



## İDÂRE-İ MAHSÛSA VAPUR KUMPANYASI SEYİR JURNALLERİNE GÖRE KARADENİZ'İN ANADOLU KIYILARINDA SEYRÛSEFER (1892-1906)

Osman ÖZKAN\*

### ÖZ

Deniz yolculukları, yüzyıllar boyunca mevsimsel koşullar ve hava durumuna bağlı olarak belirsizlik ve düzensizlik içinde gerçekleştirilmiştir. Ancak 19. yüzyılın ilk çeyreğinde buhar makinesinin gemilere entegre edilmesi, deniz ulaşımında köklü bir dönüşümün önünü açmış; güzergâhların, kalkış ve varış saatlerinin ve seyahat ücretlerinin önceden belirlendiği düzenli seferlerin yapılmasına olanak tanımıştır. Bu teknolojik yenilik, dünya genelinde limanlar arasında düzenli bir ulaşım ve taşımacılık ağının kurulmasına vesile olmuş ve deniz taşımacılığında önemli bir değişim yaratmıştır. Bu gelişmeler, kısa süre içinde Karadeniz'e de ulaşmış ve bölgeyi, buharlı taşımacılık hizmeti sunan pek çok firmanın rekabet sahasına dönüştürmüştür. Osmanlı İmparatorluğu bandırası taşıyan İdâre-i Mahsûsa da bu rekabetin önemli aktörlerinden biri olmuştur. Ancak dönemin kaynaklarında İdâre-i Mahsûsa vapurları; teknolojik açıdan geri kalmışlık, düşük hız ve düzensiz seferlerle sıkça eleştirilmiştir. Bu makale, İdâre-i Mahsûsa'ya ait vapurların seyir jurnallerine dayanarak firmanın Karadeniz hattındaki (İstanbul-Rize) faaliyetlerini incelemeyi amaçlamaktadır. Çalışmada, sefer güzergâhları, hareket günleri, yolculuk süreleri, kat edilen mesafeler ve limanlarda kalış süreleri analiz edilerek, söz konusu eleştirilerin ne ölçüde haklılık taşıdığı ve yaşanan aksaklıkların muhtemel nedenleri değerlendirilecektir.

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı Denizcilik Tarihi, Deniz Ulaşımı, Buharlı Gemi, Güzergâh, Yolculuk Süresi.

## ACCORDING TO THE LOGBOOKS OF İDÂRE-İ MAHSÛSA, NAVIGATION ALONG THE ANATOLIAN COASTS OF THE BLACK SEA (1892-1906)

### ABSTRACT

For centuries, sea voyages were carried out in an uncertain and irregular manner, largely dependent on seasonal conditions and weather. However, the integration of the steam engine into ships in the first quarter of the 19th century marked a significant transformation in maritime transportation. This innovation enabled the implementation of regular services with predetermined routes, departure and arrival times, and travel fares. As a result, a global network of regular maritime transportation and shipping was established, leading to a major shift in sea transport. These advancements soon extended to the Black Sea, turning the region into a competitive arena for numerous companies offering steamship services. The İdâre-i Mahsûsa, flying the Ottoman Empire's flag, emerged as one of the key actors in this competition. Nevertheless, contemporary sources frequently criticized the company's vessels for their outdated technology, slow speed, and irregular service. This article examines the İdâre-i Mahsûsa's operations on the Black Sea route (Istanbul-Rize) through an analysis of ship logs. By focusing on route patterns, departure schedules, travel durations, distances covered, and port layover times, the study aims to assess the validity of these criticisms and explore the underlying causes of operational disruptions.

**Keywords:** Ottoman Maritime History, Sea Transport, Steamship, Route, Journey Time.

### Giriş

19. yüzyılın ilk çeyreğinde buhar makinelerinin gemilere başarılı bir şekilde entegre edilmesi, deniz ulaşımında önemli bir dönüşüm sürecini başlatmıştır. Önceden deniz yolculukları

---

#### Araştırma Makalesi

**Makale Gönderim Tarihi:** 04.03.2025

**Yayına Kabul Tarihi:** 23.12.2025

\* Dr. Öğr. Görevlisi, Koç Üniversitesi, İnsani Bilimler ve Edebiyat Fakültesi, İSTANBUL; ORCID: 0009-0006-7788-2920, E-posta: [osozkan@ku.edu.tr](mailto:osozkan@ku.edu.tr)

yılın belirli dönemlerinde ve tamamen hava ile deniz koşullarına bağlı olarak gerçekleştirilebiliyorken, buharlı gemilerin devreye girmesiyle birlikte seyahatler, belirli rotalarda düzenli biçimde yapılabilir hale gelmiştir. Bu yeni sistem, gemilerin uğrayacağı limanları, kalkış ve varış zamanlarını önceden belirleyerek, yolculara daha istikrarlı bir ulaşım imkânı sunmuştur. Ayrıca, taşımacılık ücretlerinin önceden ilân edilmesi, deniz taşımacılığında ekonomik ve lojistik açıdan önemli bir değişim yaratmıştır.

Dünya'nın birçok farklı yerindeki limanları birbirine bağlayarak düzenli ulaşım ve taşımacılık imkânı sunan buharlı gemilerin Karadeniz kıyılarına da ulaşması uzun sürmemiş; 1830'ların başlarında, Rus bandıralı *Karadeniz Vapur Kumpanyası* Odesa ile İstanbul arasında, Avusturya bandırası taşıyan *İmtiyazlı Avusturya Tuna Buharlı Kumpanyası* (*Erste K.K. Privilegierte Donaudampfschiffahrtsgesellschaft*) da Aşağı Tuna'dan İstanbul'a (Karadeniz'in Rumeli kıyılarındaki Varna limanını da ziyaret ettiği) düzenli seferler gerçekleştirmeye başlamıştır (Karakulak, 2020, s.15; Kılıçaslan, 2019, s. 68; Yılmaz, 2014, s. 48; *Steam-Vessels*, 1837, s. 43-44).

Karadeniz'in Anadolu kıyılarındaysa düzenli taşımacılık, 1836 yılının mayıs ayında İngiliz buharlı gemisi *Essex*'in İstanbul ve Trabzon arasındaki seferleriyle başlamıştır. *Essex*, yaptığı seferlerden oldukça yüksek kâr elde etmesine rağmen, nehir taşımacılığına uygun yapısı nedeniyle Karadeniz'in çetin hava koşullarına uyum sağlayamamış ve seferlerini kısa sürede sonlandırmak zorunda kalmıştır. *Essex*'in ardından Karadeniz kıyılarındaki düzenli taşımacılık, bir başka İngiliz buharlısı olan *Crescent* ile devam etmiştir.<sup>1</sup> İki haftada bir gerçekleştirilen seferlerde, perşembe günleri İstanbul'dan, çarşamba günleri de Trabzon'dan hareket eden *Crescent*, Sinop ve Samsun limanlarına da uğramaktaydı. Seferin toplam sefer süresi ise 72 saattir (Yılmaz, 2014, s. 49; Özkan, 2024, s. 79-80, 251; *Steam-Vessels*, 1837, s. 46-47).

Karadeniz'in Anadolu kıyısında sınırlı sayıda gemiyle başlayan buharlı taşımacılık zamanla gelişmiş; Osmanlı limanları, birçok ulustan buharlı taşımacılık şirketlerinin uğradığı önemli merkezler hâline gelmiştir. 19. yüzyılın sonları ile 20. yüzyıl başlarında, Karadeniz'in güney kıyısındaki Osmanlı limanlarında üçü Fransız, üçü İngiliz, ikisi Rus, ikisi Yunan, biri Avusturyalı, biri İtalyan, biri Danimarkalı, biri Alman ve dördü yerli olmak üzere toplam on altı şirket faaliyet göstermiştir.

Bu şirketler arasında Fransız bandırası taşıyanlardan biri olan *Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası*, İstanbul ile İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize, Batum limanları arasında iki haftada bir düzenli seferler gerçekleştirmekteydi (Özkan, 2024, s. 156-157; Yılmaz, 2014, s. 61; Uygun, 2015, s. 85; PRO FO, 1891, no: 689, s 4; PRO FO, 1895, no: 1346, s. 4; Diplomatic and Consular Reports, 1899, s. 11; Diplomatic and Consular Reports, 1905, s. 8).

Fransız bandıralı diğer şirket *Paquet Vapur Kumpanyası*, İstanbul ile İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu, Giresun ve Trabzon arasında on beş günde bir sefer düzenlemekteydi. Ancak İnebolu, Sinop, Ünye, Fatsa, Ordu'ya navlun durumuna göre uğramaktaydı. Giresun limanına yapılan seferler de oldukça düzensiz vaziyetteydi (Uygun, 2021, s. 240; Özkan, 2024, s. 157;

<sup>1</sup> 1835 yılının Nisan ayında, Liverpool'da yük ve yolcu gemisi olarak inşa edilen, uzunluğu 42,9 metre, genişliği 6,2 metre, su çekimi ise 3 metre olan *Crescent*, 72 saatlik yakıt kapasitesine sahipti ve saatte 10 knot hız yapabilmekteydi. Bkz. *Steam-Vessels*, 1837, s. 46-47.

PRO FO, 1895, no: 1346, s. 4; Diplomatic and Consular Reports, 1899, no: 2069, s. 11; Diplomatic and Consular Reports, 1905, s. 8).

Bir diğer Fransız şirketi *Fraissinet Vapur Kumpanyası*, Sinop, Samsun, Giresun ve Batum'a kimi zaman düzenli, kimi zaman ise düzensiz olarak sefer yapmaktaydı. Bu nedenle gerek vilâyet salnamelerinde gerekse diğer şirketlere ait acente raporlarında kumpanyanın Karadeniz seferlerinden neredeyse hiç söz edilmemektedir (Uygun, 2021, s. 289-291).

1894 tarihli İngiliz Konsolosluk raporuna göre, Londra'dan Trabzon'a ayda bir sefer düzenleyen *Wescott and Lawrence*, Karadeniz kıyılarında faaliyet gösteren tek İngiliz firması olarak kaydedilmiştir. 1906 tarihli bir Fransız raporunda ise *Ellerman* ve *Moss* adlı İngiliz şirketlerinin Liverpool'dan Batum'a uzanan hatlarında aylık seferler düzenlediği ve bu seferlerde Samsun'a da uğradıkları belirtilmektedir (PRO FO, 1895, s. 4; Yılmaz, 2014, s. 61).

*Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası*'na ait gemiler, İstanbul, İnebolu, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize ve Batum arasında sefer düzenlemekteydiler. 1890'ların başında haftalık gerçekleştirilen seferler, ilerleyen yıllarda iki haftada bire indirgenmiştir (Özkan, 2024, 156; Yılmaz, 2014, s. 61; Karakulak, 2020, s. 90; PRO FO, 1895, s. 4; Diplomatic and Consular Reports, 1899, s. 11; Diplomatic and Consular Reports, 1905, s. 8).

Trabzon'dan gönderilen 1904 tarihli konsolosluk raporuna göre, Karadeniz'in Anadolu kıyılarına uğrayan bir diğer Rus firması da *Gagarin*'dir. Aylık olarak Trabzon limanına uğradığı bilinen bu şirketin başka hangi limanlara sefer düzenlediği ise tespit edilememektedir (Diplomatic and Consular Reports, 1905, s. 8).

Yunan bandıralı *Panhellenique Vapur Kumpanyası*, İstanbul ile Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon ve Batum limanları arasında seferler gerçekleştirmekteydi. 1890'ların ilk yarısında iki haftada bir kez yapılan seferler, daha sonra haftalık hâle getirilmiştir (Özkan, 2024, s. 158-159). Bir diğer Yunan şirketi olan *Stamadiadis*, Pire'den Trabzon'a iki haftada bir düzenlediği seferlerinde Samsun'a da uğramaktaydı (Yılmaz, 2014, s. 61; PRO FO, 1895, s. 4; Diplomatic and Consular Reports, 1899, s. 11; Diplomatic and Consular Reports, 1905, s. 8).

Avusturya bandıralı *Lloyd Buharlı Kumpanyası*, İstanbul ile İnebolu, Sinop, Samsun, Trabzon, Rize, Batum limanlarına limanları arasında haftalık seferler gerçekleştirmekteydi (Kılıçaslan, 2019, s. 119; Özkan, 2024, 156; PRO FO, 1895, s. 4; Diplomatic and Consular Reports, 1899, s. 11; Diplomatic and Consular Reports, 1905, s. 8).

İtalyan bandıralı *Florio Rubattino Kumpanyası*'nın vapurları, İstanbul ile İnebolu, Samsun, Giresun, Trabzon ve Batum limanları arasında faaliyet göstermekteydi. 1890'larda iki haftada bir gerçekleştirilen seferler, 1900'lü yıllarda bir süreliğine ayda bire indirilmiş; daha sonra tekrar iki haftada bir olacak şekilde düzenlenmiştir (Özkan, 2024, s. 158; Yılmaz, 2014, s. 61; PRO FO, 1895, s. 4; Diplomatic and Consular Reports, 1899, s. 11; Diplomatic and Consular Reports, 1905, s. 8).

1894 tarihli konsolosluk raporunda, Danimarka bandıralı *The United Steamship*; 1904 tarihli konsolos raporunda ise Alman bandıralı *Levant Linie* Trabzon limanını ayda bir ziyaret eden firmalar olarak zikredilmektedir. Söz konusu firmaların Trabzon'dan başka hangi Osmanlı limanına sefer düzenlediği ise bilinmemektedir (PRO FO, 1895, s. 4; Diplomatic and Consular Reports, 1905, s. 8).

Karadeniz'in güney kıyısında faaliyet gösteren yerli şirketler arasında ise *Courtgi Bahr-i Sefid Vapur Kumpanyası*'nın İstanbul'dan Ereğli, Kozlu, Zonguldak, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu, Giresun, Tirebolu, Trabzon, Rize ve Batum'a haftalık seferleri bulunmaktaydı (Özkan, 2024, s. 158; Yılmaz, 2014, s. 61; PRO FO, 1895, s. 4; Diplomatic and Consular Reports, 1899, s. 11; Diplomatic and Consular Reports, 1905, s. 8).

Osmanlı bandıralı *Hacı David Vapur Kumpanyası* da 1900'lü yıllar itibarıyla Karadeniz'de sefer yapmaya başlamıştır. Firmanın vapurları İstanbul, Samsun ve Trabzon'a uğramaktaydı. 1904 tarihli İngiliz Konsolosluk raporunda firmanın seferleri haftalık olarak belirtilmiş ancak birkaç yıl sonrasına ait Fransız raporlarında bu seferlerin düzensiz hâle geldiği ifade edilmiştir (Yılmaz, 2014, s. 61; Diplomatic and Consular Reports, 1905, s. 8).

*Ünye Şirketi* ise İstanbul'dan Rize'ye iki haftada bir sefer düzenlemekte, güzergâhında Samsun limanına da uğramaktaydı (Yılmaz, 2014, s. 61).

Karadeniz'deki bu rekabetin yerli aktörlerinden biri de seferlerini haftalık biçimde gerçekleştiren *İdâre-i Mahsûsa* idi (Küçükalioglu, 1999, s. 56-57; PRO FO, 1895, s. 4; Diplomatic and Consular Reports, 1899, s. 11; Diplomatic and Consular Reports, 1905, s. 8).<sup>2</sup> Ne var ki *İdâre-i Mahsûsa*, farklı dönemlerde hem basılı yayında hem de resmî kaynaklarda, vapurlarının eskiliği, yavaşlığı, yetersizliği ve seferlerinin düzensizliği ile anılan bir firma olmuştur. Nitekim 1890 yılında İzmit hattına tahsis edilen *Şems* vapurunun eskiliği, *Sabah* gazetesinde "... ancak *Şems'in* ara sıra makine tatili pek ziyade can sıkırmakla... binaenaleyh İzmit yolcularına merhametle şu vapurun tevsi'i kuvvetine medar olacak tedâbirin icrasıyla seyrüsefer ettirilmesi" ifadeleriyle haberleştirilmiştir (Küçükalioglu, 1999, s. 79).

Şirketin vapurlarının eskiliğine yönelik eleştiriler, dönemin mizah dergilerine de yansımıştır. *Karagöz* ve *Kalem* dergilerinin 1909-1910 yıllarında yayınlanan çeşitli sayılarında bu durumu hicveden çeşitli karikatürler yer almıştır. Örneğin, *Karagöz*'ün 1909 tarihli bir sayısında, *İdâre-i Mahsûsa* vapurları, doktora giden hasta olarak resmedilmekte ve doktora "... bir kere şu halimize bakın... hiçbirimizde kımıldayacak hâl kalmadı... hâlâ bizim yakamızı bırakmıyorlar..." diyerek dert yanmaktadır. Aynı dergide yayımlanan bir diğer karikatürde, vapurların "süzgeç gibi... bin bir delik" olduğu ifade edilmiştir. Öte yandan *Kalem* dergisinde yayımlanan karikatürde de Kartal'a gitmek isteyen bir yolcunun, "*Kartal'a şimdi hangi vapur gidecek? Eğer çürük bir vapursa rica edeyim bekleyeyim*" şeklinde serzenişi karikatürize edilmiştir (Şefik, 2016, s. 192-194).

*İdâre-i Mahsûsa* vapurlarının yavaşlığı da kendine basında yer bulmuştur. *Basiret* gazetesinin 1873 tarihli bir sayısında, seyir hâlindeki *İdâre-i Aziziye* vapurlarından *Lütfiye*'nin, Rus ve Avusturya bandıralı vapurlar tarafından geçilmesi haber yapılmıştır. Vapurların yavaşlığı ile ilgili bir diğer haber de yine "*İdâre-i Aziziye Vapurları*" başlığıyla verilmiştir. *Pesendide* adlı vapurun yavaşlığı nedeniyle geç saatte karaya çıkan kadın ve çocukların mağduriyeti Ali Efendi tarafından dile getirilmiştir (Oğuzhan, 2022, s. 112). *Servet-i Fünûn*'ün 1898 yılında yayımlanan bir sayısında ise *İdâre-i Mahsûsa*'nın Kadıköy seferlerinin süresi değerlendirilmiş; yolculuğun güzel havalarda 45 dakika, rüzgârlı havalarda ise 1 ile 3 saat arasında sürdüğü belirtilmiştir (Küçükalioglu, 1999, s. 80).

---

<sup>2</sup> *İdâre-i Mahsûsa* geçmişte Hazine-i Hassa, Fevaid-i Osmaniye ve *İdare-i Aziziye* olarak da adlandırılmıştır. Bkz. Küçükalioglu, 1999, s. 24-46.

Yalnızca vapurların eskiliği ve yavaşlığı değil, sefer saatlerindeki düzensizlikler de kamuoyunun eleştirilerine konu olmuştur. 1890 yılında İstanbul-İzmir arasında işleyen vapurların hareket saatlerindeki düzensizlikler *Sabah* gazetesinde kendine yer bulmuştur (Küçükalioglu, 1999, s. 80).

Seferlerin bu durumu mizahi yayınlara da yansımıştır. *Kalem* dergisinde 1909 yılında yayımlanan bir karikatürde, geç kalan bir hanımefendi, kendisine sitem eden beyefendiye, “*Kabahat bende mi? Bu vapurlar ile söz tutmak kâbil değil.*” sözleriyle gecikmenin sebebinin İdâre-i Mahsûsa vapurları olduğu vurgulanmıştır (Şefik, 2016, s. 195).

