

OSMANLI İSTANBUL'UNDA DENİZ ULAŞIMI (MODERN DÖNEM)

ALİ AKYILDIZ*

XIX. yüzyılın ortalarına kadar İstanbul'da deniz ulaşımı zarif ve hafif kayıklarla; mal ve eşya nakli ise pazar kayıkları ve mavnalarla yapılır; ulaşım halkın zorunlu ihtiyaçlarından (*havâyi-i zaruriyye*) sayıldığı için de taşıma ücretleri devletçe belirlenirdi. Buhar gücüyle çalışan gemiler, yani vapurlar, 1828'den itibaren Osmanlı sularında ve Boğaziçi'nde seyrüsefere başladı. Bu tarihte İstanbul'a uğrayan *Swift* adlı bir İngiliz gemisi, II. Mahmud tarafından satın alınıp ismi *Sagîr* olarak değiştirildi. Padişah, bazı yurt içi gezilerini, çıkardığı buhardan dolayı halkın *Buğu* adını verdiği¹ bu gemiyle yaptı. Buharlı gemiler önceleri satın alınıyordu; II. Mahmud döneminin sonlarına doğru makinelerinin İngiltere'den getirtilip Tersane'de inşa edilmeye başlanmasıyla gemilerin sayıları giderek çoğaldı.²

Boğaziçi'nde vapurla yolcu taşımacılığı, öncelikle ihtiyacı ve boşluğu iyi yakalayan yabancı girişimciler tarafından başlatıldı. Burada yolcu ve eşya taşıma haklarının olmadığı yönünde hükümet yetkililerinin yaptıkları uyarılara karşı kapitülasyonların kendilerine bu hakkı verdiğini ileri süren ve fiilî bir durum yaratan yabancılar, önce Boğaz'dan Karadeniz'e çıkmak isteyen, fakat akıntıdan veya uygunsuz hava şartlarından dolayı zorlanan yelkenli gemileri çekme işine el atıp³ ardından da Tanzimat'tan sonra iki vapurla Boğaz'da yolcu taşımaya başlarlar.⁴ Buradaki kârlı kazancı ve fiilî durumun yarattığı imkânları gören diğer ülkelerin girişimcileri

de değişik limanlar arasında çalışan yabancı vapur ve şirketleri emsal göstererek izin alma yoluna giderler. Nitekim, 1842'de yaşanan böyle bir olayda İstanbul'a gelen bir Amerikan vapurunun kaptanı, Amerika sefaretini devreye sokarak ve Avusturya Vapur Şirketi'ni örnek göstererek Osmanlı sularında çalışma ruhsatı talep eder. Devlet, esasında bu gibi başvurulara sıcak bakmamasına rağmen, neticede, sefaretin baskılarına dayanamayıp söz konusu başvuruyu onaylamak zorunda kalır.⁵

Bu fiilî girişimleri, Kaptanıderya Mehmed Ali Paşa'nın önerisi üzerine 1844 yılının hemen başında Tersane'ye ait *Eser-i Hayr* isimli vapurun Boğaz'ın Rumeli yakasında yolcu taşıma işiyle görevlendirilmesi izler. *Eser-i Hayr*, her akşam Bahçekapı'dan hareketle Arnavutköy, Rumelihisarı, Yeniköy, Tarabya ve Sarıyer'e gidecek ve ertesi sabah aynı güzergâhı izleyerek Bahçekapı'ya geri dönecekti. Bir süre önce fırtınalı bir havada Beykoz'dan hareket eden ve yolcu taşıyan bir pazar kayığının Sarayburnu önlerinde batması üzerine böyle bir düzenlemeye gerek duyulur. Bu hadiseden sonra, halkın güvenli bir şekilde yolculuk edebilmesi için bir Tersane vapurunun Boğaz'da yolcu taşıması kararlaştırılır. Bu önemli karar, esasında İstanbul'un ihtiyaç ve tüketimi için gerekli eşya ve emtianın nakledildiği önemli iskeleler olan Gemlik, İzmit, Bandırma, Tekirdağ gibi civar yerlere de vapur çalıştırılmasını ve böylece, Marmara havzasındaki ticaretin de belli bir güvenlik içerisinde yapılmasını içeriyordu. Nitekim yine bu bağlamda Tersane'ye ait *Mesir-i Bahrî* isimli vapurun her hafta pazartesi günü Gemlik'e, perşembe İzmit'e ve cumartesi de Silivri, Bandırma ve Tekirdağ'a gidip ertesi günü İstanbul'a dönmesi kararlaştırılır.⁶

* İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi

¹ Bu geminin satın alınması ve özellikleriyle ilgili geniş bilgi için bk. Levent Düzcü, "Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği: 1825-1855", doktora tezi, Gazi Üniversitesi, 2012, s. 200-205.

² *Eser-i Hayr* adı verilen vapurun inşası ve denize indirilişiyle ilgili yazı için bk. *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 159 (18 Ocak 1838/21 Şevval 1255), s. 1-2.

³ BOA, A.AMD, 40/91 (2 Ekim 1852/17 Zilhicce 1268).

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

⁵ BOA, İ.DH, nr. 913 (15 Aralık 1842/12 Zilkade 1258).

⁶ BOA, İ.DH, nr. 4162 (27 Ocak 1844/6 Muharrem 1260); *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 266 (29 Muharrem 1260), s. 1-2; Ahmed Lutfî Efendi, *Târih*, İstanbul 1306, c. 7, s. 84.



1- Salacak İskelesi'nde kayık bekleyen yolcular ve Boğaz'da gemiler (TSM, nr. 17)

Boğaz'ın Anadolu yakasına ise, eskiden olduğu gibi pazar, piyade ve ateş kayıklarıyla yolcu ve eşya nakli bir süre daha sürdürülür; ancak kış aylarıyla kötü ve fırtınalı havalarda bu yolculukların tehlikeli bir hâl aldığı ve zaman zaman da boğulma olaylarının meydana geldiğinin ifade edilmesi gerekir. 1847'de Üsküdar'a bir vapur tahsis edilirse de, belirlenen bilet ücretlerinin kayıklarınkinden altı kat pahalı olması ve halkın da bu durumda kayıkları tercih etmesi neticesinde vapur seferleri zorunlu olarak sonlandırılır. Üsküdar gibi eski ve önemli bir yerleşim yerinin İstanbul'la bağlantısının bu kadar zayıf olmasının uygun düşmeyeceği düşüncesinden hareket eden Kaptanıderya Süleyman Refet Paşa, 1850 yılında Üsküdar'a yeniden vapur çalıştırılmasını hükûmete teklif eder. Ona göre, bu vapurda kadınların rahatlıkla seyahat edebileceği ayrı salonların yapılması ve zarar etse bile insanların güvenliği için vapur seferlerinin sürdürülmesi bir zorunluluktur. Padişahın öneriyi uygun bulması üzerine tekrar Üsküdar'a vapur çalıştırılmaya başlanır; ancak, bu sefer bilet ücretleri daha düşük tutularak kayıkların bir buçuk katı olarak belirlenir.⁷

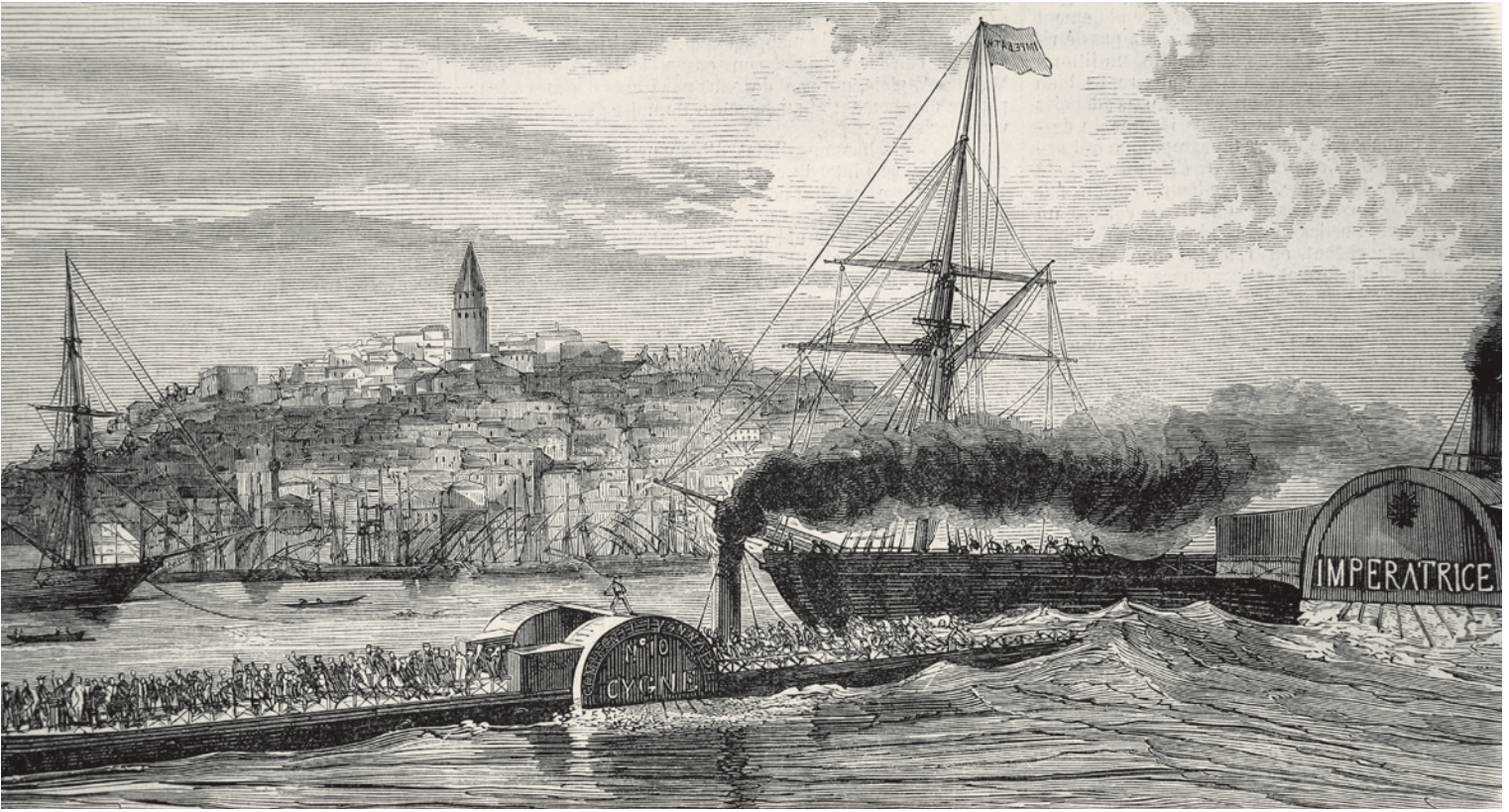
Süleyman Refet Paşa'nın önerdiği, kadınların vapurla seyahat edebilmelerine imkân tanımak üzere ayrı salonların düzenlenmesi hususu çok önemlidir; zira, o

tarihe kadar Müslüman kadınların şehir içi vapurlarına binmeleri yasaktı. Bu yasak, vapurların Boğaziçi'nde çalışmaya başladığı tarihten itibaren 1850 Eylül'üne kadar sürdü. Yolcu vapuru ister Tersane'ye ister yabancı bir şirkete ait olsun aynı yasak geçerliydi. Konu, Nisan ayı sonlarında beş on Müslüman kadının Boğaziçi'nde yolcu taşıyan bir Rus vapuruna bindiğinin ortaya çıkması üzerine gündeme getirilir. Bu durumu edebe aykırı bulan Süleyman Refet Paşa, vapurlarda erkeklerle kadınlar için ayrı ayrı yerlerin yapılması gerektiğini belirtir. Ancak, Meclis-i Vâlâ, kadınların vapurlara alınması görüşüne karşı çıkar ve Sultan Abdülmecid de meclisin görüşünü uygun bulur. Bunun üzerine bir yandan vapurlarına Müslüman kadın almamaları için Rus şirketinin Hariciye Nezareti aracılığıyla uyarılması ve diğer yandan da Müslüman kadınların vapurlara binmemesi için gerekli tedbirleri almak üzere zaptiye nazırının dikkatinin çekilmesi kararlaştırılır.⁸

Her ne kadar padişahın iradesi bu şekilde kadınlara vapur yasağının devamı yönünde çıksa da, çağın gerçeklerinden uzak olan bu yasağı savunan irade tartışmalar açısından son noktayı temsil etmemekteydi. Nitekim, bu karardan yaklaşık iki buçuk ay sonra çıkan Şirket-i Hayriye'nin kuruluşuna dair 30 Eylül 1850 tarihli

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

8 BOA, İ.MVL, nr. 5212 (9 Temmuz 1850/28 Şaban 1266).



2- Haliç'te yabancı bandıralı gemiler (L'illustration)

irade ile kadınlar için ayrı mekânların yaptırılması kaydıyla söz konusu yasak kaldırılır.⁹ Dolayısıyla Rus vapuruna binen isimsiz Müslüman kadınların yarattığı fiilî durum vesilesiyle 1850 yılının ikinci yarısında bu konu hükümet ve kamuoyu nezdinde tartışmaya açılır ve neticede kadınların vapurlara binmelerine izin çıkar.

Vapurların çoğalmasıyla birlikte İstanbul'da deniz trafiğinin önemli bir sorun hâline gelmesi üzerine hazırlanan 1 Rebiülahir 1267 (3 Şubat 1851) tarihli *Kayıkçı Esnafı Nizamnâmesi* ile Boğaziçi'nde artan araç trafiğinde kayıkçılarla yolcuların uymaları gereken kurallar yeniden düzenlenir. Padişah saraylarının önünden geçerken kayıkta şemsiye açmak veya tütün içmek yasak ve edebe aykırı bir davranış sayılırdı.¹⁰ Muhtemelen bu tüzüğün yeterli gelmemesi üzerine, iki yıl sonra, 1853'te deniz trafiğini tekrar gündeme getiren Sultan Abdülmecid,¹¹ Boğaziçi ile Haliç'te yolcu nakli ve trafiğini düzenler. Trafiğin kalabalık olduğu köprü ve iskelelere yanaşırken vapurların yavaşlamaları, kayıkların kıyıya yakın ve vapurların ise açıkta seyretmeleri, kayıkçıların

seyir hâlindeyken etrafını gözetmeleri, sisli havalarda vapurların iskelelerde bekletilmeleri, alınan tedbirlerden bazılarıydı.¹²

İSTANBUL'UN ÇEVREYLE DENİZYOLU BAĞLANTISI: İDARE-İ MAHSUSA

İstanbul'un hem Marmara havzası, hem Karadeniz ve hem de Akdeniz kıyılarıyla irtibatını sağlayan Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi, zaman içerisinde sırasıyla Fevaid-i Osmaniye, İdare-i Aziziye, İdare-i Mahsusa-i Aziziye, İdare-i Mahsusa ve Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi isimlerini alarak Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal eder. Vapur idaresinin ismi 1852 yılında Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası olarak geçer ve bu dönemde, Ege'de, Çanakkale, Limni, Galos ve Selânik; Karadeniz'de, Sinop, Samsun ve Trabzon; Marmara'da ise, Gemlik, Karamürsel ve İzmit'e seferler düzenler. 29 Cemaziyelâhir 1273 (24 Şubat 1857) tarihinde yapılan bir düzenlemeyle Hazine-i Hassa ile Tersane'nin sekizer ve Mösyö Custinyani'nin de dört olmak üzere toplam yirmi gemiden oluşan büyük bir taşıma filosu oluşturulur; böylece, hem güç birliği yapılmış ve hem de işletmeler arasında olması muhtemel rekabet ortadan kaldırılmış olur.

9 BOA, İ.DH, nr. 15077 (30 Eylül 1850/25 Zilkade 1266).

10 BOA, İ.MVL, nr. 11672; Adolphus Slade, *Kaptan Paşa*, çev. Osman Öndeş, İstanbul 1973, s. 80; Théophile Gautier, *İstanbul*, çev. Nurullah Berk, İstanbul, ts. (İstanbul Kitaplığı), s. 201.

11 BOA, İ.HR, nr. 4997 (5 Eylül 1853/1 Zilhicce 1269).

12 BOA, İ.MVL, nr. 11672 (15 Kasım 1853/13 Safer 1270).



3- Rumelihisarı İskelesi

Ayrıca, yeni şirket faaliyet alanını Karadeniz'de Batum'a ve Akdeniz'de de Beyrut, İskenderiye ve hatta Malta'ya kadar genişletir. Ancak, bilemediğimiz bir nedenden dolayı bu ortaklık uzun süreli olmaz; Hazine-i Hassa bir süre sonra şirketin bütün hisselerini satın alır ve işletme, Hazine-i Hassa Kumpanyası adıyla faaliyetlerini sürdürür.¹³

Bu idarenin ne zaman Fevaid-i Osmaniye ismini aldığı hususu açık değildir. Konuyla ilgili bir eser kaleme almış olan Abdülhad Nuri, işletmenin 7 Cemaziyelâhir 1279 (30 Kasım 1862) tarihinde Fevaid-i Osmaniye'ye dönüştürüldüğünü ifade ederse de,¹⁴ bu tarihin ihtiyatla karşılanması gerekir. Buna rağmen, söz konusu tarih ile, *Cerîde-i Havâdis*'te çıkan Hazine-i Hassa Kumpanyası filosunun Tersane vapurlarıyla destekleneceği yönündeki haberin hemen hemen eşzamanlı olması da anlamlıdır. Hükûmet, kumpanya vapurlarının yeterli sayıya ulaşmasına kadar geçerli olan ve işletmeye geçici bir destek sağlayan bu kararlar, hem geniş kıyılara sahip olan ülkenin değişik yerleriyle İstanbul'un yolcu ve posta bağlantısını genişletmiş hem de gerektiğinde asker ve mühimmat nakline daha uygun koşullarda imkân

sağlamış olur.¹⁵ Ancak, gazetenin ilerleyen sayılarında işletmenin adının hâlâ Hazine-i Hassa Kumpanyası olarak verilmesi ve 1864 sonbaharından sonra artık Fevaid-i Osmaniye adının kullanılmakta olması,¹⁶ idarenin adının bu tarihten itibaren Fevaid-i Osmaniye'ye dönüştürüldüğünü ve Abdülhad Nuri'nin vermiş olduğu tarihi ihtiyatla karşılamak gerektiğini ortaya koymaktadır.

1870'te Fevaid-i Osmaniye'nin Sultan Abdülaziz'in ismine izafeten Şirket-i Aziziye adı ve Mısırlı Mustafa Fazıl Paşa'nın başkanlığı altında bir anonim şirkete dönüştürülmesi kararı alınır. İmtiyazın verilmesine ve içtüzüğünün hazırlanmasına rağmen, bu sırada patlayan Almanya-Fransa savaşının planları altüst etmesi üzerine imtiyaz zorunlu olarak feshedilir.¹⁷ Şirket kurulamadı; ama 5 Rebiülâhir 1288 (24 Haziran 1871) tarihli irade ile işletmenin ismi İdare-i Aziziye'ye dönüştürüldü. Bahriye Nezaretî'nin yönetimi altında bulunan idare, bütün Osmanlı limanlarına vapur işletme hak ve imtiyazına sahipti. Nitekim bu dönemde, İstanbul'un, Gelibolu, Çanakkale, Midilli, İzmir, Sakız, Kalimnoz, İstanköy,

¹³ Sema Küçükaliçoğlu, "İdare-i Mahsusa, Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sosyo-Ekonomik Etkileri", yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi, 1999, s. 24 vd.

¹⁴ Abdülhad Nuri, *Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Tarihçesi*, İstanbul 1926, 14.

¹⁵ *Cerîde-i Havâdis*, nr. 1125 (5 Ocak 1863/14 Receb 1279), s. 1. Ahmed Lutfî Efendi ise Fevaid-i Osmaniye'nin kuruluş tarihini hicrî 1281, yani 1864 olarak verir (*Târih*, haz. Münir Aktepe, Ankara 1988, X, s. 125).

¹⁶ BOA, C.NF, 1/41.

¹⁷ Abdülhad Nuri, *Seyr-i Sefain İdaresi*, s. 31-33.



