



**A Descriptive Study on
Istanbul's Nostalgic Public
Transportation Vehicle,
Tosun With Door Number
101**

Article Submission Date: 08.07.2025
Accepted: 28.08.2025

Serkan Aycil^a

Abstract

The aim of this study is to examine the historical development, technical transformation, and cultural significance of Tosun, Turkey's first domestically produced trolleybus, door number 101. Data for this study, conducted using qualitative research methods, was collected through document review. Prior to the research, the scope of the study was determined by reviewing newspaper clippings, personal and corporate websites, video recordings, documentaries, films, and social media content. Written data was obtained from magazines, books, and corporate publications, while visual data was obtained from academic and institutional databases. The findings are based on the analysis of seven images documenting the evolution of Tosun's design, technology, and operational processes between 1968 and 2017. The analyses reveal that Tosun underwent three major revisions: in 1968, 2013, and 2017. Following this revision, significant changes were made to key components, primarily the engine, but also the body, chassis, cockpit, and license plate. Accordingly, it has been observed that nostalgic vehicles modernized with hybrid projects make significant contributions to Istanbul's urban transportation system, and it has been concluded that electric vehicles can achieve a sustainable development momentum in urban transportation.

Keywords: *Trolleybus, Tosun door number 101, Tosun 101, nostalgic transportation.*

^a Independent Researcher, Istanbul PTT General Directorate, Accounting and Finance Department, sserkan.aycil@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-3540-5548>

İstanbul'un Nostaljik Toplu Taşıma Aracı 101 Kapı Numaralı Tosun Üzerine Betimsel Bir İnceleme

Özet

Çalışmanın amacı, Türkiye'nin ürettiği ilk yerli trolleybüs olan 101 kapı numaralı Tosun'un tarihsel gelişimini, teknik dönüşümünü ve kültürel önemini incelemektir. Nitel araştırma yöntemiyle yürütülen çalışmanın verileri doküman incelemesiyle toplanmıştır. Araştırma öncesinde gazete kupürleri, kişisel ve kurumsal web siteleri, video kayıtları, belgeseller, filmler ve sosyal medya içerikleri gözden geçirilerek çalışmanın kapsamı belirlenmiştir. Buna bağlı olarak yazılı veriler; dergi, kitap ve kurumsal yayınlardan; görsel veriler ise akademik ve kurumsal veri tabanlarından temin edilmiştir. Bulgular, 1968-2017 yılları arasında Tosun'un tasarım, teknoloji ve işletme sürecine dair evrimini belgeleyen sekiz adet görselin analizine dayanmaktadır. Yapılan analizler, Tosun'un 1968, 2013 ve 2017 yıllarında olmak üzere üç temel revizyondan geçtiğini göstermektedir. Son revizyonun ardından motor aksamı başta olmak üzere karoser, şasi, kaptan kabini ve plaka gibi temel bileşenlerinde belirgin değişiklikler gerçekleştirilmiştir. Buna bağlı olarak, hibrit projelerle modernize edilen nostaljik bir aracın İstanbul'un kent içi ulaşım sistemine anlamlı katkılar sağladığı görülmüş ve elektrikli araçların kentsel ulaşımında sürdürülebilir bir gelişim ivmesi yakalayabileceği sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Trolleybüs, 101 kapı numaralı Tosun, Tosun 101, nostaljik ulaşım.*

Giriş

Havai elektrik hattıyla iki noktadan temas kurarak ihtiyaç duyduğu enerjiyi sağlayan trolleybüsler lastik tekerlekli toplu taşıma araçları olarak ortaya çıkmıştır. Bu sistemin ilk örneği, 1882 yılında Berlin’de Ernst Werner von Siemens tarafından geliştirilen deneysel taşıt Electromote’dır (Acun ve Yalçiner Ercoşkun, 2020: 217-218). Raylı altyapı gerektirmeden çalışabilen trolleybüsler çevre dostu yapıları, düşük enerji tüketimleri ve modüler körüklü tasarımları sayesinde yüksek yolcu taşıma kapasitesine sahiptir. Çevresel sürdürülebilirlik ve operasyonel verimlilik açısından sağladıkları avantajlar sebebiyle 1960’lı yıllarda Avrupa genelinde yaygınlık kazanan trolleybüsler, benzer gerekçelerle farklı tarihlerde Türkiye’nin kent içi ulaşım altyapısına (Ankara 1947, İzmir 1954, İstanbul 1961, Malatya 2015 ve Şanlıurfa 2023) entegre edilmiştir (ESHOT, 2013: 37; Dikmen, 2017: 4; Kayserilioğlu, 2017: 26).

İzmir’in nüfusunun hızla arttığı ve hükûmetin otobüs ile trolleybüs ithalatını tamamen yasakladığı dönemde İzmir Elektrik, Su, Havagazı, Otobüs ve Trolleybüs Genel Müdürlüğü (ESHOT), kendi olanaklarıyla 1964 yılından itibaren Güzelyalı Atölyeleri’nde montaj teknolojisinden faydalanarak Büssing şasi üzerine Brown Boveri ekipmanlarını kullanarak otobüs ve trolleybüs üretimine yönelik girişimlerde bulunmuştur. Bu doğrultuda ilk trolleybüslerin montajı 1966 yılında tamamlanmıştır. Aynı üretim süreciyle, 1968 yılı sonunda 12 adet, 1971 yılında ise 10 adet yokuş tipi trolleybüs üretilmiştir. Fakat ESHOT tarafından paylaşılan ve modifiye trolleybüslerin montaj aşamalarını belgeleyen fotoğraflar, 1968 yılına tarihlenmektedir (Berent, 2005; ESHOT, 2013: 40-41; Topal, 2019: 158).

İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri (İETT), 1955 yılında Fransa’dan 55 bin liraya (yaklaşık 19.554 USD) satın aldığı dört adet Latille-Floirat marka otobüsten birinin şasisinden faydalanarak, 13 yıl aradan sonra kendi atölyesinde bir trolleybüs üretmeye karar

vermiştir (İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, 2023: 14; T.C. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, 2025). Bu doğrultuda ilk Türk trolleybüsü olarak bilinen 101 kapı numaralı Tosun, Ağustos 1968 tarihinde Şişli Garajı'nda yaklaşık olarak beş aylık bir çalışmanın sonucunda yeniden geliştirilmiştir. Bu üretim sürecinde karoser başta olmak üzere ahşap iç döşemeler, kapı sistemleri ve dışı kahverengi deriyle kaplı sünger koltukları yerli imkânlarla üretilmiştir (Karayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu, 1971: 59; Kurtoğlu ve Noyan, 2015: 63; T.C. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, 2025).

İETT'nin işlettiği 16 farklı hatta denenilen araca geniş ve yuvarlak görünümü nedeniyle "Tosun" adı verilmiştir. Ön kaputuna İETT ifadesi eklendikten sonra, 34 KE 164 plakası ile ilk seferine çıkan Tosun'a, filonun 101. aracı olması nedeniyle 101 kapı numarası verilmiştir (T.C. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, 2025). 1968 yılı itibarıyla 225 bin TL (yaklaşık 24.889 USD) harcanarak başarılı bir biçimde trolleybüse dönüştürülen bu araçtan sonra girişimin devamlılığı adına yeni bir üretime gidilmemiştir (Dikmen, 2017: 8; Orhon, 2022: 157; Pektaş, 2021: 64). 1966 model olan 101 kapı numaralı Tosun'un 57 yolcu taşıma kapasitesi (32'si koltukta, 25'i ayakta) bulunmaktaydı. Şasi uzunluğu 10,90 metre, genişliği ise 2,47 metre olan bu araç 174 beygir gücündeydi (Orhon, 2022: 157).

Yaklaşık 16 yıl boyunca ağırlıklı olarak 22C numaralı Bebek-Eminönü, 30 numaralı Ortaköy-Aksaray, 34 numaralı Edirnekapı-Beşiktaş ve 87 numaralı Edirnekapı-Taksim hatlarında hizmet sunan 101 kapı numaralı Tosun, trolleybüs uygulamasına son verilmesinin ardından, 16 Temmuz 1984 tarihinde hizmetten kaldırılarak diğer araçlarla birlikte Yedikule Gazhanesi'ndeki depo ve hurdalık alanına çekilmiştir (Kurtoğlu ve Noyan, 2015: 158; T.C. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, 2025). 45 yıl aradan sonra, İETT'nin İkitelli Garajı Kaporta ve Boya Atölyesi'nde dört aylık bir çalışma sonucunda aslına uygun bir tasarımla 1986 model MAN SL-200 marka solo tipi bir otobüs şasi aksamı üzerine, elektrik enerjisi

yerine içten yanmalı motor yakıtlı olarak yeniden üretilen 101 kapı numaralı Tosun, Kasım 2013 tarihinde IV. Toplu Ulaşım Haftası etkinlikleri kapsamında düzenlenen fuarda sergilenmiştir (İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2024: 19). Bu sırada 101 kapı numaralı Tosun'un 57 olan yolcu taşıma kapasitesi 70'e (34'ü koltukta, 36'sı ayakta) çıkarılmıştır. Ardından, 2014 yılı başında alınan karara istinaden 87 sefer numarası ile sabah saat 09.10 ile akşam saat 15.30 aralığında Topkapı/Edirnekapı-Taksim güzergâhında aynı plaka ile hizmete başlamıştır (İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, 2013: 28; Pektaş, 2021: 64-65). Nostaljik otobüslerle çevresel farkındalığı artırmayı hedefleyen İETT, 2017 yılında 101 kapı numaralı Tosun'u 1968 tarihli ilk tasarımındaki elektrikli araç altyapısına sadık kalarak %100 elektrikli araca dönüştürmüştür (Kültür İstanbul, 2014; JOURNAL.İST, 2019). Nostaljik müzik eşliğinde sefere çıkan 101 kapı numaralı Tosun, iki saatte tam şarj olmakta ve bu sayede yaklaşık olarak 150 km yol kat edebilmektedir (T.C. İstanbul Valiliği, 2019). Plakası 34 BEU 26 olarak değiştirilen 101 kapı numaralı Tosun son olarak 28T sefer numarası ile Topkapı-Beşiktaş güzergâhında hizmete başlamıştır. Bir dönemin popüler aracı olarak toplumun ilgisini çeken fakat toplu taşıma teknolojilerinde yaşanan hızlı dönüşüme ayak uyduramadığı için piyasadan toplatılarak hurdalığa kaldırılan trolleybüslerden biri bugün İstanbullulara hizmet sunmaktadır. Eskisine göre daha modern bir yapıda tasarlanan 101 kapı numaralı Tosun, yolcularına daha konforlu koşullarda seyahat imkânı sağlamaktadır.

