

OSMANLI ARAŞTIRMALARI
XXI

NeŐir Heyeti – Editorial Board

Halil İNALCIK – Nejat GÖYÜNÇ
Heath W. LOWRY – İsmail ERÜNSAL
Klaus KREISER – A. Atilla ŐENTÜRK

THE JOURNAL OF OTTOMAN STUDIES
XXI

İstanbul - 2001

Sahibi: ENDERUN KİTABEVİ adına İsmail ÖZDOĞAN

Yazı İşleri Sorumlusu : Nejat GÖYÜNÇ

Basıldığı Yer :Kitap Matbaacılık (212) 5014636

Cilt : Fatih Mücellit (212) 5012823 - 6128671

**Adres :ENDERUN KİTABEVİ , Büyük Reşitpaşa Cad.Yümni İş Merkezi
No: 46 Beyazıt - İstanbul (212) 5286318 Fax: (212) 5286317**

İSTANBUL'DA DENİZ ULAŞIMI (1870-1875)

Mehmet Yavuz ERLER

Osmanlı başkentinde deniz ulaşımı coğrafi yapının da elverişli olması nedeniyle daha etkili olmuş ve boğazın iki kıta sahillerinde ulaşım deniz vasıtalarıyla yapılmıştı. 1870-1875 yıllarında dünya deniz taşımacılığında buharlı gemilerin hızla yükselen taşıma kapasitesi düşmeye başlamıştı. Bu yıllarda buharlı gemiler taşıma kapasitesi açısından yelkenli gemilerin gerisine düşmüş fakat bu geçici gerileme sonraki yıllarda yani 1880'de yelkenli gemilerle yapılan taşımacılıktan birkaç kat daha fazlası haline dönüşmüştü. Buharlı ve yelkenli gemi taşımacılığının dünya denizlerinde takip ettiği istatistiksel değişim¹; Osmanlı deniz taşımacılığı açısından bakıldığında nasıl bir grafik takip etmişti? sorusunu akla getirmektedir. Böylesi bir değişimin kolaylıkla takip edileceği yerlerden birisi de İstanbul'dur. İstanbul'da kara taşımacılığının az gelişmişliği deniz vasıtalarına olan talebi yoğunlaştırmaktaydı.² Her ne kadar 1872 yılında sahil yolunda Ortaköy'e kadar deniz vasıtalarına nispeten ucuz ve sıhhatli bir ulaştırma hizmeti veren tramvay hattı hizmet vermeye başladıysa da deniz ulaşımının egemenliğini sona erdirememişti.³ İstanbul'daki ulaşım sistemi 1870-75 yılları arasında incelemeye tabi tutulduğunda yelkenli ve buharlı gemi arasında ki rekabette tercihin hangi tarafta yoğunluk kazandığı ortaya çıkacaktır. İstanbul'da basın ve düzenli resmi kayıtlar bu fırsatı bizlere sunmaktadır. Karadeniz-Ege Denizi ve Akdeniz

- ¹ İstatistik Avrupa Deniz taşımacılığında kullanılan buharlı ve yelkenli gemilerinin karşılaştırmasını yapan bir grafik haline dönüştürülmüştür. Teoman Özalp, "Yolcu Gemileri", *Türk Loydu Vakfı Seri Konferanslar II*, İstanbul 1987, s.15.
- ² Mehmet Yavuz Erler, "Mizah Dergilerinin Işığında, 1870-1875 Tarihleri Arasında İstanbul'da Kara Taşımacılığı", *Tarih ve Toplum*, s. 204, Aralık 2000, ss.25-31.
- ³ Wolfgang Müller-Wiener, *Bizâns'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, çev.Erol Özbek, T.V.Y.Y., 1998 İstanbul, s.151.

OSMANLI ARAŞTIRMALARI, XXI (2001).

arasında yapılan deniz taşımacılığının doğal bir merkezi konumunda olan bu metropolde yeni buharlı gemi teknolojisinin kent ulaşımına ne yönde etkide bulunduğu devrin belgelerinin bizlere sunduğu imkanlar dahilinde incelenecektir.

İstanbul'da deniz ulaşımı denince akla ilkönce kayıklar gelmekteydi. Buhar kazanları ile çalışan vapurların henüz bilinmediği yıllarda ulaşım çoğunlukla pazar kayıkları ile yapılmaktaydı. Boğaz da sert rüzgarlı havalarda yolcular korkulu dakikalar geçirirler ve şiddetli poyraza ve akıntıya karşı kas kuvvetiyle karşılık verilirler.⁴ 1748'de Kandilli yakınlarında saray bekçileri, odun nakliyatı yapan kayıkçılardan vergi almaktaydılar.⁵ Anlaşılacağı üzere buharlı gemilerin gündeme gelmesinden önce nakliye işlemleri de kıyıların sığ olduğu güzergahlarda kayıkçılar tarafından yapılmaktaydı.

