

## ANKARA'DA TAKSİCİLİK

Ali Esat BOZYİĞİT

**T**aksi, daha çok kent içinde ve yakın çevresinde bir yerden bir yere gitmek için tutulan şoförlü otomobil. Taksilerde ücret ya zon sistemiyle ya da sabit bir tarifeye belirlenmiş olur ya da otomobillere takılmış taksimetrelere saptanır. Taksi sözcüğü de Wilhelm Bruhn'un 1891'de icat ettiği (kat edilen mesafe ya da zamanı otomatik olarak ölçerek ödenecek para miktarını saptayan bir sayaç olan) taksimetreten gelmektedir. Modern taksilerin gelişimi otomobilin gelişimi ile koşuttur. İlk motorlu taksiler Amerika ve Avrupa caddelerinde 1890'ların sonlarında görülmeye başlayan, elektrik enerjisiyle çalışan araçlarla. İçten yanmalı motorlu ve taksimetrelili taksiler ilk kez 1907 dolayında ortaya çıktı. Modern taksilerin çoğu, özellikle taksi olarak kullanılmak üzere üretilmiş dört kapılı arabalardır. Londra gibi bazı kentlerde taksilerin resmen belirlenmiş özelliklere uygun olarak tasarlanması zorunludur.

Büyük taksi firmaları tam gün çalışan ücretli şoförler kullanır. Arabaları bir firmadan kiralayarak işleten bağımsız girişimciler olduğu gibi, kendi arabalarını kullanan sürücüler de vardır. Türkiye'de büyük kentlerde belirli sayıda (10-20) araba sahibi şoför bir firma altında birleşerek semt taksi işletmeleri oluşturmaktadır. Ayrıca bir çok şoför de, çalıştıkları taksinin sahibine belirli sabit bir gündelik verip bunun üzerindeki geliri kendilerine ayırmak koşuluyla çalışmaktadır." (Ana Britanica, c. 20, s. 350-351)

Taksi konusundaki bu ansiklopedik bilgiden sonra "Ankara'da Taksicilik" konusunu ele alalım.

Bu konuda en sağlıklı bilgiye Sn. Halil Makaracı'nın anılarından elde ettik. Halil Makaracı bir Cumhuriyet çocuğu. 1923 Ankara doğumlu. Avukat. Bütün yaşamını Ankara'da geçirmiş. Genel kültürünün yanında kent tarihinin de yakın ve canlı temsilcisi. Cumhuriyet dönemi Başkent Ankara yaşamını izlemiş ve gözle-



miş. Belleği de çok güçlü olduğundan bugün geçmiş 76 yılı bir film şeridi gibi dile getiriyor. Tam bir kent tarihçisi. Bakın Ankara'daki Taksicilik ve kent içi ulaşım konusunda neler anlattı.

"Cumhuriyetin ilk yıllarında Ankara'da otomobil sayısı çok azdı.

Taksi olarak kullanılan otomobillerin ise gerek markası ve modeli, gerekse renk ve şekilleri çok değişti.

İstanbul ve İzmir'den getirilmiş bu araçlar içinde hemen hemen acentalarından doğrudan doğruya alınmış olanlara rastlamak parmakla sayılabilecek kadar azdı. Çoğu kullanılmış araçlardı. İçlerinde bazı tenteli yani normalden biraz daha uzun strepenteli olanlar dahil motorlarının bazısı önden kollu motor kırmalıydı. Yaz mevsimlerinde bazılarının tenteleri bile açık olarak sefer yapardı.

Şoför mahalline bir yolcu, arkaya da en çok üç yolcu alınır.

Biraz daha büyük olan taksilerde arka oturma yerinin önünde iki kişilik daha açılır kapanır kanapeler bulunurdu.

Taksi plakalarına numara denirdi.

Taksilerde T harfinden sonra numara, özel araçlarda hususi kelimesinin baş harfi H ve numara yazılıydı.

Halkın korna dediği (düdük) klakson çalınması şehir içinde yasaktı. Yollarda yolcuları veya diğer araçları uyarmak için lastik havalı korna (fosford) kullanılırdı.