Benzer eleştirileri resmî ya da yarı-resmî nitelikteki yayınlarda da görmek mümkündür. *Annuaire Oriental*'in 1892, 1900 ve 1901 yıllarına ait sayılarında, Osmanlı limanlarında faaliyet gösteren vapur şirketlerinin sefer güzergâhı ve hareket günleri verilirken, İdâre-i Mahsûsa'nın İstanbul'a varış günlerinin çoğu zaman ilan edilen tarihlerde gerçekleşmediği not edilmiştir (*Annuaire Oriental*, 1892, s. 141-148; *Annuaire Oriental*, 1900, s. 127-134; *Annuaire Oriental*, 1901, s. 139-146). 1897 yılına ait İngiliz Konsolosluğu raporunda ise Kavalalı limanına uğrayan firmalar zikredilirken İdâre-i Mahsûsa haricindekilerin belirttikleri hareket düzenine riayet ettikleri belirtilmiştir (Diplomatic and Consular Reports, 1898, s. 20).

Bununla birlikte, İdâre-i Mahsûsa'nın günümüze intikal eden vapur seyrir jurnalleri, şirketin rotaları, hareket gün ve saatlerine dair doğrudan veriler sunmakta; böylece söz konusu eleştirilerin tarihi gerçekliğini bu makalenin odağı olan Karadeniz kıyılarında yürütülen seferler bağlamında sorgulama ve daha sağlıklı bir değerlendirme yapma imkânı sağlamaktadır.

### **İdâre-i Mahsûsa Vapurları ve Vapur Seyir Journalleri**

Osmanlı İmparatorluğu'nda, farklı belge ve defter türlerinin adlandırılmasında kullanılan *jurnal* terimi, denizcilik tarihi açısından en basit şekliyle “*gemideki olayların kaydedildiği defter*” olarak tanımlanabilir. Ancak zamanla, içeriği sadece gemideki olaylarla sınırlı kalmayıp, başta meteorolojik veriler olmak üzere çok sayıda farklı türde bilgiye yer verilen kapsamlı bir kayda dönüşmüştür. Bu gelişimle birlikte jurnal, zaman içinde çeşitlenmiş ve farklı türlere (seyir, liman, makine, güverte) ayrılmıştır (Nutkî, 1917, s. 308; Sami, 2010, s. 395; Gürçay, 1962, s. 213, 216).

Gemilerde jurnal tutma geleneği, yüzyıllardır süren bir geçmişe sahiptir. İspanya'nın Sevilla şehrindeki *Archivo General de Indias* ve Madrid şehrinde yer alan *Archivo del Museo Naval* bünyesinde muhafaza edilen jurnallerin geçmişi üç yüz yılı aşkın bir dönem kapsamaktadır. Dünya'daki en geniş jurnal koleksiyonuna sahip ülke olan İngiltere'de ise, *National Maritime Museum*, *British Museum* ve *The National Archive*'daki jurnallerin tarihi 17. yüzyıla kadar uzanır. Hollanda Arşivlerinde de benzer şekilde 17. yüzyıla tarihlenen jurnaller bulunmaktadır. Fransa'da, büyük bir bölümü *Archives Nationales*'in *Fonds de la Marine* bünyesindeki *Centre d'Accueil et de Recherche des Archives Nationales* ve *Archives Centrales de la Marine* koleksiyonlarında yer alan jurnallerin tarihi ise 16. yüzyıla dek inmektedir (García-Herrera vd., 2005, s. 13-36).

Osmanlı denizciliğindeyse jurnal tutma geleneği, dönemin gerekliliklerine uygun biçimde kapsamlı bir modernleşme sürecinin yaşandığı III. Selim'in saltanatında, donanma kalyonlarına “... bahrde mürur ve uburun ahvalin tahrir eylemeleri için...” tahsis edilen defterlerle birlikte 18.

yüzyılın sonlarına doğru başlamış (Zorlu, 2014, s. 84) ve diğer deniz güçleriyle karşılaştırıldığında geç kalınmış bir uygulama olmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu'ndan günümüze intikal eden jurnaller, uzun yıllar boyunca İstanbul Beşiktaş'taki Deniz Tarihi Arşivi'nde, *Bahriye Nezâreti Erkân-ı Harbiye-i Umûmiye Bahriye Jurnaller (EHB.J.d)* fonu altında muhafaza edilmiştir. 2021 yılında, Deniz Tarihi Arşivi'nde mevcut diğer belge ve defterlerle birlikte, bu fon Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı'na bağlı Osmanlı Arşivi'ne devredilmiştir. Söz konusu fonda, 1804-1922 yılları arasına tarihlenen 1600'ü aşkın defter yer almaktadır. Muhasebe, makine, maaş, işaret, demirbaş ve eşya defterlerinin de yer aldığı bu koleksiyonda, kayıtların yaklaşık yarısını seyir jurnalleri oluşturmaktadır (Korkmaz, 2019, s. 758-759; Atmaca, 2019, s. 29). İdâre-i Mahsûsa vapurlarına ait seyir jurnalleri de zikredilen bu fon kapsamında yer almaktadır. Şirket gemilerinin askeri maksatlarla kullanımı<sup>3</sup> sırasında tutulan jurnaller hariç tutulduğunda, firmanın sivil taşımacılık faaliyetlerine dair günümüze ulaşan yedi adet seyir jurnali tespit edilebilmiştir.<sup>4</sup>

Koleksiyondaki jurnaller, şekil ve içerik bakımından çeşitli farklılıklar gösterse de İdâre-i Mahsûsa jurnallerinin tamamı aynı şablona sahiptir. Söz konusu jurnallerin her sayfası bir günlük hadisenin kaydedileceği tablo biçiminde düzenlenmiştir. Sayfanın üst kısmında “İdâre-i Mahsûsa'nın ... nâm vapurunun ... limanından ... limanına hareketi esnasında cereyan iden vukuat-ı yevmiyesi, yevm ... fi ... sene ...” yazısı yer almaktadır ve boş bırakılan kısımlara sırasıyla geminin adı, kalkış-varış limanları ve Rûmî takvime göre tarih yazılmaktadır. Bu kısımda genellikle sefer yapılan hattın ilk ve son limanı belirtilmektedir. Ancak bazı kayıtlarda bunun yerine ara durak olan iskele ve limanların isimlerinin yazıldığı kayıtlar da mevcuttur.

Sayfanın üst kısmındaki bu açıklama bloğunun hemen altında, görevli memurun kendi vardiyasındaki barometre ve termometre ölçümleri, hava durumu, esen rüzgârın ismi ve şiddeti gibi meteorolojik gözlemlerin yanı sıra saatte kat edilen mesafe, makine devir sayısı, yakılan kömür miktarı, sintine suyundaki değişiklikler ve görevlinin mührü için ayrılmış sütunlar yer almaktadır. Bunlara ilaveten yolculuk esnasında rotada yapılan düzenlemeler, geçilen geçitler, görülen deniz fenerleri, demir atılan yerlerin derinliği, makine arızaları, kazalar, kılavuz alımları gibi yolculuk esnasında meydana gelebilecek her hadisenin kayıt altına alındığı bir de “vukuat” sütunu bulunmaktadır.

İdâre-i Mahsûsa jurnallerinde rüzgârın şiddetini belirtmek için rakamlardan, hava durumunu belirtmek için de çeşitli harflerden istifade edilmiştir. Bu harf ve rakamların taşıdığı anlamlarla ilgili herhangi bir açıklamaya jurnallerde yer verilmemiş veya bu açıklamaların olduğu sayfalar günümüze ulaşmamıştır. Ancak katalogta bulunan bazı donanma gemilerinin seyir jurnalinde yer alan “târifnâme” vasıtasıyla kullanılan harf ve rakamların anlamı tespit edebilmek mümkündür (BOA, DTA, EHB.J.d. 432, s. 1).

| Ahvâl-i havayı beyan iden hurufat |             | Hurufat |
|-----------------------------------|-------------|---------|
| berrak olsun puslu olsun          | mai sema    | م س     |
| yani dağınık bulut                | bulutlu     | ب       |
|                                   | ince yağmur | ا ی     |
| koyusu                            | kaba duman  | ق د     |

<sup>3</sup> Bu konu hakkında bkz. Küçükalioglu, 1999, s. 67-68.

<sup>4</sup> İdâre-i Mahsûsa'ya ait seyir jurnallerinden istifade eden diğer çalışmalar için bkz. Özkan, 2024, s. 4; Kabadayı vd., 2020, s. 137-150.

|                                                                  |                  |     |
|------------------------------------------------------------------|------------------|-----|
|                                                                  | mağmum hava      | م ه |
|                                                                  | dolu             | ط   |
|                                                                  | şimşek           | ش   |
| görünüşe mani olacak kadar                                       | puslu hava       | پ ه |
| semanın her tarafı koyu bulutla kaplanmış ola                    | kaplama bulut    | ق ب |
|                                                                  | sağanaklı yağmur | ص ی |
|                                                                  | sağanak          | ص   |
|                                                                  | yağmur           | ی   |
|                                                                  | kar              | ق   |
|                                                                  | ra'd             | ر   |
|                                                                  | korkulu hava     | ق ه |
| ecsam-ı baidenin                                                 | görünüş          | ك   |
|                                                                  | çiy              | چ   |
| her kangı bir harfin zirine vaz olunursa fevkalade manasındadır. |                  | .   |

**Tablo 1:** Seyir Journallerinde Hava Durumu için Kullanılan Harfler ve Anlamları

Gemlik vapurunun seyir jurnalinde yer alan târifnâmede mevcut olan bu tabloda, İdâre-i Mahsûsa journallerinde hava durumu için kullanılan tüm harflerin manası görülebildiği gibi birden fazla harf kullanılan kayıtların nasıl deşifre edileceği de açıklanmıştır. Örneğin م س ب پ ه rumuzları birlikte kullanıldığında hava durumu için “mai sema ve dağınık bulutlu ise de ufkun puslu bulunduğuş” bilgisi verilmektedir. Rüzgârın şiddetini belirtmek için kullanılan rakamların açıklaması ise şu şekilde yapılmıştır:

|                       |    |
|-----------------------|----|
| limanlık manasındadır | 0  |
| hafif hava            | 1  |
| hafif rüzgâr          | 2  |
| adi rüzgâr            | 3  |
| mûtedil rüzgâr        | 4  |
| frişka rüzgâr         | 5  |
| kuvvetli rüzgâr       | 6  |
| mutedil fırtına       | 7  |
| sert fırtına          | 8  |
| kuvvetli fırtına      | 9  |
| büyük fırtına         | 10 |
| mükemmel fırtına      | 11 |
| şedid fırtına         | 12 |

**Tablo 2:** Rüzgârın Şiddetini İfade Eden Rakamlar ve Anlamları

İdâre-i Mahsûsa journallerinde, sayfanın sağ alt köşesindeki bölüm, geminin gün içinde uğradığı limanların ismi, kalkış-varış saati, vakti, tarihi, limanlar arasında kat edilen mesafeler ve sefer sürelerinin kaydı için ayrılmıştır. Bu bölümün solunda, öğlen ve akşam saatlerinde, geminin enlemi-boylamı ve gemiye en yakın yerin haritadan mesafe ile yönünün yazılacağı kısımlar bulunmaktadır. Sayfanın sol alt köşesi ise gemiye kömür ikmalî yapılan yerin adı, kullanılan

kömürün cinsi, miktarı ve uğranan limanlardan alınan ya da indirilen ticari emtianın kaydedileceği sütunlar için ayrılmıştır.

İdâre-i Mahsûsa'nın günümüze ulaşan seyir jurnalleri Dolmabahçe, Şeref, Afrika, Canik, Arslan, Türk ve Sakız vapurlarına aittir. *Dolmabahçe* vapuru, 1856'da İskoçya Glasgow'da A. & J. Inglis Shipbuilders, Engineers and Boilmakers tezgâhında tek uskurlu yolcu gemisi olarak inşa edilmiştir. 834 grostonluk geminin teknesi sacdan olup uzunluğu: 66,1 metre, genişliği: 8,5 metre, su kesimi 5,2 metreydi. McNabc yapımı tek silindirli buhar makinesi vardı. 1856'da Fevaid-i Osmaniye tarafından satın alınmıştı. 1896'da Yunan Savaşı sırasında donanmanın emrinde çalıştıktan sonra 1898'de tekrar İdâre-i Mahsûsa'ya iade edilmiş ve 1909'da sökülüştür (Tutel, 1997, s. 56; Öndeş, 2020, s. 117). Katalogda 416 defter numarasıyla kayıtlı *Dolmabahçe Vapuru Seyir Jurnalı*, 1892 yılında başlayıp 1894'te sona ermektedir.

*Şeref* vapuru 1857'de, İngiltere, Greenock'ta Caird & Co. tezgâhında uskurlu yolcu/yük gemisi olarak yapılmıştır. Ağırlığı 1354 groston olup teknesi sacdan; uzunluğu: 83,2 metre, genişliği: 9,3 metre, su kesimi: 5,5 metreydi. J. Jack yapımı tek silindirli buhar makinesi vardı. Önce *Barenguer* sonra *Rita* adıyla çalışmıştır. 1892'de İstanbul'da Karamanyan Şirketi tarafından satın alınıp ismi *Şeref* olarak değiştirilmiştir. 1896 yılında İdâre-i Mahsûsa filosuna katılmıştır (Tutel, 1997, s. 100; Öndeş, 2020, s.197).<sup>5</sup> 461 defter numarasıyla kayıtlı *Şeref Vapuru Seyir Jurnalı*, 1896-1899 yılları arasını kapsamaktadır.

*Afrika* vapuru 1869'da İngiltere, Liverpool'da T. Royden & Sons tezgâhında uskurlu yolcu/yük gemisi olarak yapılmıştır. 1240 grostonluk geminin teknesi sacdandı. Uzunluğu: 79,2 metre, genişliği: 9,1 metre, su kesimi: 4,5 metreydi. Fawcett yapımı çift silindirli bileşik (compound) buhar makinesi vardı. *Afrique* adıyla Fransız şirketlerinin gemisi olarak çalışmıştı. 1903'te İdâre-i Mahsûsa tarafından satın alınınca adı *Afrika* olarak değiştirilmiştir (Tutel, 1997, s. 104; Öndeş, 2020, s.179). Katalogda 538 defter numarasıyla kayıtlı *Afrika Vapuru Seyir Jurnalı*, 1904 ile 1906 yılları arasına ait kayıtları içermektedir.

*Canik* vapuru 1871'de, İngiltere, Middlesbrough, Backhouse & Dixon Co. tezgâhında *Buckingham* adıyla uskurlu yolcu/yük gemisi olarak yapılmıştır. 1046 grostonluk geminin teknesi sacdandı. Uzunluğu 69,2 metre, genişliği: 8,6 metre, su kesimi: 4,5 metreydi. Richardson & Sons yapımı 120 beygir gücünde çift silindirli bileşik buhar makinesi vardı. 1874'te İdare-i Aziziye tarafından satın alınıp *Canik* adı verilen gemi, 1878'de İdâre-i Mahsûsa filosuna devredilmiştir (Tutel, 1997, s. 61, Öndeş, 2020, s. 138). 453 defter numarasıyla kayıtlı *Canik Vapuru Seyir Jurnalı*, 1896-1898 yıllarını kapsamaktadır.

*Arslan* vapuru 1872'de, İngiltere, Glasgow'da, Barclay, Curle & Co. tezgâhında uskurlu yolcu/yük gemisi olarak inşa edilmiştir. 2541 grostonluk olup teknesi sacdandı. Uzunluğu: 110,3 metre, genişliği: 11,2 metre, su kesimi: 8,3 metreydi. Barclay yapımı 450 beygir gücünde çift silindirli bileşik buhar makinesi vardı. Önce *Leopold II*, sonra *Minho* adıyla çalıştırılmıştır. Karamanyan Şirketi tarafından satın alındıktan sonra ismi Arslan olarak değiştirilen gemi 1888/89'da İdâre-i Mahsûsa filosuna katılmıştır (Tutel, 1997, s. 93; Öndeş, 2020, s.148). Katalogda 511 defter numarasıyla kayıtlı *Arslan Vapuru Seyir Jurnalı*, 1900-1901 yıllarının seferlerini içermektedir.

---

<sup>5</sup> Eser Tutel'in kitabında *Şerif* olarak zikredilen bu geminin esas ismi *Şeref*'tir. Bkz. Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, 1893.

*Türk* vapuru, 1873'te İngiltere Sunderland Oswald & Co. tezgâhında uskurlu yolcu/yük gemisi olarak inşa edilmiştir. 1736 groston ağırlığındaki geminin uzunluğu 85,3 metre, genişliği 10,2 metre, su kesimi 7,3 metreydi. Çift silindirli bileşik buhar makinesi vardı. *Severn* adıyla Royal Mail Steam Packet Co. adına hizmet veren gemi 1888 yılında İdâre-i Mahsûsa filosuna katılmıştır (Tutel, 1997, s.92; Öndeş, 2020, s. 174).<sup>6</sup> 433 defter numarasıyla kayıtlı olan *Türk Vapuru Seyir Jurnalı* 1894-1895 yıllarına aittir.

*Sakız* vapuru 1877'de Trieste'de Austro-Ungarico Lloyd tezgâhlarında uskurlu yük gemisi olarak yapılmıştır. 246 grostonluk geminin teknesi sacdandı. Uzunluğu: 45,1 metre, genişliği: 5,7 metre, su kesimi: 3,5 metreydi. Austro-Ungarico yapımı 230 beygir gücünde çift silindirli bileşik buhar makinesi vardı. Önce *Yole* adıyla çalışmıştır. 1890'da Osmanlı Reji İdaresi tarafından satın alınınca adı da *Sakız* olarak değiştirilmiştir (Tutel, 1997, s. 100-101). Katalogda 448 defter numarasıyla kayıtlı *Sakız Vapuru Seyir Jurnalı*, 1895-1900 tarih aralığını kapsamaktadır.

### **İdâre-i Mahsûsa'nın Karadeniz Güzergâhı**

İdâre-i Mahsûsa vapur jurnalleriyle örtüşen yıllarda (1892-1906) yayımlanmış yıllıklara göre firma, Karadeniz'in Anadolu kıyılarında 1902 senesine kadar İstanbul-Ereğli-Bartın ve İstanbul-Ereğli-İnebolu-Sinop-Samsun-Ünye-Ordu-Giresun-Tirebolu-Trabzon-Rize hatlarında sefer yapmıştır. 1902 senesinde, firmanın Bartın hattı İstanbul-Şile-Kefken-Ereğli-Kozlu-Zonguldak-Bartın-Amasra ve Cide şeklinde düzenlenirken Rize hattı da Fatsa ve Of iskelelerinin güzergâha eklenmesiyle İstanbul-Ereğli-İnebolu-Sinop-Samsun-Ünye-Fatsa-Ordu-Giresun-Tirebolu-Trabzon-Of-Rize halini almıştır (*Annuaire Oriental*, 1892, s. 141-148; *Annuaire Oriental*, 1893-1894, s. 147-154; *Annuaire Oriental*, 1894, s. 147-154; *Annuaire Oriental*, 1896-97, s. 159-166; *Annuaire Oriental*, 1898, s. 157-164; *Annuaire Oriental*, 1900, s. 127-134; *Annuaire Oriental*, 1901, s. 139-146; *Annuaire Oriental*, 1902, s. 171-186; *Annuaire Oriental*, 1903, s. 175-190; *Annuaire Oriental*, 1904, s. 177-192).<sup>7</sup> Ancak firmanın jurnalleri yıllıklarda ilan edilen bu hatlar ile uyumsuz pek çok seferin yapıldığını da göstermektedir.

Örneğin, *Dolmabahçe* vapurunun 28 Mayıs-15 Haziran 1894 tarihleri arasında İstanbul'dan Ünye'ye gidiş seferi Ereğli, İnebolu ve Samsun'a; dönüş yolculuğuysa Samsun, Sinop ve Büyükliman'a uğramak suretiyle gerçekleştirilmiştir (BOA, DTA, EHBJ.d. 416, s. 150-155). *Türk* vapurunun da aynı yılın 21-29 Aralık tarihlerinde İstanbul'dan Ereğli'ye uğrayarak Zonguldak'a ulaştığı ve dönüş yolculuğunun yine Ereğli'ye uğranarak Mudanya'da tamamlanan bir seferi olmuştur (BOA, DTA, EHBJ.d. 433, s. 42-46).