4- Boğaz'da yandan çarklı bir yolcu vapuru (Yıldız Albümleri)

Sömbeki, Rodos, Antalya, Mersin, İskenderun, Beyrut, Yafa, Hayfa, Port Said, Cidde, Kurfuda, Hudeyde, Kıbrıs, Silifke, Limasol, İnoz, Selânik, Ereğli, Bartın, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize, Batum, Burgos, Varna, Balçık, Köstence, Mudanya, Gemlik, Darıca, Karamürsel, İzmit, Yalova, Silivri, Ereğli, Bandırma, Tekirdağ, Bigados, Marmara Adası, Karabığa, Mürefte, Paşalimanı, Erdek'le irtibatını sağlamakta; İstanbul'da da Kadıköy, Adalar, Yeşilköy ve Haydarpaşa'ya vapur seferleri düzenlemekteydi.¹⁸

İdare çalışanlarının söyleminde İstanbul'da yolcu, eşya ve posta naklettiği söz konusu iskeleler, "sevâhil-i mütecâvire", yani, civar sahiller; Marmara Denizi'ndeki iskeleler "sevâhil-i karîbe", yani, yakın sahiller ve diğer limanlar ise, "sevâhil-i baide", yani, uzak sahiller olarak nitelendirilirdi. Eldeki verilerden İdare-i Aziziye isminin Sultan II. Abdülhamid'in tahta geçmesiyle birlikte İdare-i Mahsusa'ya dönüştüğü ve bu sırada işletmenin elinde çoğu eskimiş 24 adet geminin olduğu anlaşılıyor.¹⁹ İdare vapurlarının eski ve köhne hâli ve doğal olarak da yavaşlığı sürekli halkın şikâyetlerine konu olurdu. 1890'da İstanbul-İzmit arasının on iki saatte alınıyor olması ve gemilerin sefer esnasında sık sık bozulması, halkın serzenişlerinde ne derece haklı olduğunu ortaya koyar. İstanbul'da Kadıköy ve Haydarpaşa'ya işleyen gemiler de bunlardan farklı değildi. Kadıköy'ün vapurla normal

günlerde 45 dakika; fırtınalı ve kötü havalarda ise, 1 ila 3 saat arasında bir süre aldığı ve böyle bir yolculuğun hayli cesaret gerektirdiği dönemin basınında söz konusu edilir. Bunların dışında, vapur seferlerinin düzensizliği, gemilerin küçüklüğü ve görevlilerin yolculara davranış biçimi de şikâyet edilen konulardandı. Nitekim, vapurların bazen hareket saatinde değil, hareket gününde bile kalkmadığı olurdu.²⁰

1883'te İdare'nin ve gemilerinin bu durumuna çözüm bulmak üzere bir komisyon toplanır. Komisyon, İdare-i Mahsusa Müdürü Ziya Bey'in önerisi doğrultusunda öteden beri gemileri ve idaresi daha iyi olan Şirket-i Hayriye ile İdare'nin birleştirilerek güçlü bir şirketin kurulması kararını alır. Esasında padişahın da onayladığı bu karar, Şirket-i Hayriye'nin imtiyaz ve imkânlarının genişletilmesi düşünülür. Yeni şirketin imtiyaz süresinin 90 yıl ve sermayesinin de 1.000.000 lira olması, İstanbul'un şehir içi ulaşımı da dâhil bütün Osmanlı limanları arasında yolcu, eşya ve posta taşıma imtiyazına sahip bulunması, hisse senetlerinin sadece Osmanlı uyruklularca satın alınması, gemi filosunun yenilenmesi ve şirketin, fener, karantina ve diğer vergilerden muaf olması öngörülür. Şirketin iç tüzüğü ve sözleşmesi hazırlanmasına rağmen, bu büyük proje uygulama alanına konulamadı; ancak, projenin daha sonra 1885, 1890 ve 1895'te tekrar tekrar gündeme getirilmiş olması, hem hükûmet hem

18 Küçükaliöğlü, *İdare-i Mahsusa*, s. 34-41.

19 Abdülhad Nuri, *Seyr-i Sefain İdaresi*, s. 29-30.

20 Küçükaliöğlü, *İdare-i Mahsusa*, s. 79-81.



5- Adalar'a yolcu taşıyan Fenerbahçe vapuru (İBB, Atatürk Kitaplığı)

de kamuoyu nezdinde belli bir iz bırakmış olduğunu göstermektedir.²¹

1908'de II. Meşrutiyet'in ilanının ve halkın üzerindeki baskının kalkmasının ardından vapurlardan şikâyetler daha yüksek sesle dillendirilmeye başlandığı gibi, İdare'nin şirkete dönüştürülmesi tasarısı da yeniden gündemi meşgul eder. Neticede, 18 Ramazan 1327 (3 Ekim 1909) tarihli bir irade ile şirketin kurulması ve bir ihalenin açılarak ülke içinde ve dışında gerekli duyuruların yapılması kararlaştırılır; nihayet, en uygun teklifi Fairfield Ship Building and Engineering Company Limited ve Weddell Turner and Company'nin oluşturduğu bir konsorsiyum verir. İmtiyaz süresi 75 yıl ve şirketin sermayesi de 900.000 lira olarak belirlenir. Bu sermayenin 550.000 liralık kısmının, yani, hisselerin %50'den fazlasının Osmanlı uyruklulara satılma zorunluluğu vardı. Sözleşmenin kabul edilmesine ve padişah tarafından onaylanmasına rağmen şirketin kurulamaması üzerine teminat olarak yatırılan 10.000 liraya hazine adına el konuldu.²²

Bu girişimin başarısızlığa uğramasının piyasada oluşturduğu olumsuz havanın da etkisiyle artık şirketleşmenin kolay gerçekleşmeyeceği açığa çıkar ve 6 Ramazan 1328 (11 Eylül 1910) tarihli bir irade ile İdare-i Mahsusa'nın Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adı altında

yeniden organize ve ıslah edilmesine karar verilir; bu arada, ileride uygun bir fırsat düştüğünde İdare'nin güçlü bir anonim şirkete dönüştürülmesi hakkı da saklı tutulur. Yeni idarenin, bir genel müdürün yönetimi altında, Ticaret, Maliye, Harbiye ve Bahriye nezaretlerinin birer temsilcisiyle Harbiye Nezareti'nin belirleyeceği üç uzmandan oluşan bir idare meclisi tarafından yönetilmesi esasını benimsenir. Bu dönemde İdare'nin mevcut 82 vapurundan 65'i sefere çıkamayacak derecede eski ve bakımsız bir durumdaydı. Bu yüzden sefer yapamayan vapurların mürettebatına boşuna maaş ödememek için personelin iyi bir elemenden geçirilerek gereksiz olanlarının ayıklanması kararı alınır.

Bu arada vurgulanması gereken bir husus da, İdare'nin Anadolu Demiryolu Şirketi'ne 162.000 lira borcunun olduğu ve borca karşılık bazı hatların gelirlerini demiryolu şirketine rehin bıraktığıydı. Bu krizden çıkmak adına eski vapurların satılarak ve yeni bazı kaynaklar bulunarak vapur filosunun yavaş da olsa yenilenmesi kararlaştırılır. Avrupa'ya gönderilen bir heyet bu karar doğrultusunda on beş yeni vapur satın alırsa da, bütün bu düzenlemelerin yapıldığı bir dönemde Trablusgarp, Balkan ve I. Dünya Savaşları gibi büyük savaşların birbirini izlemesi İdare adına büyük bir talihsizlik olur; zira, savaşlar sırasında asker ve mühimmat nakli İdare'nin en önemli işlerinden biriydi. İdare, muhtemelen bu yüzden 3 Şubat 1913 tarihli geçici bir kanunla Harbiye Nezareti'nin maiyetine verilir;²³ I. Dünya Savaşı yıllarında hemen hepsi Harbiye Nezareti'nin emrine verilen filosundan 28 vapurunu kaybeder;²⁴ ayrıca, Karadeniz başta olmak üzere olağan dönemlerde sivil taşımacılık yaptığı pek çok hattaki düzenli seferlerini yürütemez. İdare, Osmanlı İmparatorluğu'nun ortadan kalkmasının ve yerine Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasının ardından Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi adını alarak faaliyetlerini sürdürdü.

İdare, faaliyette bulunduğu uzun yıllar içerisinde pek çok farklı yeri, yönetim merkezi olarak kullandı. 1869'da Fevaid-i Osmaniye'nin idare binasının yanmasından sonra Yalı Köşkü, Kadıasker Hanı, Alipaşa Hanı, Galata'da Lorando Hanı ve Harnes Hanı (Hasanpaşa Hanı) idarehane olarak hizmet verdi. 1894 depreminde yönetim merkezi bir ay kadar Dolmabahçe vapuruna taşındıysa da, tekrar Harnes Hanı'ndaki yerine döndü ve nihayet, Hasanpaşa Hanı'nın karşısında bulunan merkezine taşındı.²⁵

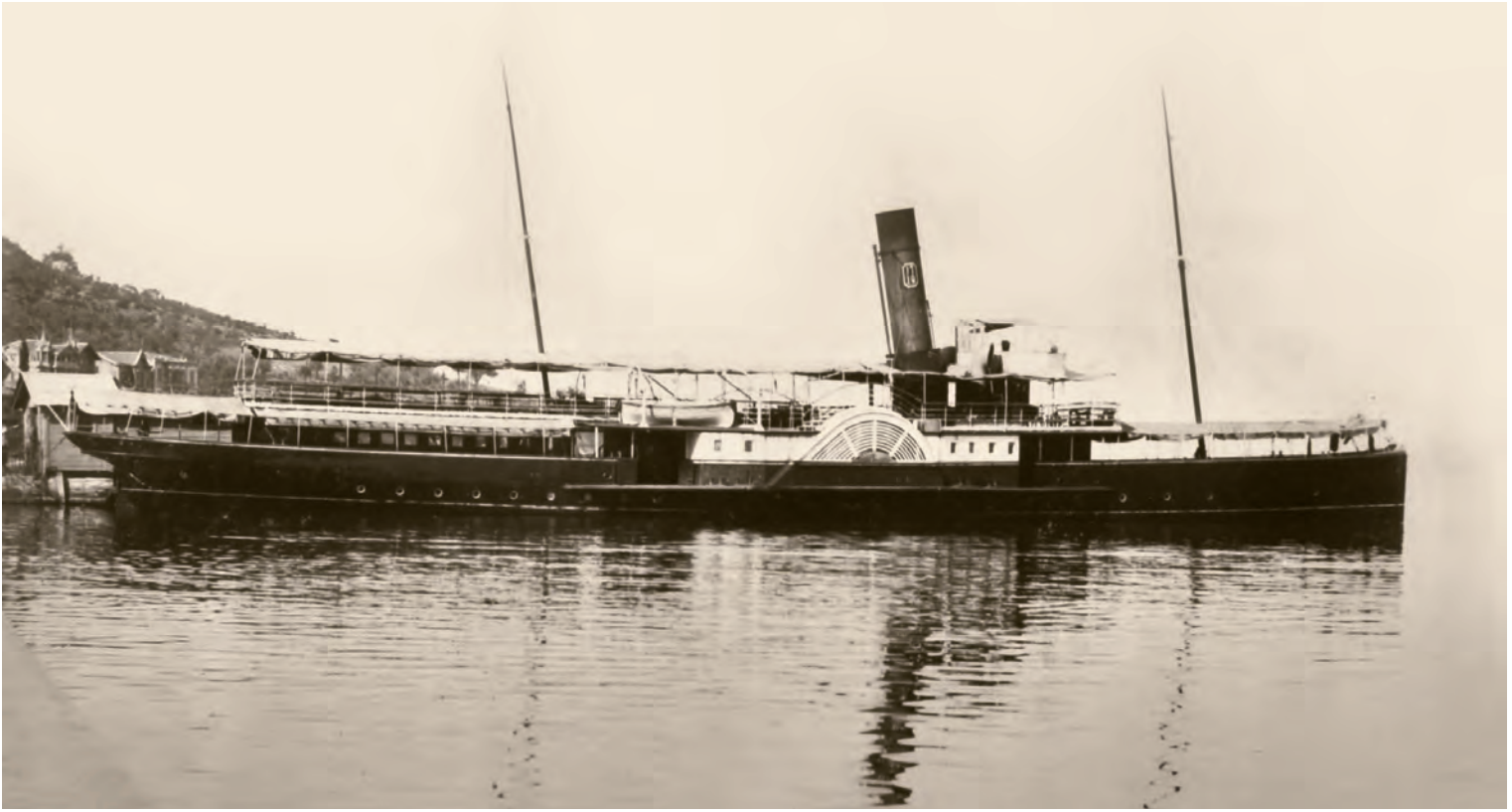
²¹ Küçükaliöğlü, *İdare-i Mahsusa*, s. 95-97.

²² Abdülhad Nuri, *Seyr-i Sefain İdaresi*, s. 65-70; Küçükaliöğlü, *İdare-i Mahsusa*, s. 117-122.

²³ Abdülhad Nuri, *Seyr-i Sefain İdaresi*, s. 69-74, 79-81, 95.

²⁴ Küçükaliöğlü, *İdare-i Mahsusa*, s. 127.

²⁵ Abdülhad Nuri, *Seyr-i Sefain İdaresi*, s. 21.



6- Haydarpaşa yolcu vapuru (İBB, Atatürk Kitaplığı)

Osmanlı Limanlarına Çalışan Diğer Şirketler

İdare-i Mahsusa'nın dışında, bazı yerli ve yabancı firmalar da İstanbul ile diğer Osmanlı limanları ve hatta, yabancı ülkeler arasında yolcu, eşya ve posta seferleri yapmaktaydı. Yabancılar arasında Lloyd (Avusturya), Messagerie (Fransa), Florio ve Rubattino (İtalya), Papayanni (Yunan), Fraissinet (Fransa), Regular (Alman) gibi şirketler sayılabilir; ayrıca, İngiliz ve Rus şirketlerini de unutmamak gerekir.²⁶ Sultan Abdülmecid döneminde Mecidiye ismiyle Mısır vilayetinde kurulup daha sonra Sultan Abdülaziz zamanında Aziziye Kumpanyası ve daha sonra da Hidiviyet-i Mısır Kumpanyası adını alan işletmenin de İstanbul'a seferleri vardı. Nitekim, merkezi İstanbul'da olan şirkete ait vapurlar haftada bir kere İstanbul'dan hareketle Gelibolu, Çanakkale, Midilli, İzmir, Sakız, Pire, Şire, Rodos ve İskenderiye Limanlarına uğrayarak Cidde'ye giderlerdi.²⁷

II. Meşrutiyet'in ilanının ardından özellikle İttihatçıların başlattığı şirketleşmeyi destekleyici

²⁶ Ercüment Kuran, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: 'İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyetleri", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, haz. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 162.

²⁷ Lutfi, *Tarih*, haz. Münir Aktepe, Ankara 1989, c. 12, s. 91; Küçükalioğlu, *İdare-i Mahsusa*, s. 45.

iktisadi politikalar, deniz taşımacılığında da bazı önemli gelişmelerin yolunu açarak yeni taşıma şirketlerinin kurulmasına ön ayak olur. Bu şirketlerden birisi Mehmed Tevfik Efendi ile arkadaşlarının 26 Mart 1911 tarihinde merkezi İstanbul olmak üzere kurdukları Hilal Osmanlı Anonim Vapur Şirketi'dir. Kuruluş amacı Osmanlı kıyılarında ve yabancı limanlar arasında yolcu ve eşya taşımak olan şirketin, imtiyaz süresi elli yıl ve sermayesi de 50.000 liraydı. Genel kurul, hükümetten izin almaksızın söz konusu sermayeyi bir misli oranında artırabilir; ayrıca, üyelerin üçte ikisinin kararıyla gemi satın alınması, onarım fabrikası kurulması ve iskele yapılması için gerekli olan sermayeyi temin etmek üzere tahvil çıkarabilirdi. Hisse senetleri isme yazılı olup sadece Osmanlı uyruklularca satın alınabilirdi. Şirket; *Hilal*, *Güzel Girit*, *Millet* ve *Cezayir* isimli dört vapurla nakliyata başlar. I. Dünya Savaşı esnasında ordu adına kömür nakleden *Hilal*, *Güzel Girit*, *Millet* ve *Antalya* vapurları Karadeniz'de ve *Tecelli* gemisi de Marmara Denizi'nde düşman tarafından batırılır; Harbiye Nezareti batan gemilerin bedelini şirkete öder. Şirket, 1929 yılında dünyayı ve Türkiye'yi kasıp kavuran iktisadi krize kadar faaliyetlerini sürdürür.²⁸

Deniz taşımacılığıyla uğraşmak amacıyla

²⁸ Ali Akyıldız, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, İstanbul 2001, s. 204-205.



7- Üsküdar önlerinde bir yolcu vapuru (İBB, Atatürk Kitaplığı)

oluşturulan diğer bir şirket de, 22 Mayıs 1911 tarihli iradeye uygun olarak Selânikli Kerimefendizade Tevfik Bey, Eyüb Sabri Bey ve arkadaşları tarafından kurulan İttihad Seyr-i Sefain Anonim Şirket-i Osmaniyesi'dir. Başlangıçta Selânik'te olan şirketin merkezi, daha sonra İstanbul'a, Sirkeci'deki Kosova Hanı'na taşınır. Şirketin imtiyaz süresi yetmiş beş yıl ve sermayesi de 250.000 liraydı. Genel kurulun bu sermayeyi %50 oranında artırma yetkisi vardı. Sermayenin 150.000 liralık kısmının Osmanlı uyruklulara satılması zorunluydu; geri kalan hisseler ise hamiline aitti. Şirket bir gemiyle taşımacılığa başlarsa da, I. Dünya Savaşı devam ederken nakliye faaliyetlerini sonlandırır ve savaş yıllarında başvurduğu ticari ve spekülâtif faaliyetlerden büyük kârlar elde eder.²⁹

Konumuzla ilgili olarak değerlendirilebilecek olan bir kuruluş da Bursa Ticaret Odası'nın girişimiyle bir grup işadami tarafından Bursa merkezli olarak kurulan Hüdavendigâr Osmanlı Seyr-i Sefain Anonim Şirketi'dir. 7 Nisan 1911'de uygun göreceği hatlarda yolcu ve eşya taşımak amacıyla kurulan bu şirketin imtiyaz süresi otuz sene ve sermayesi de 20.000 liraydı; genel kurulun bu sermayeyi %50 artırma yetkisi vardı. Savaşların olduğu karışık bir dönemde kurulup faaliyete geçen bu şirket,

İstanbul ile Karabiga arasında vapur işletmeye başlar. Hükûmet, I. Dünya Savaşı yıllarında asker ve mühimmat nakli için şirketin *Başlangıç* ve *Sağdıç* isimli iki vapuruna el koyar ve vapurlardan birisi savaşta batırılır. Şirket, bu zorlu şartlara rağmen 1929 senesine kadar faaliyetlerini sürdürür.³⁰

ŞİRKET-İ HAYRİYE'NİN KURULUŞU VE FAALİYETLERİ

Boğaziçi'nin Rumeli yakasında Yeniköy ve Anadolu yakasında da Kanlıca'nın üst kısımlarında XIX. yüzyılın ortalarına kadar daha ziyade balıkçı köyleri vardı ve Boğaz'ın bu kesiminde yerleşim yoğun değildi. Bunun nedenleri, bölgenin ulaşım imkânlarının kısıtlı olması ve sert geçen kış aylarının Boğaziçi'nde yaşamı güçleştirmesiydi. Bu dönemde Boğaziçi'nin aşağı kısımları ise, baharları padişah fermanıyla göç edilen yazlık ve sayfiye yerleriydi. Dolayısıyla İstanbul'un Boğaziçi kıyıları esas gelişimini, II. Mahmud döneminden itibaren yapılan reformların devlet ve toplum yapısıyla tüketim alışkanlıklarını değiştirmesinden, buharlı gemilerin İstanbul sularında seyrüsefere başlamasından ve Kırım Savaşı'ndan

²⁹ Akyıldız, *Tahvil ve Hisse Senetleri*, s. 212-215.

³⁰ Akyıldız, *Tahvil ve Hisse Senetleri*, s. 208-209.



8- Karaköy İskelesi (İBB, Atatürk Kitaplığı)

sonra gösterir. Bu savaşın bozduğu siyasi ve iktisadi dengelerle savaş esnasında alınan dış borçların ortaya çıkardığı ve tetiklediği tüketim kültürünün İstanbul ve Boğaziçi'nin yapısal olarak gelişip şekillenmesinde önemli etkilerinin olduğu söylenebilir.³¹ Bu tablo, Şirket-i Hayriye'nin kurulmasından sonra hızla değişir ve Boğaziçi, İstanbul'un en nezih yerleşim yerlerinden birisi olur.

İlk Osmanlı anonim şirketi olan Şirket-i Hayriye'yi kurma fikri, beraberce Bursa kaplıcalarına giden Keçecizade Fuad Paşa ile Ahmed Cevdet Paşa'dan gelir. Her ne kadar esas amaç, "Avrupa'ca büyük servet ve mamuriyeti mucip olan ve anonim denilen şirket-i itibariyeler" hakkında kamuoyuna bir örnek sunmak ve Boğaziçi'nde oturanların şehre geliş-gidişlerini kolaylaştırmak olarak ifade edilirse de,³² gözetilen amaçlardan biri de, Boğaziçi'ni sadece memur ve üst düzey yöneticilerin yazın birkaç ay ikamet ettikleri bir sayfiye yeri olmaktan çıkarıp kışın tekrar İstanbul'a göç etmek zorunda kalmayacakları daimî bir ikamet yeri hâline getirmek, yani, Boğaziçi'ni şenlendirip şehrin sürekli yaşanılan bir parçası yapmaktı. İkilinin İstanbul'a dönmeleriyle birlikte konu

hükûmetin gündemine alınır ve Sultan Abdülmecid'in 23 Zilkade 1266 (30 Eylül 1850) tarihli iradesiyle Şirket-i Hayriye'nin kurulması kararlaştırılır. Şirketin Boğaziçi'nde yolcu ve eşya taşıma dışındaki diğer bir görevi de, rüzgâr veya akıntı yüzünden Karadeniz'e çıkmakta zorlanan yelkenli gemileri yedekçi adı verilen vapurlarla Karadeniz'in çıkışına kadar çekmekti. Daha önce yolcu taşımaya tahsis edildiği yukarıda belirtilen Tersane vapurlarının yanaşacağı iskeleler olmadığı için vapurlar açıkta durur; yolcular kayıklarla vapura taşınır ve bu yorucu iş, doğal olarak halkın kayığı tercih etmesine neden olurdu. Ayrıca, bu dönemde yolcu bekleme salonları da olmadığı için yeni şirkete uygun yerlerde bekleme salonları ve iskeleler yapması önerilir.

Bu irade ile gerektiğinde uzatılmak üzere İstanbul ile Boğaziçi'nin Anadolu ve Rumeli kıyılarında inşa edilecek iskeleler arasında vapur işletme imtiyaz ve tekeli, yirmi beş sene süreyle Şirket-i Hayriye'ye verilir. Ayrıca, vapur ve iskelelerin inşasına gerekli paranın temini için de şirketin her biri 3.000 kuruş değerinde olan 1.500 hisse senedi çıkarması kararlaştırılır. Hükûmet (*Meclis-i Vükelâ*) üyeleri, şirketin kurulması kararını padişahın onayına sunarken her biri aynı zamanda bu hisselerden kaç tane satın alacağını da bir pusulaya yazıp padişaha takdim ederler. Bu listeden

³¹ Lutfi, *Tarih*, haz. Münir Aktepe, İstanbul 1984, c. 9, s. 40.

³² Cevdet Paşa, *Tezâkir 40 Tetimme*, Ankara 1967, s. 44-45.



9- Yalı önünde kayıklar ve hanım yolcuları (MSA)

tarihli iradesi ile başta padişah ve annesi Bezmiâlem Valide Sultan olmak üzere, vükelâ, memur ve sermaye sahiplerinin 7 Aralık 1850 tarihi itibarıyla toplam 830 hisse senedi satın almış olmaları,³⁶ hisse senetlerinin en azından 1850 Kasım'ından itibaren satışa sunulduğunu ve bir yandan bu şekilde sermaye toplanırken, diğer yandan da şirketin kuruluş prosedürünün tamamlandığını ortaya koymaktadır.

Bu husus önemlidir; zira literatürde şirketin 1851'de kurulduğu yönünde yanlış ve fakat bir o kadar da

ve eşya taşınması şeklinde bu karar değiştirilir; ayrıca, Tersane vapurlarının işleyeceği bu hatlarda yabancı şirketlerin vapur çalıştırması yasaklanır.⁴¹

Şirket-i Hayriye Komisyonu, öncelikle Boğaz'ın iki yakasında yapılacak iskelelerin yerlerini belirler. Şöyle ki, Avrupa yakasında, Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Bebek, Rumelihisarı, Baltalimanı, Emirgân, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Büyükdere ve Sarıyer; Anadolu yakasında ise, Beykoz, Kanlıca, Anadoluhisarı, Kandilli, Çengelköy, Beylerbeyi, Kuzguncuk ve Üsküdar'da iskele

³³ BOA, İ.DH, nr. 13077; *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 436 (15 Kasım 1850/10 Muharrem 1267), s. 1-2.

³⁴ İmtiyaz fermanının bir sureti için bk. BOA, İ.DH, nr. 13579 (16 Ocak 1851/13 Rebiülevvel 1267); BOA, YEE, 94/21. Ayrıca bk. *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 443 (26 Şubat 1851/24 Rebiülahir 1267), s. 1.