Taksilerin şoför mahallinin solundaki çamurluk basamağının hemen şoför kapısının menteşesinin sırasında ayakta direnle bir taksimetre- o zaman taksimetre-ye sadece saat denirdi- taktırılmasına Cumhuriyetin 10. yılı olan 1933 yılında başlanmıştı.

Eğer yolcu şoförle bir pazarlık yapmadıysa şoför taksimetrenin dıştan BOŞ yazılı kırmızı saat kolunu MEŞGUL yazısına çevirip hareket ederdi. Tenteli olan Taksiler, kışın fermeşüplü yan, mikalı pencerelerini kapatır ve otomobilleri içine soğuk hava-ayaz- girmesini önlerdi.

Cumhuriyetin ilk yıllarında Ankara'da bulunan taksilerin markaları FORD, BUICK, CHEVROLET, BENZ- STUDEBAKERŞ CHARESLES, FIAT, PLAYMOUT... gibi devrinin en ünlü markala-



rıydı.

Otomobil ve kamyon tamirhaneleri birkaç tane olduğu için araç kullananlar araçlarına bu günkü gibi aşırı düşük ol- madıklarından hemen hemen her arıza vukuunda tamirat yapar ve yaptırırlardı.

Araçlarda, gerek otomobili ve gerek yük taşımacılığında kullanılanlarda yedek lastiği takılı jans bulunmazdı. Sa- dece yedek bir lastik tek olarak ya aracın arkasında veya şoför mahallinin yanında, bazılarında da iki yanında bulunurdu. Lastiği patlayan araç sahibi- o tarihlerdeki adı ile sülüsyonla- lastiğini yapıştırır bin- bir zahmetle de dış lastiğin içine sokar veya kaynak yapılan yamasını küçük küçük kaynak mengenesi ile inhisar kibriti -tek el kibriti-yakarak ve üfleyip soğutarak ya- mardı.

Ankara'daki en eski Taksi Durakla- rı'na gelince;

Bu günkü Sümer Holding-eski adıyla Sümerbank-olarak bilinen Ulus'taki bina- nın Heykel ve Anafartalar Caddesine bakan cephesinde TAŞHAN adında tarihi bir Han vardı. TAŞHAN'ın Koç Apartma- nına bakan cephesinde birkaç küçük kade- meli çok güzel bir çayhane, pastane bulu- nuyordu. Tam bu bahçenin önünde (pastanenin adı ŞÖLEN pastanesiydi) burun istikameti Heykel olan bir Taksi Durağı bulunuyordu.

Bunun aksi yönünde ise yani İş Ban- kası'na doğru olan kısmında ise Etlik ve Keçiören Bağlarına hareket eden çok küçük kaptıkaçtıllar ve İmalatı Harbiyenin çalıştırdığı iki basamakla çamurluktan çı- kılan, önden kurmalı otobüsler bulunu- yordu.

Rüzgarlı Sokak başında-eski Hakimi- yet-i Milliye-Ulus Gazetesinin basıldığı matbaanın önünde-yanı Tabarin Bar'ın



yanında-da bir Taksi Durağı vardı.

Yine Ulus Meydanı'nda Merkez Ban- kası ile 100. Yıl Çarşısı'nın arasındaki sokakta-Karpiç Lokantasının köşesi-bir Taksi Durağı bulunuyordu.

Bunların dışında; bugünkü Sümer Holding'in arkasına isabet eden boşlukta Cumhuriyetin ilk yıllarında gayet itinalı yapılan yeni Sinema-1956 Tarihinde Ana- fartalar Caddesinin genişletilmesi maksa- diyle belediye tarafından yapılan istimlak- ta-Kamulaştırmada-binbir güçlükle yıkılmıştır. -arkasında bulunan Vehbi Koç'a ait bir Ankara binası olan Havuzlu Kırathane ve uzantısında Zevk Lokanta- sı vardı. Bu Zevk Lokantası'nın kapısının önünden Zincirli Cami'ye paralel olarak Anafartalar Caddesine doğru bulunan bir Taksi Durağı.

Yine Yeni Hal ile Anakent Belediye birası arasındaki sokakta-1929 yılında yanan Tahta Kale Mahallesi ve Hama- mı'nın yerinde de bir Taksi Durağı bulu- nurdu.