21 Haziran-7 Temmuz 1896 tarihlerinde *Şeref* vapuru Karadeniz'de İstanbul ile Trabzon arasında bir sefer gerçekleştirmiş ve Trabzon istikâmetinde Ereğli ile Zonguldak'a; dönüşteyse Pulathane, Trabzon, Pulathane, Giresun, Ordu, Ünye, Samsun ve Sinop limanlarına uğramıştır

<sup>6</sup> Eser Tutel ve Osman Öndeş'in eserlerinde *Tunç* olarak zikredilen bu geminin esas ismi *Türk*'tür. Öndeş'in eserindeki geminin 1887'de Royal Mail Steam Packet Co.'dan Karamanyan'a satıldığı ve İdâre-i Mahsûsa'nın da gemiyi Karamanyan Şirketi'nden satın aldığı bilgisi de hatalıdır. Zira Lloyd Gemi Sicilleri'nin 1887 ve 1888 yıllarına ait baskılarında geminin İngiliz firmasının filosuna; 1889'da ise İdâre-i Mahsûsa filosuna kayıtlı olduğu görülmektedir. Bkz. Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, 1887; Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, 1888; Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, 1889.

<sup>7</sup> Yıllıklarda değinilmemekle birlikte, İdâre-i Mahsûsa vapurları Rize'den İstanbul'a dönüş seferinde *pratika* (geminin indirme bindirme işlemleri için gereken sağlık belgesi) almak için Kavak'a (Anadolu Kavağı) uğramaktaydılar. Bkz. BOA, DTA, EHBJ.d. 433, s.31; BOA, DTA, EHBJ.d. 461, s. 72, 81; BOA, DTA, EHBJ.d. 511, s. 51; BOA, DTA, EHBJ.d. 538, s. 24.

(BOA, DTA, EHBj.d. 461, s. 11-17). 4 Haziran-24 Temmuz 1897 tarihli bir başka Karadeniz seferindeyse İstanbul'dan Ereğli'ye uğrayarak Zonguldak'a ulaşan gemi, sonrasında Ereğli ve Kilimli'ye uğrayıp tekrar Zonguldak'a gelmiş ve buradan Kozlu ve Ereğli'ye uğrayarak İstanbul'a geri dönmüştür (BOA, DTA, EHBj.d. 461, s. 21-25). 14-28 Ağustos tarihlerinde İstanbul'dan bu kez Ereğli'ye uğrayarak Kozlu'ya varan vapur, buradan doğrudan İstanbul'a geri dönmüştür (BOA, DTA, EHBj.d. 461, s. 26).

*Canik* vapurunun 9-29 Ocak 1898 tarihli seferi de ilan edilen hatlardan farklı biçimde İstanbul-İnebolu arasında yapılmış; İnebolu istikâmetinde Şile, Ereğli, Kozlu, Bartın ve Cide'ye uğrayan vapurun dönüş yolculuğundaki uğrakları Cide, Amasra, Bartın ve Ereğli olmuştur (BOA, DTA, EHBj.d. 453, s. 111-114).

1897-1899 yıllarında Karadeniz'in Anadolu kıyılarında sefer yapan *Sakız* vapurununsa hiçbir seferi firmanın Bartın ve Rize hatlarıyla uyumlu değildir. Vapur 21-25 Ağustos 1897 tarihlerindeki seferini İstanbul ile Cide limanları arasında yapmış; Cide istikâmetinde Ereğli, Kozlu, Bartın, Amasra ve dönüşte zikredilen limanlara ilaveten Şile'ye uğramıştır (BOA, DTA, EHBj.d. 448, s. 83-85).

1898 yılının Haziran-Temmuz aylarında gerçekleştirilen dört seferse İstanbul ile İnebolu limanları arasında gerçekleşmiştir. 7-12 Haziran tarihleri arasındaki ilk seferin İnebolu istikâmetinde Bartın, Cide, Bartın, Ereğli, Kozlu, Zonguldak ve dönüşte Amasra, Cide, Bartın, Zonguldak, Kozlu, Ereğli ve Bartın; 14-19 Haziran tarihlerindeki ikinci seferin İnebolu istikâmetinde Bartın, Ereğli, Kozlu, Zonguldak, Cide ve dönüşte Bartın, Amasra, Cide, Ereğli, Bartın, Zonguldak, Kozlu ve Ereğli; 21-25 Haziran tarihlerindeki üçüncü seferin İnebolu istikâmetinde Bartın, Ereğli, Kozlu, Zonguldak ve dönüşte Cide, Bartın, Amasra, Bartın, İnebolu, Cide, Bartın, Zonguldak, Kozlu ve Ereğli; 19-25 Temmuz tarihli dördüncü seferin İnebolu istikâmetinde de Ereğli, Kozlu, Zonguldak, Cide ve dönüşte Bartın, Amasra, İnebolu, Ereğli, Bartın, Zonguldak, Kozlu, Ereğli ve Şile limanları ziyaret edilmiştir (BOA, DTA, EHBj.d. 448, s. 106-114, 116-119).

19-25 Ekim 1898 ve 25 Mart-3 Nisan 1899 tarihlerinde İstanbul ve Cide arasında iki sefer daha yapan *Sakız* vapurunun ilk seferindeki gidiş ve dönüş istikâmetindeki uğrakları Şile, Ereğli, Kozlu, Zonguldak, Bartın, Amasra ve Kurucășile iskeleleriyken ikinci seferin öncekinden tek farkı Cide istikâmetinde Kurucășile'nin ziyaret edilmeyişi olmuştur (BOA, DTA, EHBj.d. 448, s. 136-139, 149-154).

1900 senesinin büyük bölümünde Karadeniz'deki taşımacılıkta kullanılan *Arslan* vapurunun seferleri de çoğu zaman ilan edilen yıllıklardaki Karadeniz hatları ile uyumsuz vaziyettedir. Vapur 13-26 Nisan tarihleri arasında İstanbul-Çatalağzı arasında Büyükliman, Ereğli, Kozlu ve dönüşte sadece Ereğli'ye; 19 Haziran-22 Temmuz tarih aralığında İstanbul-Zonguldak arasında Ereğli, Kozlu, Kilimli, İnağzı, Kozlu, Ereğli ve dönüşte sadece Çatalağzı'na; 28 Ağustos-7 Ekim arasında İstanbul-Çatalağzı arasında da sadece Ereğli'ye uğrayarak seferler yapmıştır. 1900 senesinin Karadeniz'deki son seferini 11-24 Kasım tarih aralığında İstanbul'dan Of'a yapan vapurun uğrakları Of istikâmetinde Ereğli, Kozlu, Zonguldak, Amasra, İnebolu, Samsun, Giresun, Trabzon; dönüşteyse Trabzon, Giresun, Ordu, Samsun ve İnebolu limanları olmuştur. 20 Ocak-5 Şubat 1901 tarih aralığında bu kez İstanbul-Trabzon arasında sefer yapan vapur Trabzon istikâmetinde Ereğli, Kozlu, Sinop, Samsun ve Ünye'yi; İstanbul istikâmetinde de Tirebolu, Gire-

sun, Ordu, Fatsa, Ünye, Samsun, Sinop, İnebolu ve Ereğli'yi ziyaret etmiştir. 13-23 Şubat tarihlerinde de İstanbul, Ereğli ve Kozlu arasında seferler yapılmıştır (BOA, DTA, EHBJ.d. 511, s. 1-38, 60-75).

Firmanın, yıllıklarda belirtilen Karadeniz hatlarıyla uyuşmayan seferleri dışında, güzergâhla uyumlu biçimde *İstanbul-Rize* hattında gerçekleştirdiği sivil yük ve yolcu taşımacılığına dair İdâre-i Mahsûsa vapur jurnallerinde toplam 10 sefer tespit edilmiştir. Bu seferlerden birer tanesi *Dolmabahçe, Türk* ve *Canik*; ikişer tanesi *Şeref* ve *Arslan*; üçü ise *Afrika* vapuru tarafından gerçekleştirilmiştir.<sup>8</sup> Ancak bu seferlerde dahi çeşitli nedenlerle güzergâhta bazı değişiklikler yaşanmıştır. Örneğin, *Dolmabahçe* vapuru 22 Haziran-3 Temmuz 1898 tarihindeki seferinin dönüşünde Trabzon'dan sonra Tirebolu yerine Giresun'a uğramıştır (BOA, DTA, EHBJ.d. 416, s. 52).

*Türk* vapurunun 3-15 Kasım 1894 tarihli seferindeyse Rize istikâmetinde Tirebolu'dan sonra uğraklar arasında yer almayan Pulathane'ye uğrandığı görülür. Geminin neden Pulathane'ye geldiğine dair jurnalde bir bilgi verilmemekle beraber havanın yağmurlu olması ve *mutedil fırtına* olarak adlandırılan 7 kuvvetindeki rüzgârın güzergâhtaki bu değişikliklerle bir ilgisi olabileceği düşünülebilir (BOA, DTA, EHBJ.d. 433, s. 27). Bununla birlikte dönüş yolculuğunda *Türk* vapuru da Tirebolu'ya uğramazken Giresun'dan ayrıldıktan bir süre sonra makine arızasından dolayı mecburen Eynesil önünde demirlemiştir (BOA, DTA, EHBJ.d. 433, s. 29).

5 Kasım 1897'de İstanbul'dan demir alan *Canik* vapuru şiddetli poyraz sebebiyle Boğaz'dan çıkamayarak önce İstanbul'da, Büyükdere önünde tekrar demirlemeye mecbur olmuştur. Samsun'dan hareket ettikten sonra sağanak yağmur ve rüzgâr yüzünden Ünye'de duramayıp Ordu limanına gelen vapur, eşya indirdiği esnada şiddetlenen rüzgâr yüzünden hızla demir alıp hattın uğrakları arasında yer almayan Vona limanına sığınmıştır. Vona'dan demir aldıktan sonra Giresun ve Tirebolu'ya uğrayan gemi, Tirebolu'da tekrar başlayan sağanak yağmurlu batı rüzgârıyla birlikte denizin dalgalanmasından dolayı güzergâhını bir kez daha değiştirerek bu kez Pulathane'ye sığınmak zorunda kalmıştır (BOA, DTA, EHBJ.d. 453, s. 89, 91, 93).

17 Kasım Çarşamba günü dönüş yolculuğu için Rize'den denize açılan *Canik* vapuru Trabzon'a geldiğinde dalgaların büyümesiyle burada duramayarak Pulathane'ye demirlemiştir. Denizin sakinleşmesiyle tekrar Trabzon'a gelen gemi, hava durumu beğenilmediğinden bir kez daha Pulathane'ye geri dönmüş ve ancak cuma günü Trabzon'dan seferine devam edebilmiştir. Ayrıca hava açık ve deniz sakin olmasına rağmen vapur, Ordu-Ünye arasında uğraklarından olmayan Vona limanını tekrar ziyaret etmiştir (BOA, DTA, EHBJ.d. 453, s. 95-97).

*Şeref* vapuru 27 Ekim-11 Kasım ve 17 Kasım-4 Aralık 1898 tarihlerindeki iki seferinin de Rize istikâmetinde Ereğli'den sonra kömür almak için Kozlu'ya uğramıştır. Bu seferlerin ilkinde Kozlu'dan 180 ton kömür alan vapur, ikinci seferindeyse denizin şiddetinden dolayı kömür almayarak Ereğli'ye geri dönmek zorunda kalmıştır (BOA, DTA, EHBJ.d. 461, s. 66, 73). Ayrıca ikinci seferin dönüşünde vapur Ereğli limanına uğramadan İstanbul'a gelmiştir (BOA, DTA, EHBJ.d. 461, s. 80-81).

<sup>8</sup> Müslüman hacıları nakletmek maksadıyla Nisan 1906'da İstanbul'dan Kefe'ye Afrika vapuruyla düzenlenen seyahatin akabinde Rize'den İstanbul'a sefer hattına uygun biçimde yolculuk yapılmıştır. Bu nedenle vapurun üçüncü seferinde sadece dönüş yolculuğu bilgilerine yer verilmiştir.

*Arslan* vapurunun 29 Kasım-19 Aralık tarihli seferinin Rize istikâmetinde, güzergâhta yer almayan Kozlu ve Zonguldak'a uğramasının sebebi de kömür tedarîği çabasıdır. 1 Aralık Cumartesi günü Ereğli'den sonra Kozlu'ya uğrayan *Arslan*, olumsuz hava koşullarından dolayı Ereğli'ye geri dönmüştür. 4 Aralık Salı günü Ereğli'den ikinci kez demir alan gemi bir kez daha Kozlu'ya gelmiş fakat burada kayık indirmek mümkün olmadığından Zonguldak'a yol almıştır. Zonguldak limanında dışarıya filika gönderilmişse de kömür verilemeyeceğinin bildirilmesiyle tekrar Ereğli'ye hareket eden vapur nihayet Ereğli'den 45 ton kömür alabilmiştir. 5 Aralık Çarşamba günü Ereğli'den ayrılan gemi bir kez daha Kozlu'ya uğrayıp bir miktar daha kömür tedarik ettikten sonra seferine devam edebilmiştir (BOA, DTA, EHBJ.d. 511, s. 40-42).

10 Aralık Pazartesi günü Rize'den demir alan *Arslan* dönüş yolculuğunda da güzergâhta yer almayan Of, Sürmene, Vona ve Fatsa iskelelerine uğramıştır. Jurnalde geminin Of ve Sürmene'de neden demirlediği hakkında bir açıklamaya yer verilmediği gibi hava ve deniz durumuna dair bilgilerin de kaydedilmeyişinden ötürü bu ziyaretler için bir çıkarımda bulunmak imkânsızdır (BOA, DTA, EHBJ.d. 511, s. 44-45). Ordu'dan hareket eden vapurun Vona'ya demirleme sebebiyse jurnalde denizin durumuna vurgu yapılarak "*denizlerin büyümesinden Ünye ve Samsun'da iş görülemeyeceğinden*" kaydıyla açıklanmaktadır. Geminin Vona'dan sonra Ünye'ye gitmek yerine Fatsa'da demir atmasına da muhtemelen olumsuz hava koşullarının sebep olduğu düşünülebilir (BOA, DTA, EHBJ.d. 511, s. 46).

*Arslan* vapurunun Rize hattındaki 23 Aralık 1900-10 Ocak 1901 tarihli ikinci seferinde de çeşitli sebeplerle güzergâhta değişiklikler yapılmıştır. Seferin Rize istikâmetinde önce "*Adana vapurunun aktarmasını almak üzere*" İstanbul'da Harem İskeleyi'ne, ardından Ereğli-İnebolu arasında kömür almak için Kozlu'ya ve sonra Trabzon'da batı rüzgârının şiddetli esmesinin postaya mâni olmasından ötürü Pulathane'ye uğranmıştır. Havanın düzelmesiyle Pulathane'den tekrar Trabzon'a dönüp bir süre sonra Rize'ye hareket etmek üzere limandan ayrılan *Arslan*, Rize yerine yük ve yolcu indirmek için Sürmene'nin Humurgan İskeleyi önüne gitmiş fakat olumsuz hava koşullarının buna engel olmasından ötürü Sürmene'nin Ereğliburnu iskelesine hareket edip burada demirlemek zorunda kalmıştır (BOA, DTA, EHBJ.d. 511, s. 49, 52, 54, 55).

Seferin İstanbul istikâmetinde Rize-Trabzon arasında Of ve tekrar Sürmene iskelelerine uğrayan *Arslan*, güzergâhta yer alan Tirebolu'yu ise ziyaret etmeyerek Trabzon'dan doğruca Giresun'a gitmiştir. Ordu-Ünye arasında da güzergâhta olmayan Fatsa'ya uğranmıştır. Vapurun dönüş yolculuğunda Tirebolu'ya uğramamasının ve adı geçen iskeleleri niçin ziyaret ettiğine dair bir kayıt bulunmadığı gibi hava durumundan kaynaklı bir olumsuzluk da göze çarpmamaktadır. Zira yolculuğun bu bölümünde hava durumu kayıtlara "*güzel*" olarak geçirilirken rüzgâr da 1 kuvvetinde esmektedir (BOA, DTA, EHBJ.d. 511, s. 55-57).

*Afrika* vapurunun 10 Şubat-2 Mart 1905 tarihleri arasında gerçekleştirdiği ilk seferin Rize istikâmetinde Ereğli'den sonra Kozlu'ya uğranarak buradan 5739,6 *kantar-ı atık* kömür alınmıştır. Hava sakin ve deniz durgun olmasına rağmen Kozlu'dan sonra Zonguldak'a uğranmış olmasının jurnalde bir açıklamasına yer verilmemiştir (BOA, DTA, EHBJ.d. 538, s. 15). Benzer biçimde geminin 17-23 Şubat tarihlerinde Trabzon-Pulathane arasında birkaç kez yer değiştirmesinin de sebebi bilinmemektedir. Söz konusu günlerde havanın bulutlu ve yağmurlu, rüzgârın da 4 ve 5 kuvvetlerinde estiğine dair kayıtlardan hareketle diğer vapurların seferlerinde olduğu gibi hava şartlarının bu duruma sebep olduğu düşünülebilir (BOA, DTA, EHBJ.d. 538, s. 17-20). Bu yıllarda firmanın güzergâhında yer alan Of iskelesi ise her iki istikâmette de ziyaret edilmiş ve yolculuk Trabzon-Rize arasında doğrudan gerçekleştirilmiştir (BOA, DTA, EHBJ.d. 538, s.

20-21). Ayrıca dönüş yolculuğunda İnebolu'dan sonra bir kez daha Kozlu'ya uğranarak 1328,62 *kantar-ı atik* kömür alınmıştır (BOA, DTA, EHBj.d. 538, s. 23).

16-30 Mart 1906 tarihli ikinci seferin de Rize istikâmetinde Ereğli'den sonra Zonguldak'a uğranmış ve 108 ton 163 kilo kömür tedarik edilmiştir. Of iskelesi ise seferin her iki istikâmetinde de ziyaret edilmemiştir (BOA, DTA, EHBj.d. 538, s. 101-103). Aynı yılın Nisan ayında, *Afrika* vapurunun Sirkeci'den aldığı Müslüman hacıları Kefe'ye götürmesinin ardından geldiği Rize'den İstanbul'a yaptığı 20-26 Nisan tarihli son seferde de güzergâhta yer alan Of'a uğranmamıştır (BOA, DTA, EHBj.d. 538, s. 110-111).

### **İdâre-i Mahsûsa Vapurlarının Limanlardan Hareket Günleri**

İdâre-i Mahsûsa vapurlarının limanlardan hareket günlerine dair mevcut bilgilerimiz oldukça kısıtlıdır. Sadece İstanbul'dan kalkış ve İstanbul'a varış günlerinin paylaşıldığı yıllıklarda İdâre-i Mahsûsa vapurlarının Rize seferi için İstanbul'dan 1896 senesine kadar çarşamba günü ayrıldığı belirtilmiştir. 1896-1898 yıllarındaki yıllıklarda perşembe günü olarak değişen kalkış günü, 1902 ve sonrasında yayımlanan yıllıklarda tekrar çarşamba günü olarak düzenlenmiştir. Firmanın İstanbul'a varış günüyse tüm yıllıklarda cumartesi günüdür (*Annuaire Oriental*, 1892, s. 141-148; *Annuaire Oriental*, 1893-1894, s. 147-154; *Annuaire Oriental*, 1894, s. 147-154; *Annuaire Oriental*, 1896-97, s. 159-166; *Annuaire Oriental*, 1898, s. 157-164; *Annuaire Oriental*, 1900, s. 127-134; *Annuaire Oriental*, 1901, s. 139-146; *Annuaire Oriental*, 1902, s. 171-186; *Annuaire Oriental*, 1903, s. 175-190; *Annuaire Oriental*, 1904, s. 177-192).