³⁵ BOA, İ.DH, nr. 13579 (16 Ocak 1851); *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 441 (29 Ocak 1851/26 Rebiülevvel 1267), s. 2-3.

³⁶ *Cerîde-i Havâdis*, nr. 509 (7 Aralık 1850/2 Safer 1267), s. 2.

³⁷ Lutfi, *Târîh*, c. 9, s. 39-41.

³⁸ BOA, İ.DH, nr. 13629 (7 Şubat 1851/5 Rebiülahir 1267). Sipariş edilen gemilerin fiyatları ve güçleriyle ilgili olarak bk. BOA, İ.DH, nr. 13579 (16 Ocak 1851).

³⁹ BOA, İ.DH, nr. 13810 (14 Mart 1851/11 Cemaziyevvel 1267); BOA, A.AMD, 30/26; *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 445 (1 Nisan 1851/29 Cemaziyevvel 1267), s. 3.

⁴⁰ *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 436 (15 Kasım 1850/10 Muharrem 1267), s. 2.

⁴¹ BOA, İ.MVL, nr. 8142 (1 Nisan 1852/10 Cemaziyelahir 1268).



10- Dersaadet / İstanbul ve karşıda Selimiye kışlası (İstanbul limanı)

yapılmasına karar verir.⁴² Ancak, Sadaret, iskelelerin inşasının gecikmesi ve bu arada bazı kazaların meydana gelmesi üzerine iskelelerin bir an önce tamamlanmaları için şirketi uyarır.⁴³ Sipariş edilen gemilerin geliş tarihinin yaklaşmasına ve Şirket-i Hayriye Komisyonu'nun teşekkül etmiş olmasına rağmen, şirketin idaresi henüz bir istikrara kavuşmamıştı. Bu yüzden tüzük gereği hissedarların oyuyla belirlenecek bir idare meclisi oluşturuluncaya kadar şirketin işlerini yürütmek üzere öncelikle Mösyö Lafonten isimli bir tüccar geçici olarak müdürlüğe getirilir;⁴⁴ ancak, 10 Rebiülevvel 1268 (3 Ocak 1852) tarihinde vapurların iltizamla idaresine kararlaştırılır⁴⁵ ve vapurlar 10.500 lira senelik bir bedel karşılığında altı yıl süreyle Antuvan Kalcıyan ile Agop Bilezikçıyan'a ihale edilir.⁴⁶ Böylece mültezimler kâr ve zararı kendilerine ait olmak ve söz konusu senelik bedeli şirkete ödemek kaydıyla vapurların işletmesini üstlenirler.

⁴² BOA, İ.MVL, nr. 7419.

⁴³ BOA, A.MKT.NZD, 117/82.

⁴⁴ BOA, İ.MVL, nr. 7310 (25 Ağustos 1851/27 Şevval 1267).

⁴⁵ BOA, İ.DH, nr. 14744 (11 Kasım 1851/16 Muharrem 1268).

⁴⁶ BOA, İ.MVL, nr. 7875.

Mültezimlerle yolcu taşımacılığında ve gemi çekmekte kullanılacak vapurların çalıştırılma şartları, yapılacak iskelelerin niteliği ve ihalenin diğer koşullarını belirleyen 22 maddelik ayrıntılı bir sözleşme yapılır.⁴⁷ Emmanuel Baltazzi aracılığıyla İngiltere'den getirtilen yandan çarklı dört vapur, 1852 senesinin ilkbaharından itibaren Boğaziçi'nde seyrüsefere başlar.⁴⁸ Ancak, ortada ciddi bir sorun vardı: Boğaziçi'nde önceleri gemi çekmekle başlayıp daha sonra işi yolcu taşımacılığına kadar varıran yabancı vapur işletmeleri hâlâ ciddi bir sorun olarak ortada duruyor ve üstelik sayıları da günden güne artıyordu. Hükûmet, bu vapurları işletenlerin yapılan uyarıları dikkate almamaları üzerine konuyu İngiltere ve Fransa sefaretleriyle görüşür ve neticede Osmanlı Hükûmeti'nin isteği haklı bulunarak yabancı gemilerin Boğaziçi'nde yolcu taşımaları yasaklanır.⁴⁹

Bu arada mültezimler cenahında iki önemli gelişme olur; birincisi, sözleşme koşullarını yerine getirmeyen

⁴⁷ BOA, İ.MVL, nr. 7875 (3 Ocak 1852/10 Rebiülevvel 1268). Bir sureti için bk. *Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye*, s. 139-143.

⁴⁸ *Takvîm-i Vekâî*, nr. 465 (14 Mart 1852/22 Cemaziyelevvel 1268), s. 2.

⁴⁹ BOA, A.AMD, 40/91 (2 Ekim 1852/17 Zilhicce 1268).



11- Boğaziçi'nde arabalı vapur (İBB, Atatürk Kitaplığı)

mültezimlerin şirketi zarara uğratması ve diğeri de Agop Bilezikçıyan'ın vefat etmesiydi. Hükûmet, bütün bu gelişmelerle birlikte yabancı vapurların Boğaziçi'nde yolcu taşımalarının yasaklanmasının mültezimlere getirdiği ek avantajları da bahane ederek sözleşmeyi fesheder. Esas amacı, oluşan yeni şartlar doğrultusunda ihaleyi daha yüksek bir fiyata yenilemek olan hükûmet, herhangi bir haksızlığa yol açmamak düşüncesinden hareketle ihale önceliğini Antuvan Kalcıyan'a tanır ve onun kabul etmemesi durumunda ihalenin başkasına verilmesini öngörür.⁵⁰ Sonuçta, Antuvan Kalcıyan'ın bu şartlarda anlaşmaya yanaşmaması üzerine ihale 20.000 lira senelik bir ücret karşılığında bina işleriyle uğraşan Hacı Mıgırdıç Kalfa'ya verilir. Bu arada, 29 Kasım 1853 tarihli bir iradeyle şirketin hesaplarını inceleyip hissedarların hisse taksit borçlarını tahsil etmek, vapur satın alımından dolayı Emmanuel Baltazzi'ye olan borçları ödemek ve şirketin genel işleriyle ilgilenmek üzere hissedarlar arasından seçilecek daimî bir komisyonun kurulması kararlaştırılır.⁵¹

Yeni mültezim Mıgırdıç Kalfa da şirkete karşı olan

sorumluluklarını yerine getiremez ve vapurların kirası için şirkete vermesi gereken üçüncü taksiti ödemekte zorlanır. Yapılan görüşmelerde imtiyazın feshedilip bu işten yakasını sıyırması karşılığında Mıgırdıç'ın zarar ve tazminat talebi yönüne gitmeyeceği ortaya çıkar ve bu konuda kendisinden bir taahhüt senedi alınır. Neticede, Mıgırdıç Kalfa'nın 27 Haziran 1854 tarihi itibarıyla vapurları devretmesi üzerine Şirket-i Hayriye Komisyonu yeni ihale yapılınca kadar vapurları emaneten yönetmeye başlar; ayrıca, Mıgırdıç'ın şirkete olan borçlarının da kefilinden tahsiline karar verilir.⁵² Şirketin yeniden ve gerçek değeri üzerinden ihale edilebilmesi için kâr veya zarar durumunun daha uzun süreli ve sağlıklı bir biçimde ortaya çıkarılması düşüncesinden hareketle vapurların bir süre daha emaneten idare edilmesi yönüne gidilir.⁵³ Bu arada ilk mültezim Antuvan Kalcıyan da şirkete borcu olan 202.464 kuruşu vermemek için çeşitli bahaneler ileri sürerek hükûmeti oyalama yönüne gider.⁵⁴

İşletmeyi alan Mıgırdıç Kalfa'nın bu şekilde süresinin dolmasını beklemeksizin görevi bırakmasından ve Şirket-i Hayriye Komisyonu'nun görevi üstlenmesinden bir müddet sonra işleri emaneten yürütmek üzere

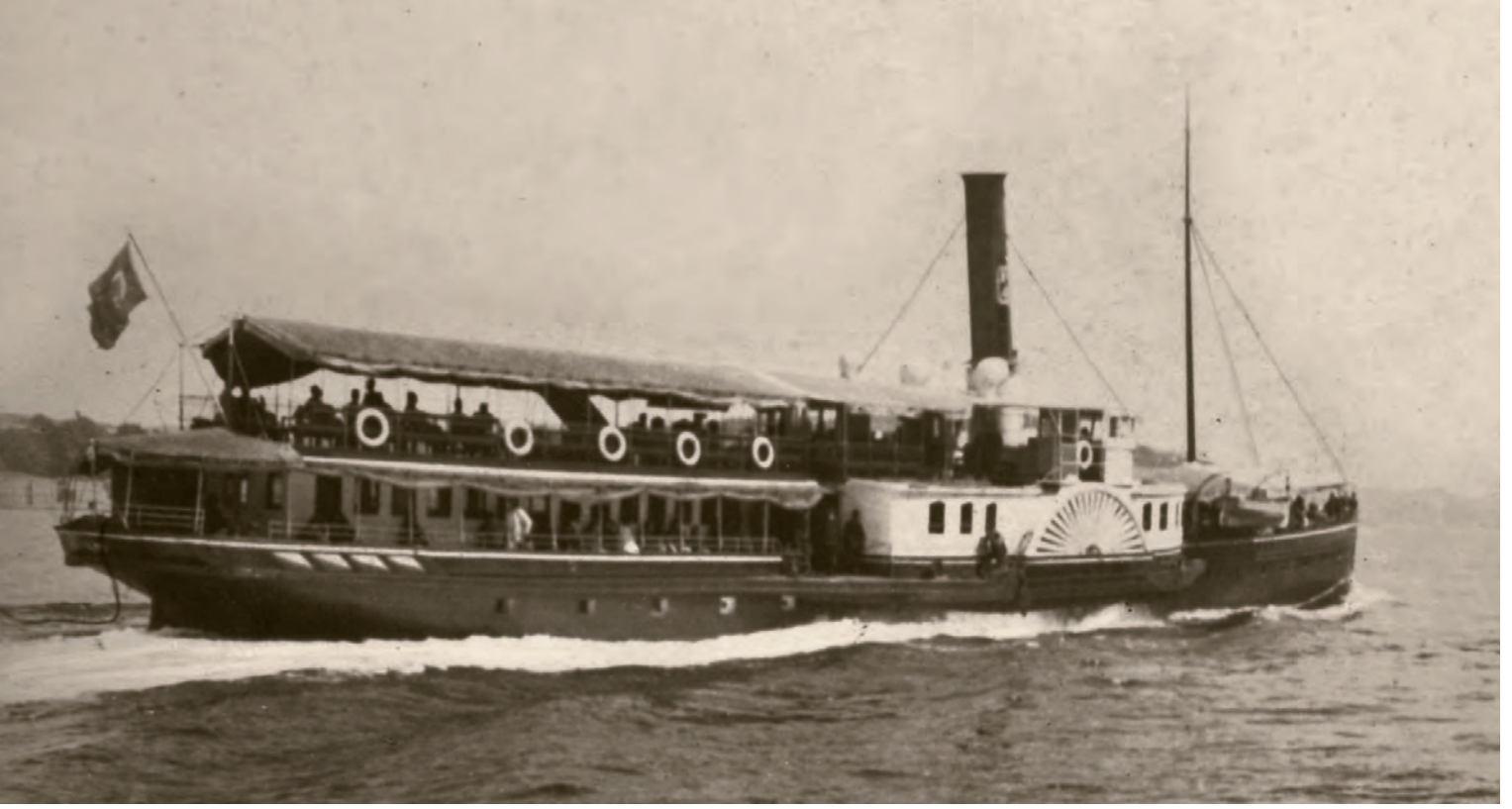
50 BOA, İ.DH, nr. 17499 (20 Eylül 1853/16 Zilhicce 1269). Bu belgeden, şirketin ilk vapurlarından birinin yaklaşık 5.000 liraya Fransızlardan satın alındığı anlaşılıyor. Ayrıca bk. BOA, İ.MVL, nr. 13038 (10 Ağustos 1854/16 Zilkade 1270).

51 BOA, İ.MMS, nr. 2 (29 Kasım 1853/27 Safer 1270).

52 BOA, İ.MVL, nr. 12968 (1 Temmuz 1854/5 Şevval 1270).

53 BOA, İ.MVL, nr. 13782 (1 Şubat 1855/13 Cemaziyevvel 1271).

54 BOA, İ.MVL, nr. 12112 (1 Mart 1854/1 Cemaziyelahir 1270).



12- Boğaziçi'nde bir vapur (İBB, Atatürk Kitaplığı)

Ticaret Nezareti'nin denetimi altında ve tüccar Ali Hilmi Efendi'nin başkanlığında şirketin ilk idare meclisi oluşturulur.⁵⁵ Kuruluşundan Ticarethane'de oluşturulan bu meclise kadar geçen süre içerisinde şirketin bütün bürokratik işlerinin ve hisselerin alım satım muamelelerinin Beylikçi'nin denetimi altındaki memurlar tarafından yapılmış olması,⁵⁶ esasında şirketin hükûmetle ilişkili yarı resmî bir kuruluş olduğunu ortaya koymaktadır.

İmtiyazın Uzatılması

Şirketin imtiyaz süresi 31 Aralık 1872 tarihli içtüzükle on yıl daha uzatılır ve buna karşılık şirketin yıllık net kârının %5'i Şehremaneti'ne tahsis edilir. İchtüzüğe göre Ticaret Nezareti'nin gözetimi altında olan şirketin yönetim organları, genel kurul, idare meclisi, meclis başkanı ve şirket müdürüydü. Ticaret nazırı, rutin olarak kendi başkanlığında toplanan genel kurulu gerektiğinde olağanüstü olarak da toplantıya çağırabilirdi. İdare meclisi üyeleri, başkanı ve şirket müdürü, genel kurulun gizli oylamayla alacağı karardan sonra çıkacak olan padişahın iradesiyle değiştirilebilirdi. Dört üye ile bir başkandan

oluşan idare meclisinin üyeleri iki yıllığına, başkanı ise belirsiz bir süre için seçilirdi. Bunun dışında şirketin bir de maaşlı müdürü vardı. Müdür, idare meclisi üyesi değildi ve sadece bilgi vermek için oturumlara katılabilirdi.⁵⁷

29 Ekim 1888 tarihinde imtiyaz süresinin otuz sene daha uzatılması vesilesiyle şirketin içtüzüğü yenilenerek sermayesi 200.000 liraya çıkarılır. Şirket, hükûmetin izni olmaksızın sermayesini artıramaz, azaltamaz veya borçlanamazdı. Hisse senetleri isme yazılı olup, sadece Osmanlı uyruklularca satın alınabilirdi. Ayrıca, teknik personel dışındaki şirket çalışanlarının Osmanlı uyruklu olmaları şartı getirilir ve Tersane-i Âmire'nin oluşturacağı bir komisyon tarafından her yıl vapurların denetlenmesi kararlaştırılır. Bu düzenlemeyle idare meclisi başkanının görev süresi dört yıla sınırlandırıldığı gibi, meclisin yetkileri de artırılır ve şirketin sözleşme ve şartnamesi yenilenir.⁵⁸ Ancak, bu yeni imtiyazla birlikte, şirketin imtiyazının Boğaziçi'nde yolcu ve eşya taşımakla sınırlandırılması ve Karadeniz'e çıkacak gemileri çekmek ve karaya oturan gemileri kurtarmak yetkisinin imtiyaz dışı bırakılması şirket idarecilerinin tepkisini çeker ve yöneticiler hükûmete

⁵⁵ BOA, İ.DH, nr. 23955 (2 Aralık 1856/4 Rebiülahir 1275). Bu belgeden anlaşılacağına göre şirketin idare meclisi, müdür dâhil yedi kişiydi.

⁵⁶ BOA, İ.DH, nr. 29593 (28 Kasım 1859/5 Cemaziyelevvel 1276).

⁵⁷ *Düster*, Birinci tertip, İstanbul 1295, IV, 470-477; *Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye*, s. 144-149; Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-i Belediyeye*, İstanbul 1995, c. 5, s. 2295-2302.

⁵⁸ BOA, İ.MMS, nr. 4297 (29 Ekim 1888/23 Safer 1306).



13- Yandan çarklı bir arabalı vapur (İBB, Atatürk Kitaplığı)

başvurarak alınan haklarının iadesiyle birlikte Marmara sahillerine iskeleler yaptırıp gemi işletme imtiyazını da talep ederler.⁵⁹ Sonraki gelişmeler bu başvurudan şirket adına olumlu bir sonuç çıkmadığını ortaya koymaktadır.

Şirketin vapur sayısını artırma ve mevcut vapurlarını onarma kararına karşılık 19 Temmuz 1903 tarihinden itibaren imtiyaz süresi elli sene daha uzatılır.⁶⁰ 12 Ekim 1910'da şirket içtüzüğü yeniden düzenlenir. Şirketin bir "Osmanlı anonim şirketi" olduğuna vurgu yapılan yeni içtüzükte, hissedarların, idare meclisi üyelerinin ve bütün çalışanlarının Osmanlı uyruklu olması şartı muhafaza edilir; sadece teknik elemanlar yabancı olabilirdi. Sermaye miktarı aynı kalmak kaydıyla daha önce 20 lira olan hisse senetlerinin değeri 5 liraya indirilir; böylece, senet sayısı 40.000'e çıkarılarak sermayenin mümkün mertebe kitleye yayılması hedeflenir; ayrıca şirkete, hissedarların üçte ikisinin kararıyla sermayesinin yarısı kadar borçlanma hakkı tanınır. Getirilen diğer bir yenilik de, genel kurulun ticaret nazırı yerine, diğer anonim şirketlerde olduğu gibi idare meclisi başkanının riyasetinde toplanmasıydı. Şirketin işleri, idare meclisinin seçtiği bir genel müdürle

⁵⁹ BOA, İ.DH, nr. 87493 (29 Ocak 1889/27 Cemaziyelevvel 1306).

⁶⁰ BOA, İ.TNF, 12/39 (19 Temmuz 1905/23 Rebiülahir 1321); *Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye*, s. 13.

iki müdürden oluşan bir müdürler heyeti tarafından yürütülürdü. Müdürlerden birisi işletme, diğeri levazım, satın alma, ambar ve onarım alanlarından; genel müdür ise, şirketin bütün işlerinden sorumluydu.⁶¹

Her ne kadar 1910 düzenlemesiyle şirketin hissedar, çalışan ve yöneticilerinin Osmanlı uyruklu olması zorunluluğu korunduysa da, I. Dünya Savaşı'nın hemen ardından hem Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin bir anonim şirkete dönüştürülmesi ve hem de Şirket-i Hayriye'nin sermayesinin artırılarak hisse senetlerinin hamiline ait olması konularının ciddi olarak hükûmetin gündemine girdiği anlaşılıyor. Ancak, Sultan Mehmed Vahideddin'in bu konudaki düşünceleri hükûmetten farklıydı. Nitekim, bu gibi müesseselerin millî renginin ve kimliğinin korunması ve yönetimlerinin yabancı sermayenin eline geçmemesi kanaatinde olan padişah, hisse senetlerinin sadece Osmanlı uyruklulara ait olması gerektiği fikrindeydi.⁶² Padişahın bu son derece açık düşünce ve beyanına rağmen, Damad Ferid Paşa Hükûmeti'nin bu konuyu sürekli gündemde tuttuğu görülüyor.⁶³

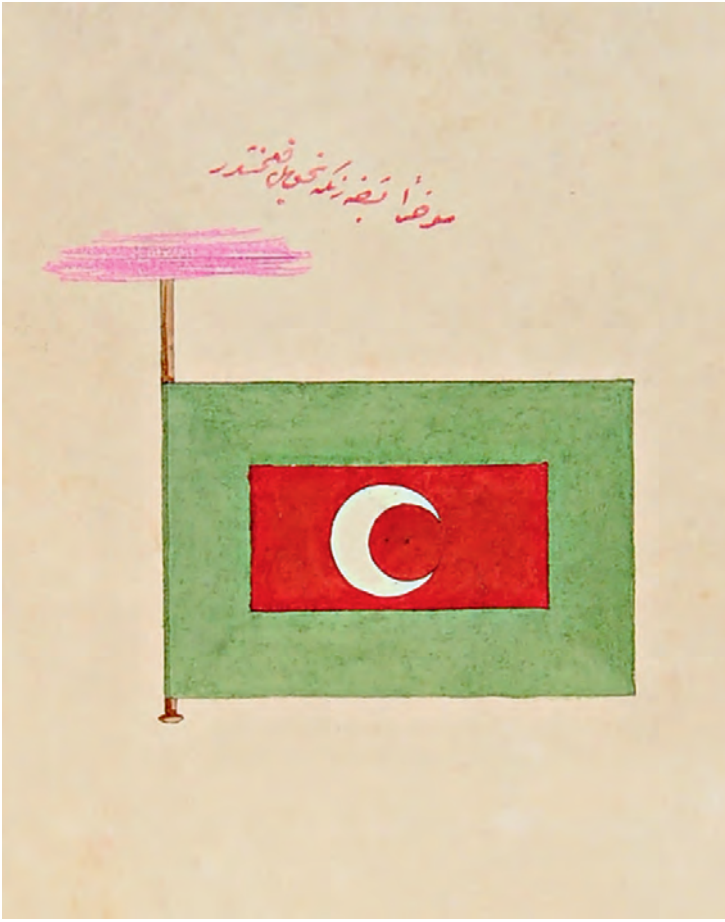
Şirket Vapurları

1852 yapımı altı yolcu vapuruyla işe başlayan Şirket-i Hayriye, zamanla gelişimine ve ihtiyaca göre filosunu sürekli genişletti. 1866 Ağustos'unun ortalarından itibaren 1895'e kadar hemen hemen kesintisiz bir şekilde müdürlük yapan ve 1875'te bir ara azledilip işlerin kötüye gitmesi üzerine tekrar göreve çağırılan Hüseyin Hâki Efendi zamanı, şirketin en parlak dönemlerinden biridir. Bu dönemde vapur sayısı on altıdan kırk altıya çıkarıldığı gibi, Hüseyin Hâki'nin adamlarını İngiltere'ye gönderip İngiliz mühendislerle tarif ettirerek çizimlerini yaptırdığı *Suhulet* isimli ilk araba vapuru 1870'te hizmete girdi. O dönemde iki sahil arasında çekilmiş halatlar arasında işleyen araba vapurlarının çalıştığı Avrupa'da henüz serbest ve açık denizde seyredilebilen araba vapuru yoktu. Derinliği olmayan bu vapuru İstanbul'a getiren İngiliz kaptanın yolculuğunun hayli sıkıntılı geçtiği rivayet edilir. *Suhulet*, ilk seferini Kabataş-Üsküdar arasında yaptı; ancak, Boğaz'ın iki yakası arasında yük taşıyan Üsküdar mavnacılarının, daha önce kayıkların yolcu vapurlarına yaptığı gibi, araba vapuru seferlerini sabote

⁶¹ BOA, İ.TNF, 22/19 (29 Eylül 1910/24 Ramazan 1328).