1930'lu yılların sonu 1940'lı yıllar içerisinde Ulus Meydanında Atatürk Bul-



varı üzerindeki Endüstri ve Meslek Okulu (eski adı I. Erkek Sanat Mektebi ile eski Tekel (İnhisarlar İdaresi) binasının arasındaki Kedi Sevenler Sokağında da bir Taksi Durağı vardı.

Yenişehir'de ise Mithat Paşa Caddesindeki ve Kızılay'daki Soysal Han'ın önünde-Eski Ulus Sinemasının bulunduğu mahalde-birer Taksi Durağı bulunuyordu.

Dolmuş ve Gecekondu kelimeleri halkın yaşayan dilinden-icat ettiği kanuni mevzuatımıza girmiş iki kelimedir.

1950'li yıllara kadar bu kelimeler kanuni terimler arasında bulunmakta idi.

Cumhuriyetin ilk yıllarında 1930'lu, 1935'li yıllara kadar, yani belediyece resmen şehir içi taşımacılığının ele alınmadığı tarihlerde, bazı model eski taksilere mesela Zincirli Cami'den Samanpazarı'na kadar, Ulus Meydanı'ndan Gar'a kadar

(eskiden İstasyon denirdi), olan mesafelere 5 kuruş karşılığında müşterisi tamamlanınca hareket eden otomobiller işler ve büyük bir ihtiyacı karşılardı.

1928-1935 yılları arasında bir de KAPTIKAÇTI ismi ile işleyen motoro ve şasesi ithal edilen ve karoserisi İstanbul ve ekseriya Bursa'da yapılan ve yolcu adedi azami 8 kişi olan vasıtaların çalıştırılmasına müsaade edilirdi. Ankaralı vatandaşlardan Hamamcılar olarak anılan bir özel firma tarafından işletilirdi. Bu kaptıkaçtıların rengi ise gri-kurşunî renkte idi.

1923-1935 yılları arasında Almanya'dan getirtilen M.A.N. -halk bu marka otobüslere EM AYEN derdi - yüksek iki basamakla çıkılır, çok sağlam, üstü açık krem, pencere aşağısından çamurluğa kadar yeşil renkteki otobüsleri imalat-ı harbiye'nin biliyoruz. İmalat-ı Harbiye

sonradan Makine ve Kimya Ensdüstri Kurumu, M.K.E. olmuştur.

1935 yılında Ankara Belediyesi tarafından S.S.C.B.'den ithal edilen 100 otobüs, -üstü krem, alt tarafı koyu yeşil, önden binilen, ön kapısı uzun manivelâli kolla şoför tarafından açılan, arka kapısı çift kanatlı ve yolcu tarafından açılan 19 oturma ve 6 ayakta durma yeri bulunan otobüsler şehir içinde bakımlı olarak, saat tarifeli çalıştırılmaya başlandı. O zaman Belediye Otobüsleri Garajı bugünkü Abdi İpekçi Parkı'nın bulunduğu yerde idi. 1946 yılında tamamen yanmıştır.

1946 tarihinden sonra Trolleybüs'ler sefere konuldu. Bunlar elektrikli otobüs olarak gayet ekonomik, dingil ve elektrik motoru için gereken yağdan başka petrol ürünleri kullanılmayan, döviz sarfettirmeyen, egzostları bulunmadığından sağlığa zararlı gazlar çıkartmayan ve dolayısıyla şehir havasını kat'iyen kirletmeyen bu vasıtalar ne yazık ki 1950'li yılların başından itibaren yavaş yavaş kaldırıldı.

Belediye otobüs ihtiyacını karşılamak için 1943, 1944, 1945 yıllarında Fargo marka şaseli vasıtalara Bursa'da karasör yaptırarak otobüs olarak sefere koymuştur. Ayrıca 1944 yılında İsviçre'den de 2-3 adet kırmızı renkte otobüs getirtmiş, A.B.D.den de amortisörleri çok hassas iki otobüs daha ithal etmiştir. Egsozları çok sessiz ve hassas olduğu ve elektrikli kapıları açılırken tıss... tıss.. şeklinde ses çıkardığı için halk bu otobüslere TIS-TIS adını takmıştı..

