nün Eminönü ayağı oldu.









YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Köprü Açılınca

Gece nüfusu 60 bin olan Eminönü, gündüz saatlerinde birkaç milyon kişiyi kendine çeken iş ve alışveriş merkezidir. Sabahın erken saatlerinde şehrin hemen her yerinden Eminönü'ne çeşitli amaçlarla akın edenler akşam olunca geldikleri gibi giderler. Eminönü, ister 30 yıl öncenin üst geçitleri, ister günümüzün alt geçitleriyle olsun hep canlı, hareket halindedir. 12 Eylül 1980 öncesi yaşanan toplumsal olaylardan biri Eminönü'nü mahşer yerine çevirmiş. Galata Köprüsü açıldığı için insanlar Eminönü-Karaköy arasını teknelerle geçmek zorunda kalmış, şaşkınlık içindeler.



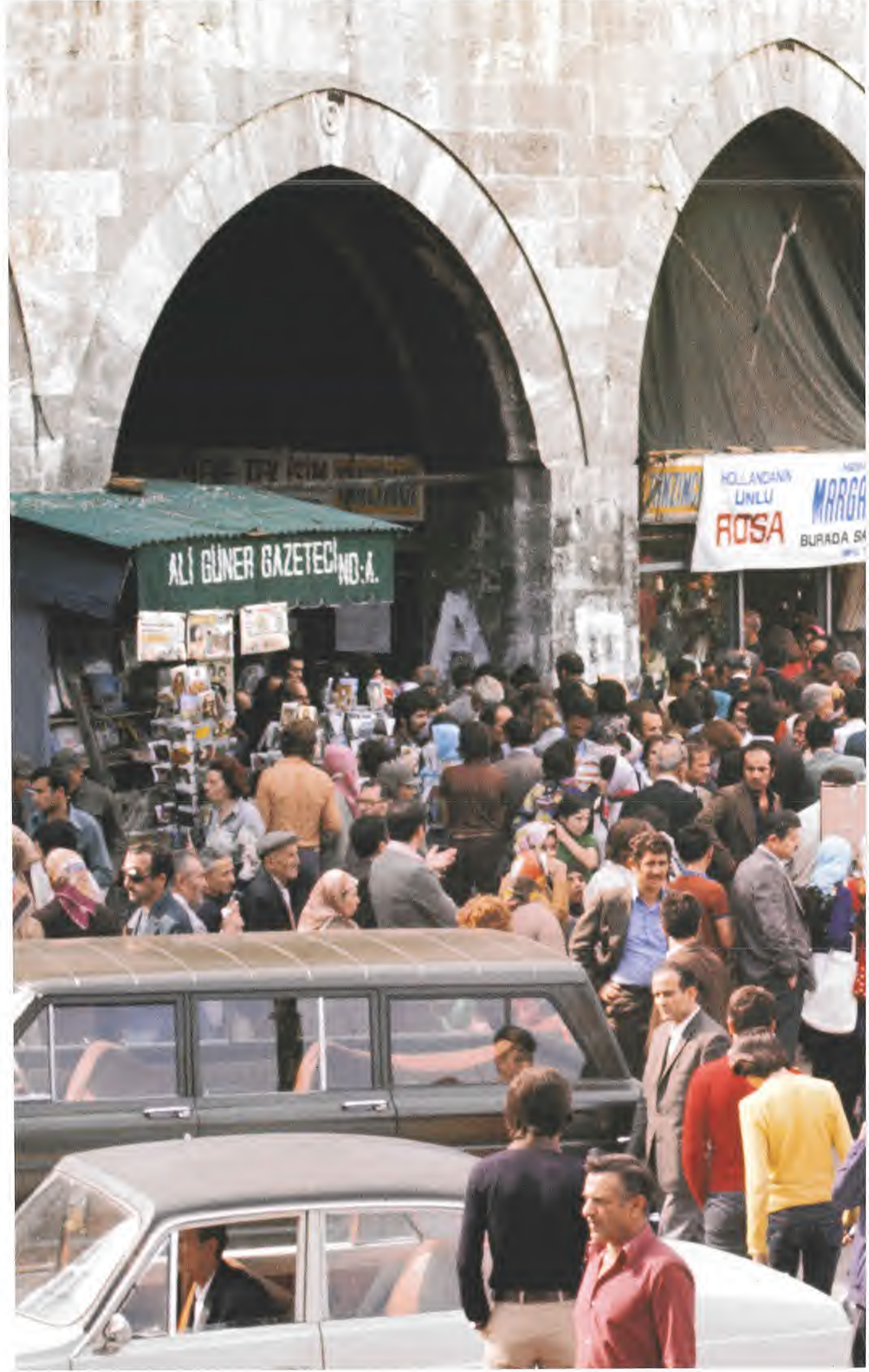
YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ
İSTANBUL

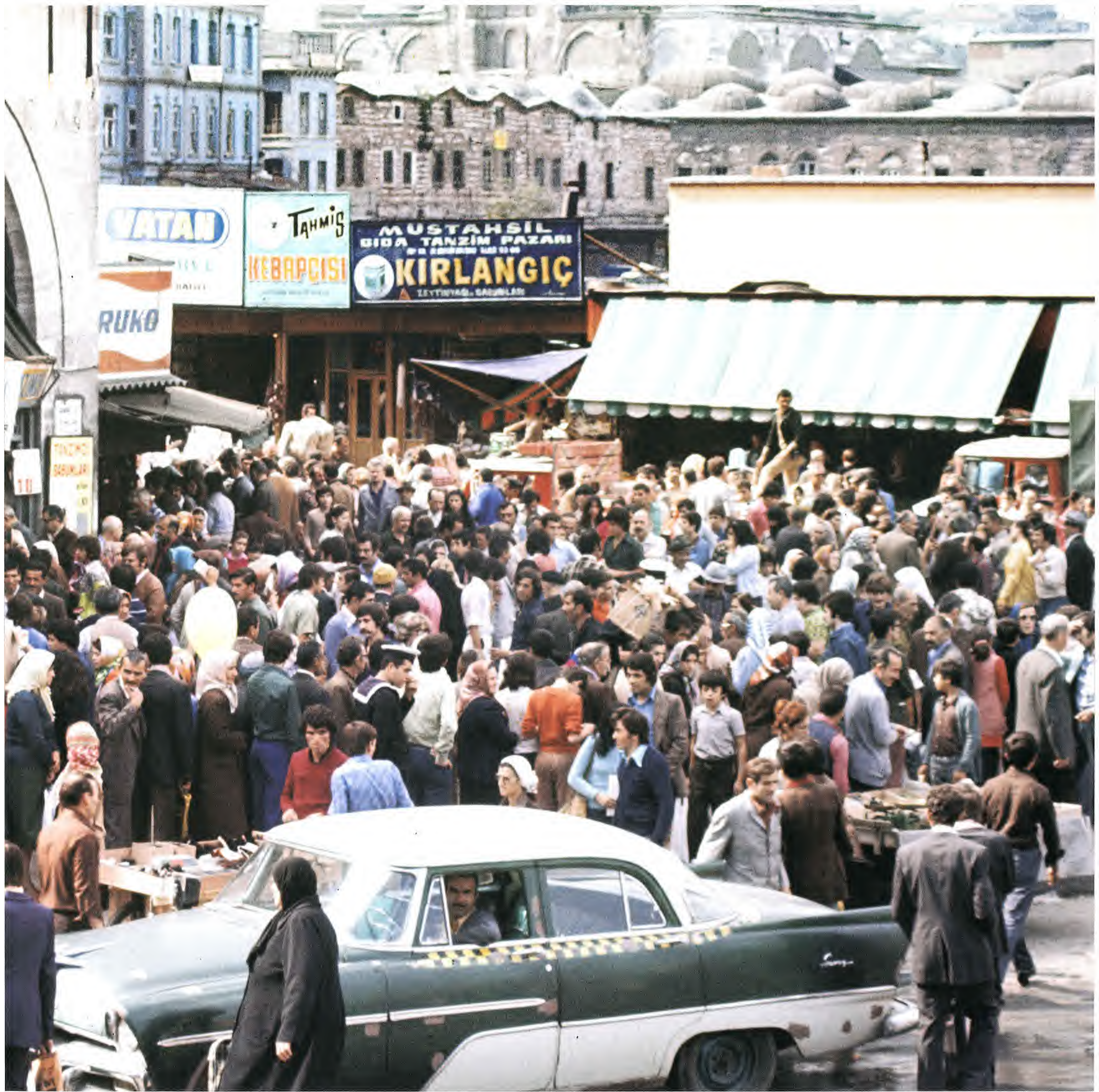
Eminönü

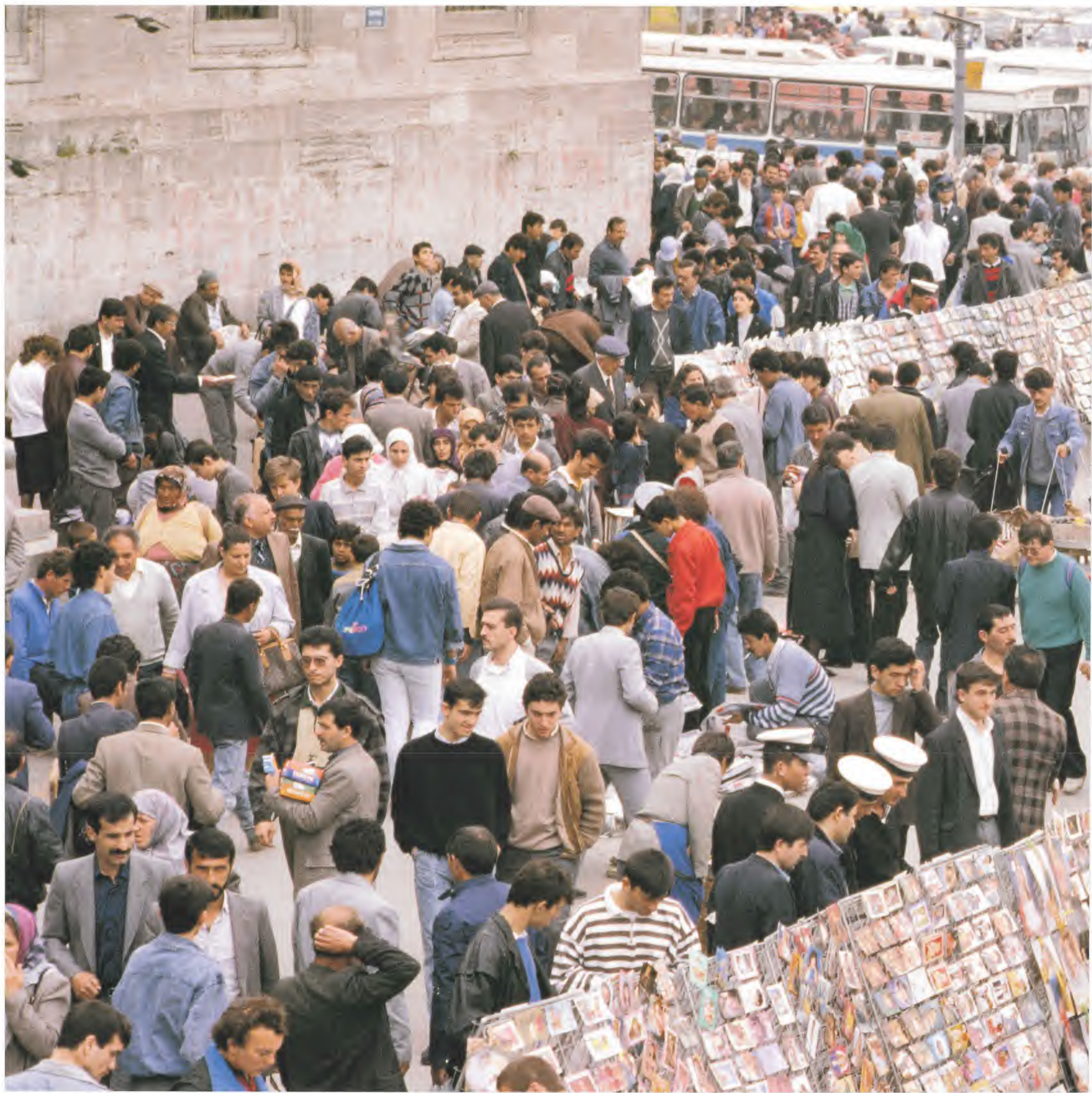
B inlerce işyerinin bulunduğu Eminönü'ne her sabah vapur, tren, otobüs, dolmuş ve taksi gibi ulaşım araçlarıyla akın eden bir milyonun üzerindeki İstanbullunun büyük çoğunluğu akşam evlerine dönerken günlük alışverişlerini de buradan yaparlardı. Yeni çevre düzenlemeleri yapılırken başta manav dükkanları olmak üzere bir çok işyerinin kapatılmasına neden oldu. Giyim kuşamda olduğu gibi şehrin hemen her yerine açılan ve adları hiper ile süperle başlayan dev marketlerdeki fiyat farklarıyla özel indirim kampanyaları Eminönü'ne olan ilgiyi her geçen yıl azaltır oldu.



20









YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Kartpostal

İnternet ve cep telefonları hayatımıza girip iyice yaygınlaşınca yılbaşı ve bayramların vazgeçilmezi kartpostalları unuttuk. Sirkeci'deki Büyük Postane, Eminönü, Taksim, Aksaray, Galatasaray ile Beyazıt gibi meydanlara her yılbaşı ve bayram öncesi kurulan kartpostal tezgahlarının önleri, yakınlarıyla sevdiklerinin gönüllerini almak isteyenlerin akınına uğradı. Çarşı iznine çıkan askerlerinde öncelikli düşüncesi, çok uzaklarda kalan yakınlarına hasret dolu sözcükleri yazacakları kartpostallardı. Gelişen teknoloji birçok alanda olduğu gibi kartpostal geleneğini de bitirdi. Doğal güzelliklerin, bebeklerin, çocukların, başta kedi köpek olmak üzere sevilen hayvanların, çiçeklerin, artist ve futbolcularla siyaset dünyasının liderlerinin fotoğraflarının yer aldığı kartpostalların gözden düşmesi bu sektörden geçimini sağlayan yayıncıların başka alanlara yönelmesine neden oldu.



Mısır Çarşısı'nın bitişiğindeki pazar yerinde 1975 yılında alışveriş yapanlar.



Halk arasında İstanbul'un en ucuz alışveriş merkezi olarak bilinen Eminönü'nde aranan herşeyi bulmak mümkündür.

Üst Geçitler

Gecceyi İstanbul'un Asya yakasındaki konutlarında geçirip de işyerleri tarihi yarımadada olanların her sabah ilk hedefi kendilerini Eminönü'ne atmaktı. Kadıköy, Üsküdar, Adalar veya Boğazın herhangi bir iskelesinden binilen vapurlarda çaylar içilir, günlük gazetelere göz atılır, sigaralar tüttürülür, birbirine aşına yolcuların tatlı sohbetleri Eminönü'ne varışta noktalanırdı. Bu yolculukların yapıp noktalandığı 1980 yılının herhangi bir gününün sabahı kendilerini Eminönü'ne atanlar geç kalmanın korkusuyla denizden sonraki ikinci engel üst geçite hücum etmişler, hedef yine karşı yaka. Onlar aceleci adımlarla koştururken kimi kasketli kimi kovboy şapkalı ayakkabı boyacıları bir süre daha müşteri beklemek zorunda kalacaklar gibi. Zamanla vapur yolcuları kimine göre azaldı kimine göre çoğaldı ama genel görüş eski tadın kalmadığı yönünde. Üst geçitler de zaman içinde birer birer iptal edilip alt geçitlere dönüştürüldü. Zamanla martılar dahil her şey değişti. Denizdeki balığı unutan martılar da Kadıköy yolcularının attığı simitlerle beslenir oldular







YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Balık ve Turşu

Eminönü'nde, Kadıköy-Üsküdar seferlerini yapan vapurların yanaştığı iskelelerin yanındaki sandallardan etrafa balık kokuları yayılıyor. Balık ekmek, kırmızı soğan ve turşu, gelip geçenlerden henüz acıkmamış olanları bile kışkırtıyor. Alışıldık görüntünün aksine 1999 yılının ılık bir sonbahar günü aynı yerdeki görüntüde bir eksiklik vardı ve turşucu ortada yoktu. Balıkçılar pek meraklandılar “Acaba hasta mı?” diye düşündüler. Turşucu, hem hasta hem de pek uzakta değil 50 metre ileride yerin altındaydı. Turşucu, her sabah olduğu gibi yine Küçükpazar'daki bekar odasından yola çıkmış ekmek teknesi arabasını önüne katmış yanık bir türkü tutturmıştu. Araçların geçtiği, yayalara yasak alt geçide geldiğinde bir sürprizle karşılaştı. Patlayan bir borudan akan su alt geçitte neredeyse bir metre kadar yükselip yolu trafiğe kapatmıştı. Tek geçiş yolu kapanan turşucuya itfaiyenin suyu boşaltıp yolu açmasını beklemek kalıyordu.