⁶² BOA, İ.DUİT, 17/47 (19 Temmuz 1919).

⁶³ Damad Ferid Paşa Hükûmeti'nin konuyla ilgili aldığı kararlar için bk. BOA, MV, 220/58, 220/131 (4 Eylül 1920).



14- Sultan Abdülaziz'in 12 Mayıs 1864 tarihli bir iradesi ile, bütün tüccar gemileriyle Şirket-i Hayriye ve Hazine-i Hassa vapurlarına çekilecek yeni sancak (BOA, İ.DH, nr. 36200)

etmek ve engellemek için ellerinden geleni yaptıkları anlaşılıyor. Bütün engellemelere rağmen, gün geçtikçe sayıları artan bu araba vapurlarının yanaşması için özel iskeleler inşa edilir.⁶⁴ Daha sonra sefer güzergâhına dâhil edilen Sirkeci'de de araba vapuru iskelesi yapılır.⁶⁵ 1900 yılından itibaren yandan çarklı vapurların yerine pervaneli (*uskur*) vapurlar kullanılmaya başlanır.⁶⁶

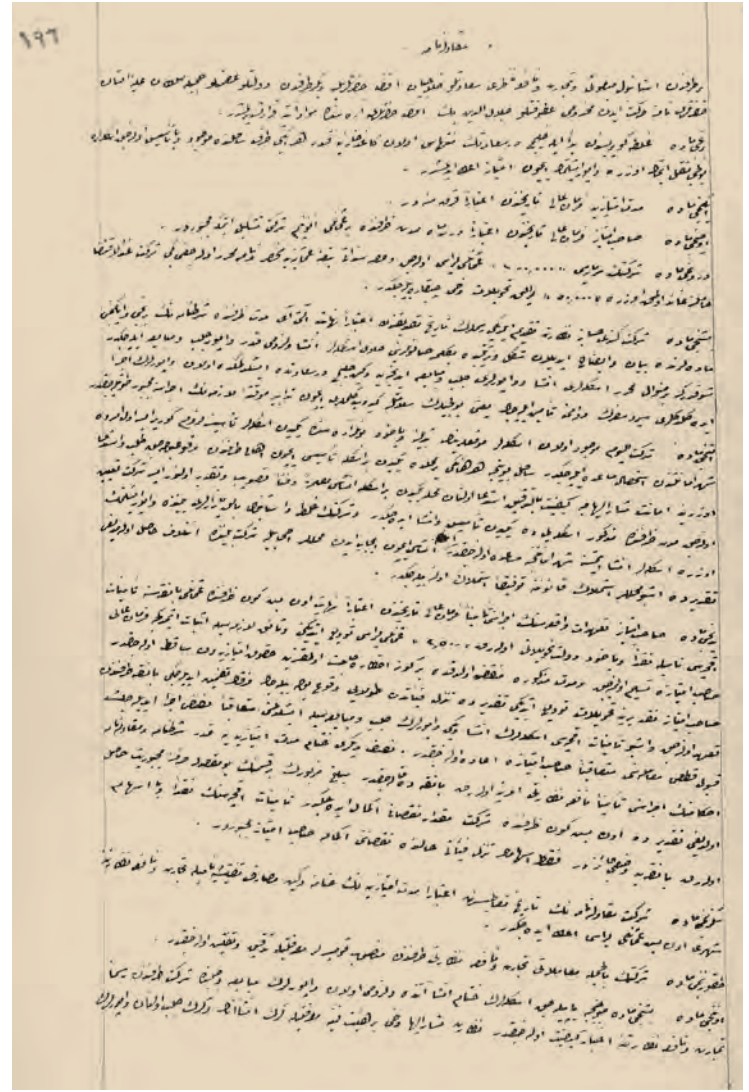
Boğaziçi'nde oturan üst düzey memurlara tahsis edilmiş olan şirket vapurunda vükelâ ve diğer üst düzey memurlar için özel bölümler vardı ve bu özel yolcuların taşıma ücreti de doğal olarak diğerlerine göre biraz daha pahalıydı.⁶⁷ Vapurlara zaman zaman taşıma kapasitesinin üzerinde yolcu alınması bazı sıkıntılara neden olurdu; nitekim böyle bir olayda tehlike vapur açıldıktan sonra fark edilir ve vapur, seferini ancak yolcuların bir kısmı gönderilen kayıklarla boşaltıldıktan sonra tamamlayabildi. Bu olay üzerine vapurlara fazla

64 Boğaziçi, *Şirket-i Hayriyye*, s. 19.

65 BOA, Y.PRK.ASK, 158/15 (31 Ocak 1900/19 Kanunisi 1315).

66 Boğaziçi, *Şirket-i Hayriyye*, s. 24.

67 BOA, İ.DH, nr. 20628 (27 Nisan 1855/9 Şaban 1271).



15- Haliç'te Vapur işletilmesi konusunda Ticaret ve Nafia Nazırı Hallacyan Efendi ile Cemile Sultan'ın vekili ve oğlu Celaleddin Bey arasında yapılan sözleşme suretinin ilk sayfası (BOA, Mukavelât Defteri, nr. 18, s. 196)

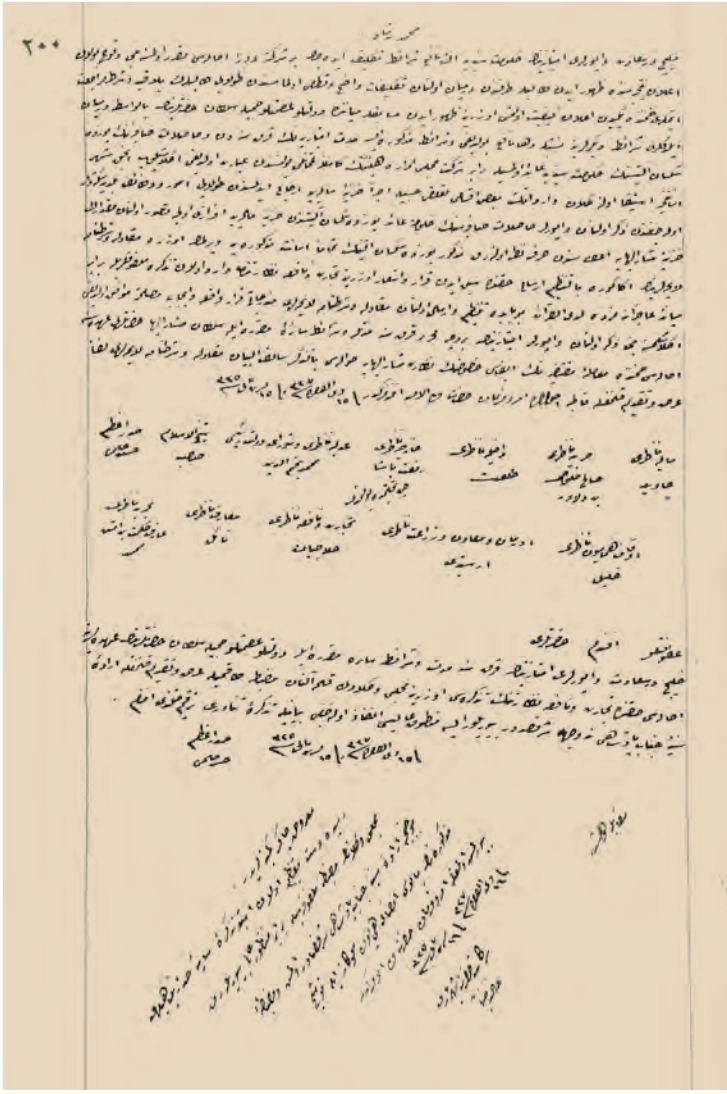
yolcu bindirilmemesi için iskelelerde birer zaptiyenin bulundurulması kararlaştırılır.⁶⁸

12 Mayıs 1864 tarihli bir irade ile, gemilere çekilen Osmanlı sancağının şeklinin yenilenmesi ve bütün tüccar gemileriyle Şirket-i Hayriye ve Hazine-i Hassa vapurlarına yeni sancağın çekilmesi kararlaştırılır.⁶⁹ Gemilerde içki satılması ve içilmesi yasaktı; ancak, şirket, kiraya verdiği gemi büfelerindeki kiracılarını bu yasa konusunda uyardığı için bazı istenmeyen durumlar meydana gelir ve bunun üzerine söz konusu yasağı uygulamaları için Ticaret Nezareti ile Zabtiye Müşirliği yetkilileri uyarılırdı.⁷⁰ Öte yandan Boğaziçi'nde ve Haliç'te seyrüsefer eden yolcu ve ticaret vapuru sayısı günden güne çoğaldığı için bunların yakıt olarak kullandıkları kömürün çıkardığı

68 BOA, A.MKT.NZD, 186/42 (15 Haziran 1856/11 Şevval 1272).

69 BOA, İ.DH, nr. 36200 (12 Mayıs 1864/5 Zilhicce 1280).

70 BOA, A.MKT.MHM, nr. 417/30.



16- Halic'te vapur işletilmesi imtiyazının 40 yıl süre ile Cemile Sultan'a verilmesine dair Sultan Mehmed Reşad'ın iradesinin sureti (BOA, Mukavelât Defteri, nr. 18, s. 200)

isin neden olduğu kirliliğin artık önemli bir çevre sorunu hâline geldiği ve resmî belgelere yansımaya başladığı görülüyor. Nitekim gemilerin çıkardığı dumanın çevrede yarattığı kirliliğin azaltılabilmesi için Avrupa'dan aletler getirilmeye çalışıldığı⁷¹ ve daha sonra da kaliteli İngiliz kömürü kullanımının zorunlu tutulduğu anlaşılıyor.⁷²

Deniz yolunu kullanmak zorunda olan öğrenci ve güvenlik güçleri için vapurlarda indirimli seyahat etme imkânı, yani paso uygulaması mevcuttu;⁷³ kaçak olarak vapura binen biletsiz yolculardan ise normalin iki katı ücret alınırdı.⁷⁴ Vapurların yaz ve kış tarifesi memurların çıkış saatlerine göre ayarlanır;⁷⁵ ramazan



17- Zabtiye Muavini Mehmed Tefvik Efendi'nin satın aldığı hissinin ikinci taksitinin tahsil edildiğine dair Şirket'in makbuzu (BOA, T, nr. 1749/1)

ayı münasebetiyle ayrıca özel bir tarife uygulanırdı.⁷⁶ Zaman zaman vapur ve iskelelerde istenmeyen olayların meydana gelmesi⁷⁷ ve ayrı mekânlarda yolculuk yapmalarına rağmen bazı kişilerin hanım yolcuları rahatsız etmelerinin önlenememesi, yetkilileri birtakım tedbirler almaya yöneltir. Şirket, Dâhiliye Nezareti'ne başvurarak güvenliği sağlamak amacıyla her vapurda bir görevli bulundurulmasını talep ederse de nezaret, polis sayısının yetersizliğini gerekçe göstererek bunun mümkün olmadığını ve bu gibi durumlarda en yakın karakola haber verildiğinde gereğinin yapılacağını şirkete bildirir.⁷⁸ Diğer yandan, kaptanların dikkatsizliği yüzünden zaman zaman ölümlü kazalar meydana gelirdi. Şûrâ-yı Devlet, bu konuyla ilgili yaptığı bir değerlendirmede, bu tür kazalara sebep olan kaptanların cinayet davasıyla yargılanacağını karara bağlar.⁷⁹

Şirket-i Hayriye ile birlikte büyük bir gelişme gösteren Boğaziçi'nde yerleşim yoğunlaştıkça şirketin

Temmuz 1329).

⁷⁶ BOA, MV, 143/23 (18 Ağustos 1910/11 Şaban 1328).

⁷⁷ BOA, ZB, 601/63 (24 Aralık 1908/11 Kanunievvel 1324).

⁷⁸ BOA, DH.EUM.THR, 31/52 (7 Eylül 1908/10 Şaban 1326); 55/48 (17 Teşrinisani 1326); 57/41 (18 Kanunievvel 1326).

⁷⁹ BOA, ŞD, 2/18 (29 Ağustos 1871/12 Cemaziyelahir 1288).



18- Boğazda iskeleden kalkan bir yolcu vapuru

vapur çalıştırdığı hatlar ve iskeleler de çoğalır; ancak, bazen de aksi durumlar, yani siyasi, iktisadi ve demografik şartların zorlamasıyla şirketin faaliyette bulunduğu hatlarda daralmalar olurdu. Hatta, 1864'te ilginç bir şekilde Fevaid-i Osmaniye'nin imtiyaz alanında olan Adalar ve Kadıköy hatlarına gemi işletme imtiyazının Şirket-i Hayriye'ye verildiği ve şirketin bu hatlarda çalıştırmak üzere Londra'dan iki vapur sipariş ettiği görülüyor. Şirket, bir süre bu hatlarda vapur çalıştırdıktan sonra, önce Kadıköy ve ardından da Adalar hattından çekilerek bu hatları tekrar Fevaid-i Osmaniye'ye bırakır.⁸⁰ Ancak, şirketin, Mayıs 1868-Temmuz 1869 tarihleri arasında tekrar Adalara seferler düzenlediği⁸¹ ve İdare-i Aziziye'nin bağlı olduğu Bahriye Nezareti Meclisi'nin 6 Temmuz 1874'te şirket vapurlarının İdare'nin imtiyaz alanına giren Gemlik ve Mudanya'ya vapur çalıştırmada

bir sakınca olmadığına dair bir karar aldığı;⁸² fakat, bu kararın uygulama alanına konulamadığı anlaşılıyor. Şirket, faaliyet alanını 1912'de Yeşilköy'e (Ayastefanos) kadar genişletir.⁸³ Bu tarihte, ayrıca, Galata Köprüsü ve Boğaziçi'ndeki iskelelerde yeni salonlar inşa edildiği gibi, köprüdeki salonlar da elektrikle aydınlatılır.⁸⁴

Bağdat Demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesinden sonra, hattın başlangıç noktası olan ve İdare-i Mahsusa'nın imtiyaz alanında bulunan Haydarpaşa'ya vapur çalıştırılması hususu demiryolu şirketi tarafından gündeme getirilir. İdare-i Mahsusa ile Şirket-i Hayriye arasında yapılan görüşmeler neticesinde Şirket-i Hayriye'nin Beşiktaş-Haydarpaşa arasında vapur çalıştırıp hasılatın iki şirket arasında paylaşılması hususunda anlaşmaya varılır.⁸⁵

⁸⁰ Küçükaliolu, *İdare-i Mahsusa*, s. 54.

⁸¹ Şirket-i Hayriye, esasında Adalar'a biraz da hükümetin zoruyla sefer yapar; şirket, yeterince vapuru olmayan Tersane'nin sipariş ettiği vapurlar gelinceye kadar geçici olarak Adalar'a seferler düzenler (Abdülhad Nuri, *Seyr-i Sefain İdaresi*, s. 19-20).

⁸² Abdülhad Nuri, *Seyr-i Sefain İdaresi*, s. 40-41.

⁸³ Murat Koraltürk, *Şirket-i Hayriye 1851-1945*, İstanbul 2007, s. 117.

⁸⁴ Bayram Camcı - Cezmi Zafer ve Şükrü Yaman, *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*, İstanbul 1994, c. 1, s. 187.

⁸⁵ BOA, İ.HUS, 107/54 (13 Temmuz 1903/17 Rebiülahir 1321); BOA, İ.TNF, 14/31 (26 Şevval 1323).

Muhtemelen yolcu sayısından dolayı şirket, bu hatta küçük vapurları çalıştırmaktaydı; ancak, bu küçük vapurlar kötü ve fırtınalı havalarda seyahati yolcular için tehlikeli bir duruma getirebiliyordu.⁸⁶ Şirket, bu hatla da yetinmez ve 1906 senesinde İdare-i Mahsusa'nın imtiyaz alanına giren Adalar, Moda, Pendik, Maltepe ve Yalova'nın kendi imtiyazına dâhil edilmesi karşılığında vapurlarını satın almanın yanında, ayrıca İdare'ye de yılda 3.000 lira vermeyi önerir;⁸⁷ ancak, hükûmetin, Şubat 1909'da şirketin Adalar'a vapur seferi düzenlemesi yönünde yeni bir karar alması, bu önerinin o dönemde hayata geçirilemediğine işaret ediyor.⁸⁸

Bu dönemde Şirket-i Hayriye'nin Adalar'a vapur çalıştırma serüveni şöyle gelişir: İdare-i Mahsusa vapuru, Adalar'dan İstanbul'a gelirken yolda dümen zincirinde bir sorun yaşar ve iddiaya göre, Şirket-i Hayriye'nin hisse senetlerine sahip olan ve bu sırada vapurda bulunan bazı kişiler fırsatı değerlendirip İdare-i Mahsusa yerine, vapurları İdare'ninkilerden daha iyi durumda olduğu düşünülen Şirket-i Hayriye'nin Adalar'a vapur çalıştırması için yolculardan 150 kadar imza toplarlar. Bu arada II. Meşrutiyet'in ardından İdare-i Mahsusa, Bahriye Nezareti'nden ayrılıp Nafia Nezareti'ne bağlanmış olduğu için hem İdare-i Mahsusa'nın amiri hem de Şirket-i Hayriye'nin hissedarı olan Nafia Nazırı Gabriel Noradunkyan Efendi, bu başvuruyu hemen değerlendirip hükûmetin gündemine getirir. Başvuruyu inceleyen Kâmil Paşa Hükûmeti'nin şirkete Adalar'a vapur çalıştırma izni vermesiyle İdare-i Mahsusa'nın imtiyazı ihlal edilmiş olur. İdare-i Mahsusa'nın bu duruma itiraz etmesi ve konuyu çözüme kavuşturmak amacıyla oluşturulan komisyonun İdare'nin Adalar'a çalıştırdığı vapurların şirketinkilerden daha iyi olduğuna karar vermesi üzerine İdare-i Mahsusa vapurları tekrar Adalar'a çalışmaya başlar.⁸⁹ Böylece, Şirket-i Hayriye'nin Ocak-Şubat 1909 tarihleri arasında kısa bir süre de olsa devam eden ikinci Adalar serüveni de son bulmuş olur.

Şirketin Taşımacılık Faaliyetleri

Şirket, uzun tarihi boyunca İstanbul'da, ülkede ve piyasada yaşanan siyasi ve iktisadi gelişmelerden doğal olarak etkilendi ve zaman zaman da bu etkilerin neticesinde halkla karşı karşıya gelmek zorunda

kaldı. Nitekim, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nı finanse edebilmek amacıyla hükûmetin çıkardığı kâğıt para tedavül ettiği süre içerisinde hem piyasadaki dengeleri sarsar hem de bilet ücretleri yüzünden halkla şirket görevlilerinin karşı karşıya gelmelerine ve sorunlara neden olur. O dönemde iskelelerde bilet gişesi uygulaması olmadığı için biletler vapurda satılır; biletçilerin yolculardan gittikçe değer kaybeden kaime yerine sikke talep etmeleri veya kâğıt parayı keyfî olarak rayicinin altında bir değerle almak istemeleri, yolcularla şirket görevlileri arasında sık sık tartışma ve sorunlara yol açardı. Hükûmetin devreye girmesi bile sorunu çözemedi ve Üsküdar vapurundaki görevlilerin kaimeleri yine düşük fiyattan almak istemesi üzerine, yolcular ücret ödemeyi reddederek idare merkezi önünde şirket aleyhinde protestolarda bulunur. Öte yandan, şirket, girdilerin artmasını ve kâğıt parayı gerekçe göstererek bilet ücretlerine zam yaparsa da, halkın gösterdiği tepkiden çekinen hükûmet bu zamlara onay vermez. Ancak, şirket, devam eden bu olumsuz şartlardan dolayı bir ara faaliyetlerini tatil etmeyi bile düşünür ve bunun üzerine bir süre sonra taşıma ücretlerine zam yapılır. Bu arada şirket de enflasyon karşısında ezilen çalışanlarının maaşlarını %30 oranında artırır.

Kâğıt paranın kaldırılmasından sonra taşıma ücretleri kaime öncesi oranlarına indirilerek sikkeyle tahsil edilmeye başlanır;⁹⁰ ancak, yine de sikke üzerinden alınan ücretleri fazla bulan halk fiyatların indirilmesi için hükûmete başvurur. Şirket ise, fiyatların uygun olduğunu ileri sürerek kurulacak bağımsız bir komisyon vasıtasıyla maliyetlerin hesaplanmasını önerir ve bu işlemler sonuçlandırılıncaya kadar halkın mağdur olmaması için de iki ay boyunca fakirleri normal fiyatın altında bir ücretle taşımak üzere Boğaz'ın Anadolu ve Rumeli yakalarıyla Üsküdar'a toplam üç vapur tahsis eder. Bu vapurların sabah ve akşam saatlerinde birer sefer yapmaları kararlaştırılır.⁹¹ Muhtemelen yolcularla görevliler arasında çıkan bu gibi para bozma anlaşmazlıklarını çözüme kavuşturabilmek amacıyla 1881 senesinin ortalarından itibaren gişe sistemine geçilir.⁹² Bu, aynı zamanda şirketin bilet gelirlerinde görevlilerin yapması muhtemel suistimalleri de azaltan bir uygulamaydı.

⁸⁶ BOA, Y.MTV, 303/158 (26 Kasım 1907/20 Şevval 1325).

⁸⁷ BOA, Y.MTV, 283/57 (13 Ocak 1906/17 Zilkade 1323).

⁸⁸ BOA, MV, 124/39 (1 Şubat 1909/10 Muharrem 1327).

⁸⁹ Abdülhad Nuri, *Seyr-i Sefain İdaresi*, s. 63-64.

⁹⁰ Ali Akyıldız, *Para Pul Oldu*, İstanbul 2003, s. 275-281.

⁹¹ BOA, İ.MMS, nr. 2904 (12 Mayıs 1879/20 Cemaziyevvel 1296).

⁹² Boğaziçi, *Şirket-i Hayriyye*, s. 26.

