

Şirket-i Hayriyye Üzerine Bazı Değerlendirmeler

Ali Akyıldız

İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi

Bu makalede, İstanbul'un deniz ulaşımı ve Boğaziçi'nin iskân tarihinde çok önemli bir yeri olan Şirket-i Hayriyye'nin kuruluşu ve tarihî gelişimi değil, ilk dönemleriyle ilgili bugüne kadar üzerinde pek durulmayan iki önemli husus ele alınacak; ayrıca, konuya alt yapı hazırlamak amacıyla vapurların İstanbul'un deniz taşımacılığında kullanılma ve yabancıların kapitülasyonları gerekçe göstererek Osmanlı sularında seyrüsefere başlama serüvenine de kısaca değinilecektir. Bilindiği üzere, 19. yüzyılın ortalarına kadar İstanbul'da deniz ulaşımı zarif ve hafif kayıklarla; mal ve eşya nakli ise pazar kayıkları ve mavnalarla yapılır; ulaşım halkın zorunlu ihtiyaçlarından (*havâyc-i zaruriyye*) sayıldığı için de taşıma ücretleri devletçe belirlenirdi. Buhar gücüyle çalışan gemiler, yani vapurlar, 1828'den itibaren Osmanlı sularında ve Boğaziçi'nde seyrüsefere başlar ve bu tarihte İstanbul'a uğrayan Swift adlı bir İngiliz gemisi II. Mahmud tarafından satın alınarak ismi Sagir olarak değiştirilir. Padişah, bazı yurtiçi gezilerini, çıkardığı buhardan dolayı halkın Buğu adını verdiği¹ bu gemiyle

.....
1 Bu geminin satın alınması ve özellikleriyle ilgili geniş bilgi için bkz. Levent Düzcü, "Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)", Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi,

yapar. Önceleri satın alınan buharlı gemiler, II. Mahmud döneminin sonlarına doğru makinelerin İngiltere'den getirtilip Tersane'de inşa edilmesiyle, bu tür gemilerin sayıları giderek çoğalır.²

Boğaziçi'nde vapurla yolcu taşımacılığı, öncelikle ihtiyacı ve boşluğu iyi yakalayan yabancı girişimcilerce başlatılır; ancak, hükümet yetkililerinin yaptıkları uyarılara karşı kapitülasyonların kendilerine bu hakkı verdiğini ileri süren ve fiilî bir durum yaratan yabancılar, önce, Boğaz'dan Karadeniz'e çıkmak isteyen, fakat akıntıdan veya uygunsuz hava koşullarından dolayı zorlanan yelkenli gemileri çekme işine el atarlar;³ Tanzimat'tan sonra da iki vapurla Boğaz'da yolcu taşımacılığına soyunurlar.⁴ Buradaki kârlı kazancı ve fiilî durumun yarattığı imkânları gören diğer ülkelerin girişimcileri de bunları emsal göstererek izin alma yoluna giderler.

Yabancıların kapitülasyonlara dayanarak oluşturdukları bu fiilî durumu, Kapudan-ı Derya Mehmed Ali Paşa'nın önerisi üzerine 1844 yılının hemen başında Tersane'ye ait

Eser-i Hayr isimli vapurun Boğaz'ın Rumeli yakasında yolcu taşıma işiyle görevlendirilmesi izler. Bir süre önce fırtınalı bir havada yolcularıyla birlikte Beykoz'dan hareket eden bir pazar kayığının Sarayburnu önlerinde batması, Mehmed Ali Paşa'nın bu öneriyi yapmasında etkili olur ve halkın güvenli bir şekilde yolculuk edebilmesi için böyle bir karar alınır. Eser-i Hayr, her akşam Bahçekapı'dan hareketle Arnavutköy, Rumelihisarı, Yeniköy, Tarabya ve Sarıyer'e gidecek ve ertesi sabah aynı güzergâhı izleyerek Bahçekapı'ya geri dönecekti.⁵

Boğaz'ın Anadolu yakasına ise, eskiden olduğu gibi pazar, piyade ve ateş kayıklarıyla yolcu ve eşya nakli bir süre daha sürdürülürse de, kış aylarıyla kötü ve fırtınalı havalarda bu yolculuklar tehlikeli

.....

Ankara 2012, s. 200-203.

2 Eser-i Hayr adı verilen vapurun inşası ve denize indirilişiyle ilgili yazı için bkz. 18 Ocak 1838 (21 Şevval 1253), *Takvim-i Vekayi*, nr. 159, s. 1-2.

3 2 Ekim 1852 (17 Zilhicce 1268), Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Bâb-1 Asafi Amedi Kalemi (A.AMD), 40/91.