İdâre-i Mahsûsa'nın seyir journallerine bakıldığında ise firmanın hareket günlerinin kendine atfedilen eleştirilerde olduğu gibi düzensiz biçimde gerçekleştirildiği göze çarpmaktadır. İstanbul'dan kalkışın çarşamba günü olarak belirtildiği yıllarda *Dolmabahçe* vapuru perşembe günü, *Türk* vapuru cumartesi günü, *Afrika* vapuru da cuma günü limandan ayrılmıştır. İstanbul'dan kalkışın perşembe günü olarak planlandığı yıllardaysa *Canik* vapuru cuma günü, *Arslan* vapuruysa 23 Aralık 1900 tarihli ikinci seferinde pazar günü İstanbul'dan demir almıştır (BOA, DTA, EHBj.d. 416, s. 49; BOA, DTA, EHBj.d. 433, s. 25; BOA, DTA, EHBj.d. 538, s. 14, 100; BOA, DTA, EHBj.d. 453, s. 89; BOA, DTA, EHBj.d. 511, s. 49). Firmanın yıllıklarda ilan edilen kalkış gününe riayet edilen seferlerse *Şeref* vapurunun 1898 yılındaki iki seferi ve *Arslan* vapurunun 29 Kasım 1900 tarihli seferi olmuştur (BOA, DTA, EHBj.d. 461, s. 65, 73; BOA, DTA, EHBj.d. 511, s. 39).

İdâre-i Mahsûsa vapurlarının İstanbul'a varış günleri de incelenen hiçbir seferde, yıllıklarda ilan edildiği biçimde cumartesi günü gerçekleşmemiştir. *Dolmabahçe* vapuru pazartesi günü, *Türk* vapuru perşembe günü, *Canik* vapuru cuma günü, *Şeref* vapuru ilk seferinde ilk seferinde cuma günü, ikinci seferinde pazar günü, *Arslan* vapuru ilk seferinde çarşamba ve ikinci seferinde perşembe günü, *Afrika* vapuru ise ilk seferinde perşembe, ikinci seferinde cuma ve son seferinde yine perşembe günü İstanbul'a varmıştır (BOA, DTA, EHBj.d. 416, s. 54; BOA, DTA, EHBj.d. 433, s. 31; BOA, DTA, EHBj.d. 453, s. 99; BOA, DTA, EHBj.d. 461, s. 72, 81; BOA, DTA, EHBj.d. 511, s. 49, 59; BOA, DTA, EHBj.d. 538, s. 24, 106, 113).

Firmanın hareket günlerindeki düzensizlik, yalnızca İstanbul'dan kalkış ve varış günleriyle sınırlı değildir. Güzergâh değişiklikleri, İstanbul ve Rize'den hareket vakitlerindeki düzensizlik, hava koşulları, teknik aksaklıklar ve seyrüsefer düzenlemeleri gibi çeşitli faktörlere bağlı olarak değişen seyir ve limanda kalış süreleri, ara limanlardaki hareket günlerini de oldukça değişken kılmıştır.

| Liman    | Rize İstikāmeti                                  |                                                             | İstanbul İstikāmeti                                |                                                       |
|----------|--------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
|          | Kalkış Günü                                      | Varış Günü                                                  | Kalkış Günü                                        | Varış Günü                                            |
| İstanbul | Perşembe<br>Cuma<br>Cumartesi<br>Pazar           |                                                             |                                                    | Pazartesi Çar-<br>şamba Perşembe<br>Cuma<br>Pazar     |
| Ereğli   | Pazartesi<br>Salı<br>Çarşamba Cuma<br>Cumartesi  | Salı<br>Perşembe<br>Cuma<br>Cumartesi<br>Pazar              | Çarşamba Perşembe<br>Cuma<br>Pazar                 | Salı Çarşamba<br>Perşembe<br>Pazar                    |
| bolu     | Pazartesi Perşembe<br>Cuma<br>Cumartesi<br>Pazar | Pazartesi Perşembe<br>Cuma<br>Cumartesi<br>Pazar            | Pazartesi<br>Salı<br>Çarşamba<br>Cuma<br>Cumartesi | Pazartesi<br>Salı<br>Çarşamba<br>Cuma<br>Cumartesi    |
| Sinop    | Pazartesi<br>Salı<br>Cuma<br>Cumartesi           | Pazartesi<br>Salı<br>Perşembe<br>Cuma<br>Cumartesi<br>Pazar | Pazartesi<br>Salı<br>Çarşamba<br>Cuma<br>Cumartesi | Pazartesi<br>Salı<br>Perşembe<br>Cuma<br>Pazar        |
| Samsun   | Salı<br>Cuma<br>Cumartesi<br>Pazar               | Salı<br>Cuma<br>Cumartesi<br>Pazar                          | Pazartesi<br>Salı<br>Perşembe<br>Cuma<br>Cumartesi | Pazartesi Çar-<br>şamba<br>Cuma<br>Cumartesi<br>Pazar |

|          |                                                         |                                                   |                                                         |                                                   |
|----------|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
|          |                                                         |                                                   |                                                         |                                                   |
| Ünye     | Çarşamba Cumartesi<br>Pazar                             | Salı<br>Çarşamba Cumartesi<br>Pazar               | Pazartesi Çarşamba<br>Perşembe Cumartesi<br>Pazar       | Pazartesi Çar-<br>şamba Perşembe<br>Cuma<br>Pazar |
| Fatsa    | Çarşamba                                                | Çarşamba                                          | Pazar                                                   | Pazar                                             |
| Ordu     | Pazartesi Çarşamba<br>Perşembe Cumartesi                | Pazartesi Çarşamba Cu-<br>martesi<br>Pazar        | Pazartesi<br>Salı<br>Perşembe Cumartesi<br>Pazar        | Salı<br>Perşembe Cu-<br>martesi<br>Pazar          |
| Giresun  | Pazartesi Çarşamba<br>Perşembe Cumartesi<br>Pazar       | Pazartesi Çarşamba<br>Perşembe Cumartesi          | Salı<br>Çarşamba Perşembe<br>Cumartesi<br>Pazar         | Salı<br>Çarşamba Per-<br>şembe Cumartesi<br>Pazar |
| Tirebolu | Pazartesi Çarşamba<br>Perşembe Cumartesi<br>Pazar       | Pazartesi Çarşamba<br>Perşembe Cumartesi<br>Pazar | Salı<br>Çarşamba Cumartesi<br>Pazar                     | Salı<br>Çarşamba Cu-<br>martesi<br>Pazar          |
| Trabzon  | Pazartesi<br>Salı<br>Çarşamba Perşembe<br>Cuma<br>Pazar | Pazartesi<br>Salı<br>Perşembe Cumartesi<br>Pazar  | Salı<br>Çarşamba Perşembe<br>Cuma<br>Cumartesi<br>Pazar | Pazartesi<br>Salı Çarşamba<br>Perşembe<br>Cuma    |

|      |  |                                                         |                            |  |
|------|--|---------------------------------------------------------|----------------------------|--|
|      |  |                                                         |                            |  |
| Rize |  | Pazartesi<br>Salı<br>Çarşamba Perşembe<br>Cuma<br>Pazar | Pazartesi Çarşamba<br>Cuma |  |

**Tablo 3: İdâre-i Mahsûsa Vapurlarının Karadeniz Limanlarından Hareket Günleri**

**İdâre-i Mahsûsa Vapurlarının Seyahat Süreleri ve Kat Edilen Mesafeler**

İdâre-i Mahsûsa vapurlarının düzenli uğrakları arasında kat ettikleri mesafeler çoğunlukla 5 deniz milinden az farklılık göstermektedir. Ancak limanlar arası ulaşım süresi; hava koşulları, sefere tahsis edilen vapur, seyrüsefer düzenlemeleri ve teknik aksaklıklara<sup>9</sup> bağlı olarak en kısa sürenin 1,5 katı veya daha fazlasına çıkabilmektedir.

**İstanbul-Ereğli**

Firmanın vapurlarıyla İstanbul ve Ereğli arasında gerçekleştirilen yolculuklarda<sup>10</sup> kat edilen mesafe 119 ilâ 123 deniz mili, sefer süreleri de 13,5 ilâ 24 saat arasındadır. İki liman arasında tespit edilen en kısa süreli seyahat, Rize istikâmetinde *Arslan*, İstanbul istikâmetindeyse *Türk* vapuruyla gerçekleştirilmiştir. Rize istikâmetindeki yolculuk 29 Kasım 1900'de kapalı havada başlamış, büyük kısmı yağmurlu ve 1 (hafif hava) ilâ 2 kuvvetinde esen (hafif) rüzgârlı havada 13,5 saatte 120 deniz mili kat edilerek tamamlanmıştır (BOA, DTA, EHBJ.d. 511, s. 39). İstanbul istikâmetindeki en kısa seyahat ise 15 Kasım 1894 tarihinde *Türk* vapuruyla 15 saat 35 dakika sürmüştür. Limanlar arası kat edilen mesafe 119 mildir. Yolculuk oldukça sisli bir havada başlamış, sonrasında hava gök gürültülü ve dağınık bulutlu bir hal almıştır. Esen rüzgârın kuvvetiyse 2 (hafif) olarak kayda geçmiştir. Ayrıca vapur saat akşam 11:15'te boğaz önüne ulaşmış olmasına rağmen ancak 2 saat 15 dakika sonra, havanın bir miktar açılmasıyla boğazdan giriş yapmıştır.<sup>11</sup>

<sup>9</sup> Makine yahut kazanda çıkan arızaların giderilmesi kimi zaman dakikalar kimi zaman saatler sürebiliyordu. Örneğin Dolmabahçe vapurunun 22 Haziran 1893'te İstanbul'dan ayrıldıktan sonra makine yatağında karşılaştığı sorun 2 dakikada; Arslan vapurunun 18 Aralık 1900'de İnebolu'dan Ereğli'ye seyahatinde meydana gelen arıza 15 dakikada; Türk vapurunun 11 Kasım 1894'te Eynesil civarında yaşadığı arıza ise 4 saat 10 dakikada giderilmiştir: BOA, DTA, EHBJ.d. 416, s. 49; BOA, DTA, EHBJ.d. 511, s. 48; BOA, DTA, EHBJ.d. 433, s. 29.

<sup>10</sup> İdâre-i Mahsûsa vapurları Rize'den dönüşte *pratika* almak için 30 dakika ile 2 saat 45 dakika arasında değişen sürelerde Kavak'ta (Anadolu Kavağı) beklemekteydi. Bu süre jurnallerde Ereğli'den İstanbul'a yapılan seyahat süresine dahil edilmiştir ve yapılan analizlerde de jurnaldeki haliyle muhafaza edilmiştir. Kavak'ta bekleme süreleri için bkz. BOA, DTA, EHBJ.d. 433, s. 31; BOA, DTA, EHBJ.d. 461, s. 72, 81; BOA, DTA, EHBJ.d. 511, s. 51; BOA, DTA, EHBJ.d. 538, s. 24.

<sup>11</sup> BOA, DTA, EHBJ.d. 433, s. 31; İdâre-i Mahsûsa'nın başka vapurlarının da Boğaz'a erken, gece karanlığında geldiği durumlarda boğazdan giriş için havanın aydınlanmasını beklenilmiş ya da "*az yol*" ile hareket edilmiştir. Bkz. BOA, DTA, EHBJ.d. 416, s. 54; BOA, DTA, EHBJ.d. 511, s. 59.

İstanbul ve Ereğli arasındaki seyahatlerde en uzun süren sefer Rize istikâmetinde *Şeref* vapuruyla 17 Kasım 1898 tarihinde, büyük kısmı bulutlu ve yağmurlu havada 2 kuvvetinde esen (hafif) rüzgârla 18 saat 30 dakikada 123 deniz mili mesafe kat edilerek yapılmıştır (BOA, DTA, EHBj.d. 461, s. 73). İstanbul istikâmetindeki seferse 25-26 Kasım 1897 tarihinde *Canik* vapuruyla gerçekleştirilmiş; yolculuk 24 saat sürmüş ve 120 mil mesafe kat edilmiştir. Ereğli'den Şile civarına dek açık havada ve biraz dalgalı denizde 2 kuvvetinde esen (hafif) rüzgârla sürdürülen yolculuğun kalan bölümündeki hava durumuna dair bilgiler jurnalden okunamasa da mevcut hava şartlarında bir değişim yaşanmadığı düşünülmektedir (BOA, DTA, EHBj.d. 453, s. 99).

| Rize İstikâmeti     |              |        |            |                     |                     |
|---------------------|--------------|--------|------------|---------------------|---------------------|
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Varış Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Arslan              | 13           | 30     | 8,9        | 120                 | 29 Kasım 1900       |
| Türk                | 13           | 45     | 8,7        | 119                 | 3-4 Kasım 1894      |
| Dolmabahçe          | 15           |        | 8          | 120                 | 22-23 Haziran 1893  |
| Afrika              | 15           | 45     |            |                     | 10 Şubat 1905       |
| Afrika              | 16           | 45     |            |                     | 16-17 Mart 1906     |
| Şeref               | 18           |        | 6,8        | 123                 | 27-28 Ekim 1898     |
| Şeref               | 18           | 30     | 6,6        | 123                 | 17 Kasım 1898       |
| İstanbul İstikâmeti |              |        |            |                     |                     |
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Varış Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Türk                | 15           | 35     | 7,6        | 119                 | 15 Kasım 1894       |
| Arslan              | 15           | 45     | 7,6        | 120                 | 19 Aralık 1900      |
| Şeref               | 16           | 45     | 7,3        | 123                 | 11 Kasım 1898       |
| Dolmabahçe          | 17           | 15     | 7          | 120                 | 2-3 Temmuz 1893     |
| Arslan              | 17           | 15     |            |                     | 9-10 Ocak 1901      |
| Afrika              | 19           |        |            |                     | 29-30 Mart 1906     |
| Canik               | 24           |        | 5          | 120                 | 25-26 Kasım 1897    |

**Tablo 4:** *İstanbul-Ereğli Limanları Arasında Seyahat Süreleri ve Kat Edilen Mesafeler*

***Ereğli-İnebolu***

Ereğli-İnebolu limanları arası yolculuklarda kat edilen mesafe 118 ilâ 125 mil; ulaşım süresi 11 saat 45 dakika ilâ 20 saat arasındadır. İki liman arasındaki en kısa süreli seyahatler Rize istikâmetinde *Türk*, İstanbul istikâmetindeyse *Dolmabahçe* vapuruyla gerçekleştirilmiştir. Rize istikâmetindeki yolculuk 5 Kasım 1894 tarihinde *Türk* vapuruyla, ince yağmurlu ve gök gürültülü havada 8 kuvvetinde (sert fırtına) esen rüzgârın etkisi altında 11 saat 45 dakika sürmüş ve 119 mil mesafe kat edilmiştir (BOA, DTA, EHBj.d. 433, s. 26). İstanbul istikâmetindeki seferiyse *Dolmabahçe* vapuru 1-2 Temmuz 1893'te 14 saatte 120 mil mesafe kat ederek tamamlamıştır. Yolculuk esnasında rüzgâr 2 kuvvetinde (hafif) eserken deniz durgundur. Ayrıca İnebolu'dan ayrıldıktan yaklaşık 3,5 saat sonra jurnalde kayda geçirilen "*yan yelkenleri küşad edildi*" ifadesinden vapurun bir süreliğine yelkenlerinden de istifade ettiği anlaşılmaktadır (BOA, DTA, EHBj.d. 416, s. 53-54).

Ereğli-İnebolu limanları arasındaki en uzun süreli yolculuk her iki istikâmette de *Canik* vapuruyla yapılmıştır. Rize istikâmetindeki yolculuk 6-7 Kasım 1897'de 19 saat sürmüş ve 120 deniz mili kat edilmiştir. Durgun deniz, dağınık bulutlu bir hava ve 4 kuvvetinde esen (mutedil) rüzgârla başlayan yolculuğun ilerleyen saatlerinde deniz dalgalanırken hava kimi zaman açık kimi zaman dağınık bulutlu vaziyettedir. Rüzgâr da yolculuk boyunca 3 ila 5 kuvvetinde (adi rüzgâr, frişka rüzgâr) esmiştir. İstanbul istikâmetindeki 24-25 Kasım 1897 tarihli yolculuksa açık hava ve durgun denizde 2 (hafif) ila 5 kuvvetinde esen (frişka) rüzgârla 20 saat sürmüş ve yine 120 mil mesafe kat edilmiştir (BOA, DTA, EHBJ.d. 453, s. 89-90, 98-99).

| Rize İstikâmeti     |              |        |            |                     |                     |
|---------------------|--------------|--------|------------|---------------------|---------------------|
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Varış Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Türk                | 11           | 45     | 10,1       | 119                 | 5 Kasım 1894        |
| Dolmabahçe          | 15           | 50     | 7,6        | 120                 | 23-24 Haziran 1893  |
| Şeref               | 16           |        | 7,5        | 120                 | 23-24 Kasım 1898    |
| Canik               | 19           |        | 6,3        | 120                 | 6-7 Kasım 1897      |
| İstanbul İstikâmeti |              |        |            |                     |                     |
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Varış Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Dolmabahçe          | 14           |        | 8,6        | 120                 | 1-2 Temmuz 1893     |
| Türk                | 14           | 40     | 8,1        | 119                 | 14 Kasım 1894       |
| Afrika              | 15           | 45     |            |                     | 28-29 Mart 1906     |
| Afrika              | 16           | 30     | 7,2        | 118                 | 25 Nisan 1906       |
| Arslan              | 18           | 15     | 6,8        | 125                 | 8-9 Ocak 1901       |
| Arslan              | 18           | 30     | 6,8        | 125                 | 17-18 Aralık 1900   |
| Şeref               | 19           |        | 6,3        | 120                 | 9-10 Kasım 1898     |
| Canik               | 20           |        | 6          | 120                 | 24-25 Kasım 1897    |

**Tablo 5:** Ereğli-İnebolu Limanları Arasında Seyahat Süreleri ve Kat Edilen Mesafeler

#### **İnebolu-Sinop**

İnebolu-Sinop limanları arasındaki yolculuklarda kat edilen mesafe 72 ila 76 mil, ulaşım süresi 7 saat 25 dakika ila 13 saat arasındadır. İki liman arasındaki en kısa süreli ulaşım her iki istikâmette de *Türk* vapuruyla gerçekleştirilmiştir. 5 Kasım 1894'te Rize istikâmetindeki yolculuk 7 saat 25 dakika sürmüş ve 72 mil mesafe kat edilmiştir. Yolculuğun sadece başlangıcında kayda geçirilen verilere göre 4 kuvvetinde (mutedil) rüzgâr eserken, hava sisli, yağmurlu ve gök gürültülüdür. 13 Kasım 1894'te İstanbul istikâmetindeki yolculukta da 72 mil mesafe kat edilmiş; Sinop'tan İnebolu'ya bulutlu hava ve 1 kuvvetinde esen (hafif) rüzgârla 7 saat 40 dakikada ulaşılmıştır (BOA, DTA, EHBJ.d. 433, s. 26, 30).