İETT atölyelerinde üretilen 101 kapı numaralı Tosun, teknik bir araç olmaktan öte kentsel hafızanın bir parçası konumundadır. Bu doğrultuda yapılan çalışmalar çoğunlukla kısa ve yüzeysel içerikler sunduğu için aracın teknik dönüşüm süreci ve dokümanlarla desteklenmiş tarihsel analizi noksan kalmaktadır. Bu çalışmayla birlikte 101 kapı numaralı Tosun'un teknik, tarihsel ve kültürel dönüşümü akademik düzeyde detaylı olarak incelenmiştir. Çalışmanın hazırlanmasındaki motivasyon, 101 kapı numaralı

Tosun'un geçirdiği dönüşüm sürecini sistematik bir biçimde belgelemek, teknik özelliklerinin yanında nostaljik değerine atıfta bulunmak ve geçmişi gelecekle bütünleştiren sürdürülebilir bir ulaşım modeli ortaya koymaktır.

Bu çalışmada Türkiye'nin ilk yerli trolleybüsü olan 101 kapı numaralı Tosun'un 1968-2017 yılları arasındaki teknik altyapısı, kültürel dönüşümü ve yeniden tasarımı, aracı nostaljik bir simge olmanın ötesine taşıyıp sürdürülebilir kent içi ulaşım modeline dönüştürmüş müdür? Sorusuna cevap aranmaktadır.

Araştırmanın hedefi ise 101 kapı numaralı Tosun'un 1968-2017 yılları arasında geçirdiği teknik ve kültürel dönüşümü analiz etmek, betimsel içerik analizi yöntemiyle nostaljik yönünü ortaya koymak ve bu sayede çalışmayı sürdürülebilir kent içi ulaşım modelleri ile ilişkilendirmektir.

Tablo 1: Araştırma Basamaklarına İlişkin Verilerin Sunulması

Basamak	Açıklama
Literatür taraması	Trolleybüs sistemleri ve 101 kapı numaralı Tosun hakkındaki kaynakların araştırılması
Teknik inceleme	1968-2017 yılları arasında 101 kapı numaralı Tosun'un geçirdiği teknik ve kültürel dönüşümün belgelenmesi
Araştırma verilerinin toplanması	Akademik kaynak, popüler yayın, arşiv belgesi ve teknik rapor gibi yazılı ve görsel verilerin derlenmesi
Görsel analiz	Sekiz görsel üzerinden betimsel içerik analizi yapılması
Sonuç ve değerlendirme	Yazılı ve görsel veriler üzerinden araştırma sorusuna cevap aranması ve çıkarımda bulunulması

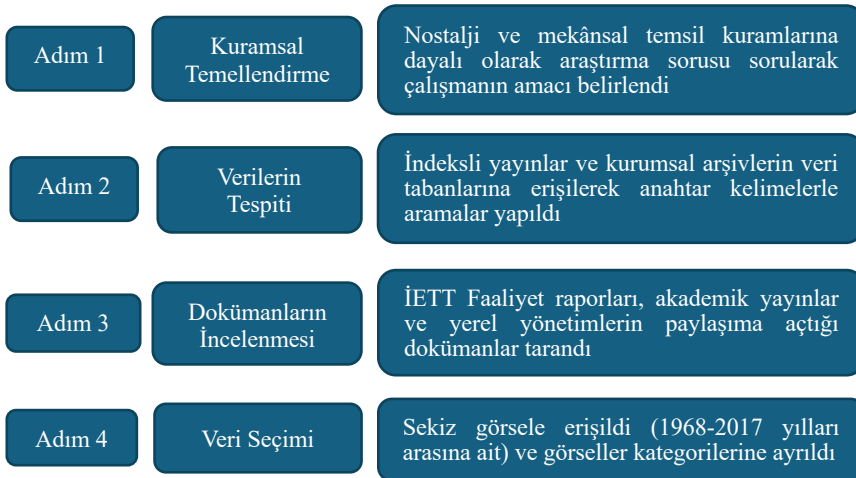
Yöntem

Çalışma, nitel araştırma yaklaşımı çerçevesinde yürütülmüştür. Veri toplama aracı olarak doküman incelemesi yöntemi kullanılmıştır. Doküman analizinin temel amacı, hedef odaklı amaçların belirlenmesi olup kaynak tespiti, okuma ve değerlendirme süreçlerini kapsamaktadır (Deniz, Karaca ve Yurtcu, 2023: 180). Çalışma öncesinde veri toplamak amacıyla ulusal ve uluslararası yayın indeksleri (Araştırmaz, BookCites, Asos Index, Türkiye

Kaynakçası, Sobiad Atıf Dizini, Cambridge Scientific Abstracts, EBSCO, ERIH PLUS ve Open Academic Journal Index) üzerinden “troleybüs, 101 kapı numaralı Tosun, Tosun 101, nostaljik ulaşım” anahtar sözcükleri ile aramalar yapılmıştır. Yapılan aramalarda konuyla ilişkili sınırlı sayıda yayına ulaşılmış olsa da erişilen görsel ve dijital kayıtlar üzerinden çalışmanın ana hatları oluşturulmuştur.

Görsel verilerin çözümleme sürecinde betimsel içerik analizi yönteminden faydalanılmıştır. Betimleme, nitel analizin ilk aşamasını oluşturmakta olup kişi, nesne ve olay hakkındaki temel niteliklerin yazılı olarak ifade edilmesini sağlamaktadır. Buna göre betimsel içerik analizi, okuyucuya araştırılan konuyla ilgili betimsel ve gerçekçi görseller sunmayı amaçlamaktadır (Özdemir, 2010: 327-330). Çalışmada, 101 kapı numaralı Tosun’un 1968-2017 yılları arasında yayımlanmış sekiz adet görseli bir araya getirilerek, tarihsel süreç içerisindeki teknik ve tasarımsal evrimi ortaya konmuştur. Bu müdahaleyle birlikte yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalan troleybüslerden birisi yeniden kent kültürüne kazandırılmış ve böylece toplumsal bellekte unutulmaya başlayan bir olgu tekrar görünür hâle gelmiştir.

