

İlk araba vapuru, bir Türk'ün buluşu

Şirket-i Hayriye, 1851'den 1945 yılına kadar, 94 yıl boyunca Boğaziçi'nde yolcu taşımacılığı yaptı. Ancak dünyadaki ilk araba vapurunu işletme şerefi de bu şirkete ve 'Şirket-i Hayriye'nin ruhu', diyebileceğimiz Hüseyin Haki Efendi'ye aitti.

ESER TUTEL

İlk araba vapuru 'Suhulet' (1872-1961), Kabataş iskelesinde.

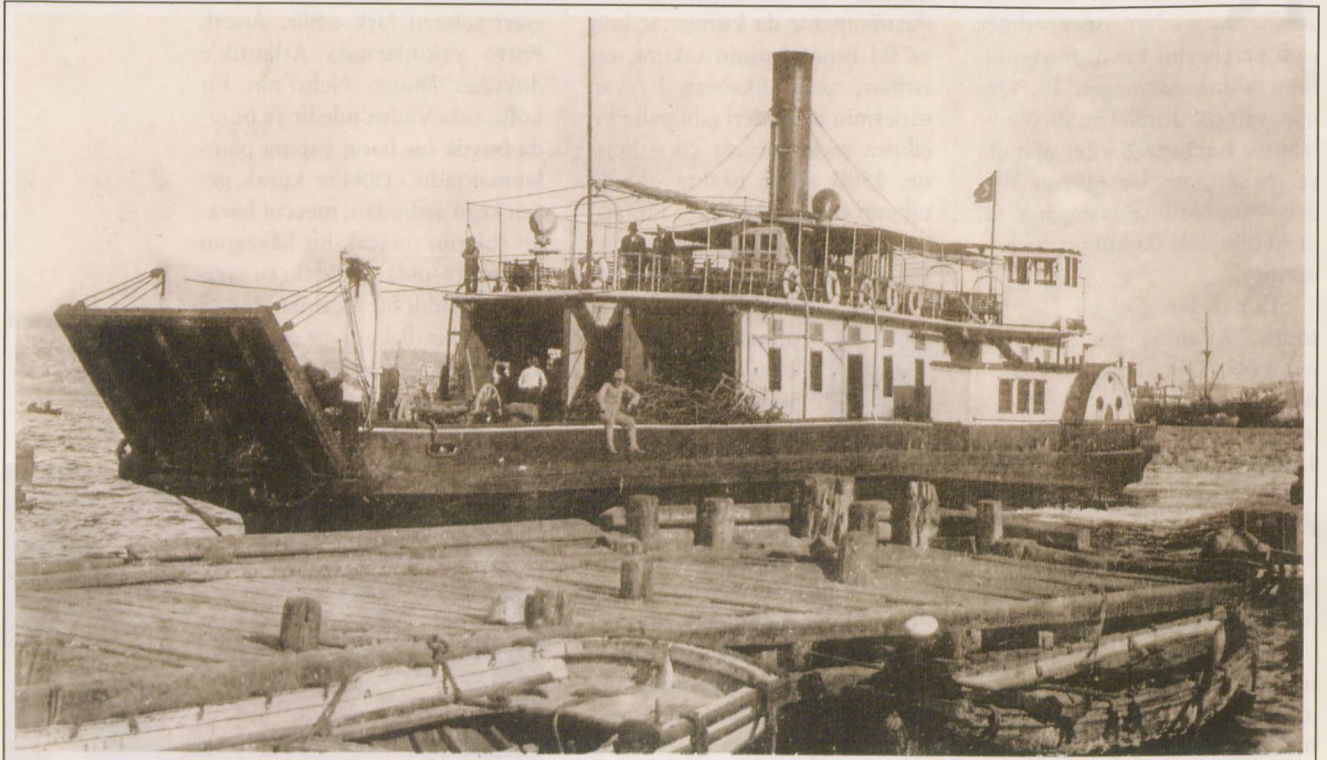
Yakın zamanlara kadar, Üsküdar'la Beşiktaş arasında çalışmakta olan 'Hüseyin Haki' adlı bir araba vapurumuz vardı. Onun, bacasından ince bir siyah duman koyvererek nazlı nazlı geldiğini görenler arasında, bu vapura niçin bu adın verilmiş olduğunu

merak eden olmuş mudur, hep düşünmüşümdür.

Kimdir bu Hüseyin Haki Efendi? Ne zaman yaşamıştır? Neler yapmıştır ki, adı bir araba vapurunda yaşatılmak istenmiştir? Gerçekten merak etmeye değer... Hüseyin Haki'nin öyküsü, biraz da Şirket-i Hayriye'nin öyküsüdür.