4 *Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye, Tarihçe, Salname*, İstanbul 1330, s. 2.

5 27 Ocak 1844 (6 Muharrem 1260), BOA, İ.DH, nr. 4162; 29 Muharrem 1260, *Takvim-i Vekayi*, nr. 266, s. 1-2; Ahmed Lütfi Efendi, *Tarih*, İstanbul 1306, VII, 84.

bir hâl almakta ve zaman zaman da kayıkların devrilmesi sonucunda boğulma olayları meydana gelmekteydi. 1847'de Üsküdar'a bir vapur tahsis edilir; ancak, belirlenen vapur ücretlerinin kayık ücretlerinden altı kat pahalı olması ve halkın da bu durumda kayıkları tercih etmesi neticesinde vapur seferleri zorunlu olarak sonlandırılır. Üsküdar gibi eski ve önemli bir yerleşim yerinin İstanbul'la bağlantısının bu derece zayıf olmasının uygun düşmeyeceği düşüncesinden hareket eden Kapudan-ı Derya Süleyman Refet Paşa'nın önerisi üzerine 1850'de Üsküdar'a vapur çalıştırılmaya başlanır ve bu sefer bilet ücretleri daha düşük tutularak kayık ücretlerinin bir buçuk katı olarak belirlenir.⁶

Şirket-i Hayriyye kuruluncaya kadarki vapurların Boğaziçi'ndeki serüveninden kısaca bahsettikten sonra, makalenin esas konusuna geçilebilir. Ele alınacak hususların birincisi, bu dönemde, yani kabaca 1840-1850 tarihleri arasında Müslüman kadınların vapurlara binmemeleri yönünde hükümetin uyguladığı yasaktır. Vapurların Boğaziçi'nde yolcu taşımaya başlamasından sonra hükümetin uyguladığı bu ilginç yasa, bildiğimiz kadarıyla ilk defa burada gündeme getirilmektedir.⁷ Bu şekilde bir yasağın varlığını, beş on Müslüman hanımın bir Rus vapuruna binip Boğaziçi'ne gitmeleri vesilesiyle öğreniyoruz; gerekçesini ise, Şirket-i Hayriyye'nin kurulmasına dair olan belgeden öğreniyoruz. Yasağın gerekçesi, ilgili belgede, "taife-i nisvânın muntazam iskeleler olmaması cihetiyle girip çıkmalarında derkâr olan muhatarat ve mevâki-i mahfûza ve mahsusaları olmamasıyla müsellemler bulunan mehâzir iktizasınca şimdiki vapurlara ve hususiyle ecnebi vapurlarına rûkûbleri mücâz olmadığı" şeklinde izah edilir. Bu ifade biraz açılacak olursa, ilk zamanlarda vapurlarda kadınlarla erkeklerin seyahat edeceği ayrı salonlar olmadığı gibi, yolcuların vapurlara rahatça binip inebilecekleri düzgün iskeleler de yoktu. Dolayısıyla yolcular binbir güçlük ve kayıklarla açıkta duran vapurlara taşınırdı.

.....

6 24 Kasım 1850 (19 Muharrem 1267), BOA, İ.DH, nr. 13315.

7 Görebildiğimiz kadarıyla sadece Ertan Ünal, 1982'de yazmış olduğu bir yazıda, yabancıların işlettiği vapurlara "kadınların alınmaması... üzerine bu hatta hükümet tarafından bir tersane vapuru konuldu"ğunu belirtir. Bu ifadeden, yabancılar kadınları vapurlara almadığı için hükümet bu hatta bir vapur koyarak bu sorunu çözdüğü anlaşılıyor (Boğaziçi'nin Gerçek Mimarı: Şirket-i Hayriyye", *Yıllarboyu Tarih*, Sayı 10, Ekim 1982, s. 59). Oysa, tam aksine, kadınların vapurlara alınmamasını isteyen hükümetti.

İşte hükümetin uyguladığı yasak, gerekçesini tam da bu noktadan alır. Yasak, vapurlara biniş ve inişlerin, kadınlar ve özellikle de çocuklu kadınlar için ciddi bir tehlike oluşturmamasından ve kadınlar için vapurlarda ayrı ve özel bir mekânın bulunmamasından kaynaklanmaktaydı. 1905 gibi geç bir tarihte bile Yeşilköy iskelesine yanaşamayan vapurların açıkta bekleyip yolcuların İdare-i Mahsusa'nın kiraladığı kayıklarla vapura ve iskeleye taşınıyor olmaları,⁸ 1840'lı yıllarla 1850'lerin başlarında yolcuların ve özellikle de kadınların yaşamış olduğu sıkıntıyı daha açık bir biçimde ortaya koyar.