Tablo 1- Şirket-i Hayriye'nin gelir ve gider tablosu

Sene	Gelirler (Kuruş)	Giderler (Kuruş)	Net Kâr (Kuruş)
1852-1854	9.155.369	8.985.407	169.961
1854-1855	6.887.821	3.581.788	3.306.033
1857-1858	8.635.868	5.306.661	1.439.885
1858-1859	9.886.377	5.686.576	3.295.837
1859-1860	11.174.633	7.309.300	3.749.373
1860-1861	9.414.445	6.977.493	2.436.952
1861-1862	9.254.057	8.068.053	1.150.423
1862-1863	8.816.385	7.095.401	1.669.354
1863-1864	8.030.738	6.021.063	2.009.675
1864-1865	10.184.411	6.941.575	3.145.550
1865-1866	10.010.348	7.571.523	2.364.660
1866-1867	10.837.891	9.383.487	1.454.404
1867-1868	10.723.339	7.592.644	3.130.695
1868-1869	11.523.433	7.659.190	3.864.242
1869-1870	11.812.035	8.217.660	3.594.374
1870-1871	13.362.466	8.693.452	4.669.014
1871-1872	14.620.652	10.164.362	4.456.390
1872-1873	15.139.330	12.291.535	2.847.795
1873-1874	15.559.927	12.798.022	2.761.906
1874-1875	15.860.032	12.376.225	1.798.023
1875-1876	15.303.384	15.163.512	139.871
1876-1877	12.718.293	9.643.659	3.074.634
1877-1878	6.875.942	7.592.547	-716.604
1878-1879	7.403.072	8.467.536	-1.063.853
1879-1880	11.444.847	11.464.703	-19.856
1880-1881	11.653.805	11.389.293	264.512
1881-1882	11.154.248		287.864
1882-1883	11.808.579		287.200
1883-1884	11.700.412		-108.067
1884-1885	11.369.975		21.941
1885-1886	11.340.194	10.917.968	401.114
1886-1887	11.401.648	10.930.217	447.859
1887-1888	11.750.950	11.169.640	552.244
1888-1889	11.577.809	10.866.552	675.693
1889-1890	11.576.712	10.597.115	793.943
1890-1891	12.330.829		603.695
1891-1892	12.508.201	11.914.395	486.421
1892-1893	12.823.615	12.106.452	579.548
1893-1894	13.201.507	12.454.109	569.827

1894-1895	14.072.760	13.263.018	619.445
1895-1896	13.846.777	12.764.007	850.196
1896-1897	12.696.860	12.185.707	382.323
1897-1898	12.312.785	12.781.728	-468.936
1898-1899	13.050.211	10.392.260	14.245
1899-1900	13.445.528	10.510.875	185.185
1900-1901	13.148.138	13.946.148	370.352
1901-1902	13.514.246	10.454.880	250.000
1902-1903	14.055.010		680.000
1903-1904	14.263.082	10.695.749	760.000
1904-1905	14.517.263	10.494.678	
1905-1906	14.821.248	10.109.114	
1906-1907	15.287.702		
1907-1908	16.490.229		
1908-1909	16.704.027	12.520.790	
1909-1910	17.917.430	13.307.552	1.975.702
1910-1911	20.075.856	14.856.943	
1911-1912	21.094.125	15.101.122	

Tablo 1'e biraz yakından bakıldığında, savaş ve kriz dönemleri hariç, şirketin gayrisafi gelirlerinin genel itibarıyla sürekli bir artış eğilimi içerisinde olduğu görülür. Tersinden bir ifade ile, ülkenin içinde bulunduğu koşullar şirket bilançoları üzerinden takip edilebilir. Nitekim 1860'lı yılların başlarında kaime yüzünden çıkan ve 1862 yılında kâğıt paranın kaldırılmasıyla sonuçlanıp etkilerini bir iki yıl daha devam ettiren mali kriz bu tabloya açık bir biçimde yansır. Bu sorun atlatıldıktan sonra Balkan bunalımına ve 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'na (93 Harbi) kadar şirket göstergelerinin yine olumlu yönde ve yükselme eğiliminde olduğu görülür. 1876, 1877 ve 1878 yıllarındaki keskin düşüşün ardından göstergeler yavaş da olsa olumluya döner. 93 Harbi esnasında yaşanan gelir düşüşleri, önemli ölçüde bu savaşın piyasalarda oluşturduğu olumsuz atmosfer, hükûmetin savaşı finanse edebilmek amacıyla tekrar piyasaya sürdüğü kâğıt para⁹³ ile ayarda düşük sikkelerin değer kaybından kaynaklanır. Savaşın sona ermesi şirketin gelirleri tekrar rutine döner ve 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nın az da olsa şirket bilançoları üzerinde olumsuz bir etkisi olur. Şirketin gelirleri bu savaşın sona ermesiyle I. Dünya Savaşı öncesine kadar tekrar olumlu tırmanışını sürdürür.

93 BOA, İ.Ş.D, nr. 2876 (25 Eylül 1880/20 Şevval 1297).

Tablo 1 ile 2 karşılaştırıldığında esas itibarıyla şirketin gayrisafi gelirleri ile taşıdığı yolcu miktarı arasında bir uyumun olduğu görülür. Ancak, şunu da ifade etmek gerekir ki, yolcu sayısı ile kârlılık arasında her zaman doğru bir orantı yoktur. Zira, savaş dönemlerinde çoğu kere şirket vapurları askerî sevkiyata tahsis edildiği ve şirketle yapılan sözleşmeden dolayı askerler indirimli bir ücretle taşındığı için nakledilen yolcu sayısı aynı şekilde şirketin bilançolarına gelir olarak yansımayaabilir ve taşınan yolcu sayısı bu anlamda yanıltıcı olabilir. Netice itibarıyla şirketin taşıdığı yolcu miktarı I. Dünya Savaşı'nın başladığı 1914 yılına kadar ciddi bir ivme ile çoğalma eğilimini sürdürür ve 1913 yılında 18.613.453 kişi ile şirketin kurulduğu yıldan beri taşıdığı en yüksek miktarı görür. Savaşın 1914 sonbaharında Osmanlı Devleti'ne sızdığı ve yılın birkaç ayı savaşla geçtiği için yolcu sayısında belirgin bir düşme olsa da, savaş esas etkisini savaşın en yoğun yaşandığı 1915 yılında gösterir. 1915'te savaş öncesine göre neredeyse %50'ye yakın bir azalma ile 9.670.259 yolcu taşınır. Bu düşüşte, savaş şartlarının yanında, hükûmetin askerî taşımacılık için şirket vapurlarına el koymasının da ciddi bir rolü olduğunun göz önünde bulundurulması gerekir; ayrıca, bu sayının hatırı sayılır bir kısmı indirimli ücretle taşınan askerler olduğu için bu rakamların bile şirketin mali bilançolarına olumlu yönde yansımayaacağı açıktır.

Şirketin Hasköy'de 1861'de inşa edilen ve daha ziyade vapurların bakım ve onarımıyla uğraşan bir tersanesi⁹⁴ ile Galata'da tamir atölyeleri vardı. Uzun süredir onarımı yapılamayan vapurlar II. Meşrutiyet'ten sonra elden geçirilerek ciddi bir şekilde tamir edilir; ayrıca, Hasköy Tersanesi'nin modernleştirilmesi çalışmaları başlatılır ve iskelelerde muntazam bekleme (*intizar*) salonları yapılır.⁹⁵ 1913 tarihi itibarıyla şirketin vapur, iskele, atölye ve idare merkezlerinde toplam 887 kişi çalışmaktaydı.⁹⁶ Kaptanların, memurların, işçilerin, hülasa bütün şirket çalışanlarının görev ve sorumlulukları tüzüklerle belirlendiği gibi,⁹⁷ personelin sosyal güvenliği ile emekliliği konularında da bazı düzenlemeler yapılır. Nitekim 29 Ekim 1888 tarihli şartnamede yer alan ve maaşlarından yapılacak %4'lük

⁹⁴ Hasköy Tersanesi ile önünü derinleştirme çalışmaları toplam 101.463 kuruşa mal olur (BOA, İ.MVL, nr. 22280 (21 Eylül 1863/7 Rebiülahir 1280)).

⁹⁵ Boğaziçi, *Şirket-i Hayriyye*, s. 50-51.

⁹⁶ Koraltürk, *Şirket-i Hayriye*, s. 84.

⁹⁷ Şirket çalışanlarının görevlerinin ayrıntılarını gösteren tüzük metinleri için bk. Boğaziçi, *Şirket-i Hayriyye*, s. 180-219.

Tablo 2- Şirket-i Hayriye'nin yıllara göre taşıdığı yolcu miktarı

Sene	Taşınan Yolcu Adedi	Sene	Taşınan Yolcu Adedi
		1901	10.065.911
1880	8.634.535	1902	10.345.583
1881	8.797.410	1903	10.433.927
1882	8.852.576	1904	10.381.041
1883	8.610.120	1905	10.578.244
1884	8.328.865	1906	10.999.628
1885	8.393.649	1907	11.605.118
1886	8.611.764	1908	12.020.980
1887	8.804.672	1909	13.116.809
1888	8.496.522	1910	14.135.968
1889	8.694.545	1911	14.908.540
1890	9.049.533	1912	16.395.566
1891	9.499.174	1913	18.613.453
1892	9.860.742	1914	15.896.730
1893	9.542.916	1915	9.670.259
1894	9.849.845	1916	10.457.935
1895	9.872.177	1917	11.058.388
1896	9.307.985	1918	13.212.042
1897	8.989.044	1919	13.007.742
1898	9.773.909	1920	12.647.299
1899	9.953.074	1921	12.297.119
1900	9.646.257	1922	12.028.521

bir kesinti karşılığında çalışanlara emeklilik hakkı verebilmek amacıyla bir fonun oluşturulmasına dair olan maddeye dayanılarak 20 Mayıs 1893'te *Şirket-i Hayriye Müstahdemînine Mahsus Tekâüd Sandığı Nizamnâmesi* yayımlanır ve böylece, yirmi beş yılını dolduran çalışanlara maaşlarının üçte biri oranında bir maaşla emeklilik hakkı tanınır.⁹⁸ Emeklilik şartları 1914'te yeniden düzenlenir.

Kamuya yönelik olarak hizmet veren bir iş kolu olmasına rağmen şirket personelinin, maaş ve çalışma şartlarının iyileştirilmesi amacıyla zaman zaman grev girişiminde buldukları görülür. Ancak, hükûmet, şirketin bu özel durumundan dolayı ortaya çıkacak bir grev olayında sıkıntıya düşen halkın eleştirilerini kendisine yönelteceğini bildiği için bu tür grev girişimlerine sıcak bakmaz; hatta, gerekirse önlemek amacıyla müdahaleden bile çekinmezdi. Bu anlamda

⁹⁸ BOA, İ.KAN, 1/17 (20 Mayıs 1893/4 Zilkade 1310); Koraltürk, *Şirket-i Hayriye*, s. 62.

şirket personelinin bilinen ilk grev girişimi 1878 yılı sonunda meydana gelir. Şöyle ki kaptanlar, sürekli değer kaybeden kâğıt para üzerinden kendilerine ödenen maaşlarıyla geçinemediklerini belirterek Aralık 1878'de; diğer çalışanlar ise, Mart 1879'da zam talepleriyle şirkete başvurur ve kendilerine verilen olumsuz cevap üzerine 20 Mayıs'ta greve giderler. Yine, II. Meşrutiyet'ten sonra ortaya çıkan büyük grev dalgasında, şirketin yönetim kurulu başkanı Raşid Bey'in istifası üzerine Hasköy Tersanesi işçileri de 24 Eylül 1908'de grev yapar; ancak, güvenlik güçlerinin müdahalesi üzerine eylemlerine son vermek zorunda kalırlar.⁹⁹

Bu anlamda şirketten memnun olmayan ve talepte bulunan sadece şirket personeli değildir; bilet fiyatlarından şikâyetçi olan yolcuların da zaman zaman şirketi protesto ettikleri görülmektedir. Nitekim, II. Meşrutiyet'in ilanından sonra dile getirilen sosyal talepler bağlamında Üsküdar Belediyesi önünde toplanan beş altı yüz kişilik bir grup, bilet fiyatlarını indirmesi talebiyle şirketi protesto etmek için bir miting düzenler; protestocular isteklerinin yerine getirilmemesi durumunda şirketi boykot edeceklerini belirterek yaptıkları bir buçuk saatlik bir eylemin ardından dağılırlar.¹⁰⁰

Savaş ve Şirket-i Hayriye

Hükûmet, zaman zaman belirtildiği üzere, savaş dönemlerinde asker ve mühimmat naklinde kullanmak amacıyla şirket vapurlarından yararlanma cihetine gitmişti. Şirket vapurları bilebildiğimiz kadarıyla bu amaca yönelik olarak ilk defa 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda¹⁰¹ yaralı ve askerî mühimmat naklinde kullanılır; şirket, ayrıca, yine bu savaş esnasında askerî amaçlar ve yaralılar için harcanmak üzere hükûmete 150.000 kuruş nakdî yardımda bulunur.¹⁰² Bilindiği üzere, savaş sonrasında özellikle Balkanlardan İstanbul'a doğru büyük bir göçmen akını olur. Toplumun her kesiminin ve mevcut kurumların çeşitli imkânsızlıklar içerisinde yer ve yurtlarını terk etmek zorunda bırakılan bu insanlara yardımcı olması beklenirken, Şirket-i Hayriye'nin zorluk çıkardığı bilgisinin Sultan II. Abdülhamid'in kulağına ulaşması üzerine padişah, hükûmete emir vererek muhacirlere yardımcı olmaları için bu gibi kurumların

uyarılmasını ve dikkatlerinin çekilmesini ister.¹⁰³

Şirket-i Hayriye vapurları, Trablusgarp Savaşı ile Balkan Savaşları sırasında da askerî amaçlar için kullanılır; bilhassa Balkan Savaşı'nda Anadolu'dan gelen asker ve mühimmatın Avrupa yakasına geçirilmesinde ve yaralı askerlerle mühimmat naklinde önemli rol oynar ve şirketin on beşten ziyade vapuru bu hizmetler için kiralanır.¹⁰⁴ Savaş zamanlarında yapılan bu gibi vapur tahsisleri, doğal olarak şirketin taşıma kapasitesini daralttığı için ulaşımda bazı sorunlar, aksamalar ve sıkışıklıklar meydana gelir. Mesela, Balkan Savaşları esnasında yaşanan böyle bir sıkışıklıkta İstanbul valisinin başkanlığında Ticaret Nezareti, Şehremaneti, Liman Dairesi, Şirket-i Hayriye ve Seyr-i Sefain İdaresi temsilcilerinin bir araya gelerek şehir genelinde ulaşım işlerini düzenlemek adına bazı tedbirler aldığı ve vapur sefer tarifelerini yeniden düzenlediği görülür.¹⁰⁵

Hükûmet, I. Dünya Savaşı esnasında at ve katırlar da dâhil olmak üzere bütün nakil vasıtalarına el koyduğu gibi, bu bağlamda şirketin toplam 17 vapurunu da kiralar. Levazımat-ı Umumiye Dairesi ile yapılan sözleşmeye göre vapurlar için günlük bir kira bedeli belirlenir; vapurların kömür bedeliyle personelinin maaşları ise şirkete aittir. Vapurlar, İstanbul ile Çanakkale'ye kadar olan Marmara havzasında mevcut İzmit, Bandırma, Lapseki, Gelibolu, Şarköy, Tekirdağ gibi limanlar arasında asker ve mühimmat; Zonguldak, Köstence ve Varna limanlarından da iâşe ve kömür taşır. Bazı vapurlar ise yaralıları tedavi etmek amacıyla hastahaneye dönüştürülerek Hilal-i Ahmer Cemiyeti tarafından kullanılır. Vapurlardan 10'u düşman saldırısı ve mayın çarpması sonucu batar. Hükûmet, savaştan sonra, batan, hasar gören veya satın alınan vapurların bedelini belirlemek üzere Seyr-i Sefain İdaresi'nde şirket temsilcilerinin de bulunduğu bir komisyon kurar ve neticede vapurların bedeli olarak 245.960 liranın Şirket-i Hayriye'ye ödenmesine karar verilir.

Savaş yılları, Şirket-i Hayriye ve doğal olarak da personeli açısından zor geçmiştir. Esasen Tablo 2'den de anlaşılacağı üzere, savaş öncesinde şirketin göstergeleri gayet olumluydu; ancak, savaşla birlikte girdilerin ve özellikle de kömür fiyatlarının olağanüstü derecede artması, askerî gerekçelerle Boğaz'ın Yeniköy'den

⁹⁹ Koraltürk, *Şirket-i Hayriye*, s. 65 vd.

¹⁰⁰ BOA, ZB, 350/154 (7 Mart 1909/22 Şubat 1324).

¹⁰¹ BOA, İ.DH, nr. 70576 (5 Haziran 1883/24 Mayıs 1299).

¹⁰² BOA, İ.DH, nr. 61392 (23 Temmuz 1877/12 Receb 1294).

¹⁰³ BOA, İ.DH, nr. 71267 (25 Eylül 1883/23 Zilkade 1300).

¹⁰⁴ *Boğaziçi, Şirket-i Hayriye*, s. 31-32.

¹⁰⁵ BOA, DH.İD, 75-1/75 (20 Ekim 1912/9 Zilkade 1350).



19- Tophane İskelesi

yukarısının yasak bölge ilan edilmesi, hükûmetin askerî nakliyat için vapurların önemli bir kısmına el koyması gibi gelişmeler, şirketi sefer sayısını azaltmak zorunda bırakır. Şirket, kömür fiyatlarındaki büyük yükselişten sonra bazı önemli hatlara yaptığı seferleri iptal ederek veya sefer sayısını azaltarak zararını küçültmeye çalışır; zira, fazla gemi çalıştırılması, kömür tüketiminin artması ve bu da zararın daha da büyümesi anlamına gelir. Nitekim askerî gerekçelerle 8 Eylül 1914'te Kavak ve 26 Eylül'de de Kadıköy seferleri durdurulur. Şirket, durum ağırlaştıkça çalıştırdığı vapur adedini düşürür ve bir ara yolcu nakleden vapur sayısını altıya kadar indirir. Bu ise, doğal olarak halkla şirketi karşı karşıya getirir ve duruma tepki gösteren yolcular, zaman zaman şirket aleyhinde taşkınlıklarda bulunur. Şirket yönetimi ise, soruna bir orta yol bulabilmek amacıyla tarifelerini duruma göre sık sık değiştirir; ayrıca, bütün bu olumsuz şartlara rağmen,

8 Aralık 1918'e kadar taşıma ücretlerine zam yapmaz; ancak, bu tarihten sonraki bir yıl içerisinde, art arda yaptığı zamlarla bilet fiyatlarını %400'e yakın bir oranda artırır.¹⁰⁶

Hükûmet, savaş şartlarının ve enflasyonun zaten perişan ettiği memurların ısrarlı başvuruları üzerine söz konusu bilet zamlarını 3.001 kuruştan aşağı maaş alan ve vapuru kullanmak zorunda olan memurlara yansıtılmama ve aradaki zam farkını hazineden ödeme kararı alır.¹⁰⁷ Öte yandan Boğaziçi halkı da zamlara karşı ortak mücadele edebilmek üzere güç birliği yapmak amacıyla Boğaziçi Ahalisi Hukukunu Müdafaa Cemiyeti adlı bir teşkilat kurarak menfaatlerini korumaya çalışır; cemiyet ile şirket temsilcileri Ticaret ve Ziraat Nazırı Hadi Paşa'nın başkanlığında bir araya

¹⁰⁶ Koraltürk, *Şirket-i Hayriye*, s. 75-80, 85.

¹⁰⁷ BOA, İ.DUİT, 117/77 (15 Aralık 1918).



20- Cugne adlı vapur Haliç'te, galata köprüsünü geçmek için bacasını eğmiş (L'illustration)

gelerek zam konusunu görüşürse de, bu görüşmelerden halkı tatmin edecek bir sonuç çıkmaz.¹⁰⁸ Zaten kâr oranı azalan şirket, bir taraftan da pahalılık ve enflasyon karşısında ezilen çalışanlarına zam yapmak zorunda kalır.

Şirket-i Hayriye'nin İstanbul'un ulaşımında ciddi ve hatırı sayılır bir yeri vardı. Zamanla demiryolu, Haliç vapurları, tramvay, tünel gibi farklı ulaşım araçlarının da devreye girmesine rağmen, şirketin şehrin toplam ulaşımındaki yaklaşık %20'lik payını genel anlamıyla muhafaza ettiği görülüyor. Nitekim, 1897'de şehirde gerçekleşen toplam ulaşımın yaklaşık %21'i, 1912'de %23'ü, 1913 ve 1914'te de %18'i şirket vasıtasıyla gerçekleştirilir.¹⁰⁹ Şirket-i Hayriye'nin ve diğer şirketlerin kurulmasına ve deniz taşımacılığının daha ziyade vapurlarla yapılmasına rağmen, boyutu küçülmüş olsa da yakın iskeleler arasında kayıklarla yolcu ve mavnalarla da eşya taşımacılığının sürdürüldüğünün ifade edilmesi gerekir. Vapurlara karşı herhangi bir rekabet şansları bulunmamasına ve iş hacimlerinde büyük bir azalma olmasına karşın, kayıkçılar varlıklarını gene de devam ettirir.

Şirketin yönetim merkezi önceleri Bahçekapı'daki Nafia Hanı'ndaydı. Daha sonra sırasıyla Galata'daki Mehmet Ali Paşa Hanı ile Tuzlayıcı Han'ı, eski Balıkxhane binasını ve Sirkeci'deki Hazine-i Hassa'ya ait Kosova

Hanı'nı idare merkezi olarak kullanır; nihayet, 1911'de Galata'da Fermenciler Sokağı'ndaki kendi mülkü olan arsanın üzerinde inşa edilen binasına taşınır.¹¹⁰

HALIÇ'TE TAŞIMACILIK VE HALIÇ VAPURLARI ŞİRKETİ

Batılılar tarafından *Altın Boynuz* diye isimlendirilen ve Sarayburnu ile Galata arasından başlayıp bir yay şeklinde iç kesimlere doğru ilerleyen Haliç'te, Kâğıthane, Alibeyköy ve Kasımpaşa Derelerinin getirdiği alüvyonlar havzayı doldurup bataklığa dönüştürdüğü için kayık ve vapurların kıyıya yanaşmasında öteden beri sıkıntı çekilir ve bu durum deniz nakliyatını zorlaştırırdı. Haliç'in yukarı tarafları Osmanlı döneminde şiirlere konu olan eşsiz ve nezih bir yerleşim, tenezzüh, mesire ve eğlence yeri olup özellikle burada yapılan Kâğıthane eğlenceleri dillere destandı. Bu bölge, ayrıca, yalı, köşk ve sahilsaraylarının sıralandığı bir sayfiye semti olup burada padişaha ait Bahariye Kasrı ile padişah kızlarının (sultanların) sahilsarayları vardı. Haliç, aynı zamanda, ticaret ve savaş gemilerinin demirlediği gayet korunaklı ve doğal bir limandı. XIX. yüzyılda bölgede kurulan fabrika, sanayi tesisleri ve hanlar, buranın bir mesire yeri olma özelliğini ve yalılarla köşkleri yavaş yavaş tarihin derinliklerine gömer.¹¹¹

¹⁰⁸ Murat Koraltürk, "Boğaziçi Ahalisinin Hukukunu Müdâfaa Cemiyeti, Şirket-i Hayriye'nin Zamlarına Tepki", *TT*, 1997, sy. 159, s. 33-34.

¹⁰⁹ Koraltürk, *Şirket-i Hayriye*, s. 123.