1840'lı yıllarda, Tersane-i Amire'nin küçük vapurları Boğaziçi'ne, daha büyükçe olanları da Tekirdağ, İzmit, Çanakkale, Selanik, İzmir ya da Karadeniz iskelelerine yolcu, yük taşıyorlardı. Ama 1850'lere gelindiğinde, Şirket-i Hayriye vapurları ortaya çıktılar.

İlleride, 100 yıla yakın bir sü-



re aralıksız hizmet verecek olan bu vapurculuk şirketi, 17 Ocak 1851 günü Sultan Abdülmecid'in irade-i seniyyesiyle kuruldu. Adı, "halkın yararına olan şirket" anlamına gelen bu vapurculuk şirketi, bizde kurulan ilk 'anonim şirket' oldu.

ŞİRKET-İ HAYRİYE DEVREDE

Şirket-i Hayriye, ilk olarak İngiltere'de John Robert White adlı tersane sahibinin tezgahlarına, altı yolcu vapuru birden ısmarladı.

İngiltere'deki tersane, önce yapımı tamamlanan ilk iki vapuru gönderdi, sonra da öteki dördünü...

1852 yılında törenler yapıldı, kurbanlar kesildi, dualar edildi ve ilk sefer, Köprü'den Üsküdar iskelesine yapıldı.

O yıllarda bizde deniz işletmeciliği yeterince bilinmediği için, idare, şirketin çalıştırılmasını 'mültezim' denen aracı bir kişiye devretmişti. İşlerin ters gitmesi üzerine, 1855'te aradaki anlaşma feshedilerek işler bu sefer de bir başka mültezime devredildi.

MÜLTEZİMLERİN YANLIŞ İDARESİ

Yıllar geçiyor, şirket bir türlü gerektiği gibi idare edilemiyordu. 1860'a gelindiğinde, şirket 9 yıllık olmuştu ve vapurları, Köprü'den Boğaz'a günde karşılıklı altı sefer yapmaktaydı, ama işler hâlâ rayına oturtulamamıştı. Çünkü deniz işletmeciliği, Galata sarraflarının, bankerlerin, sıradan tüccarların altından kalkabilecekleri işlerden değildi. Özel bir iş alanıydı. Bilgi istiyordu, tecrübe istiyordu.

O sıralarda işlerin başına getirilen tüccardan Ali Hilmi Efendi, şirketin mültezimlerle yürütülemeyeceğini görmüş, ilk işi, dört kişiden oluşan bir İdare Meclisi kurmak olmuştu. Bu dört kişinin arasında yer alanlar-

dan biri de, Hüseyin Haki Efendi'ydi...

ŞİRKETİN İKİNCİ KURUCUSU GİBİ

İşte, bilgili, zeki ve dürüst bir kimse olan bu Hüseyin Haki Efendi, 1867'de Şirket-i Hayriye'nin yönetiminde görev aldıktan sonra, kısa zamanda yükselerek şirketin müdürlüğüne getirildi. Yaptığı çalışmalarla da Şirket-i Hayriye'yi iflas batağından kurtarmakla kalmadı, aynı zamanda güçlenmesini de sağladı. 1867'den 1894'e kadar süren 27 yıllık idare heyeti reisliği ve müdürlüğü sırasında, şirketin gelişmesi için gerçekten önemli ve büyük adımlar attı. Bu nedenle onun için, 'Şirket-i Hayriye'nin ikinci kurucusudur' demek çok yerinde olur.

HÜSEYİN HAKI NELER YAPTI?

Hüseyin Haki Efendi ilk iş olarak yeni bir yönetim kurulu oluşturdu. Muhasebe kayıtlarını tek tek elden geçirerek işlerin nerede aksadığını araştırdı. Bu arada yolsuzlukları önlemek için, 'usulü muzaaf' denilen çift defter tutma usulünü yerleştirdi.

Aksayan işleri düzene koymak amacıyla vapurlara, sayfaları İdare tarafından numaralan-



Hüseyin Haki Efendi kimdir?

Hüseyin Haki Efendi (fotoğrafta), Giritliydi. Kandiye eşrafından Cami-i Kebir mütevellisi Mehmet Efendi'nin oğluydu. Dokuz yaşında yetim kalınca, amcası onu Mısır'a yollamıştı. Hanukah'ta okumuş, Arapça'dan başka çok iyi Fransızca da öğrenmişti. Akıllı, zeki, çalışkan ve dürüst bir gençti. Onun bu hasletleri, ta Mısır Genel Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın kulağına kadar gitmiş olmalı ki, Paşa onu

Türkçe ve Fransızca hocası olarak sarayına aldı. Daha sonra da kızı Zeynep Hanım'ın -ki o sıralarda Kamil Bey'le evlenmişti- sarayının kethüdalığına getirdi.

