

Türkiye'ye toplu taşımacılığı öğreten kent: Bursa

Pazartesi, 15 Aralık 2008 16:40

Kamil Koç adlı girişimci 1926 yılında “Un değil, ün peşindeyim” diyerek, kendi adını verdiği bir firma kurdu. Bilecik Pazarcıklı genç girişimcinin Bursa'yı seçmesinin tabii ki bir nedeni vardı.

Sena Kaleli (Kamil Koç AŞ. Yönetim Kurulu Üyesi): “Çok çocuklu bir aileden geliyor ve artık tarımı da makinalaşmayla, yani traktörle teknolojiyi izleyerek yapmak istiyor. Fakat kardeşleri daha geleneksel tarım yapmayı tercih ediyorlar ve Kamil Koç Bursa'ya geliyor. Taşımacılığa başlıyor manda arabalarıyla. Manda arabalarıyla yaptığı taşımacılık ona yeterli de gelmiyor. Karaköy'e taşımacılık yapıyor. Fakat artık bu işi motorlu taşıtla yapma ihtiyacı hissediyor. Girişimci bir ruh. Bunun için de Bursa'yı seçiyor. Bursa ilinde belediyeden ehliyet alınmış o zaman. 1926 yılında ehliyeti alıyor. Herhalde ilk ehliyet sahiplerindendir Bursa'da. Hatta geri vitesi bilmezdi Kamil Koç.”

Bursa'ya çalışan ilk motorlu aracın, yapılan ilk düzenli seferin öyküsü bir hayli anlamlıydı.

Sena Kaleli: “Sermaye birikimi hiç kimsede yok. Kamil Koç da bir çiftçi neticede. Sermayesi de olmamasına rağmen Fiat marka bir araba alıp Bursa-Karaköy tren istasyonu arasında taşımacılık yapmaya başlıyor. Kamil Koç'un taşımacılık serüveni Bursa-Karaköy arasında Fiat arabayla başlıyor. Oradan da diğer vasıtalarla insanlar başka yerlere ulaşabiliyorlar veya yük ulaşımı sağlanıyor. Bursa'da başlamasının çok önemli bir özelliği var bence. Çünkü Türkiye'de ilk karayoluyla toplu taşımacılık Kamil Koç'la başlıyor ve Bursa'dan başlıyor. Yani Kamil Koç bir Bursa markası ve Türkiye'ye mal olmuş bir marka.”

Kuşkusuz Türkiye'nin ve Bursa'nın geleceğini görebilmek için ticari zeka gerekiyordu. Bu da genç girişimci Kamil Koç'ta yeterince vardı.

Sena Kaleli: “İleriyi gören bir insan. Bursa'nın çok ortada bir yerinin olduğunu saptıyor. Bursa'dan bir yerlere daha rahat ulaşılabilirliğini de düşünüyor. Bursa'nın tabii altyapısı da buna müsait. Kamil Koç için Bursa bir merkez, bir orijin oluyor.”

Oto yan sanayisinin adeta kalbinin attığı Bursa'da, İkinci Dünya Savaşı ve sonrasında çevreyle ulaşım bir hayli zordu.

Talat Diniz (Sanayici): “Direkt Ankara'ya karayoluyla ulaşım yoktu. Eskişehir'den, Bozüyük'ten önce Karaköy diye bir istasyon vardı. Bursa'nın istasyonu orasıydı. Oraya gidilirdi ve o zamanki deyimiyle kaptıkaçtı denen, minibüs büyüklüğünde vasıtalar vardı. İlk Ankara'ya, talebeliğe gittiğim zaman, Kurban Bayramı'ydı hiç unutmuyorum, döndük indik, minibüs dolmuş, bir kamyonun arkasına, yığın halinde insanlar, doluştuk. Yani neredeyse, çantamızı koyduk, bir ayağımızı bastık, ikinci ayağımızı basacak yer yoktu.”

Cumhuriyet'in ilk yıllarında, kentler arasında düzenli bir ulaşım ağı yoktu. Dolayısıyla Kamil Koç'un Bursa'dan başlattığı otobüsle taşımacılık, yine aynı girişimci tarafından yurt geneline yayılıyordu.

Faruk Aytın (Santral Garaj'a giriş yapan ilk şoför): “İlk olarak Ankara-İstanbul arasını Kamil Koç açtı. Daha evvel vardı Has Turizm, ama tek tük arabaları vardı. Rahmetlinin (Kamil Koç) çok arabası vardı. Aşağı yukarı 150 taneye yakın otobüsü vardı ve Türkiye'nin her tarafına da hat açtı. İstanbul'dan Diyarbakır'a, Trabzon', Çorum'a kadar hattı vardı. Her tarafa, her ile hat açtı.”