Şekil 1: Araştırma Süreci Blok Diyagramı



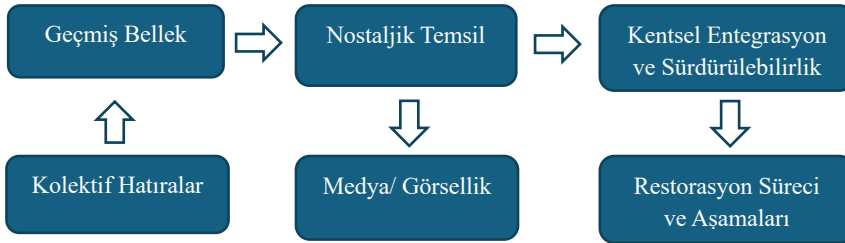


Çalışma, kentsel nostaljik temsil modeli çerçevesinde yürütülmüş olup üç aşamadan oluşmaktadır.

Tablo 2: Modelin Katmanları

Model Aşamaları	101 kapı numaralı Tosun örneği
Kodlama (Geçmiş bellek)	Araştırma nesnesine geçmişte yüklenen anlamlar ve hatıralar
Nostajjik temsil	Medya ve uygulanan kamu projesi sayesinde objenin yeniden görünürlük kazanması
Kentsel entegrasyon ve sürdürülebilirlik	Nesnenin yeniden kent kültürüne dâhil olma süreci

Şekil 2: Model Şeması



Bu model Türkiye'deki kent içi ulaşım araçlarının nostaljik değer kazanma süreçlerini tarihsel, teknik ve sürdürülebilirlik bağlamında açıklamayı amaçlamaktadır.

Vaka İncelemesi: 101 kapı numaralı Tosun

Tablo 3: Vakanın Modele İşlenmesi

Katman	Açıklama
Kodlama (Geçmiş bellek)	1968 yılında İETT tarafından üretilen ilk yerli trolleybüs
Nostajjik temsil	Fotokart, belgesel arşivi, haber sitesi, sosyal medya içerikleri ve nostaljik ulaşım araçları konulu etkinliklerde yer almıştır
Kentsel entegrasyon ve sürdürülebilirlik	2013 ve 2017 tarihli revizyonun ardından yeniden hizmete sunuldu. Elektrikli araca dönüştürülerek çağdaş ulaşım aracı olduğu vurgulandı

Amaç ve Önem

Bu çalışma, Türkiye'nin ilk yerli trolleybüsü olan 101 kapı numaralı Tosun'un tarihsel gelişimini, teknik dönüşümünü ve kültürel önemini detaylı olarak incelemeyi amaçlamaktadır. Alanyazında trolleybüs ve elektrikli bataryalı otobüsler konusunda yapılmış çalışmalar mevcut olmakla birlikte 101 kapı numaralı Tosun'u doğrudan ele alan çalışma sayısı oldukça sınırlıdır. Yapılan çalışmalar yine gazete kupürü, blog sayfası, popüler yayın ya da belirli bir olguya odaklanan akademik yayınlardaki dolaylı içeriklere dayanmaktadır. Bu doğrultuda 101 kapı numaralı Tosun'u teknik bir projenin ürünü olmaktan öte nostaljik bir simge hâline getirmeyi hedefleyen bu çalışmanın önemli bir araştırma ögesi olacağı beklenmektedir.

Araştırma Verileri

Araştırmanın yazılı verileri öncelikli olarak İETT kurum raporları başta olmak üzere; akademik kaynaklar, popüler yayınlar, arşiv belgeleri ve teknik raporlardan oluşmaktadır. Görsel kaynaklar ise aracın farklı dönemlerdeki fiziksel ve işletme özelliklerini belgelemek amacıyla çekilerek arşivlenen sekiz adet görselden oluşmaktadır.

Verilerin Toplanması ve Analizi

Çalışmanın yazılı verilerine dergi, kitap, kurumsal yayın, rapor, kurumsal web sitesi ve popüler yayınlar üzerinden ulaşılrken görsel verilerine gerek kurumsal gerekse akademik veri tabanlarından erişim sağlanmıştır. Çalışmada yalnızca yazılı belgeler değil, görsel ve işitsel belgeler de veri olarak değerlendirilmiştir. Bu nedenle araştırma öncesinde gazete kupürü, kişisel web sayfası ve kurumsal yayınların yanı sıra video kaydı, belgesel, film ve sosyal medya paylaşımları gibi türler de gözden geçirilerek araştırmanın kapsamı belirlenmiştir.

Bu doğrultuda 1968-2017 yılları arasında belirli aralıklarla toplu taşıma hizmeti sunan 101 kapı numaralı Tosun ile ilintili verilere erişilerek çalışmanın kurgusu oluşturulmuştur. Ardından 101 kapı numaralı Tosun’a ilişkin teknik ve tarihsel analizler gerçekleştirilmiş; elde edilen bulguların güvenilirlik ve geçerliliği de İETT’nin basılı olarak yayınladığı dokümanlar aracılığıyla sağlanmıştır. Fotoğraflar üzerinden gerçekleştirilen renk, illüstrasyon, konum ve içerik analizleri ise araştırmacı tarafından yorumlanmıştır.