¹¹⁰ *Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye*, s. 18.

¹¹¹ Semavi Eyice, "Haliç", *DİA*, XV, 264-265, 275-277; Cahit Kayra ve Erol Üyepazarıcı, *İkinci Mahmud'un İstanbul'u Bostancıbaşı Sicilleri*, İstanbul 1992, s. 88-89.



21- Tophane ile Galata Köprüsü arasındaki rıhtım ve iskelelerin de gösterildiği harita (1893-1894) (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

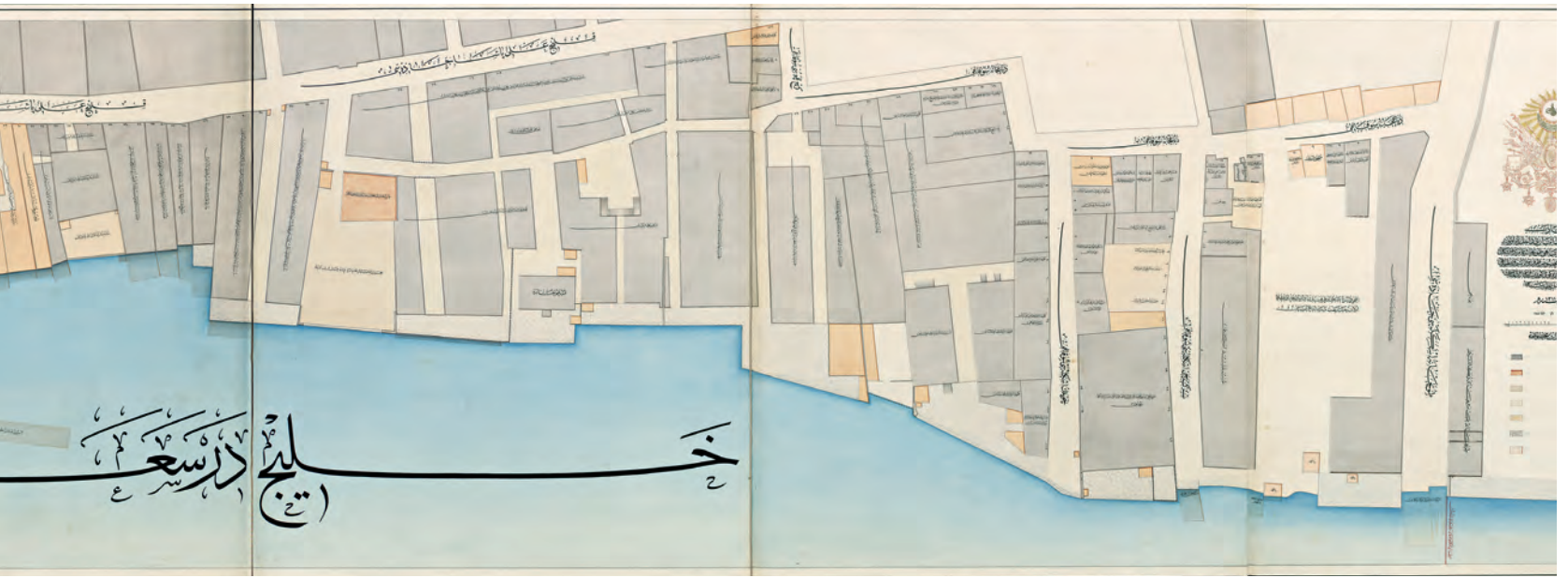
Haliç'in Şirket-i Hayriye'nin imtiyaz sahası dışında bırakılması üzerine kim olduğu tam olarak tespit edilemeyen Yusuf Ağa isimli bir şahıs, küçük vapurlarla Haliç'te yolcu taşıma imtiyazına talip olur ve bunun üzerine çıkan 5 Muharrem 1273 (6 Eylül 1856) tarihli bir iradeyle, imtiyaz, 2 Eylül 1856'dan itibaren yirmi yıllığına Yusuf Ağa'ya verilir. II. Mahmud'un kızı Atiye Sultan'ın eşi olan Tophane Müşiri Rodoslu Ahmed Fethi Paşa, muhtemelen bu imtiyaz üzerine Haliç'te vapur işletmeciliğine başlar. Vapurların Haliç'e girmesiyle birlikte geçim derdine düşen kayıkçıların bu yeni araçlara karşı direndikleri, vapurları taşıladıkları, iskelelere yanaştırmamak için kayıklarla önlerine çıktıkları, halatlarını kestikleri, kısaca, bu girişimi başarısız kılmak için ellerinden geleni yaptıkları yönünde bazı iddialar vardır.

Fethi Paşa'nın kısa bir süre sonra 1858'de ölmesi üzerine, imtiyaz, Sultan Abdülmecid'in kızı Cemile Sultan'la evli olan oğlu Mahmud Celaleddin Paşa'ya geçer. Paşa, vapur işletmesini Tersane'de demircibaşı olan Artin Usta'ya iltizama verir; ancak, Artin Usta'nın 1862'de işletmeyi iade etmesi üzerine, vapurları başka bir mültezime ihale ederse de bir süre sonra halkın mültezimden şikâyetleri arttığı için işletmeyi bizzat üstlenir. Londra'dan, *Cibali* ve *Eyüp* isimli iki vapur daha satın alarak vapur sayısını sekize çıkarır. Haliç vapurları, Şirket-i Hayriye ve Fevaid-i Osmaniye'nin yaptığı gibi şehir içi postalarını da taşır; Ayakapı, Fener, Balat, Ayvansaray, Eyüp, Halıcıoğlu ve Hasköy'e günde üç kere posta götürürdü. Yukarıda da belirtildiği üzere, Haliç'te yolcu ve eşya taşımacılığının önündeki en önemli engellerden

birisi buraya akan derelerin taşıdığı alüvyonların Haliç'i doldurması ve vapurların bu yüzden Kâğıthane'ye doğru fazla yanaşamamasıydı. Öte yandan İstanbul'un limanı konumundaki Haliç'te gemilerin gelişigüzel demirlemeleri de trafiği etkiler; vapurlar, gemilerin aralarından geçerek iskelelere yanaşmak zorunda kalır ve çıkardıkları kömür dumanı bölgede havayı kirletirdi.

Yirmi yıllık imtiyaz süresinin sonuna doğru Serkez Abraham isimli bir girişimcinin imtiyaza talip olması üzerine imtiyaz konusu devletin kayıtlarından araştırılır; ancak, sonuç şaşırtıcıdır; çünkü, Mahmud Celaleddin Paşa'nın imtiyazına dair Nafia Nezareti'nde herhangi bir kayıt yoktur. Bu durum, imtiyazın, devlet kademelerinden geçerek sonuçlandırılmadığını ve Fethi Paşa'nın padişahla ve hanedanla olan sihiriyet ilişkileri üzerinden kotarıldığını göstermektedir. 31 Aralık 1872'de Mahmud Celaleddin Paşa'nın imtiyazı on yıl daha uzatılır; yeni imtiyazla birlikte her bir vapurun yıllık net kârının %5'inin, yani toplam 180 liranın Şehremaneti'ne tahsis edilmesi ve ayrıca imtiyaz sahibinin vapur sayısını sekize çıkarması kararlaştırılır. Zaten dar olan Haliç, Tersane gemileri ile kayıkların demirlemesi yüzünden daha da daraldığı için burada olması muhtemel kazaları önlemek amacıyla Galata ve Unkapanı köprüleri arasında aynı anda en fazla üç vapurun seyrine izin verilirdi. Ulaşım, halkın zorunlu ihtiyacı sayıldığı için bilet ücretleri hükûmetçe belirlenir; Şirket-i Hayriye'de olduğu gibi, Haliç vapurlarında da öğrenci ve askerlere indirim uygulanırdı.¹¹²

¹¹² Geniş bilgi için bk. Ali Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer Haliç Vapurları Şirketi*, İstanbul 2007, s. 21-24.



Vapurların Durumu

Haliç vapurları ilk çalışmaya başladıkları dönemlerden beri yolcuların yoğun şikâyetlerine konu olur ve bu şikâyetler sık sık basında yer alırdı. Mizah dergisi olan *Çingiraklı Tatar*, Haliç'in darlığını ve iskeleler arasındaki yakınlığı söz konusu edip vapurların kömürle değil, arkadan itilmek suretiyle çalıştırılabileceğini belirterek ve kadınlarla erkeklerin oturduğu kısımların bez perdelerle birbirinden ayrılmasıyla da, idarenin yelken bezinden vapur yaptığını söyleyerek dalga geçer; ayrıca, mavnalarla yarışıp onları bile geride bırakabileceği kinayesiyle de vapurların hızını mizah konusu yapar; vapurlara fazla yolcu alınmasını ve kaptanların keyfî davranışlarıyla seferlerin düzensizliğini eleştirir.¹¹³

Esasen vapurların, görevlilerin ve hatta yolcuların durumu bütün bu hicivleri ve dalga geçilmeyi fazlasıyla hak ediyordu; zira, görevliler ve yolcular vapurlara binerken ve inerken kurallara uygun davranmadığı gibi, vapur yanaşırken önlem alınmadan kapıların açılması, kapılar kapanmadan vapura kalkış izni verilmesi ve fazla yolcu alınması gibi uygulamalar kazalara davetiye çıkarır; Galata Köprüsü'nden kalkan son vapur, seferini tamamlamadan önce karanlık çöktüğü için, vapur ve iskelelerin yeterince aydınlatılmaması da, yolcuları sıkıntıya sokardı. Yolcuların çevreyi kirletmesi ve

iskelelerin düzenli olarak temizlenmemesi de başka bir sorundu. Öte yandan bu dönemde piyasada tedavül eden kâğıt para (*kaima*), sürekli değişen fiyatı yüzünden piyasalarda güvensizliğe ve kargaşaya sebep olduğu için aynen Şirket-i Hayriye'de ve diğer taşıma şirketlerinde olduğu gibi, yolcularla vapur görevlileri arasında bazı problemlere neden olurdu.¹¹⁴ 1879'dan itibaren kaimenin geri çekilmesiyle beraber bu tür sorunlar azalır.

Mahmud Celeleddin Paşa, 13 Şubat 1880'de işletmeyi altı seneliğine ve 5.000 lira karşılığında Osmanlı uyruklu Midillili Panayotaki Korci'ye (M. Courdji & Co.) devreder. Korci, bedelini Mahmud Celeleddin Paşa'nın vapurların kirasından aylık 300'er liralık taksitlerle ödemesi şartıyla 16.060 liraya Londra'dan dört yeni ve küçük vapur satın alır. Bunların ilk teslim edileni olan *Ayakapı*, Ekim 1880'de ağır bir kaza geçirir; *Defterdar* ve *Mühürdar* isimleri verilen diğer iki vapur da Temmuz 1881'de İstanbul'a getirilir. Korci'nin kurduğu şirketin adı Derun-i Köprü Vapurları İdaresi'ydi.¹¹⁵

Mahmud Celeleddin Paşa'nın Tutuklanması

Damad Mahmud Celeleddin Paşa'nın Sultan Abdülaziz'in tahttan indirilip şüpheli bir şekilde ölmesi olayına adı karıştığı gerekçesiyle Taif'e sürülmesi üzerine, 22 Zilhicce 1298 (14 Kasım 1881) tarihinde,

¹¹³ *Çingiraklı Tatar*, nr. 8 (3 Mayıs 1873/21 Nisan 1289), s. 1; nr. 28 (15 Temmuz 1873/3 Temmuz 1289), s. 3-4.

¹¹⁴ Basiretçi Ali Efendi, *İstanbul Mektupları*, haz. Nuri Sağlam, İstanbul 2001, s. 338, 459-460, 483, 618, 697-698; Gustav Rasch, *19. yy. Sonlarında Avrupa'da Türkler*, çev. Hüseyin Salihoğlu, İstanbul 2004, s. 83.

¹¹⁵ Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer*, s. 27.



22- Gemilerin İstanbul Boğazi'ndan emniyetli bir şekilde geçmesini sağlamak için, izlenmesi gereken güzergâhı gösteren harita (Ü, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

imtiyaz süresi Temmuz 1891'e kadar uzatılıp karısı Cemile Sultan'a devredilir¹¹⁶ ve muhtemelen bu değişiklikle birlikte Korci'nin sözleşmesi de son bulur.¹¹⁷ Mahmud Celaleddin Paşa ile Korci arasında yapılan anlaşma ve bu anlaşmaya dayanılarak İngiltere'den getirtilen gemiler, Korci ile Cemile Sultan arasında ciddi bir soruna dönüşür. Mahmud Celaleddin Paşa'dan faizi hariç 9.720 lira alacağı olduğunu iddia eden Korci, imtiyaz süresinin sonuna kadar Cemile Sultan'a her ay 400 lira vererek işletmeyi sürdürmesi veya Mahmud Celaleddin Paşa'yla yaptığı sözleşmeden ve alacağından vazgeçmesi karşılığında Cemile Sultan'ın on yıl süreyle her ay kendisine 450 lira vermesi şeklinde iki öneri getirir. İkinci şıkkın kabul edilmesi durumunda Cemile Sultan'ın Korci'ye 9.720 yerine, 54.000 lira ödemesi gerekiyordu. Cemile Sultan'ın isteği ise, hesapların ciddi bir biçimde denetlenip borcunun gerçek miktarının ortaya çıkarılması ve vapurların İdare-i Mahsusa Müdürü Ziya Bey'e teslim edilmesiydi.¹¹⁸ II. Abdülhamid, bunun üzerine sarayda Mabeyn Müşiri Gazi Osman Paşa ve Hazine-i Hassa Nazırı Agop Efendi'den oluşan bir komisyon kurdurur¹¹⁹ ve bu komisyonun yaptığı girişimler neticesinde Cemile Sultan ile Korci arasında uzlaşma sağlanır.¹²⁰

Haliç vapurları, 1886'dan itibaren Bahriye Nezareti aracılığıyla Cemile Sultan adına işletilir.¹²¹ John Efendi'nin idaresindeki vapurlar müdürlüğü, Ağustos 1893'e kadar başarılı ve kârlı bir dönem geçirir. Bu dönemde vapurlar onarıldığı gibi, imtiyaz karşılığı olarak her ay Cemile Sultan'a 600 lira ödenir. Emlâk-i Hümayun İdaresi Muavini Ferid Bey'in hazırladığı rapordaki rakamlara inanmak gerekirse 12 Eylül 1893 itibarıyla idarenin sermayesi 51.852 liraya yükselir;¹²² ancak, bu tarihten sonra gelir-gider göstergeleri olumsuz döner. Bahriye Nazırı Mehmed Celal Paşa'nın 1907'de kurdurduğu komisyonun hazırladığı rapor, birisi ahşap, sekizi sacdan yapılmış toplam dokuz vapurdan en yenisinin 28, en eskisinin de 45 yaşında olduğu acı gerçeğini ortaya çıkarır. Ahşap

¹¹⁶ BOA, *İmtiyaz Defteri*, nr. 1, s. 136-137 (15 Kasım 1881/23 Zilhicce 1298); BOA, Y.A.HUS, 168/124.

¹¹⁷ *The Levant Herald*, 28 Aralık 1881, sy. 85, s. 1291.

¹¹⁸ BOA, Y.PRK.AZJ, 5/1 (5 Aralık 1881/23 Teşrinisâni 1297).

¹¹⁹ BOA, Y.PRK.HH, 9/29, lef 1 (21 Ocak 1882/9 Kanunisani 1297); BOA, Y.PRK.ASK, 10/30.

¹²⁰ BOA, Y.PRK.HH, 12/37, lef 4.

¹²¹ *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, Sene 2, nr. 9 (1 Mart 1886/17 Şubat 1301), s. 2.

¹²² BOA, Y.MTV, 306/118.

vapur çürümüş; sacdan olanlar paslanmış, yamanmış, kazanları da güçlerini kaybetmişti.¹²³

İmalat Komisyonu'nun hazırladığı 13 Ocak 1908 tarihli rapor da, 1893'ten sonra idarenin mal varlığının 22.963 liraya kadar gerilediğini, ayrıca, Cemile Sultan'ın payının ve personel maaşlarının ödenmesinde sorunlar çıktığını ve piyasaya da 13.578 lira gibi ciddi bir rakamın borçlanıldığını ortaya koyar. Böylece, idarenin toplam zararı 42.467 liraya kadar yükselir ve bu ise neredeyse sermayenin tamamen tüketilmiş olduğu anlamına gelir. Sorunun kötü yönetimden kaynaklandığı fikrinde olan komisyon üyelerinin kanaatine göre, mevcut yöneticilerin işbaşında kalması durumunda, kısa bir süre sonra vapurların seyrüseferinin durması ve sermayenin de tamamen tüketilmesi kaçınılmazdır.¹²⁴ Ermenice Tercümanı Feyzullah Efendi'nin tespitleri de bu çarpıcı tabloyu destekler; vapurların hemen hepsinin onarılması gerektiği fikrinde olan Feyzullah Efendi, Galata Köprüsü'yle Eyüp arasının vapurla iki saat sürdüğünü ifade eder.¹²⁵

Haliç'in Donması

1893 kışı, İstanbul, Balkanlar, Avrupa, Amerika, kısaca Kuzey Yarımküre'de çok sert geçer. Ocak ayında başlayan ve birkaç gün devam eden kuvvetli fırtınada Eyüp'te altı kayıkla bir mavna batar; 9 numaralı Haliç vapuru, Defterdar yakınlarında karaya oturur; Eyüp'te bağlı olan 5 numaralı vapur, halatlarını koparıp sürüklenir ve vapur seferleri ciddi anlamda aksar. Ocağın son yirmi günü İstanbul'da sürekli yağın kar, 4 Şubat'tan itibaren şiddetini daha da artırır; Şirket-i Hayriye, İdare-i Mahsusa ve Haliç vapurları ile Anadolu Demiryolu Şirketi bazı seferlerine ara vermek zorunda kalır; bu arada esen şiddetli rüzgâr ise birtakım deniz kazalarına neden olur. 6 Şubat'ta Haliç'te yer yer buzlanmalar görülür; Cibali Tütün Fabrikası ile Kasımpaşa arasının kıyı kesimleriyle Kâğıthane Deresi buz tutar ve kayıklar birkaç gün çalışamaz.

7 Şubat 1893'te şiddetli soğğun da etkisiyle Haliç'in donup vapur seferlerinin aksaması üzerine bahriye askerleri sandallara bindirilip buzlar kırdırılır ve ancak bu şekilde Eyüp'ten Ayvansaray'a kadar sabahleyin birkaç sefer yapılabilir. Şehremini Rıdvan Paşa'nın Eyüp'ten Sütlüce'ye buzlar üzerinden yürüyerek gidildiğini belirtmesi, soğğun ve buzlanmanın şiddetine işaret eder

¹²³ BOA, Y.MTV, 295/74 (5 Mart 1907/18 Muharrem 1325).

¹²⁴ BOA, Y.MTV, 306/118 (5 Şubat 1908/23 Kanunisani 1325).

¹²⁵ BOA, Y.PRK.TKM, 28/57.



23- Beşiktaş İskelesi'nden Gazi Osman Paşa Sahilhanesi'ne kadar olan iskeleleri gösteren 10 Nisan 1898 tarihli harita (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

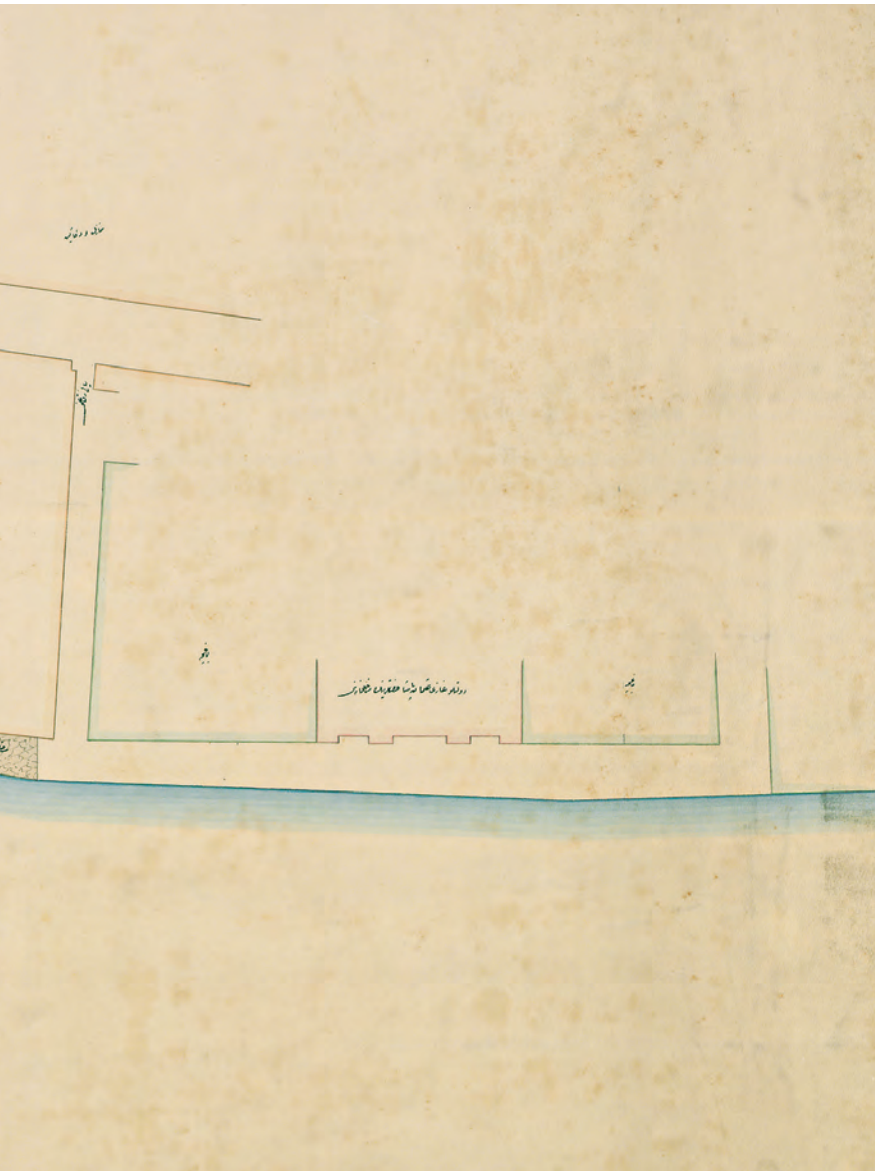
ve denizin üzerindeki buz kalınlığı yer yer 10 cm'ye ulaşır. Kâğıthane ve Silaharağa'dan Hasköy ve Ayvansaray hizasına kadar olan bölge geceleyin donar. Fener, Ayakapı, Cibali, Unkapanı ve Azapkapı İskelelerinin sahil kesimiyle Şirket-i Hayriye ve İdare-i Mahsusa vapurlarının Galata Köprüsü'nde yanaştığı dubaların araları da buz tutar. Sabahleyin Eyüp'ten hareketle ancak Yemiş İskelesi'ne kadar gidebilen 6 numaralı vapurun altında su kısmına denk gelen bakırları buzlar sıyrır. Birkaç saat içerisinde Haliç'in donması üzerine, sandal, kayık, mavna gibi deniz taşıtları saatlerce oldukları yerlerde hareketsiz kalırlar. 3 numaralı vapurun kaptanı Yakup Efendi, Fener önlerinde bir filikanın içerisinde mahsur kalıp donmak üzere olan askerleri kurtarır. Buzlanma ertesi gün de deniz trafiğini aksatır ve Haliç'te demirlemiş olan donanma gemilerine buzlar baltalarla kırılarak erzak ulaştırılabilir. Bahriye