İskelelerde kayığa binmek isteyenlerin istedikleri kayığa binmek gibi bir lüksleri yoktu. Ayrıca karşı sahilde müşterinin çıkmak istediği noktayı tutturmada kayıkçılar oldukça başarısız idiler.⁶ Kayıkla ya da mavnalarla ulaşım buharlı gemilerin seferlerine başlamasıyla cazip bir ulaşım imkanı olmaktan çıktı. Derin Köprü civarında bile vapurların artış göstermesi son olarak buralarda tutunan kayıkçıların iflasına neden oldu ve kayıkçıların sayısı kademeli olarak azaldı.⁷ Ancak mesire yerlerine düzenlenen gezilerde kayıklar bir müddet daha gündemde kalmaya devam ettiler. Seyir mahallerine ve iskele harici yerlere işlemek üzere cuma ve pazar günleri düzenli ulaşım hizmeti veren kayık kumpanyaları oluşturulmaya çalışıldığına dair haberler, mizah dergilerinde devrin gündemini oluşturdular.⁸

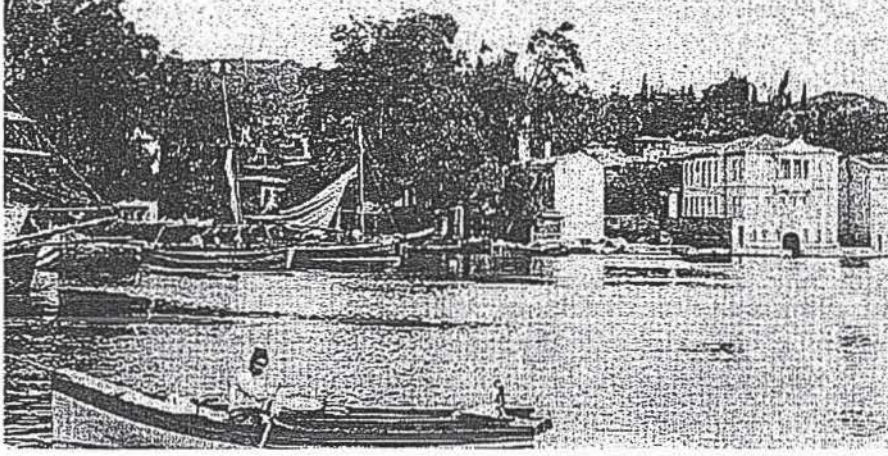
4 *Pazar Kayıkları*: 15 metre uzunlukta iki, üç hatta dört çifte kürekle hareket ettirilen ahşap teknelerdi. Eser Tütel, "Şirket-i Hayriye", *Tarih ve Toplum*, S.125, Mayıs 1994, s.26.

5 Sarkis Sarraf Hovhannesyan, *Payitaht İstanbul'un Tarihçesi*, çev. Elmon Hançer, T.V.Y.Y., İstanbul 1997, s.62.

6 *Çingiraklı Tatar*, 21 Nisan 1289, s.1.

7 *Çingiraklı Tatar*, 4 Nisan 1289, s.1.

8 *Çingiraklı Tatar*, 21 Nisan 1289, s.2.



Resim I: Max Fruchtermann'ın bir kartpostalında; XIX. yüzyılın son çeyreğinde kayıklar.

Kayıkçılar buharlı gemilere kaptırdıkları kazanç kapıları için reaksiyon göstermede gecikmediler. İlk büyük direniş Hüseyin Haki Efendinin çizimini yapıp İngiltere'de inşa ettirdiği araba vapuru Suhulet'e karşı oldu. Çünkü buharlı gemiler şehir içi ulaşımında yükten ziyade yolcu taşımak için planlanmışlardı ve ağır yükler 1871'e kadar çoğunlukla mavna ve kayıklarla taşınmaya devam etmekteydi. Üsküdar-Kabataş arasında seferlerine başlayan Suhulet bir araba vapuruydu ve asıl misyonu yük taşımaktı. Yolcu taşıma alanında hizmet veren kayıkçı ve mavnacıların yük taşıma sektöründe zorunlu istihdamlarının da artık sonu gelmiş idi. Araba Vapurunun Üsküdar sahiline yanaşması engellenmeye çalışıldıysa da Suhulet vasıtasıyla orduya ait topları karşıya geçirmekte olan kumandanı hiddetlendirmiş ve aba altından sopa yerine kayıkçılara bu defa top gösterilmiş idi. Sonuç malum...⁹ Yolcu taşıma hususunda "*Paşalar Şirketi*" karşısında uğranılan mağlubiyet bu kez de yük taşıma hususunda ordu mensupları karşısında yaşanmıştı.¹⁰

⁹ Eser Tütel, *a.g.m.*, s.30.

¹⁰ " Kayıkçılar başlangıçta vapurları iskelelerde engellemeye çalıştılar, ancak uzun vadede bu yeniliğe karşı isteklerini kabul ettiremediler, çünkü Şirket-i Hayriye hisselerinin büyük kısmı, kamu hayatını belirleyen üst tabakanın elindeydi, dolayısıyla her zaman huzursuzluk kaynağı olan kayıkçılar loncası hükümet nezdinde destek bulamıyordu". Bkz. Wolfgang Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.154.