İnebolu-Sinop arasındaki en uzun ulaşım süresi Rize istikâmetinde *Şeref*, İstanbul istikâmetinde *Canik* vapuruna aittir. *Şeref* vapurunun 30-31 Ekim 1898 tarihli yolculuğu rüzgârları 2 (hafif rüzgâr) ilâ 3 (adi rüzgâr) kuvvetinde estiği bulutlu havada 13 saat sürmüş ve 75 mil mesafe kat edilmiştir. İstanbul istikâmetinde 24 Kasım 1897 tarihli yolculuğuysa *Canik* vapuru

11 saat 30 dakikada 76 mil mesafe kat ederek tamamlamıştır. Dağınık bulutlu bir havada başlayan yolculuğun ilerleyen saatlerinde hava açmıştır. Ayrıca yolculuk boyunca deniz durgun, rüzgâr 2 kuvvetinde (hafif) esmiştir (BOA, DTA, EHBj.d. 461, s. 66-67; BOA, DTA, EHBj.d. 453, s. 98).

| Rize İstikâmeti     |              |        |            |                     |                     |
|---------------------|--------------|--------|------------|---------------------|---------------------|
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Variş Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Türk                | 25           | 9,7    | 72         | 7                   | 5 Kasım 1894        |
| Arslan              | 15           | 9,1    | 75         | 8                   | 6 Aralık 1900       |
| Dolmabahçe          | 45           | 8,6    | 75         | 8                   | 24 Haziran 1893     |
| Afrika              | 55           |        |            | 8                   | 12 Şubat 1905       |
| Arslan              | 30           | 7,9    | 75         | 9                   | 28-29 Aralık 1900   |
| Afrika              | 30           |        |            | 9                   | 19-20 Mart 1906     |
| Şeref               |              | 6,8    | 75         | 11                  | 24-25 Kasım 1898    |
| Canik               | 30           | 6,5    | 75         | 11                  | 7-8 Kasım 1897      |
| Şeref               |              | 5,8    | 75         | 13                  | 30-31 Ekim 1898     |
| İstanbul İstikâmeti |              |        |            |                     |                     |
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Variş Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Türk                | 7            | 40     | 9,4        | 72                  | 13 Kasım 1894       |
| Afrika              | 8            | 40     |            |                     | 28 Şubat 1905       |
| Dolmabahçe          | 9            | 15     | 8,1        | 75                  | 1 Temmuz 1893       |
| Afrika              | 9            | 20     | 7,8        | 73                  | 24 Nisan 1906       |
| Arslan              | 9            | 30     | 7,9        | 75                  | 17 Aralık 1900      |
| Arslan              | 9            | 30     | 7,6        | 72                  | 8 Ocak 1901         |
| Şeref               | 9            | 45     | 7,7        | 75                  | 2 Aralık 1898       |
| Afrika              | 9            | 45     |            |                     | 28 Mart 1906        |
| Şeref               | 11           | 15     | 6,7        | 75                  | 9 Kasım 1898        |
| Canik               | 11           | 30     | 6,6        | 76                  | 24 Kasım 1897       |

**Tablo 6:** İnebolu-Sinop Limanları Arasında Seyahat Süreleri ve Kat Edilen Mesafeler

**Sinop-Samsun**

Sinop-Samsun limanları arasında kat edilen mesafe 72 ilâ 76 mil, ulaşım süresi 8 ila 15,5 saat arasındadır. İki liman arasındaki en kısa süreli seyahat Rize istikâmetinde *Türk*, İstanbul istikâmetinde *Dolmabahçe* vapuruyla gerçekleştirilmiştir. *Türk* vapurunun Rize istikâmetindeki 6 Kasım 1894 tarihli Sinop-Samsun yolculuğu 1 kuvvetinde esen rüzgâr (hafif hava) ile yağmurlu ve gök gürültülü hava koşulları altında 8 saat sürmüş, 75 mil mesafe kat edilmiştir. *Dolmabahçe*'nin İstanbul istikâmetinde 30 Haziran 1893 tarihinde gerçekleşen seferinde de kat edilen mesafe 75 mildi fakat durgun denizde 3 kuvvetinde esen (adi) rüzgârla yapılan yolculuk 9 saat 20 dakikada tamamlanmıştır (BOA, DTA, EHBj.d. 433, s. 26; BOA, DTA, EHBj.d. 416, s. 53).

Sinop-Samsun arasındaki en uzun ulaşım süresi Rize istikâmetinde *Şeref*, İstanbul istikâmetinde *Canik* vapuruna aittir. *Şeref*'in 31 Ekim-1 Kasım 1898 tarihlerinde Sinop'tan Samsun'a açık havada ve büyük kısmı 1 kuvvetinde esen (hafif) rüzgârdaki seyahati 12 saatte 75 mil kat ederek tamamlanmıştır. 22-23 Kasım 1897 tarihinde aksi istikâmette gerçekleşen seferdeyse Canik vapuru limana ulaşana dek durgunlaşmayan ve bir aralık şiddetini iyice arttıran dalgalı denizde yol almıştır. Hava durumu da oldukça değişken seyretmiştir. Koyu bulutların kapladığı gökyüzü ve yağmurlu hava (bir süreliğine sağanak biçimde) birbirini takip edip durmuş, bir müddet dolu dahi yağmıştır. Rüzgârsa 5 (frişka rüzgâr) ila 8 kuvvetinde (sert fırtına) esmiştir. Yağmurlu hava, durgun bir deniz ve 3 kuvvetinde esen (adi) rüzgârla Sinop'a erişen *Canik*'in yolculuğu 15,5 saat sürmüş ve 76 mil mesafe kat edilmiştir (BOA, DTA, EHBJ.d. 461, s. 67; BOA, DTA, EHBJ.d. 453, s. 97-98).

| Rize İstikâmeti     |              |        |            |                     |                      |
|---------------------|--------------|--------|------------|---------------------|----------------------|
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Varış Tarihi  |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                      |
| Türk                | 8            |        | 9,4        | 75                  | 6 Kasım 1894         |
| Afrika              | 9            | 30     |            |                     | 14 Şubat 1905        |
| Arslan              | 9            | 45     | 7,7        | 75                  | 7 Aralık 1900        |
| Arslan              | 9            | 45     | 7,4        | 72                  | 29 Aralık 1900       |
| Afrika              | 10           | 30     |            |                     | 20 Mart 1906         |
| Canik               | 11           |        | 6,9        | 76                  | 9 Kasım 1897         |
| Dolmabahçe          | 11           |        | 6,8        | 75                  | 24-25 Haziran 1893   |
| Şeref               | 11           | 30     | 6,5        | 75                  | 25 Kasım 1898        |
| Şeref               | 12           |        | 6,3        | 75                  | 31 Ekim-1 Kasım 1898 |
| İstanbul İstikâmeti |              |        |            |                     |                      |
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Varış Tarihi  |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                      |
| Dolmabahçe          | 9            | 20     | 8          | 75                  | 30 Haziran 1893      |
| Türk                | 9            | 35     | 7,5        | 72                  | 13 Kasım 1894        |
| Afrika              | 10           | 15     |            |                     | 28 Şubat 1905        |
| Afrika              | 10           | 30     |            |                     | 26-27 Mart 1906      |
| Afrika              | 10           | 50     | 6,6        | 72                  | 23-24 Nisan 1906     |
| Arslan              | 11           |        | 6,8        | 75                  | 7 Ocak 1901          |
| Şeref               | 11           |        | 6,8        | 75                  | 1 Aralık 1898        |
| Şeref               | 11           | 45     | 6,4        | 75                  | 7-8 Kasım 1898       |
| Arslan              | 13           | 45     | 5,5        | 75                  | 15-16 Aralık 1900    |
| Canik               | 15           | 30     | 4,9        | 76                  | 22-23 Kasım 1897     |

**Tablo 7:** Sinop-Samsun Limanları Arasında Seyahat Süreleri ve Kat Edilen Mesafeler  
**Samsun-Ünye**

Samsun-Ünye limanları arasında kat edilen mesafe 48 ila 56 mil, ulaşım süresi 5 ilâ 11 saat arasındadır. İki liman arasındaki en kısa süreli seyahatler her iki istikâmette de *Türk* vapuruyla gerçekleştirilmiştir. Rize istikâmetinde 6 Kasım 1894'te gerçekleştirilen yolculuk esnasındaki hava durumu bilinmemekle birlikte Samsun'dan Ünye'ye 5 saatte 50 mil kat edilerek ulaşılmıştır. 12 Kasım'da İstanbul istikâmetine yapılan yolculuksa 5 saat 40 dakikada tamamlanmış ve bu yolculuk esnasındaki hava durumuna da jurnalde yer verilmemiştir (BOA, DTA, EHBJ.d. 433, s. 26, 29).

Samsun-Ünye arasındaki en uzun süreli sefer Rize istikâmetinde *Arslan* ve *Afrika* vapurlarıyla, İstanbul istikâmetinde *Canik* vapuruyla yapılmıştır. 30 Aralık 1900'de *Arslan* vapuruyla Samsun'dan Ünye'ye yapılan yolculuğun hava koşulları bilinmezken, kayıtlarda 8 saatte 55 mil kat edilerek tamamlandığı görülmektedir. *Afrika* vapurunun 20-21 Mart 1906'da berrak havada 2 (hafif) ilâ 4 kuvvetinde esen (mutedil) rüzgârla yaptığı yolculuk da 8 saat sürmüştür. Kaç mil yol alındığıysa bilinmemektedir. İstanbul istikâmetinde 21-22 Kasım 1897'de yapılan seferdeyse *Canik* vapuru kapalı havada, 5 kuvvetinde esen (frişka) rüzgârla Ünye'den ayrılmıştır. Kimi zaman ince kimi zaman sağanak şekilde devam eden yağmur, 5 (frişka rüzgâr) ila 9 kuvvetinde esen (kuvvetli fırtına) rüzgâr ve dalgalı denizde yol alan *Canik* vapuru Ünye'den Samsun'a 11 saatte 55 mil kat ederek erişmiştir (BOA, DTA, EHBJ.d. 511, s. 54; BOA, DTA, EHBJ.d. 538, s. 102; BOA, DTA, EHBJ.d. 453, s. 97).

| Rize İstikâmeti     |              |        |            |                     |                     |
|---------------------|--------------|--------|------------|---------------------|---------------------|
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Varış Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Türk                | 5            |        | 10         | 50                  | 6 Kasım 1894        |
| Dolmabahçe          | 6            | 30     | 8,3        | 54                  | 25 Haziran 1893     |
| Afrika              | 6            | 35     |            |                     | 14-15 Şubat 1905    |
| Arslan              | 7            |        | 7,6        | 53                  | 8 Aralık 1900       |
| Şeref               | 7            | 10     | 7          | 50                  | 25-26 Kasım 1898    |
| Şeref               | 7            | 30     | 6,7        | 50                  | 1 Kasım 1898        |
| Arslan              | 8            |        | 6,9        | 55                  | 30 Aralık 1900      |
| Afrika              | 8            |        |            |                     | 20-21 Mart 1906     |
| İstanbul İstikâmeti |              |        |            |                     |                     |
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Varış Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Türk                | 5            | 40     | 8,5        | 48                  | 12 Kasım 1894       |
| Arslan              | 7            |        | 7,6        | 53                  | 15 Aralık 1900      |
| Arslan              | 7            |        | 7,4        | 52                  | 6 Ocak 1901         |
| Afrika              | 7            | 5      |            |                     | 27 Şubat 1905       |
| Dolmabahçe          | 7            | 15     | 7,7        | 56                  | 29-30 Haziran 1893  |
| Şeref               | 8            |        | 6,5        | 52                  | 30 Kasım 1898       |
| Afrika              | 8            |        |            |                     | 26 Mart 1906        |
| Afrika              | 8            | 10     | 6,7        | 55                  | 23 Nisan 1906       |
| Şeref               | 8            | 15     | 6,1        | 50                  | 7 Kasım 1898        |

|       |    |  |   |    |                  |
|-------|----|--|---|----|------------------|
| Canik | 11 |  | 5 | 55 | 21-22 Kasım 1897 |
|-------|----|--|---|----|------------------|

**Tablo 8:** Samsun-Ünye Limanları Arasında Seyahat Süreleri ve Kat Edilen Mesafeler**Ünye-Ordu**

Ünye-Ordu limanları arasında kat edilen mesafe 30 ila 32 mil, ulaşım süresi de 3 saat 15 dakika ile 4 saat 50 dakika arasında değişmektedir. Limanlar arasındaki en kısa süreli seyahatler iki istikâmette de *Türk* vapuruyla gerçekleştirilmiştir. 7 Kasım 1894'te Rize istikâmetindeki yolculuğun hava koşulları bilinmemekle birlikte yolculuk süresi 3 saat 15 dakika, kat edilen mesafe ise 31 mil olarak kayıtlara geçmişti. 12 Kasım'da aksi istikâmette yapılan seyahatse açık havada, 4 saatte 32 mil kat edilerek tamamlanmıştır (BOA, DTA, EHBJ.d. 433, s. 27, 29).

Ünye-Ordu arasındaki en uzun süreli seferlerse *Şeref* vapuru jurnallerinde yer almaktadır. 26 Kasım 1898'de Rize istikâmetindeki yolculuk rüzgârın 2 kuvvetinde (hafif) estiği, jurnaldeki ifadeyle *latif havada* 4,5 saat sürmüştür. 29 Kasım'da Ünye'den yapılan yolculuksa 1 kuvvetinde (hafif hava) rüzgârın estiği dağınık bulutlu havada 4 saat 50 dakikada tamamlanmıştır (BOA, DTA, EHBJ.d. 461, s. 77, 79).

| Rize İstikâmeti     |              |        |            |                     |                     |
|---------------------|--------------|--------|------------|---------------------|---------------------|
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Varış Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Türk                | 3            | 15     | 9,5        | 31                  | 7 Kasım 1894        |
| Arslan              | 3            | 30     | 8,6        | 30                  | 8 Aralık 1900       |
| Dolmabahçe          | 3            | 50     | 8,3        | 32                  | 25-26 Haziran 1893  |
| Arslan              | 4            |        | 8          | 32                  | 30 Aralık 1900      |
| Şeref               | 4            | 30     | 6,7        | 30                  | 2 Kasım 1898        |
| Şeref               | 4            | 30     | 6,7        | 30                  | 26 Kasım 1898       |
| İstanbul İstikâmeti |              |        |            |                     |                     |
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Varış Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Türk                | 4            |        | 8          | 32                  | 12 Kasım 1894       |
| Şeref               | 4            |        | 7,5        | 30                  | 6 Kasım 1898        |
| Dolmabahçe          | 4            | 20     | 7,4        | 32                  | 29 Haziran 1893     |
| Şeref               | 4            | 50     | 6,2        | 30                  | 29 Kasım 1898       |

**Tablo 9:** Ünye-Ordu Limanları Arasında Seyahat Süreleri ve Kat Edilen Mesafeler**Ünye-Fatsa**

Ünye-Fatsa arası 12 mil mesafenin yolculuk süresi 1 saat 35 dakika ile 1 saat 50 dakika arasında değişmektedir. Söz konusu limanlar arası ulaşım bilgilerinin tamamına *Afrika* vapuru jurnalinin kaynaklık etmesinden ötürü vapurun limanlar arasındaki en kısa ve en uzun sefer sürelerine bakacak olursak Rize istikâmetindeki en kısa süreli sefer 15 Şubat 1905'te bulutlu havada 1 saat 35 dakikada yapılmıştır. İstanbul istikâmetinde 26 Şubat tarihinde aynı sürede tamamlanan yolculuktaysa hava açık ve 1 kuvvetinde (hafif hava) rüzgâr esmektedir (BOA, DTA, EHBJ.d. 538, s. 16, 22).

Ünye-Fatsa arasındaki en uzun süreli seferlerden Rize istikâmetinde olanı 21 Mart 1906'da rüzgârsız havada 1 saat 50 dakika sürmüş; 22 Nisan'da İstanbul istikâmetindeki sefer de berrak hava ve sakin denizde 12 mil kat edilerek aynı sürede tamamlanmıştır (BOA, DTA, EHBJ.d. 538, s. 102, 111).

| Rize İstikâmeti     |              |        |            |                     |                     |
|---------------------|--------------|--------|------------|---------------------|---------------------|
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Variş Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Afrika              | 1            | 35     |            |                     | 15 Şubat 1905       |
| Afrika              | 1            | 50     |            |                     | 21 Mart 1906        |
| İstanbul İstikâmeti |              |        |            |                     |                     |
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Variş Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Afrika              | 1            | 35     |            |                     | 26 Şubat 1905       |
| Afrika              | 1            | 45     |            |                     | 25 Mart 1906        |
| Afrika              | 1            | 50     | 6,5        | 12                  | 22 Nisan 1906       |

**Tablo 10:** Ünye-Fatsa Limanları Arasında Seyahat Süreleri ve Kat Edilen Mesafeler

**Fatsa-Ordu**

Fatsa-Ordu arasında 27 mil kat edilmekte ve iki liman arası yolculuk süresi 3 saat 5 dakika ile 3,5 saat arasındadır. Söz konusu limanlar arası ulaşım bilgilerine de sadece *Afrika* vapuru jurnalının kaynaklık etmesinden ötürü vapurun limanlar arasındaki sefer sürelerine bakıldığında en kısa süreli seferlerin 15 Şubat 1908'de 1 kuvvetinde esen (hafif hava) rüzgâr ve dağınık bulutlu havada Rize istikâmetinde ve 26 Şubat'ta açık havada, yine 1 kuvvetinde esen (hafif hava) rüzgârla İstanbul yönünde yapılan yolculukların her ikisinin de ulaşım süresinin 3 saat 5 dakika olduğu görülmektedir (BOA, DTA, EHBJ.d. 538, s. 16, 22).

Fatsa-Ordu arasındaki en uzun süreli sefer Rize istikâmetinde 21 Mart 1906'da 1 kuvvetinde esen rüzgârla (hafif hava) sakin havada 3,5 saatte tamamlanmıştır. İstanbul istikâmetinde 22 Nisan'da berrak hava ve sakin denizde 27 mil kat ederek yapılan yolculuksa 3 saat 25 dakika sürmüştür (BOA, DTA, EHBJ.d. 538, s. 102, 111).

| Rize İstikâmeti     |              |        |            |                     |                     |
|---------------------|--------------|--------|------------|---------------------|---------------------|
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Variş Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Afrika              | 3            | 5      |            |                     | 15 Şubat 1905       |
| Afrika              | 3            | 30     |            |                     | 21 Mart 1906        |
| İstanbul İstikâmeti |              |        |            |                     |                     |
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Variş Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Afrika              | 3            | 5      |            |                     | 26 Şubat 1905       |
| Afrika              | 3            | 20     |            |                     | 25 Mart 1906        |
| Afrika              | 3            | 25     | 7,9        | 27                  | 22 Nisan 1906       |

**Tablo 11: Fatsa-Ordu Limanları Arasında Seyahat Süreleri ve Kat Edilen Mesafeler****Ordu-Giresun**

Ordu-Giresun limanları arası yolculuklarda mesafe 22 ila 25 mil, seyahat süresi de 2,5 ile 4 saat arasında değişmektedir. Limanlar arasındaki en kısa süreli seyahatler Rize istikâmetinde *Arslan* ve *Türk* vapurları, İstanbul istikâmetinde de *Afrika* vapuru tarafından gerçekleştirilmiştir. 8 Aralık 1900'de bulutlu havada demir alan *Arslan* ve 7 Kasım 1894'te gök gürültülü ince yağmur altında *Türk* vapuruyla yapılan yolculuklar 2,5 saat sürmüştür; *Arslan* vapuru 24 mil, *Türk* vapuru 23 mil mesafe kat etmişti. 26 Şubat 1905'te *Afrika* vapuruyla İstanbul istikâmetinde açık havada yapılan yolculuksa 2 saat 55 dakikada tamamlanmıştır (BOA, DTA, EHBJ.d. 511, s. 43; BOA, DTA, EHBJ.d. 433, s. 27; BOA, DTA, EHBJ.d. 538, s. 22).

