

Eskiden İstanbul demek,
her şeyden önce deniz demek, vapur demek,
iskele demektir.

Boğaz İskeleleri Vapura Hasret

İlk tarifeli yolcu vapuru seferlerinin başlatıldığı liman kentlerinden biri, İstanbul olmuştur. Şirket-i Hayriye adlı vapurculuk şirketinin 1851’de kurulmasından önce, 1840’lı yıllarda Tersane-i Amire’nin yolcu vapurları, Boğaz sularında seyrek de olsa düzenli olarak halkın yararına hizmet vermeye başlamıştı. Ondan da önceleri, 1837’de, biri İngiliz, öteki Rus iki yolcu vapurunun kapitülasyonlardan yararlanarak Boğaz sularında yolcu taşımaya giriştiği biliniyor.

Bu nedenle, İstanbul demek, camileri, minareleri, konakları, yalıları, inişleri, yokuşları kadar vapur demek, iskele demektir. Başınızın üzerinde çığlık çığlığa uçuşan kocaman martılar, boş bulunduğunuz bir anda düdüğünü öttürerek sizi sıçratan vapurlar, eski Boğaziçi’nin ayrılmaz birer parçası olan iskelelerin şiirsel görünüşünü tamamlardı. Hele hele o, semaver bacalı, koca davlumbazlı, muşamba tenteli, siyah kuğudan farksız eski Boğaz vapurları...

Yolcular Vapurları Kahvelerde Beklerdi

Boğaziçi, ancak Şirket-i Hayriye vapurlarının düzenli bir şekilde seferler yapmaya başlamasından sonra kalabalıklaştı, canlılık kazandı. Küçük yerleşim merkezleri, ancak vapurlar yolcu taşımaya başladıktan sonra gelişti, birer köy halini aldı.

Şirket-i Hayriye'nin kuruluş yıllarında Boğaz'da vapurların yanaşabileceği iskeleler henüz yok gibiydi; hepsi ihtiyaç karşısında birer ikişer yapılarak hizmete sokuldu. Yine de iskele sayısı çok azdı. Kaldı ki, çoğu iskelelerin de bekleme mahalleri yoktu. Yolcular, kış günlerinde, vapur ilerdeki burnun gerisinden çıkıp kendini gösterinceye kadar en yakın kahvelerden birinde beklemek zorundalardı. Yapıtılan iskelelerin sayısı zaman içinde arttı. Yanlarına birer bekleme mahalli yaptırıldı. Buraya bir gişe yerleştirildi, memur ve çımacı için odalar ayrıldı. Hemen hepsinin de yakınında bir iskele camiinin yer aldığı çoğu iskelenin bir kenarında da büfe-aktar arası küçücük bir satış yeri açıldı.

Başlangıçta, vapurların, iskelesi olmayan köylerde önu yeterince derin yalılarından birine yanaşıp, yolcularını oradan aldıkları da olmuştu. Bazı kimseler de vapura kendi sandalıyla yanaşır, artık baş tarafından mı olur, yan tarafından mı, nereden kolaylarına gelirse, vapura oradan çıkmaya çalışırlardı; bu da kazalara yol açacağı için çok geçmeden yasaklandı. Çünkü, sandalın, anafora kapılıp koca çarkın arasında içindekilerle birlikte hurdahaş olması işten bile değildi.

Yolcular önceleri iskeledeki memur-

dan bir marka alır, vapura girince de bu markayla içerde dolaşan biletçiye, bilet kestirirdi. Sonradan bu gereksiz usulden vazgeçildi; biletler doğrudan doğruya iskeledeki bilet gişesinde satılmaya başlandı. Vapurdaki görevli, biletleri elindeki zımbayla delerek iptal ederdi ki, bu usul iskelelere jeton turnikelerinin yerleştirildiği 80'li yıllara kadar sürdü, gitti. Günümüzde, ne ellerinde zımba, biletçiler kaldı, ne de o yeşil dört köşe mukavvadan, arkalarında gidış-dönüş yazılı vapur biletleri... O güzelim Boğaz vapurları yok olup gittikten sonra, biletler yok olmuş, dert mi?