Nezaret'i'nin görevlendirdiği Mecidiye vapuru dairesel hareketler yaparak Haliç'teki buzlanmayı önlemeye çalışır. Özellikle Eyüp-Sütlüce arasındaki buzlar çok kalındır. 8 Şubat'ta insanların buzlar üzerinden yürüyerek karşıya geçtiği rivayet edilir. Soğğun şiddetinden İstinye körfezi, Moda ve Büyükdere koyları da donar. Daha sonraki günlerde hava yavaş yavaş yumuşayarak hayat normale dönmeye başlar.¹²⁶

Haliç Vapurları Şirketi'nin Kuruluşu

II. Meşrutiyet'in yarattığı özgürlükçü, daha doğrusu kaotik havada, Haliç halkı da doğal olarak vapurlar ve işletmeden olan şikâyetlerini daha rahat dile getirme imkânı bulur; sefer tarifesine uymayan vapurların yolunu uygunsuz bir

¹²⁶ Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer*, s. 36-41.



ortamda gözlemek zorunda kalan yolcular, 22 Kasım 1908 tarihli ortak dilekçelerinde, Meşrutiyet’le birlikte ülkeye hürriyetin geldiğine, ancak, kendilerinin vapur idaresinin elindeki esaretten hâlâ kurtulamadıklarına ironik bir üslupla vurgu yaparak hayatlarının tehlikede olduğunu ve camları kırık vapurlarla seyahat etmek zorunda bırakıldıklarını ifade ederler. Sadece yolcular değil, personel de yönetimden şikâyetçiydi; 10 Aralık 1908 tarihli şikâyet dilekçelerinde, vapurların perişan durumundan büyük bir israf ve yolsuzluk çarkı kuran Cemile Sultan’ın oğlu Celaleddin Bey’i sorumlu tutarak verilen rüşvetler sayesinde 1891’den beri vapurların ruhsatsız ve imtiyazsız bir şekilde çalıştırıldığına dikkat çekerler. Bu şikâyetler üzerine konuyu inceleyen Nafia Nazırı Gabriel Noradunkyan Efendi, gerçekten de vapurların 18 yıldan beri imtiyazsız işletildiğini ve halkın şikâyetlerinde haklı

olduğunu teslim eder; ayrıca, yeni bir ihale açılmasını ve vapurların kurulacak bir anonim şirket aracılığıyla işletilmesini sadarete iletir.¹²⁷

Bahriye Nezareti, II. Meşrutiyet’ten sonra vapur idaresini Cemile Sultan’a iade eder ve bu arada Cemile Sultan’ın oğlu Celaleddin Bey, artan şikâyetler üzerine vapurları denetlemek amacıyla gelen heyeti geri çevirir. Esasen Cemile Sultan, imtiyazın bu şekilde kamuoyu önünde söz konusu edilmesinden ve tartışılmasından ciddi bir şekilde rahatsız olur; ancak, köprünün altından çok sular geçmiş ve devran değişmiş olduğu için hükûmet, yeni bir ihale açılması amacıyla Ticaret ve Nafia Nezareti’ni yetkilendirir; ayrıca, yolcu ve eşya naklinin aksamaması için de bazı tedbirler alır. Ticaret ve Nafia Nezareti’nin açtığı ihale için tanıdığı bir aylık başvuru süresinin sonunda yapılan altı başvuru da ihaleyi bazı şartlara bağladığı için hükûmet tarafından uygun bulunmaz ve ihalenin yenilenmesi kararlaştırılır. İkinci ihalede en uygun teklifi veren Cemile Sultan, kırk yıl süreyle işletmeye sahip olur ve kurulacak şirketin net kârının %86’sının Şehremaneti’ne ait ve idare meclisi üyelerinin tamamının Osmanlı uyruklu olmasına¹²⁸ imkân tanıyan imtiyaz, 29 Kasım 1909’da padişah tarafından onaylanır.

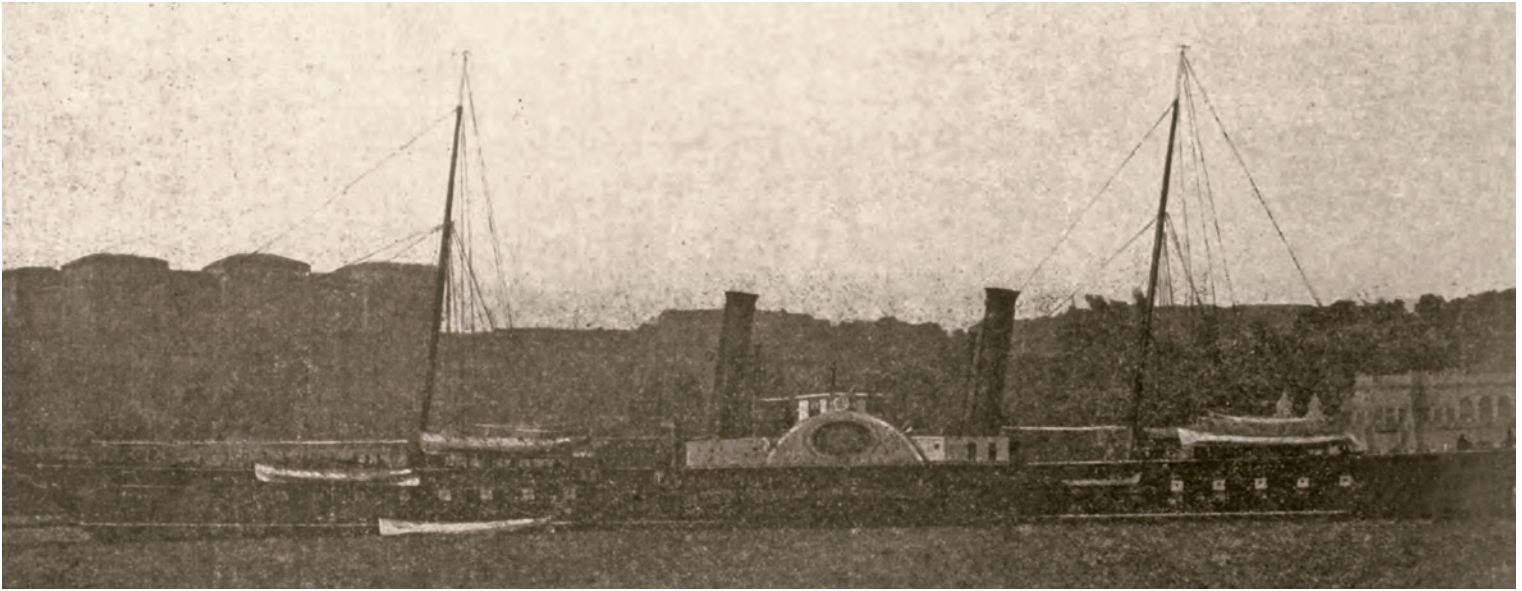
Şirketin vapur ve iskelelerle kullanacağı kömür ve gereçler, belediye vergileri dışındaki bütün vergilerden muaftı; sadece, çıkaracağı hisse senetleriyle tahviller damga vergisine tâbiydi. İmtiyaz süresi sonunda şirkete ait bütün vapur, iskele, her türlü alet ve edevatın sağlam, borçsuz ve ücretsiz olarak hükûmete devredilmesi, iskelelerde ve vapurlarda kadın ve erkekler için ayrı ayrı yolcu salonlarının hazırlanması ve vapurların en az 8 mil hız yapabilecek kabiliyette olması sözleşme gereği idi. Şirketin en az on vapura sahip olması, bunlara kapasitelerinin üzerinde yolcu bindirilmemesi ve vapur hareket saatlerini gösteren tarifelerin bastırılıp seferlerin bu tarifelere göre yapılması şirketin yükümlülüklerindendi. Ücretler eskiden olduğu gibi yine mevkilere göre belirlenecekti.¹²⁹

16 Zilkade 1327 (30 Kasım 1909) tarihinde imtiyaz fermanını alan Cemile Sultan, bütün haklarını bir anonim şirket olarak teşekkül eden *Haliç Vapurları Şirketi*’ne (*Société des Bateaux de la Corne d’Or*) devreder ve şirketin içtüzüğü 7 Mayıs 1910’da yürürlüğe girer.

¹²⁷ BOA, ŞD, 1215/18.

¹²⁸ Akyıldız, *Haliç’te Seyrüsefer*, s. 45, 47.

¹²⁹ BOA, İ.İMT, 8/6; BOA, *Mukavelât Defteri*, nr. 18, s. 196-200; *Takvîm-i Vekâyi*, nr. 775 (20 Mart 1911/6 Mart 1327), s. 2-3; nr. 776 (7 Mart 1327), s. 3.



24• İstanbul vapuru (Mâlûmât)

İçtüzükte, Haliç Vapurları Şirketi olarak belirlenen şirketin adı, belgelerde Haliç Vapurları Şirket-i Osmaniyesi, Halic-i Dersaadet Vapurları Osmanlı Anonim Şirketi, Haliç Şirketi, Halic-i Dersaadet Vapurları Şirketi gibi değişik şekillerde geçer. Şirket ise, antetli kâğıtlarında Halic-i Dersaadet Vapurları Osmanlı Anonim Şirketi unvanını kullanır. İlk idare meclisi, Cemile Sultan'ın oğlu Prens Celaleddin Bey'in başkanlığında ve Devlet Bey, Kozmapaşazade Kozma Bey, Avukat Narliyan Misak Efendi, Konstantin Lambeki Efendi, Eleksan Eleksanyan ve Nikola Tilyodi Efendi'den oluşan şirketin kuruluş sermayesi 100.000 liraydı. Hisse senetleri isme yazılı olup sadece Osmanlı uyruklularca satın alınabilirdi.¹³⁰ Haliç vapurlarında öteden beri var olan paso uygulaması,¹³¹ şirket olarak faaliyet yaptığı dönemde de sürdürülür; şirket, öğrenci, asker, polis ve belediye çavuşlarını 10 paraya taşırdı.

Şirket İçtüzüğünün Değiştirilmesi

Şirketin yıllık net kârının %86'sı Şehremaneti'ne aitti; ancak, şirket kâğıt üzerinde sürekli zarar gösterdiği için Şehremaneti'ne herhangi bir ödeme yapmaz. Şirketin hesaplarını inceleme yetkisi olmayan¹³² Şehremaneti'nin önünde bu durumda iki seçenek kalıyordu: ya şirketin verdiği rakamlara güvenip bu duruma razı olmak ya da şirketin hesaplarını denetleme hakkını elde etmek. Şehremini Cemil [Topuzlu], durumu Dâhiliye Nezaretine bildirerek şirketin satın alma işlemlerinin bir düzene

konulabilmesi için kendilerine yetki verilmesini talep eder.¹³³ Bu başvuru üzerine şirket mevzuatında değişiklik yapılarak yıllık gayrisafi hasılatının %8'inin Şehremaneti'ne ait olması sağlanır. Böylece, ister kâr isterse zarar etsin şirketin gelirlerinden Şehremaneti için belli bir pay ayrılır; ayrıca, şirketin gayrisafi hasılatını denetleyebilmesi için de biletleri mühürleme ve şirket nezdinde bir denetçi bulundurma hakkı Şehremaneti'ne verilir.

Şehremaneti'ne verilen bu imtiyazlara karşı, şirkete de sermayesini 150.000 liraya; tahvil miktarını da 50.000 liradan 75.000 liraya çıkarma ve hisse senetlerinin hamiline ait olma imkânı tanınır; ayrıca, idari ve teknik işlerde üç yabancı uyruklu görevli çalıştırma izni verilir. Bütün bu hususlar 8 Nisan 1913 tarihli bir iradeyle onaylanarak yürürlüğe girer.¹³⁴ Böylece hisse senetlerinin Osmanlı uyruklulara ait olma şartı kaldırılan ve yabancı sermayeye açılan şirketin hisse senetlerine bundan sonra ağırlıklı olarak İtalyanlar sahip olur. Şirket, sermaye artırımını daha önce piyasaya sürmüş olduğu 50.000 liralık tahvili¹³⁵ geri çekip bunların yerine 50.000 liralık hisse senedi çıkararak gerçekleştirir.¹³⁶

¹³³ BOA, DH.İD, 75-2/1 (22 Aralık 1912/9 Kanunievvel 1328).

¹³⁴ BOA, İ.MMS, 165/3. Uzlaşma metninin ve iradenin yayımlanmış sureti için bk. *Düstur*, İkinci tertib, İstanbul 1332, c. 5, s. 236-238. Ayrıca, Ticaret ve Ziraat Nezaretinin yayımladığı şu esere bakılabilir: *Memâlik-i Osmaniyge'de Osmanlı Anonim Şirketleri*, İstanbul 1334, s. 147-149.

¹³⁵ *Memâlik-i Osmaniyge'de Osmanlı Anonim Şirketleri*, s. 149.

¹³⁶ *Dersaadet Haliç Vapurları Şirketi Meclis-i İdare Raporu: sene 1329*, İstanbul 1330, s. 7-8.

¹³⁰ Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer*, s. 52.

¹³¹ BOA, ZB, 486/87 (5 Ekim 1908/22 Eylül 1324).

¹³² BOA, DH.İD, 151/5 (28 Nisan 1912 (15 Nisan 1328)).



25- Halk arasında "ütü" olarak da adlandırılan ve Galata Köprüsü'nden geçmek için bacası bükülebilen Haliç yolcu vapuru (Yıldız Albümleri)

Giderek ağırlaşan siyasi ve iktisadi şartların zorlamasıyla hükûmete başvuran şirket 26 Eylül 1914'te sermayesini 250.000 liraya çıkarma izni alırsa da¹³⁷ bu yetkisini hiçbir zaman kullanmamıştır.

17 Mayıs 1913'te yürürlüğe giren *Haliç Vapurları Şirketi Memurîn ve Müstahdemîn Nizamnâmesi* ile çalışanların statüsü ve çalışma şartları belirlenir.¹³⁸ Memurların izin ve tatil süreleri memuriyete göre değişiklikler gösterirdi. Şöyle ki kaptanlarla tayfalar sekiz, makinistler dört, ateşçiler iki, çımacılarla biletçi ve iskele kontrol memurları da on günde bir gün izin kullanabilirlerdi. Personelin senede 14 gün ücretli izni vardı. Kaptan, tayfa, memur, çımacı, müfettiş ve biletçi gibi halkla ilişkisi olan ve üniforma giymek zorunda olan personelin görev yerinden izinsiz ayrılması, halka veya amirlerine karşı saygısızlık yapması, sarhoş olması, rüşvet olaylarına karışması ve kumar oynaması yasaktı.¹³⁹

17 Mayıs 1913'te yürürlüğe giren *Haliç Vapurları Şirketi Memurîn'in Tekaiüd Sandığı Nizamnâmesi* ile, şirket çalışanlarıyla onların eş ve çocuklarına emekli maaşı bağlanması için bir Tekaiüd Sandığı kurulur. Şirket, personelin maaşından yapacağı %5'lik emeklilik keseneğini şahsı işten çıkarsa bile geri vermezdi. On sene

hizmet edip bedenen veya psikolojik açıdan çalışamaz durumda olduğunu iki doktor raporuyla ispatlayan personele malullük maaşı bağlanırdı. Emeklilik yaşı 65 olup personelin eşi ve çocukları da sosyal güvenlik sistemine dâhildi. Elli yaşının üzerinde olup evlenmek isteyen veya kendisinden on beş yaş küçük bir kadınla evlenmeyi düşünen bir memur, şirketten izin almak zorundaydı. Şirket bu gibi durumlarda personelin maaşından yaptığı kesintiyi artırabilirdi.¹⁴⁰ Muhtemelen bunun nedeni, evlenilecek olan genç kadının uzun yaşama ve böylece şirketin daha fazla emekli maaşı ödeme olasılığıydı. Şirket, yine aynı tarihte, kazaya uğrayan veya hasta olan personelin tedavileriyle ilgilenmek üzere, *Haliç Vapurları Şirketi Memurîn'in Muavenet-i Tıbbiye ve Teavün Sandığı'nı* kurar. Bu fonun sermayesini oluşturabilmek için personel maaşından %2'lik bir kesintinin yapılması öngörülür.¹⁴¹

I. Dünya Savaşı Yılları

1910'da merkezi Breslau'da bulunan Caesar Wollheim Şirketi'ne on iki adet çift pervaneli gemi ısmarlayan şirket, vapurların üçünü 30 Ocak 1911'de hizmete sokar. Bunlar, köprü altından geçebilen, direksiz, bacası uzayıp kısılabilen, altı düz küçük vapurlardı. Haliç vapurları, ilk dönemlerde, Ayakapı, Rodos, Defterdar, Mühürdar, Cibali ve Eyüp gibi isimlerle; 1870'li yıllarda, hem isimle hem

¹³⁷ BOA, İ.MMS, 190/3; BOA, *Mukavelât Defteri*, nr. 24, s. 62-65; BOA, ŞD, 1249/58.

¹³⁸ BOA, İ.MMS, 167/1; BOA, ŞD, 1237/25, lef 3; *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 1484 (6 Haziran 1913/24 Mayıs 1329), s. 1; nr. 1485 (25 Mayıs 1329), s. 1-2; Ergin, *Mecelle*, c. 5, s. 2377-2384.

¹³⁹ BOA, İ.MMS, 167/1; BOA, ŞD, 1237/25, lef 3; *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 1484 (6 Haziran 1913/24 Mayıs 1329), s. 1; nr. 1485 (25 Mayıs 1329), s. 1-2; Ergin, *Mecelle*, c. 5, s. 2377-2384.

¹⁴⁰ BOA, İ.MMS, 167/1; BOA, ŞD, 1237/25, lef 3; *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 1487 (9 Haziran 1913/27 Mayıs 1329), s. 2-3; nr. 1488 (28 Mayıs 1329), s. 1-2; Ergin, *Mecelle*, c. 5, s. 2384-2389.

¹⁴¹ BOA, ŞD, 1237/25, lef 3; *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 1485 (7 Haziran 1913/25 Mayıs 1329), s. 3-4; nr. 1486 (26 Mayıs 1329), s. 1-2; Ergin, *Mecelle*, c. 5, s. 2389-2390.



26- Karaköy İskelesi (İBB, Atatürk Kitaplığı)

de vapurun baş tarafına yazılan numaralarla ve 1890'lı yıllardan itibaren de sadece numaralarla tanımlanırdı. Vapurlar, Galata Köprüsü, Balıkpazarı, Yemiş, Kasımpaşa, Cibali, Ayakapı, Fener, Balat, Hasköy, Ayvansaray, Halıcıoğlu, Defterdar, Sütlüce, Eyüp ve Kâğıthane gibi on beş iskele arasında seyrüsefer yapardı. İskele sayısı, ihtiyaca ve nüfus yoğunluğuna göre zaman zaman değişebilirdi.

Vapur sayısı 1913'te 14'e çıkarılır. Hükûmet, I. Dünya Savaşı'nda asker ve mühimmat nakliyatı için Haliç Vapurları Şirketi, Şirket-i Hayriye ve Seyr-i Sefain İdaresi'nden birçok vapur kiralar. Kiralanan 1, 2, 3, 4, 5, 12, 13 ve 14 numaralı vapurlardan 1, 2, 3, 5, 13 ve 14 numaralı vapurlar batırılırsa da, 3 ve 13 numara daha sonra kurtarılıp hizmete sokulur. Vapur sayısı ve yolcu taşıma kapasitesi hükûmetin aldığı bu tedbirle birlikte iyice daralan şirket, bir yandan ulaşım faaliyetlerini sürdürmede büyük sıkıntılar çekerken, diğer yandan da sefer sayısını artırması için Şehremaneti'nin sürekli baskılarına maruz kalır. Yolcu yoğunluğunun olduğu sabah ve akşam saatlerinde yaşanan izdiham yüzünden vapurlar zorunlu olarak kapasitelerinin üzerinde yolcu alır. Savaş yıllarında şirketi zorlayan bir sorun da vapurlar için kömür teminiydi. Savaş yüzünden kömür bulmak zorlaştığı gibi, kömürün fiyatı da sürekli yükselirdi. Diğer yandan 14 Kasım 1914'te henüz savaşın başında şirketin bilet fiyatlarına 10 para zam yapılması ve

yüzlerce kişinin bu zammın geri alınması için hükûmete başvurması üzerine hükûmet şirketin zam kararını geri aldırır.¹⁴²

Savaş yılları şirket ve çalışanları için hayli sıkıntılı geçer; buna rağmen, enflasyon ve pahalılığın ezdiği personele 1916'da ve 1917'de iki kere %20 zam yapıldığı gibi, birer maaş da ikramiye verilir. Fiyat artışları ve girdilerin yükselmesi karşısında varlığını sürdürebilmesi için şirketin hükûmete yaptığı zam başvuruları kabul görmedi. Şirketin bir korkusu da savaşta el konulan vapurların iadesiyle birlikte aylık 4.000-5.000 lirayı bulan zararının daha da artma ihtimaliydi; zira, çalıştırılan vapur sayısının artması, tüketilen kömür miktarının da artması demekti.¹⁴³ Şirket yöneticileri, sermayenin üçte birinin eridiğini, bankaların kredi vermediğini, parasızlıktan dolayı vapurların bakımlarının yapılamadığını belirterek yolcu taşıma ücretlerine dört misli zam yapılmasını ve savaş sürecinde el konulan vapurlardan dolayı hazinenin şirkete borcu olan 85.000 liranın 40.000 lirasının peşin, geri kalanının da taksitlerle ödenmesini talep eder. Hükûmet ise, şirket hesaplarının incelenmesi işlemi tamamlanıncaya kadar taşıma ücretlerine iki misli zam yapılmasını ve alacağına mahsuben de hazineden şirkete 25.000 lira ödenmesini

¹⁴² Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer*, s. 74-76.