Balıkçı Eylemi

Binlerce ölü balığın Kadıköy-Kartal arasındaki sahile vurduğu 1989 yılının Ekim ayında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından konulan yasakları protesto eden balıkçılar Haliç girişini bir saat süreyle deniz trafiğine kapattılar. Sabah saatlerinde binlerce balığın kıyıya vurup halk tarafından toplanması üzerine zabıtalara bunların zehirlenmiş olabileceğini düşünerek duruma müdahale ettiler. Ölü balıkların toplanıp tahlile gönderilmesinden sonra konulan avlanma ve satış yasağı balıkçıları çileden çıkardı. İstanbul Boğazı ve Marmara'daki 60 kadar gırgır takımı Şehir Hatları vapurlarının güzergahı olan Haliç girişinde toplanıp deniz trafiğini aksatarak eylem yaptılar.





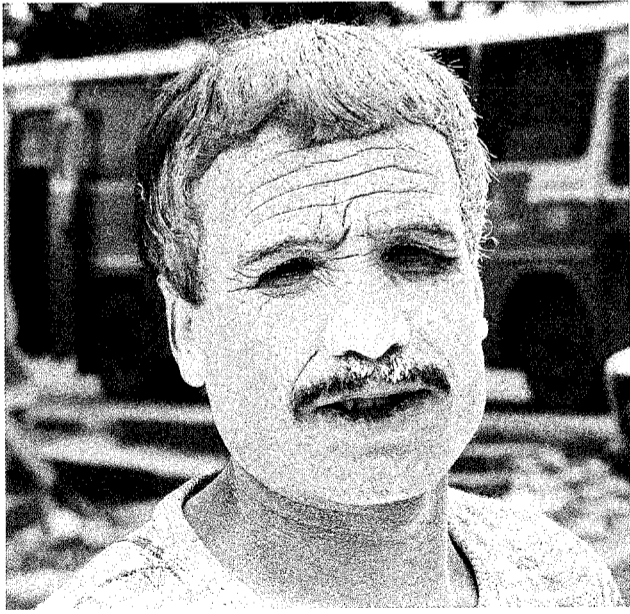
YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

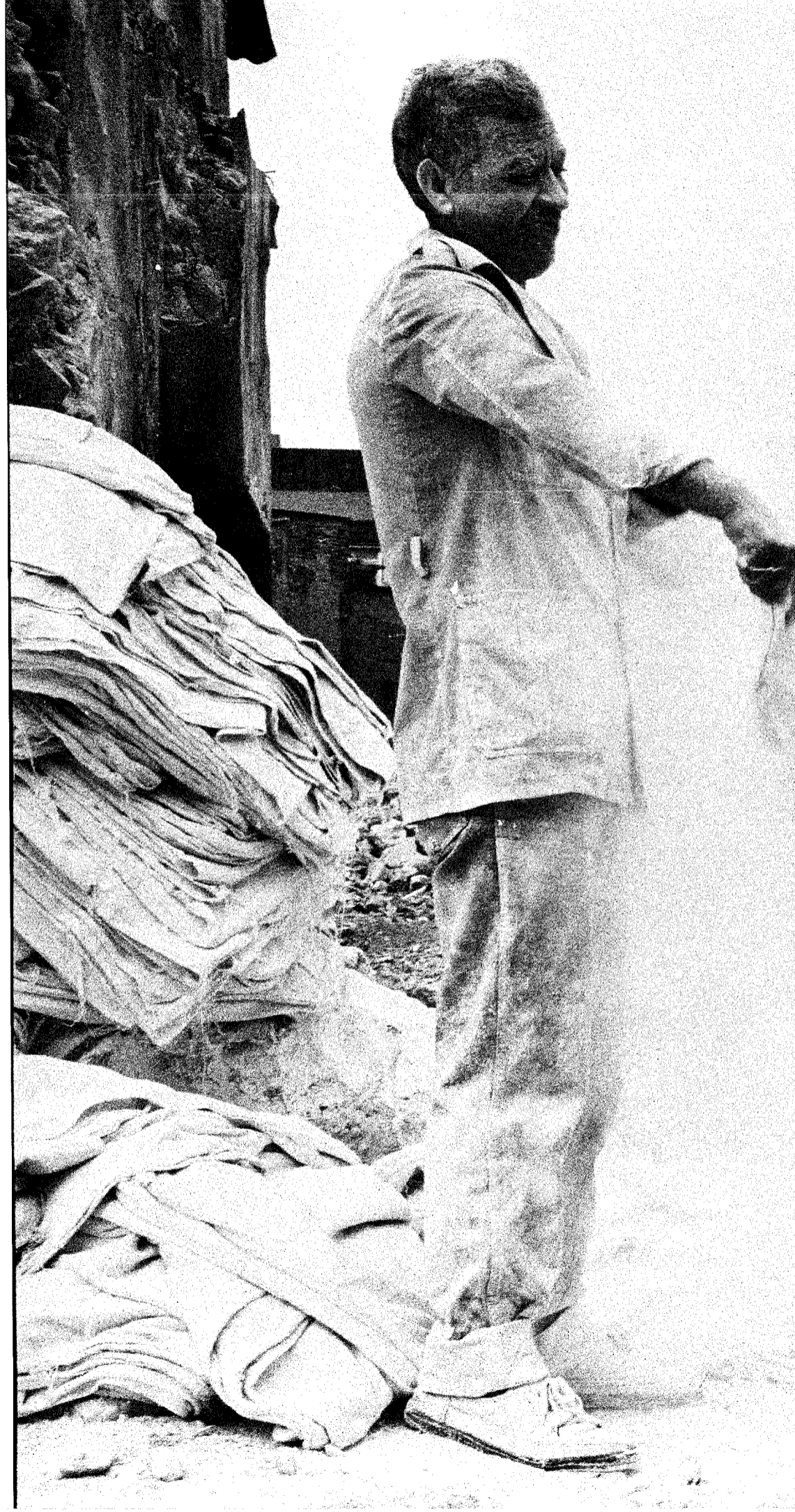
Çuvalcılar

Her gün İstanbul'da belki on binlerce çuval un fırınlara dağıtılır, başta ekme ve simit gibi çeşitli gıda maddeleri olarak sofralardaki yerini alır. Unların taşınmasında kullanılan çuvalların boşaltıldıktan sonra geri gönderilmeleri gerekirken bu da çalışanlar için bir ekme kapısı olmaktadır.

İki arkadaş, Eminönü, Sirkeci, Küçükpazar ve Süleymaniye çevresindeki fırın, pastane gibi işyerlerinden topladıkları çuvaları yığıldıkları Zindan Han'ın yanındaki boş alanda 1984 yılının güzel bir bahar günü silkeleyip katlamaya başlamışlar, ortalık toz duman. Yükselen güneş, ısınan hava, çuvaları silkeleyenleri yavaş yavaş terletince uçan tozlar ellerine yüzlerine yapışınca ortaya bu görüntüler çıktı. İki arkadaş çuvaları silkeleyen ara sıra birbirlerine bakıp gülmekten kendilerini alamadılar.



32





İşporta Cenneti

Eminönü, Beyazıt, Aksaray ve Topkapı gibi İstanbul'un büyük meydan ve geniş alanları yakın zamana kadar tam bir işporta cenneti görünümündeydi. Kurdukları tezgahlarda, Mahmutpaşa, Sultanhamam ve çevresindeki işyeri esnafının pantolon, ceket, gömlek, kravat, kemer, çorap, etek, bluz, ayakkabı gibi çeşitli eşyaları ucuz fiyata satarak peşin paraya çeviren işportacıların müşterileri genellikle dar gelimli vatandaşlardı. Cumartesi, Pazar ve bayram günleri meydanlardan cadde ve sokak aralarına kadar taşıp yayılan işporta tezgahları kaldırılınca İstanbul görüntü kirliliklerinden birinden kurtulmuş oldu.





Galata Köprüsü

Bir Alman firması tarafından 1912 yapılarak hizmete açılan 462 metre uzunluğundaki Galata Köprüsü'nün altında küçük teknelerin günün her saati Haliç'e girip çıkabilmeleri için iki aralık vardı. Köprü'nün ortasındaki 60 metrelik parça geceleri sabaha karşı römorkörle yana çekiliyor ve büyük gemilerin Haliç'e girip çıkması sağlanıyordu. Köprü'nün her iki yanındaki dubalar vapur iskelesi olarak kullanılıyordu. İç taraftaki iskelelere yanaşan küçük vapurlar Atatürk Köprüsü'nün de altından geçerek Haliç'teki çeşitli semtlere seferler yaparlardı. Köprü'nün Eminönü tarafındaki iskele Kadıköy-Adalar posta seferi yapan vapurların kalkış ve varış yeri idi. Karaköy tarafındaki duba iskeleden de Heybeliada-Büyükkada-Yalova ekspres seferleri karşılıklı olarak yapılırdı. Tarihi Galata Köprüsü'nün altındaki lokantalar, çay salonları, birahaneler gazete bayileri ve manav dükkanı buradaki renkli yaşamın birer parçasıydı. Vapurların hareket saatlerini bekleyen yolcuların bir kısmı "Erzurum Çay Evi"nde çaylarını yudumlayıp nargile içerken bir kısmı da "Neşe Birahanesi"nde demlenmeyi tercih ederdi. Vapur seferlerinin 1975 yılından sonra diğer iskelelere kaydırılmasıyla yolcular Galata Köprüsü'nden ellerini ayaklarını çektiler. Buradaki renkli yaşam yerini yavaş yavaş hüzüne bıraktı ve dükkanlar birer ikişer kapandı. Yeni Galata Köprüsü'nün yapılmasından sonra İstanbul'a yaklaşık 90 yıl hizmet eden tarihi köprü Ayvansaray-Hasköy arasına çekildi.







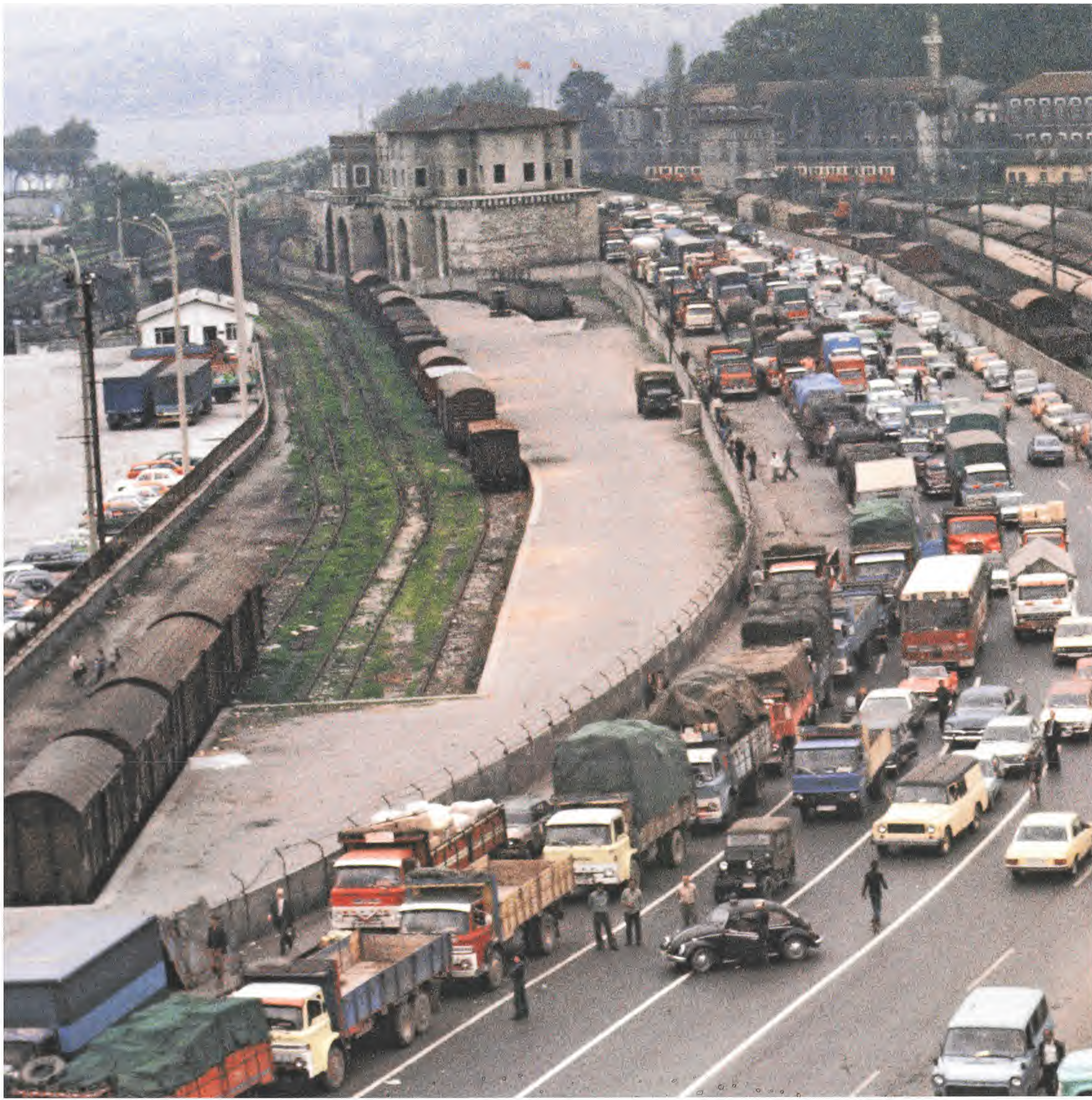


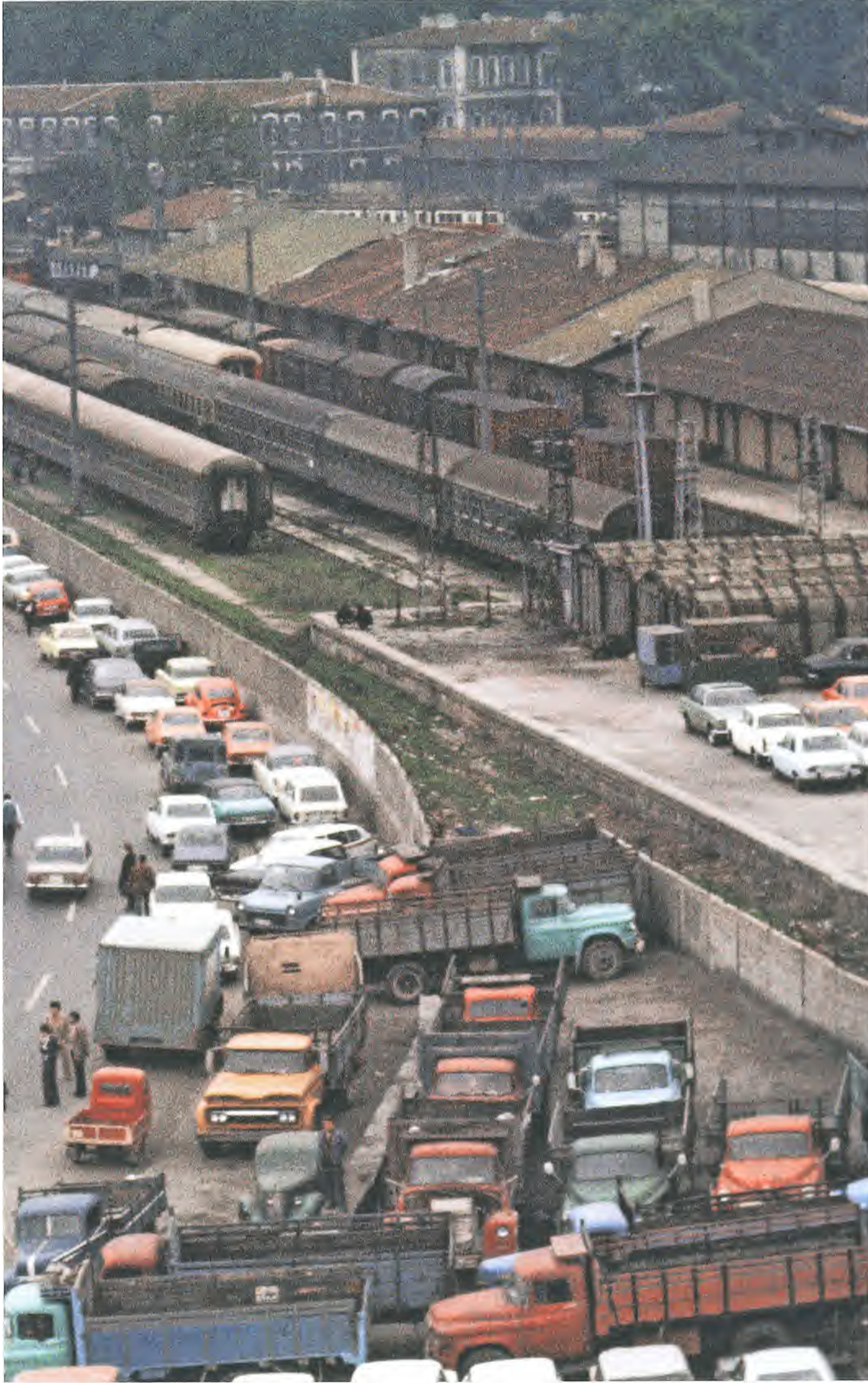


1976 yılında Tarihi Galata Köprüsü'nden İstanbul'u seyredenler.