Ordu-Giresun limanları arasındaki en uzun sefer süreleri Rize istikâmetinde *Şeref* vapuruna, İstanbul istikâmetindeyse *Canik* vapuruna aittir. Her iki gemi de Ordu-Giresun arasında 25 mil yol kat ederken *Şeref* vapurunun 2 Kasım 1898'de rüzgârın 1 kuvvetinde (hafif hava) estiği dağınık bulutlu açık havadaki seyahati 3,5 saat, 20 Kasım 1897'de *Canik* vapurunun İstanbul istikâmetinde biraz dalgalı denizde 3 kuvvetinde esen (adi) rüzgâr ve ince yağmur ile başlayıp ilerleyen saatlerde yağmurun yerini dağınık bulutlu gökyüzüne bıraktığı yolculuğuysa 4 saat sürmüştür (BOA, DTA, EHBJ.d. 461, s. 68; BOA, DTA, EHBJ.d. 453, s. 96).

| Rize İstikâmeti     |              |        |            |                     |                     |
|---------------------|--------------|--------|------------|---------------------|---------------------|
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Varış Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Arslan              | 2            | 30     | 9,6        | 24                  | 8 Aralık 1900       |
| Türk                | 2            | 30     | 9,2        | 23                  | 7 Kasım 1894        |
| Dolmabahçe          | 2            | 55     | 8,6        | 25                  | 26 Haziran 1893     |
| Arslan              | 3            |        | 8          | 24                  | 31 Aralık 1900      |
| Afrika              | 3            |        |            |                     | 16 Şubat 1905       |
| Afrika              | 3            | 10     |            |                     | 21-22 Mart 1906     |
| Şeref               | 3            | 15     | 7,7        | 25                  | 26 Kasım 1898       |
| Şeref               | 3            | 30     | 7,1        | 25                  | 2 Kasım 1898        |
| İstanbul İstikâmeti |              |        |            |                     |                     |
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Varış Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Afrika              | 2            | 55     |            |                     | 26 Şubat 1905       |
| Arslan              | 3            |        | 8          | 24                  | 5 Ocak 1901         |
| Afrika              | 3            |        |            |                     | 25 Mart 1906        |
| Afrika              | 3            | 10     | 6,9        | 22                  | 22 Nisan 1906       |
| Şeref               | 3            | 15     | 7,7        | 25                  | 6 Kasım 1898        |
| Dolmabahçe          | 3            | 15     | 7,7        | 25                  | 29 Haziran 1893     |
| Şeref               | 3            | 30     | 7,1        | 25                  | 29 Kasım 1898       |
| Arslan              | 3            | 30     | 6,9        | 24                  | 12-13 Aralık 1900   |
| Canik               | 4            |        | 6,3        | 25                  | 20 Kasım 1897       |

**Tablo 12: Ordu-Giresun Limanları Arasında Seyahat Süreleri ve Kat Edilen Mesafeler**

**Giresun-Tirebolu**

Giresun-Tirebolu arasında 20-23 mil arası yol kat edilirken seyahat süresi de 2 saat 10 dakika ile 4,5 saat arasında değişmektedir. İki liman arasında en kısa süreli seyahatler Rize istikâmetinde *Türk*, İstanbul istikâmetinde *Afrika* vapuruyla gerçekleştirilmiştir. *Türk* vapurunun 7 Kasım 1894'te Rize istikâmetindeki yolculuğunda Giresun'dan Tirebolu'ya gök gürültülü ve ince yağmurlu havada, 6 kuvvetinde esen (kuvvetli) rüzgârla 2 saat 10 dakikada 21 mil kat edilerek tamamlanmıştır. Afrika vapurunun 26 Şubat 1905'te aksi istikâmette açık havada gerçekleşen seferindeyse ulaşım süresi 2 saat 50 dakikadır (BOA, DTA, EHBJ.d. 433, s. 27; BOA, DTA, EHBJ.d. 538, s. 22).

Giresun-Tirebolu arasındaki en uzun süreli ulaşım Rize istikâmetinde 26-27 Kasım 1898 tarihinde *Şeref* vapuruyla *latif* havada 1 kuvvetinde (hafif hava) esen rüzgârla 3 saat 45 dakikada 20 mil ve 20 Kasım 1897'de İstanbul istikâmetinde 4 (mutedil) ila 6 kuvvetinde esen (kuvvetli) rüzgârla ince yağmurlu havada sakin başlayıp bir süre sonra biraz dalgalı hale gelen deniz üstünde *Canik* vapuruyla 4,5 saatte yine 20 mil kat edilerek gerçekleştirilmiştir (BOA, DTA, EHBJ.d. 461, s. 77-78; BOA, DTA, EHBJ.d. 453, s. 96).

| Rize İstikâmeti     |              |        |            |                     |                     |
|---------------------|--------------|--------|------------|---------------------|---------------------|
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Varış Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Türk                | 2            | 10     | 9,7        | 21                  | 7 Kasım 1894        |
| Dolmabahçe          | 2            | 35     | 8,1        | 21                  | 26 Haziran 1893     |
| Afrika              | 2            | 40     |            |                     | 16 Şubat 1905       |
| Arslan              | 2            | 45     | 8          | 22                  | 9 Aralık 1900       |
| Afrika              | 2            | 55     |            |                     | 22 Mart 1906        |
| Arslan              | 3            |        | 7          | 21                  | 31 Aralık 1900      |
| Canik               | 3            |        | 6,7        | 20                  | 13 Kasım 1897       |
| Şeref               | 3            |        | 6,7        | 20                  | 2 Kasım 1898        |
| Şeref               | 3            | 45     | 5,3        | 20                  | 26-27 Kasım 1898    |
| İstanbul İstikâmeti |              |        |            |                     |                     |
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Varış Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Afrika              | 2            | 50     |            |                     | 26 Şubat 1905       |
| Arslan              | 3            |        | 7          | 21                  | 12 Aralık 1900      |
| Afrika              | 3            | 5      |            |                     | 25 Mart 1906        |
| Afrika              | 3            | 10     | 7,3        | 23                  | 22 Nisan 1906       |
| Şeref               | 3            | 30     | 5,7        | 20                  | 6 Kasım 1898        |
| Şeref               | 3            | 45     | 5,6        | 21                  | 29 Kasım 1898       |
| Canik               | 4            | 30     | 4,4        | 20                  | 20 Kasım 1897       |

**Tablo 13: Giresun-Tirebolu Limanları Arasında Seyahat Süreleri ve Kat Edilen Mesafeler**

### Tirebolu-Trabzon

Tirebolu-Trabzon arasında kat edilen mesafe 46 ile 48 mil arasında, ulaşım süresi ise 5 saat 5 dakika ile 7,5 saat arasındadır. İki liman arasındaki en kısa süreli yolculuk iki istikâmette de *Afrika* vapuruyla gerçekleştirilmiştir. *Afrika* vapurunun 16 Şubat 1905'te Rize istikâmetindeki yolculuğunda hava koşulları bilinmezken seyahat süresi 5 saat 5 dakikadır. 26 Şubat'ta dağınık bulutlu havada aksi istikâmette gerçekleştirilen yolculuğun süresi ise 5 saat 15 dakikadır (BOA, DTA, EHBJ.d. 538, s. 17, 22).

Tirebolu-Trabzon arasındaki en uzun süreli ulaşım Rize istikâmetinde *Şeref*, İstanbul istikâmetinde *Canik* vapurlarına aittir. *Şeref* vapurunun 2-3 Kasım 1898'de Tirebolu'dan Trabzon'a olan yolculuğu 1 kuvvetinde esen (hafif hava) rüzgâr ve önce açık ardından bulutlu havada 7 saat 15 dakikada 46 mil kat ederek tamamlanmıştır. *Canik* vapurunun 19-20 Kasım 1897'de aksi istikâmetteki yolculuğu ise durgun denizde 2 kuvvetindeki (hafif) rüzgâr ve bulutlu havada 7,5 saat sürmüş, iki liman arasında 48 mil kat edilmiştir (BOA, DTA, EHBJ.d. 461, s. 68; BOA, DTA, EHBJ.d. 453, s 96).

| Rize İstikâmeti     |              |        |            |                     |                     |
|---------------------|--------------|--------|------------|---------------------|---------------------|
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Varış Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Afrika              | 5            | 5      |            |                     | 16 Şubat 1905       |
| Arslan              | 5            | 15     | 9          | 47                  | 31 Aralık 1900      |
| Dolmabahçe          | 5            | 50     | 7,9        | 46                  | 26 Haziran 1893     |
| Afrika              | 5            | 55     |            |                     | 22 Mart 1906        |
| Arslan              | 6            | 45     | 7          | 47                  | 9 Aralık 1900       |
| Şeref               | 7            |        | 6,6        | 46                  | 27 Kasım 1898       |
| Şeref               | 7            | 15     | 6,3        | 46                  | 2-3 Kasım 1898      |
| İstanbul İstikâmeti |              |        |            |                     |                     |
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Varış Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Afrika              | 5            | 15     |            |                     | 26 Şubat 1905       |
| Afrika              | 5            | 35     |            |                     | 25 Mart 1906        |
| Şeref               | 6            | 30     | 7,1        | 46                  | 5-6 Kasım 1898      |
| Afrika              | 6            | 40     | 7,1        | 47                  | 22 Nisan 1906       |
| Arslan              | 7            |        | 6,9        | 48                  | 12 Aralık 1900      |
| Şeref               | 7            |        | 6,6        | 46                  | 29 Kasım 1898       |
| Canik               | 7            | 30     | 6,4        | 48                  | 19-20 Kasım 1897    |

**Tablo 14:** Tirebolu-Trabzon Limanları Arasında Seyahat Süreleri ve Kat Edilen Mesafeler

### Trabzon-Rize

Trabzon-Rize limanları arasındaki vapur seferlerinde 35 mil kat edilmekte, ulaşım süresi 3 saat 35 dakika ile 6 saat arasında değişmektedir. Limanlar arasındaki en kısa süreli sefer Rize istikâmetinde *Türk*, İstanbul istikâmetinde *Dolmabahçe* vapuruyla gerçekleştirilmiştir. 8 Kasım

1894'te Rize istikâmetindeki seferin hava koşulları bilinmemektedir. Bununla birlikte Trabzon'dan denize açılan *Türk* 3 saat 35 dakikada 35 mil mesafe kat ederek Rize'ye ulaşmıştır. 28 Haziran 1893'te *Dolmabahçe* vapuruyla İstanbul istikâmetinde yapılan sefer ise durgun denizde 4 saat 5 dakika sürmüş, Rize-Trabzon arasında 35 mil kat edilmiştir (BOA, DTA, EHBj.d. 433, s. 27; BOA, DTA, EHBj.d. 416, s. 52).

Trabzon-Rize arasındaki en uzun sefer süresi Rize istikâmetinde *Canik*, İstanbul istikâmetinde *Şeref* vapuruna aittir. *Canik*, 17 Kasım 1897'deki seferinde Trabzon'dan Rize'ye durgun denizde 3 kuvvetinde esen (adi) rüzgâr ve açık havada 35 mil kat ederek 6 saatte ulaşmıştır. *Şeref* vapurunun İstanbul istikâmetindeki 4 Kasım 1898 tarihli seferiyse rüzgârın 2 kuvvetinde (hafif) estiği bulutlu havada 5 saat 15 dakika sürmüş, Rize'den Trabzon'a 35 mil kat edilmiştir (BOA, DTA, EHBj.d. 453, s. 95; BOA, DTA, EHBj.d. 461, s. 69).

| Rize İstikâmeti     |              |        |            |                     |                     |
|---------------------|--------------|--------|------------|---------------------|---------------------|
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Variş Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Türk                | 3            | 35     | 9,8        | 35                  | 8 Kasım 1894        |
| Arslan              | 4            | 15     | 8,2        | 35                  | 10 Aralık 1900      |
| Afrika              | 4            | 25     |            |                     | 23 Şubat 1905       |
| Dolmabahçe          | 4            | 40     | 7,5        | 35                  | 27 Haziran 1893     |
| Şeref               | 5            |        | 7          | 35                  | 3 Kasım 1898        |
| Afrika              | 5            | 10     |            |                     | 23 Mart 1906        |
| Şeref               | 5            | 15     | 6,7        | 35                  | 27 Kasım 1898       |
| Canik               | 6            |        | 5,8        | 35                  | 17 Kasım 1897       |
| İstanbul İstikâmeti |              |        |            |                     |                     |
| Gemi Adı            | Sefer Süresi |        | Hız (knot) | Mesafe (deniz mili) | Kalkış-Variş Tarihi |
|                     | saat         | dakika |            |                     |                     |
| Dolmabahçe          | 4            | 5      | 8,6        | 35                  | 28 Haziran 1893     |
| Türk                | 4            | 15     | 8,2        | 35                  | 9 Kasım 1894        |
| Afrika              | 4            | 15     |            |                     | 24 Şubat 1905       |
| Şeref               | 5            |        | 7          | 35                  | 28 Kasım 1898       |
| Afrika              | 5            |        | 7          | 35                  | 20 Nisan 1906       |
| Afrika              | 5            |        |            |                     | 23 Mart 1906        |
| Şeref               | 5            | 15     | 6,7        | 35                  | 4 Kasım 1898        |

**Tablo 15:** Trabzon-Rize Limanları Arasında Seyahat Süreleri ve Kat Edilen Mesafeler

#### İdâre-i Mahsûsa Vapurlarının Limanlarda Kalış Süreleri

İdâre-i Mahsûsa vapurlarının limanlarda kalış süreleri de hareket günleri ve sefer sürelerinde olduğu gibi oldukça değişken bir vaziyet arz etmektedir. Bu değişkenliğin altında yatan sebepleri aşağıdaki tabloda mevcut limanlara yapılan her ziyaret özelinde tespit etmek oldukça güçtür. Zira jurnallerde limanda geçirilen vaktin hangi sebepten kısa ya da uzun tutulduğuna dair bir açıklama çoğunlukla yer almaz. Ancak yine de elimizdeki örnekler bize bu değişkenliğe sebep olan faktörlere dair genel bir fikir sunar.

Limanda kalış süresindeki değişkenliğin sebeplerinden biri yükleme ve boşaltma işlemlerinin tamamlanma müddetidir. Mesela Rize istikâmetindeki seferinde Sinop'ta sadece 1 saat kalan *Dolmabahçe* vapurunun dönüş yolculuğundaki ziyaretinin 2 saat 20 dakikaya yükselme sebebi 1 saat 15 dakika boyunca İdâre-i Mahsûsa için gemiye tahta yüklenmesidir (BOA, DTA, EHBJ.d. 416, s. 50, 53). Firmanın bir diğer vapuru *Türk*'ün Rize istikâmetindeki seferinde İnebolu'da 1, Sinop'ta 7 saat kalırken dönüş seferindeki kalış sürelerinin İnebolu'da 5 saat 50 dakikaya uzayıp, Sinop'ta 4,5 saate düşmesinin sebebi "*işlerin hıtâm bulmasına mebni*" ve "*işler bittikten sonra Sinop'tan bi'l-kıyâm*" kayıtlarından anlaşılacağı üzere geminin limandaki operasyonunu tamamlama süresinden kaynaklanmaktadır (BOA, DTA, EHBJ.d. 433, s. 26, 30).

*Arslan* vapurunun Rize istikâmetindeki ilk seferinde Samsun'da "*eşya-yı ticariye*" alınması sebebiyle 12,5 saat kalmış, dönüşte yükünü alıp limandan ayrılmasıysa 7 saat 15 dakika sürmüştür. Ünye'de ise Rize'ye giderken 5 saat 15 dakika olan kalış süresi dönüşte yük alınmasıyla 10,5 saate çıkmıştır. Hattaki ikinci seferinin Rize istikâmetinde Sinop'ta 6 saat, Samsun'da 12 saat 15 dakika, Trabzon'da 5 saat 45 dakika ve 3 saatlik sürelerle kalan *Arslan* vapuru, dönüşünde Trabzon'dan koyun alırken 34 saat, Samsun'dan yük alırken 8 saat 45 dakika ve Sinop'tan yük alıp verirken 17,5 saat harcamıştır (BOA, DTA, EHBJ.d. 511, s. 43, 47, 53, 54, 56, 57, 58).

Rize'ye giderken Tirebolu'da sadece yarım saat kalan *Canik* vapurunun dönüş seferinde limandan ancak 7 saatte ayrılabilmiş olması da "*eşya-yı ticariye ahzı hıtâm bulmağla vira ırgat olunarak mahall-i mezkûrdan bi'l-kıyâm*" kaydından anlaşıldığı üzere yükleme süresinden kaynaklanmaktadır (BOA, DTA, EHBJ.d. 453, s. 93, 96).

Kalış süresindeki değişkenliğin bir sebebi de elbette zorlu hava şartlarıdır. *Arslan* vapuru 2 Aralık 1900 tarihinde vardığı Ereğli limanından "*havanın şiddeti sebebiyle*" 42 saat boyunca ayrılamamıştır (BOA, DTA, EHBJ.d. 511, s. 41). Ancak hava koşulları her zaman için limanda kalış süresinin uzamasına sebep olmuyor aksine vapurlar hava muhalefetinden ötürü limandan hızla demir de alabilmektedir. Örneğin *Türk* vapuru Rize'ye giderken uğradığı Tirebolu'da, hava muhalefetinden ötürü sadece 35 dakikada yolcularını indirip ayrılmak zorunda kalmıştır (BOA, DTA, EHBJ.d. 433, s. 27).

Firmanın vapurlarından *Canik* de Rize istikâmetindeki seferinde, önce Ordu'ya eşya indirirken rüzgârın şiddetiyle denizin dalgalanmasından dolayı limanda 3 saat 45 dakika kalabilmiş; ardından Tirebolu'da yolcu indirirken başlayan sağanaklı batı rüzgârının denizi dalgalandırmasından ötürü limandan sadece 30 dakikada demir almıştır. Dönüşte Trabzon'da 1 saat kalıp Pulathane'ye sığınması, kapayan havayla beraber dalgaların büyümesi sebebiyle olmuştur (BOA, DTA, EHBJ.d. 453, s. 91, 93, 95). *Arslan* vapuru da batı rüzgârının şiddeti postaya mâni olduğundan Trabzon'da 5 saat 45 dakika kalıp Pulathane'ye gitmek zorunda kalmıştır (BOA, DTA, EHBJ.d. 511, s. 54).

Yükleme ve boşaltma süresi ile hava koşullarının yanı sıra seyrüsefere dair bazı düzenlemelerin de limanda kalış süresini etkileyebildiği görülmektedir. Nitekim 26 Haziran 1893 Pazartesi gece saat 2:20'de Ordu limanına gelen *Dolmabahçe* vapuru "*iskelelerde gece pratika verilmediğinden*" saat 8:20'ye kadar limanda beklemek zorunda kalmıştır. Ayrıca Şeref vapurunun Sinop'ta 21 saat 15 dakika kaldığı güne düşülen "*büyük kazganda çalışılmakta olduğu*" kaydı, gemilerde meydana gelen bazı teknik aksaklıkların da limanda kalış süresini ciddi biçimde etkileyebildiğini ortaya koymaktadır (BOA, DTA, EHBJ.d. 461, s. 80).

