

OSMANLI İSTANBULU

X

editörler

Feridun M. Emecen – Ali Akyıldız



OSMANLI İSTANBULU X

X. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu Bildirileri
25-26 Mayıs 2024, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi

editörler

Feridun M. Emecen

Ali Akyıldız

Genel Yayın No: 2
Sempozyum Dizisi: 1

OSMANLI İSTANBULU

X. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu, Bildiriler

proje yönetimi
Mustafa Sinanoğlu

düzenleme kurulu
Feridun M. Emecen (başkan), Ali Akyıldız (başkan yardımcısı),
Cengiz Yolcu (akademik sekreter)
Ali Karabacak (idari sekreter), Alphan Akgül,
Özlem Çaykent

editörler
Feridun M. Emecen
Ali Akyıldız

yayın koordinatörü
Ali Karabacak

grafik tasarım
Coşkun Yıldırım Türk

kapak tasarımı
Ümit Ünal

basım tarihi
2025

ISBN 978-605-9437-64-6

basım yeri
TDV Yayın Matbaacılık
TDV Yayın Matbaacılık ve Tic. İşl.
Ostim OSB Mahallesi, 1256 Cadde, No: 11
Yenimahalle / Ankara
Tel. 0312. 354 91 31 (pbx) Faks. 0312. 354 91 32
bilgi@tdv.com.tr
Sertifika No. 48058

Emecen, Feridun M. (ed.)
Osmanlı İstanbulu-X / Feridun M. Emecen, Ali Akyıldız (ed.). - İstanbul : İstanbul 29
Mayıs Üniversitesi, 2025.
536 s. ; fot. ; 23,5 cm.
ISBN 978-605-9437-64-6
1. İstanbul (Türkiye)_Tarihçe 2. Osmanlı İmparatorluğu_Tarihçe
956.21 DC 20



İçindekiler

7	SUNUŞ • MUSTAFA SİNANOĞLU, REKTÖR
9	TAKDİM • FERİDUN M. EMECEN – ALİ AKYILDIZ
11	YUNUS EMRE AYDIN <i>Rus Oryantalist İ. N. ve Onun Osmanlı İstanbulu'nda Ramazan ve Ramazan Bayramı Hakkındaki Notları</i>
21	AHMAD GULİYEV <i>Reception, Display, and Representation: Exotic Animals in Early Modern Istanbul</i>
33	ALİ AKYILDIZ <i>30 Eylül 1913'te İstanbul'da Meydana Gelen Ölümcül Seller</i>
47	OĞUZ SATIR <i>Kaza mı, Sabotaj mı? 1917 Haydarpaşa İnfilâkı</i>
79	MEHMET DEMİRTAŞ <i>1189 (1775-1776) Tarihli Bir Narh Defterine Göre Sarayın Bir Senelik Mutfak Harcamaları</i>
93	MEHMET DEMİRYÜREK <i>Nizâm-ı Cedid İstanbulu'nda Sultan ve Kahve: “Bahaya Satılmasına Rızam Yoktur” (1789-1806)</i>
115	HASAN ALİ ÇAKMAK <i>II. Abdülhamid'in İkbalî Behice Hanımefendi'nin İstanbul'da Yalnız Yaşama Emeli ve İttihatçılarla Amansız Mücadelesi (1909-1914)</i>
133	GALİP ÇAĞ <i>Klasik Çağın Sonunda Bir Toplu Taşıma Sorunu: Üsküdar- İstanbul Kayık Taşımacılığında Aksaklıklar ve Devlet Müdahalesi (1564-1596)</i>
143	LEVENT DÜZCÜ <i>Şirket-i Hayriye Vapurlarında Yolcular</i>
181	ONNİK JAMGOCYAN <i>Le Tarif Douanier Russo-Turc De 1782</i>

- 225 NEJLA DOĞAN
Üsküdar Mahkemesinde Vakıf Oluşturma Pratiği: Şer'iyye Sicilleri Işığında Bir İnceleme
- 243 AYHAN PALA
Osmanlı İstanbulu'nda Müslümanların Gayrimüslimlerle Evlenmeleri
- 253 NİLAY ÖZLÜ KARACA
Birinci Dünya Harbi'nde Medine'den İstanbul'a Getirilen Kutsal Emanetler ve Uluslararası Yankıları
- 267 ERGÜN HASANOĞLU
İstanbul Bulgar Kapıkethüdahğı (1879-1909)
- 291 ÖZDE ÇELİKTEMEL
Osmanlı İstanbulu'nda Savaş ve Sinema
- 305 SEMA KÜÇÜKALIOĞLU ÖZKILIÇ
Osmanlı Deniz Taşımacılığında Bir Islah Çabası Olarak Şirketleşme Meselesi
- 347 SADIK MÜFİT BİLGE
Osmanlı İstanbulu'nda Ev ve Mutfak Eşyası Üreten ve İşleyen Üç Esnaf Grubu (Bakırcı, Kazancı, Kalaycı Esnafı)
- 381 İLHAMİ YURDAKUL
Üsküdar ve Kadıköy Su Şirketinin İmtiyaz Sahasına Göksu Bendi İçme Suyunun Dağıtımı (1894-1904)
- 407 SEVVAS E. TSILENIS
Aslen İstanbullu Bir Yunan Sefirinin Anılarında Osmanlı Başkentinde Sosyal ve Kültürel Hayat (1869-1871)
- 425 YÜKSEL KAŞTAN
Bazı Alman Gazeteleri ve Almanca Eserlerde İstanbul Algısı (1881-1922)
- 465 VURAL GENÇ
Osmanlı Payitahtında Bir Safevi Rehinesi: Haydar Mirza
- 497 HAVVA ÖNALAN
İstanbul'dan Lizbon'a: Sultan III. Ahmed'in Rüyası ve sair Hadiseler Üzerine Havadisler
- 505 KÜBRA FETTAHOĞLU
İstanbul Basımında Siyasi Anlatı Aracı Olarak Astronomi İmgeleri

Şirket-i Hayriye Vapurlarında Yolcular ve Yolculuk

Levent Düzcü

Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi

Giriş

19. yüzyıl denizcilik tarihi çalışan hemen herkesin yolu ister istemez Şirket-i Hayriye ile bir şekilde bir yerde kesişecektir. Bu konu aslında uzun zamandır zihinsel hazırlığı olan bir mevzuydu bu satırları kaleme alan yazar için de. Konu 2010 yılında -sadece şirketin ilk vapurları- tez çalışmamıza dahil olmaya başladığında biz de yavaş yavaş Şirket-i Hayriye'nin vapurlarına muttali olmaya başlıyorduk. “Yelkenliden buharlıya geçiş” gibi teknik konu çalışan biri için Şirket-i Hayriye insan, hayat ve canlılık demektir. Şirket-i Hayriye, vapurlarıyla bütün bir Boğaziçi'ni şen şakrak eylemiş, efsane kapitanlar yetiştirmiş, Boğaziçi'ni bir yazarın ifadesiyle şingir mıngır bir hale getirmişti.

Şirket-i Hayriye vapurlarıyla ilgili birkaç eser de vardı gerçi ancak vapurların içine girilip de içerde neler olduğuna ve neler yaşandığına dair derli toplu bir yazı kaleme alınmış değildi. İşte bu saiklerle yola çıktığımızda küçük küçük notlar ve okumalar yapılmış ancak bir türlü yazıya dökülemedi. Bu küçük hikâyeden sonra elimizdeki notları paylaşmak nihayet Osmanlı İstanbul'u Sempozyu-

mu'na nasip oldu deyip konuya girebiliriz. Konumuz Şirket-i Hayriye vapurları olunca evvela deniz kültürüyle Boğaziçi arasında bir ilişki kurarak başlayabiliriz.

Deniz, denizci ve yolcu. Deniz kültürünü oluşturan elbette ikinci ve üçüncüsüdür. Coğrafya, birey ve toplulukları denizi kullanmaya zorlar. Bu üç isim arasında bizi ilgilendiren yolcu olacak bugün. Bu bildiri aslında *yolcu-tekne-deniz* örüntüsüyle ilerleyecek diyebiliriz. Başka bir yazarın *deniz-tekne-insan* sıralamasını tersinden okumak istediğimizi belirtelim. Daha da sınırlandırmak istersek *yolcu-tekne* dikotomisiyle de meseleye bakabiliriz. Denize ilgi duymanın öne çıktığı ülkelere bakıldığında denizden yararlanma oranlarının yüksek olduğu görülür. Denizden yararlananlar ise denizi kullananlar ve denizde çalışanlar diye ikiye ayrılabilir.¹

Deniz kültürünü bu bağlamda ve bu bildiride elbette İstanbul ve elbette Boğaziçi özelinde düşünmeyi öneriyoruz. Boğaziçi ve Şirket-i Hayriye vapurları arasında zuhur eden ve uzun yıllar yaşayan sarsılmaz bir bağ oluşmuştu. İstanbullulara deniz kültürünü alıştıran muhtemelen Şirket-i Hayriye vapurlarıdır, denilse sezâdır. Boğaziçi 19. asrın başında Abdülhak Şinasi Hisar'ın ifadesiyle “sanki bir göl tarzında kendi üstüne kapanmış ve kendine mahsus âdetleri ve zevkleri olan büsbütün hususi bir âlemdi. Barındırdığı birtakım an'aneler kendine has tabiatının hususiyetlerine katılarak ona, birçok kısımlarıyla eş bulunduğu İstanbul medeniyetinden bile ayrılan, hususi bir medeniyet kurmuş oluyordu. Her sene, zamanı gelince, İstanbul'un mahallelerinden Boğaz'ın köylerine göçler başlardı. Boğaziçi'nde bilhassa sularla ışıkların oyunları esrarlı bir canlılıktadır. Yalıların, Boğaz'ı seyretmeye ayrılmış ön odalarında sulara çarpan ışıkların içeriye sıçramış akisleriyle birdenbire oda duvarının bir parçası.... Burada yalıların gezen birer parçası, birer yavrusu gibi kayıklar ve sandallar, gezintileri özler gibi beklerlerdi. Böyle hususi kayıkları olmayanlar için de iskele başlarında, Venedik'te olduğu gibi, Boğaziçi'nde de arabaların yerini tutan ve ikide bir de öteye beriye gitmek için binilen kira sandal ve kayıkları bulunurdu. Birçok yerlerde deniz kenarında yalıların önlerinden geçen yollar ancak kendilerinin daracık ve hususi

.....

1 Sezar Atmaca, “Deniz Kültürü ve Amatör-Sportif Denizcilik”, *İskelede Yaşayan Denizler, Gemiler, Denizciler*, (İstanbul: İletişim Yayınları, 2023), s. 287-288.

ağşap rıhtımlarıydı. Yalının kayıkhanesi önünden bitişik bir yalının rıhtımına altı desteklenmiş bir tahtanın teşkil ettiği küçük köprüden geçilirdi. Bir sahil, karşıki sahile bir bahçe gibi görünürdü.”²

Boğaziçi esasında 18. yüzyılda kişiliğini bulmaya başlamış olan bir Türk mimari eseri olarak tasvir edilmektedir. Sedat Hakkı Eldem’in ifadesiyle “Diplomasız Türk şehircileri burada da büyük bir yetenek ve anlayışla davranmışlar, doğayı zorlamamışlar, aksine tüm güzelliklerini görünmez bir elle belirginleştirmeyi bilmişlerdir. Boğaziçi en parlak durumunu 19. yüzyıl ortalarında bulmuştur.”³

Şirket-i Hayriye Nasıl Ortaya Çıktı?

Vapurların Boğaziçi ile tanışmasından önce Rumeli Yeniköy ile Anadolu tarafından Kanlıca’nın üst tarafları İstanbullular için sanki “bilâd-ı meçhule idi”. Kavakları gören ise pek nadirdi. Aslında bu yerler vükelâ tarafından ziyaret edilir, yalısı olanlar yaz mevsiminde Boğaziçi’ne kayıklarla gelir, ardından kış mevsimi yaklaştığında Dersaadet’e (İstanbul’a) dönerlerdi. Kayık ve yelkenliler sadece yaz ayında Boğaziçi’ne uğardı.⁴

Vapurların Boğaza işlemesiyle birlikte yabancı vapurlar Boğaziçi’nde daha çok görülmeye başlandı. Osmanlı’nın 1828’den 1837’ye kadar sadece iki vapuru vardı. 1837’den sonra savaş vapurları tersanede yapıldı. 1843’de ise Hazine-i Hassa vapurları ticari amaçlı Karadeniz ve Adalar denizinde işledi. Ancak Boğaziçi’nde yabancı vapurların varlığı ve Türk yolcuları taşınması, Üsküdar halkının Boğaziçi’nde Bâbî’î’den vapur talebi 1851’de yeni bir sayfanın açılmasına neden oldu.⁵

.....

2 Abdülhak Şinasi Hisar, “Boğaziçi Medeniyeti”, *İstanbul Armağanı 2: Boğaziçi Medeniyeti*, Haz: Mustafa Armağan, 2, (İstanbul: İBB Kültür Yayınları, 1997), s. 13.

3 Sedat Hakkı Eldem, “Boğaziçi Anıları”, *Boğaziçi Medeniyeti*, Haz: Mustafa Armağan, 2, (İstanbul: İBB Kültür Yayınları, 1997), s. 39.