1870'lerden itibaren kayıkçılar, mesire yerlerine ulaşım gibi yeni alternatifler aramaya başladılar. Taşrada bulunan meslektaşları da benzer sıkıntılar içindeydi. İzmir'de de buharlı gemilerin nakliye alanındaki faaliyetleri kayıkçıları iflasın ve bazen de isyanın eşiğine getiriyordu.¹¹ Ancak Trabzon Vilayeti'nde bulunan kayıkçıların yaptığı gibi onlar da silah ve tütün gibi yasak emtianın kaçakçılığına başlayarak kendilerine yasal olmayan yeni kazanç kapıları oluşturmuşlar ve böylelikle de varlıklarını korumaya çalışmışlardı.¹²

Eski ve yeni teknolojinin çatışması İstanbul denizlerinde sürerken; iki önemli unsur ön plana çıkmaktadır. Bunlardan eski teknolojiyi temsil eden yelkenliler ile kayıklar hakkında kısa bir durum değerlendirmesi yapmış bulunmaktayız. Yeni teknolojiyi temsil eden vapurların tarihçesi üzerinde yapılacak araştırma ise, bu mücadelenin kronolojik grafiğini tespitinde önem arz etmektedir. Buharlı deniz vasıtaları 1830'lardan beri Osmanlı karasularında seyr-ü sefer yapmaktaydılar. Ancak 1830-1870 yıllarına kadar buharlı araçların limanlara yaklaşabilmeleri ve yüklerini boşaltabilmeleri hususunda herhangi bir atılım yapılamamıştı. Bunda biraz da kayıkçıların etkisi olmalı.¹³ Ancak, 1870'lerden sonra oluşturulan Şirketi Hayriye'nin saray erkanından hissedarları altyapı çalışmalarının gereksinimine inanmaya başlamışlardı. Çünkü kendi şirketlerinin gelir elde etmesi buna bağlıydı. Limanda bekleyen gemiler hem limanda tıkanıklığa neden oluyor, hem de değerli zamanlarını yitiriyorlardı. Demirleme sürelerinin uzun olmasının nedeni boşaltma ve yüklemedeki hantallıktı. Malların gemiden karaya ya da gümrük depolarına taşınması için mavnaya bulunamıyor, liman işçileriyle depo görevlileri arasındaki kavgaların ardı arkası kesilmiyordu. Asıl sıkıntı uygun rıhtım olmaması ve gümrük binalarındaki depoların yetersizliğiydi. 1870'lere kadar sadece Eminönü ve Galata'da birer gümrük deposu vardı. 1872'den itibaren, Eminönü, Galata gümrük depolarına Kireçkapı ve Müskirat Gümrüğü de eklenmiş ve dört antrepo oluşturulmuştu. Sirkeci ve Eminönü'nde

¹¹ Orhan Koloğlu, "Yeni Haberleşme ve Ulaşım Tekniklerinin Osmanlı Toplumunu Etkileyişi", IRCICA, *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995, s.598

¹² Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Sadaret Evrakı, Divan-ı Hümayun, Mektubi Kalemi Evrakları (A.MKT.DVN.), Nr.62/22, 1263.1.26.

¹³ Samsun Limanının yapım aşamasında kayıkçıların protestosu ile karşılaşmaktayız. Kıyı şeridi ile açıkta demirleyen gemiler arasında taşıma hizmeti veren kayıkçıların mücadelesi başarıya ulaşmış ve Samsun'da sıhhatli bir liman oluşturulamamıştı. Liman için maliyeden gönderilen ödenekle de elli yataklı bir hastane inşa edilmişti. (BOA. A.MKT.UM.,Nr.1326/88, 26 Eylül 1289)

ayrıca Rüsumat Emaneti, Zahire Gümrüğü ve Kereste Gümrüğü yer almaktaydı. Galata mevkiinde ise İhracat Gümrüğü, Emtia Gümrüğü, Müskirat ve Zahire Gümrüğü depolama işlemlerine yeni mekanlar kazandırmıştı.¹⁴ Kireçkapı mıntıkasında da birkaç depo bulunmaktaydı. Bütün bu yeniliklere rağmen mavnalar bürokratik karışıklık nedeniyle bir müddet daha buralarda oyalandılar.