Meraklısına not: İstanbul, Üsküdar'daki Zeynep Kamil Hastanesi, bu Zeynep Hanım'la eşi Kamil Bey'in kurduğu bir hayır kuruluşu olarak günümüzde de şifa dağıtmaktadır.

mış birer şikayet defteri koydu. Boğaz'da iskelesi olmayan köylere iskele binası yaptırmak üzere harekete geçti. Kabataş, Üsküdar, Mesarburnu (bugünkü



1870'li yıllarda Eminönü iskelesinin kalabalığı ve kıyıda, 'Suhulet' arabalı vapuru.

Kayıkçıların Suhulet'e direnişi

Önceleri Suhulet'in Kabataş-Sirkeci arasında çalıştırılması düşünüldüyse de sonradan Kabataş-Üsküdar arasında çalıştırılması uygun görüldü. İşe bakın ki, kayıkçı ve mavnacı esnafı, Şirket-i Hayriye'nin bu yeni vapurunun Boğaz'da at ve araba taşıyacak olmasından hiç hoşlanmadı. Zaten bu kayıkçılar, müşterilerini kaybetmeye başladıkları için, vapurların çalışmasını şöyle ya da böyle engellemek için fırsat kolluyorlardı. Gizlice camları taşıyorlar ya da en olmayacak yerde önlerine çıkarak yolunu kesmeye çalışıyorlardı. Bir başka sefer ise çok daha farklı bir engelleme yapmaya karar verdiler: Suhulet ilk seferinde Üsküdar'dan alacağı bir topçu kıtasını karşıya, Kabataş'a geçirecekti. Kayıkçılar hemen kayıklarını yan yana, birbirlerine zincirleyerek iskelenin önünü kapattılar. Akıllarınca, Suhulet'in gelip iskeleye yanaşmasını engelleyeceklerdi. Ama oradaki topçu bataryasının subayı, "Size üç dakikalık süre tanıyorum! Ya çekilirsiniz ya da hepinizi cehenneme gönderirim!" diye öylesine bir gürlüdü ki, topların üzerlerine çevrildiğini gören kayıkçılar, selameti zincirleri kesip iskelenin önünü açmakta buldular.



Sarıyer) ve Harem vapur iskeleleri onun zamanında yapılarak hizmete sokuldu. Kışları bu iskelelerde soba yakılması mecburiyeti getirildi. Köprü'deki bekleme salonlarına, vapurların hareket saatlerinin yazılacağı birer tabela ile yanı başına birer saat yerleştirdi. Vapurlarda en az sekiz adet cankurtaran simidinin bulunması şart koşuldu.

Bu arada, Köprü'deki iskeleler için Belediye'ye belli bir kira ödenmesi kabul edildi.

Bütün bu önlem ve yenilikler sayesinde şirketin geliri çok kısa zamanda birden gözle görülür derecede arttı. Öyle ki, her akşam getirilen paraları koyup saklamak için şirketin faaliyet gösterdiği binada fazladan bir oda daha kiralanması gerekti.

ARABA VE EŞYA NAKLİ SORUNU

O yıllarda dünya denizciliğinin merkezi sayılan Londra'da bile araba ve benzeri araçlar, Thames nehrinin iki kıyısı arasında gerili iki zincir boyunca gidip gelen sal benzeri ilkel teknelerle karşıdan karşıya geçirilmekteydi.

Boğaziçi'nde de atların, arabaların, hele hele ordu araçlarının bir kıydan ötekine geçirilmeleri için, bu tip büyük teknelere ihtiyaç olduğu ortaya çıkmıştı.

Özellikle askeriye, top bataryalarını, koşum hayvanlarını Anadolu'dan Rumeli yakasına geçirirken büyük zorluklarla karşılaşmaktaydı. İlkel mavnalarla karşıya geçiş hem çok tehlikeli oluyor, hem de büyük zaman kaybına yol açıyordu.

Küçük sallarını Thames Nehri gibi dar su geçitlerinde gerili zincir boyunca karşıya çekmek bir yere kadar kolay olabiliyordu. Ama sert rüzgarların estiği, ayrıca şiddetli akıntıların tekneleri sürüklediği Boğaziçi gibi bir deniz geçidinde, büyük tekneler için böyle bir şey asla düşünülemezdi bile!