4 *Boğaziçi-Şirket-i Hayriye: Tarihçe-Salname*, (İstanbul: Ahmed İhsan ve Şürekası Matbaacılık, 1330), s. 1-2.

5 Levent Düzcü, “Osmanlılarda Buharlı Gemi-Kent, İnsan İlişkisi: Yakın çağda Vapurların Üsküdar Kenti ve Toplumu Üzerinde Yol Açtığı Değişim

Bu işe öncü olan Fuad ve Cevdet Paşa'dır. Bursa'daki ikametleri sırasında bir kaplıcadayken ikisi de Avrupa'daki gibi büyük bir servet ve mamuriyeti gerektiren ve Boğaziçi ahalisinin Dersaadet'e düzenli gidip gelmeleri için bir vapur şirketi kurulmasını aralarında konuşmuşlar ve ardından bir nizamname kaleme almışlardır. Şirket-i Hayriye'ye ait 1914 yılı salnamesi bu nizamnamenin hamamda kaleme alındığını yazar.⁶

Boğaziçi'nin Anadolu ve Rumeli fenerlerinde yaşayanlardan 10-15 yaşında olanlar, o vakte kadar Dersaadet'e hiçbir şekilde, ayrıca İstanbul ahalisinin de binde biri fenerlere gitmemiş olmalıdır.⁷

Peki o zaman Şirket-i Hayriye nasıl kuruldu? Öncelikle vapurların tedariki için hisseler toplanacaktı. Padişah ve validesi 150 hisse başta olmak üzere toplam 925 hisse ile Şirket-i Hayriye'nin kuruluşu tamamlandı. Şirketin kurulma ihtiyacı 1850 yılına ait bir arşiv belgesine de uzunca yansımıştı. Bu belgede geçen ifadelerle bakıldığında devletin bürokratik elitinin konuya yaklaşımını tahmin ve tasavvur etmek mümkün görünebilmektedir. İstanbul halkının istirahatı gereğince Boğaziçi'ne gelip gidenlere Tersane-i Âmire'den vapurlar tahsis edilmekle birlikte yaz mevsiminde burada bulunan ve kış mevsiminde Boğaziçi'nde kalan halkın çok olması eldeki tersane vapurlarının yetersizliğini gösteriyordu. Sabah akşam yalnız bir vakitte vapur bulunabilmesi insanların bu vakte her zaman işini uyduramayacağı, memurlara sabah 9'da İstanbul'dan hareket eden vapurun faydası olmayacağı, insanların zaruri olarak kayıklarla gidip gelmeye mecbur olduğu anlaşılmaktadır. Tam da bu noktada bir de öneri getiren belgeye göre herkes işine uyan bir vapura binse, vapur müşterisi birkaç kat daha artacaktır. Ayrıca Boğaziçi nüfusunun daha çok vapura ihtiyaç duyduğu aşikardı. Vapurların sayısı artsa Boğaziçi'ne olan rağbet de artacaktı. "Şimdi gidilemediği cihetle hâli kalan yerlerin dahi mamur olacağı" açık bir durum olduğundan başka Boğaziçi'nin her yönüyle İstanbul'un içine tercih edileceğini belirten yazının devamında pek çok insanın kış günlerini İstanbul'da altı ay

.....

(1847-1910),", *Üsküdar Sempozyumu, Uluslararası Üsküdar Sempozyumu VII: 2-4 Kasım 2012*, I, (İstanbul: 2014), s. 471.

6 *Boğaziçi-Şirket-i Hayriye: Tarihçe-Salname*, s. 3-4.

7 *Boğaziçi-Şirket-i Hayriye: Tarihçe-Salname*, s. 4.

kira köşelerinde sürünerek geçirip birçok akçe sarf etmekten kurtuluşun yolu vapurların artmasından geçmekte olduğu belirtilir. Vapurlar artarsa halkın parası cebinde kalacaktır. Bir kumpanyanın teşkil edilmesi (Şirket-i Hayriye) durumunda Üsküdar ile İstanbul arasında ve İstanbul'dan Beykoz'a kadar münasip yerlere uğramak üzere, ikisi Anadolu tarafına ve İstanbul'dan Sarıyer'e kadar münasip iskelelere uğramak üzere, üçüncüsü de Rumeli tarafına tahsis edilmek üzere - sabahleyin Çengelköy'den hareketle Beylerbeyi ve Kuzguncuğa uğrayarak Üsküdar'a gelip oradan da müşterilerini alıp İstanbul'a gelmek ve ondan sonra akşama kadar yalnız Üsküdar ile İstanbul arasında işleyip akşamüzeri yani en sonraki nöbetinde Üsküdar'a müşterisini bıraktıktan sonra Kuzguncuk ve Beylerbeyi'ne uğrayarak Çengelköy'e gidip kalmak üzere bir vapur ve Rumeli sahilinde belirli vakitlerde sabahleyin Büyükdere, Yeniköy, Baltalimanı, Arnavutköy, Ortaköy ve Beşiktaş'a uğrayarak İstanbul'a gelmek ve akşamüzeri İstanbul'dan kalkıp gelir iken uğradığı yerlere müşterilerini bırakarak Büyükdere'ye gitmek üzere üç vapur; Anadolu sahilinde de sabah vakti Beykoz'dan kalkıp İncirköyü, Kanlıca ve Kandilli'ye uğrayarak İstanbul'a gelip akşamüzeri de İstanbul'dan hareket eylediği gibi zikredilen yerlere uğrayarak Beykoz'a kadar gitmek üzere bir vapur tahsis edilmelidir. Bu noktalarda sözü edilen kumpanya tarafından beşi müşteri taşımak ve ikisi gemi çekmek için yedi adet vapur gemisi tedarik edilmeli ve satın alınmalıdır. Bunların yanında ayrıca bir de Boğaziçi'ne işleyen vapurların iskelelere yanaşamayıp açıkta durarak müşterileri küçük sandal ve kayıklar ile girip çıkmakta oldukları, bu durumun çok tehlikeli bir şey olduğu izah edilmiştir. Bir başka sorun da vapur bekleyen insanların yağmurda açıkta ya da bir kahve dükkanında bekleme mecburiyetinde oldukları, bundan dolayı da pek çok kimsenin kaygı tercih ettiklerinden dolayı Rumeli ve Anadolu sahillerinde vapurların uğrayacağı yerlere düzgün iskele ve yanlarına üstü örtülü duraklar yapılmasıyla ilgiliydi.⁸

.....

8 Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), İrade Dahiliye (İ.DH). 221-13077, lef 4, 20 Zilkade 1266 / 27 Eylül 1850. Arşiv belgesindeki bilgileri şirket salnamesi de teyit etmektedir. Bkz., *Boğaziçi-Şirket-i Hayriye: Tarihçe-Salname*, s. 5-6.

Nihayet hisselerden sonra gerekli para tedarik edildikten sonra Tüccar Baltacı Manolaki vasıtasıyla Londra'ya sekiz adet vapur sipariş verilir ve bu sayede ilk vapurlar Boğaziçi halkının hizmetine girmiş olur. Bu vapurlardan ilk hizmete girenler numara sırasıyla Rumeli, Tarabya, Göksu, Beylerbeyi, Tophane, Beşiktaş isimlerini almıştı.⁹ Vapurların altısı 188 ton ve 60'şar beygir, diğer ikisi ise 140 ton ve 80'er beygir kuvvetindeydi. Bu ilk vapurlar sabah ve akşamları Boğaziçi'nde yolcu taşıyacaktı ve aradaki boş saatlerde ise Üsküdar'da esnafı getirip götürmeye memur olacaktı. Şirketin kuruluş nizamnamesi sayılabilecek ilk 22 maddenin hemen sonunda bu yeni vapurlarda Müslüman kadınlar için ayrıca yerler yaptırıldığı, girip çıkarken ve gerekse vapur içinde erkeklerle kadınların karışmamasına, "usul-i edebiyeye riayet olunmasına" mültezimlerinin dikkat ve itina etmesi gerektiği belirtilmiştir.¹⁰

İskeleler ve Güzergâhlar

Bundan sonra şirket, Boğaziçi'nin her iki yakasını zamanla iskelelerle donatmıştır. Rumeli yakasındaki iskeleler Köprüden Karadeniz'e doğru sırayla Salıpazarı, Kabataş, Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Bebek, Rumelihisarı, Boyacıköy, Mirgün, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Kireçburnu, Büyükdere, Sarıyer, Yenimahalle ve Rumelikavağı'dı. Anadolu yakasındaki iskeleler ise sırayla Haydarpaşa, Salacak, Harem, Üsküdar, Kuzguncuk, Beylerbeyi, Çengelköy, Vanıköy, Kandilli, Küçüksu, Anadoluhisarı, Kanlıca, Çubuklu, Paşabahçe, Beykoz Söğütözü ve Anadolukavağı'dı.¹¹

İskeleler de yapılmış, vapur seferleri başlamıştı. Ancak iskelelerle ilgili önemli bir sorun vardı. Şirketin ilk nizamnamesi olduğu iddia edilen ancak salnamede de bunun net olmadığı belirtilen metinde iskelelerin sorunlu olduğu anlatılır: "Boğaziçi'ne işleyen vapurlar iskelelere yanaşamayıp açıkta durarak müşteriler küçük sandal ve kayıklar ile girip çıkmakta olduklarından ve bunda pek çok müşkülât ve tehlike olduğuna ve vapurların hareketinden evvel iskelelere gelen

.....

9 *Boğaziçi-Şirket-i Hayriye: Tarihçe-Salname* s. 8-9.

10 *Takvim-i Vekâi*, 465, 22 Cemaziyevvel 1268 / 14 Mart 1852, s. 2.

11 Hakan Kaynar, *Projesiz Modernleşme*, (İstanbul: İstanbul Araştırmaları Enstitüsü, 2012), s. 49

kimseler eğer vapurun ilk kalktığı yer ise içine girip durabilirler ise de sair uğradığı mahallerde vapur gelinceye kadar yaşta, yağmurda açıkta yahut bir kahve dükkanı içinde beklemeye mecbur olup bunun için pek çok kimse kayığı tercih eylediklerine mebni Rumeli ve Anadolu sahillerine vapurlar uğrayacağı mahallere karın karına yanaşacak muntazam iskeleler ve yanlarına üstü örtülü mahfuz mevkiler yapılabilmesi lazım gelip...” diye devam eden salnamede ilk iskelelerin iptidai hali açıkça anlatılır.¹²

İlk vapurlar yolcu taşımaya başladıklarında elverişli iskele sayısı oldukça azdı. Ekseriya açığa demir atılır, sandallarla yolcular vapurlara bindirilir, böylece vapura taşınma işlemi halledilmiş olurdu. Ancak bu işlem çok zaman kaybına neden oluyor, rüzgârlı havalarda sandalların devrilmesine sebep olabiliyordu. Bu usul kısa bir zaman sonra terkedildi ve iskeleler inşa edildi. Bu ilk iskeleler de rıhtım gibiydi, yolcuları kötü hava şartlarında pek de korumuyordu. Yolcular, vapuru iskeleye yakın kahvehanelerde bekliyordu.¹³

Böyle bir soruna şirket kayıtsız kalmamış, müşterilerin güneş ve yağmurdan muhafazası amacıyla her iskelede erkek ve kadınlar için farklı mevkıflar (duraklar) yaptırılıp kış mevsiminde içlerine sobalar, ayrıca Köprü'nün iki başıyla iskelelere tamamı bir ayarda olmak üzere büyük bir saat koyulmasına karar verilmişti.¹⁴ İskeleler zamanla daha da gelişme göstermiş yolcuların büyük bir toplanma alanı haline gelmişti. Vapurların müdavimi Ahmed Rasim iskelelerdeki bekleme salonlarını memur otele benzetirdi. Ona göre iskeleler aynı zamanda büyük bir dolaşma yeri idi.¹⁵ Diğer taraftan 1912 yılında Köprü ve Boğaziçi iskelelerinde muntazam bekleme salonları yapıldığı gibi Büyükdere, Beşiktaş, Kuzguncuk gibi bazı önemli iskelelerde de büyük binalar yapılmış, Köprü garları ilk defa elektrik ile aydınlatılmıştı.¹⁶

.....

12 *Boğaziçi-Şirket-i Hayriye: Tarihçe-Salname*, s. 6-7.

13 Ekrem Işın, “Bir Boğaziçi Tanzimatçısı”, *İstanbul Armağanı 2: Boğaziçi Medeniyeti*, (İstanbul: İBB Yayınları, 1996), s. 253.

14 *Boğaziçi-Şirket-i Hayriye: Tarihçe-Salname*, s. 11-12.

15 Ahmet Rasim, *Eşkâl-i Zaman*, (İstanbul: MEB, 1992), s. 68-69.

16 *Boğaziçi-Şirket-i Hayriye: Tarihçe-Salname*, s. 31.