1872 yılında buharlı gemilere sahip üç yerli denizcilik kuruluşunun yanı sıra on beş yabancı denizcilik kuruluşu daha Osmanlı denizlerinde hizmet vermekteydi. İstanbul'a uzak diyarlardan sefer yapan bu kuruluşlardan altısı İngiliz bandıralıydı. Kent içi ulaşımında hizmet veren üç yerli şirket İstanbul halkının limanlar arasına seyahatlerini ücret mukabilinde sağlamaktaydı. Şirket-i Hayriye özel bir kuruluş görünümüne sahip ise de hissedarlarının önemli bir çoğunluğunu devlet ve saray erkani oluşturmaktaydı. Devlet erkani için hususi olarak tahsis edilen "Vükela Vapuru" bunun en güzel kanıtı olsa gerek. Abdülmecid döneminde vekiller için tahsis edilen bu vapurda seyahat teşrifat kurallarına bağlı idi. Fuat Paşa, Saffet Paşa ve Hekimbaşı İsmail Paşa vapura özel bir merasimle binerlerdi. Teşrifata aykırı hareketler cezalandırılmaktaydı. Şeyhülislam Ahmet Muhtar Efendi, 11 Haziran 1874 günü, özel kayığı yerine halkla birlikte vapura bindiği gerekçesiyle, görevinden azledilmişti.¹⁵ Hazine-i Hassa (1864'den sonra Fevaid-i Osmaniyye) aslında bir devlet denizcilik kuruluşu olarak hizmet vermiştir. *Societe Anonyme de Navigation a Vapeur Ottomane Paul Gorlero and Co.* adlı kuruluş ise 1871-1873 yıllarında İstanbul-Mudanya arasında dört-beş saatlik hızlı bir ulaşım imkanı sunmakta idi.¹⁶ Aziziye Kumpanyası Vapurları da 1874'den itibaren İstanbul'da ulaşım hizmeti veren bir kuruluş olarak dikkatleri çekmektedir.

1872'lerde Şirket-i Hayriye'nin taşımacılık alanındaki tekel konumu kötü hizmet ve aşırı gelir elde edilmesi gibi birtakım çarpık gelişmelere sahne oldu.¹⁷ 1874'lerde Şirket-i Hayriye'nin, kapitülasyonlar neticesinde, kent içi ulaşımında rekabet etmek zorunda kaldığı ecnebi kumpanyaları da yok değildi. Lloyd Kumpanyası Şirket-i Hayriye'nin kötü hizmet vermesi nedeniyle kaçırdığı müş-

¹⁴ Wolfgang Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.134.

¹⁵ Ertan Ünal, "Savaş Yıllarının Gazi Vapurları", *Yıllarboyu Tarih*, Sayı.11, Kasım 1982, s.58.

¹⁶ Wolfgang Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.128.

¹⁷ Wolfgang Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.153

teriyi cezb etmekte gecikmedi.¹⁸ *Derun-u Köprü* (Köprü İçi) idaresinin de taşıma faaliyetlerine iştirak ettiğini yine gazete haberlerinden öğreniyoruz. Hatta bir keresinde *Derun-u Köprü İdaresi* tarafından yelken bezi ve ayı derisinden urgan kullanılarak yapılan vapur taşımacılık alanında hizmete sokulmuş ve halkın dikkatini çekmişti. Bacasının bile yelken bezinden imal edildiği bu vapur, mavnalardan hızlı hareket etmesi ve bazen onları yedeğine alarak çekmesi mizahi bir üslupla mizah dergilerinin konusu haline gelmişti. Bu aracın Kasımpaşa'da hizmete girdiği kayıt edilmiştir.¹⁹

Osmanlı seyahat kumpanyalarının yol güzergahına riayet etmediği durumlarda oluyordu. Eyüp'ten kalkan vapurların Hasköy, Balat, Fener iskelelerine uğradıktan sonra Yemiş İskelesine uğrayıp oradan da Galata Köprüsü İskelesi'ne gelmeleri gerekiyordu. Ancak, geri dönüş güzergahında bazen Yemiş İskelesi'ne uğranmadan diğer iskeleler vasıtasıyla Eyüp'e kadar taşıma hizmeti verilmekteydi.²⁰ Osmanlı sularında hizmet veren yerli kuruluşlarda kadın erkek ayrımı olağan hadiselerdendi. Kadınların yeri ya üst güverteydi ya da gemilerin kış tarafında ayrı salonlardaydı. Bazı durumlarda da sadece yelken bezi ile ayrılan bölmelerde otururlardı. İlk dönemlerde vapurlarda yolculuk esnasında tatlı, içecek ve nargile hizmetleri verildiği de olurdu. Tabii ki bir ücret karşılığında...²¹

Lloyd Kumpanyası ve Şirket-i Hayriye arasındaki rekabet de kamuoyunun ilgisini çeken bir diğer konu idi. Lloyd Kumpanyası idareli ve akıllı olmakla takdir topluyordu. Şirket-i Hayriye'nin yöneticisi konumunda bulunan Hüseyin Efendinin rekabet ve vapur şirketi idaresi hususunda Lloyd Kumpanyası'ndan öğrenecek pek çok şeyi olduğu da ince yollu mizah dergilerinde ele alınmaktaydı.²² Gazeteciler tarafından Lloyd Kumpanyası'nın diğer ecnebi kumpanyaları arasında rekabet açısından en kurnazı olduğu da tespit edilmişti. Zirâ 1872'de Mısır, Suriye, Yunanistan ve Karadeniz İskelelerine işlemekte bulunan Aziziye, Hidiviye, Moskov ve Fransız Kumpanyaları da Lloyd Kumpanyası ile mukayese edildiklerinde yolcuya verilen hizmet açısından cimrilikle itham edilmekteydiler. Lloyd Kumpanyası diğer denizlerde nakliye hizmeti veren kumpanyalara nis-

¹⁸ *Çingiraklı Tatar*, 23 Mayıs 1289, s.3.