Yukarıda zikredilen Müslüman kadınların Rus vapuruna binmesi hadisesini öğrenen Kapudan-ı Derya Süleyman Refet Paşa, bu davranışa göz yumulması durumunda diğer Müslüman kadınların da aynı yolu deneyeceğini belirterek bazı tedbirlerin alınmasını önerir. Teklif ettiği çözüm, İstanbul'la diğer limanlar arasında çalışan vapurlar ile İstanbul'da şehiriçi deniz taşımacılığı yapan pazar kayıklarında uygulandığı gibi, kadınlarla erkeklerin seyahat ettiği mekân ve salonların ayrılmasıydı. Ona göre, Boğaziçi'nde çalışan vapurlarda da erkeklerle kadınların seyahat edeceği salonlar ayrılabilir; böylece hem sorun çözülür hem de artacak olan kadın yolcu sayısı ile birlikte Tersane vapurlarının daha fazla kazanç elde etmesi sağlanabilirdi. Süleyman Refet Paşa, eğer bu çözüm şekli uygun bulunmazsa, o zaman Hariciye Nezareti aracılığıyla bir daha Müslüman kadınları vapurlarına almamaları için Rus şirketinin uyarılmasını önerir.

İlginçtir, Süleyman Refet Paşa'nın kadınların vapurlara bindirilebilmesi için yaptığı bu öneri, o dönem reformlarının en önemli belirleyicisi, savunucusu ve denetleyicisi olan

Meclis-i Vâlâ tarafından uygun bulunmaz ve meclis, kadınlara uygulanan yasağın sürdürülmesi yönünde görüş bildirir. Meclis üyelerine göre, vapur, müslüman kadınlar için "ihtiyac-ı hakiki", yani, zorunlu bir ihtiyaç değildi. Üyeleri böyle bir karar almaya sevkeden etken, kadınların vapurlara binip inerken yaşayacakları zorluklar ve yanlarında çocukları olduğunda meydana gelmesi muhtemel kazalardı. Meclis, ayrıca, mahallelere haber salınıp bu yasağa aykırı davranmamaları için kadınların uyarılmasını önerir. Meclisin yaklaşımı

.....

8 Geniş bilgi için bkz. Nezih Başgelen, "Köprü'den Yeşilköy'e Vapur Seferleri", *Çağını Yakalayan Osmanlı !*, İstanbul 1995, s. 207-211.

Sultan Abdülmecid'in 9 Temmuz 1850 (28 Şaban 1266) tarihli iradesiyle onaylanarak yasağın sürdürülmesi kararı alınır.⁹

Netice itibariyle gerçekçi olmayan böyle bir yasağın uzun ömürlü olması beklenemezdi. Nitekim, yaklaşık iki buçuk ay sonra çıkan ve Şirket-i Hayriyye'nin kurulmasına dair olan Sultan Abdülmecid'in 30 Eylül 1850 tarihli iradesiyle bu yasak kaldırılır. Aklın yolu birdi ve bulunan çözüm, Süleyman Refet Paşa'nın önerdiği şekildi. Yani, vapurlarda kadınlar için özel salonlar yapılarak ve bu salonlarda görevlendirilecek personel de yaşlı ve güvenilir insanlardan seçilerek "kumpanyanın vapurlarına nisvân dahi alınması hususuna ruhsat verilmesi suretleri münasip ve yolunda" görülür;¹⁰ böylece, bu önemli ve ilginç sorun da bu şekilde aşılmış olur.