İskelede beklemek yolcular için vapurdan inmek gibi epey uğraştırıcı, zahmetli ve bir o kadar da kavga döğüşe, ağız kavgalarına hazır olmak demektir. Kadıköy vapurunu bekleyen iskelede (muhtemelen Köprü) bilet toplanan demir kapılardan birinden çıkış anına kadar epey bir kalabalık, yalnızca beş-on metrelik bir yeri on-onbeş dakikada almak için inanılmaz bir çaba gösteriyordu.¹⁷

Yolcular iskeleye geldiklerinde vapurların hangi yöne doğru gideceği sorunuyla da karşılaşılıyorlardı. Bu soruna son vermek için şirketin Rumeli ve Anadolu tarafına işlettiği vapurları *yolcuların bilmesi için* vapurların uğrayacakları *iskelelerin isimlerini gösteren dağlumbazların üzerine birer levha* asılmıştı. Bunların *Rumeli tarafına gideni siyah, Anadolu tarafına işleyeni kırmızı mürekkep* ile yazılmıştı. Levhaların asılmasından önce vapurları bulmak için çekilen sıkıntıları bunlar bir dereceye kadar çözmüştü. Basiretçi Ali iskeledeki yolcuların Rumeli tarafına gidecek iken Anadolu vapuruna bindiği, bazılarının ise Anadolu yakasına gidecek iken yanlışlıkla Rumeli tarafına giden vapura bindiğini aktarır. Mezkur bayrakların bu yanlışlığa son verdiğini de not eder.¹⁸

1888 Nizamnamesine göre yedi hattan söz edilir. En çok Üsküdar-Eminönü hattı kullanılırdı. Bu hat 20 dakika ya da 30 dakikada bir hizmet veriyordu. Üsküdar, vapur seferleri sayesinde payitahta bağlanmış oluyordu. Zaten ilk kez Boğaziçi'nde vapur isteyen semt sakinleri de Üsküdarlılardı. Vapur seferleri sayesinde Üsküdar halkı rahat bir şekilde İstanbul'a işe gidip geliyordu.¹⁹

Yine bu nizamnameye bakıldığında Üsküdar-Beşiktaş ve Harem-Kabataş hatlarının düzenli işlediği anlaşılıyordu. Bunların yanında Üsküdar-Kabataş, Üsküdar-Sirkeci, Büyükdere-Hünkâr İskelesi arasında araba ve hayvan taşıyan feribot seferleri de bulunmaktaydı. Seferler bir kitle taşımaya dönüşmüştü. Deniz taşımacılığı, öğrenci, çocuk ve askerlere yapılan indirimler, polis ve jandarmaya bedava pasolar verilmesiyle giderek büyümüştü.²⁰

.....

17 Ahmet Rasim, *Eşkâl-i Zaman*, s. 165-166.

18 Basiretçi Ali Efendi, *İstanbul Şehir Mektupları*, Haz: Nuri Sağlam, (İstanbul: Erdem Kültür Kitapları, 2017), s. 299.

19 Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul*, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998).

20 Çelik, s. 70-71.

Yandan Çarklı ve Uskurlu vapurlar

Vapurların yukarıdaki hatlarında işleyen vapurlara yakından bakmak gereklidir. Çünkü vapurların türleri ile yolculuk arasında ister istemez bir ilişki vardı. Şirket-i Hayriye vapurları ilk andan itibaren yandan çarklıydı. Dünyada ilk icat edilen vapurlar da çarklıydı. Gemi pervanesinin icadı 1837'deydi ve bu yeni icat daha çok savaş gemilerinde kullanılmıştı. Osmanlı'da da durum bu hal üzereydi. Yolcu taşıyan vapurlarda gemi pervanesi ilk kez 1902 yılında kullanıldı. Boğaziçi'nde artan nüfusa uygun olarak kurulan iskeleler birbirine yaklaştığı için eski tip vapurların iskeleler arasında manevra yapma kabiliyeti açısından özellikle yanaşma ve kalkmada zorluk yaşıyordu. Yeni uskurlu vapurlarda uskur şaftının hareketinden dolayı yolcular rahatsız olur endişesiyle alt kamaralar konulamamıştı. Tek pervaneli vapurlar şekil olarak duba üzerinde oturtulan köşklere benzetilmiştir. 47 no'lu Tarz-ı Nevin ve 48 no'lu Dilnisan ilk pervaneli vapurlardır.²¹

Yolcu Sayıları

İlk yandan çarklı vapurların Şirket-i Hayriye hizmetine girmesinden itibaren mezkur vapurlara ciddi anlamda talep olduğunu anlıyoruz. Vapur sayılarındaki artıştan da bunları tahmin etmek zor değildir. Ancak şirkete ait vapurlardaki yolcu sayıları çok sonraları düzenli olarak kayıt altında tutulmuş gibidir. Şirket salnamesinde ilk yolcu kaydı Rumi 1300 (1884) yılında geçmektedir. Bu tarihten sonra yolcu sayılarını düzenli bir şekilde izlemek mümkündür.

Tablo: Yıllara Göre Şirket-i Hayriye Vapurlarında Yolcu, Vapur ve Posta Sayısı²²

Sene (Rumi)	Yolcu sayısı	Bir yılda yolcu hizmetinde çalışan vapur sayısı	Posta sayısı
1300 (1884)	8.328.865	5243	39.229
1301 (1885)	8.393.649	5287	39.771
1302 (1886)	8.611.764	5334	41.607

.....

21 Işın, "Bir İstanbul Tanzimatçısı", s. 254.

22 Boğaziçi-Şirket-i Hayriye: Tarihçe-Salname, s. 39-52.

OSMANLI İSTANBULU X

1303 (1887)	8.804.672	5314	41.719
1304 (1888)	8.496.522	5131	38.922
1305 (1889)	8.694.545	5264	40.449
1306 (1890)	9.049.033	5526	41.477
1307 (1891)	9.499.174	5820	43.056
1308 (1892)	9.860.742	5804	43.245
1309 (1893)	9.542.916	6282	51.878
1310 (1894)	9.849.845	6537	58.294
1311 (1895)	9.872.177	6343	57.326
1312 (1896)	9.307.985	6252	?
1313 (1897)	8.989.044	?	?
1314 (1898)	9.773.399	?	?
1315 (1899)	9.953.074	6219	?
1316 (1900)	9.646.257	5826	?
1317 (1901)	10.065.911	5766	53.978
1318 (1902)	10.345.583	6083	57.879
1319 (1903)	10.433.927		
1320 (1904)	10.381.041		
1321 (1905)	10.578.244		
1322 (1906)	10.999.628		
1323 (1907)	11.650.118		
1324 (1908)	12.030.980		
1325 (1909)	13.116.809		
1326 (1910)	14.135.968		
1327 (1911)	14.908.040		
1328 (1912)	15.823.318		
1329 (1913)	18.613.453		

Tabloya bakıldığında yolcu sayısının giderek arttığı görülmektedir. Bunun öne çıkan sebepleri abonman sistemi ve gişe kontrollerinin artışıyla birlikte şirketin vapur hizmetlerini buna bağlı olarak iyileştirmesidir. Özellikle Boğaziçi'nin yukarı iskelelerindeki yolcuların sayısında artış olmuştur. Bu artışın da sebebi tarifeli vapurların

çoğalmasa olarak gösterilir.²³ Boğaziçi'nin yukarı iskeleleri İstanbullular için birer mesire alanı ve tenezzüh-gâh olarak görülüyor, bilhassa yazın buralar daha çok tercih ediliyordu.

Vapurların İç Kısmı

Bildiride daha çok yandan çarklı vapurlar üzerinden gideceğimiz için bu vapurların iç mahalline doğru girip orayı biraz tasvir etmekte yarar var. Vapurlar, aslında bir şarkının nakaratı gibi geçer giderlerdi. Sakinleri sohbet ede ede giderken sahilleri geçerlerdi. İşte bu sohbetlerin gerçekleştiği iç mekanlar seyyar salonlara benzerdi.²⁴ İlk vapurların iç donanımı hakkında henüz elimizde net bilgiler yoksa da ortalama bir vapur iç dizaynı hakkında malumata sahibiz. Öncelikle yandan çarklı vapurların yaşam alanlarının mevkilere ayrıldığıını belirtmeliyiz. İki mevkinin dışında kadın ve erkeklerin yaşam alanları da birbirinden ayrıdır. Bekleme odaları ve vapurlarda kadın ve erkeklere ayrı mekanlar temin edilmesi bu zaviyedendi ve o dönemin genel kabulüne de uygundu. Harem-selamlık denilen evlerdeki kompartımanlar vapurlara da uyarlanmıştı. Her mevkide yolculuk edecek olan azami yolcu sayısı saptanmış, her iki mevkide yolculara rahat koltuklar tedarik edilmesi, sobayla ısıtılması, akşam ve karanlık günlerde gaz lambalarıyla ışıklandırılması, tuvaletlerin temizlenmesi, vapurların havalandırılması önemseniyordu.²⁵ Gemilerde kadınların yeri ya üst güvertede ya da gemilerin kış taraflarında olup ayrı ayrı salonlar tahsis edilirdi. Bunun dışında kadınlar bazen de yelken bezi araya çekilerek ayrılmış olan kısımlarda oturmaktaydı²⁶.

Dönemin dergisi Karagöz'de 1911 yılının şiddetli kış ayında yayınlanan bir karikatürde, kadınların vapurların kış tarafında kendilerine ayrılan bölümde korunaksız bir şekilde seyahat etmeleri eleştiriliyordu. Şirket-i Hayriye vapurlarının kadınlar tahsis edilen

.....

23 Boğaziçi-Şirket-i Hayriye: Tarihçe-Salname, s. 45.

24 Abdülhak Şinasi Hisar, "Boğaziçi Medeniyeti", *İstanbul Armağanı 2: Boğaziçi Medeniyeti*, Haz: Mustafa Armağan, 2, (İstanbul: İBB Kültür Yayınları, 1997), s. 14.

25 Çelik, s. 71.

26 Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, Çev: Erol Özbek, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994), s. 154.

bölümlerinde kötü hava şartlarını düşünmediğine gönderme yapılan karikatürde, “Cihanın her tarafında mazhar-ı itibar olan taife-i nisanın bizdeki hal-i pürmelaline bak!... Biz burada sıcak kaloriferler içinde oturdukça biçarelerin çoluk çocuk titreyişleri doğrusu tahammül edilir şey değil... Şirketin insaftan hiç de mi nasibi yok dersin?” diye soruluyordu. Salonlarda sıcak ortamda oturan erkekler tarafından Şirket-i Hayriye’nin yaptığı bu hatanın ilgili nezaret tarafından da görülmemesi ve Şirket’in gerekli önlemleri almaya zorlanmaması da şu şekilde tenkit ediliyordu: “Sen şirketin insafını bırak. Acaba Nafia’nın şirket nezdinde bu hali görececek komiseri yok mu?”²⁷

Vapurların içi 1890’larda bakıldığında büyük bir salonun makine dairesinin üstünde olduğu bir kompartıman olarak görülmektedir. Salon on beş metre uzunluğunda ve altı metre enindedir. Ahşap aksamı meşe ve cevizden, minderler ise kadifendi. Pencerelerde sarı perdeler vardı. Tavan ve duvarlar beyaz, mavi ve altın rengindeydi. Kadınların salonu ana salonun devamı ve uzantısında olup erkeklerin alanındaki gibi döşenmişti.²⁸

Yolcuların oturma yerleri dışında kaptan kamaları ise davlumbazların üstünde bulunuyordu. Pencerelerinde *kaptanlar konuşmak yasaktır* yazılı bir levha bulunurdu. Bu levhaya rağmen rütbeli, mevkili insanların çoğu kamaraya varır, kaptanla sohbet daldardı. Vapurların yukarı güvertesi kısa olup orta salonları yoktu. Havanın bozuk olduğu zamanlarda kibar takım yan kamaralara gelip yerleşirdi. Alt tabakadan olanlar ise ya göz gözü görmeyen bodruma ya da yelken beziyle kuşatılmış ve oldukça soğuk bir yer olan alt güverteye inerlerdi.²⁹

Yolcuların bu oturma düzeni yanında vapurlarda ikramları yapan bir kahveci vardı. Bugünkü büfeye benzer bir mekânı olan kahveci yiyecek ve meşrubatların ikramından sorumluydu. Ancak ilk zamanlardan itibaren kahvecilerin denetimleri pek iyi yapılmadığından

.....

27 Şefik Memiş, “Osmanlı Deniz Ulaşımında Yaşanan Sorunlara Yolcu Vapurları Karikatürleri Işığında Farklı Bir Yaklaşım”, *VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu*, (İstanbul: 27-28 Mayıs 2016), s. 218.

28 Çelik, s. 71.