GÖRÜLMEMİŞ BİR TEKNE TİPİ

Hüseyin Haki Efendi, Boğaz'da at, araba ve eşya nakline bir kolaylık bulmak amacıyla düşündü, taşındı; sonra yıllarca umum müfettişlikte bulunmuş İskender Efendi ile şirketin Has-köy'deki fabrikasının sermimarı Mehmed Usta ile başbaşa verip o güne kadar benzeri görülmemiş bir tekne tipi yarattı.

Bugün 'araba vapuru' dediğimiz, iki tarafından da karaya indirilecek kapakları bulunan, hem ileri hem de geri gidebilen araba vapuru ya da 'feribot' dediğimiz gemilerin gerçek bir prototipiydi bu tekne.

Ana güvertesi baştan sona dümdüzdü, buraya atlar, arabalar alınacaktı. Yolcular da üstteki salonlara çıkacaklardı...

Hüseyin Haki Efendi, çizdikleri eskizleri Mehmed Usta'yla İngiltere'deki Maudslay Sons And Fields tezgahlarına gönderdi. 26 numara verilecek Suhulet ('Kolaylık') adlı bu ilk araba vapurunun inşası, 1871 yılında sona erdirildi. Teknesi sac olan vapur 555 gros, 157 net tonluktu. Uzunluğu 45.7 m., genişliği 8.5

m., su çekeri 3 m. kadardı. 450 beygir gücündeki tek silindirdirli iki genişlemeli makinesinin döndürdüğü yandan çarkla, saatte 7 mil hız yapabilecekti.

SUHULET İNGİLTERE'DEN GELİYOR

Vapurun İngiltere'den yurda getirilmesi pek de kolay olmadı. Suhulet, şiddetli fırtınalar nedeniyle birkaç kere sulara kaynamak tehlikesi atlattı. Öyle ki, İngiliz kaptanın, su kesimi az, üstü havaleli, safrası olmayan, üstelik de boş bir tekneyle, böylesine maceralı bir yolculuğa bir daha asla çıkmayacağına yemin ettiği



söylenir.

Sonuçta Suhulet, sapasağlam bir şekilde İstanbul'a varabildi ve 1872 yılının başlarında hizmete kondu. Hemen arkasından aynı tersaneye bir eşi daha ısımarlandı: 27 numara verilecek Sahilbent'in ilkinden farkı, tek yerine çift makineli olmasıydı. Adı 'İki kıyıyı bağlayan' anlamına geliyordu. Vapurlara bu isimleri ünlü vatan şairimiz Namık Kemal'in koyduğu rivayet edilir.

69 BACA NUMARALI VAPUR

Bu iki vapur o kadar sağlam çıktı ki, ilki 89 yıl çalıştırıldıktan sonra, ancak 1961'de, sökülmeğe üzere satıldı. İkincisi de 1959'da hizmet dışı bırakıldıktan sonra satıldı; birkaç kez el değiştirdi, değişikliklere uğradı. 125 yıl sonra, 1996'da, hâlâ çalışmaya devam etmekteydi.

Şirket-i Hayriye'nin ruhu, Hüseyin Haki Efendi idi. Yıllarını hep şirketin iyi elerde dürüst bir şekilde çalıştırılması için harcamıştı. 1894'te hastalanarak işten ayrıldı; 1895'te ise 7 Ocak günü, gözlerini hayata yumdu.

Şirket, 1911'de hizmete koyduğu 69 baca numaralı vapuruna onun adını verdi. Fakat bu vapur, Şehir Hatları İşletmesi'ne satılınca, adı Göztepe olarak değiştirildi. Aradan yıllar geçti. Şehir Hatları İşletmesi, 1963'te Haliç Tersanesi'nde inşa ettirdiği bir araba vapuruna yine Hüseyin Haki adını verdi. Yıllarca bu değerli yöneticinin adını liman sularında gezdiren bu vapur da 80'li yıllarda kadro dışı bırakıldı.

Bugün Hüseyin Haki adını taşıyan bir vapurumuz yok. Ama Hüseyin Haki Efendi'nin adı, sivil denizcilik tarihimizin çok önemli bir kişisi olarak hâlâ denizcilerin kalbinde yaşamakta devam ediyor. ■

19. yüzyılın sonlarında Boğaziçi'nde deniz trafiği: Solda, bir Şirket-i Hayriye vapuru; sağda ise bir sefaret yatı. Küçük portrede, Şirket-i Hayriye umumi müfettişlerinden İskender Efendi. Altta, solda; Suhulet araba vapuru 1940'larda, araçları boşaltıyor.