

VAPURLARI NEDEN VERMEMELİYİZ ?

Behiç Ak

Bildiginiz gibi 2005 yılları istanbulda vapurlarla ilgili birçok tartışmanın başladığı bir yıl oldu. Bir asırı aşkın bir süredir, istanbulluların hizmetinde olan vapurların TDİ den Belediyeye bağlı bir şirket olan İDO ya devredilmesiyle birlikte, yıllardır istanbul halkına hizmet etmiş olan kaptanlarımızdan, çamacılarımıza kadar vapur çalışanları bu devirden olumsuz yonde etkilendiler ve sosyal haklarını korumak için düdükle çalarak istanbul halkının tepkisini çekmek istediler.

O sırada olan biteni İstanbul halkı tam olarak anlayamadı.

Bu sıralarda belediye yetkililerinin “vapurlar artık eskidiler” “Onları kaldırıp, yerlerine deniz otobüsleri koyacağız” “ Dışarıdan 30 küsur deniz otobüsü getireceğiz” açıklamaları, ucuz, sosyal ve denizsever bir ulaşım aracı olan vapurları kullanan ve onları İstanbul kültürünün bir parçası olarak savunan İstanbulluların da büyük tepkisini çekti. Ayrıca, İDO yetkililerinin iskelelerin ismini terminale dönüştürmeye çalışması, denize “terminal” “otobüs” “taksi” gibi asfalt kavramlarını sokması büyük tepkilerle karşılandı. İstanbul halkı arasında “Vapurlarımızı vermiyoruz” başlığıyla bir kampanya başlatıldı.

“Vapurlarımızı vermiyoruz!” kampanyası sonunda binlerce imza topladı. Basın bu haklı talebe açık destek verdi ve Belediye yetkilileri bunun üzerine “ Vapurları kaldırmayacaklarını” söylemeye başladılar. Ama bir yandan da vapurları bir bir kaldırmaya devam ettiler.

Defterdar tipi Haliç te yapılmış küçük gemiler kamyonlara yüklenerak Van’ a gönderildi. Ali İhsan Kalmaz, Kanlıca ve İnkilap adlı gemiler seferden kaldırıldı. Turan Emeksiz gemisi Güzelyalı belediyesine hediye edildi.

“Vapurlarımızı vermiyoruz” kampanyasını savunanlar, vapurların tarihi kültürel ve sosyal değerlerinin yanı sıra ucuz bir kitle ulaşım aracı olduğunu defalarca vurguladılar. Şöyle ki,

1. “Deniz ulaşımı” ulaşım türleri arasında en ucuzu olmasına rağmen, (Tren ulaşımından bile 4 misli ucuz) denizde hız sınırlarını zorlamak, yani 18- 20 mil gibi hızların üzerine çıkmak, deniz ulaşımını aşırı derece pahallı bir ulaşım haline getirmektedir. Bu hız sınırları içinde kalan vapurlar, deniz otobüslerine göre çok ekonomiktir.
2. Kendi tershanelerimizde üretebildiğimiz vapurlarımızın bakımı ve üretimi diğer hızlı sistemlere göre çok ucuzdur. Amortisman giderleri için her ay onbinlerce dolar ödenmesi gerekmemektedir. Kendi mühendisimiz ve emeğimizle, kendi tershanelerimizde kolayca üretilebilmektedir.
3. Deniz otobüslerinden çok daha fazla yolcu taşımaktadırlar. Bir deniz otobüsü 400 kişi taşırken vapurlar 1000- 2500 yolcu taşıyabilmektedirler.
4. İstanbul şehir ulaşımı içinde 16-18 hız yapan bir vapur fazlasıyla yeterli bir hıza sahipken, 30- 35 mil hız yapmak hukuken ve fiziken mümkün değilken bu tür araçlara milyonlarca dolar ödemek, yapamadığı hızı yolcuya satmak anlamına gelmektedir.

Böylelikle, vapursever istanbullular vapurlara sahip çıkarken, deniz ulaşımının 4 misli pahallılaştırılmasına da karşı çıkmış oluyordular.