29 Sermet Muhtar Alus, “Şirketi Hayriye”, *Tarih Hazinesi*, 7, 15-28 Şubat 1951, s.359-360.

keyfi olarak fiyat belirleyebiliyordu. Bu da ister istemez yolcuların şikâyetlerine konu olabiliyordu.³⁰

Vapurlarda Yolcular ve Yolculuk

İskeleler ve vapurların iç kısımları derken şimdi vapur sakinlerinin sosyal yaşamlarına geçebiliriz. Vapura binerken ve inerken hareketlilik başlar, kargaşa eksik olmazdı. Ahmet Rasim'in ifadesiyle "...kakma, itme, dayanma, nasıra basma, şemsiyeyle göze, fese enseye sürme ameliyatını geçirdikten ve herkesle omuz omuza öpüşüp nefes nefese geldikten..." sonra "varda" diye bağırان hamallara bir yandan yol vererek vapurlara binilirdi.³¹

Vapurlara binişe dair bir sahneyi Basiretçi Ali anlatır: "Geçen salı günü sabahleyin Üsküdar'a gitmek için köprüye inmiş idim. Üsküdar'dan vapur geldi. Malum ya, sabahları Üsküdar'dan gelen vapurlar ne kadar kalabalıktır. Bin bir ayak bir ayak üstüne. Vapur daha köprüye yaklaşırken halk bermutat ayağa kalktılar. Ve cümlesi güya bir dakika sonra çıksalar kıyamet kopar gibi vapurun iskele konulacak kapı mahalline yığıldılar. Gemi yanaşır yanaşmaz birtakımı çarkla üzerinden ve bir takımı kış küpeştesinden atlamakta olsun, kapı önünde yığılan halk dahi taşra hücumu hazırlandılar. Tayfalar "canım oturunuz iskele koyalım!" diye bağırmakta olsun, kim dinler. Her ne hâl ise yolcuların ayaklarını kırarcasına iskele sürükleyerek yerine koyabildiler. Ve iskele kırk mişar-ı zira arzında ve tahtadan ibaret olmağla halk bunun üzerinden birbirini çiğneyerek nasılsa çıkabildiler..."³²

Vapura binildikten sonra kadınlar kendilerine ayrılmış olan kış taraftaki kısma geçer orada oturlardı. Erkekler ise bunun dışındakalan hemen her yere dağılırdı. Elbette vapurlara müslim-gayrimüslim herkesin bindiğini başta söylememiz gerekiyor. Gayrimüslim kadınlar, erkeklere ayrılan bölümlerde de oturabiliyordu. Erkek

.....

30 Ahmed Rasim, *Şehir Mektupları*, cilt 1-2, Haz: Nuri Akbayar, (İstanbul: Arba Yayınları, 1992), s. 57-58; Müller-Wiener, s. 154.

31 Çilem Tercüman, "Ahmet Rasim'in Eserlerinde İstanbul'un Gündelik Hayatı", Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, *İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü*, 2004, s. 126.

32 Basiretçi Ali Efendi, s.53.

ve kadınları bir tente ayırıyordu. Tentenin iki tarafında oturan kadın ve erkekler sohbet edebiliyorlar, üstüne birbirlerini dürtüyorlardı. Ayrıca mecburi durumlarda kadınlar perdeyi kaldırıp tanıdığı olan erkeklere seslenebiliyorlardı.³³

Yolcuların tamamı yerlerine yerleştğinde vapurun kalkışını haber veren ikinci düdük de çalmış olurdu. Tabi bu durumu bozan tek husus şehrin önde gelen ya da tanınmış bir kişinin son anda iskeleyle gelerek vapur binme isteği idi ki İstanbul halkı buna alışmış olup merak içinde bu anı izlerdi.³⁴

Vapurların Kalkması ve Yolculuğun Başlaması

İskeleden yolcularını alan vapur kaptanı gideceği iskeleyle doğru yol almaya başladığında kadın-erkek herkes kendi mevkisine otururdu. Biletçi, oturan yolculardan ilk zamanlar markaları toplardı. Daha sonra kâğıtta gidiş-dönüş yazılı bilet verilirdi. Bu bilet bir günlüktü. Ertesi günü geçmezdi³⁵. Biletçi dolaşırken bir yandan da satıcılar müşterilerin karşısına çıkardı. Ahmed Rasim, bu satıcılardan rahatsızlığını dile getirmekten çekinmez:

“Yeni çıkma biletlerden bir tane aldım güvertede şöylece bir yer bulup kuruldum. O..h! Rüzgâr esiyor veya esecek, boyacılar buraya kadar da giriyorlar. Bunlar ne garip mahluk! Önce elleriyle omuza dokunuyorlar, saniye bir nevi lisan-ı işaretle:

- Glase de var! diye söyleniyorlar. İsterseniz aldırmayın.... Onlar muttasıl meşgul:
- Boya...beyefendi... boya...glase de var.
- İstemez, dediniz mi gitmiyorlar da...
- Ayaklarınız tozlanmış...

Bunun en kolayını derhal kovmaktır... Fakat o vakit içinden söylenir. Yanından boyacı açılır açılmaz bir gazeteci yanaşır:

- Petit Journal, Les Sourires, Journal Amusant... Sabah...İkdam...
dünkü Servet...
- Limonata, çikolata!..

.....

33 Tercüman, s. 126.

34 Ahmet Rasim, *Şehir Mektupları*, 1-2, s.235-236; Tercüman, s. 127.

35 Ahmet Rasim, *Eşkâl-i Zaman*, 178-179.

Fakat bunların nazarı daha keskin, bunlar daha atik. Elinizdeki sigarayı görür görmez yansın yanmasın sokulup bir kibrit çakıyor! Öyle ya. İnsan bu türlü ikramdan da mahcup olmazsa hiçbir şeyden utanmaz. En aşağı kuruşa bir kahve ısmarlarlar. Artık çeşit! Caneriği satandan tutun da simitçiye varıncaya kadar vapurda sakın ne kadar tacir varsa cümlesi birer birer başvuruyor.”³⁶

Satıcıların bu durumuna rağmen Ahmed Rasim yine de şirketin muntazam bir idare, vapurların temiz ve seri olduğunu düşünür. Memurları terbiyeli, kaptanları ise nizamperver insanlardır.³⁷

Köprüden kalkan vapurlardan Üsküdar’a gideni takip edebilirsek biraz daha detaylı bilgi alabileceğimiz Ahmed Rasim’i yanımızda buluruz:

“Yine mahud iskele. Yanaşır yanaşmaz gürültü başladı.

- Hanımlaaaar ! Yürüyün. Sonra çıkamazsınız. Dadı abla! Dikkat et! Sarıyer’e bir çuval var... bileti sende mi? Yok... Sahibindedir. Savulun varda. İskeleyi çek. Halatı bırak. Mola et. Ay hanımın çocuğu içeride kalmış... Telaş, kıyamet! Öyle ya vapurda da mıhlı gibi oturulmaz a, hiç olmazsa insan makine seyreder. Ederken dalar vapur açılmış...Annesi gel der, çocuk ağlamış suratla tepinir. Haydi! Tornistan. Bir vâveylâ!.. Öyle ya! Kadının da hakkı var. Şimdi ensesine nasıl bir tokat indirmesin. Ona bin kere yanımdan ayrılma demiş.”³⁸

Vapurlar sabahları تنها olup genelde yabancı uyruklu yolcuları bulunurdu. İlerleyen saatlerde biniş ve inişlerdeki kargaşalıklar vapurun kalabalık olduğunu gösterirdi. Yabancıların da aralarında sohbet ettiğine tesadüf edilirdi. Ekseriya gündelik konulardan sohbet edilir, kimileri de bilerek ya da bilmeyerek diğer yolcuları rahatsız ederek vakit geçirirdi. Ayakkabılarını çıkaranlardan, ıslak muşambaları yanındaki insanların kıyafetini ıslatanlara kadar çeşit çeşit manzaralara şahit olunabilirdi.³⁹

.....

36 Ahmed Rasim, *Şehir Mektupları*, 1-2, s.276-277.

37 Ahmed Rasim, *Şehir Mektupları*, 1-2, s. 277.

38 Ahmed Rasim, *Şehir Mektupları*, cilt 1-2, s. 277.

39 Tercüman, s. 128.

Osmanlı basın dünyasının en önemli kalemlerinden biri Basiretçi Ali'nin vapurlardaki gözlemleri bize vapurlardaki sosyal hayatı aktarması açısından çok kıymetli bilgiler ihtiva etmektedir. Basiretçi Ali Bey vapur kalabalık olduğu bir sırada tesadüf ettiği bir hadiseyi aktarır. Buna göre 25 no'lu şirket vapurunun birinde Boğaziçi'nden İstanbul'a gelirken müşterilerden biri vapur kalabalık olduğu için çarkın aşağı indiği merdivenin yanına oturmuş durmaktaydı. İngiliz çarkçı aşağıdan çıkıp müşteriyi azarlamış, ancak başkaları daha sonra oturmaya devam ettiğinde çarkçı bir şey söylememişti. Ali Bey mezkûr yere oturmanın yasak olması durumunda bunun herkes için câri olması gerektiğini belirtir. Çarkçının bu davranışını yolsuz olarak tanımlar.⁴⁰

Basiretçi Ali Bey gazete dağıtıcılarının önceden beri vapurlarda gazete sattığını, bir süre sonra yasaklanmış olacak ki gazete satan kişilere rastlanmadığını aktarır. Bu duruma itirazla Ali Bey, "Bundan maksat ne olacağını bilemeyiz. Çünkü şirket tarafından menedilmiştir desek bu hususta şirket için bir güne mahzur tasavvuruna imkân göremiyoruz. Vapur kahvecileri tarafından mümanaat olunmakta olduğuna zehap etsek bu karin-i isabet değildir. vakıa onlar bazı satıcıları vapurlara duhulden menediyorlar. ... her ne hal ise biz bundan memnun değiliz."⁴¹ diyerek duruma itiraz eder.

Vapurlarda yaşanan sorunlardan biri de akşam saatlerinde fener yakılmamasıdır. Olayın şahidi yine Basiretçi Ali'dir. Özellikle Köprü'den hareket eden son vapur akşam ezanından sonra kaldığından dolayı içinde fener yakılması gerekiyordu. Ancak vapur memurları tarafından buna asla dikkat edilmediğini belirten Ali Bey, gerek güvertede ve gerekse kamaralarda gaz ya da fener yakılmamasının iskelelerde vapura binilip inilirken bazı kazalara sebebiyet verildiğini, geceleri fener yakılmasının lüzumlu olduğunu ihtar etmişti.⁴²

Üsküdar'a sefer yapan vapurlarda zaman zaman bazı olaylar yaşandığı oluyordu. Örneğin:

.....

40 Basiretçi Ali Efendi, s.163

41 Basiretçi Ali Efendi, s.348.

42 Basiretçi Ali Efendi, s.466.

20 Şubat 1891’de yapılan bir seyrüseferde, akşamları Kuzguncuk postası yapan bir Şirket-i Hayriye vapurunun perşembe günü makinesi bozulmuştu. Bundan dolayı Köprü’de kalmış olan 40 kadar Kuzguncuklu için özel bilet verilerek semtlerine nakledilmesi amacıyla Hacı Hasan Kaptan kumandasında 14 numaralı vapur tahsis edilmişti. Yalnız, kaptan havanın sertliğini bahane ederek yolcuları Üsküdar iskelesinde ve vapurun içinde öylece bırakıp kaçmıştı.⁴³

Yine şirkete ait vapurlarda yaşanan bir olayda ikinci mevki yolcuları birinci mevkiye geçmişlerdi. 21 Ağustos 1908’de yaşanan bu olayda ikinci mevki yolcuları mevcut biletleriyle birinci mevkiye geçerek oturmuşlardı. Durumu fark eden bilet görevlileri bu yolculardan birinci mevki bedeli olan parayı talep etmiş, fakat yolcular biletçinin talebini reddetmişler ve mevzu daha da büyümüştü. Bir başka olayda müşteriler vapurların geç kalmasını protesto etmişlerdi. 17 Kasım 1908 Cuma gecesi saat 1.00 sularında Köprü’den Yeniköy’e 65 numaralı vapur hareket ettikten sonra meydana gelmişti. Yolcularını alıp seyrüsefere başlayan vapurda bulunan Küçük Zabitan Mektebi Muallimi Ali Bey ve beraberindeki Üsküdarlı yolcular, vapurun tarifi haricinde içinde bulundukları vapuru zorla Üsküdar iskelesine uğratmak zorunda bırakmışlardı. Mesele yalnız vapurun zorla yataştırılmasıyla bitmemiş, Ali Bey, halkı vapur ve kaptan için yuhalatmış ve yolculara bilet aldirtmamıştı. Olayın hemen ardından bu sefer Üsküdar iskelesine 41 no’lu vapur gelerek az önceki 65 no’lu vapurun yolcuları gibi davranmışlardı. Ancak halkın neden böyle yaptığı sonradan anlaşılmıştı.⁴⁴

Yolcu Şikâyetleri

Vapurlardaki yolcu şikâyetleri, bilet fiyatlarının yüksek oluşu, gemilere aşırı yük koyulması, kaptanlarla mürettebatın ihtiyatsızlıkları, gişelerin kurulması, vapurların erken ve yavaş hareket etmesi vb. konulardan oluşuyordu. Şimdi bu şikâyetlere yakından bakabiliriz.

.....

43 Levent Düzcü, “Osmanlılarda Buharlı Gemi-Kent, İnsan İlişkisi: Yakınçağda Vapurların Üsküdar Kenti Ve Toplumu Üzerinde Yol Açtığı Değişim (1847-1910)”, *Üsküdar Sempozyumu VII*, İstanbul, 2012, s. 478.