Trolleybüs, aynen tranvaylar gibi enerjisini havaî elektirik hattından çift kolla (anot-katot olarak )aldığı için halk bu vasıtalarada boynuzlu otobüs adını takmıştır. Bu otobüsler, İtalya'dan Ansol-da tezgahlarının bulunduğu yerden ithal

edilmişti.

1928'den itibaren banzin satışının Vehbi Koç'un İş Bankası'na Ulus'taki Apartmanının Meydan Han'a, eski adı Meydan Palas'a bitişik olan yerde kollu tulumba ile çekilen iki galonluk cam şişe içinde vasıtalara satılırdı. Benzin alanlar, vasıtalarının benzin hacmine göre-şu kadar şişe benzin istiyorum-derlerdi. me-raklıları dışında vasıta sahipleri motor yağlarına pek dikkat etmediklerinden motor ve diferensiyellerinden yağ sızıntısı olduğundan, vasıtalarının yağ ikmalini yaparlar,durak yerlerinde de bu yüzden yağ lekeleri hiç eksik olmazdı.

Hususi-özel vasıtası olan vatandaşlar hemen hemen hiç yok gibi idi. Ulus meydanının Vehbi Koç'un apartmanının önünde tel tekerlekli bir Ford, bir de İş Bankası Genel Müdürünün otomobilini hatırlıyorum. Etlik'de de Bursa Milletvekili Muhuttin Baha Pars'ın tel tekerlekli ve tek kapılı bir otomobilini hatırlıyorum.

O devirlerdeki otomobil sanayiinde kapalı (kapaklı) bagaj imalatına geçildiği için bütün otomobillerin arkasında tıpkı bisikletlerde bulunduğu gibi menteşeli açılır örtülür bagajları vardı. Bu türlü bagajlarda da ancak, küçük yatak, yorgan, heybe ve diğer bazı eşyalar ayrıca ipe bağlanarak sıkıca sarılıp öyle taşınırdı.

Yollar şehir içinde 1933 yılına kadar kaldırım taşı-Arnavut kaldırımı denilen cinsten- idi. Asfalt Cumhuriyetin ilk yıllarında yalnız Başvekalet önünde (Eski Maliye Bakanlığı önünde o da binanın uzunluğu kadar bir uzunlukta idi. Örnek olarak başka asfalt yol yoktu. Şehrin Etlik, Keçiören, Mecidiye, Dikmen, Ayrancı, Çankaya, Esat Bağlarının yolları buharlı silindirlerin yaptığı bazı şose ve

hiç yapılmamış ham (köy) yollarından ibaretti. İlk asfalt bağ yolları başta Çankaya, Keçiören ve 1936 yılında hizmete açılan Çubuk Barajı - Bendi-nin yapılan ekseri 5 metre genişliğindeki yollardı. Şehrin ağaçlandırılması bu yolların hemen kenarlarına dikilen akasya ağaçları ile başlatılmıştı.

1930 yılından itibaren Ulus Meydanının (Hakimiyet-i Milli Meydanı) etrafının asfaltlanmasından sonra bilhassa yazın günde iki defa olmak üzere arazözlerle sulanır ve temizlettilirdi. Halk, daha arazöz kelimesini kullanılmamasını bilmediği için bu türlü vasıtaların hepsine itfaiye derdi. İtfaiye personeli yolları ıslatıp temizleyerek geçerken gerek yaya yolcuları ve gerekse eğer geçiyorsa diğer vasıtaları ıslatmamak için azami dikkat ve itinayı gösterirlerdi.

Ulus Meydanındaki Gazi Mustafa Kemal'in Heykeli, Kara Fatma ve iki mehmetçik dahil belli aralıklarla çamaşır sodası ve arap sabunu ile temizlettilirdi.

1950'li yıllarda Trafik Kanununun yürürlüğe girmesinden önce Seyrüsefer Nizamnamesi yürürlükte idi. O zaman karayollarındaki vasıtalar bu günküne kıyasla mukayese edilemeyecek derecede azdı. Hele otomobil ithalatı 1950'li yıllarda hemen hemen hiç yoktu. Tabii karayollarındaki ve şehir içlerindeki trafik kazaları da çok cüz'î idi.