Tebliğde ele alınacak olan ikinci sorun ise, Şirket-i Hayriyye'nin kuruluş tarihiyle ilgilidir. Hayli yakın döneme ait bir konu olmasına rağmen, İstanbul'da ve Osmanlı ülkesinde kurulan ilk yerli anonim şirket olan Şirket-i Hayriyye'nin kuruluş tarihi hâlâ bir sorun olarak ortada durmaktadır. Çünkü, konuyla ilgili yazılan kitap ve makalelerin bir kısmında şirketin 1850 ve kahir ekseriyetinde ise 1851 tarihinde kurulduğu ifade edilir. 1851 tarihi Şirket-i Hayriyye'nin tarihi temelleri üzerine kurulu olan Şehir Hatları İdaresi tarafından da benimsenmiş olmalı ki, 2011 yılını şirketlerinin 160. kuruluş yıldönümü olarak kutladılar; ayrıca, internet sitelerindeki tarihçede de kuruluş tarihi olarak 1851 tarihini vermektedirler. Literatürdeki bu yanlışlık, büyük bir ihtimalle Sadrazam Mustafa Reşid Paşa'ya hitaben daha sonra kaleme alınan imtiyaz fermanının 16 Ocak 1851 tarihini taşımasından kaynaklanmaktadır. Oysa, imtiyaz fermanının verilmesi işlemi, bu tür imtiyazlı iktisadi faaliyetler için yerine getirilmesi gereken normal bir prosedür olup şirketin kurulmasını belirleyen olmazsa olmaz bir uygulama değildi. Bu husus irade metninde "bu makule kumpanyalara evâmîr-i aliyye i'ta olunmakta olduğundan ve işbu kumpanyaya şâyân buyurulan rağbet-i seniyye-i cenâb-ı hilâfet-penâhi fevkalgaye kadr ü şeref verdiği misillü bir kat daha tezâyüd ve te'ekküd-i itibarına vesile-i celile olmak üzere isdar ve ihsan buyurulacak emr-i âli" ibaresiyle, yani, bu gibi şirketlere bir padişah emri verilmesi gerektiği ve padişahın ilgisinin şirketin itibarıyla şerefini arttıracacağı gerekçesiyle

.....

⁹ BOA, İ.MVL, nr. 5212.

¹⁰ BOA, İ.DH, nr. 13077, lef 5.

imtiyaz fermanının verildiği ifade olunur.¹¹ Netice olarak Şirket-i Hayriyye'nin kurulmasına dair çıkan irade, Şirket-i Hayriyye'nin 1850 yılının sonbaharında kurulduğunu hiçbir şüpheye yer bırakmayacak şekilde ortaya koymaktadır.

Bu iradenin metninde şirketin kurulması hususunda sonraya bırakılan hiç bir konunun kalmadığı ve şirketle ilgili bilinen her şeyin açıkça karara bağlandığı görülüyor. Nitekim, beşi Boğaziçi'nde yolcu taşımacılığında ve ikisi de Boğaz'dan Karadeniz'e çıkacak yelkenli gemileri çekmekte kullanılmak üzere yedi gemiyle faaliyete geçmek amacıyla Şirket-i Hayriyye isimli bir şirketin kurulması, vapurların yanaşacağı iskelelerin ve yolcuların vapur bekleyeceği kapalı bekleme salonlarının inşa edilmesi, vapurlardaki bekleme salonlarının kadınların erkeklerle bir arada olmaksızın rahat bir ortamda seyahat edebileceği bir şekilde düzenlenmesi, şirketin imtiyaz süresinin 25 sene olması, sermayesinin teşekkül şekli ve hisse senedi miktarı, özetle şirketle ilgili her türlü ayrıntı bu belgede söz konusu edilir.

Ahmed Cevdet Paşa ile Fuad Paşa'nın şirketin kurulmasına dair hazırladıkları rapor önce 15 Eylül 1850 tarihli hükümet oturumunda ele alınır ve Mustafa Reşid Paşa'nın başkanlığındaki hükümet üyeleri şirketin kurulması fikrini gayet olumlu bulurlar. Hükümet üyeleri daha da ileri giderek kurulacak şirketin hisse senetlerinden 157 tanesini almayı taahhüt ederler. Reşid Paşa'nın bizzat kendisi yirmi hisse satın alır. Belgenin ekinde ayrıca şirketin 925 hisse senedini satın almayı taahhüt eden kişilerin isimleriyle, aldıkları hisse miktarları da mevcuttur. Bütün bu hususlar Sultan Abdülmecid'in 30 Eylül 1850 (23 Zilkade 1266) tarihli iradesi ile onaylanır ve Şirket-i Hayriyye'nin resmi kuruluş süreci tamamlanmış olur.¹²

Netice itibariyle bu tebliğle gündeme getirdiğimiz iki sorun, yakın bir dönem olmasına rağmen, çok bilindiği zannedilen konularda bile bilgilerimizin ne derece sınırlı olduğunu çarpıcı bir şekilde ortaya koymaktadır. Arşiv belgelerine ve birincil kaynaklara istinaden yapılacak monografilerin bu belirsizlikleri ortadan kaldıracığı gibi, bilgi dağarcığımızın da zenginleşmesine önemli katkılar sunacağı âşikârdır.

.....

¹¹ İmtiyaz fermanının bir sureti için bkz. 16 Ocak 1851 (13 Rebiülevvel 1267), BOA, İ.DH, nr. 13579; BOA, Yıldız Esas Evrakı (YEE), 94/21. Ayrıca bkz. 26 Şubat 1851 (24 Rebiülâhir 1267), *Takvim-i Vekayi*, nr. 443, s. 1.

¹² BOA, İ.DH, nr. 13077.