44 Düzcü, s. 478-479.

Bu şikâyetlerden biri Kasım 1864'de yapılmıştı. Bu şikâyete göre kış mevsiminde Anadolu tarafına işleyen iki vapurdan birisi sabahları erken hareket ettiğinden esnaf ve tüccarın çoğu onunla gidip diğer vapura kalan müşterinin çoğu da memur ve katiplerden ibaretti. Bu ise saat 3-3.00 vakitlerinde Beykoz'dan hareket ederek saat 5.00 sıralarında İstanbul'a indiğine ve bu vakit ise memurlar için mevsim olarak erkendi. Bu durumda vapur müşterilerinden bazılarıyla konuşularak, en sonra İstanbul'a inen vapurun hiç olmaz ise saat 6.00'da Köprü'ye yanaşmak üzere birinci iskeleden saat kaçta kalkması lazım gelir ise ona göre hareket ettirilmesi uygun görülmekteydi. Ayrıca akşamları Köprü'den en sonra hareket eden vapurun Vaniköyü'ne çıkan müşterisinin çoğu Kandilli'den olduğu halde oraya uğramasından dolayı bunlar mecburen Vaniköyü'ne çıkıp birçok sıkıntı çekmekteydiler. Bu vapurların da Kandilli iskelesine uğratılması halk tarafından talep edilmekteydi.⁴⁵

Bazı vapurların yavaş hareket etmesi de şikâyet konusuydu. Bunlardan ikisi 4 ve 5 no'lu vapurlardı. Ahmed Rasim bunlara yavaş sallanan kuyruk demektedir. Kadıköy'e işleyen bu iki vapur oruçlu kişilerin "midelerine halel ve hatırlarına" uyuşukluk vermektedir. Her iki vapurun oruç bozma hususunda gösterdiği bu kolaylıktan Kadıköylülerin istifade ettiğini düşünen yazar, sakinlerinin çoğunun sahura kalkmadıklarını muhabiri vasıtasıyla öğrendiğini not eder.⁴⁶

Yukarıdaki vapurlara ek olarak 11 ve 14 no'lu vapurların daha da yavaş seyrettiğini anlıyoruz. Ahmed Rasim, bu iki vapurun çalkalandığını, içindekileri omuz omuza, kafa kafaya karanbol ettirdiğini, çocuk ve zayıf kadınları bulandırıp yerlere serdiğini, insanları küpeşmeye çıkmaya mecbur ettiğini belirtir. Bu iki vapurun haline bakan birinin "Bu vapurlar ki derya üzredir deryada yürümezler" ifadesini kullandığını, daha sonra evine gelip aşağıdaki şiiri okuduğunu anlatmıştır:

*"Yüzler gerçi ağnami fakat mantarî yüzmezler
Efendi! Eskiye hürmet edip pirâni yüzmezler*

.....

45 BOA, Meclis-i Vâlâ (MVL), 457-82, lef 3, 5 Cemaziyelahir 1281 / 5 Kasım 1864.

46 Ahmed Rasim, *Şehir Mektupları*, 1-2, s. 289.

*Emekdârân bahr-i çeşmi istihzâ ile süzmezler
Hava sert olmadıkça ukde-i zinciri çözmezler
Bu vapurlar ki derya üzredir deryada yüzmezler*

Bu şiire Ahmed Rasim cevap vermeyi daha ılımlı ve gerekli görür ardından özlü bir satırla önce “Bu vapurlar ki deryâ üzredir tamir görmezler” ifadesiyle vapurların tamir görmemesinin en büyük sorun olduğunu anlatır. Ardından bir dörtlükte durumu daha da açar:

*“Yüzerler rûy-ı deryâda fakat takdir görmezler
Batidirler onun için seylî-i tedvir görmezler
Nedense hâl-i cûsbân-ı nâhudâ tebdîr görmezler.”⁴⁷*

1872’de La Turquie gazetesinde şikâyetleri toplu olarak görmek mümkündür. Tarih sırasıyla gidersek 1 Temmuz’da 32 no’lu vapurun bir kayıkla çarpışması, 8-9 Temmuz’da şirketin kaptanları hakkında yapılan şikâyetler, 11 Ağustos’ta şirketin aşırı kâr yaptığı, 13 Ağustos’ta hizmet kalitesinin düştüğü, 14 Ağustos’ta şirketin çok para kazanma hırsı, 31 Ağustos’ta 20 no’lu vapurun Trabzon vapuruyla çarpışması ve 32 no’lu vapurun sürekli arıza yapması, 3 Eylül’de Köprü’de 17 ve 32 no’lu vapurların çarpışması, 16 Ekim’de 18 no’lu vapurun arıza yapması üzerine 19 no’lu vapurun yolcuları alması ama 19 no’lunun gecikmesi, 27 Kasım’da 6 no’lu vapurun makine arızası yapması nedeniyle yolcuların tehlike yaşaması gazetede şikâyet konuları olarak öne çıkmıştır.⁴⁸

Vapurlarla ilgili bir başka şikâyet konusu Rumeli tarafına giden vapurların daha menfaatli olduğu üzerineydi. Basiretçi Ali Efendi bu durumu konu edinmişti. Ona göre şirket vapurlarından istifade edenler Rumeli tarafına gidenlerdi. Vanıköy’den başka Anadolu tarafına gidenlerin ise o faydadan istifade edemediği, iskelelere yanaşan vapurların sayısından bunun rahat anlaşılabileceğini söyler. Böyle bir durumun nedenleri üzerinde de duran Ali Efendi, “Kandilli iskelesinin müşterisi az olduğundan” masrafını çıkarmıyor da ondan dolayı geçiştirildiğini düşünmektedir. Bu tür şirketlerin bir yandan ettiği zararı diğer taraftan kazandığının aşikar olduğunu, vapurlar Beykoz koyunu dolaştığı için son iskelelerine geç kaldıklarını belirtir. Söz konusu üç dört dakika gecikmeyi önlemek için Kandilli iskelesi ge-

.....

47 Ahmed Rasim, *Şehir Mektupları*, 1-2, s. 290-293.

48 Müller-Wiener, s. 153.

çiştiriliyordu. Ali Efendi konuyu irdelemekte kararlıydı:

“Şimdi 11 vapuru Kandilliye yanaştığı halde 10.30 vapuru niçin uğramamalı! Eğer bu vapur Büyükdere’ye kadar gidiyor ise Rumeli cihetinin sabahtan akşama kadar müteaddit vapurları var iken bir de Anadolu tarafının iki vapurundan birini dahi Büyükdere’ye geçirmek için Kandilli müşterilerini kış günleri Vaniköyü’ne dökmede sebep nedir? Hangi insaf razıdır? Bunların içinde bilfarz evine gidip yemek pişirecek kimsesiz kadın dahi bulunabileceğinden, 11 vapuruyla Kandilli’ye çıksa, ezanla beraber hanesine vardığından yemek pişirmeye vakit bulmayıp aç kalır. On buçuk vapuruyla gitse Vaniköyü’nden Kandilli’ye yine o hesaba geldikten başka, yolca çekeceği sefalet yanında kâr kalır.”⁴⁹

Basiretçi Ali Efendi’ye göre 24 Teşrinisaniden itibaren vapurların hareket vaktini gösteren ilana bakıldığında, Anadolu yakasının Vaniköy’den yukarısına iki vapur gidip geliyordu ve bunlardan sabahları Beykoz’dan 2.30’da hareket eden vapura yetişilemez ise 4.30 vapuruna kadar müşteriler beklemek zorunda oluyor ve işinden gücünden geri kalıyorlardı. Ayrıca akşamları Kandilli’ye yalnız 11.00 vapuru uğramakta olduğu halde biraz rüzgâr olduğu zamanlar bu vapur da yanaşmamayı adet edinip geçen pazartesi ve salı günleri Kandilli’ye bilet vermişti. Kaptan müşteriye ezan üzeri Vaniköy’e indirip birtakım çoluk çocuk karanlıkta, yağmur ve çamurlarda yola düşerek Kandilli’ye gönderilmişti.⁵⁰

Vapurlardaki başlıca sorunlardan biri de fazla yolcu alınmasıydı. Sorun sadece yolcunun değil aynı zamanda Bâbüâlî’nin de önüne gelen bir mesele olarak gündemi yer yer meşgul etmişti. Dönemin şartları düşünüldüğünde ve vapurun henüz yeni bir alışkanlık aracı olarak görüldüğü hesaba katıldığında başlarda vapurların fazla yolcu taşımasını belki pek de yadırgamamak gerekiyor. Ancak vapurların İstanbul Boğaziçi’nde giderek bir alışkanlık haline gelmesiyle birlikte bu konu yolcuların da meselesi olacaktır.

.....

49 Basiretçi Ali Efendi, s. 223.

50 Basiretçi Ali Efendi, s. 223-224.

Henüz Şirket-i Hayriye'nin kuruluşundan birkaç sene sonra 1856'da mevzu Bâbîâlî'nin gündemi olmayı başarmıştı. Şirket vapurlarının bir müddetten beri yük sınırından daha fazla insan almakta olduğu işitilen bir konu olduğu gibi 15 Haziran 1856 günü adı geçen vapurlardan biri pek çok müşteri alarak Kurşunlu Mahzen önüne gelmişti. Bu sırada vapurda bir feryat kopmuş, kaptan paşa olaya tesadüf edince mavna ve sandallar göndererek vapurdaki yükü hafifletmişti. Bâbîâlî, söz konusu vapurların emniyet vermediğini not etmişti.⁵¹

Vapurlara fazla yolcu bindirilmesi meselesi ilerleyen yıllarda da sürmüştü. 1 Ocak 1858 tarihinde birçok kişinin imzasının olduğu arzuhalde şirket vapurları şikâyet edilmişti. Arzuhal muhtemelen Boğaziçi sakinlerine aittir. Arzuhale göre Şirket-i Hayriye vapurları yüklerinden fazla yani iki kat yolcu alarak güvertelerine nihayetsiz derecede ağırlık taşımakta ve izdihama sebebiyet vermekteydi. Arzuhale imza atanlar kimsenin gönül rahatlığıyla evlerine gidemediğini, birkaç kez durumu şirket idaresine ilettiklerini ancak bir netice alamadıklarını, hatta mezkûr vapurların birçok iskeleye uğramasıyla insan yığınlarının günbegün arttığını belirtmişlerdir. Şirketin bu kadar nüfusu her gün kalbi heyecana düşürmesi herkese korku ve ıstırap vereceğinden Bâbîâlî'nin gerekli tedbirleri alması isteniyordu.⁵² Arzuhalden sonra konu Meclis-i Vâlâ'nın gündemine gelmişti. Burada yapılan görüşmede vapurlardaki yolcu fazlalığının yalnızca cumartesi akşamlarıyla pazartesi sabahları görüldüğü, bu sorunu çözmek için de Sarıyer isimli vapurun söz konusu gün ve vakitlerde tayin edildiği ifade edilmiştir.⁵³ Vapurlardaki sıkışıklık yolcuları rahatsız ediyordu. Böyle bir durumun etkisiyle bazı yolcular kayıkları tercih ediyorlardı.⁵⁴

Vapurların fazla yolcu alması 17 Şubat 1867'de Tasvir-i Efkar'a da konu olmuştu. Gazeteye muhtemelen bir vapur müşterisi tarafından gönderilen uzun bir varakada Üsküdar'a gelen vapurun

51 BOA, Sadaret Mektubi Kalemi Nezaret ve Devair (A.MKT.NZD), 186-42, 11 Şevval 1272 / 15 Haziran 1856.

52 BOA, MVL, 812-4, 15 Cemaziyelevvel 1274 / 1 Ocak 1858, lef 1.

53 BOA, MVL, 812-4, 13 M 1275 / 23 Ağustos 1858, lef 2.

54 Müller-Wiener, s. 154.

inanılmaz kalabalık oluşu öne çıkarılmıştı. Üsküdar'a geldiğinde vapur, kadın-erkek herkes görülmedik bir hal ile vapurun davlumbazına ve küpeştesine sarılarak hücum etmişlerdi. Bu sırada bir kadının kucağında ve tahminen bir buçuk, iki yaşında bir çocuk sıkışmaktan yaralanmıştı. Bir zat ise ayaklar altında kalmıştı. Birbirini dökmek, sökmek ve çamurlara düşüp kalkmak gibi durumların ve kadınlar ile çocuklar ağlayıp feryat etmeleriyle konu başka bir boyuta geçmişti. Vapur, bu halde yükünün bir mislinden fazla yolcu alarak hareket etti.⁵⁵

Fazla yolcu meselesi yıllar sonra da gündemden düşmemişti. Hatta sorun Teodor Kasap'ın çıkarmış olduğu Hayal adlı mizah gazetesine de konu olmuştu. 14 Ocak 1874 tarihli Hayal'de yayınlanan Berberian imzalı bir karikatürde denizin ortasında aşırı yolcu sebebiyle neredeyse batmakta olan bir yolcu gemisi resmedilmişti. Bacasında 6 no'lu diye yazılan gemi bacasına kadar yolcuyla doluydu. Karikatür, bu aşırı yolcu izdihamını şu şekilde ifade ediyordu: "Ay oğul, yer yok diyoruz. Bacanın içi de doldu, işitmiyor musunuz?"⁵⁶

Bu sefer yine aynı yılın yaz aylarında haftada iki kez yayınlanan Latife isimli mizah gazetesinde vapurlardaki aşırı yolcu kalabalığının biniş ve inişlerde yol açtığı sorun gündeme getirilmişti. Bu zamanlarda vapurlar, Galata Köprüsü'ne yanaşıp yolcu indirirlerdi. Bu vapurlardan 13 no'lu Üsküdar vapuru da Köprü'ye yanaşıp yolcularını tam indirmek üzereyken üstü başı yırtık olan biri vapur yönünden koşarak gelir. Tam da bu sırada Köprü üzerinde olan biri de dengesini kaybedip düştüğü bir sırada, diğer bir taraftan merakla sormayı ihmal etmez: "Aman efendim! Ne bu hal? Bir kazaya mı uğradınız?" Üstü başı yırtılan kişi ise cevap verir: "Hayır birader! Üsküdar vapurundan çıktım. Hele bin şükür bir yerim sakatlanmadı!"⁵⁷

Vapurların kalabalık halini bu kez Basiretçi Ali Efendi resmetmişti. Ezan vakti bir vapur, geldiği sırada bir mavna gibi Köprü üzerinde biriken birkaç yüz kişiyi aldığı ve bir adam dahi alma ihtimali olmadığı bir şekilde Yemiş iskelesine vardığı sırada kaza yaptı. Vapu-

.....