Yüzyılımızın başlarında Köprü'den Salıpazarı iskelesine vapur işletildiğini biliyor muydunuz? 1905 yılında açılan Köprü-Salıpazarı-Kabataş hattında yıllarca küçücük bir vapur çalıştı, durdu. "İşgüzar" adlı bu minik vapur yavrusu, aslında 15 net tonluk, teknesi sacdan, tek silindirli bir çatanaydı. 1881'de, Şirket'in Hasköy'deki fabrikasında İngiltere'den getirilen parçaların monte edilmesiyle ortaya çıkartılmıştı. Saate 6 mil hız yapabiliyordu. Anlaşılan, o tarihlerde Köprü'den Salıpazarı'na ve Kabataş'a, saatte 6 millik hızla da olsa, denizden gitmek, karadan gitmekten daha kolay, daha çabuk, daha da ucuzdu. Yakınında bir de deniz hamamı bulunan ve odun depolarının arasına sıkışmış kalmış olan iskele, sonraki yıllarda hattın kaldırılmasıyla ortadan kalktı.

Sürre Alayı Kabataş İskelesi'nde

Kabataş iskelesi, 50'li yıllara kadar ahşap, derme çatma bir iskeleydi. Önceleri

kıyı henüz doldurulmadığı için bugünkü yerine göre hayli içerde, küçük limanın yanı başındaydı ve rıhtım da daha inşa edilmemişti. Yanı başında da -kısa bir süre önce temizlenip yeniden yerine yerleştirilen-mermer bir liman kitabesi yer alıyordu.

Kabataş iskelesine hem yolcu vapurları yanaşır, hem de Boğaz'ın iki yakasını birbirine bağlayan araba vapurları kapak atardı. Bu iskele Avrupa ile Asya'yı birbirine bağlayan araba vapurlarının iskelesi olması bakımından büyük önem taşıyordu. Öyle ki, her yıl Arabistan çöllерinin yolunu tutan Sürre Alayı, Üsküdar'a Kabataş'tan kalkan yandan çarklı emektar "Suhule" ya da "Sabibeni" adlı araba vapurlarıyla geçerdi.

Her yıl recep ayının 12'sinde meraklı kişiler, padişah tarafından Mekke'ye doğru yola çıkan göz kamaştırıcı hediyeleri, bu arada Kâbe örtüsünü de taşıyan allı pullu, süslü püslü develeri görmek için Kabataş'a inen yollara dizilirler, sabır ve heyecanlı alayın geçmesini beklerlerdi.

Kabataş meydanı zaman içinde yeniden düzenlendi, elden geldiğince genişletilmeye çalışıldı. Ama 1970'li yıllardan itibaren motorlu araç sayısının hızla çoğalması karşısında ihtiyaca cevap veremez hale geldi. Peş peşe sıralanan arabalar, araba vapuruna girebilmek için saatlerce beklemek zorunda kalıyordu. Artık İstanbul'da sayısı hızla artan otomobiller ne araba vapurları yetiyordu, ne de koskoca Kabataş ve Üsküdar meydanları...

Bugün, Üsküdar ile Kabataş arasında araba vapurları seferleri kaldırıldığı için Kabataş'a artık araba vapurları yanaşmıyor. 1989'da hizmete giren yeni Kabataş iskelesi, spiral kaynaklı çelik borular çakılarak inşa edildi. Aynı anda üç şehir hattı vapurunun bağlanmasına imkân veren bu yeni iskeleden yazları Adalar'a, Yalova'ya ve Çınarcık'a vapurlar kalkıyor. Yanında bir küçük iskele daha var ki, orası da her yarım saatte bir Üsküdar'a kalkan yolcu vapurlarının bağlandığı yer. Ama vapurlar çoğu zaman boş gidiyor, boş geliyor. Eski araba vapurlarının iskelesinde de şu sıralarda ya "Truva" ya da "Bandırma" gibi güzellikten yoksun feribotlar bağlanıyor.