¹⁹ *Çingiraklı Tatar*, 3 Temmuz 1289, s.3.

²⁰ A.g.y.

²¹ Wolfgang Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.154

²² "Lloyd Kumpanyası Şirket-i Hayriye'ye idare hususunda daha kırk sene ders verebilir.", *Çingiraklı Tatar*, 23 Mayıs 1289, s.3.

petle yüzde on beş daha fazla oranda yolcuya ait yükü alma imkanı vermişti. Kumpanyanın hizmetleri aldığı yükü sınırlı kalmamış yolculuk esnasında yolcuya sunduğu imkanlarla da müşteri çekmesini bilmişti. Lloyd Kumpanyası tarafından gayr-ı müslüm yolcular için seyahat esnasında şarap ve domuz eti gibi gıda hizmetleri verilirken müslüman yolculara da paşa keyiflerine göre hizmet verilmekteydi. Lloyd Kumpanyasının şarap hizmeti müslüman halk ve basın tarafından tepkiyle karşılanmış olacak ki bir müddet sonra Lloyd Kumpanyası şarap hizmeti vermekten -hukuki anlamda- vazgeçmişti. Ancak kumpanya gemilerinde hizmet veren garsonların karaborsadan sattıkları şarabın fiyatı dört kat artırıldığı halde yolcuların şarap almaya ve içmeye devam etmeleri yine mizah dergilerine konu oluşturmuştu.²³ Şirketin uyanıklığı tabi ki şarap hususu ile sınırlı kalmıyordu. Mesela başka idareler yolcuların odasına ellerini yüzlerini yıkamak için bol miktarda su koydukları halde Lloyd Kumpanyası'nda küçük şişeler içerisinde az miktarda su verilmekte ve itiraz eden yolculara da el-cevap : "*Vapur hamam değil ya!*" denilebilmekteydi. Bu durum vapurun fazla safra almasına mani olduğu gibi gemilere nakledilmesi gereken tatlı içme suyu masraflarını da büyük oranda azaltmakta ve şirketi kâra geçirmekteydi.²⁴ Esasen, İstanbul'un bazı semtlerinde görülen su sıkıntısı içme suyu fiyatlarını belirleyen sakaların işine yaramakta ve vapurlar için içme suyu bulundurma lüksünü masraflı hale getirmekteydi.²⁵ Nakliyat işlerinde hizmette bulunan kumpanyaların birçoğu yolcuların yararlanacağı yatakların çarşafalarını her gün yıkamaktaydılar. Bu durum hem çarşaf yüzlerinin kısa sürede eskimesine hem de su ve sabun masraflarının bütçeye eklenmesine neden olmaktaydı. Lloyd Kumpanyası ise tasarruflarıyet etmekte ve yatak yüzlerini her mevsim bir defa yıkamaktaydı. Lloyd Kumpanyası'nın pintilikleri bununla da bitmiyordu. Güverte üstü de vapurun ha-

23 Lloyd Kumpanyası ise bu konuda şarap yerine yolculara kırmızı su verildiğini belirterek kendini savunmuş olmalı ki gazetede kumpanyanın yolculara kırmızı su hizmeti vererek sarhoş olmalarını engellediğine dair yorumlara rast gelmek mümkün. *Çingiraklı Tatar*, 23 Mayıs 1289, s.4.

24 A.g.y.

25 " Beyoğlu'nda Altıncı Dairenin su dağıtım işlerini aksattığı ve sakacıların suyu bardakla satmaya başladıkları gazete haberlerinde yer almıştı. Taksim ve İstanbul merkezi de benzer sıkıntıları çekmekte olan bölgeler arasındaydı.", *Çingiraklı Tatar*, 21 Nisan 1289, s.1.; Şirket-i Hayriye'de 1875'lerde vapurlarında içme suyu bulundurmamaya başlamıştı. İçme suyunu sakalardan satın alan Şirket-i Hayriye yolcuları zaman zaman şikayetlerde bulunuyorlardı. *Letaif-i Asar*, Nüsha.1, 15 şevval 1291, s.6.

rap olmasının engellenmesi amacıyla ayda bir defa yıkanmakta ve hem süpürge hem de su masrafından kurtulmaktaydılar.²⁶