Kapı kapı dolaşıp çamaşır satan bohçacı kadınlar 1976 yılında Galata Köprüsü'ndeki iskelede Adalar vapurunun hareket saatini bekliyor.





YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Sirkeci

Yıl 1970 li yılların henüz başı, yer Sirkeci-Sarayburnu arası. Sağ taraftaki Sirkeci Garı'nın bulunduğu alanda dizi dizi vagonlar yılların yorgunluğu içindeki görünüşleriyle beklerken, sarı-kırmızı bir banliyö treni Halkalı seferinde yol alıyor. Boğaz Köprüsü'nün henüz trafiğe açılmadığı yıllar, Sirkeci-Florya sahil yolunun sol şeridinde arabalı vapur kuyruğundaki kamyonların oluşturduğu kuyruk her zaman olduğu gibi Sarayburnu'nu geçmiş Ahırkapı'dan Çatladıkapı'yı bulmuştur. İstanbul'da yine oldukça karışık çileli bir gün, öğrenciler yürüyor, trafik arap saçı. Trafik polisleri o yıllarda kullandıkları siyah bir Wolsvagen araçla yolu kapatmış, herkes şaşkın bekliyor. Yolun sol tarafındaki Sepetçi Kasrı Osmanlı dönemindeki debdebeli yıllarından sonra terk edilmenin hüznü içinde yeniden hayat bulmanın umuduyla bekliyor.



Nakliye Ambarları

A nadolu'nun yanı sıra Trakya'dan İstanbul'a gelen ve giden her türlü malın dağıtım merkezi, nakliye ambarlarının bulunduğu Sirkeci Ebu Suud Caddesi ile çevre sokaklarında belediye zabıtaları 1974 yılında operasyon yapıyor, hedef at arabaları. Eminönü'nden Topkapı'ya gidip gelen otobüs, trolleybüs, dolmuş, taksi gibi her türlü ulaşım aracının güzergâhında bulunan Ebusuud Caddesi ile çevresindeki nakliye ambarları İstanbul trafiğini kilitleyen yerlerin başında geliyordu. Gelen ve gidecek malların büyük bölümünü taşıyan at arabaları ile elektriklerin sık sık kesilmesiyle olduğu yerde kalan trolleybüslerin neden olduğu trafik keşmekeşinin çileden çıkardığı vatandaşların feryatları üzerine yapılan operasyonlarda zabıtalılar arabalara el koyarken atları sahiplerine teslim ediyordu. Yasaklar her operasyonun ardından bir, iki gün sürüyor ardından her şey eski haline dönüyordu. İstanbulluların yıllarca çektiği trafik çilesi trolleybüslerin emekliye ayrılması ve ambarların sur dışına çıkarılmasıyla biraz olsun hafifledi.











Gülhane Parkı

O smanlı döneminde halkın yoğun olarak yaşadığı yerleşim alanlarına oldukça uzak olmasına karşın Kağıthane İstanbul'un en gözde mesire yerlerinden biriydi. Padişahların Dolmabahçe Sarayı'na taşınmasından sonra gül ve lale bahçeleriyle dolu asırlık ağaçların gölgesindeki 163 dönümlük Gülhane Parkı'nın halka açılmasıyla İstanbullular ulaşımı Kağıthane'ye oranla çok kolay bir mesire alanına kavuştular. Çok sayıda vahşi ve yırtıcı hayvanın sergilendiği Gülhane parkı uzun yıllar yoğun şekilde ziyaretçi akınına uğradı. Motorlu vasıtaların henüz kullanılmadığı yıllarda ulaşımdan nakliyeye hemen her konuda olduğu gibi temizlik işlerinde de at ve arabalar ön plandaydı. Çöplerin motorlu vasıtalarla toplanmaya başlanmasından sonra, bir katır tarafından çekilen türünün son örneği bir çöp arabası 1974 yılına kadar Gülhane Parkı'nda işlevini sürdürdü.



Trolleybüs Çilesi

Toplu ulaşım araçlarından biri olarak 1970'li yıllarda yaşamımıza giren trolleybüslerin, kullanıldığı dönemde yarı yolda bırakmadığı İstanbullu yok gibidir. Havai hatlarından aldığı enerji ile hareket eden trolleybüsler elektriklerin kesildiği anda oldukları yerde kalır içindekilerde yollarına yürüyerek devam ederlerdi. Sultanahmet'ten Gülhane'ye inen Alemdar Caddesi'nde yine elektrikler kesilmiş, trolleybüsler ve otobüsler tren vagonları gibi peş peşe dizilmişler, yolcular yürüyüş hazırlığında. Trolleybüslerin ulaşım hizmetine son verilip emekliye ayrılmalarından sonra İstanbullular rahat bir nefes aldı. Aynı caddenin bu günkü görüntüsü ise İstanbul'un aradan geçen yıllarda nereden nereye geldiğinin bir kanıtı.









YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Hac Yolculuğu

Sultanahmet Meydanı, Ayasofya Müzesi'nin önünde hac yolcuları ile onları uğurlamaya gelen yakınları 17 Kasım 1975 günü toplanmışlar, tekbir getirilip dualar ediliyor. Rehberler biraz sonra ellerindeki megafonlarla otobüslerin üzerine çıkıp yol boyunca neler yapacaklarını hangi kurallara uymaları gerektiğini uzun uzun anlatacaklar. Yakınlarıyla vedalaşıp otobüslere binen hacı adaylarını günler sürecek zorlu bir yolculuk bekliyor. Suriye üzerinden Mekke'ye ulaşan adaylar hac farizesini yerine getirip aynı yoldan dönecekler.

Sultanahmet

İstanbul'un en önemli tarihi ve turistik yeri Sultanahmet'te, ceza evinin yanındaki boş alanda 1974 yılının baharında çevre sakinleri piknik yapıyor. Der Saadet Tevkifhanesi adıyla yapılarak 1921 yılından itibaren hizmete girip Cezaevi olarak işlevini 50 yıl sürdürdükten sonra 1970 yılında kapatılan Sultanahmet Cezaevi restore edilip turizm amaçlı kullanılma açıldı. Turistlerin büyük ilgi gösterdiği otelin ilgilileri fotoğrafta piknik yeri olarak görülen alanı tesislerine katıp kazı yapınca ortaya Bizans'ın saray kalıntıları çıktı. Kazı ve restorasyon çalışmaları sürdürülen alan Sultanahmet Arkeolojik Parkı adıyla halka açılacak.





Soğukçeşme

Topkapı Sarayı'nın sur duvarlarına yapışık, Ayasofya Müzesi'nin arka sokağı Soğukçeşme'deki yıkılan Osmanlı mimarisinin özelliklerini taşıyan binalara Çelik Gülersoy damgasını vurdu. Kimi yıkılan, kimi de harabe halinde olan sokak boyunca birbiri ardına dizili evler Çelik Gülersoy tarafından satın alınarak aslına uygun restore edildi. Soğukçeşme Sokağı'ndaki evleri, oteller zincirine dönüştürüp turizmin hizmetine sunan Çelik Gülersoy buraya bir de İstanbul Kitaplığı kurdu.









YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Beyazıt

İstanbul Üniversitesi ile Kapalı Çarşı'nın yanı sıra başta imalathaneler olmak üzere binlerce işyerinin bulunduğu Beyazıt, fotoğrafın çekildiği 1976 yılında trafik çilesinin yaşandığı yerlerin başında geliyordu. Eminönü-Topkapı arasında başta toplu taşıma araçları olmak üzere her türlü vasıtanın gidiş geliş olarak kullandıkları yol İstanbullulara uzun yıllar çile çektirdi. Eminönü tarafında gıda toptancılarıyla sebze meyve halinin, Karaköy tarafında balıkhanenin kaldırılması ve tramvay hattının yapılmasıyla düzenlenen yeni güzergâh İstanbullulara rahat nefes aldırdı.





Tarihi Yarımada'nın en büyük meydanı olan Beyazıt 2000 yılında işportacıların en gözde mekanıydı.



Yüzünde yılların yorgunluğu, sırtındaki yükün ağırlığı ile trafik keşmekeşine direnmeye çalışan yaşlı bir nine.

Kumkapı

Kumkapı, İstanbul'un adı balıkla özdeşleşmiş bir semtidir. Balık denilince ilk akla gelen yer olan Kumkapı'yı bu kadar ünlü yapan Ermeni balıkçıların yaşadıkları "Küçük Deniz Mahallesi"nden eser kalmadı. Sahilyolunun yapımı için 1958 yılında yıkılan Küçük Deniz Mahallesi birbirine bitişik ikişer, üçer katlı ahşap evlerden oluşuyordu. Her evin arkası çekek yeri idi. Avdan dönen balıkçı teknelerini dalgalardan korumak için evinin arkasındaki çekek yerine çekerdi. Kumkapı'ya 1930 yılında yapılan Türkiye'nin ilk barınağı balıkçılara rahat bir nefes aldırdı Onları her av dönüşü teknelerini karaya çekmekten kurtardı. Kumkapı'ya 1963 de yapılan ve birincisinden çok daha büyük olan ikinci balıkçı barınağına 1983 yılında Azapkapı'daki balıkhaneye taşındı. Küçük Liman olarak adlandırılan ilk barınak daha sonraki yıllarda belediye tarafından doldurulup üzerine balıkçı dükkanları ve lokantalar yapıldı. Bu fotoğraf 1978 yılında çekildi, küçük ve büyük liman balıkçı tekneleriyle dolu, bugünkü balıkhanenin bir bölümüyle caminin olduğu alan çekek yeri.













YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Balıkçının Şansı

Kumkapı'da bugün balıkçı dükkânlarıyla lokantaların bulunduğu yer bir zamanlar balıkçıları fırtınalardan koruyan barınaktı. Türkiye'nin ilk balıkçı barınağı olan ve büyük mendireğin yapılmasından sonra adı "Küçük Liman" olarak anılan barınak oltacıların mekânıydı. Denize açılıp avlanan balıkçılar akşamları fırtınalara karşı korunaklı olan barınağa gönül rahatlığı ile teknelerini bağlayıp evlerinin yolunu tutuyordu. Oltacılar 1979 yılının "Anavasia" zamanı, güzel bir ilkbahar sabahı erken saatlerde bereketli avlar umuduyla Kumkapı'ya geldiklerinde kendilerini bekleyen kötü sürprizle karşılaştılar. Gece, sahil yolunda aşırı hız yapan bir sürücünün kullandığı araç barınağa düşmüş, buradaki teknelerin bazılarını batırırken bazılarını da hasar vermişti. Balıkçılarımız bazı balık türlerinin ilkbahar aylarında üremek için Karadeniz'e çıkışlarına "Anavaça", sonbahardaki dönüşlerine "katavaça" demektedirler. Bu deyimler balıkçılarımıza Rumlardan kalmıştır. Yunanca'da Anavasia gidiş, katavasia geliş anlamındadır. Barınağa gelen balıkçılar "Anavasia"nın bereketli avından önce gece teknelerinin üzerine düşen aracın çıkarılmasına yardım ettiler.

YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Pisi Pisine Batmak

T akvim yapraklarının 3 Ocak 1985'i gösterdiğinde bugünkü gibi ne birçok televizyon kanalı ne de bunların saat başı verdikleri uyarılı hava tahmin raporları vardı. Sessiz sedasız yaklaşan fırtınadan denizcilerin ve balıkçıların haberi yoktu. Sabahın erken saatlerinde güneyden esmeye başlayan lodos fırtınasında rüzgarın hızı saatte 90 kilometreyi aşarken Kumkapı balıkçı barınağında demirli olan teknelerinin yerini beğenmeyen Sezai Deniz ile arkadaşı Yılmaz Çetin'i adeta şeytan dürttü derler ya aynen öyle oldu. Şiddetli fırtınadan etkilenip zarar görmesin düşüncesiyle teknenin rıhtıma bağlı ipini çözen iki kafadar motoru bir türlü çalıştıramayınca sürüklenmeye başladılar.