Trafik polisleri adıyla polis grubu yoktu. Dört yol ağızlarında keten, sabit şemsiyeli polis noktaları vardı. Polisler yazın krem renkli ceketli, palaska ve cizmeli olarak elleri ile seyrüseferin sık olduğu saatlerde elleri ile ve düdüklere ile işaret yaparak vasıtalara yön verirdi."

Cumhuriyetin kuruluşu sırasında Başkent Ankara'nın nüfusu 20.000 civa-

rında idi. Devlet dairelerinin buraya taşınması ile bu nüfus giderek artış gösterdi. Son nüfus sayımına göre Ankara nüfusu ilçe ve köyleriyle 3 milyon 643 bin 510 kişi olarak açıklandı. Ankara Belediyesi sınırları içinde ise bu nüfus 3 milyon 147 bin 231 kişi olarak tesbit edildi.

Bugün bu nüfus belediye otobüsleri, Özel Halk otobüsleri, minibüsler, banliyö trenleri, Ankaray ve Metro ve sayıları 8000'e yaklaşan taksilerle ulaşımı sağlamaktadır. Bir gazete haberine göre (Cumhuriyet Gazetesi, 18.3.1997) sayısı 4 milyon yaklaşan Başkent'in nüfusunun üçte ikisini Anadolu'dan göç edenler oluşturmaktadır. Başta Çankırı, Sivas, Çorum ve Yozgat olmak üzere buradan göç edenler yeni Ankara kentinin halkını meydana getirmektedir.

Konumuz olan 8000 taksinin 1.500'ünü Park Taksiler, 2000 adedini de gezici taksiler oluşturmaktadır. Diğerleri ise 340 adet Yazıhane Taksi Durağına kayıtlı taksiler oluşturmaktadır.

340 adet durak taksinin 300 kadarının adını tesbit ettik. Bağlı oldukları Ankara Umum Otomobilciler ve Şoförler Odası yetkilileri bu 340 Taksi Durağının adlarını vermekten kaçındılar. Çankaya, Altındağ, Keçiören, Sincan, Yenimahalle, Mamak ve Gölbaşı ilçelerinde bulunan bu taksi duraklarının adlarını şu birkaç ana başlıkta toplamak mümkün:

- 1- Buldukları mahalleden adlarını alan taksi durakları,
- 2- Buldukları sokak ve caddeden adlarını alan taksi durakları,
- 3- Önlerinde buldukları kuruluşlardan adlarını alan taksi durakları,
- 4- Diğer başka nedenlerle adlarını alan taksi durakları.



Taksiler önceleri damal olarak belirlenen araçlar iken 20 Ocak 1987 tarihinde sarı renke boyanmışlar ve 06 T plakalarını almışlardır.

Son yıllarda artan terör ve saldırı olayları karşısında ise 18 Mart 1993 tarihinden itibaren ön sağ-sol kapı üzerlerine ve helikopterle kolayca izlenebilmeleri için tavanlarına plaka numaralarını yazma zorunluluğu getirilmiştir.

Tesbit edebildiğimiz günümüz Taksi Duraklarını alfabetik sıralama ile sunalım.

Ankara'ya ve Ankaralıları hizmet götüren Ankara Taksi Esnafının tümüne selam olsun.

ABİDİNPAŞA TAKSİ, ABİDİNPAŞA ÇAYIR TAKSİ, ABİDİNPAŞA SANCAK TAKSİ, ABİDİNPAŞA TIP TAKSİ, ADLİYE TAKSİ, AKTEPE LİSE TAKSİ, AKYÜZ TAKSİ, ALTI-

NEL TAKSİ, ALTINPARK TAKSİ, ALTIŞEVLER TAKSİ, ANFA ALTINPARK TAKSİ, ALTINPARK TAKSİ, ANIT TAKSİ, ANKARA TAKSİ, ANKARA HASTAHENESİ TAKSİ, A.Ü.KARDİYOLOJİ TAKSİ, ARAMA TAKSİ, ARSAN TAKSİ, ATA TAKSİ, ATADAN TAKSİ, ATAPARK TAKSİ, AYDINLIK-EVLER TAKSİ, AYDOĞMUŞ ANADOLU TAKSİ, AYRANCI TAKSİ, AYVALI TAKSİ, AYVALIK SEHER TAKSİ, BADE TAKSİ, BAĞDAT TAKSİ, BAĞ-KUR TAKSİ, BAHÇELİ TAKSİ, BAHÇELİ PAZAR TAKSİ, BALGAT KARDEŞLER TAKSİ, BARBAROS TAKSİ-BARIŞ TAKSİ, BASINEVLER TAKSİ, BAŞKENT TAKSİ, BAŞKENT ÖĞRETMENEVİ TAKSİ, BATIKENT TAKSİ, BATIKENT DALOKAY TAKSİ, BATUHAN TAKSİ, BAYINDIR TIP TAKSİ, BELENDİR