Literatür Taraması

Davis & Levine (1967), çalışmasında toplu taşıma araçlarıyla yapılan kısa yolculukları incelemiştir. Çalışmada, görece kısa süren ve belirli bir süre sonra rutinleşen yolculukların sıkıcı bir deneyime dönüştüğü belirtilmiş ve yolcuların araca bindikleri andan itibaren inme eğiliminde oldukları saptanmıştır. Yolcular aynı yöne doğru seyahat etmelerine rağmen birbirlerinin farkında değillerdir. Benzer kültürel özellikler sergileyen ve aynı sosyal sınıfa mensup olanlar dahi toplu taşıma araçlarında koordineli bir biçimde hareket edememektedir. Buna göre düşük seyir hızına sahip, yüksek basamaklı, gölgesiz ıııklı ve ahşap koltuklu olan nostaljik toplu taşıma araçlarının hem daha çok ilgi çektiğı hem de sıkıcı olan yolculukları daha eğlenceli hâle getirdiğı sonucuna ulaşılmıştır.

Karakoç (2015), çalışmasında Cumhuriyet döneminden günümüze kadarki süreçte İstanbul'un deniz, kara ve hava ulaşım sistemlerini tarihî bir perspektifle ele alarak kapsamlı bir incelemede bulunmuştur. Sürecin daha anlaşılır olması için de görsel veriler, grafikler, istatistiksel bilgiler ve haritalardan yararlanılmıştır. Bu çerçevede, İstanbul'a gelen ilk trolleybüslerin İtalya'nın Ansaldo San Giorgio firmasıyla yapılan anlaşma kapsamında 1956-1957 yılları arasında sipariş edildiği belirtilmektedir. İstanbul'daki ilk trolleybüs hattının ise 1961 yılında Eminönü-Topkapı güzergâhında hizmete girdiği bilgisi aktarılmıştır. İETT bünyesindeki teknik personeller tarafından imal edilen Tosun isimli bir adet yerli üretim trolleybüsün ise aynı dönemde ulaşım sistemine entegre edildiği vurgulanmaktadır. Sonuç olarak yaşanan teknik sorunlar nedeniyle ileriki süreçte uygulamaya son verildiği ve envanterdeki trolleybüslerden 75'inin İzmir Belediyesi'ne devredildiği anlaşılmıştır.

Topal (2019), çalışmasında toplu ulaşım sistemlerinde kullanılan elektrikli otobüslerin mevcut durumunu incelemiştir. Yazar bu doğrultuda bir dönem Ankara, İzmir ve İstanbul'da hizmette bulunan trolleybüslere değinerek İETT'nin imkânlarıyla imal edilerek elektrikli otobüse dönüştürülen Tosun'a atıfta bulunmuştur. Yapılan analizler sonucunda, elektrikli araçların uzun vadede çevresel ve ekonomik açıdan önemli avantajlar sağladığı tespit edilmiştir. Buna ek olarak sektör açısından geliştirilen sürdürülebilir ve yenilikçi çözümlerin, yerli üreticilerin rekabet avantajını güçlendirdiği sonucuna ulaşılmıştır.

Kılıç (2019), çalışmasında Türkiye'deki mevcut raylı sistemlerin performansını bilimsel yöntemlerle incelemiştir. Trolleybüs sistemini Malatya bağlamında ele alan yazar, trolleybüslerin tarihsel gelişimine değinerek Türk işçiler tarafından üretilen Tosun 101 hakkında değerlendirmelerde bulunmuştur. Buna göre raylı sistem yatırımlarının yüksek maliyeti dikkate alındığında, ekonomik

verimlilik açısından avantajlı olan yüksek kapasiteli trolleybüslerin daha uygun bir alternatif sunacağı sonucuna ulaşılmıştır.

Tönbekici (2022), çalışmasında Osmanbey'in 1870'ten günümüze kadar olan tarihsel sürecini sosyokültürel ve siyasi açıdan incelemiştir. Bu bağlamda semtteki ulaşım altyapısına değinerek trolleybüsleri ve özellikle ilk yerli üretim araç olan 101 kapı numaralı Tosun'u ele almıştır. Buna göre İstanbul'un tarihine tanıklık eden Osmanbey semtinin yaşanan değişimler karşısında hem kentin dönüşümüne uyum sağladığı hem de çok katmanlı kimliğini koruduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 4: Karşılaştırmalı Literatür

Araştırmacılar	İçerik	Yöntem	Model	Araştırma Boşluğu
Davis & Levine (1967)	Toplu taşıma araçlarındaki yolcu davranışları	Sosyolojik araştırma	Betimsel analiz	Toplu taşıma deneyimi nostalji bağlamında ele almıştır
Karakoç (2015)	İstanbul'un ulaşım sistemleri	Tarihsel analiz	Haritalandırma, görsel analiz	Çalışmanın bir paragrafında 101 kapı numaralı Tosun'a atıfta bulunulmuştur
Topal (2019)	Toplu taşımada kullanılan elektrikli otobüsler	Karşılaştırmalı analiz	Performans modeli	Çalışmanın bir paragrafında 101 kapı numaralı Tosun'un elektrikli araca dönüşüm sürecine değinilmiştir
Kılıç (2019)	Raylı sistemler ve Malatya trambüs sistemi	Performans analizi	Maliyet analizi	Çalışmanın bir sayfasında İstanbul trolleybüs sistemine ve 101 kapı numaralı Tosun'a değinilmiştir
Tönbekici (2022)	Osmanbey semtinin ulaşım sistemi	Kültürel değerlendirme	Betimsel analiz	Çalışmanın bir sayfasında 101 kapı numaralı Tosun'a atıfta bulunulmuştur

Çalışmanın Literatüre Sunacağı Özgün Katkı

Bu çalışma Türkiye'nin ilk yerli trolleybüsü olan 101 kapı numaralı Tosun'un 1968, 2013 ve 2017 yıllarındaki tarihsel gelişimini, teknik dönüşümünü ve kültürel önemini sistematik bir biçimde inceleyerek bütüncül bir yaklaşımla belgeleriyle birlikte ortaya koyan ilk akademik çalışma olma niteliğini taşımaktadır. Akademik kaynakların yanı sıra popüler yayınlar, arşiv belgeleri ve teknik raporlardan faydalanılarak çalışmanın yazılı ve görsel verileri disiplinler arası bir yaklaşımla ele alınmıştır. Çalışma aynı zamanda nostalji ve sürdürülebilirlik kavramları arasında bağ kurarak, bu

ilişkiyi kent içi ulaşım sistemleri bağlamında irdelemekte ve bu yönüyle alana özgün bir katkı sunmayı hedeflemektedir.