Bu kampanya sonunda Belediyeye bir ölçüde geri adım attırıldı. Belediye yetkilileri dışarıdan satın almayı düşündükleri vapurları almayacaklarını söylemeye başladılar. Vapurları koruyacaklarını, onların istanbul için çok önemli olduğunu vurgulamaya başladılar. Ama bir yandan da vapurların artık eskidiğini ve onları artık yavaş yavaş hurdaya gönderilmesi gerektiğini söylemeyi sürdürdüler. İdo yetkilileri, iyice tutarsız bir politikanın uygulayıcısı durumuna düştüler. Bir yandan deniz ulaşımının tek elde toplanmasının öneminden bahsederken, bir yandan da deniz ulaşımını “motorlar” a terk eden bir anlayışı savunur oldular. İstanbulda görülmemiş bir anlayışla Vapur iskelelerine “motorları” yavaş yavaş kaldırılmaya başladılar. Ayrıca Boğaz için yapılmış “Defterdar tipi” tekneleri Van’ a gönderdikleri için de onlardan kalan boşluğu da motorlarla sağlamaya başladılar. Bu halka metro vadedip, ulaşımı

minübüslerle sağlamaya çalışan bir şehir yönetimini çağrıştıran bir uygulamaydı. Öte yandan, istanbul' da başka bir ilki daha gerçekleştirdiler. Boğaz'da deniz otobüsü çalıştırmaya başladılar! 10 mil hız sınırlaması olan Boğaz da 30- 35 mil hız yapabilen deniz otobüslerinin çalıştırılmasının nasıl bir mantığı olabilirdi?

Oysa, boğazda 10 millik hız sınırının çok önemli nedenleri vardır. Şöyle ki,

1. Boğaz, akıntılı ve iki tarafında yerleşimler olan ve irili ufaklı bir çok teknenin geçiş yaptığı kaza riskinin çok yüksek olduğu bir su parçasıdır. Burada hız sınırlamasının olması kaza riskini azaltmak açısından çok önemlidir ve bu yasaklar asla delinmemelidir.
2. 10 milden hızlı giden teknelerin oluşturdukları dalgalar, boğaz kıyısında ciddi tahribata neden olmaktadır, konut, yalı, yol ve teknelerin, tahribatının yanı sıra ekolojik tahribata da neden olmaktadır.

Eger deniz otobüsleri 30-35 milin altında gidiyorsa, böyle bir yolu deniz otobüsüyle gitmenin ne anlamı olabilirdi? Bu yapamadığı bir hızı yolcuya satmak anlamına gelmez miydi?

Bu soruların hiç birinin mantıklı bir cevabı yoktu.

İdo nun tutarsızlıkları, çalışanlar arasındaki huzursuzluklar ve politik yandaşlarının bu kuruma yerleştirilmeye çalışılmasının oluşturduğu sıkıntılar devam ederken İstanbul belediyesi ve İdo yetkilileri, yeni vapur tipini oluşturduklarını açıklamaya başladılar.

İTÜ ye alacele bir proje çizdirilmiş, yeni vapur tipinin hız kabiliyeti arttırıldığı 17 mile çıkarıldığından, (yani eski Paşabahçe vapuru hızında) övgüyle sözedilerek, eski tipolojiyi yadsıyan bir vapur tipi halkın önüne çıkarılmıştı. Bu vapur tipinde yan balkonlar kaldırılmış, kültürel kimlik yok edilmişti. Mevcut gemilerin ise hurdaya çıkarılacağı söyleniyordu.

Ayrıca bu vapurların nerede üretileceği ise meçhuldu. Çünkü Belediye bir yandan vapur üretiminde teknik bilgi birikimi ve ekipman ve havuzlarıyla en uygun tersane olan Haliç tersanesini kapatıp, müzeye dönüştürmeye çalışıyordu. Tuzla daki büyük tersaneler ise karlı bulmadıkları için şehir hatları vapuru üretimi işine girmek istemiyorlardı.

Belediye yetkililerinin vapurları kaldırmaya devam etmesi, yeni "Vapur tipi" projesinin, kapalı kapılar altında (Kullanıcı, üretici, kaptanlar ve gemi çalışanları bilgisi dışında) yaptırması, vapur çalışanlarının rahatsızlıklarının sürmesi, TDİ nin elindeki tersaneleri kapatarak" vapur üretimini" sonlandırılmak istemesi, iki kıtadaki iki tren istasyonunun, Haydarpaşa ve Sirkeci tren istasyonlarının otel yapılarak, tren ve vapurun bağlantısının kopartılmak istenmesi, üçüncü, dördüncü köprü, "yedi tepe yedi tünel" gibi projelerle kitle ulaşımının dışlanması istanbulda zaten iyice yaşam kalitesi düşmüş olan halkı daha kalitesiz bir yaşama zorluyordu.

Galataport, Haydarpaşa, gibi projelerle "Kıyı yasası" gibi düzenlemelerle denizden iyice kopmuş olan istanbul halkının adeta balkonsuz vapurlarla kıyıyla ilişkisi iyice kesilmek isteniyordu.

Eğer istanbul halkı vapurlarını verirse, bir çok şeyi kaybedecek. Kıyılarını, tersanelerini, istasyonlarını, trenlerini, parklarını..sadece onlara bırakılan tek kamusal alan olan televizyon ekranını seyretmekle yetinecekler.