TAKSİ, BEREKET TAKSİ, BEST TAKSİ, BESTEKÂR TAKSİ, BİZİM ÇİÇEK TAKSİ, BOĞAZIÇI TAKSİ, BOZKURT TAKSİ, BÜLTEN TAKSİ, BÜYÜKESAT TAKSİ, CEBECİ TAKSİ, CEMAL TAKSİ, EMAL NADİR TAKSİ, ÇALIŞKANLAR TAKSİ, ÇAMLICA TAKSİ, ÇANKAYA BASIN TAKSİ, ÇANKAYA LİSE TAKSİ, ÇANKAYA MESA TAKSİ, ÇANKAYA OYAK TAKSİ, ÇARŞI TAKSİ, ÇEVRE TAKSİ, ÇIKRIKÇILAR TAKSİ, ÇİÇEK TAKSİ, ÇİFT ASFALT TAKSİ, DANIŞMENT TAKSİ, DEDEMAN TAKSİ, DEMET BİR TAKSİ, DEMET GÜL TAKSİ, DEMİRLİBAHÇE TAKSİ, DETÇA TAKSİ, DİKİMEVİ TAKSİ, DOĞAN TAKSİ, DORUK TAKSİ, DOSTLAR TAKSİ, DUTLUK TAKSİ, DÜNYA GÖKMAVİ TAKSİ, EBU ZİYA TAKSİ, ELHAMRA TAKSİ, EMEK TAKSİ, EMEK BARIŞ TAKSİ, EMEK BİRLİK TAKSİ, EMEK YILDIZ TAKSİ, EMRAH TAKSİ, ENDER TAKSİ, EREĞLİ TAKSİ, ESAT BAĞLAYAN TAKSİ, ESEN PARK TAKSİ, ESENBOĞA TAKSİ, ESENBOĞA HAVAŞ TAKSİ, ET-BALIK TAKSİ, ETLİK TAKSİ, ETLİK AŞAĞI EĞLENCE TAKSİ, ETLİK BAKKAL TAKSİ, ETLİK KARAKOL TAKSİ, ETLİK KENT TAKSİ, ETLİK LİSE TAKSİ, FATİH TAKSİ, FATİH LİSE TAKSİ, FİLİZ TAKSİ, FUAR TAKSİ, GAR TAKSİ, GAYE TAKSİ, GAYRET TAKSİ, GAZİ TAKSİ, GAZİ HASTANESİ TAKSİ, GAZİNO ÜNAL TAKSİ, GENÇLİK TAKSİ, GÖRGÜLÜ TAKSİ, GÖZ BANKASI TAKSİ, GÜLHANE TAKSİ, GÜNAYDIN TAKSİ, GÜNDAY TAKSİ, GÜNEŞ TAKSİ, GÜVEN TAKSİ, GÜZELEVLER TAKSİ, GÜZEL SANATLAR TAKSİ, HALLEY TAKSİ,