Bulgular

Çalışmanın bulguları, ilk yerli üretim trolleybüs olan 101 kapı numaralı Tosun'un 1968-2017 yılları arasında tasarım, teknoloji ve işletme açısından geçirdiği evrimsel süreci belgeleyen sekiz görselin analizine dayanmaktadır.

Şekil 3: 101 kapı numaralı Tosun konulu fotokart



Kaynak: (T.C. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, 2025).

Şekil 3'te seyir hâlindeki 101 kapı numaralı Tosun'un sol profilden gündüz vakti çekilmiş siyah-beyaz bir fotoğrafı görülmektedir. Eylül 1973 tarihinde Beşiktaş'ta çekilen bu fotoğraf, daha sonra fotokart olarak bastırılmıştır (Fotokart, 2019; Transphoto, 2025a).

Şekil 4: 101 kapı numaralı Tosun'a ait siyah-beyaz ve renklendirilmiş iki görsel



Kaynak: (T.C. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, 2025).

Şekil 4'te 101 kapı numaralı Tosun'un 1968 yılında sağ önden çekilmiş siyah-beyaz bir fotoğrafı yer almaktadır. Şişhane İstiklal Caddesi'nde seyir hâlinde olduğu belirtilen araca ait fotoğrafın yakın dönemde renklendirilerek dijital ortamda paylaşıldığı anlaşılmaktadır (ttransport.ru, 2025).

Şekil 5: 101 kapı numaralı Tosun Galata Köprüsü'nde



Kaynak: (T.C. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, 2025).

Şekil 5'te Eylül 1973 tarihinde Karaköy'den Eminönü istikametine doğru Galata Köprüsü üzerinde seyrettiği anlaşılan 101 kapı numaralı Tosun'un sol profilden gündüz vakti çekilmiş siyah-beyaz bir fotoğrafı yer almaktadır. Diğer görsellere göre detaylı olan bu fotoğrafta, havai elektrik hattı ile akışı sağlayan iki adet kolektör daha net bir açıdan görülmektedir (Transphoto, 2025b).

Şekil 6: 101 kapı numaralı Tosun İkitelli Garajı Kaporta ve Boya Atölyesi



Kaynak: (T.C. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, 2025).

Şekil 6'da 101 kapı numaralı Tosun'un 2013 tarihli revizyon sırasında çekilmiş fotoğrafı görülmektedir (T.C. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, 2025).

Şekil 7: 101 kapı numaralı Tosun



Kaynak: (Kurtoğlu ve Noyan, 2015: 158).

Şekil 7’de 101 kapı numaralı Tosun’un 2013 tarihli revizyon sonrasına ait fotoğrafı görülmektedir. Görüldüğü üzere aracın köşe hatları aslına uygun olarak oval bir formda sunulmuştur. Kırmızı ve beyaz renk ise araca oldukça canlı bir görünüm kazandırmıştır. Topkapı Meydanı’nda olduğu anlaşılan 101 kapı numaralı Tosun’un bu hâliyle trolleybüsten çok otobüsü andırdığı görülmektedir. Son olarak yolcu alımının ön kapıdan yapıldığı anlaşılmakla birlikte aracın şapka kısmına iki adet Türk bayrağı takılmıştır.

Şekil 8: 101 kapı numaralı Tosun’un yolcu kabini



Kaynak: (Otometre, t.y.).

Şekil 8’de 101 kapı numaralı Tosun’un 2013 tarihli revizyon sonrası yolcu kabinine ait fotoğrafı yer almaktadır (Otometre, t.y.; Kültür İstanbul, 2014). Görselde, yolcuların arka kapıdan araca bindiği ve kapının hemen yanında bir biletçi kabini bulunduğu görülmektedir. Ahşap malzemenin ağırlıklı olarak kullanıldığı bu tasarım anlayışında koltuk düzeni sıralı olup biletçi kabininin hemen karşısındaki koltuğun ters yönde, ön tarafta yer alan koltukların ise karşılıklı olarak konumlandırıldığı görülmektedir.

Şekil 9: 101 kapı numaralı Tosun’un %100 elektrikli araca dönüştürülmüş hâli



Kaynak: (Bilge, 2024).

Şekil 9’da 2017 tarihli revizyonun ardından %100 elektrikli araca dönüştürülen 101 kapı numaralı Tosun’un iki farklı açıdan çekilmiş fotoğrafı görülmektedir (Bilge, 2024). Son revizyondan sonra aracın karoser kısmı korunmuş fakat 34 KE 164 olan plakası 34 BEU 26 olarak değiştirilmiştir. Ayrıca yan aynalar dışında 2013 yılındaki fiziksel görünümünü koruyan aracın ön, arka ve yan yüzeylerine elektrikli araç olduğunu gösteren simgeler eklenmiştir.

Şekil 10: 101 kapı numaralı Tosun’un revizyon öncesi ve sonrası görünümü



Kaynak: (Otometre, t.y.).