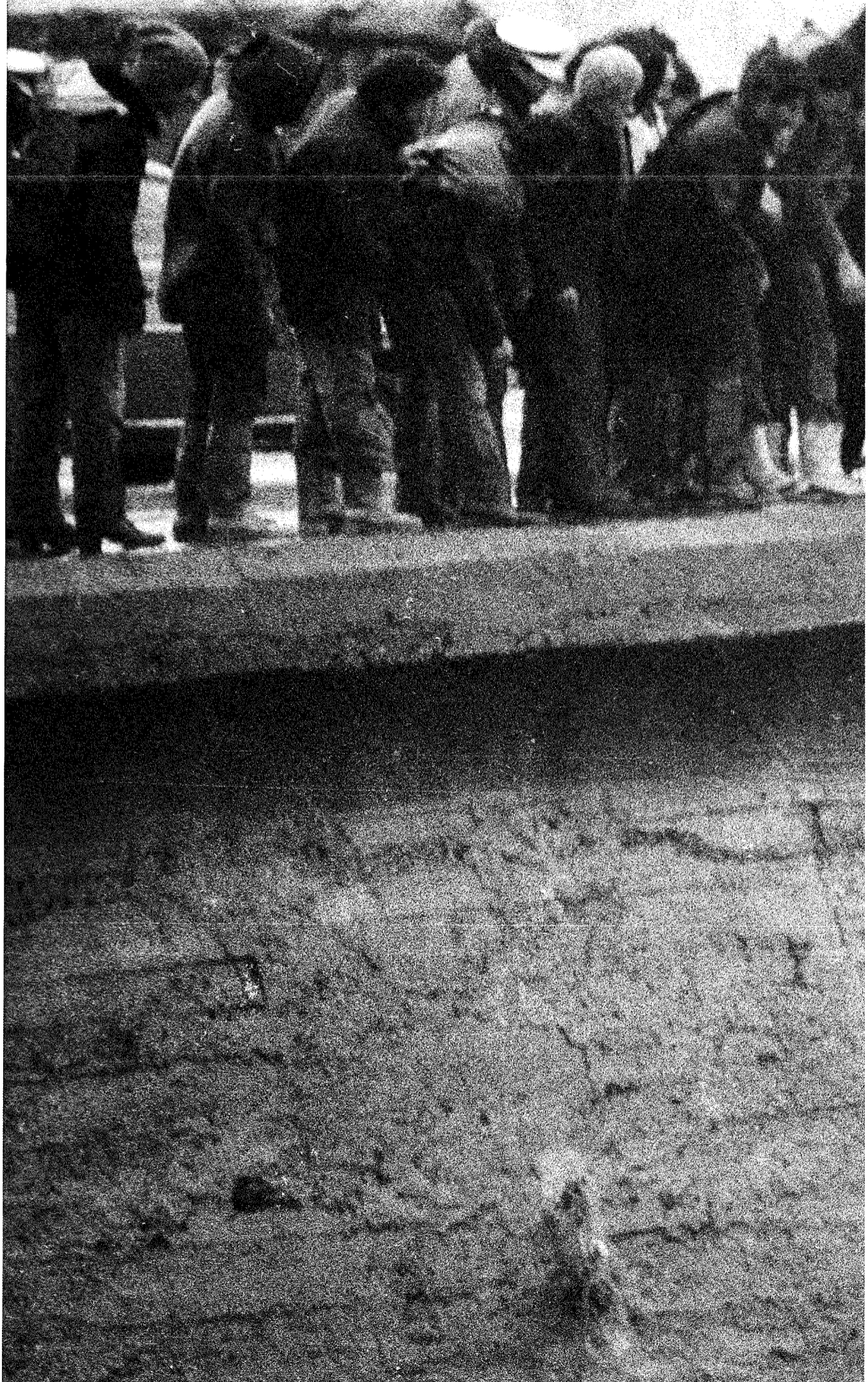


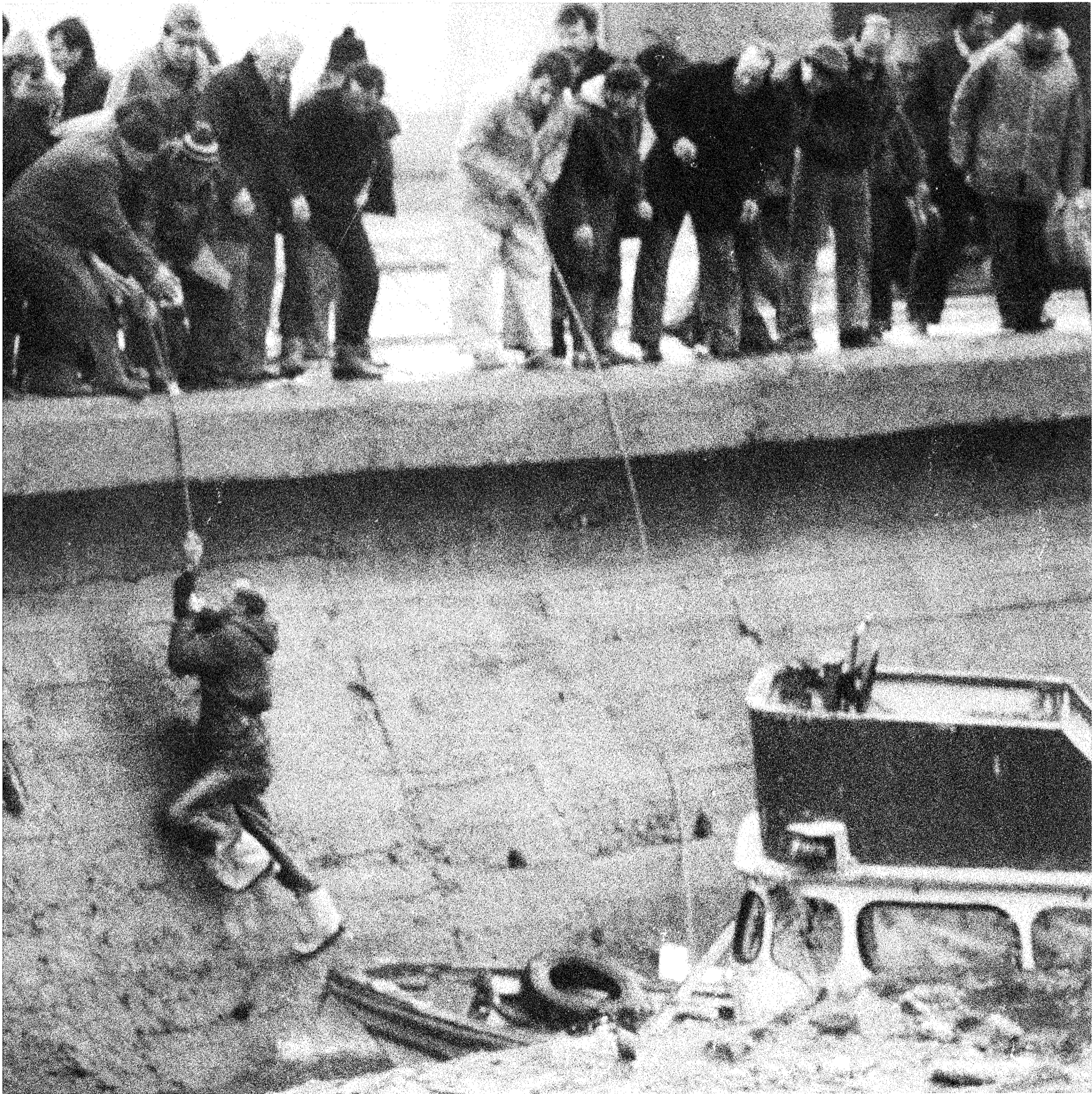
YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

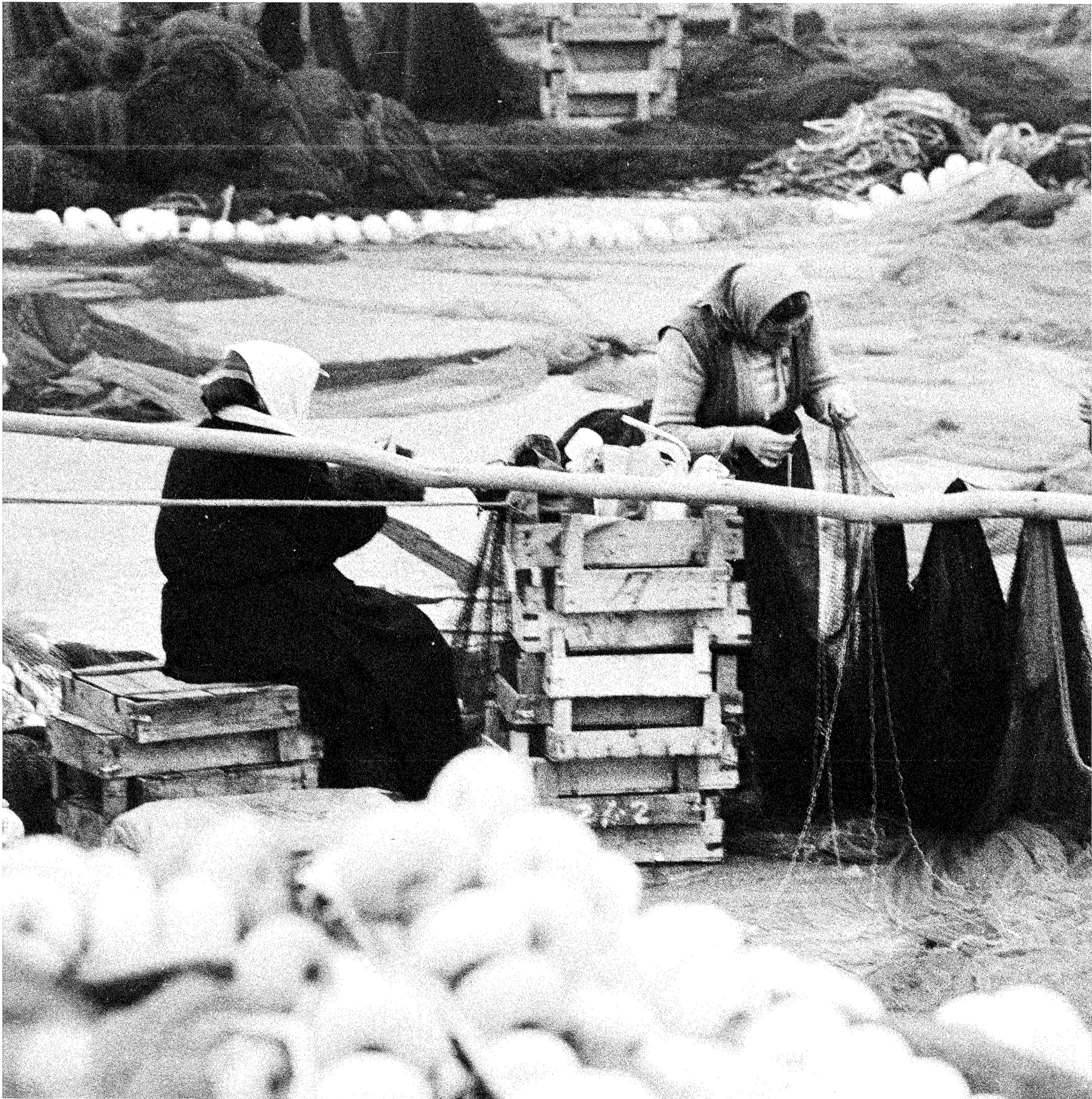
İSTANBUL

Malı Bırak Canı Kurtar

Benzinli motorlardaki buji sisteminin olmadığı, pistonlarının sıkıştırarak ısısını 600 derecenin üzerine kadar çıkardığı havanın içine enjektörlerin püskürttüğü mazotun patlamasıyla çalışan dizeller yakıtının ucuzluğunun yanı sıra düşük sarfiyatı nedeniyle balıkçılar tarafından tercih edilir. Marş sistemi takılmamış dizel motorları soğuk kış günleri çalıştırmak son derece güçtür. Teknelerinin yerini değiştirmek isteyen iki arkadaş ipi çözdükten sonra motoru çalıştıramayınca barınağın dışına doğru sürüklenip rıhtıma yaklaşınca iyice paniğe kapıldı. Ekmek teknelerinden vazgeçip can derdine düşenlerin imdadına rıhtımdaki arkadaşları yetişti. Dalgaların kayalara vurarak parçalayıp batırdığı teknedekiler iple çekilerek kurtarıldı.









YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Merametçiler

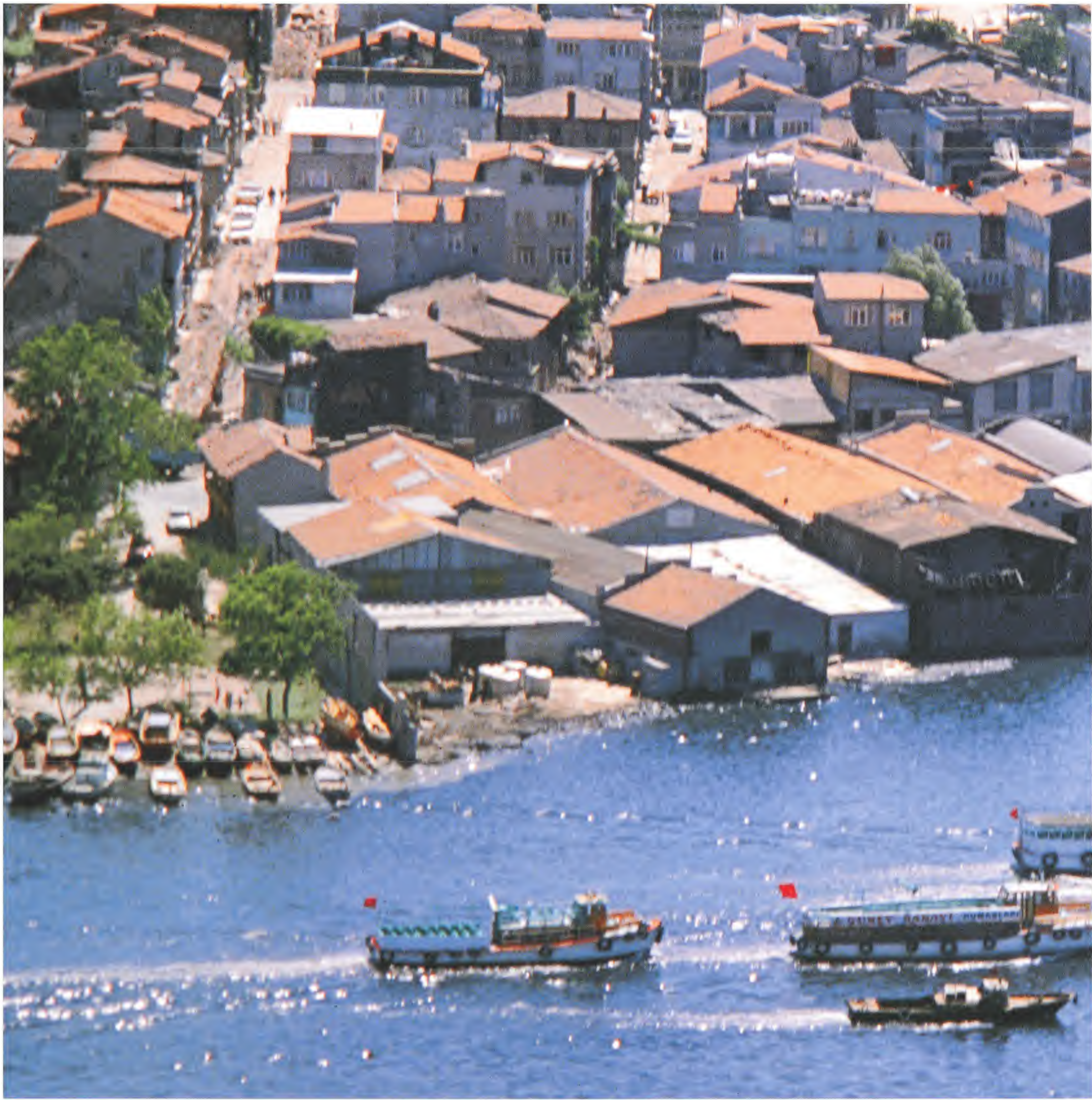
Balık ağlarının İngiliz sicimi veya bazı maddelerle güçlendirilmiş pamuk ipliğinden yapıldığı dönemlerde bunların onarımını Kumkapı'da merametçi Ermeni kadınlar yapardı. Denizin tuzlu suyunun kısa zamanda çürüttüğü, av sırasında ilişken adı verilen kayalıklara veya batıklara takılarak parçalanan ağların tamirini yapan kadınların sayısı naylonun bu sektöre girmesinden sonra hızla azalmaya başladı. İstanbul'da balıkçılığın merkezi Kumkapı'da genç kızlar evlerinde ağ örerken yaşlı kadınlarda av sırasında hasar görenleri barınaklarda tamir ederlerdi. Merametçi kadınların daha önceki yıllarda 50 den fazla olan sayıları 1985 yılında 8-10'a kadar düştü. Naylon ağların kullanımı, tayfaların zorunlu olarak tamir işini öğrenmelerinin ardından merametçi kadınları bir daha görmek mümkün olmadı.

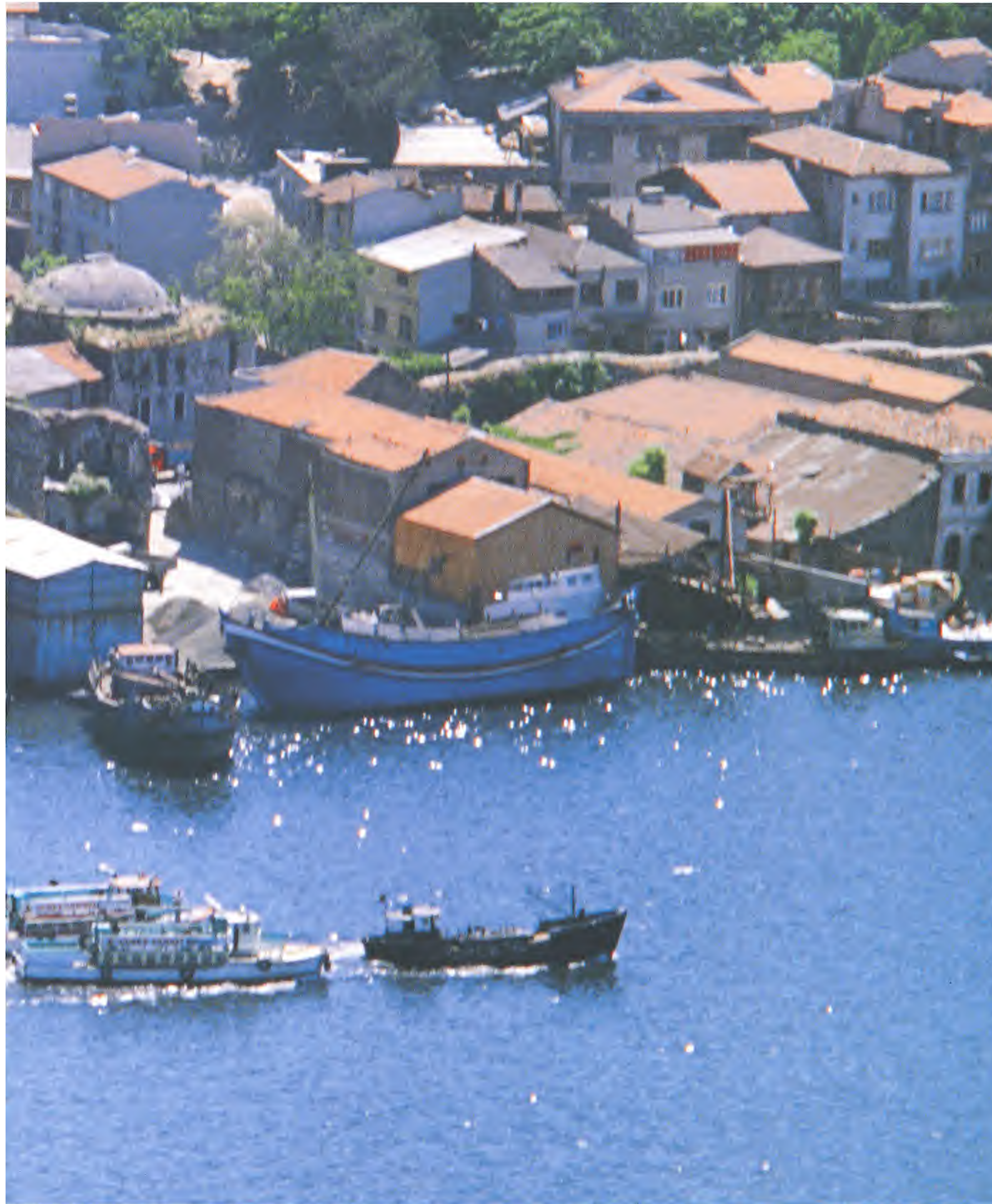
Unkapanı

Ön taraftaki balıkçı kayıklarını saymazsanız diğerleri şehir hatları ile deniz yolları işletmesinin 35 yıl önce çeşitli amaçlarıyla kullandığı deniz araçları, arka planda ise Karaköy Perşembe Pazarı görülüyor. Sağ taraftaki “Pilot”, boğazdan geçen gemilere kılavuz kaptan götürüp getirirdi. Unkapanı’na park etmiş diğer deniz araçları mavnalar ve römorkörler ile gemilere yağ, mazot ve kömür gibi çeşitli malzemeler taşıyordu. Varil varil yağlar, mazotlar veya kömür yığınlarıyla dolu mavnalar, çoğunluğu bölünebilen bacalı römorkörlerle çekilerek vapurlarla gemilere ulaştırılırdı. Mavnaları çeken römorkörlerin uzun bacaları köprülerin altına gelmeden önce güverte hizasına kadar bir manivela ile indirilir geçiş sağlandıktan sonra tekrar kaldırılıp eski haline getirilirdi