Tarihi Hayrettin ve Beşiktaş İskeleleri

Bugünkü Barbaros Hayrettin Paşa iskelesinin olduğu yerde, çok eskiden beri rengârenk takaların, kapkara çatanaların, irili ufaklı motorların yanaştığı küçük bir ahşap iskele vardı. Buraya at arabalarıyla getirilen eşya, teknelere aktarılarak karşı kıyıya, genellikle de Üsküdar'a geçirilirdi. Bazen de atlar, arabalar...

Araba vapurları seferlerinin düzene



Kuzguncuk'da "muşamba tenteli, siyah kuğudan farksız" bir boğaz vapuru.

Eser Tutel Arşivi

konmasıyla Hayrettin iskelesi zamanla ortadan kalktı. Demir kazıkları uzun bir süre suyun içinde kaldı. Sonra, Beşiktaş iskelesinin yükünü hafifletmek amacıyla 1981 yılı kışında buraya çakılan çelik boruların üzerine bugünkü Barbaros Hayrettin Paşa iskelesi inşa edildi. Günümüzde bu iskeleye Boğaz hattı vapurları ile Beşiktaş-Kadıköy seferi yapan vapurlar yaşıyor.

Gelelim, yanı başındaki Beşiktaş'a... Boğaz'ın Rumeli kıyısındaki ilk büyük iskelesi olması bakımından her zaman büyük önem taşıyan bu binanın mimarı Ali Talât Bey'dir. 1913'te yapılmıştır. İki yanında iki kulesi bulunan bu iki katlı yığma kâgir bina günümüze kadar birkaç kez tadil, birkaç kez de tamir edilmiştir. 1941'de, zemin kat bekleme salonundaki sivri kemerli revaklı kısım, 1979'da üst kat kısmen camlı bölmelerle kapatılmıştır.

Beşiktaş iskelesi son olarak 1987'de, o zamanın parasıyla toplam 60 milyon liraya esash bir şekilde yenilendi. Yolcuların vapura girdiği alan genişletildi, bekleme salonunun girişine jeton turnikeleri yerleştirildi, ortadaki dört köşe sütunlara, -ne yazık ki güzelliği hâlâ tartışılıyor- ikisi birbirinin eşi, dört çini pano monte edildi.

İskele binasının üst katı 1950'li yıllara kadar düğün salonu olarak kullanılıyordu. Bir ara içkili lokanta da oldu. Halen, Denizcilik İşletmeleri emeklilerinin lokali. Aslında güzel manzarası olan bir mekân... Boğaz'ın, gemilerin, vapurların, kısıacası karşı kıyının bıkmadan seyredilebileceği bir salon... Ama nedendir bilinmez, bildim bileli işlek bir yer olmadı, gitti.

Ortaköy İskelesi mi, Botanik Bahçesi mi?

Eski fotoğraflara bakıyorum da, Ortaköy iskelesinin, bugünkü yerinde olmayıp, Büyük Mecidiye (yani bugünkü Ortaköy) Camii'nin kuzeyinde olduğunu görüyorum. Yani, şiddetli poyraza açık bir yerde... Bazen, Şirket-İ Hayriye kaptanları kış aylarında yandan çarklı vapurlarını kimbilir ne büyük zorluklarla bu iskeleye yanaştırabiliyorlardı, diye düşünürüm. İskele, sonradan caminin gerisine, bugünkü yerine nakledilmiş. İyi de edilmiş.

Ortaköy, Boğaz'ın sona kalan ahşap iskelelerinden biri... Şiddetli lodoslarda sular biraz yükseliyor, dalgalar iskeleyi yalamaya başlıyor, ama günümüzde senede kaç kez böylesine kuvvetli lodos oluyor ki... Zaten o zaman da vapur, iskeleye uğramadan doğruca yoluna devam edip gidiyor.

Günümüzde çiçek meraklısı, zevk sahibi hem iskele memuru hem de çimacısı Abdülaziz Kupş'i'nin sabırlı bakımı saye-



Beşiktaş İskelesi.

Eser Tutel Arşivi

sinde iskele bir botanik bahçesinden farksız. Bekleme salonunun içi de, dışı da mevsimine göre renk renk çiçekler, yeşil yapraklar., boy boy sarmaşıkla süslü... Keşke, öteki iskeleleri de böyle süsleyecek erbab-ı zevk görevliler çıksa da, o iskeleler de çiçeklerle süslenese...