*İdâre-î Mahsûsa Vapur Kumpanyası Seyir Journallerine Göre Karadeniz'in Anadolu...*

| Liman   | Rize İstikâmeti |        |            |              | İstanbul İstikâmeti |        |            |              |
|---------|-----------------|--------|------------|--------------|---------------------|--------|------------|--------------|
|         | Kalış Süresi    |        | Gemi Adı   | Varış Tarihi | Kalış Süresi        |        | Gemi Adı   | Varış Tarihi |
|         | saat            | dakika |            |              | saat                | dakika |            |              |
| Ereğli  | 3               |        | Canik      | 6.11.1897    | 1                   | 5      | Afrika     | 1.03.1905    |
|         | 4               | 5      | Dolmabahçe | 23.06.1893   | 3                   |        | Canik      | 25.11.1897   |
|         | 7               |        | Afrika     | 17.03.1906   | 4                   | 25     | Türk       | 14.11.1894   |
|         | 13              | 30     | Şeref      | 17.11.1898   | 5                   | 30     | Şeref      | 10.11.1898   |
|         | 15              | 45     | Şeref      | 28.10.1898   | 5                   | 40     | Afrika     | 25.04.1906   |
|         | 17              | 45     | Arslan     | 25.12.1900   | 8                   |        | Arslan     | 9.01.1901    |
|         | 18              | 30     | Afrika     | 10.02.1905   | 9                   |        | Afrika     | 29.03.1906   |
|         | 21              | 15     | Arslan     | 4.12.1900    | 11                  | 30     | Dolmabahçe | 2.07.1893    |
|         | 22              | 20     | Türk       | 4.11.1894    | 13                  | 15     | Arslan     | 18.12.1900   |
|         | 42              |        | Arslan     | 2.12.1900    |                     |        |            |              |
|         | 43              | 15     | Arslan     | 29.11.1900   |                     |        |            |              |
|         | 118             | 30     | Şeref      | 18.11.1898   |                     |        |            |              |
| İnebolu | 1               |        | Dolmabahçe | 24.06.1893   |                     | 50     | Afrika     | 28.02.1905   |
|         | 1               | 20     | Türk       | 5.11.1894    | 2                   |        | Arslan     | 17.12.1900   |
|         | 2               |        | Şeref      | 24.11.1898   | 2                   | 30     | Afrika     | 24.04.1906   |
|         | 2               | 15     | Arslan     | 6.12.1900    | 3                   | 30     | Afrika     | 28.03.1906   |
|         | 3               | 10     | Afrika     | 12.02.1905   | 4                   |        | Canik      | 24.11.1897   |
|         | 3               | 15     | Şeref      | 30.10.1898   | 4                   |        | Şeref      | 2.12.1898    |
|         | 5               |        | Canik      | 7.11.1897    | 4                   | 15     | Arslan     | 8.01.1901    |
|         | 5               |        | Arslan     | 28.12.1900   | 5                   |        | Dolmabahçe | 1.07.1893    |
|         | 12              |        | Afrika     | 19.03.1906   | 5                   | 50     | Türk       | 13.11.1894   |
|         |                 |        |            |              | 7                   | 15     | Şeref      | 9.11.1898    |
| Sinop   | 1               |        | Dolmabahçe | 24.06.1893   | 2                   | 20     | Dolmabahçe | 30.06.1893   |
|         | 2               | 30     | Afrika     | 20.03.1906   | 3                   |        | Afrika     | 28.02.1905   |
|         | 3               | 15     | Şeref      | 25.11.1898   | 3                   | 20     | Afrika     | 24.04.1906   |
|         | 4               | 30     | Arslan     | 6.12.1900    | 4                   | 30     | Türk       | 13.11.1894   |
|         | 5               | 30     | Şeref      | 31.10.1898   | 14                  | 30     | Canik      | 23.11.1897   |
|         | 5               | 5      | Afrika     | 12.02.1905   | 15                  | 30     | Arslan     | 16.12.1900   |
|         | 6               |        | Arslan     | 29.12.1900   | 17                  | 30     | Arslan     | 7.01.1901    |
|         | 7               |        | Türk       | 5.11.1894    | 18                  |        | Şeref      | 8.11.1898    |
|         | 21              |        | Canik      | 8.11.1897    | 21                  | 15     | Şeref      | 1.12.1898    |
|         |                 |        |            |              | 21                  | 30     | Afrika     | 27.03.1906   |
| Samsun  | 4               | 30     | Türk       | 6.11.1894    | 3                   | 10     | Türk       | 12.11.1894   |
|         | 5               | 15     | Şeref      | 25.11.1898   | 7                   | 15     | Arslan     | 15.12.1900   |
|         | 8               | 15     | Dolmabahçe | 25.06.1893   | 8                   | 15     | Şeref      | 7.11.1898    |
|         | 8               | 45     | Afrika     | 14.02.1905   | 8                   | 30     | Şeref      | 30.11.1898   |

|         |    |    |            |            |    |    |            |            |
|---------|----|----|------------|------------|----|----|------------|------------|
|         | 9  | 15 | Canik      | 9.11.1897  | 8  | 45 | Arslan     | 6.01.1901  |
|         | 12 | 10 | Afrika     | 20.03.1906 | 8  | 50 | Afrika     | 26.03.1906 |
|         | 12 | 15 | Arslan     | 29.12.1900 | 10 | 10 | Dolmabahçe | 30.06.1893 |
|         | 12 | 30 | Arslan     | 7.12.1900  | 11 | 20 | Afrika     | 23.04.1906 |
|         | 13 |    | Şeref      | 1.11.1898  | 11 | 30 | Canik      | 22.11.1897 |
|         |    |    |            |            | 14 | 15 | Afrika     | 27.02.1905 |
| Ünye    | 1  |    | Dolmabahçe | 25.06.1893 | 2  | 15 | Afrika     | 27.02.1905 |
|         | 1  | 30 | Türk       | 6.11.1894  | 2  | 50 | Afrika     | 22.04.1906 |
|         | 2  |    | Şeref      | 1.11.1898  | 2  | 55 | Dolmabahçe | 29.06.1893 |
|         | 4  | 45 | Arslan     | 30.12.1900 | 5  | 15 | Türk       | 12.11.1894 |
|         | 4  | 50 | Şeref      | 26.11.1898 | 5  | 25 | Afrika     | 25.03.1906 |
|         | 5  | 15 | Arslan     | 8.12.1900  | 6  | 30 | Arslan     | 6.01.1901  |
|         | 5  | 45 | Afrika     | 21.03.1906 | 7  |    | Şeref      | 30.11.1898 |
|         | 12 | 55 | Afrika     | 15.02.1905 | 7  | 15 | Şeref      | 6.11.1898  |
|         |    |    |            |            | 7  | 30 | Canik      | 21.11.1897 |
|         |    |    |            |            | 10 | 30 | Arslan     | 14.12.1900 |
| Fatsa   | 1  | 15 | Afrika     | 15.02.1905 |    | 30 | Afrika     | 25.03.1906 |
|         | 1  | 50 | Afrika     | 21.03.1906 |    | 35 | Afrika     | 26.02.1905 |
|         |    |    |            |            |    | 55 | Afrika     | 22.04.1906 |
| Ordu    | 1  | 15 | Arslan     | 8.12.1900  |    | 45 | Dolmabahçe | 29.06.1893 |
|         | 1  | 25 | Afrika     | 21.03.1906 |    | 45 | Afrika     | 22.04.1906 |
|         | 2  |    | Şeref      | 26.11.1898 |    | 55 | Afrika     | 25.03.1906 |
|         | 3  | 15 | Arslan     | 30.12.1900 | 1  |    | Şeref      | 6.11.1898  |
|         | 3  | 45 | Canik      | 10.11.1897 | 1  | 25 | Afrika     | 26.02.1905 |
|         | 6  |    | Dolmabahçe | 26.06.1893 | 1  | 40 | Şeref      | 29.11.1898 |
|         | 7  | 45 | Şeref      | 2.11.1898  | 2  |    | Arslan     | 5.01.1901  |
|         | 10 | 30 | Afrika     | 15.02.1905 | 3  | 30 | Canik      | 20.11.1897 |
|         | 11 | 30 | Türk       | 7.11.1894  | 8  | 25 | Türk       | 11.11.1894 |
|         |    |    |            |            | 13 | 45 | Arslan     | 13.12.1900 |
| Giresun |    | 45 | Dolmabahçe | 26.06.1893 | 1  |    | Canik      | 20.11.1897 |
|         | 1  |    | Şeref      | 2.11.1898  | 1  | 45 | Şeref      | 29.11.1898 |
|         | 1  |    | Şeref      | 26.11.1898 | 1  | 45 | Arslan     | 12.12.1900 |
|         | 1  | 15 | Türk       | 7.11.1894  | 1  | 50 | Afrika     | 22.04.1906 |
|         | 1  | 15 | Arslan     | 31.12.1900 | 1  | 55 | Afrika     | 25.03.1906 |
|         | 1  | 45 | Canik      | 13.11.1897 | 2  | 40 | Dolmabahçe | 29.06.1893 |
|         | 1  | 45 | Afrika     | 16.02.1905 | 3  |    | Arslan     | 5.01.1901  |
|         | 2  | 45 | Arslan     | 8.12.1900  | 5  |    | Şeref      | 6.11.1898  |
|         | 8  | 45 | Afrika     | 22.03.1906 | 5  | 30 | Afrika     | 26.02.1905 |
|         |    |    |            |            | 8  | 20 | Türk       | 11.11.1894 |
|         |    |    |            |            |    |    |            |            |

|          |    |    |            |            |    |    |            |            |
|----------|----|----|------------|------------|----|----|------------|------------|
| Tirebolu |    | 30 | Canik      | 13.11.1897 | 1  | 5  | Afrika     | 26.02.1905 |
|          |    | 35 | Dolmabahçe | 26.06.1893 | 1  | 30 | Şeref      | 6.11.1898  |
|          |    | 35 | Türk       | 7.11.1894  | 1  | 30 | Afrika     | 22.04.1906 |
|          |    | 35 | Afrika     | 16.02.1905 | 1  | 55 | Afrika     | 25.03.1906 |
|          |    | 45 | Şeref      | 2.11.1898  | 2  |    | Şeref      | 29.11.1898 |
|          |    | 45 | Arslan     | 31.12.1900 | 2  |    | Arslan     | 12.12.1900 |
|          |    | 55 | Afrika     | 22.03.1906 | 7  |    | Canik      | 20.11.1897 |
|          | 3  | 30 | Arslan     | 9.12.1900  |    |    |            |            |
|          | 5  | 30 | Şeref      | 27.11.1898 |    |    |            |            |
| Trabzon  |    | 55 | Afrika     | 16.02.1905 | 1  |    | Canik      | 18.11.1897 |
|          | 2  | 30 | Türk       | 8.11.1894  | 3  | 15 | Afrika     | 23.03.1906 |
|          | 3  |    | Arslan     | 1.01.1901  | 5  | 30 | Canik      | 19.11.1897 |
|          | 3  |    | Afrika     | 23.02.1905 | 13 | 30 | Afrika     | 20.04.1906 |
|          | 3  | 15 | Şeref      | 27.11.1898 | 15 | 45 | Dolmabahçe | 28.06.1893 |
|          | 5  | 45 | Arslan     | 31.12.1900 | 16 | 30 | Şeref      | 28.11.1898 |
|          | 10 | 45 | Şeref      | 3.11.1898  | 16 | 30 | Arslan     | 11.12.1900 |
|          | 11 | 5  | Afrika     | 22.03.1906 | 25 | 55 | Afrika     | 24.02.1905 |
|          | 17 | 40 | Dolmabahçe | 26.06.1893 | 27 | 15 | Türk       | 9.11.1894  |
|          | 18 | 30 | Canik      | 16.11.1897 | 34 |    | Arslan     | 3.01.1901  |
|          | 20 |    | Arslan     | 9.12.1900  | 42 |    | Şeref      | 4.11.1898  |
|          | 58 | 35 | Afrika     | 18.02.1905 |    |    |            |            |

**Tablo 16:** *İdâre-i Mahsûsa Vapurlarının Düzenli Uğrağı Olan Limanlarda Kalış Süreleri*

### **Sonuç**

İdâre-i Mahsûsa, Karadeniz'in Anadolu kıyılarında faaliyet gösteren şirketler arasında liman sayısı bakımından en geniş sefer hattına sahip şirketlerden biriydi. Seferlerini haftalık olarak icra eden bu şirketin, incelemeye konu olan 1892-1906 yılları arasında yüzlerce sefer gerçekleştirdiği muhakkaktır. Ancak günümüze ulaşan vapur jurnallerinden incelemeye tâbi tutulan sefer sayısı, bu yoğun sefer trafiğini yalnızca sınırlı ölçüde temsil edebilmektedir. Yine de mevcut veriler, şirkete yöneltilen çeşitli eleştirilerin nedenlerini sorgulamada önemli bir başvuru kaynağı niteliği taşımaktadır.

Tablo 17'de görüldüğü üzere, sefere tahsis edilen İdâre-i Mahsûsa vapurları sıkça güzergâh dışına çıkarak, Kozlu, Zonguldak, Fatsa, Pulathane gibi firmanın düzenli uğrakları arasında yer almayan limanlara uğramaktadır. Bu durum vapurların sefer esnasında kat ettiği mesafeyi ciddi biçimde etkilemektedir. Güzergâhtan sapma olmayan seferlerde kat edilen mesafe 591 ile 605 deniz mili arasındayken güzergâh dışına çıkılan seferlerdeki mesafe 585 ile 694 deniz mili gibi geniş bir aralıkta değişebilmektedir.

Güzergâh ve mesafelerdeki düzensizliğe paralel olarak, vapurların seyir halindeyken ve uğrak noktalarında geçirdiği sürelerde de büyük farklılıklar gözlemlenmektedir. Vapurların sefer esnasındaki seyir süresi, eldeki verilere göre en kısa sürenin (62 saat) iki katına (123 saat) çıkabilmektedir. Benzer şekilde, düzenli uğraklarda kalış süresi de 40 saatten 125 saate kadar

uzayabilmektedir. Özellikle güzergâh dışı uğraklarda geçirilen süreler nedeniyle yaşanan zaman kaybı da dikkate alındığında, firmanın *İstanbul-Rize* hattının tek yönlü toplam sefer süresi 117 saat 55 dakika (4 gün 21 saat 55 dakika) ile 333 saat 25 dakika (13 gün 21 saat 25 dakika) arasında büyük bir değişim gösterebilmektedir.

İdâre-i Mahsûsa jurnallerinden elde edilen bu veriler, İstanbul ve diğer kıyılarda olduğu gibi *İstanbul-Rize* hattındaki seferlerin de düzenli bir şekilde sürdürülemediğini kanıtlar niteliktedir. Ancak bu düzensizliği sadece şirket gemilerinin eskiliğiyle açıklamak mümkün değildir. Zira, seyir esnasında her iki istikâmette de en hızlı gemi, yirmi bir senedir hizmette olan çift silindirli bileşik motora sahip *Türk* vapuru iken, en hızlı ikinci gemi olan *Dolmabahçe* vapuru tek silindirli buhar makinesine sahiptir ve 1893'teki seferini otuz yedi yıllık hizmet süresini doldurmuş olarak gerçekleştirmiştir. Üstelik seyir halinde en yavaş kalan *Canik* vapuru, yirmi altı yıllık hizmet süresiyle, seyir halinde en hızlı gemi olan *Türk*'ten sonraki en genç gemidir (Tablo 17).

Mevsimsel koşullar da seferlerdeki düzensizliği açıklamakta tek başına yetersiz kalmaktadır. Her ne kadar toplam sefer süresi bakımından en kısa süreli sefer *Dolmabahçe* vapuruyla yaz mevsiminde (Haziran) ve en uzun süreli sefer *Afrika* vapuruyla kış mevsiminde (Şubat) gerçekleştirilmişse de iki vapurun seyir halindeki süreleri arasında sadece 2,5 saat gibi oldukça kısa sayılabilecek bir zaman farkı bulunmaktadır. Bununla beraber, söz konusu seferlerde seyir halindeki en kısa ve en uzun sürelerin, hizmet yılı bakımından en genç iki gemi olan ve her ikisi de çift silindirli buhar makinesine sahip *Türk* ve *Canik* vapurlarıyla, aynı mevsim ve hatta aynı ay içinde (Kasım) kaydedilmiş olması bu durumun bir diğer kanıtıdır (Tablo 17).

Elde edilen tüm bu karşılaştırmalı veriler, sefer düzensizliklerinin kaynağını tespit etmede gemilerin yaşı, motor tipi gibi teknik faktörler veya mevsimsel koşulların tek başına yetersiz kaldığını; başka etkenlerin de belirleyici olduğunu açıkça göstermektedir. Nitekim, daha evvel değinildiği üzere, yakıt ikmali sorunları, makine arızaları ve seyrüsefere dair çeşitli uygulamalar da seferlerin düzensizliğinde etkin rol oynamaktadır. Ancak tüm bu düzensizliklerin esas kaynağına inildiğinde, organizasyon eksikliği ve altyapısal modernizasyon ihtiyacı olmak üzere iki kronik sorunla karşılaşmaktadır.

İdâre-i Mahsûsa'nın yıllıklarda ilan edilen günlerde İstanbul'dan denize açılmaması ve dönememesi; Ereğli'den kömür tedarik edemediği için Kozlu ve Zonguldak'a uğrayarak vakit kaybetmesi; sefere tahsis edilen bazı vapurların iyi hava koşullarında bile zorlu deniz ve hava koşulları altında seyredenlerden daha yavaş kalması, firmanın organizasyon eksikliğini gün yüzüne çıkartmaktadır. Diğer yandan, hava ve deniz muhalefetinden ötürü emniyette kalabilmek adına limanlardan erken veya geç demir alınması, güzergâh dışında kalan limanlara sığınılmak zorunda kalınması da Osmanlı İmparatorluğu'nun gelişen teknoloji karşısında yetersiz kalan limanlarındaki modernizasyon ihtiyacını jurnaller üzerinden bir kez daha ortaya koymaktadır. Bu problemlerden ilki sadece İdâre-i Mahsûsa'ya özgüyken, ikinci problem Karadeniz kıyılarında hizmet veren tüm firmaların faaliyetlerini etkileyebilecek niteliktedir.