Şekil 10’da 101 kapı numaralı Tosun’un 2017 tarihli revizyon öncesi ve %100 elektrikli araca dönüştürüldükten sonraki fotoğrafı yer almaktadır (Otometre, t.y.). Elektrikli sisteme dönüştürme sürecinde, aracın manuel vites sistemi otomatik şanzımanla değiştirilmiştir.

Bunun yanı sıra gerek gösterge paneli gerekse direksiyon simidi üzerinde önemli yapısal değişiklikler gerçekleşmiştir.

Sonuç

Bir dönem Türkiye’de hizmet sunan trolleybüslerin neredeyse tamamı uygulamanın iptaliyle birlikte hurdalıklara çekilmiştir. Fakat 101 kapı numaralı Tosun’un modernizasyonu ile birlikte bir dönem oldukça popüler olan 101 kapı numaralı Tosun yeniden İETT araç filosundaki yerini almıştır. Geçmişte hizmette bulunduğu güzergâhta, simgesel bir değerle nostaljik müzik eşliğinde yeniden sefere çıkan 101 kapı numaralı Tosun, modern ulaşım politikalarıyla geçmişin mirasını birleştiren örnek bir girişim olarak ortaya çıkmıştır.

Aracın 87 numaralı hattan alınarak 28T hattına geçirilmiş olması nostaljik boyutun ötesinde, aktif ve işlevsel bir kullanım amacının benimsendiğini göstermektedir. Araç içinde çalınan nostaljik müzik ve şapka kısmına takılan Türk bayrağı gibi simgesel unsurlar hem milli duygulara hitap etmekte hem de geçmişle bağ kurma isteğini yansıtan kültürel bir yön taşımaktadır.

Hizmetten kaldırılan trolleybüslerin bir kısmı statik gösterimler için müzelerde sergilenmektedir. Bu doğrultuda İngiltere’de 110, ABD’de ise 70 trolleybüs kent içi ulaşım hatlarıyla birlikte koruma altına alınmıştır (Dikmen, 2017: 6). Türkiye’de ise bu kapsamda atılan ilk somut adım, 2013 yılında âtil durumda bulunan 101 kapı numaralı Tosun’un modernizasyonu ile gerçekleşmiştir. Yaklaşık olarak dört yıl boyunca İstanbullulara hizmet sunan 101 kapı numaralı Tosun, 2017 yılında tekrar revize edilerek bu kez %100 elektrikli araca dönüştürülmüştür. Bu dönüşüm, yalnızca geçmişe duyulan özlemi temsil etmekle kalmayıp, aynı zamanda çevreci ulaşım politikalarına entegre sürdürülebilir bir model ortaya koymaktadır.

1968 yılında Fransız şasisiyle üretilen ve Şişli Garajı’nda hizmete giren elektrikli toplu taşıma aracı Tosun, İstanbul’un kent içi ulaşım

tarihinde önemli bir dönüm noktası olmuştur. Bu araç hem teknolojik olarak dönemin ilerici uygulamalarını temsil etmiş, hem de toplu taşımanın elektrikli alternatiflerle yapılabileceğine dair bir örnek oluşturmuştur. Ancak zamanla gelen teknolojik gelişmelere entegre edilemeyen bu sistem işlevselliğini yitirdiği gerekçesiyle toplu taşıma sisteminden çıkarılarak nostaljik bir simgeye dönüşmüştür.

Çok katmanlı bir araç olan 101 kapı numaralı Tosun'un 2017 tarihli revizyonun ardından manuel olan vites sistemi otomatik şanzımanla değiştirilmiştir. Direksiyon simidi yenilendikten sonra kontrol paneli analogdan dijitale çevrilmiş ve araç sponsorluk üzerinden %100 elektrikli hâle getirilmiştir. Yapılan son revizyonla birlikte araç yaklaşık olarak 10-15 yıllık ek bir kullanım ömrü kazanmıştır. 2013 tarihli revizyonla birlikte 1986 model MAN SL-200 marka solo tipi bir otobüsün şasi aksamı kullanılarak aracın karoser kısmı aslına uygun olarak yeniden üretilmiştir. Bu sırada aracın ahşap iç kısımları yenilenmiş ve yolcu taşıma kapasitesi artırılmıştır. Nostaljik koltukların yenilenmesinin ardından 101 kapı numaralı Tosun elektrik enerjisi yerine içten yanmalı motor yakıtlı araca dönüştürülmüştür. 1968 tarihli ilk dönüşümde ise 1966 yılında hizmet dışı kalan bir otobüsün şasi ve karoser kısmından faydalanılarak ilk yerli tasarım oluşturulmuştur. Araca, havai akım sistemiyle çalışan elektrikli bir motor entegre edildikten sonra iç tasarımı ahşap kaplamalarla yenilenmiştir. Yolcu taşıma kapasitesinin 57 olarak belirlenmesinin ardından araca 101 kapı numarası verilmiştir.

Hibrit projelerle modernize edilen 101 kapı numaralı Tosun'un teknik altyapısı, tarihsel dönüşümü ve yeniden tasarımı aracı nostaljik bir simge olmaktan öteye taşınmış ve İstanbul'un elektrikli ulaşım sistemlerine geçişinde önemli bir referans kaynağı oluşturmuştur. Yaşanan dönüşüm aynı zamanda nostalji ve çevresel sürdürülebilirlik arasındaki bağın işlevselliğini ortaya koymuş ve yerel yönetimlere eskiyen ulaşım araçlarını yeniden kullanıma kazandırmaları konusunda örnek bir model sunmuştur. Buna bağlı

olarak, nostaljik elektrikli araçların kentsel ulaşımında sürdürülebilir bir gelişim ivmesi yakalayabileceği sonucuna ulaşılmıştır.