HASSAS TAKSİ, HATÇA ANA TAKSİ, HAVACILAR TAKSİ, HİLTON BİLLUR TAKSİ, HİSAR TAKSİ, HİZMET TAKSİ HUKUK TAKSİ, HÜLYA TAKSİ, HÜRRİYET TAKSİ, İHLAMUR TAKSİ, IŞIK TAKSİ, İLKADIM TAKSİ-İLKER TAKSİ, İNCİRLİ TAKSİ, İSKİTLER TAKSİ, KALABA TAKSİ, KARAGÖZ TAKSİ, KARDELEN TAKSİ, KARDEŞLER TAKSİ, KASALAR TAKSİ, KAVACIK TAKSİ, KAYAŞ TAKSİ, KEÇİÖREN TAKSİ, KEÇİÖREN CAMİ TAKSİ, KEÇİÖREN KAMİL OCAK TAKSİ, KLASS TAKSİ, KLAS BARIŞ TAKSİ, KOÇAK TAKSİ, KOLEJ TAKSİ, KONAK TAKSİ, KONSERVATUAR TAKSİ, KORAY TAKSİ, KORHAN TAKSİ, KOZA TAKSİ, KÖŞK TAKSİ, KULELİ TAKSİ, KUMRULAR TAKSİ, KUZGUN TAKSİ, KÜÇÜK HAL TAKSİ, LALE TAKSİ, MAÇKA TAKSİ, MADENOĞLU TAKSİ, MALTEPE TAKSİ, MAMAK KÖPRÜ TAKSİ, MALİYE TAKSİ, MAS TAKSİ, MEBUSEVLERİ TAKSİ, MECİDİYE TAKSİ, MECLİS TAKSİ, MELTEM TAKSİ, MENEVİŞ TAKSİ, MERHABA TAKSİ, MERKEZ TAKSİ, MERKEZ BANKASI TAKSİ, MESA UFUK TAKSİ, MESNEVİ TAKSİ, METEOROLOJİ TAKSİ, METRO TAKSİ, MEVKİ TAKSİ, MOGAN TAKSİ, MUTLU TAKSİ, NİL TAKSİ, NUMUNE TAKSİ, OLGUN TAKSİ, OLGUNLAR TAKSİ, ONUR TAKSİ, ORAN TAKSİ, ORAN CEYKO TAKSİ, OSTİM TAKSİ, OYAK BİRLİK TAKSİ, OZANLAR TAKSİ, ÖNCÜ TAKSİ, ÖREN TAKSİ, ÖRNEK TAKSİ, ÖVEÇLER TAKSİ, ÖZ ANKARA TAKSİ, ÖN KENEDİ TAKSİ, ÖZALP TAKSİ, ÖZDEN TAKSİ, ÖZLEM TAKSİ, PAMUK TAKSİ,

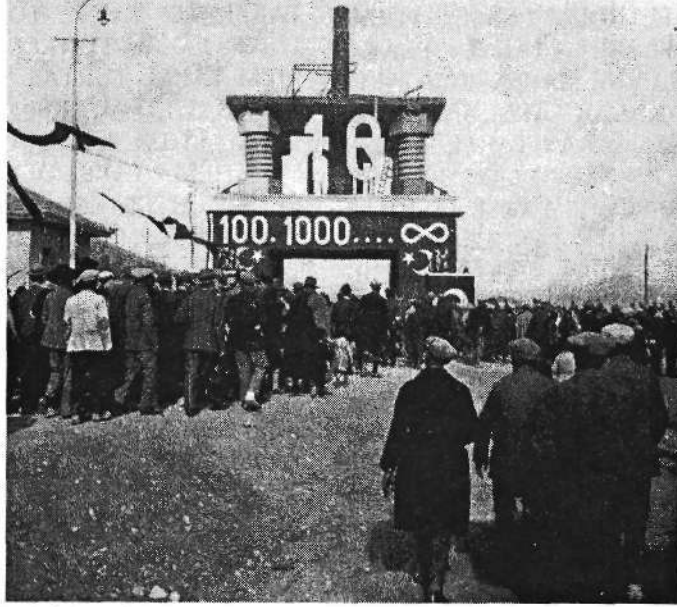


PARK TAKSİ, PAZAR TAKSİ, PETEK TAKSİ, PETROL TAKSİ, PINAR TAKSİ, PLATİN TAKSİ, PLAKA TAKSİ, PLEVNE TAKSİ, RÜZGARLI TAKSİ, SAKALAR TAKSİ, SANATOR-YUM TAKSİ, SARAY TAKSİ, SEÇKİN TAKSİ, SEĞMENLER TAKSİ, SELANİK TAKSİ, SELÇUK TAKSİ, SERHAT TAKSİ, SEVGİ TAKSİ, SEYRAN TAKSİ, SEZENLER TAKSİ, SEZGİN TAKSİ, SİTE BİRLİK TAKSİ, SİTELER SİRMA TAKSİ, SOKULLU TAKSİ, SOKULLU GÜVEN TAKSİ, SOKULLU LİSE TAKSİ, SOYSAL TAKSİ, SSK TAKSİ, SSK DOĞUMEVİ TAKSİ, SSK ULUCANLAR TAKSİ, SUR TAKSİ, SÜRME Lİ TAKSİ, ŞEHİTLİK TAKSİ, ŞENLİK TAKSİ, ŞENLİKKÖY TAKSİ, ŞENOL TAKSİ, ŞENYUVA TAKSİ, ŞEVKAT TAKSİ, ŞÖLEN TAKSİ, TANDOĞAN TAKSİ, TANDOĞAN KÜLTÜR TAKSİ, TAŞDELEN TAKSİ, TEKNİKOKULLAR TAKSİ, TELEVİZYON