Sena Kaleli: “Bursa-Ankara karayolunu 1933'te, 1949'da da Ankara-İstanbul yolunu ilk toplu taşımacılığa açıyor. 1944-1948 arası Marshall yardımları Türkiye'de plan olarak uygulanmaya başladığında karayolu ağına önem veriliyor. Bu da belki yanlış bir politika, ne yazık ki demiryolu yerine karayolu tercih ediliyor. 4 sene içerisinde, 1944-1948 arasında karayolu ağına yüzde 42'ik bir artış oluyor.”

Yaylı araba imalatından karoser ve oto yan sanayisine geçen Bursa'da, motorlu taşıt sayısı bir bir artarken, kent içi ulaşım büyük ölçüde taban kuvvetiyle sağlanıyordu.

Hüseyin Hiçdurmaz (Karoser ustası): “Yıldırım-Çekirge seferini belediyeden satın alan birisi yapıyordu. Belediye otobüsleri zaten kaç taneydi! Olsa olsa 10 tane otobüs vardı belediyede.”

Talat Diniz: “1940'larda fayton dediğimiz vasıtalar daha devredeydi. Bursa nüfusu da dolmuşu kaldıracak, dolmuş ihtiyacı gösterecek kadar değildi. Mesela, ben ilkokula gittiğim yıllarda, 30'lu yıllar, 1935-1938, herhalde birkaç taneden fazla taksi yoktu.”

Bursa, kent içi düzenli ulaşım ağına 1946 yılında Belediye Otobüs İşletmesi Müdürlüğü'nün kurulmasıyla kavuştu. Belediye Meclisi'nin 21 Nisan 1946 tarihli 317 sayılı kararıyla kentte toplu taşıma hizmeti başlıyor, belediye 9 araç ve 51 personelle işe koyuluyordu. Otobüs İşletmesi'nin o günkü bütçesi 118 bin 272 liraydı.

Türkiye gerçeğini tam olarak yansıtan ve ülkemize özgü bir ulaşım yöntemi olan dolmuş taksi uygulaması da 1950 öncesi Bursa'da kendini hemen göstermişti.

Hüseyin Hiçdurmaz: “Dolmuş benim bildiğim kadarıyla 1940'tan sonra başladı. Fabrikatör Resulzade vardı. Oğluna bir DOC taksi almıştı, üstü tenteli. Çekirge'de Karagöz Mezarlığı'nda otururlardı. Telefon yok, millet kokudan mı anlıyordu, saatinden mi, o ordan hareket edince millet yol boyu koşardı.”

O yıllarda Heykelönü-Merinos arasında 10 adet taksi dolmuş çalışmaya başlarken, dört bir yandan araç girişinin başladığı kent şimdikininki benzeri küçük garajlar da oluşmuştu. İzmir yolundan gelenler Zafer İtfaiye Grubu'nun karşısındaki Apolyont İşhanı'nda, Ankara yönünden giriş yapanlar Tekel deposu yanındaki Eskişehir Hanı'nda, kuzeyden, yani Keles ve Orhaneli yönündekiler Tahtakale'de konuşlanırlar, İstanbul yönünden gelenler Cumhuriyet Caddesi'ndeki Eskişehir Hanı'na girerlerdi.

Dönemin yolcu taşımacılığı lideri Kamil Koç otobüsleri, İnönü Caddesi'ndeki Anadolu Garajı'ndan kalkardı.

Faruk Aytın: "Garaj yapılmadan önce Ulu Cadde vardı, Heykel'in altına inerken, Yeniyol derdik. Orada iki tane garaj vardı. Bir Kamil Koç'un garajı vardı, bir Uludağ'ın garajı vardı; otobüs işletmesi olarak. Onun akabinde bir Ege firması kuruldu. O da Sönmez'in eski binalarının arasında yazıhanesi vardı, oradan kalkıyordu."

1950-1960 arası Türkiye'yi tek parti iktidarıyla yöneten Adnan Menderes ve arkadaşları, proje kredileriyle otoyollara öncelik vererek, Marshall yardımlarını motorlu araçlara yatırıyor, demiryollarını ihmal ederek, bu sektörün önünü alabildiğine açıyordu.

Kamil Koç firmasının yanı sıra Bursa'da Osman Ege, Uludağ ve Özen gibi güçlü kuruluşlar da sektördeki yerlerini almıştı. 1954 yılında Osman Ege firmasının Marmara'daki örgütüyle 26 otobüsünü, 500 bin lira bedelle devrettiği de iddia ediliyordu.

Sena Kaleli: "Rahmetli Osman Ege artık bu işin yürümeyeceğini, rekabetin çoğaldığını söylüyor. Kamil Koç'la Osman Ege de son derece yakın iki arkadaşlar. Yedikleri içtikleri ayrı gitmeyen, rakı sofrasını birlikte paylaşan, hep birlikte dertleşen, Bursa'nın iki ayrı önemli şahsiyeti."