55 Tasvir-i Efkâr, 459, s. 12 Şevval 1283 / 17 Şubat 1867.

56 Memiş, "Osmanlı Deniz Ulaşımında", s. 207.

57 Memiş, "Osmanlı Deniz Ulaşımında", s. 207.

run içinde fener olmadığı halde gece vakti karanlıkta diğer iskelelere uğrayıp en son Halıcıoğlu iskelesine varılmıştı. Vapurdan çıkıldığı sırada “bir ihtiyarın bir ayağı vapur ve diğer iskelede iken düşüp boş böğrü iskelenin keskinliğine gelerek biçarenin nefesi kesildi.”⁵⁸

Şirket vapurlarıyla ilgili olarak şikâyetlerden biri de Köprü’de ve uğradıkları iskelelerde mevcut olan müşteriler girer girmez vaktiyle gelemeyip de vapura telaş ve süratle yetişmeye çalışan halkı beklemeden hareket etmeleriydi. Konu Tasvir-i Efkâr gazetesinin bir sayısında yer bulmuştu. Gazete bir vapurun zamanından üç dört dakika sonra hareket etmesinin kimseye zararı olmayacağını, sıradan bir insanı beklemediğini, buna karşın tanınmış kişilerin uşağını göndertip vapuru beş dakika ve belki bir on beş dakika beklettiğinin müşahade edildiğini belirtir. Şirket vapurları iki dakika beklemeyerek açılıp gitmekteydi. Gazetede bir anne ile oğlunu ayıran vapur tasvir edilir. Olay Köprü’de yaşanmıştı. İçinde bulundukları Arnavutköy’ü son vapuruna girmek üzere validesiyle gelmekte olan bir küçük çocuk vapurun çarkını işlettiğini görünce koşarak içine atlamış, annesi gelinceye kadar vapur bütün bütün açılıp gitmişti. Çocuk yalnız vapurda kalıp annesi ise Köprü’de kalarak ikisinin feryadı herkesi mahzun etmişti.⁵⁹

Vapur Biletleri

Yolcuların vapurlara binebilmesini sağlayan yegâne vasıta biletletti. Şirketin vapurlarda ilk kullandığı biletler tarihsiz olup her gün toplanır, akşam üstü de bir memur tarafından yakılırdı. Bu yöntem uzun zaman alıyordu. Biletlerin üzerinde bir tarih olmadığı gibi taş basması olduğu için taklidi de kolaydı. Bilet içinde ilk zamanlar İskender Efendi adında bir kişi görevlendirilmişti. Söz konusu bu ilk biletler sonradan kaldırıldı ve tarihli biletler ortaya çıktı. Bu yeni biletler üzerinde Galata’da Manukyan matbaasında basılırdı.⁶⁰

Yine ilk biletlerde bir marka vardı. İskeleden girenler bir marka alarak vapura binerlerdi. Gişe usulü olmadığı için biletler vapurun içinde satılırdı. Biletçi müşteriden markayı alır, ardından ona

58 Basiretçi Ali Efendi, s. 181.

59 Tasvir-i Efkâr, 461, 18 Şevval 1278 / 18 Nisan 1862.

60 Boğaziçi-Şirket-i Hayriye: Tarihçe-Salname, s. 26.

teneke kutularda duran biletlerden birini verirdi. Bu biletlerde iskele ismi yazmazdı. Daha sonra perforeli uzun biletler tedavüle girmiştir. Bunlarda iskelelerin isimleri yazılıydı ve marka artık tarihe karışmıştı. Gişeler 1881'de kuruldu. Gişelerin ortaya çıkması bilet kontrolünü ve yolcuların vapura düzenli girişini de kolaylaştırmıştı. Ancak gişe kulübelerinin yapılıp biletçilerin görevine son verilmesi ilk zamanlar iyi karşılanmamıştı. Bazı iskelelerde gişe kulübeleri semt halkınca tahrip edilecekti. 1906 yılından itibaren şirket abonman, gidiş ve dönüş biletleri üzerinden düzenleme yaptı.⁶¹ Bunların yanında şirketin yaptığı yeniliklerden biri de sonraki yıllarda abonman biletlerinin icadıydı. Ayrıca birinci ve ikinci mevkiler için bir güne mahsus olarak gidiş ve dönüş biletleri de verilmekteydi.⁶²

Biletlerin türlerinde olduğu gibi fiyatlarında da zamanla bir değişme söz konusuydu. Bu değişme elbette şirket idaresi tarafından yapılan zamlarla ilgiliydi. Ancak vapurun müdavimi olan yolcuların bu zamlara olan tepkisi de vâkiydi. İlk zamanlar bilet fiyatlarının Köprü'den diğer iskelelere göre değiştiği anlaşılmaktadır. 1871 Haziran ayına ait bir gazete ilanında Köprü'den Üsküdar'a ve oradan Beşiktaş'a gidecek olan bir vapurun ücreti mevkili yer için 6 ve mevkisiz yer için 4 kuruştur. 17 no'lu Bahariye adlı vapur Yeni Mahalle'den kalkıp Mezarburnu, Büyükdere, Tarabya, Yeniköy, Mirgün iskelelerine uğradığı için ücret bedeli 10 kuruştur.⁶³ Örneğin 1889 yılında mevkili yerde oturan yolcular Köprü'den Üsküdar'a 50, Çengelköy'e 70, Kandilli'ye 100, Anadolukavağı'na 160 pare bilet bedeli ödüyorlardı.⁶⁴ Tabi bu fiyatlar daha sonraları da epey değişmiş olmalıydı. Muhtemelen iskelelere göre fiyatlar da değişmiş olmalıdır ki şirketin kendi salnamesinde bilet fiyatları için elimizde bazı yıllara göre ortalama veriler bulunmaktadır. 1901'de 51,5; 1902'de 52; 1903'de 52; 1904'de ise 53 pare olarak görünmektedir.⁶⁵ Şirketin bilet fiyatlarını yer yer artırması her zaman için şikâyet konusu olmuştur. Ahmet Rasim bu durumu oldukça veciz bir şekilde ifade etmiş, bilet fiyat artışının kiralari da etkilediğini belirtmişti:

.....

61 *Boğaziçi-Şirket-i Hayriye: Tarihçe-Salname*, s. 26; Müller-Wiener, s. 153.

62 *Boğaziçi-Şirket-i Hayriye: Tarihçe-Salname*, s.159.

63 Hakâyıku'l-Vakayi, 288, 7 Rebiülahir 1288/ 26 Haziran 1871, s. 4.

64 Düzcü, "Osmanlılarda Buharlı Gemi, Kent-İnsan İlişkisi...", s. 475.

65 *Boğaziçi-Şirket-i Hayriye: Tarihçe-Salname*, s. 45.

“Boğaziçi ahalişi Şirket-i Hayriye’nin seferlerini çoğaltacağı yerde hasılatını çoğaltmak için bilet fiyatını artırmaya teşebbüs edeceği haberinden pek ziyade endişe etmektedir. Bu sene pek çok ev kiraya verilemediği gibi eğer bu türlü teşebbüste de bulunulursa gelecek sene için daha fazla bir düşüş yaşanacağı bellidir.”⁶⁶

Biraz da vapurlarda biletçiyle yolcular arasında geçen diyaloglara ve oradaki atmosfere yakından bakmak faydalı olabilir. Vapurlarda yolcular arasında dolaşan biletçi memur, resmi ceketi baştan aşağı ilikli, lastik yakalı, pantolonu ise düz ve ütülü, potini de cilalı ve boyalı bir şekilde tasvir edilmektedir. Bu noktada biletçi ile yolcular arasında yaşanmış muhtemel bir diyalogu vapurların daimî müdavi-mi olan Ahmet Rasim’den dinlemek gerekir:

- “- Bilet!
- Hey! Torbalı... Bilet!
- Hoca!.. Sakallı!
- Deldin a!
Sırıtarak, kendi kendine:
- Deldik mi?
- Valide!. Valide...
- Vay, ben senin neden validen oluyormuşum?.
Gülümseyerek:
- Hemşirem hanım, bilet!
- Sen aynaya geç de kendine gül.. Bir de memur olmuş. Baksan a şuna.
Münasebetsiz..
- Çattık!.
- Çatır çatır çatla. Biletçi olmuş da kendisini adam sanıyor.
Yük memuru araya girerek:
- Memura karşı...
- Sen neci? Herkes sizin eğlenmeniz mi memursanız...
- Aldırma.. Bilet!
(Abani sarıklı biri)
- Bu Üsküdar vapuru mu?
- Değil..
- Ya hangisi?
- Bugün ters kalkmışız..

.....

66 Ahmet Rasim, *Şehir Mektupları*, Haz: Hande Çetin Ongun, Kapı Yayınları, İstanbul, 2013, s. 13-14.

- Aah! Kalkmamış, duruyor işte!
- Burası değil, anlamıyor musun?
- Ne bağıırıyorsun?
- Haydi hemşerim, git, işim var.
- Benim yok mu?
- Of be! Hişt, muşambalı! Bilet!
- Nah.
- Yok babacığım, burası Üsküdar iskelesi değil... Öteye git.
- Deminden beri söylesene ne geveleyip duruyorsun.
- (İhtiyar bir kadın)
- Hu, memur efendi, bu çocuğa bilet ister mi?
- İster... (Küfeci çocuğa): Ulan keleş, küfeni başına geçireceğim!
- Ayol, bunun neresine bilet?
- Baksanıza mösyö memur, bundan sonra yine vapur vardır?
- Bir saat sonra madam! Bilet!
- Çatalı, sana söylüyorum. Hâlâ gidiyor. Çevir şunu be!
- Nasılsınız? Efendi?
- Pek âlâ, pek âlâ...
- Bilet! Bunun yük bileti yok mu?
- Yükten sana ne? Ben götürüyorum.
- Vapur da götürecek amma..
- İndirmem, sırtımda tutarım.
- Beygire binmeyi unutmuşsun.
- Beygire de binerim vapura da..
- Binersin amma, parasıyla... Nereye? Gidemezsin, bilet !
- Vay beyim, akşam orada mısın? Gelirim.
- Koş Ahmet Efendi, şu Arap karısını çevir.⁶⁷

Yiyecek ve İçecek

Vapurlardaki yolcular için yeme içme işi çarkın yanında ve geniş bir yerde bulunmaktaydı. Bunun yanında müşterilerden bazıları büfenin hemen yanındaki tezgâhın başına iskemleleri çekerek sessizce içerlerdi. Aslında bunlar akşam taifesiydi ve bu kişilerin vapurlardaki düzenli tanışık olduklarını tahmin etmek zor olmasa gerek. Köprü'den başlayan vapur yolculuğu, Beşiktaş'ı geçtikten hemen sonra büfenin çevresinde biriken toplanan genç yaşlı erkeklerin sohbetle-

.....

⁶⁷ Ahmet Rasim, *Eşkâl-i Zaman*, s. 66-68.

riyle bir buçuk saat sürer giderdi. Etrafindaki bu tür toplanmalarıyla vapur yolcularını kaynaştıran en önemli mahal büfeydi, denebilir.⁶⁸

Vapurlarda içki ve sigara kullanımı baştan beri yasaktı. Ancak vapurun kahve ocaklarında muhtemelen el altından yine de içki satışı anlaşılan başlarda yapılıyordu. Konu gündeme geldiğinde hemen yeniden uyarılar yapılıyordu.⁶⁹

Kaptanlar

Yolcuları ilgilendiren bir diğer konu vapur kaptanlarıydı. Şirket için kaptanların tecrübeli ve ehliyetli olmaları önemliydi çünkü yolcuların emniyetleri söz konusuydu. Şirketin kuruluşunun henüz çok erken tarihinde - 1853 yılında - Beylerbeyi vapurunda bir kaptanın değiştirilmesi hususunda vapur müşterileri Bâbîâlî'ye arzual vermişlerdi.⁷⁰ Kaptanlar vapur için çok değerli kişilerdi. Vapur yolcuları düzenli kullandıkları bu deniz aracını ve elbette kaptanıyla ister istemez duygusal bir bağ da kuruyorlardı. Yukarıdaki vapurda olduğu gibi bir başka örnekte 74 no'lu vapurun kaptanı Şeref ile Boğaziçi halkı arasındaki bağ İstanbul tarihine not düşülecek türdendi.⁷¹ Şeref Kaptan'ın, kıyıdağı halkı düdüğüyle selamlaması, ona halkın sevgisini kazandırmıştı. Şeref Kaptan, gemisine hâkim ve mesleğinde ustaydı.⁷²

Vapur Arıza ve Kazaları

Vapurlar seyrüseferi sırasında zaman zaman arıza ve kaza yapabilmekteydi. Gerek makine ve kazanlarından kaynaklanan sorunlar, gerekse bir kayık ya da mavnaya çarptığı vakiydi. Vapurlar neticede 1850 sonrasında Boğaziçi halkı için çok yeni bir olguydu

.....