Kaynakça

- Acun, M. F. ve Yalçın Ercoskun, Ö. (2020). Trambüs Sisteminin Ulaşım ve Çevreye Olan Etkisi: Malatya Örneği. *Şehir ve Medeniyet Dergisi*, 6(11), 215-232.
- Berent, O. (2005). *İzmir trolleybüsleri*. Erişim 09 Aralık 2024, <https://web.deu.edu.tr/berent/trolleybus/trolleybus.html>
- Bilge, M. (2024). İstanbul'un otobüsleri. Erişim 15 Aralık 2024, <https://iletim.istanbul.edu.tr/index.php/2021/11/16/istanbulun-otobusleri/>
- Davis, M. & Levine, S. (1967). Toward a sociology of public transit. *Social Problems*, 15(1), 84-91. <https://doi.org/10.2307/798872>
- Deniz, M., Karaca, N. ve Yurtcu, O. (2023). Okul yöneticilerinin karar verme stillerine dair araştırmaları: 2014-2022 yılları arasındaki lisansüstü tezlerinin incelenmesi. *Ulakbilge*, 11(81), 176-185. doi.: 10.7816/ulakbilge11-81-06
- Dikmen, İ. C. (2017). Malatya trambüs hattının matlab ortamında modellenmesi, doi:10.13140/RG.2.2.17929.75367.
- ESHOT. (2013). *Dünden bugüne ESHOT Genel Müdürlüğü 70. yıl anısına*. İzmir Büyükşehir Belediyesi.
- Fotokart. (2019). Tosun yeniden yollarda. Erişim 25 Aralık 2024, <https://fotokart.shop/tosun-yeniden-yollarda/>
- İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü. (2013). *2012-2013 sürdürülebilirlik raporu*. İstanbul.
- İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü. (2023). *Mali temel raporları*. İstanbul.
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi. (2024). *2022-2024 sürdürülebilirlik raporu*. İstanbul.
- JOURNAL.İST. (2019). İstanbul yollarında tanıdık bir sima: İlk yerli trolleybüs Tosun. Erişim 12 Ocak 2025, <https://www.gzt.com/jurnalist/istanbul-yollarinda-tanidik-bir-sima-ilk-yerli-trolleybus-tosun-3491054>
- Karakoç, E. (2015). Cumhuriyet Döneminde İstanbul'da ulaşım. C. Yılmaz (Ed.), *Antik Çağ'dan XXI. yüzyıla büyük İstanbul tarihi ulaşım içinde* (s. 502-533). İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Kültür A.Ş.
- Karayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu. (1971). *Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı Özel İhtisas Komisyonu Raporları*. Ankara.
- Kayserilioğlu, R. S. (2017). Trolleybüs: Bir dönemin güçlü emektarı. *İstasyon*, 22-27.
- Kılıç, İ. (2019). *Tramvay trolleybüs tercihinin Malatya örneğinde incelenmesi*. [Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. İstanbul Teknik Üniversitesi.

- Kurtoğlu, A. ve Noyan, M. (2015). *İstanbul'un 100 ulaşım aracı*. İstanbul Büyükşehir Belediyesi (Kültür A.Ş.) Yayınları.
- Kültür İstanbul. (2014). İlk Türk trolleybüsü Tosun, Edirnekapi-Taksim hattında hatıraları canlandırıyor. Erişim 01 Ocak 2025, <https://kultur.istanbul/arsiv/www.kultur.istanbul/tr/ilk-turk-trolleybusu-tosun-edirnekapi-taksim-hattinda-hatiralari-canlandiriyor-haber-839.html>
- Orhon, O. (2022). *İstanbul İETT otobüsleri*. İkinci Adam Yayınları.
- Otometre. (t.y.). İlk elektrikli yerli otobüs; Tosun. Erişim 12 Aralık 2024, <https://www.otometre.com/2014/01/ilk-elektrikli-yerli-otobus-tosun.html>
- Özdemir, M. (2010). Nitel veri analizi: Sosyal bilimlerde yöntem bilim sorunsalı üzerine bir çalışma. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(1), 323-343.
- Pektaş, İ. (2021). *Yerli ve milli üretime adanmış ömürler* (1. Baskı). Arus Yayınları.
- T.C. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı. (2025, Ağustos 25). 2025-E. 227232 sayılı yazı [Resmî yazışma]. İETT Arşivi.
- T.C. İstanbul Valiliği. (2019). İstanbul'da nostalji: Trolleybüs Tosun. Erişim 09 Şubat 2025, <http://istanbul.gov.tr/istanbulda-nostalji-trolleybus-tosun>
- Topal, O. (2019). Türkiye toplu ulaşım sisteminde elektrikli otobüsler. *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 15, 155-167. <https://doi.org/10.31590/ejosat.512606>
- Tönbekici, M. (2022). Osmanbey garbı ve şarkı ayıran hat. Şişli Belediyesi.
- Transphoto. (2025a). Beşiktaş. Erişim 25 Temmuz 2025, <https://transphoto.org/photo/320940/>
- Transphoto. (2025b). Galata Köprüsü. Erişim 11 Mart 2025, <https://transphoto.org/photo/320939/?vid=135662&lang=en>
- ttransport.ru. (2025). İstanbullulara 16 yıl süreyle hizmet veren ve İETT işçilerinin eseri olan Tosun. Erişim 27 Aralık 2024, <https://ttransport.ru/photo/232872.html>