Kısacası 1872'lerde bazı kumpanyalar ayakta kalabilmek ve gelirlerini yüksek tutabilmek amacıyla olmadık tedbirlere ve rekabet hileleri icat etmeye başlamışlardı. İstanbul-Trabzon hattında çalışan vapurlarda da bir aralar halka bedava ekmeğe dağıtımını gibi rekabet unsurları yer almıştı.²⁷ Ama şarap ikram etmek kimin aklına gelirdi...! İşin esprisi bir tarafa bu tür rekabet ortamı özel şirketlerin -ecnebi bile olsalar- bolluğundan kaynaklanıyordu. Aslında bu dönemlerde hızla artan kömür fiyatları da buharlı gemileri yoğun tasarruf tedbirleri almaya mecbur ediyordu.²⁸ Aksi takdirde kumpanya sahipleri kömür fiyatlarındaki pahalılık ve artışın getirdiği ekstra masrafları taşıma fiyatlarına yansıtmak zorunda kalıyorlardı. Fiyatlarını artırmayan taşıma şirketleri daha çok müşteri çekebiliyordu. Bu da ancak tasarruf ile mümkündü. Lloyd Kumpanyası tasarruf yolunu denedi ve Boğazdaki varlığını devam ettirdi. Şirket-i Hayriye ise tercihini taşıma fiyatlarını artırmak yönünde yaptı. Şirket-i Hayriye'nin Ticaret Nezareti'ne iskele fiyatlarının artırılması yönünde yaptığı müracaatta devrin ekonomik portresi teferruatlı bir şekilde gözler önüne serilmektedir : "... kömür ve temürün terakki-i fiyatından ve amele yevmiyesiyle meskukat farkının yükselmesinden ve evvelleri boğaz içine ancak altı yedi vapur işlemekte iken şimdi yaz mevsiminde daimi suretle yirmi beşden ziyade vapur işledilmesiyle kömür sarfiyatı, ve memur maaşatı tezayüd itmesinden ve tramvayın Orta Köy'e kadar işlemesi cihetiyle varidata noksan tertib eylediğinden dolayı ücretin zammına ...".²⁹ Boğazda yaz mevsiminde sefer yapan yirmi beşten fazla vapur deniz trafiğinin yoğunluğunu gözler önüne sermektedir. Tabii ki bunların tükettikleri kömür miktarı ve kirlattıkları havanın oranı da hesaplanmaya değer bir başka husustur.³⁰ Boğazda

26 *Çingiraklı Tatar*, 23 Mayıs 1289, s.4.; Buharlı gemilerde bulunan buhar kazanları kömürle birlikte su da kullanılmaktaydılar. Bu durum vapurlar için yeni bir masraf defteri açmakta ve buhar kazanlarında kullanılmak üzere ihtiyaç duyulan su limanlardan temin edilmekteydi.

27 Cumhuriyet Odabaşıoğlu, " Trabzon-İran Transit Nakliyesi ", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, IRCICA, İstanbul 1995, s.451.

28 "... vapurlarda yakılmakta bulunan kömürün fazla bir masraftan ibaret olduğu...", *Çingiraklı Tatar*, 21 Nisan 1289, s.1.

29 BOA. Bâb-ı A'lî Sedaret Defterleri, Şurayı Devlet Evrakı (A.MKT.ŞD.), Nr.21/3, 22 Cemazielvel 1291.

30 Osmanlı Devleti'nde çevre bilinci vardır ve bu durum belgelere yansımıştır. Örneğin 1854'lerde Anadolu sahillerinde bulunan Kireç Ocakları'nın fazla miktarda kömür

seyr-ü sefer yapan yalnızca Şirket-i Hayriye'nin vapurları için kullandığı kömüre yıllık ödediği gümrük vergisi *üç bin altın* olarak kaydedilmiştir.³¹ Diğer Şirketlerin ise bu vergiyi ödememe hususunda gösterdikleri titizlik takdire şayandır. 1874'de Şirket-i Hayriye şartnâmesinde belirtilmediği halde asker, öğrenci vb. devlet görevinde bulunan yolculardan yalnızca yirmi para alındığı ancak bu düşük ücretin zarara sebebiyet verdiği Üsküdar, Kuzguncuk ve bazı iskelelerde devlet erkanına ait yolculardan alınmakta olan yirmi paralık ücrete on para daha ilave edileceği rapor edilmişti.³² Kömür fiyatlarındaki pahalılık yine ele alınmış ve Mösyö Ripa adlı tacirin Şirket-i Hayriye İdaresi'ne kömürün tonitolosu için otuz sekiz şilinlik teklifinin kabul olunmasına rağmen tonitolosu kırk şiline bir başka tacirden kömür alınması hususu tartışmalara neden olmuştu.³³ Sonuçta Şirket, fiyat artışı politikasında ısrarını sürdürmüş ve kısmen de olsa isteklerini kabul ettirebilmişti. Böylelikle, Büyük Dereye işleyen vapurlar için şimdilik yüz elli, Üsküdar Vapurları için otuz para, yolcu taşıma ücretlerine yapılacak zam için, uygun görülmüştü. Üsküdar halkının ateş ve pazar kayıkları ile ulaşımına rağbet edebileceği endişesi Şirket yetkililerinin fiyatlar hususunda makul olmalarına zemin hazırlamıştı. Rumeli yönünde ise Ortaköy'den ve Anadolu yakasında Kuzguncuk'dan itibaren Hisarlara kadar on para ve daha ilerideki iskeleler için ise yirmi para zam yapılması hususunda karara varılmıştı. Üsküdar Vapurları ücretleri hususunda ise, mevkilerine (birinci, ikinci vs.) on para zam ilavesi yönünde karar alınabilmişti.³⁴ Ancak bu kararın uygulanıp

yakarak havayı kirletmesine göz yumulmamış ve bunlardan bazıları kapatılmıştı. Buharlı gemilerin tükettikleri kömür hususunda henüz bir belgeye tesadüf edemedik. Ancak çevre ve kömürün kirlettiği hava konusunda devletin duyarlılığı da yabana atılmamalıdır. *BOA. Meclis-i Vâlâ (M.V.)*, Nr.10960, "1854 tarihinde Kireç Ocaklarında yakılan kömürün çevreyi kirlettiği ve ocakların kapatılması yönünde verilen kararı ihtiva eder", H.1269.