Önceleri Trilye-Bursa arasında çalışan Özen Turizm'in kurucu ortaklarından Ahmet Güleç'in mesleğe giriş öyküsü de dönemin özelliklerini ve otomotiv kenti Bursa'yı açıkça anlatıyor.

Ahmet Güleç (Özen Turizm Sahibi): "1949 senesinde şoförlük yapmaya başladım, başkalarının yanında. 1949-1950 senelerinde şoförlük yaptık. 1951 senesinde 5 bin 250 liraya 1.5 tonluk bir tane araba aldım, Opel. Onu çadırılı olarak yaptık, kamyonet olarak çalıştık, arkasından devam ettirdik. 1951-1952 senelerinde Austin arabaları çıktı, Austin arabası aldık. Enterler vardı, Enter aldık. Chevrolet'ler, Mercedes'ler aldık. Birtakım arabalar aldık sırayla, 1960'a kadar bu böyle geldi."

Karayolu ağının genişlemesi, Bursa'nın otomotiv sektörü açısından güçlenmesini sağlarken; kentte kurulan birkaç ulaşım firması arasında tatlı bir rekabete de yol açıyordu.

Ahmet Güleç: "Ankara'ya çalışan bir Uludağ arabaları vardı, bir Kamil ağabey vardı. İzmir'e çalışan Osman Ege diye Ege otobüsleri vardı. 1950'li yıllarda firma olarak bunlar vardı. Mustafakemalpaşa'da da Güzel İzmir... Karani Kanar diye bir kişi vardı. Eski otobüsçülerdendir. Onun otobüsleri vardı Güzel İzmir diye. O adam güzel güzel otobüsler getirdi. Şasonlar getirdi, Burutlar getirdi. Lançialar getirdi. Yani İngiliz arabaları. O zaman bu işler daha Koza Hani'ndeydi. Rekabet bitmez zaten, bu işin gelişi böyledir."

Sena Kaleli: "Benim bildiğim kadarıyla 1940'lı yıllarda Bursa'da 3-4 tane muhtelif garaj oluşumu var. Otokar firması var, Yalova'ya giden. Özen firması var, Trilye'ye giden. Ege, Osman Ege'nin firması Ege'ye taşımacılık yapıyor. Kamil Koç, Bursa-Ankara, Bursa-İstanbul arasında taşımacılık yapıyor. Fakat o yıllarda rekabet de başlıyor. Garaj dağılımı açısından, farklı yerlerde, kimisi şimdiki Hüzmen Plaza'nın orada, Kamil Koç şimdiki iş merkezinin orada, İstanbul garajı olarak. Akın Garajı var, Çınaraltı garajı var Ulu Cami'nin orada. Bu arada Moda firması da var, Yalova'ya giden. Kısa taşımacılık yapan firmalar da var. Ama hiçbirisi henüz Karadeniz, Doğu Anadolu, Güneydoğu Anadolu buralara açılmış değil. Kamil Koç'un Yalova'ya, Karaköy'den Ankara'ya, Karacabey ve civarına başlamasıyla birlikte onlar da bu hatlara başlamış oluyorlar ve rekabet de başlamış oluyor."

Bu arada, kentin çeşitli bölgelerinde bulunan özel garajlar biraraya toplanarak, Santral Garaj inşa edilmişti.

Ahmet Güleç: "Devlet olarak Emekli Sandığı karar verdi. Emekli Sandığı'nın malıydı burası, belediyeye de bir hisse verdi. 1963 senesinde açıldı burası. Bütün etraftaki garajları topladı. Bizim esas yerimiz Orhan Camisi'nin yanındaydı. İzmir'e giden arabalar, Kamil ağabey Osman ağabeyden aldıktan sonra, Çınaraltı'ndan Altan Otel'i'nin altından kalkardı. Uludağ da Yeniyol'dan, şimdiki Hüzmen Plaza'nın olduğu yerde benzin istasyonu vardı, oradan kalkardı."

Ulaşım sektörünün Bursa'dan doğuşu, bu işi yaşam biçimine dönüştüren isimler tarafından çok doğal karşılanıyordu.

Faruk Aytın: "Rahmetli Kamil Koç'un Ford diye bir ufak arabası vardı, 26 model. Pazarcık tarafından gelirdi, Karaköy'de çalışırdı. O arabayla posta çekerken otobüsçülüğe başlamış Bursa'da.

Her şey buradaydı o zamanlar. Otobüs yapımı, tamiratı, kasa yapımı Bursa'daydı, herkes Bursa'ya gelirdi araba yaptırmaya."

Ahmet Güleç: "Sağdan soldan gelenler, zanaatkar olanlar Bursa'ya gelmiş, bu işi daha çok, Bursa'da idame ettirmişler, her şeyi, kasacılığı, tamirciliği, vesairesi... Adamlar eskiden ufak bir şey yaptırmak için Bursa'ya geliyordu. Otobüsçülüğü Türkiye'ye yayan Bursa'dır."

SON