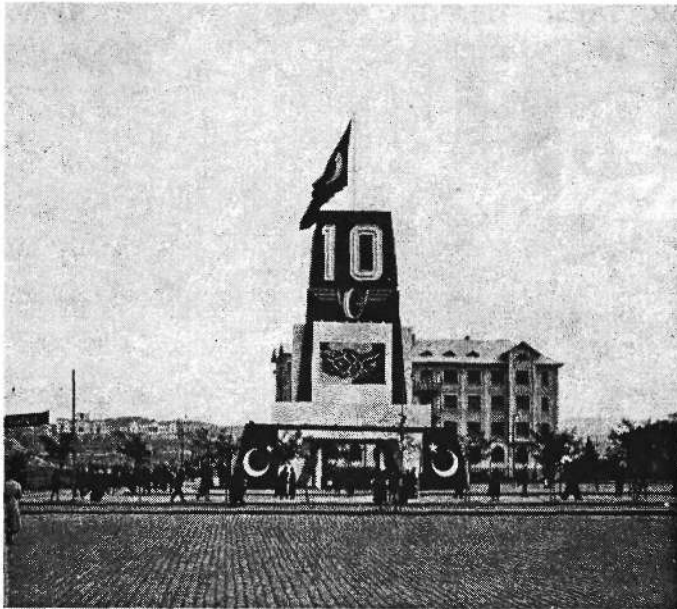
TAKSİ, TEPEBAŞI TAKSİ, TESK TAKSİ, TIP TAKSİ, TOROS TAKSİ, TUNA TAKSİ, TUNALI TAKSİ, TURİZM TAKSİ, TURTAŞ TAKSİ, TÜRKİŞ SAİSKO TAKSİ, UFUKTEPE TAKSİ, UĞUR TAKSİ, ULAŞ TAKSİ, ULAŞTIRMA TAKSİ, ULUDAĞ TAKSİ, ULUS HAL TAKSİ, ULUS KÜÇÜK HAL TAKSİ, ULUSOY TAKSİ, UMUT TAKSİ, ÜMİTKÖY TAKSİ, VAROL TAKSİ, VATAN TAKSİ, YAHYA KEMAL TAKSİ, YAHYALAR TAKSİ, YENİ BATI TAKSİ, YENİ ÇAYIR TAKSİ, YENİ EGE TAKSİ, YENİ DOSTLAR TAKSİ, YENİ KIBRIS TAKSİ, YENİ KÖROĞLU TAKSİ, YEŞİLEVLER TAKSİ, YEŞİLTEPE TAKSİ, YILDIZ TAKSİ, YILDIZLI TAKSİ, YILDIZTEPE TAKSİ, YONCA TAKSİ, YURTTAŞ TAKSİ, YÜKSELİŞ KOLEJİ TAKSİ, YÜZÜNCÜ YIL TAKSİ, ZİRAİ DONATIM TAKSİ,



Anıların sahibi Kâmil Makacı (ortada)  
Ömer Sirel (solda, Yük. Orman Müh.)  
Aclan Akkerman (sağda, Tic. Bak. Müst. Yard.)  
Anafartalar Caddesi Ankara Belediye önünde  
17. IV. 1943



©Meçhul Seyyah(lar)ın Ankara Fotoğrafları (Frank Fokke Ferwarda Arşivi)  
© Kebikeç



©Meçhul Seyyah(lar)ın Ankara Fotoğrafları (Frank Fokke Ferwarda Arşivi)  
© Kebikeç