31 *BOA. Sedaret Dosyaları, Mektubi Kalemî Umum Evrakı (A.MKT.UM)*, Nr.21/3, 22 Cemazielevvel 1291.

32 " ... ve Asakir-i hazret-i padişahaneyle mekâtib-i askeriyeye ve rüşdiye şakirdanının sair yolculardan noksan ücret vermelerine dair asl-ı imtiyaz fermanında bir güne şart ve kayıd yoğiken herhangi iskele için olur ise olsun bunlardan yalnız yirmişer para alındığı ve araba vapurlarıyla nakl edilen mühimmât-ı askeriyenin ücürâtı dahi tarifeden yüzde yirmi noksanıyla istifa edilerek bahisle Üsküdar ve Kuzguncuk ve sair bir kaç iskele ücürâtının mukdem dahi arz olunduğu vechile onar para zammı istidasından..." , *BOA. A. MKT.ŞD.*, Nr.21/3, 22 Cemazielevvel 1291.

33 *BOA. MKT.ŞD.*, Nr.21/3, 22 Cemazielevvel 1291.

34 *BOA. A.MKT.ŞD.*,Nr.21/3, 22 Cemazielevvel 1291.

uygulanmadığı konusunda kesin bir fikre sahip değiliz. Zira hükümetin bu tarzdaki fiyat artışlarına razı gelemeyeceği yönündeki fikirlere de rastlamaktayız. Nitekim, mevcut Hükümet söz konusu devlet görevlilerinden alınmakta olan yirmi paraya on para ilavesi hususuna gelince buna kesinlikle izin verilemeyeceği yönündeki sinyallerini kuvvetlendirmişti.³⁵ Şirketin 1874'de yolcu taşıma ücretlerine yaptığı zam önceki yıllarla mukayese edildiğinde fiyat artışlarındaki orantıyı da tespit etme imkanı ortaya çıkmaktadır. Örneğin, 1861 yılında Şirketi Hayriye yolcu tarifesine göre Dersaadet'den (İstanbul) Kandilli'ye gidecek olan bir şahsın, uşağı ile birlikte aylık olarak iki yüz elli kuruş ödemesi gerekmektedir. Daha uzak iskelelerde ise bu ücret üç yüz elli kuruşa kadar yükselmekteydi.³⁶ 1874'de yapılan zamlardan sonra aylık taşıma ücretinin bir İstanbul beyzadesine biraz daha fazlaya mal olacağı aşikardır. Çünkü yolculuk güzergahında taşıma ücreti yirmi para daha zamlı yapılmaya başlanmıştı. Uşağı ile birlikte gidiş geliş ücreti iki kuruş daha zamlı yapıldığından ayda altmış kuruş daha fazla ödemek durumundaydı. Bu durum İstanbul beyzadesinin uşağı ile birlikte Asitane (İstanbul Merkezi)'den diğer iskelelere yaptığı üç yüz elli kuruşluk taşıma masrafını dört yüz on kuruşa yükseltmekteydi. Yolcu taşıma fiyatlarının artışı ile kömür masraflarının artışı arasında sıkı bir bağ vardı. Şirket-i Hayriye'nin Boğazda işlemekte olan vapurlarından fazla kömür sarfiyatı yapanlarını seferden kaldırdığı ve tasarrufa gitmeye çalıştığı anlaşılmaktadır. Bundan dolayı, İstinye adlı vapur fazla kömür yakması nedeniyle satışa çıkarılmıştı.³⁷ Şirket-i Hayriye Müdürü Ali Hilmi Efendi Boğazda yolcu taşımacılığı yapan gemilerin artması nedeniyle Şirket-i Hayriye'nin taşıdığı yolcu miktarındaki azalmaya dikkat çekerek, önceleri Boğazda yirmi dokuz gemi ile taşıma hizmeti veren şirketin ancak yirmi gemi kullanmasının mümkün olduğu; diğer vapurların yolcu taşıyamadıkları için masrafı arttırdığını raporunda belirtmekteydi.³⁸ Şirket-i Hayriye'nin yeni iskeleler ve köprü dubaları hususunda hükümete kaynak sağladığı aşikardır. Ancak, Şirketin masrafları bununla da sınırlı değildi. Örneğin, tüm iskelelere eskisi gibi güvertedeki biletçi yerine biletlerin satın alındığı gişe kulübeleri yapılması, halk tarafından olumlu