Haliç Ağlıyor

Bir zamanların balık deposu, Antik Çağ'ın Altın Boynuz'u Haliç'in kirlenme sürecinde can çekişip ağladığı yıllar. Motorlu kara taşıtlarının henüz bu günkü gibi yoğun olarak kullanılmadığı dönemlerde ulaşımın büyük bölümü deniz yolu ile sağlanıyordu. Ulaşım, balıkçılık ve askeri amaçlarla kullanılan her türlü deniz aracı için gerekli olan liman özelliklerinin tamamı Haliç'teydi. Fırtınalara kapalı doğal bir liman olan Haliç denizciler için tam bir cennetti. Deniz kuvvetlerinin savaş gemilerinden balıkçının sandalına kadar her türlü aracın yapılıp onarıldığı, hurdaya ayrılanların söküldüğü tersaneler, çekek yerleriyle iskelelerin kıyıları boyunca uzandığı Haliç'in suları pırl pırl, masmaviydi. Her şey 60 yıl önce ağır sanayinin Haliç kıyılarına yerleştirilmesinin planlanıp uygulanmasıyla tersine döndü. Alt yapısı olmadan kurulan yüzlerce fabrikanın yanı sıra bunlara paralel olarak konutların çevreye hızla yayılması Haliç'in kirlenme sürecini başlattı. Bu fotoğraf Haliç'teki kirlenme sürecinin doruğa çıktığı yıllardan 1979 da Balat sahilinin ağlanacak halini gözler önüne seriyor.





Kasımpaşa

Kasımpaşa fetihten sonra Osmanlı için İstanbul'un en önemli semtlerinden biriydi. Fatih Sultan Mehmet tarafından İstanbul'un fethinden hemen sonra Osmanlı İmparatorluğunun deniz gücüne yeni gemiler kazandırmak ve bunların bakım onarımlarının yapılması için kurduğu Haliç Tersanesi aradan 500 yılın üzerinde bir zaman geçmesine karşın dimdik ayakta. Cezayirli Hasan Paşa'nın 18nci yüzyılın son çeyreğinde yaptırdığı Kalyoncu Kışlası ile içindeki Cami de dimdik ayakta. Bugün yeşillikler içindeki Kasımpaşa Meydanı'nın 1977 'deki görünümü neyse ki dimdik ayakta değil. Odun, kömür ve kum depoları, at arabaları ve daracık yollardaki ulaşım çilesi bir nebze olsun noktalanmış. Camialtı Tersanesi'nin önünde bekleyen akaryakıt, yağ ve kömür yüklü mavnalar da tarih oldu .



Haliç

Milattan önce iki binli yıllarda Haliç, Antik Çağ'ın Altı Boynuz'uydu. Bu çağda yaşayan ve balıkçılıkla uğraşanlar bereketinden dolayı Haliç'e bu adı vermişlerdi. Haliç'in balıkçılıktaki bereketi Bizans'ı da etkilemiş Onlar da sikkelerini orkinos figürleriyle süslemişlerdi. Cumhuriyetle yaşıt balıkçılarda Küçükpazar, Cibali, Fener, Ayvansaray gibi Haliç semtlerinde yaşayanların genellikle balıkçılıkla uğraştıklarını anlatmaktadır. Orta ve ağır sanayinin Haliç kıyılarına yerleşmesiyle başlayan kirlenme süreci burayı olduğu gibi Marmara'yı da etkilemiştir. Haliç'te Osmanlı döneminde yapılan tersanelere Cumhuriyet döneminde yenileri eklenmiş, yapılan planlardan sonra çevreye yerleşen 600 fabrika kirlenme sürecini iyice hızlandırmıştı.













YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

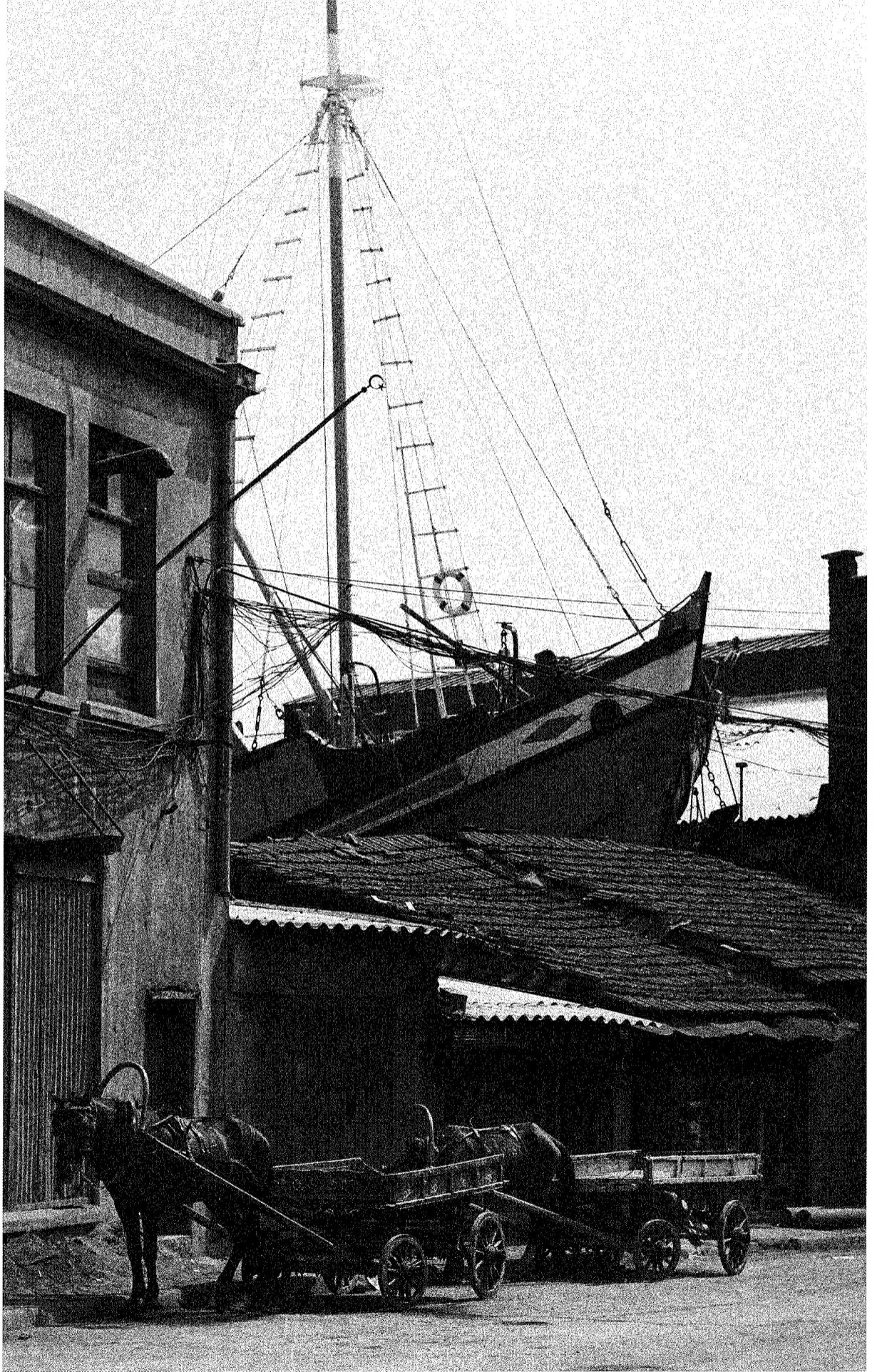
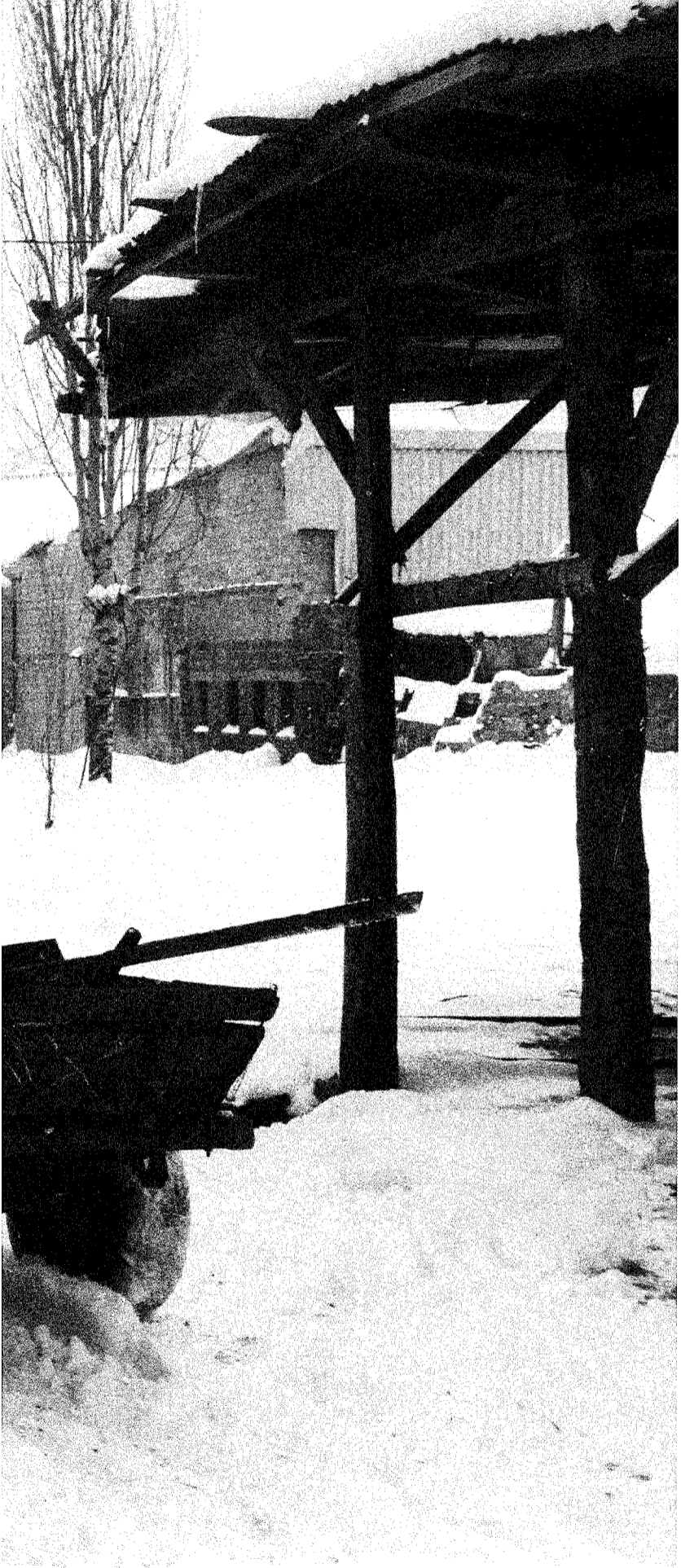
İSTANBUL

Haliç Çöpe Bariyer

Çevresindeki fabrikaların büyük bölümünün yıkılıp yerlerine parklar, bahçeler ve sosyal tesislerin yapılmasından sonra Haliç, kıyılarındaki çamur deryalarından da kurtarıldı. Yapılan tüm çalışmalara karşın çevredeki fabrika, işyeri ve konutlardaki vatandaşların çöplerini Haliç'e dökme alışkanlıkları sürüp gidiyordu. Haliç'e dökülen çöpler bir süre sonra Eminönü, Karaköy rıhtımlarında çirkin görüntüler oluşturup Marmara'ya yayılıyordu. Kağıthane'den gelen derenin önünü 2001 yılında bariyerle kapatan ilgililer bir gün sonra fotoğraftaki görüntüyle karşılaşınca hayrete düşüp :”Bu kadarını da beklemiyorduk” demekten kendilerini alamadılar.



1973 yılının kışında Balat.



1975 yılında Ayvansaray.





YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Hasköy İskelesi

Birbirlerinden çok uzaktaydılar, ikisi de buram buram tarih kokuyordu. Biri Hasköy’de vapur iskelesi diğeri Eminönü-Karaköy arasında köprüydü. İstanbullulara yüz yıla yakın bir zaman hizmet etmişlerdi. Kaderin onları birbirine yaklaştırdığında emekliydiler, iskele terk edilmiş, köprü ise yerine yenisi yapıldığı için bir kenara atılmıştı.

Alibeyköy’den, Kağıthane’den dökülen çöpler emekli Galata Köprüsü’nün etrafında birikip tarihi Hasköy Vapur İskelesi’nin çevresini de sardı. Uzun süren çalışmalar İstanbul’a hizmet etmiş iki tarihi eserle birlikte Haliç’e de nefes aldırdı. Ne yazık ki Hasköy Vapur İskelesi de zamanla yok olup gitti.



Azapkapı'daki Balık Hali

Azapkapı, İstanbul Balıkhanesi'nin üçüncü yeri idi. Geçen yüzyılın başından 1955 yılına kadar Eminönü'ndeki Zindan Han ile tarihi Galata Köprüsü arasındaki alanda bulunan balıkhaneye yolların genişletilmesi nedeniyle bugünkü Ticaret Üniversitesi'nin yanındaki alana taşındı. Gıda toptancıları, sebze ve meyve hali ile balıkhanenin yan yana oluşu Eminönü trafiğini içinden çıkılmaz hale getiriyordu. Balıkhanenin 1963 yılından itibaren üçüncü durağı Azapkapı oldu. Marmara ve Boğaz'da avlanan balıkçılar için burada herhangi bir sorun yoktu. Başta Karadeniz olmak üzere diğer bölgelerden kamyonlarla gönderilen balığı şehir içindeki dükkan ve benzeri iş yerlerine dağıtan araçların yoğunluğu ile ortaya çıkan trafik keşmekeşini İstanbullular 20 yıl çekti. Azapkapı'dan Kumkapı'ya 1983 yılında taşınan balıkhaneye burada "Kumkapı Su Ürünleri Hali" adıyla hizmet veriyor.







1975 yılında Marmara Denizi'nde avlanarak Azapkapı'daki Balıkhaneye getirilen binlerce kasa istavrit balığı satılmadığı için denize dökülüyor.



Azapkapı'daki balık halinde 1973 yılında yer darlığı nedeniyle denizdeki teknelerde depolanan kasalar.









YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Perşembe Pazarı

İstanbul'da 1975 yılının soğuk, karlı bir kış günü, siz Haliç'in böyle sessiz sakin görünüşüne aldanmayın, dışarıda yani Karadeniz'de, Boğaz'da ve Marmara'da kıyamet kopuyor, deniz adeta kuduruyor. Deniz taşımacılığında, henüz konteynır devrinin başlamadığı yılların gözde araçları çektirmeler Perşembe Pazarı'ndaki "Nöbet Mahalli"nde fırtınanın dinmesini bekliyor. Başta İstanbul olmak üzere Marmara ve Karadeniz'deki iller için getirilen malları taşıyan gemiler ya Haydarpaşa Limanı'na yanaşır ya da Salıpaazarı önlerindeki dubalara bağlanırdı. Gemilerle getirilen mallar gidecekleri yerlere çektirmelerle ulaştırılırdı. İlk tasarlandığında yelken veya kürekle sefere çıkan çektirmeler 1930 yılından itibaren motor gücüne kavuşmuş. İstanbul'un içme suyundan inşaat kumuna, sebzesinden meyvesine kadar hemen hemen her türlü ihtiyaç maddesini taşıyan çektirmeler de sonunda teknolojiye yenik düşmekten kurtulamadılar. Deniz taşımacılığında konteynır devrinin başlaması, ardından Haliç'teki çevre düzenlemeleri bir devire adını yazdıran çektirmelerin sonunu getirdi. Haliç'teki küçük tersane ve çekek yerlerinde birer birer sökülen yüz kadar çektirme hamamlarda yakıldı. Kurtulan 8-10 kadar çektirme Adalar-Kartal arasında yük taşımaya devam ederken birkaç tanesi de turizm amaçlı kullanılıyor.







Gemilerin bakım ve onarımlarının yapıldığı Perşembe Pazarı'ndaki dükkanlarda her türlü imalat yapılmaktaydı.



Denizcilerin her türlü ihtiyaçlarını karşıladıkları Perşembe Pazarı Afrikalıların da ekmeğiydi.



1975 yılında Perşembe Pazarı'nda nöbet mahallinde sıra bekleyen çekirmeler ve onarımdaki gemiler.



Her türlü yükü taşıyan ve çektirme adı verilen ahşap tekneler 1980'li yıllardan sonra teknolojiye yenik düştüler.

İskele de Battı

İki kıta arasında deniz ulaşımının sağlandığı önemli iskelelerden biri olan Karaköy Vapur İskelesi ile çevresindeki canlılık İstanbul'daki değişim rüzgârlarından etkilenerek her geçen yıl azalıyor. Tarihi Galata Köprüsü ile Yolcu salonu arasındaki rıhtım boyunca uzanan dükkanların büyük çoğunluğu içkili restoranlara dönüştü, ne "Emanetçi Sultana" ne "Adapazarı Islama Köftecisi" ne de sandallarda balık satanlar kaldı. En sonunda olanlar oldu ve 21 Kasım 2008 gecesi esen şiddetli fırtına sırasında hasar gören Karaköy Vapur İskelesi'nde batarak tarihe karıştı. Olaydan habersiz olanlar sabah erken saatlerde Kadıköy'e geçmek için geldikleri Karaköy'de vapur iskelesini göremeyince çok şaşırdılar.







1975 kışında Kadıköy'den Karaköy'e geçen yolcular işyerlerine ulaşmaya çalışıyor.



Karaköy'deki Kemeraltı Caddesi İstanbul trafiğinin en sorunlu yerlerinden biriydi.



YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Tarlabaşı

Fotoğrafın sol tarafındaki kamyonun ilerlediği yol, Taksim'den Tepebaşı'na uzanan ve tek yönlü kullanılan Tarlabaşı Caddesi idi. Aksaray, Fatih ve Eminönü yönünden gelerek Taksim'e çıkmak için Atatürk Köprüsü'nü kullanan araçların güzergahı İstiklal Caddesi'nden geçirdi. Aynı yöne dönüş yolu ise ancak iki aracın güçlükle yan yana ilerleyebildiği tek yönlü Tarlabaşı Caddesi'ydi. İngiliz Konsolosluğu'nun alt tarafındaki Kamer Hatun Camii'nin yanındaki asırlık binalara dalan kepçeler, grayderler ve belediye işçileri ortalığı toz duman ederek Taksim'e doğru ilerlemeye başladığında yıl 1986'ydı. Sayıları 350 kadar olan tarihi binalarda yaşayanlar evlerini apar topar terk edip başka yerlere yerleştiler. Aylar süren yıkım ve yapılan çalışmaların ardından ortaya O günkü Tarlabaşı Caddesi'nden bu günkü Tarlabaşı Bulvarı çıktı.





1986 yılında Tarlabası Bulvarı'nın açılışı için tarihi evler birer birer yıkıldı.



Tarlabası Caddesi'nde yıkılan evlerini terk edenler geride evcil hayvanlarını bırakmak zorunda kaldılar.





Taksim

İstanbul'un en ünlü meydanıdır Taksim. Cumhuriyet'in ilk yıllarında Askeri kışla ile küçük evlerin bulunduğu, alan özelliği taşımayan bölgeye 1921 yılında yapılan ahşap tribünlü Taksim Stadi'nda Türk Milli Takımı ilk maçını 1923 de Romanya ile oynadı. Cumhuriyet Anıtı'nın 1928 de açılmasından 11 yıl sonra askeri kışlayla Taksim Stadi yıkılarak park ve meydan haline getirildi. Zamanla miting ve çeşitli toplumsal etkinliklerin sembol alanı haline gelen Taksim Meydanı 1977 deki 1 Mayıs olaylarından sonra bu tür toplantılara kapatıldı. Tarlabası Bulvarı'nın hizmete girişine kadar Şişhane Taksim arasındaki araç trafiği İstiklal Caddesi üzerinden sağlanıyordu. Cadde üzerinde birbirine karışan dev boyutlu tabelaların yarattığı görüntü kirliliği bunların yasaklanmasıyla ortadan kaldırıldı. Dar sokaklarında evler arasına asılan çamaşırlar Tarlabası ile birlikte susuzluğu sembolize ediyordu. Kesintinin günlerce sürmesinin ardından suların akmaya başlamasıyla yıkanan çamaşırlar sokak aralarının alışıldık görüntüsünü oluşturuyordu. Diğer fotoğraf bir bayram öncesi dev Atatürk posterinin Taksim'e asılışı görülüyor











İtfaiye ekipleri 1976 yılında İstiklal Caddesi'ndeki bir işyerinde çıkan yangını söndürmeye çalışıyor.



Tarlabası'ndaki ara sokaklarda her su kesintisinin ardından yıkanan çamaşırlar.



1988 yılında Taksim'de kutlanacak Cumhuriyet Bayramı hazırlığı.





YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Kabataş

Yüz yıla yakın bir zaman İstanbul'un yükünü çeken tarihi Galata Köprüsü'nün iyice yıpranıp 1975 yılından itibaren bazı dubalarının sık sık batma tehlikesiyle karşılaşması üzerine buradaki vapur iskeleleri kaldırıldı. Köprü'nün yükünü azaltmak için Eminönü tarafından Adalar'a posta seferlerinin yapıldığı iskele Sirkeci'ye, Karaköy tarafındaki Adalar- Yalova hattının iskelesi de Kabataş'a alındı. İstanbul'un en eski iskelelerinden biri olan ancak iki kıta arasındaki ulaşımda yeteri kadar kullanılmayan Kabataş'ın yıldızı Adalar iskelelerinin buraya alınmasıyla parlamaya başladı. Bu fotoğrafın çekildiği 1978 yılında silik bir görüntü içindeki Kabataş'a aradan geçen yıllarda yeni vapur ve deniz otobüsü iskeleleri yapıldı. Tramvayla metro hatları Havaalanından, Maslak'tan Kabataş'a kadar aktarmalı da olsa ulaştırıldı. İstanbul trafiğini kilitleyen Eminönü'ndeki otobüs duraklarının Kabataş Meydanı'na alınması da büyük rahatlık yarattı.

Topkapı

Topkapı'da yolun bir tarafının Anadolu, diğer tarafının Trakya otogarı olduğu 1985 yılı. Türkiye'nin 66 vilayetine gidenlerin ve gelenlerin ilk ve son durağı. Sur dibine kurulan işporta tezgahları Sultanhamam'ı aratmıyor. Ayakkabıdan pantolona, iç çamaşırından şapkaya, iğneden ipliğe her şey var. Anadolu'dan ve Trakya'dan gelip gidenlerin ilk ve son durağı Topkapı otogarının altın yılları. Otobüsler, minibüsler, kamyonlar, kamyonetler, işporta tezgahları ve onbinlerce yolcu. Gece gündüz durmaksızın yoğun bir hareketin yaşandığı Topkapı Otogarı'ndan onca yıl sonra geriye kala kala ortadaki ağaç ve hatıralar kaldı.







Otogar'ın kaldırılmasından sonra Topkapı ve çevresi uzun yıllar çöplük görünümünde kaldı.



2000 yılında çekilen bu fotoğraf Topkapı'nın acınacak halini gösteriyor.









YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ
İSTANBUL

At Pazarı

Yakın sayılabilecek bir zamana, motorlu vasıtaların trafiğe çıkıp sayılarının hızla artıp yaşamın vazgeçilmez parçası oluncaya kadar atın, arabanın Dünya'nın hemen her yerinde olduğu gibi İstanbul içinde önemi büyüktü. Tarih boyunca atlar ve çektikleri arabalar savaş meydanlarından çöp taşımacılığına kadar insan yaşamının ayrılmaz parçası olmuştur. Halkın çoğunlukla yaşadığı semtlerde bugün olduğu gibi iğneden ipliğe, gıda maddelerinden giyim kuşama kadar insanların ihtiyaç duyduğu hemen her şeyin alınıp satıldığı pazarlar kurulurdu. Bu pazarlardan bir tanesi de "At Pazarı"ydı. İstanbul'daki at pazarı Vatan Caddesi ile Edirnekapı arasındaki Sulukule'nin bitişiğindeki surların dışında Çarşamba günleri kurulurdu. At ve arabaların yanı sıra her türlü koşumun, incik, boncuk, nazarlık ve kamçının alınıp satıldığı alanda çaycılar, salepçiler, simitçiler ve de falcı kadınlar sabahın erken saatlerinden itibaren yerlerini alırlardı. Mahalle aralarında tek atlı arabalarıyla sebze meyve satanlar, genellikle Trakya'dan gelen çiftçilerle, Adalar'da faytonculuk yapan arabacıların çoğunlukta olduğu topluluk için satıcılar çeşitli gösteriler yaparlardı. At satın alacak olanlar dişlerine bakarak kaç yaşında olduğunu anlamaya çalışırlardı.







İstanbul'daki seyyar satıcıların, Trakya'daki çiftçilerin ve Adalardaki faytoncuların ihtiyacı olan atlar için Çarşamba günleri kurulan pazar yeri.



Atpazarı'nda atların yanı sıra arabalar için her türlü malzeme bulunuyordu.

Kazlıçeşme

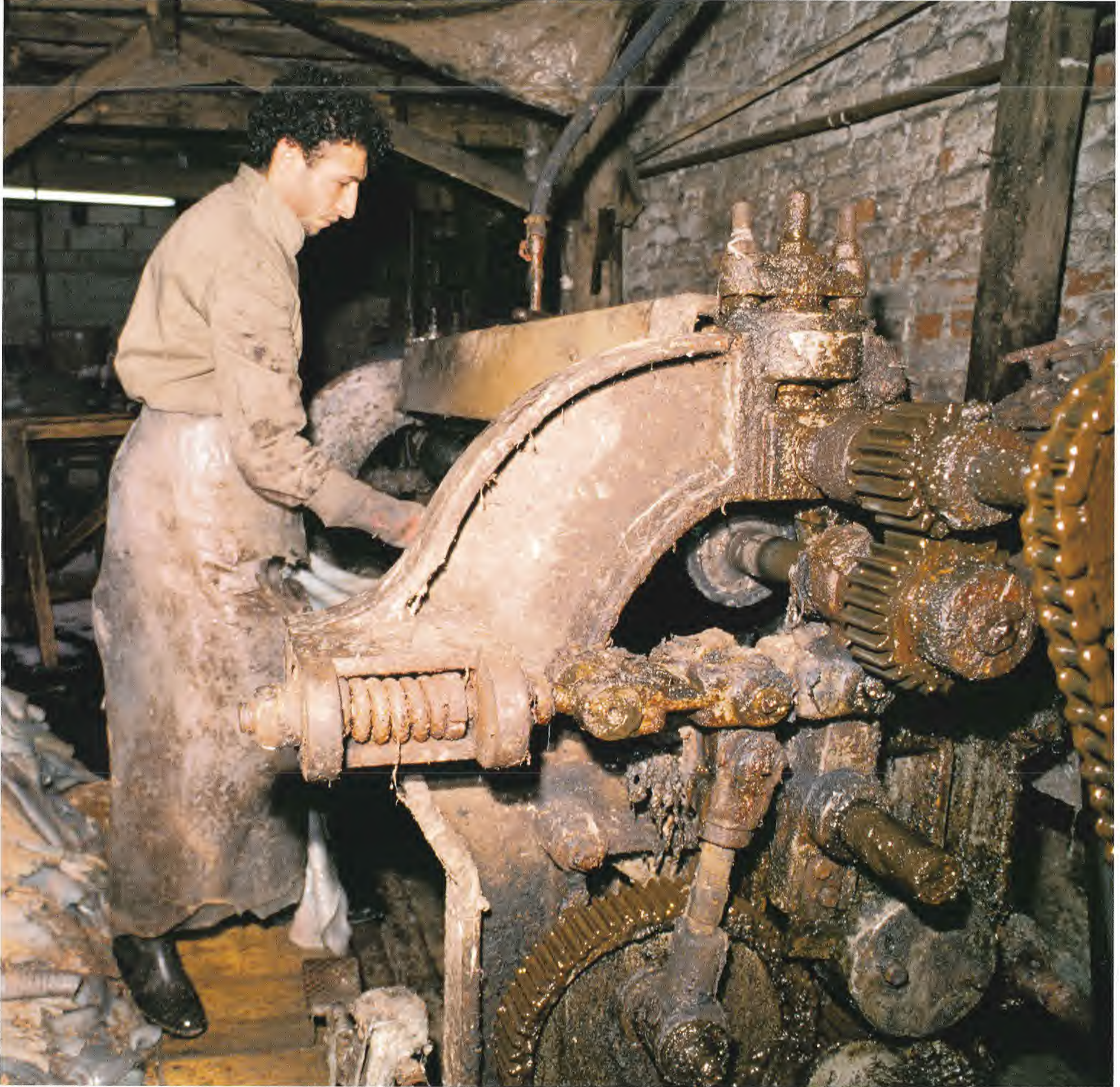
Yüzyıllar boyu İstanbul dericiliğinin merkezi olan bu nedenle “Tabakhaneler Sementi” adıyla anılan Kazlıçeşme, “Korkunç” olarak tanımlanacak kokusuyla hatırlanmaktadır. Sirkeci-Florya sahiyolunun kenarındaki Kazlıçeşme’den etrafa yayılan koku, İstanbul’a hava yolu ile gelip çoğunluğu buradan geçen turistlerin şaşkınlık içinde sordukları soruları tercümanlar veya şoförler utana sıkıla izah etmeye çalışırlardı. Kazlıçeşme’deki dericilerin 1993 yılında Tuzla’ya taşınmasından sonra İstanbul bu utançtan kurtuldu. Aslında dericilik Kazlıçeşme’de başladığında burası şehir dışında, yerleşim alanlarının uzağındaydı. Denize yakınlığı, suyunun bolluğu ile dericiliğe uygun bir yer olan Kazlıçeşme’yle çevresine yoğun ilgi 1946 dan sonra başladı. Deri ve mensucat fabrikalarında çalışan işçilerin konut sorunu ile başlayan gecekondu furyası inanılmaz boyutlara ulaştı. Başta deri fabrikaları olmak üzere birçok işyerinin yerleşim alanını dışına çıkarılmasıyla buralardaki yaşam daha düzenli bir hale geldi.











Kazlıçeşme'deki deri fabrikalarında tarihi sayılabilecek eski makinelerle üretim yapılıyordu.



Pislik içindeki Kazlıçeşme'de üretim yapmaya çalışanların en çok at arabalarını kullanmak zorundaydılar.









YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Aksaray

Vatan Caddesi'ni Taksim'e, Beyazıt'a, Yenikapı'ya bağlayacak Aksaray üst geçidi yapılıyor yıl 1974. Vatan Caddesi Edirne kapı gidiş geliş yönü boş. Caddenin başındaki araçlar Muratpaşa Camii'in yanında birikmiş, Millet Caddesi'ne çıkıp Topkapı yönüne gitme çabasındalar. Kenardaki pazar yeri şimdiki metro istasyonuna kadar uzanıyor. Sol taraftaki damalı dolmuşlar Topkapı-Taksim arasında çalışıyor. Aradan geçen onca yıl boyunca büyüyen ağaçlar cami bahçesindeki mezarlığı bile artık görünmez hale getirmiş.