*İdâre-î Mahsûsa Vapur Kumpanyası Seyir Journallerine Göre Karadeniz'in Anadolu...*

| Rize İstikâmeti     |                            |                                     |        |              |                       |                        |                     |
|---------------------|----------------------------|-------------------------------------|--------|--------------|-----------------------|------------------------|---------------------|
| Gemi Adı            | Sefer Tarihi               | Güzergâh Harici Uğraklar            | Mesafe | Sefer Süresi |                       |                        | Toplam Sefer Süresi |
|                     |                            |                                     |        | Seyir Hâli   | Düzenli Uğrakta Kalış | Düzensiz Uğrakta Kalış |                     |
| Dolmabahçe          | 22-27 Haziran 1893         |                                     | 603    | 76 s. 55 dk. | 40 s. 20 dk.          |                        | 117 s. 55 dk.       |
| Türk                | 3-8 Kasım 1894             | Pulathane                           | 592    | 62 s.        | 52 s. 30 dk.          | 12 s. 20 dk.           | 126 s. 50 dk.       |
| Şeref               | 27 Ekim-3 Kasım 1898       | Kozlu                               | 599    | 93 s. 45 dk. | 59 s. 45 dk.          | 11 s. 45 dk.           | 165 s. 15 dk.       |
| Afrika              | 16-23 Mart 1906            | Zonguldak                           | 591*   | 81 s. 30 dk. | 63 s. 25 dk.          | 22 s.                  | 166 s. 55 dk.       |
| Arslan              | 23 Aralık 1900-2 Ocak 1901 | Harem Kavak Kozlu Pulathane Sürmene | 625    | 82 s. 15 dk. | 59 s. 45 dk.          | 97 s. 30 dk.           | 239 s. 30 dk.       |
| Şeref               | 17-27 Kasım 1898           | Kozlu                               | 639    | 95 s. 55 dk. | 159 s. 5 dk.          | 4 s.                   | 259 s.              |
| Arslan              | 29 Kasım-10 Aralık 1900    | Kozlu Zonguldak                     | 694*   | 85 s. 15 dk. | 158 s. 30 dk.         | 32 s.                  | 275 s. 45 dk.       |
| Canik               | 5-17 Kasım 1897            | Büyükdere Vona Pulathane            | 619    | 123 s.       | 62 s. 45 dk.          | 113 s. 45 dk.          | 299 s. 30 dk.       |
| Afrika              | 10-23 Şubat 1905           | Kozlu Zonguldak Pulathane           | 619*   | 79 s. 25 dk. | 125 s.                | 129 s.                 | 333 s. 25 dk.       |
| İstanbul İstikâmeti |                            |                                     |        |              |                       |                        |                     |
| Gemi Adı            | Sefer Tarihi               | Güzergâh Harici Uğraklar            | Mesafe | Sefer Süresi |                       |                        | Toplam Sefer Süresi |
|                     |                            |                                     |        | Seyir Hâli   | Düzenli Uğrakta Kalış | Düzensiz Uğrakta Kalış |                     |
| Dolmabahçe          | 28 Haziran-3 Temmuz 1893   |                                     | 605    | 77 s. 30 dk. | 51 s. 55 dk.          |                        | 129 s. 25 dk.       |

\* Eksik olan mesafe bilgisi diğer jurnallerden istifadeyle tamamlanmıştır.

|        |                         |                       |      |                  |                 |                 |                  |
|--------|-------------------------|-----------------------|------|------------------|-----------------|-----------------|------------------|
| Afrika | 20-26 Nisan 1906        |                       | 603* | 87 s.<br>5 dk.   | 44 s.<br>10 dk. |                 | 131 s.<br>15 dk. |
| Afrika | 23-30 Mart 1906         |                       | 591* | 84 s.<br>45 dk.  | 56 s.<br>45 dk. |                 | 141 s.<br>30 dk. |
| Afrika | 24 Şubat-2 Mart 1905    | Kozlu                 | 591* | 82 s.<br>30 dk.  | 55 s.<br>55 dk. | 5 s.<br>45 dk.  | 144 s.<br>10 dk. |
| Türk   | 9-15 Kasım 1894         | Eynesil               | 585  | 72 s.            | 68 s.<br>40 dk. | 4 s.<br>10 dk.  | 144 s.<br>50 dk. |
| Şeref  | 28 Kasım- 4 Aralık 1898 |                       | 596* | 98 s.<br>45 dk.  | 63 s.           |                 | 161 s.<br>45 dk. |
| Şeref  | 4-11 Kasım 1898         |                       | 599  | 89 s.<br>30 dk.  | 96 s.<br>15 dk. |                 | 185 s.<br>45 dk. |
| Arslan | 2-10 Ocak 1901          | Of Sürmene Fatsa      | 615* | 84 s.<br>15 dk.  | 84 s.           | 19 s.<br>30 dk. | 187 s.<br>45 dk. |
| Arslan | 10-19 Aralık 1900       | Of Sürmene Vona Fatsa | 624  | 89 s.            | 87 s.<br>30 dk. | 29 s.<br>15 dk. | 205 s.<br>45 dk. |
| Canik  | 17-26 Kasım 1897        | Pulathane Vona        | 640  | 115 s.<br>30 dk. | 58 s.<br>30 dk. | 37 s.<br>30 dk. | 211 s.<br>30 dk. |

**Tablo 17:** *İdâre-i Mahsûsa Vapurlarının Sefer Süreleri ve Kat Ettikleri Mesafeler*

**KAYNAKÇA**

**Arşiv Kaynakları**

Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

BOA, DTA, EHBj.d. 416.

BOA, DTA, EHBj.d. 432.

BOA, DTA, EHBj.d. 433.

BOA, DTA, EHBj.d. 448.

BOA, DTA, EHBj.d. 453.

BOA, DTA, EHBj.d. 461.

BOA, DTA, EHBj.d. 511.

BOA, DTA, EHBj.d. 538.

**Yayınlanmış Arşiv Kaynakları**

- PRO FO, Foreign Office (1891). Annual Series no: 689. Diplomatic And Consular Reports On Trade And Finance, Turkey, Report For The Year 1890 On The Trade Of The Consular District Of Trebizond. London: Printed By Harrison And Sons.
- PRO FO, Foreign Office (1895). Annual Series no: 1346. Diplomatic And Consular Reports On Trade And Finance, Turkey, Report For The Years 1894 On The Trade Of The Consular District Of Trebizond. London: Printed By Harrison And Sons.
- Diplomatic And Consular Reports (1898). Annual Series no: 1837. Turkey, Report For The Years 1896 And 1897 On The Trade And Commerce Of Salonica And District. London: Printed By Harrison And Sons.
- Diplomatic And Consular Reports (1899). Annual Series no: 2069. Turkey, Report For The Year 1898 On The Trade And Commerce Of The Trebizond Vilayet. London: Printed By Harrison And Sons.
- Diplomatic And Consular Reports (1905). Annual Series no: 3160. Turkey, Report For The Year 1904 On The Trade And Commerce Of The Trebizond Vilayet. London: Printed By Harrison And Sons.

**Diğer Kaynaklar**

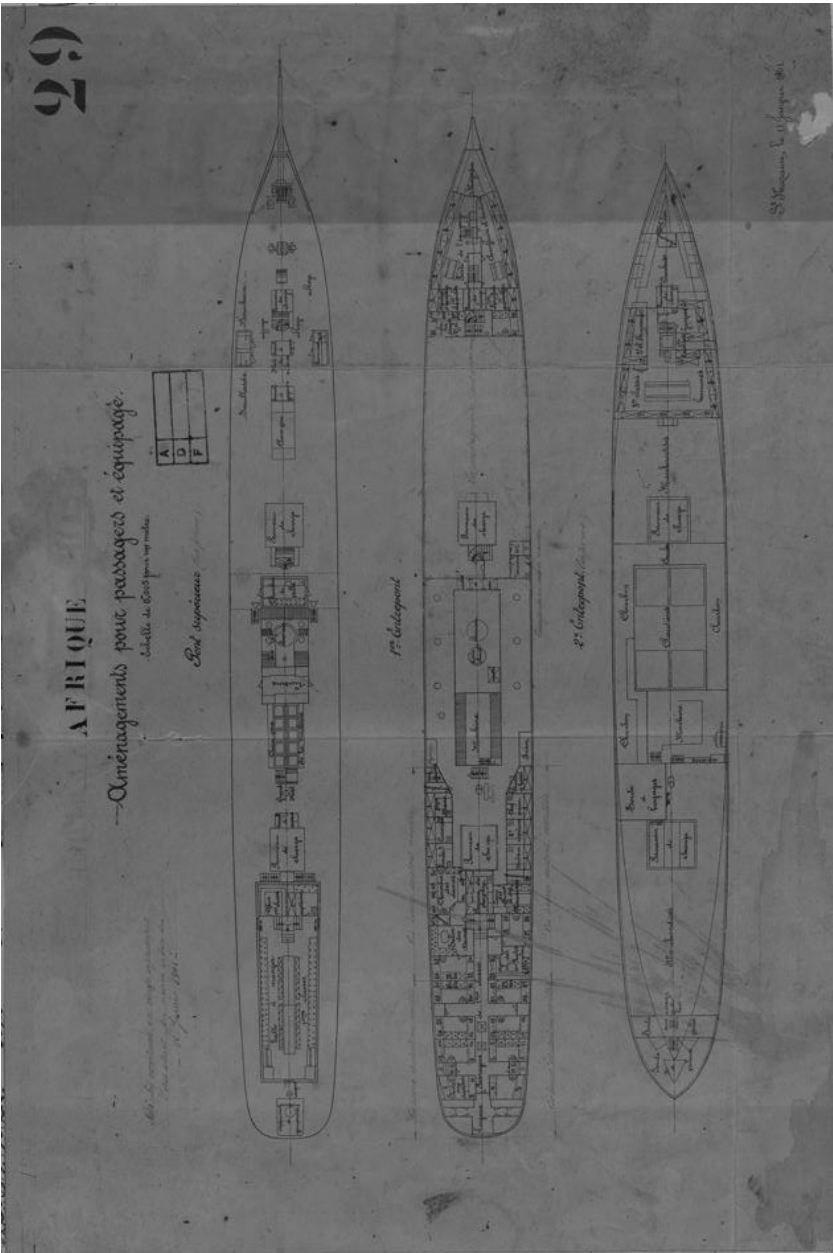
- Annuaire Oriental (ancien indicateur oriental) du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature* (1892). (hızl. Raphael C. Cervati). İstanbul.
- Annuaire Oriental (ancien indicateur oriental) du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature* (1893-1894). (hızl. Raphael C. Cervati). İstanbul.
- Annuaire Oriental (ancien indicateur oriental) du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature* (1894). (hızl. Raphael C. Cervati). İstanbul.
- Annuaire Oriental (ancien indicateur oriental) du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature* (1896-97). (hızl. Raphael C. Cervati). İstanbul.
- Annuaire Oriental (ancien indicateur oriental) du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature* (1898). (hızl. Raphael C. Cervati). İstanbul.
- Annuaire Oriental du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature* (1900). (hızl. Raphael C. Cervati). İstanbul.
- Annuaire Oriental du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature* (1901). (hızl. Raphael C. Cervati). İstanbul.
- Annuaire Oriental du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature* (1902). (hızl. Raphael C. Cervati). İstanbul.
- Annuaire Oriental du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature* (1903). (hızl. Raphael C. Cervati). İstanbul.
- Annuaire Oriental du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature* (1904). (hızl. Raphael C. Cervati). İstanbul.
- ATMACA, G. (2019). "Osmanlı Gemi Journallerinde Gemici Dili". *Gemici Dili Çalıştayı* (18 Ocak 2019). İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınevi. 16-32.
- GARCÍA-HERRERA, R. vd. (2005). "Description and General Background to Ships' Logbooks as a Source of Climatic Data". *Climatic Change*. 73: 13-36.
- GÜRCAY, L. (1962). *Gemici Dili*. İstanbul: T.C. Deniz Basımevi.
- KABADAYI, M. E. vd. (2020). "1899 Yılı Osmanlı İmparatorluğu için Jeomekânsal ve Çok Modlu Bir Ulaşım Ağı Oluşturma Denemesi". *12. Uluslararası Anamed Yıllık Sempozyumu*

- Mekânsal Ağlar: Araştırma ve Kamu Erişimi için Anadolu'nun Geçmişinin Haritalandırılması*. (29-30 Kasım 2017). İstanbul: Koç Üniversitesi Anadolu Medeniyetleri Araştırma Merkezi (ANAMED). 137-150.
- KARAKULAK, M. (2020). *Osmanlı Sularında Rus Vapurları: Buharlı Çağında Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)*. Ankara: Türk Tarik Kurumu Yayınları.
- KILIÇASLAN, M. E. (2019). *Osmanlı Kıyılarındaki Batı: Avusturya Lloyd Buharlı Kumpanyası*. İstanbul: Libra Kitap.
- KORKMAZ, M. (2019). "Yakınçağ Tarih Araştırmalarında Deniz Tarihi (Bahriye) Arşivi'nin Önemi". 2. Uluslararası Osmanlı Coğrafyası Arşiv Kongresi Bildiriler (2019). Ankara. 2. 751-769.
- KÜÇÜKALIOĞLU, S. (1999). *İdâre-i Mahsûsa, Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sosyo-Ekonomik Etkileri*. İstanbul. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Lloyd's Register of British and Foreign Shipping* (1887). London.
- Lloyd's Register of British and Foreign Shipping* (1888). London.
- Lloyd's Register of British and Foreign Shipping* (1889). London.
- Lloyd's Register of British and Foreign Shipping* (1893). London.
- NUTKİ, S. (1917). *Kâmus-ı Bahrî*. İstanbul: Matbaa-i Bahriye.
- OĞUZHAN, O. (2022). *Dersaadet'te Ulaşım ve Basına Yansıyanlar 1860-1876*. İstanbul: Çizgi Kitabevi.
- ÖNDEŞ, O. (2020). *Türk Armatörleri Tarihi*. c. VII. İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası.
- ÖZKAN, O. (2024). *Yelkenliden Buharluya Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de Ulaşım: Güzergâh, Süre, Maliyet*. İstanbul. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. (Yayımlanmamış Doktora Tezi).
- SAMİ, Ş. (2010). *Kâmus-ı Türkî*. İstanbul: Çağrı Yayınları.
- Steam-Vessels (Foreign Ports). Copies of such Information as may be in possession of Her Majesty's Secretary of State for Foreign Affairs, relative to the Number and Description of Steam-Vessels in those Ports and Countries in which Her Majesty may have Consuls, Ministers, or Agents* (1837).
- ŞEFİK, M. (2016). "Osmanlı Deniz Ulaşımında Yaşanan Sorunlara Yolcu Vapurları Karikatürleri Işığında Farklı Bir Yaklaşım". VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Bildiriler Kitabı (27-28 Mayıs 2016). İstanbul: İstanbul Yayınları: 184-203.
- TUTEL, E. (1997). *Seyr-i Sefain Öncesi ve sonrası*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- UYGUN, S. (2015). *Osmanlı Sularında Rekabet: Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*. İstanbul: Kitap Yayınevi.
- YILMAZ, Ö. (2014). "Buharlı Gemi Çağı'nda Karadeniz'de Avrupa Denizciliği". *Karadeniz*. 25: 46-65.
- ZORLU, T. (2014). *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Döneminde Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Timaş Yayınları.

## EKLER

| کتابخانه عمومی آستان قدس رضوی | ردیف       | عنوان کتاب | نویسنده | موضوع     | تعداد جلد | وضعیت      | تاریخ ورود | شماره قفسه | ملاحظات |
|-------------------------------|------------|------------|---------|-----------|-----------|------------|------------|------------|---------|
| ردیف                          | عنوان کتاب | نویسنده    | موضوع   | تعداد جلد | وضعیت     | تاریخ ورود | شماره قفسه | ملاحظات    |         |
| ۱                             | توضیحات    |            |         |           |           |            |            |            |         |
| ۲                             | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۳                             | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۴                             | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۵                             | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۶                             | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۷                             | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۸                             | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۹                             | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۱۰                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۱۱                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۱۲                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۱۳                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۱۴                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۱۵                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۱۶                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۱۷                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۱۸                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۱۹                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۲۰                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۲۱                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۲۲                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۲۳                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۲۴                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۲۵                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۲۶                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۲۷                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۲۸                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۲۹                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۳۰                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۳۱                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۳۲                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۳۳                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۳۴                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۳۵                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۳۶                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۳۷                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۳۸                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۳۹                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۴۰                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۴۱                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۴۲                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۴۳                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۴۴                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۴۵                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۴۶                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۴۷                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۴۸                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۴۹                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۵۰                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۵۱                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۵۲                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۵۳                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۵۴                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۵۵                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۵۶                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۵۷                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۵۸                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۵۹                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۶۰                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۶۱                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۶۲                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۶۳                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۶۴                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۶۵                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۶۶                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۶۷                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۶۸                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۶۹                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۷۰                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۷۱                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۷۲                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۷۳                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۷۴                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۷۵                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۷۶                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۷۷                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۷۸                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۷۹                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۸۰                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۸۱                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۸۲                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۸۳                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۸۴                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۸۵                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۸۶                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۸۷                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۸۸                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۸۹                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۹۰                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۹۱                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۹۲                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۹۳                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۹۴                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۹۵                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۹۶                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۹۷                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۹۸                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۹۹                            | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |
| ۱۰۰                           | ...        | ...        | ...     | ...       | ...       | ...        | ...        | ...        | ...     |

**Görsel 1.** *İdâre-i Mahsûsa Vapur Seyir Jurnalinden Bir Örnek (BOA, DTA, EHB.J.d. 416)*



**Görsel 2.** İdâre-i Mahsûsa'nın Afrika Vapuru Gemi Planı (BOA, DTA, EHB.J.d. 538)

## EXTENDED ABSTRACT

The successful integration of the steam engine into ships in the first quarter of the 19th century initiated a profound transformation in maritime transport. Traditional sea voyages could only be conducted during certain times of the year and were entirely dependent on weather and sea conditions. This was replaced by a system where steamships organized regular voyages, announced departure and arrival times in advance, and set travel fares. Steamships provided

regular transport and shipping opportunities by connecting numerous ports around the world. This technology quickly reached the Black Sea coasts.

In the early 1830s, the Russian-flagged *Black Sea Steamship Company* began operating between Odesa and Istanbul. At the same time, the Austrian-flagged *Erste K.K. Privilegierte Donaudampfschiffahrtsgesellschaft* was visiting the Varna port on the Rumelia coast of the Black Sea as part of its route from Lower Danube to Istanbul. Regular transport on the Anatolian coasts of the Black Sea began in May 1836 with the English steamship *Essex* operating between Istanbul and Trabzon. However, *Essex* had to terminate its voyages shortly after due to its inability to adapt to the challenging weather conditions of the Black Sea. Following *Essex*, another English steamship, *Crescent*, continued the steamship transport service.

In a short time, the Anatolian coasts of the Black Sea evolved from a region serviced by a few steamships to a competitive area where various states' flags flew, and steamship companies operated regular routes. One of these companies was the Ottoman-flagged *İdâre-i Mahsûsa*. However, *İdâre-i Mahsûsa* was criticized in contemporary sources for its irregular sailing days and its old, slow ships. Despite this, the company's logbooks offer an opportunity to examine the validity of these claims and their causes through primary sources.

The logbooks of *İdâre-i Mahsûsa* were transferred from the Naval Museum Archive in Beşiktaş, İstanbul, to the Ottoman Archives under the Presidency of the State Archives of the Republic of Turkey. In the Bahriye Nezaretî Erkan-ı Harbiye Bahriye Journaller (EHB.J.d) fund, which contains 1634 registers dated between 1804 and 1922, there are accounting, machinery, salary, marking, inventory, and equipment ledgers, as well as navigation logs. It has been determined that only seven of these logbooks belong to *İdâre-i Mahsûsa*'s fleet, including the *Dolmabahçe*, *Türk*, *Sakız*, *Canik*, *Şeref*, *Arslan* and *Afrika* steamers. The *Dolmabahçe*'s logbook covers the period 1892-1894; the *Türk*'s logbook covers 1894-1895; the *Sakız*'s logbook covers 1895-1900; the *Canik*'s logbook covers 1896-1898; the *Şeref*'s logbook covers 1896-1899; the *Arslan*'s logbook covers 1900-1901; and the *Afrika*'s logbook covers 1904-1906.

During the period covered by *İdâre-i Mahsûsa*'s logbooks (1892-1906), the company operated on routes including İstanbul-Ereğli-Bartın and İstanbul-Ereğli-İnebolu-Sinop-Samsun-Ünye-Ordu-Giresun-Tirebolu-Trabzon-Rize until 1902. In 1902, these routes were updated: the Bartın route was revised to İstanbul-Şile-Kefken-Ereğli-Kozlu-Zonguldak-Bartın-Amasra and Cide, while the Rize route was modified to İstanbul-Ereğli-İnebolu-Sinop-Samsun-Ünye-Fatsa-Ordu-Giresun-Tirebolu-Trabzon-Of-Rize. However, the logbooks show that many voyages were made that did not match the announced routes.

The logbooks indicate a total of 10 voyages on the İstanbul-Rize route. These were made by the *Dolmabahçe*, *Türk*, and *Canik* steamers once each, by the *Şeref* and *Arslan* steamers twice each, and by the *Afrika* steamer three times. This paper focuses on these voyages. The paper initially examines the routes of the voyages conducted on the İstanbul-Rize line. It has been observed that there were changes in the routes of *İdâre-i Mahsûsa* steamers for various reasons. After determining the reasons for these changes, a comparison was made between the scheduled sailing days in the yearbooks and those in the logs to assess whether the company had regular departure and arrival days.

The third phase of the study analyzed the distances traveled and travel durations between regular stops by the company's steamers. Special attention was given to the weather and sea conditions on the dates of the longest and shortest voyages. The final phase focused on the du-

ration of stays in ports and the factors affecting these durations. The conclusion presents a comparison of the total distance covered and travel durations of the company's voyages, along with insights into the causes and underlying factors of the observed results.