68 Kaynar, s. 57.

69 BOA, Sadaret Mektubi-Mühimme (A.MKT.MHM), 417-30, 27 Rebiülahir 1285 / 17 Ağustos 1868 ; BOA, A.MKT.NZD, 347-39, 17 Ramazan 1277 / 29 Mart 1861.

70 BOA, A.MKT.NZD, 101-93, 21 Safer 1270 / 23 Kasım 1853.

71 Sevgül Türkmenoğlu, "Ziya Osman Saba ve Leyla Erbil'in Gözünden İki Şirket-i Hayriye Vapuru Hikâyesi", *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Yıl: 4, Sayı: 24, Mart 2016, s. 186-195.

72 Uğur Göktaş, "Boğaziçi'nde Deniz Ulaşımı ve Şirket-i Hayriye", *Tarih dergisi*, <https://www.tarihtarih.com/?Syf=26&Syz=351949>, Erişim: 18.12.2015).

ve ister istemez yeni bir teknoloji kültürünü temsil ediyordu. Bu yeni teknoloji Avrupa'da olduğu gibi İstanbul'da da yolcu taşımacılığında kullanıldıkça sorunları da gün yüzüne çıkacaktı. Önceki yelkenli ve kürekli gemilerde olmayan bir teknoloji durum ve olgusu halkın kelime dağarcığına yerleşmiş olacaktı: Arıza. Makine teknolojisine özgü bu yeni terim vapurlar ve elbette fabrikalarda toplumun yeni yeni duyduğu bir şeydi.

Vapurlarda arızayla ilgili ilk örneğimiz 28 Şubat 1862'de bir gazete haberinde geçer. Bu habere göre her gün akşam üzerleri Büyükdere'den kalkıp bazı iskelelere uğrayarak Köprü'ye gelmekte olan Şirket-i Hayriye'ye ait Rumeli vapuru geçen salı günü Beşiktaş'a uğrayıp müşterilerini çıkarıp aldıktan sonra biraz açıldığı sırada kazasında bir arıza ortaya çıktı. Vapurun içinde bulunan yolcular hayli endişelenmişler de kıyı yakın olduğundan hepsi salimen çıkarılmıştı. Bu sırada şirketin açıkta geçmekte olan vapurlarından bir diğeri durumu müşahade ederek Beşiktaş'a yanaşıp çıkan yolcuları alıp Köprü'ye götürmüştü.⁷³

Vapurların yaşadığı kaza durumlarından birine Ahmet Rasim de şahit olmuştu. Yazar özellikle Kadıköy vapurlarıyla sorun yaşadığı için örneği de oraya giden vapurlardan biriydi.

“Köprü ile Kadıköy arasındaki mesafenin kaç mil olduğunu bilemiyordum. Ben köye gelip giden vapurların büyük bir zorlukla mesafeyi kat ederek yarım saatten evvel varamadıklarını gördükçe şaşıyordum. Zaten Kadıköy vapuru matbaa dilinde hantallığı gösteren işaret ve alametlerden biri ise bunda abartı olduğuna hükmediyordum. Geçen gün bir münasebetle yine o vapurlardan birinde bulunuyordum. Vapur hareket ettikten bir iki dakika sonra bir gürültü koptu. Küpeşteye koşan koşana, herkeste bir korku. Ne var diye ben de seğirttim. Bakışlar öteden beriye, dolu yelken gelen bir mavnaya dikilmiş duruyor. Aman çarpışma olacak diyen diyene. Üstü başı oldukça temiz birine dedim ki, ‘Çarpışmada bizim için ne gibi bir tehlike var ki bu kadar korkuyorsunuz?’ Adamcağız dikkatle yüzüme baktı. Dedi ki: “Nasıl yok. Geçenlerde bunlardan biri vapurun çarkını hurdaya çevirdi.” Meğer korkan sadece ahali değilmiş. Kaptan da endişeli bir halde duruyordu. Başı, eli bir tarafta. Var kuvvetiyle, “Turn

.....

73 Ruzname-i Ceride-i Havadis, 86, 17 Şaban 1277 / 28 Şubat 1861, s. 1.

right, stop her” diye bağırıyordu. Her neyse kazayı, tehlikeyi atlattık. Yerlerimize oturduk. Artık çarpışma üzerine açılan sohbetlerin haddi hesabı yok. Fakat içlerinde tuhafça bir kişi dedi ki:

“Dikkat ettiniz mi?”

“Ne gibi?”

“Aman dikkat ettiniz mi?”

“Hayır”

“Biraz dikkat edin. Kaptan turn right deyince, makinelerden yukarıya doğru kesik kesik bir aman sesi geliyor. Full speed dedi mi bu amanlar biraz, biraz mı ya! Hissedilmeyecek derecede bir süratle tekrar ediyor. İskeleye yanaştığımız zaman kaptan merhametle stop dedi mi bir oh sesi çıkıyor.

Bu tarif, fevkalade bir ustalıkla ve bütün ayrıntılarıyla verildiği için epeyce güllüştük. Sanki varmamıza yakın gözüme deniz üzerinde bir rıhtımın ucu göründü. Bu nedir? diye sorduğum soruya “liman ağzıdır” dediler. “Neye yarayacak?” diye sordum. “İkmal edilirse buraya yanaşacak vapurları, diğer deniz taşıtlarını lodosun taarruzlarından kurtaracak” denildi.”⁷⁴

Yolculuğun Bitişi ve Vapurdan İnişler

Vapurlara biniş ve inişlerde vapurların iskelelere yanaşması da aynı derecede bir sorundu. Yolcular arasında iskele verileceği sırada vapurda yaşanan arbeye bazen büyük sorun olabiliyordu. Boğaziçi ve diğer hatlara işleyen yolcu gemileri o sıralarda Galata Köprüsü’nü iskele olarak kullanıp yanaşmaktaydılar. Bu yanaşmalar yer yer iskelede deprem etkisi meydana getiriyordu. İster istemez de iskelede vapur bekleyen insanlar birbirine çarpabiliyordu. Kadıköy vapurlarının bilhassa böyle vak’alarının olması dikkate şayandı. Vapura binerken ya da inerken yaşanan bu sıkıntı dönemin karikatürlerine de yansımıştı. J.Z. imzasıyla yayınlanan bu karikatürde bir batılı kadın ile onun şapkalı oğlu ve bir Osmanlı beyefendisinin şaşkın bakışları arasında bir yolcu iskeleden vapura sıçramaktaydı. Karikatürün hemen altındaki yazıda “Kadıköy ve Haydarpaşa yolcuları içinde jimnastik bilmeyenlerin İstanbul’a taşınacakları haber alınmıştır” diye yazılıydı.⁷⁵

.....

74 Ahmet Rasim, *Şehir Mektupları*, Haz: Hande Çetin Ongun, Kapı Yayınları, İstanbul, 2013, s. 28-29.

75 Memiş, “Osmanlı Deniz Ulaşımında”, s. 217.

Vapurdan iniş her zaman büyük bir olaydı. Kalabalık ve kargaşa içinde insanlar sıkışa sıkışa ve biraz da birbirini ite ite vapurun durmasını beklerdi. Ahmed Rasim, böyle bir duruma Köprü'de şahit olmuş ve kendince yaşanan vapur diyalogunu kaleme almıştı:

“Yolcular her zamanki gibi çıkma yarışına kalkıştıklarından, adım adım, omuz omuza sıkışıkça ortaya çıkan kitle yükseklik bakımından farklı, türlü türlü başlardan meydana gelmiş bir çalkantı heyulası biçimi bağlıyordu. Şaire nasıl hak verilmez: Bu çıkışı, çekilecek kahve tanelerinin değirmenin dişlerine doğru atılışına benzetmiş imiş!”⁷⁶

Vapurdan inmeye hazırlık bazılarının sezdirmeden yavaş yavaş yerinden kalkarak yaptığı bir hazırlığa benziyordu. Yine Köprü'den inceklerden örnek veren Ahmed Rasim'den alıntıyla yaşanan bir muhavereye bakabiliriz:

- Sıkışmadan, kendimi bir atayım.
- Oo!... Bizden önce davranmışlar!
- Sağ yandan hafif bir değme:
- Ha başlıyor... Ha!...
- Soldan az kuvvetli bir dayanma:
- Anlaşıldı...
- Önden, bir gerilme:
- Yavaş... Ayağımı...
- Arkadan bir kakma:
- Ne oluyorsun be?
- Efendi, ben ne yapayım? İtiyorlar!
- İtiyorlarsa..
- Yaşlı bir kadın sokularak:
- Durun bakayım!
- Tam bakacak sıra buldun... İşte!
- Herifteki enseye bak! Dürüm, dürüm!..
- Sağ kulağı hizasından ateş gibi bir nefes solur, kulağını tutarak:
- Yaktı be! Barut musun, mübarek?
- Bir aksırık:
- Eyvah! Paltoya yapıştırdıysa... Acelen ne? Kelle mi götürüyorsun?
- Otur yerinde, herkes çıksın, sen de çık!..
- Birdenbire arkaya dönerek, kızgın bir bakışla:

.....

76 Ahmed Rasim, *Eşkâl-i Zaman*, s. 88.

ŞİRKET-İ HAYRİYE VAPURLARINDA YOLCULAR VE YOLCULUK

- Ne kalkıp duruyorsun?
- Söylediği kimse kayıtsızca:
- Benim bir şey yaptığım yok, sana öyle geliyor!
- İki çocuğunu, sağlı sollu ellerinden tutmuş bir madama:
- Üsküdar vapuru beri yandadır.
- Uskumru yarıya inmiş.
- Akşama almalı... (Arkadakine) Dur be!
- Nasıl dur be, durduruyorlar mı ki!..
- Sinirli, atılğan bir hanım:
- Ay!.. Vallah, boğulacağım!..
- İşte bu fena!.. Vay, vay!.. Yapmayın yahu!
- Aman, çocuk var!
- Gözlüklü bir efendi:
- Doğrusu bu rezalet!
- Gitti bizim şemsiye!
- Bilet memuru:
- Acele etmeyin, düşeceksiniz... Durun, iskele verilsin!..
- Hacım dikkat et ha... araklarlar!..
- Lozan'da okumakta iken askerlik dolayısıyla dönmüş bir genç:
- İşte, bu Avrupa'da yok!
- Kalabalığı yaran bir keloğlan, kendisine göre bir eda ile:
- Hamal!
- Sürünme ulan!
- Biliyor musun, tifüsün arayıp da bulamadığı bir yer.
- Öf, sarımsak yemiş!
- Bak, bak, Mehmet! Herif kendini dalgaya vermiş, ayakta uyuyor...
- Ay, benim bilet düştü!
- Uğurlar ola..
- Ulan, ne aziz evlatlar var be! Bu pahalılıkta yumurta almış, ötekinin berikinin cebine koymuş. Çıt dedi mi vıcık vıcıktır!
- Ne oluyor?
- Bak, herif iskeleyi verir mi?
- On dakikada gel, yirmi dakikada çık!
- Bir öksürük:
- Amma serpti ha!
- İskele ağzında sıkışıklığın aşırı arttığı sırada, boğuk seslerle:
- Ay, be!
- Şimdi canım!...
- Kızcağızına ilerle!