¹⁴³ BOA, BEO, nr. 341294 (19 Kasım 1918).

kararlaştırır.¹⁴⁴ Savaştan önce tonu 60-70 kuruş olan kömürün fiyatı 25-30 liraya çıkması ve tedavüldeki kâğıt paranın da sürekli değer kaybetmesi yüzünden şirketin bütçesi her ay yaklaşık olarak 4.000 lira açık verir. Neticede bilet ücretlerine bir misli daha zam yapılır;¹⁴⁵ ancak, şirket, fiyat artışları sürdüğünden dolayı yaklaşık altı ay sonra zam talebi için tekrar hükûmetin kapısını çalmak zorunda kalır ve uygun cevap alınması üzerine bilet ücreti 5 kuruşa yükselir.¹⁴⁶ I. Dünya Savaşı'ndan sonra kömür fiyatlarının gerilemesi üzerine şirket, az yolcu olan bazı hatlarda son bilet zammını geri alır.¹⁴⁷

Şirketin Taşındığı Yolcu Miktarı ve Gelir-Gider Hesapları

Haliç Vapurları Şirketi'nin taşıdığı yolcu sayısı I. Dünya Savaşı'na kadar her sene artar ve aynen Şirket-i Hayriye'de olduğu gibi, 1913'te tarihindeki en üst seviyeye ulaşır; ancak, savaşın başlaması ve hükûmetin bazı vapurları kiralaması yüzünden taşınan yolcu sayısında keskin bir düşüş görülür ve şirket, 1915 yılında Osmanlı dönemindeki en alt seviyeyi görür.

Tablo 3- Haliç vapurlarıyla taşınan yolcu miktarı

Sene	Yolcu Sayısı
1911	8.026.168
1912	9.241.735
1913	10.324.138
1914	9.422.464
1915	2.758.176
1916	3.891.541
1917	5.290.456
1918	5.494.773
1919	6.106.885
1920	8.413.180
1921	7.005.374
1922	7.473.553

¹⁴⁴ BOA, İ.DUİT, 22/1-1 (15 Ocak 1919); BOA, MV, 250/13; BOA, BEO, nr. 541294.

Şirket, 1918 senesinde vapur seyrüseferlerini 40 gün süreyle tatil etti (BOA, İ.DUİT, 22/1-7, lef 3); ancak, bunun yukarıda söz konusu edilen ilândan önce mi, yoksa sonra mı olduğu belli değildir.

¹⁴⁵ BOA, İ.DUİT, 22/1-4 (8 Mayıs 1919); BOA, MV, 250/155.

¹⁴⁶ BOA, MV, 253/71 (17 Kasım 1919).

¹⁴⁷ İkdâm, nr. 8625 (18 Mart 1921/8 Receb 1359), s. 3.

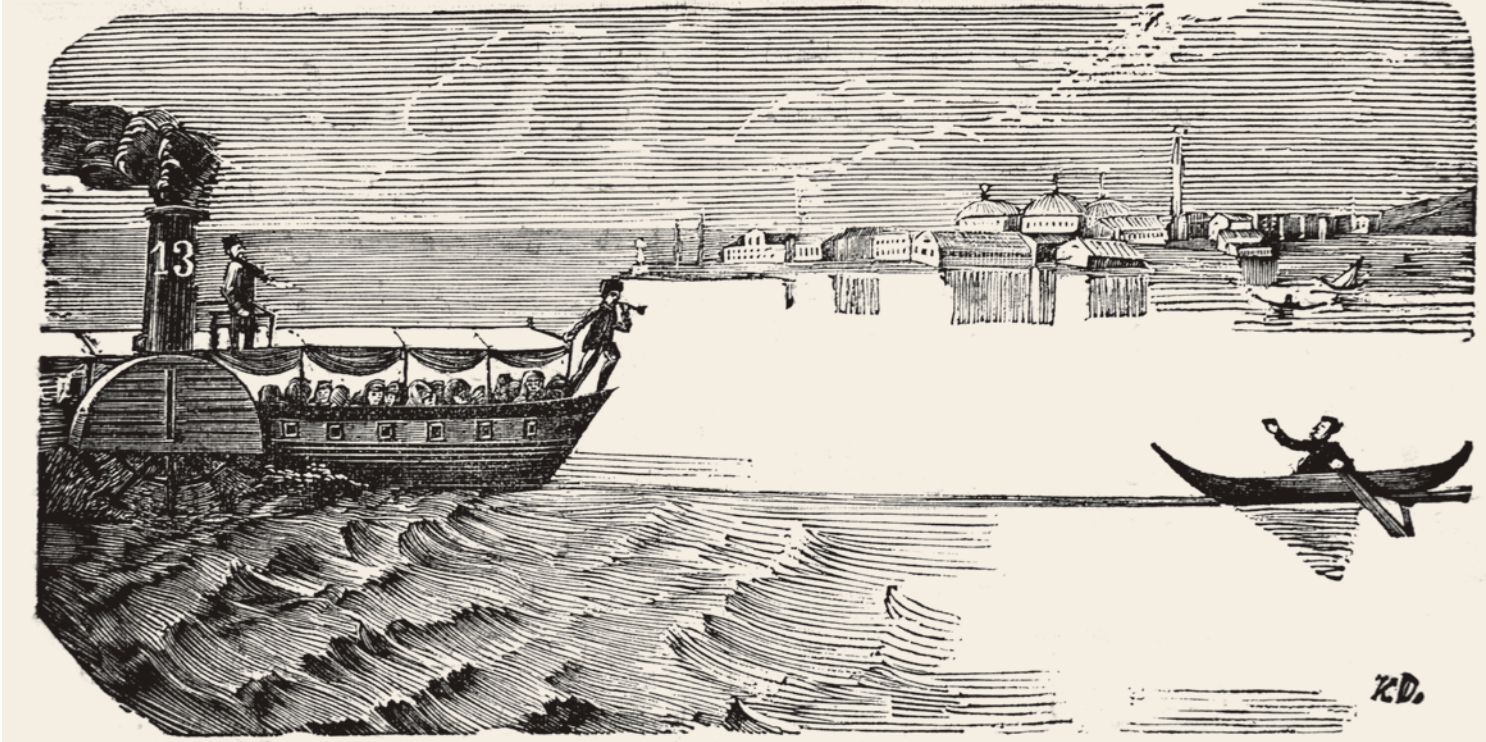
1911 ve 1912 senelerinde şirketin gelir ve giderleri neredeyse başabaş bir seyir gösterir. I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesine tekabül eden 1913 senesi hesapları ise 11.284 lira net kârla kapatılır ve aidat olarak Şehremaneti'ne 4.547 lira ödenir. Şirketin filosu hemen hemen tamamı yeni olan on beş vapura ulaşır. Ayrıca, bedelleri kredi alınarak karşılanmak üzere 16 ve 17 numaralı vapurların siparişi Rotterdam'a verilir. I. Dünya Savaşı ve ardından yaşananlar sadece Haliç Vapurları Şirketi'ni değil, İstanbul'da faaliyet gösteren ve taşımacılıkla uğraşan diğer şirketleri de olumsuz etkiler. Harbin getirdiği iktisadi kayıplarla sefaletin yanında İstanbul'un nüfusu da büyük ölçüde azalır. Savaşla beraber en önemli gider kalemi olan kömür fiyatlarında yaşanan olağanüstü artış ve kömür tedarikindeki sıkıntılar da şirketi zorlamaya başlar.

Tablo 4- Haliç Vapurları Şirketi'nin gelir-gider hesapları

Sene	Gelir (lira)	Gider (lira)	Kâr, Zarar (-) Lira
1911	52.333	52.575	- 242
1912	56.024	55.468	556
1913	61.939	50.655	11.284
1914	53.984	33.350	20.818
1917	57.924	61.842	-3.918
1920			-38.302
1921	392.540	377.554	14.986
1922	371.866	367.770	4.096

1917 senesi de şirket açısından zor geçer; yolcu taşıyan vapur sayısı bir ara ikiye kadar inmesine rağmen, önceki seneye göre nakledilen yolcu sayısı artar; ancak, yolcuların yarısı 10 paraya taşınan askerler olduğu için bu artış aynı şekilde şirketin bilançolarına yansımaz. 1921'de hesaplar 14.986 lira fazla verir; ayrıca, savaşın sona ermesinin ardından başlayan kömür fiyatlarındaki düşüş de devam eder. Öte yandan kiralanan vapurlardan ötürü Harbiye Nezareti'yle şirket arasındaki görüşmelerde de anlaşma sağlanır; ancak, hesaplar henüz tesviye edilemeden Osmanlı Devleti ortadan kalktığı için şirket, görüşmelerini yeni devletin temsilcileriyle sürdürür.¹⁴⁸

¹⁴⁸ Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer*, s. 83-88.



– قايغجي! قايغ قايغ!
– نه باغريورسون به! يتيشه بيلورسن يتيشده، چيكنه

27- “Kaptan: - Kayıkçı! Kayık kayık! Kayıkçı: - Ne bağıryorson be! Yetişebilersen yetiş de çiğne!” (Çingiraklı Tatar, 25 Nisan 1289, s. 3)

Haliç'te vapur trafiğinin ve yolcu taşımacılığının önündeki en önemli engel, Kâğıthane ve Kasımpaşa derelerinin taşıdığı alüvyonların denizi doldurup vapurların iskelelere yanaşmasına mani olmasıydı. Haliç'in dolmasının bir nedeni de, XIX. yüzyıldan itibaren bölgede kurulan sanayi tesisleriyle odun ve kömür depolarının atıklarının ve belediyenin topladığı çöp ve molozların Haliç'e dökülmesiydi. Hükûmet, bu kronik sorunu çözmek adına, bazı koruyucu tedbirler almanın yanında, alüvyonların oluşturduğu balçığın temizlenmesi için de birtakım çalışmalar yapmıştır. Haliç'te odun ve kömür deposu açılmasını ve denize çöp dökülmesini yasaklar; ruhsatsız fabrikaları kapatır; fabrikalara denizi kirliletmeyecek tedbirleri alma mecburiyeti getirir.¹⁴⁹

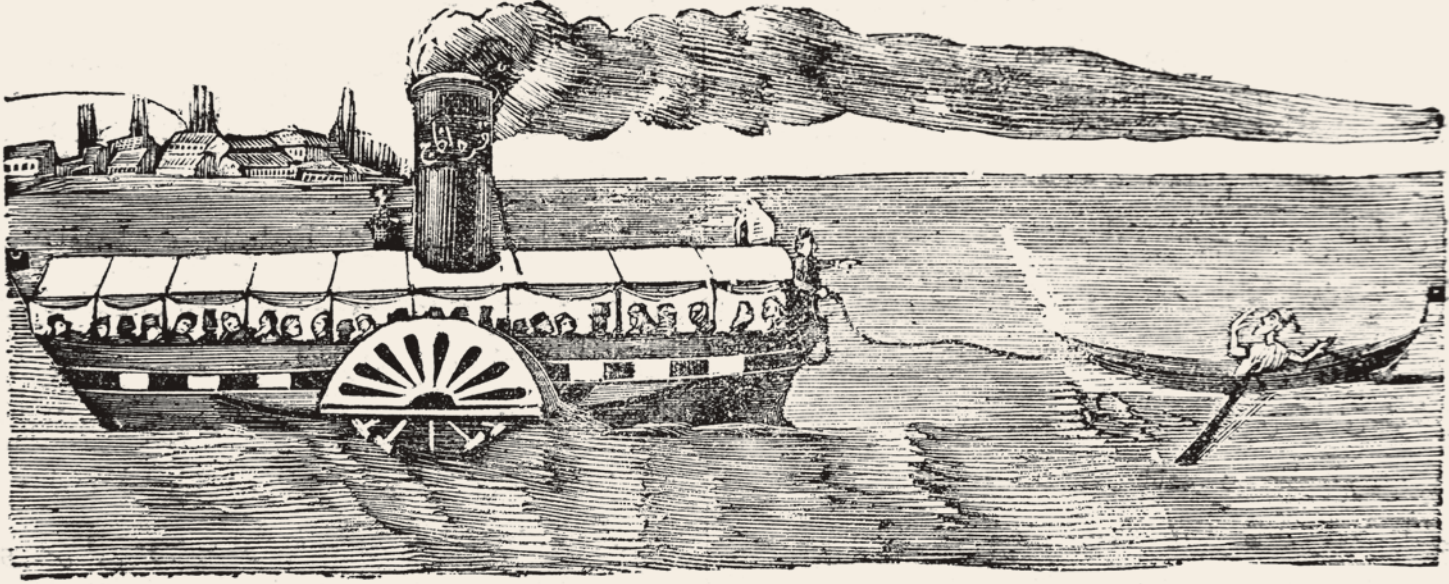
¹⁴⁹ Tiğınçe Oktar ve Hamdi Genç, “Osmanlı İstanbul’unda Haliç ve Çevresinde Kirlilik Sorunu”, *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyum Bildirileri*, İstanbul 2004, s. 585-587.

Haliç'te vapurlar için sorun yaratan söz konusu balçık ve alüvyonlar, bir zamanlar yararlı işler için kullanılırdı. Nitekim Evliya Çelebi, Eyüp’le Hasköy arasından çıkarılan balçığın kâse ve tabak yapımında kullanıldığını bildirmektedir (*Seyahatnâme*, haz. Orhan Şaik Gökyay, İstanbul 1995, c. 1, s. 27).

Ayrıca, tarak gemileri vasıtasıyla ve döner kovalarla denizden çıkarılan çamurlar mavnalarla daha derin yerlere taşınarak Haliç temizlenir; böylece, tarak gemileri denizi derinleştirip gemilerin geçebileceği kanallar açar ve bu iş, belirli periyotlarla tekrarlanırdı.

I. Dünya Savaşı öncesinde yolcu sayısı ve gelirler yönünden olumlu bir tabloya sahip olan şirket, savaşla birlikte enflasyon, piyasaların istikrarsızlığı ve girdilerin yüksekliği yüzünden çok zor günler geçirir; hükûmet nakil vasıtalarına el koyduğu ve vapurlarının önemli bir bölümünü kiraladığı için taşıma faaliyetlerini yürütmekte zorlanır ve halkla hükûmet arasında sıkışıp kalır. Yolcuların işletmeden şikâyeti, vapur ve iskelelerin eskiliği ve pisliği, personelin yolculara kötü davrandığı, vapurların hareket saatlerinin düzensizliği ve kırık döküklüğü ile yavaşlığı konularında yoğunlaşır. Hızlı telaffuzdan dolayı halk arasında Eyüp kelimesinden bozma “îp vapurları” olarak da anılan bu vapurların¹⁵⁰ yavaşlığı, İstanbul’un günlük konuşma diline bile girer.

¹⁵⁰ R. Ekrem Koçu, “Eyyubsultan Vapurları”, *İst.A*, X, 5468.



چماچی - بابا یورله آلی ایپی باغله .
قایقچی - ای والله اولادم بشقه وقت بوکون ایشم عجله دیر .

28- Karaağaç vapurunun çımacısı, elindeki ipi yaşlı bir kayıkçıya sarkıtarak “Baba yorulma, al ipi bağla.” diye seslenip vapurla kayığı çekmek ve kayıkçıya yardım etmek ister; ihtiyar kayıkçı, bunun üzerine “Eyvallah evladım, başka vakit, bugün işim aceledir.” cevabını vererek kayığının vapurdan daha hızlı olduğunu mizahi bir üslupla ima eder (Çingiraklı Tatar, nr. 26, 27 Haziran 1289, s. 3)

Nitekim, Ahmed Rasim, dönemin basın ve günlük konuşma dilinde yavaşlığı ve tembelliği ifade edebilmek için “Eyüp vapuru” nitelemesinin yapıldığını yazar ve bu durumu:

O zamanlar basın dilinde, konuşmalar sırasında, yavaşlığa ve tembelliğe iki şey örnek olarak verilir: karada tramvaylar, denizde Eyüp vapurları. Hayal, Çaylak, Karagöz gibi mizah dergileri, tevârüd benzeri olarak, herhangi bir sayılarında bunlardan söz edecek olsalar, arabacı veya kaptanın: -sakallı çekil! -kayıkçı, sağımı al! diye korku ile attığı nâralara, -yetiş de çiğne! diye verdikleri alaylı cevabı karşılık tutarlardı.

şeklinde istihzalı bir örnekle izah eder.¹⁵¹ Yine, Çingiraklı Tatar’da yer alan bir karikatürde, Karaağaç vapurunun çımacısı, elindeki ipi yaşlı bir kayıkçıya

sarkıtarak “Baba yorulma, al ipi bağla.” diye seslenip vapurla kayığı çekmek ve kayıkçıya yardım etmek ister; ihtiyar kayıkçı, bunun üzerine “Eyvallah evladım, başka vakit, bugün işim aceledir.” cevabını vererek kayığının vapurdan daha hızlı olduğunu mizahi bir üslupla ima eder.¹⁵²

İstanbul’da modern deniz ulaşımı, Sultan II. Mahmud’un 1828’de *Swift (Sagir)* isimli İngiliz bandıralı vapuru satın almasıyla başlatılabilir; zira iş, bu vapurun satın alınmasıyla bitmez ve bu dönemde hem satın alma ve hem de makinesini İngiltere’den getirtip teknesini İstanbul’da inşa etme yöntemleriyle Tersane’de kullanılan vapur sayısı giderek artar. Vapurların geleneksel deniz taşıma aracı olan kayıkların yerini almaya başlaması, İstanbul’un şehir içi ulaşım sisteminin mahiyetini değiştirir. Bu gelişmeleri, Tanzimat’tan sonra kapitülasyonları gerekçe gösteren bazı yabancı

151 *Eşkâl-i Zaman*, İstanbul 1992, s. 5. Ahmed Rasim’in bahsettiği bu konuyu izah eden karikatür, Çingiraklı Tatar isimli mizah gazetesinde yer almaktadır (nr. 9 (7 Mayıs 1873/25 Nisan 1289), s. 3).

152 Çingiraklı Tatar, nr. 26 (9 Temmuz 1873/27 Haziran 1289), s. 3.



29- Eminönü İskelesi (Yıldız Albümleri)

girişimcilerin Karadeniz'e çıkacak yelkenli gemileri vapurlarla çekmeleri ve ardından da işi Boğaziçi'nde vapurla yolcu taşımaya kadar vardırımları izler. Uluslararası hukuka aykırı olan bu oldu-bittiye ve fiilî duruma engel olamayan hükûmetin, 1844 yılı başından itibaren Tersane'ye ait vapurlarla Boğaziçi'nde devlet eliyle yolcu ve eşya taşımacılığını başlatması ve bir süre sonra da özel sektöre Şirket-i Hayriye ile Haliç vapurları imtiyazlarını vermesi, İstanbul'un deniz ulaşımı açısından önemli gelişmelerdi. Yine, Tersane'ye ait vapurlarla İstanbul ile yakın veya uzak çevresi arasında başlatmış olduğu ve daha sonra Fevaid-i Osmaniye ve İdare-i Mahsusa adlarıyla devam ettirdiği seferler de bu bağlamda değerlendirilebilir. II. Meşrutiyet'ten sonra ise bunlara özel sektörün kurmuş olduğu denizcilik şirketleri eklenir. Bu şirket ve idarelerin neredeyse tamamı Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal ve bazıları ise günümüzde de faaliyetlerini sürdüren bazı şirket ve kuruluşlara temel teşkil etti. Nitekim, bugün hâlen faaliyetlerini sürdüren İstanbul Şehir Hatları Vapurları (İstanbul Deniz

Otobüsleri A.Ş.), Şirket-i Hayriye ile Haliç Vapurları Şirketi'nin ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri de İdare-i Mahsusa'nın tarihî temelleri üzerine kuruludur.

Burada ana hatlarını verdiğimiz bu serüven, kamuya yönelik hizmet veren taşımacılık sektörünün devletin aldığı kararlardan ve içinde bulunduğu siyasi ve iktisadi koşullardan çok etkilendiği gerçeğini açıkça ortaya koymaktadır. İster İdare-i Mahsusa gibi doğrudan devlet kurumları tarafından yönetilen, ister Şirket-i Hayriye gibi hissedarları arasında başta Sultan Abdülmecid ve Mustafa Reşid Paşa olmak üzere ağırlıklı olarak devlet adamları bulunup devletin korumasına mazhar olan ve isterse Haliç Vapurları Şirketi ile diğer denizcilik şirketleri gibi özel sektör tarafından kurulan işletmeler olsun, bu durum değişmemekteydi. Kamuya yönelik hizmet veren bu işletmelerde çalışan personel, diğer işçi ve memurlar gibi şartlar oluştuğunda greve başvurma imkânına sahip değillerdi; zira, hükûmet, bu kadar önemli bir kamu hizmetinin aksamaması için özellikle 1908 grevlerinden sonra bu iş kolunda



yapılacak grevlere ciddi kısıtlamalar getirdi. Öte yandan, bu işletmeler savaş ve olağanüstü durumlarda belirli şartlarla vapurlarını ve personelini devletin hizmetine vermek durumundaydı. Her ne kadar bu hizmet karşılığında belli bir kira veya vapurların zarar görmesi durumunda tazminat ödense de, hükûmetin ulaşım vasıtalarına el koymasından dolayı şirketlerin taşıma kapasiteleri daraldığı için sivil ulaşımın aksadığı ve halkla vapur idarecilerinin karşı karşıya geldiği görülür. İstanbul'da faaliyet gösteren deniz taşıma şirketlerinin bilançoları, kriz ve savaş dönemlerinin şirketler açısından gayet sıkıntılı geçtiğini ortaya koymaktadır. Belirtilmesi gereken bir husus da, hükûmetin, Şirket-i Hayriye ve Haliç Vapurları Şirketi gibi bazı şirketlerin yıllık gelirlerinin belli bir kısmını, modern belediyeler gibi bağımsız gelirlerinin olmasını istediği İstanbul Şehremaneti'ne tahsis etmesiydi.

Bu çalışma ile, İstanbul'un şehir içi deniz ulaşımının merkezinde yer alan Şirket-i Hayriye'nin kuruluş tarihi etrafında literatürde mevcut belirsizlikler giderilerek

şirketin 1850 sonbaharında kurulmuş olduğu hususu belgelere dayanılarak açıklığa kavuşturuldu. Ayrıca, İstanbul ve Boğaziçi'nde vapurla yolcu taşımacılığı için altyapının gayet zayıf olduğu 1840'lı yıllarda vapurların yanaşabileceği iskeleler ile yolcular için bekleme salonlarının olmadığı, kıyıya yanaşamayan vapurların açıkta demirleyip yolcuların kayıklarla vapurlara taşındığı, iskelelerde ve vapurlarda kadın ve erkekler için ayrı salonların olmadığı gerekçeleriyle 1850 sonbaharına kadar Müslüman kadınların şehir içi yolcu vapurlarına binmesine yaklaşık on yıl hükûmet tarafından izin verilmediği, ilk kez bu makale ile ortaya konuldu.

Netice itibarıyla, Tanzimat'tan sonra İstanbul'da deniz taşımacılığı alanında yapılan bu düzenlemeler, kurulan özel taşımacılık şirketleri ile devlete ait vapur idarelerinin iktisadi ve sosyal alanda büyük bir tecrübe ve birikimin Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal etmesine vesile olduğu işaret edilmesi gereken bir husustur.