35 BOA. A.MKT.ŞD.,Nr.21/3, 22 Cemazievvel 1291.

36 Ertan Ünal, a.g.m., s.59.

37 BOA. A.MKT.ŞD., Nr.22/49, 28 Teşrin-i Sani 1290.

38 BOA. A.MKT.ŞD., Nr.22/49, 28 Teşrin-i Sani 1290.

karşılanmadı ve gişe kulübeleri semt halkı tarafından tahrip edildi.³⁹ Bu tür modernleşme çabaları beraberinde yüklü masrafları da getiriyordu. İskelelere muntazam mevkilerin inşası, köprü başlarına saatler ve sobaların konulması tabiki masrafları ziyadeleştiriyordu.⁴⁰ Artan masraflar ve vergiler karşısında Şirket-i Hayriye tasarruf yapamaz hale gelmiş ve çareyi fiyatların artırılmasında bulmuştu. Hükümet bir nebze de olsa artan yolcu fiyatları ile ilgilenmiş ve sesini fazla yükseltmemişti.

Şirket-i Hayriye'nin fiyatlar hususundaki politikası her ne olursa olsun yine de Osmanlı'ya ait bir şirketti. Osmanlı'ya ait bir şirket olarak Osmanlı vatandaşının gerektiğinde hizmetinde olması da gerekirdi. Lâkin 1870-1875 yıllarında kuraklık ve akabinde yaşanan kıtlık nedeniyle İstanbul'un Eyüp semtindeki İplikhane (Açık Cezaevi) ve Eminönü'nde geçici olarak ikamet ettirilen felaketzedelerin memleketlerine geri iadeleri esnasında Şirket-i Hayriye vapurlarına rastlanılmamıştır. Aziziye, Bahriye Nezaretine ait vapurlar ve Posta Vapurları felaketzedelere taşıma hizmeti verirken bu özel Osmanlı şirketi meydanda yoktu.⁴¹ Ancak, Şirket-i Hayriye kuraklık ve kıtlık nedeniyle sıkıntı içindeki Anadolu halkını yalnız bırakmadı. Afetzedelere iki yüz Osmanlı altını yardım yapmak suretiyle varlığını kanıtladı.⁴² Ancak bu meblağ şirket maliyesinde büyük aksaklıklara yol açmış olacak ki yardımı takip eden yıllarda şirkete ait bazı gemiler satışa çıkarılarak açık kapatılmaya çalışıldı.⁴³

Sonuç olarak, 1870-1875 yıllarında Osmanlı karasuları hariç dünya denizlerinde yelkenli gemiler taşımacılıkta etkinlik kazanırken; Osmanlı karasuları vapurlu gemilerden özellikle Boğazda geniş ölçüde yararlanmaktaydı. Birinci Dünya Harbi'ne kadar ecnebi vapur şirketleri sayesinde deniz taşımacılığı Osmanlı sahillerinde etkin ve renkli bir görünüme sahip idi. Birinci Dünya Harbi sonrasında ecnebi vapur şirketlerinin ulaşım sektöründen feragat etmesi deniz taşımacılığını da kademeli olarak azalttı. Günümüzdeki tablo Osmanlı dönemi deniz taşımacılığı ile mukayese edildiğinde kelimenin tam anlamıyla bir çöküştür. Yalnızca Karadeniz'de yirmi beş farklı deniz taşımacılık şirketinin olduğu

³⁹ Wolfgang Müller-Wiener, *a.g.e.*, s.153.

⁴⁰ BOA. A.MKT.ŞD.,Nr.21/3, 22 Cemazielevvel 1291.

⁴¹ Mehmet Yavuz Erler, *Ankara ve Konya Vilayetlerinde Kuraklık ve Kıtık (1845-1875)*, Basılmamış Doktora Tezi, Samsun 1997, s.130-138.

⁴² BOA. A.MKT.ŞD., Nr.22-49, "İane Komisyonu'na mezkure", 6 Eylül 1291.

⁴³ BOA. A.MKT.ŞD., Nr.22/49, 28 Teşrin-i Sani 1290.

1872-74'lerden günümüze baktığımızda düzenli bir yolcu taşıma şirketine rastlayamazsınız.⁴⁴ İstanbul için durum biraz farklıdır. Deniz taşımacılığı özellikle Boğazda halen devam ettirilmektedir. Ancak iskeleler arasında hizmet veren vapurların tarihi görünümleri modern Türkiye'yi yansıtmaktan çok hâlâ Osmanlı'yı hissettiriyor. Köprülere daha çok yük binsin diye mi yapıyor bilinmez. Ancak bir gerçek var o da, deniz taşımacılığında bugün de İstanbul'da mükemmelliği yakalayabilmiş değiliz.

⁴⁴ Mehmet Yavuz Eler, "The Features of Sea-Transportation In The Anatolia's Coast of Black Sea In The Second Half of XIX th. Century", *III. Osmanlı Tarihi Çalışmaları Uluslararası Sempozyumu'na sunulan bildiri*, Boğaziçi Üniversitesi, 20-21 Nisan 1998.