- Hasbinallah...
- Atla!
- Hop!
- Köprü üzerinden geçer geçmez:
- Oh, be!"⁷⁷

Kaynaşan İnsanlar Topluluğu Ya Da Bir Meclis Olarak Vapurlar

Vapurlar, aynı mahallede oturan ya da oturmayan ister tanışın ister tanımasın, zamanla insanların birbirlerine aşına oldukları mekandı. Roman yazarı Afif Yesari vapurlarda aslında bir oturma düzeni olduğunu ima eder. Örneğin Kadıköy vapurunda hangi yolcunun nereye oturacağını aslında herkes tarafından bilindiğini, gelmeyen yolcunun vapurdakiler tarafından belli olduğunu not eder. Hatta vapurdakiler, gelmeyen yolcuların neden vapurda olmadığıнын sebebini araştırmaya başlarlar, birbirlerine gelmeyen vapur komşularını sorarlardı. Buna en iyi örneklerden biri 1924 Eylül'ünde yaşanmıştı. Vapurdan denize atlayarak intihar etmek isteyen bir kadının kimliğini vapur komşuları araştırmış ve ismini öğrenmişlerdi. Vapur yolcuları adı Leyla olan hanımın, o sabah kocası tarafından terkedildiğini öğrenmişti.⁷⁸

Vapur hayatı ve yolculuklar Türk edebiyatının birçok romanına da konu olmuştur. Bu eserlerden biri olan Tanpınar'ın Huzur romanında, kahramanlar Nuran ve Mümtaz bir vapur sohbeti ile birbirlerine yakınlaşmışlardı. Bunu Tanpınar veciz bir şekilde ifade eder: "Fakat hangi İstanbullu bindiği vapurda kimlerin bulunup bulunmadığını merak etmez? Hele yersiz kalmak tehlikesi yoksa". Bu ifadeleriyle vapur yolcularının genel bir tavırları olduğunu anlıyoruz. Vapurlar, yolculukların uzun olması hasebiyle içindeki yolcuların birbirleriyle kaynaşmasına imkân ve fırsat veriyordu, dersek yanlış olmaz. Uzun yolculuklar ister istemez sohbetleri iktiza edeceğinden, aynı iskeleden binen insanların birbirlerini araması gayet anlaşılır bir durumdu. Zorunlu yolculuklar ahbablıkları da beraberinde getiriyordu. Bir sohbet ortamı yine bir vapurda yaşanmıştı. Köprüden kalkan bir vapurun hemen başaltı kamerasında, nükteleri ile bilinen Nesip Karaçay Bey'in etrafında yaşanan sohbet meclisi de meşhurdur. Yine

77 Ahmet Rasim, *Eşkâl-i Zaman*, s. 113-116.

78 Kaynar, s. 55-56.

19. yüzyılın büyük edebiyatçılarından Ahmed Midhat Efendi'nin etrafında benzer bir vapur sohbet meclisinin varlığını biliyoruz. Onun etrafından genç, yaşlı, öğrenci vb. toplanır, çeşitli konular üzerine yaptığı sohbetler yolcular tarafından dinlenirdi.⁷⁹

Vapurlar onu kullanan edebiyatçılarla diğer yolcular arasında bazen agoraya benzer bir ortam teşkil ediyordu. Toplanmalar bir vapur meclisini andırıyordu. Son örneğimizi Cumhuriyet'in ilk yıllarından vereceğiz. 1924 yılında Şirket'in Köprü'den 7.30'da kalkan vapurlarından birinde yolcular, vapur biraz uzaklaştığı bir vakit tok bir sesle sarsılmışlardı. Bu gür sesin sahibi Şirket-i Hayriye Cemiyetinin reisi ve Balkan gazetesi yazarı Ethem Ruhi Bey'di. Yolcular başını çevirmiş onu dinliyordu. Ethem Ruhi, şirketin gece vapur hizmeti vermeyişinden şikâyet ediyor, "halkın başına geçerek şirket vapurlarının camını çerçevesini indireceğini" söylüyordu. Onun bu nutku yolcular tarafından alkışla karşılanıyordu. İlk başlarda kimsenin pek dikkatini çekmeyen konuşması az vakit sonra vapurda heyecan yaratmıştı. Vapur yolculuğu bir meclis-i mebusan müzakeratı şekline bürünmüştü. Söz alan bir genç vapurları eleştirmiş, "bu yolun yegâne çıkar yol olduğunu" ifade etmişti. Ardından bir avukat uzun bir izahat vermiş, yolcular "ders dinlemiyoruz" diye avukata çıkmıştı. Avukat, belediye genel meclisini konuyla ilgilenmedi diye suçlamıştı. Bu arada vapurda bulunan bir belediye meclis üyesi arkada yolculara açıklama yapmıştı. Bir süre sonra belediye meclisi konuyu gündeme almış ve bu 'vapur meclisi'nin gündemini kendi gündemine taşımıştı.⁸⁰

Vapurlar İçin Konulmuş Kurallar

Yukarıdaki anekdotlardan sonra bildirinin sonlarına doğru geliyoruz. Bu son başlığı şirketin koyduğu kurallara ayırabiliriz. Yolcuların emniyeti ve yolculuğun daha iyi olması amacıyla şirket tarafından ilk kuruluşundan itibaren sürekli kurallar konulmuştu. Şirketin, Osmanlı'nın son dönemlerine ait 1914 yılında hazırlanmış olan salnamesinde de benzer kurallara yer verilmişti. Söz konusu kurallardan bazıları şunları kapsıyordu:⁸¹

.....

79 Kaynar, s. 56-57.

80 Kaynar, s. 58.

81 *Boğaziçi-Şirket-i Hayriye: Tarihçe-Salname*, s. 153-155.

Haberleşme işleri Posta ve Telgraf Nezareti tarafından sağlanacak. Bu haberleşmeyle iskeleler birbirine bağlanacaktır. (madde 11)

Vapurlar dumanlı, karlı ve tipili havalarda iskelelerden hareket etmeyecek ve sakatlık durumunda en yakın iskeleye yanaşacaktır. (madde 12)

Yolcu adedine Bahriye Nezareti karar verecek ve bu bir levha ile asılacaktır. (madde 13)

Kazaya meydan vermemek için iskelelerin kapıları kapatılacaktır. Köprüye yanaşan vapurlardan müşteriler çıkmadıkça hammalların vapura girmesi şirket memurları tarafından yasaklanacaktır. (madde 16)

Her iskele başında yolcuların görebileceği sabit mahallere birer saat konulacak ve vapurlarda dahi görülebilecek bir yerde bulundurulacaktır. (madde 21)

Vapur biletleri köprü ve iskelelerde satılacak, köprüde her tür ve mevkiye özel biletler için birçok yer bulunacak. Bunların üzerine hangi yerlere ait olduğu yazılacaktır. (madde 22)

Şirket vapurlarında her iki mevkide de kanepeler olacaktır. Birinci mevki kıldan mamul kumaştan döşenecek ve kanepelerin güneşliği, yüksekliği ve dayanacak yerleri yolcuların rahat edebileceği bir şekilde üretilmiş ve sürekli tamir edilecektir. Bu vapurlarda hareketli iskemle kullanılmayacaktır. İnşa ettirilecek vapurların bazıları iki katlı köşklü olacak ve vapurların içindeki merdivenler) geniş ve kolaylıkla inip çıkmaya müsait bir surette yapılacaktır. (madde 23)

Vapurlarda kadınlar için de iki mevki olacak. Birinci mevkileri tefriş edilecek ve özel kamaralar da ayrılacaktır. Bunlar için oturdukları yerin yakınında ve uygun bir yerde boşluklar olacaktır. (madde 24)

Vapurların büyük ve küçük kamaralarının kaç kişi alabileceği kamara kapılarında yazılı olacak ve birinci mevki kamalarının döşemeleri yolcuların dinlenmelerini sağlayacak şekilde olacaktır. (madde 25)

Kış mevsiminde birinci ve ikinci mevki kamaraları 15 dereceden fazla sıcak olmamak üzere düzgün sobalar veya buhar boruları vasıtasıyla ısıtılacak. Kamaralarda gereği kadar düzenli lamba ya

da fener bulundurulup karanlık havalarda ve akşama yakın zamanlarda hemen yakılacak. (madde 26)

Kamaralara temizliği ihlal edecek ya da yolcuların hoşlanmayacağı eşya konulmayacaktır. Yolcuların ellerinde götürecekleri paketleri koymak için büyük kamaralarda masalar ve küçük kamaralarda ufak raflar bulunacaktır. (madde 27)

Vapurların kamaralarında tütün dumanlarını ve kokulu havayı çıkarmak için kanallar bulunacak ve vapurlardan yolcuların çıkmasıyla beraber kamaraların pencereleri açılarak havalandırma yapıp kamaraların sürekli temiz tutulmasına dikkat edilecektir. (madde 28)

Vapurlarda kahvecilik yapılacaksa da satılacak yiyecek ve içecek hem iyi hem de fiyatı orta kararda olmak, şirketçe gelir kaynağı olmak üzere idare tarafından tarifesi düzenlenip asılacak. Kahvecilerin elbisesi bir resimde ve temiz olup halkın tedirginliğine sebep olanlar idare tarafından uyarılacak ve gereğine göre cezalandırılacaktır. (madde 30)

Şirket vapurlarının her birinde yolcuların rahatsızlığına sebep olacak ağır yükler kabul olunmayıp vapurlardan bazısına bu gibi yükler kabul edilecek ve yük kabul edilen vapurun hareket vakti idare tarafından belirlenecektir. Bunlar yolculardan önce ve yolcuların tahliyesinden sonra çıkarılacaktır. (madde 32)

Yolcu vapurlarına sulu gaz ve kuru ot yanmaya uygun eşya kabul edilmeyecektir. (madde 33)

Ağır eşya nakline ayrılan vakitlerden başka sefer yapan vapurlara kabul edilmesi uygun olabilecek hafif eşyalar ile kuzu ve köpek gibi hayvan nakli için vapurlarda bir yer ve özel memur bulunacak. Bunların naklinde yolcuların tedirgin olmamasına dikkat edilecektir. (madde 34)

Yolcuların tedirginliğine neden olacak derecede sarhoş olanlar vapurlardan hemen çıkarılacaktır. Vapurlarda dilenmek yasaktır. (madde 35)

Yukarıdaki kurallar bu tarihten önce şirketin ara ara koyduğu kurallara benzerdi. 1914 yılında derli toplu bir şekilde şirket salnamesinde bu kuralların verilmesi vapurlarda bu zamana kadar teoride

var olan ya da pratikte de uygulanan/uygulanmaya çalışılan kurallar olduğu izlenimini veriyor. Aslında buradaki maddeler bildiriği bir nevi özetlemiş gibi oluyor da diyebiliriz. O sebeple yukarıdaki kuralların, şirket vapurlarındaki yaşanmışlığı bir yerde gözümüzün önüne serpiştirdiğini söylemek mümkün görünmektedir.

Sonuç

Cumhuriyet'e bir miras olarak kalan ve 1945'e kadar İstanbullular için hizmet veren Şirket-i Hayriye vapurları Osmanlı'da yeni bir teknolojinin sosyal hayata intibakı demektir. 1851'e kadar Boğaziçi'nin Beşiktaş ve Üsküdar dışındaki yerleri İstanbullular için ıssız ve meçhul iken bu yeni ulaşım araçları olan vapurlar ile Karadeniz'e kadar olan her belde İstanbul'a kapılarını ardına kadar açacaktır. Bu açıkça Endüstri Devriminin, başta Boğaziçi ve elbette bütün Dersaadet halkını dönüştürmesiyle ilgili bir durumdur.

Kayıklar, mavnalar ve yelkenlilerle dopdolu olan Boğaziçi yeni misafiri vapurları kabule çabuk alışmıştır. Vapurun imkanını ve kış dahil her mevsim seyrüsefer yaptığını gören başta Üsküdarlılar ve Dersaadetliler bu yeni teknolojiyi talep etmişler ve ardından hızlı bir şekilde benimsemişlerdir. Daha önce örneği olmayan bir alışkanlığı Boğaziçi'nde yaşamaya başlayan İstanbul sakinleri vapur taleplerinde ısrarcı olmuşlar ve bu sayede diyebiliriz ki Şirket-i Hayriye vapurları zuhur etmiştir.

Şirket-i Hayriye vapurlarıyla Dersaadet ve Boğaziçi'ndeki kaza ve beldelerdeki insanlar daha çok bir araya gelmiş, birbirleriyle tanışmış ve yakınlaşmıştır. Başta Üsküdar olmak üzere Beşiktaş ve Karadeniz'e doğru onlarca iskeleye uğrayan vapurlar sayesinde bütün Boğaziçi ve Dersaadet halkı kaynaşmıştır. Vapurlar bir yerde denilebilir ki İstanbul'u birleştirmiş ve elbette şehri büyütüştür. Boğaziçi'nin köy ve köylüleri bir yerde vapurlar sayesinde Dersaadet kültürüne karışırken, bir yerde de Dersaadet halkı Boğaziçi'ne karışmıştır.

Vapurlar Boğaziçi ve Dersaadet için yepyeni bir alışkanlığın da kapısını aralamıştır. Bu yeni bir kültürün yavaş yavaş zuhuru ve tahkimi anlamına gelmekteydi. En kısası 5 dakika en uzununu da 2 saate yakın olan vapur yolculuğu sırasında yandan çarklı vapurlarda kadına ve erkeğe, zengine ve fakire ayrılan ayrı mevkilerde İstanbul

halkı bazen düzenli vapur arkadaşlarıyla bazen de yeni insanlarla seyahat etmiştir. Bu seyahat her ne kadar yeni bir teknoloji vasıtasıyla icra edilse de halk vapurlara geleneksel yaşamını da taşımış olmalıdır. Harem ve selamlık bunun belki en bariz örneğidir. Ancak burada vapurlar vasıtasıyla yolcuların yerli ve yabancı birçok insanı bir arada görme fırsatı bulduğunu, böylece modern yaşamın İstanbullular arasında daha hızlı yayıldığını varsayabiliriz.

Bütün bunlarla birlikte düşündüğümüzde Osmanlı dönemi Boğaziçi'nde Şirket-i Hayriye vapurlarının büyük bir toplumsal değişmeyi İstanbul özelinde ve örneğinde ortaya çıkardığını görmek mümkündür. O dönemin bütün Boğaziçi semtleriyle Üsküdar ve Beşiktaş'ı, bugün tarihi yarımada ya da Fatih ilçesi olarak bildiğimiz o dönemin Dersaadet'inde yaşayan insanları 1851'den sonra Şirket-i Hayriye vapurlarıyla büyük bir hareketliğe başlamışlardır. Böylesi büyük bir hareketlilik iki kıta sakinlerini giderek yakınlaştırarak yeni ve daha karmaşık bir İstanbul kültürünün oluşumuna imkân vermiştir.