Bu fotoğraf Yenikapı ile Aksaray arasında 1975 yılının trafiğini gösteriyor.

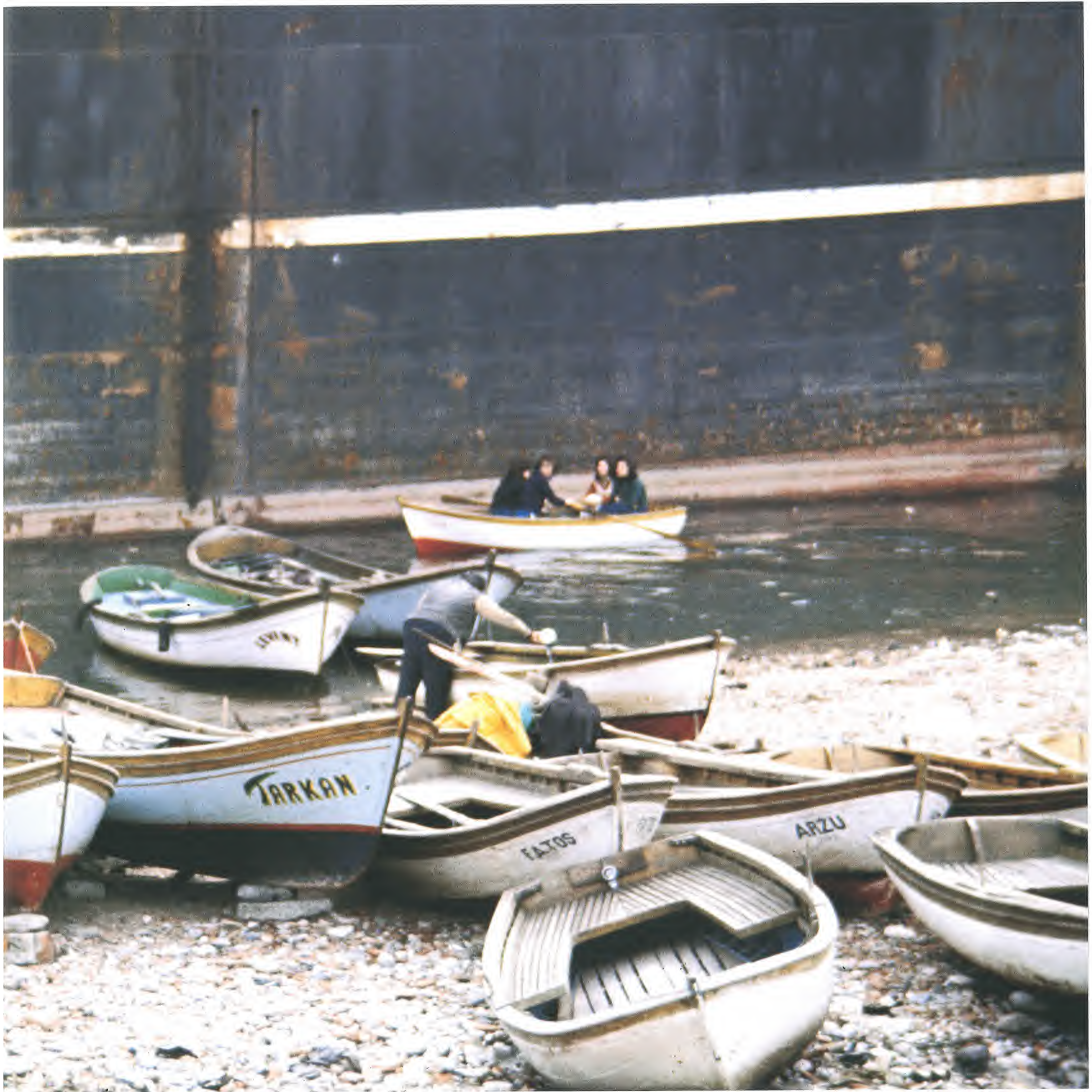


1975 kışında Aksaray Meydanı'nda kardan adam yapan çocuklar.

Yenikapı

Bugün İstanbul Deniz Otobüsleri'nin merkezinin bulunduğu, henüz mendirek yapılmadığından dalgaların engelsiz ulaştığı Yenikapı'nın 1975 yılında davetsiz bir misafiri var, kışın dalgaların sürüklediği Yunan bandıralı İriini isimli gemi. Fırtınanın sürükleyip Yenikapı sahilinde boylu boyunca karaya oturttuğu gemi çekek yerlerinde kiraya verdikleri sandallarla geçimlerini sağlayanlar için uzun süre emniyetli bir liman oldu. Sevgililerin sandal sefası yapıp denizin tadını çıkardıkları Yenikapı, belediye temizlik işçilerinin grevi sırasında çöp döküm yeri olarak kullanıldı. Mendireğin yapılıp, çöplüğün üzerinin toprakla doldurulmasının ardından burası İDO'nun merkezi ve en büyük iskelesi oldu.







Samatya Sahili

Sirkeci-Florya sahil yolundaki Samatya Sigorta Hastanesi'nin tam karşısı,1975 yazının sıcak bir pazar günü. Çevrede oturanlar serinlemek için kendilerini denize atıyorlar hem de atlarıyla arabalarıyla. Çocuklar, babalarının hafta boyu koşturup evin nafakasını çıkardığı atı, arabayı sahile getirmişler. Hem kendileri serinleyecek, hem de atı, arabayı güzelce yıkayıp iyi bir iş yapmanın mutluluğu ile evlerine dönecekler. Denizin kirliliği ve çöpler umurlarında bile değil. Aradan geçen onca yıldan sonra Samatya Sahili'de birçok yer gibi yeniden yapılandırıldı ve bu tür görüntüler tarih oldu.



Çöpler Denize

İstanbul'un Yedikule'deki surları 25 yıl öncesine kadar denizle kucaklaşırdı. Belediye işçilerinin grevleri sırasında çöp dağlarının oluştuğu yerlerde yöneticilerin bulup sarıldıkları çarelerin başında deniz geliyordu. Grevlerin ardından işbaşı yapanların sırtındaki yük öyle kolay kolay kaldırılacak gibi değildi, şehrin göbeğindeki Halkalı çöplüğü bile uzak geliyordu. Çare en yakında, denizdeydi. Bugün, kısa adı İDO olan , deniz otobüsleriyle feribotların iskelelerinin bulunduğu Yenikapı ile Yedikule sahili hedefteydi. Binlerce kamyon çöp, sahillere döküldü, denizin doldurulan yerlerinin üzerleri toprakla örtülüp zamanla yeşil alan haline getirildi. Yedikule surlarının önü doldurulurken Kazlıçeşme'deki deri fabrikalarının dumanı da tütüyordu.











1980 yılına kadar denizle kucak kucağa olan Yedikule Surları belediye tarafından çöplük haline getirildi.



Temizlik işçilerinin grevleri sırasında biriken çöplerin döküldüğü Yedikule Surları'nın etrafı daha sonraki yıllar toprakla örtülüp park haline getirildi.



Zeytinburnu Çimento Fabrikası

O smanlı dönemiyle Cumhuriyet'in başlarında dikkate değer yerleşimin olmadığı Zeytinburnu'nda mezarlıklar, bostanlar ve boş alanlar bulunuyordu. Başta İstanbul olmak üzere Trakya Bölgesi'nin ihtiyacını karşılamak amacıyla yerleşim bölgelerinin uzağındaki Zeytinburnu'na 1938 yılında çimento fabrikası kuruldu. Zeytinburnu ile komşu Kazlıçeşme'nin 1947 yılında ağır sanayi bölgesi olarak belirlenmesiyle çimento fabrikasının çevresinde başlayan hareket her geçen yıl artarak sürdü. Fabrikalar peş peşe kurulurken 1950' ler de Balkanlardan gelen göçmenlerle, yol yapımı için Aksaray'da evleri istimlak edilenlerin buraya yönlendirilmesiyle Türkiye'nin ilk gecekondu mahallesi Zeytinburnu'nda ortaya çıktı. Ağır sanayi bölgesi Zeytinburnu'nda yaşanan bu hareketin ardından kuşatma altında kalan çimento fabrikası yaklaşık 50 yıl süren faaliyetinin ardından çevreyi yoğun şekilde kirlettiği için kapatılıp yıkıldı.

Ölüm Virajı

Gidiş gelişli çift yönlü yolların orta refüjleriyle, kaldırım kenarlarının henüz bariyerlerle tanışmadığı yıllarda trafik canavarı İstanbul'da çok can aldı. Zeytinburnu Çimento Fabrikası'nın etrafa yaydığı toz, yağmurun çiselemeye başlamasıyla yolu sabun gibi kayganlaştırıyor, frene hafifçe dokunanlar bile ya karşıdan gelenlerle çarpışıyor ya da kendilerini denizde buluyorlardı. İş adamı Ali Rıza Erdiç 1 Mayıs 1974 günü sabah saat 7.30 sıralarında evinden işine gitmek üzere 1956 model Cadillac'ı ile yola çıktığında hava günlük güneşlikti. Adı "Ölüm Virajı" olan Zeytinburnu'nda karşı yönden diğer araçları büyük bir hızla sollayıp üzerine gelen trafik canavarından kaçmak isteyen işadamı kenarda bariyerde olmayınca denize uçup hayatını kaybetti. Zeytinburnu'ndaki ölüm virajı gibi Emirgan, Tarabya ve Üsküdar'daki Şemsipaşa araçların sık sık denize uçtuğu yerlerdi.







Kumcular

“T aşı Toprağı Altın” olarak tanımlanmasından sonra İstanbul’a başlayan ve dalgalar halinde yıllardır süren göç furçasının patlattığı inşaat sektörünün en büyük ihtiyaçlarından kum önceleri Riva Deresi’nden getiriliyordu. Her geçen yıl giderek artan talep kumcuları denize yöneltti. Her türlü malın taşınmasında kullanılan çekirme türü teknelerle monte edilen vinçlerle çekilen dev kepçelerin çıkardığı kumlar başta Haliç kıyıları olmak üzere sahil kenarlarında mantar gibi çoğalan depolarda satılıyordu. Haliç ve sahil yollarıyla şehir içi trafiğini olumsuz yönde etkileyen kum depoları 1980’li yılların ortalarında denetim altına alındı. Zeytinburnu’ndaki depolar daha sonra Ambarlı’ya nakledildi.



YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Bakırköy

İstanbul 1974 yılının kışından henüz çıkmış, baharın güzel günlerinden birini yaşıyor. Sirkeci-Florya Sahilyolu'nda trafik her zamanki gibi sessiz, sakin ilerliyor, göze çarpan üç-dört araç var. Bakırköylüler bütün kış özledikleri güneşin tadını sahil boyunca yürüyerek çıkarırken birkaç kilometre uzaktaki Zeytinburnu Çimento Fabrikası'nın bacaları göze çarpıyor. .



164









YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Menekşe Plajı

Kırk yıl önce yaz aylarında İstanbul'da deniz denince ilk akla gelen yerler Florya ile Küçükçekmece arasındaki plajlardı. Atatürk Köşkü'nün bir tarafı Florya Plajı diğer tarafı ise Menekşe'deki Basın Plajı ile derenin diğer tarafındaki Hay Layf plajlarıydı. Menekşe sırtlarındaki Basıncıköy'de oturan gazetecilere hizmet vermek için yapılan ve denize çakılan kazıkların üzerine inşa edilen iki katlı ahşap binada kabinler ve çay kahvenin içilip çeşitli tavla ve kağıt oyunları ile vakit geçirilen bir lokal bulunuyordu. Bir sonraki sayfada yer alan ve 1978'de çekilen fotoğraflarda deniz kenarında görülen ahşap evler yaz aylarında tatil yapmak isteyen orta gelir düzeyindeki İstanbulluların mekanıydı. Üst gelir grupları Adaları tercih ederken orta direk olarak adlandırabileceğimiz kesim Küçükçekmece'deki yazlıklarda güneşin ve denizin tadını çıkarıyorlardı.







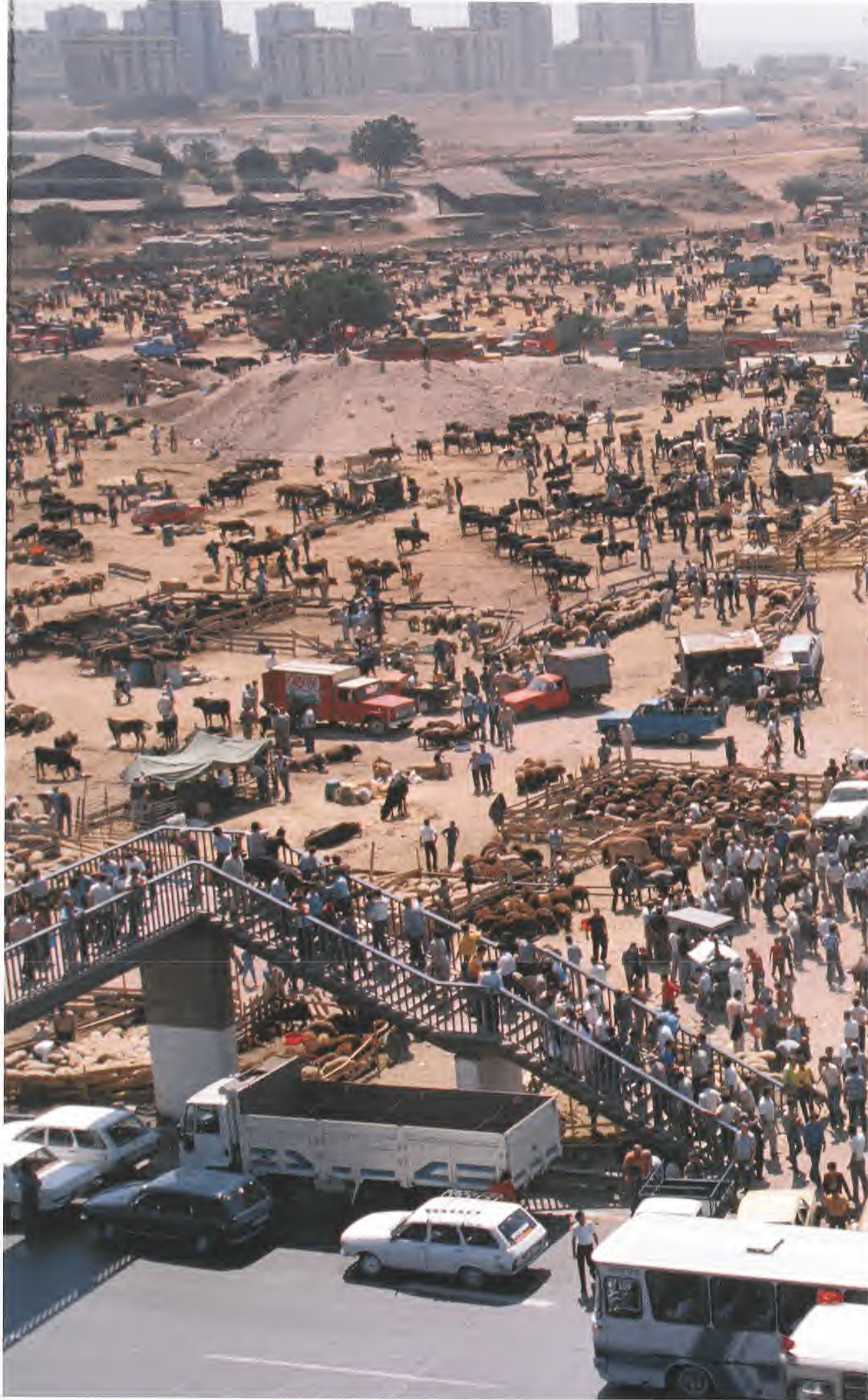
Menekşe ve Küçükçekmece'nin 1978 yılında havadan çekilmiş fotoğrafları.

YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Ataköy

Gün çok katlı binaların, metro istasyonunun yer aldığı Şirinevler'in karşısındaki Ataköy 7. ve 8. kısımların bulunduğu yerin 1985 yılında çekilmiş fotoğrafı. Kurban Bayramı'nın ilk günü, Şirinevler'in karşısındaki boş arazi tıklım tıklım dolu. Yüzlerce büyük ve küçükbaş kurbanlık sahip değiştirmek için beklerken pazarlıklar kıyasıya sürüyor. Bugün aynı yere bakıldığında İstanbul'daki değişimin ne denli hızlı olduğunu görebiliyoruz.





YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

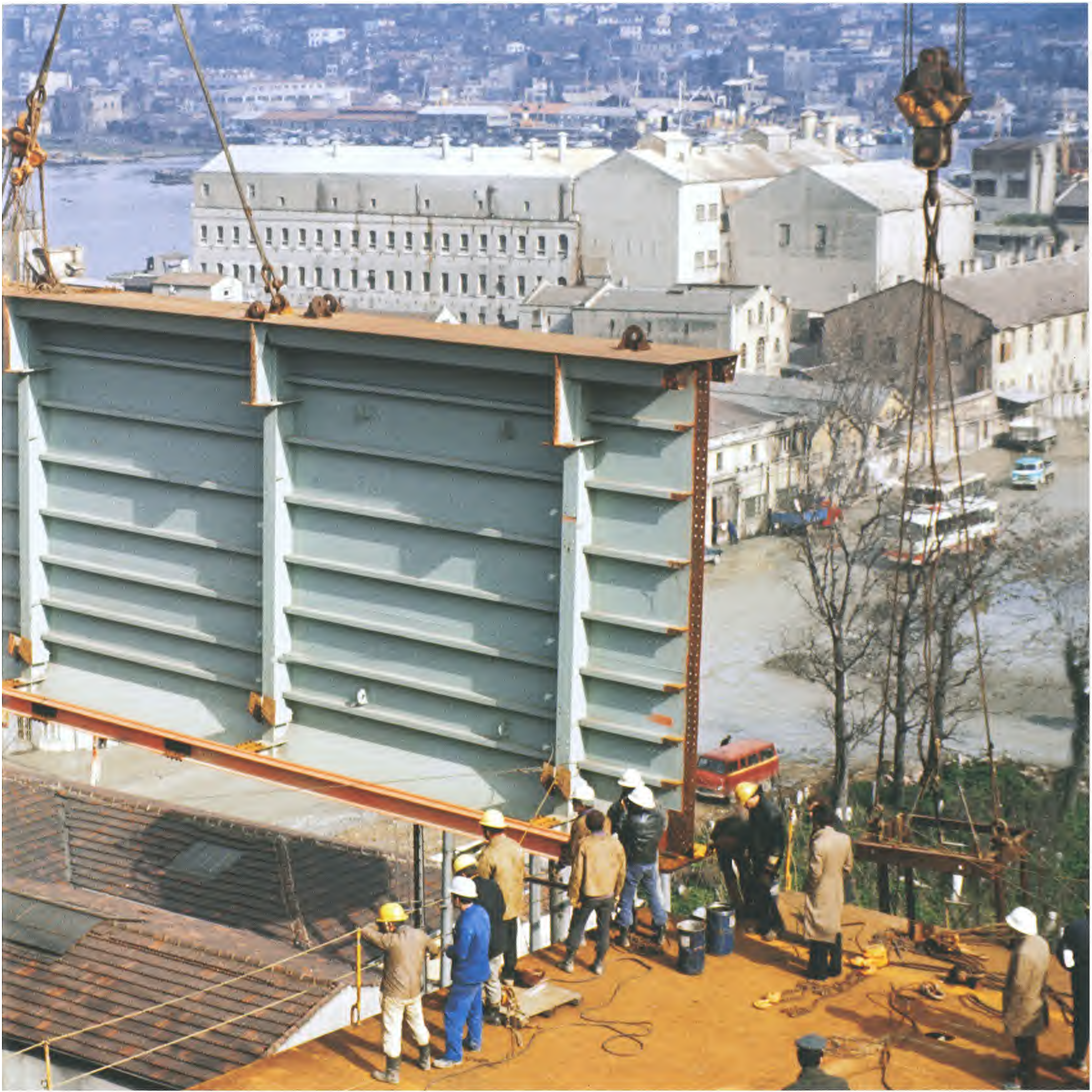
Haliç Köprüsü

Galata ve Unkapanı'ndan sonra Haliç'in üzerine 1974 yılında üçüncü bir köprü yapılıyor. Bu köprü İstanbul'un Anadolu yakasını, Avrupa yakasına bağlayan Boğaziçi Köprüsü'nün en önemli unsurlarından biri olarak inşa ediliyor. Haliç'in iki yakasını birbirine bağlayacak olan köprü inşa ediledursun kıyı şeridindeki yüzlerce fabrika işlevini sürdürüyor. Arka planda görülen beyaz dev bina Haliç kıyılarına yerleşmiş 600 fabrikadan biri. Bu un fabrikası da diğerleri gibi 1984 den sonra yıkılarak tarih oldu.



172







Mecidiyeköy

Boğaziçi Köprüsü'nün yapılıp trafiğe açıldığı 1973 yılında Haliç Köprüsü ile çevre ve bağlantı yollarının henüz bitmeyen inşaatı kaplumbağa hızı ile ilerliyordu. Yapımı tamamlanıp hizmete açılan Boğaziçi Köprüsü'nün ardından Haliç Köprüsü, bağlantı ve çevre yollarıyla üst geçitlerin inşaatlarına 1974 yılında hız verildi. Fotoğrafta Haliç Köprüsü'nü Boğaziçi Köprüsü'ne bağlayan yolun Mecidiyeköy Gayrettepe arasındaki inşaat çalışmaları görülüyor. Çevrede çok katlı apartmanlar var. Ancak henüz gökdelenler ortada yok. Hızla büyüyen ve nüfusu artan İstanbul'a aradan geçen yıllar içinde ikinci köprü yapıldı şimdilerde ise üçüncüsü düşünülüyor.



Zincirlikuyu

Mecidiyeköy'den Levent yönüne giden yol üzerinde Zincirlikuyu'ya 1974 yılında üst geçit yapılıyor. Trafik yok denilecek kadar az, ancak ilgililerin kafasında o günler yok, bugünler var. Üst geçidin sağ arka tarafında görülen, hafriyat yapılmış arsa mimar Yaşat Manav'ın İstanbul'a planladığı ilk gökdelenin yeri. Bugün Korukent'in sahibi olan Yaşat Manav'ın "Tatlıcı"lara sattığı yerden şimdi ilk düşüncenin ürünü olan gökdelenler yükseliyor.









YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Salacak

Üsküdar ile Harem arasındaki Kız Kulesi'nin karşıtı, İstanbul'un en güzel semtlerinden Salacak sahilinde vapur iskelesinin yanı, 1974 Mayısının ilk günleri. Arka planda küçük balıkçı barınakları, çekek yerleri, kayıkhaneler ve evler. Ön planda ise keçe kepeneği sırtında koyunlarını güden bir çoban ve kendisini Eminönü'ne götürecektir vapura yetişme telaşındaki yolcu. Elinde çantası, kolunda paltosu, başında kasketi, ayağında golf pantolonuyla bu çok şık yolcu, kırk yıl öncesinin ünlü 007 James Bond'u Sean Connery'nin ta kendisi. Şark Ekspresinde Cinayet filminin bazı sahnelerinin çekildiği Salacak sahilinde şimdi ne vapur iskelesi kaldı ne de barınaklar, çekek yerleri hepsi tarihe karıştı. O gün fotoğraftaki sahnelerin çekiminin yapıldığı yer şimdi araçların vızır vızır gelip geçtiği bir yol oldu.

YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Kadıköy'ün Balıkçıları

Eski ve yeni vapur iskelelerinin arasındaki rıhtım 1988 yılında Kadıköy'ün Kumkapı'sı görünümündeydi. Onlarca balıkçı teknesinin yanaştığı rıhtım boyunca dizilen kasalarda satışa çıkarılan balıkların alıcıları genellikle yolcular. Akşam saatlerinde Avrupa yakasındaki işyerlerinden Asya yakasındaki evlerine vapurla dönenlerin uğrak yerlerinden biri rıhtımdaki balıkçılarıdır. Birbirleriyle rekabet edip en taze balığı olabildiğince ucuz fiyata satan balıkçılar hem vatandaşları hem de görüntüleriyle turistleri memnun ediyordu. Vatandaş ucuz balık alsın, turistler fotoğraf çeksin herkes memnun ancak ilçeyi yönetenler durumdan hoşnut değildi. Kadıköy rıhtımının rengarenk sıcak canlı görüntüsü balıkçıların kaldırılmasından sonra donup buz gibi oldu.



180









Bir Kova Su İçin

İstanbul'u Anadolu'daki illere bağlayan tek yol Ankara olan Asfaltı'nın her iki tarafında mantar gibi çoğalan ve sayıları 50'nin üzerindeki gecekondu mahallelerinde yaşayanların en büyük sorunu su için belediyelerin tek çaresi kiralık tankerlerdi. Kadıköy Belediyesi tarafından bir akaryakıt firmasından kiralanmış 10 tankerden biri 17 Haziran 1975 günü Örnek-tepe'deki dağıtım yerine ulaştığında etrafı yüzlerce kadın ve çocuk tarafından kuşatıldı. Tankerin deneyimli şoförü vanayı açmadan önce sesini herkese duyurabilmek için olanca gücüyle bağırıyordu, "Kavga edeni ayırmam, tankeri alır giderim". Vanaların açılmasıyla kadınlar, genç kızlarla çocuklar ellerindeki kova, bidon ve tenekelerle suya hücum ettiler. Sigarasını yakıp kenara çekilen tanker şoförünün korktuğu başına geldi, vanaları açtıktan birkaç dakika sonra kızılca kıyamet koptu ve mahallenin kızları bir kova su için saç saça, baş başa birbirlerine girdiler. Her gün çıkan kavgaları ayırmak isterken yediği dayaklardan gına getiren tanker şoförüne de bu sefer olayları çaresizlik içinde seyretmek kaldı.







Kadıköy'ün gecekodu mahallelerinden Örnektepe'de 1975 yılında bir kova su için çamurda bekleyenler.



Cebeci Mahallesi'ne haftanın belirli günlerinde gelen tanker gecekodu sakinlerinin kuşatması altında.



Çitimatikler

İstanbul'daki barajlarda su seviyesinin her geçen gün düştüğü 1989 yılının Ekim ayında İSKİ'nin başlattığı kısıntı şebekesi olmadığı için tankerlerle dağıtım yapılan gecekondu mahallelerini de etkiliyordu. Gaziosmanpaşa'nın 50nci yıl Mahallesi'nde tankerin getirdiği sudan birkaç bidon alabilen kadınlar bunun bir kısmını günlerdir biriken çamaşırların yıkanmasına ayırmışlar. Gecekondularının önündeki alanda ateşi yakıp üzerine yerleştirdikleri kazanda ısıttıkları suyla bayram yaparcasına çamaşırlarını çitileyen kadınlara mahalle arkadaşları o günlerde televizyonlarda sık sık yayınlanan otomatik çamaşır makinesi reklamlarından esinlenip "çitimatikler" espirisiyle takılmaktan geri kalmıyorlar.



Baruthane'yi Sel Bastı

Günlerdir sağanak halinde yağın yağmur sonunda yapacağını yaptı ve 14 Aralık 1979 gecesi Feriköy'ün Baruthane Mahallesi'ndeki evler adeta sulara gömüldü. Sel felaketine uğrayanların imdadına sıkıyönetim komutanlığının askeri birlikleri yetişti. Gece yarısı çevredeki okullara yerleştirilen selzedelerin sabah yaptıkları ilk iş sular altındaki evlerine koşmak oldu. Damlardaki kiremitleri kaldırıp evlerine girebilenler ancak birkaç parça eşyadan başka bir şey kurtaramadılar.









Yaz Yağmuru

“Sürprizler kenti”dir İstanbul, neyle nerede nasıl karşılaşacağınızı önceden tahmin edemezsiniz. Yola çıkarken “Yirmi dakikada giderim” dediğiniz yere saatler sonra ulaşabilirsiniz “Yağmur yağabilir” dersiniz hava günlük güneşlik olur, “Yağmaz” dediğinizde dikkat edin sele kapılabilirsiniz. Otobüs duraklarının, Eminönü’ndeki Kadıköy-Üsküdar iskelelerinin bulunduğu alanda olduğu yıllardan 1983’ün sıcaktan bunaltan temmuzunun son günlerinde yolu buradan geçenler İstanbul sürprizlerinden birini yaşadılar. Aniden başlayan sağanak yağmurdan kaçıp vapur iskeleleriyle otobüs duraklarına sığınanlar meydana biriken suların her geçen dakika yükseldiğini hayretle gördüler. Koskoca meydana birikebilecek yağmur sularının denize akmasını sağlayacak tek bir kanal bile düşünülüp yapılmamıştı. Ortalık havuza dönüşmeye başladığında kaçıp daha emniyetli bir yere sığınmaya çalışırken takılıp sulara gömülen kadının yüz ifadesi o yılların İstanbul’unu anlatmaya yetiyordu “Gülerim ağlanacak halime”.











YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

Büyük Bela

Dünyanın en yoğun ve kaza olasılığı en yüksek su yolu olarak kabul edilen İstanbul Boğazı'nda son elli yılda beş yüze yakın kaza yaşandı, otuz gemi sulara gömüldü. Ahırkapı'da, rıhtımdaki bir sandalın üzerine oturan İstanbullular, 15 Kasım 1979 sabahı Boğaz'ı geçip Marmara'ya açılmak üzereyken Yunan bandıralı gemiyle Haydarpaşa önlerinde çarpışan Independenta isimli tankerin yanışını seyrediyor. 95 bin ton ham petrol yüklü Romen bandıralı tankerin çarpışmanın ardından infilâk ederek yanmaya başlamasıyla 43 denizci yaşamını yitirmişti. Yaklaşık iki aya yakın bir süre zaman zaman infilak ederek yanan tankerden yayılan ham petrol Marmara'da tam bir çevre felaketine neden oldu. Zehirlenerek ölen midye, balık ve diğer deniz canlıları Marmara sahillerine yayıldı. Zehirlenme korkusuna kapılan İstanbullular aylarca deniz ürünlerinden uzak dururken balıkçılar da kazaya neden olmaları dava ettiler.



Meltem Hücumbotu

S abahın ilk ışıklarıyla Karadeniz'den girdiği İstanbul Boğazı'nı sorunsuz geçen Sovyetler Birliği'ne ait "Xacah" isimli savaş gemisi Marmara'daki yoğun sise karşın hızını arttırdığında takvimler 24 Eylül 1985 tarihini gösteriyordu. Boğazlar Anlaşması'na göre Akşam saatlerinde Ege'ye açılmak zorunda olduğundan hızını arttıran savaş gemisi Kumkapı önlerine geldiğinde Deniz Kuvvetlerinin tatbikatına katılmakta olan "Meltem" hücumbotu ile karşılaştı. Her iki kaptanın birbirlerini fark ettiklerinde yaptıkları son manevralar sonucu değiştirmeye yetmedi. Şiddetli çarpışmanın ardından "Meltem" hücumbotu ortadan ikiye bölünürken denize dökülen askerlerimizden beşi kayboldu.









YAŞAYIP UNUTTUĞUMUZ

İSTANBUL

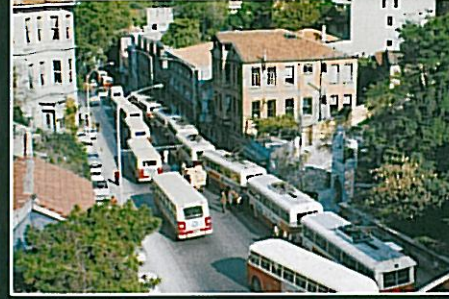
Caddeye Çıktı

İstanbul'u teğet geçen facialardan biri 21 Ağustos 1996 günü Atatürk Hava Limanı'nda yaşandı, iniş sırasında hızını alamayan Mısır Hava Yolları uçağı pistten çıkıp Yeşilköy'ü Edirne Asfaltı'na bağlayan yolda durabildi. Kahire – İstanbulseferini yapan ve Mısır'ın ünlü firavunu Tutamkamon'un adını taşıyan uçak 120 yolcu ve 11 mürettebatıyla Atatürk Hava Limanı'na inişe geçen uçakta pistte tekerlek konuncaya kadar her şey normaldi. Pistin bitimine kadar hızını kesemeyen uçak saniyeler içinde karayoluna kadar ilerledi. Koca uçağı karşılarında gören araç sürücülerini büyük bir şok yaşarken kaza 20 yolcunun yaralanmasıyla atlatıldı. Kazadan sonra hurdahaş olduğu için satışa çıkarılan uçak bir firma tarafından düdüklü tencere yapımında kullanılmak amacıyla satın alındı.





İSTANBUL
TİCARET
ODASI



(Elektronik) 978-9944-60-495-6

ISBN 978-975-7215-85-1



9 789757 215851