Kuruçeşme iskelesi ne yazık ki bugün yok; aslında var da yok. Nasıl mı? Eski iskele parkın gerisinde, hâlâ iyi kötü yerinde duruyor ama, 40 yıldan fazla bir zamandan beri buraya vapur mapur uğramıyor.

Ama Arnavutköy iskelesi onun gibi şanssız çıkmadı. Eski ahşap iskele, 1980 sonrasında kıyı boyunca yalıların önünden geçirilen kazıklı yol nedeniyle geride kalınca, deniz kenarında yenisi inşa edildi. Eski iskele ahşapken, yenisi beton yapıldı. Bu arada hazır yapılmışken, bekleme mahallinin önündeki yolcu kapısının tepesine renkli çinilerle süslü bir Arnavutköy yazıldı.

Kaptanlara Ter Döktüren Bebek İskelesi

Bebek iskelesi de Boğaz'ın hâlâ ahşap olarak kalan son iskelelerinden... Hem parktaki ulu çınarların, atkestanelerinin gölgesinde kalan bekleme salonu ahşap, hem de kıyudaki, vapurun yanaşıp halatla bağlandığı asil iskele... Zaman zaman, vapurların kuvvetle bindirmeleri sonucu iskeleyi ayakta tutan direkler oynar! Zannederseniz ki, yanaşmak için ileri geri manevralar yapan vapur bir çarpısa, koca is-

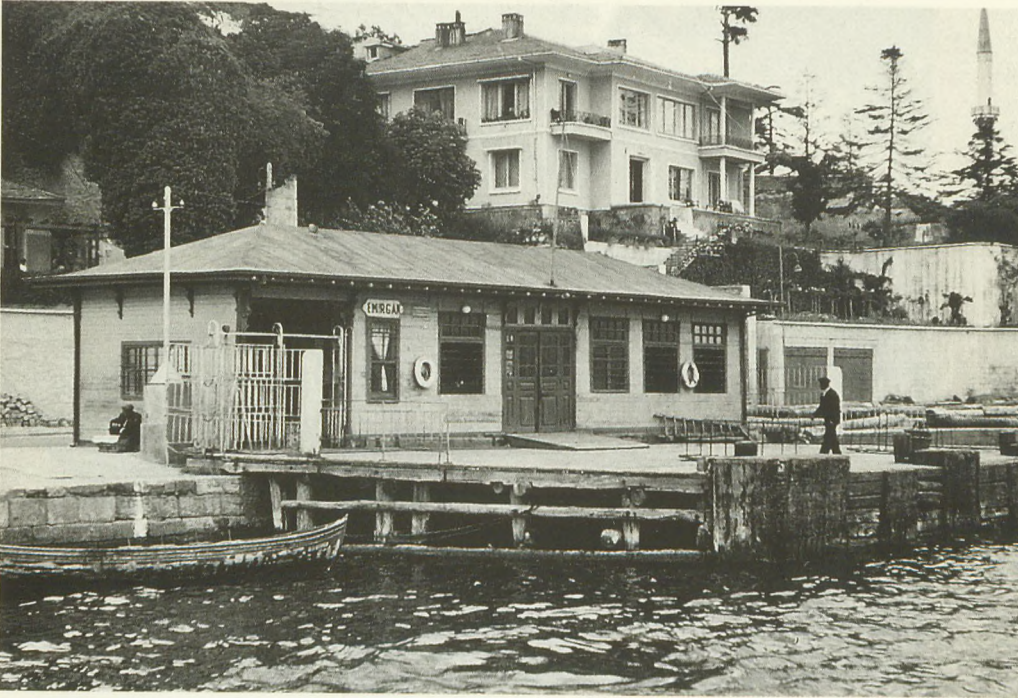
kele iskambil kâğıdı gibi yana doğru yıkılıverecektir!

O günlerde bir akşam, vapurdan çıktığınızda bir de bakarsanız ki iskeleye dikine kocaman bir şahmerdan kurulmuş. Yan tarafta da üstüste yığılmış yedi metrelik, sekiz metrelik kocaman kocaman ağaç kazıklar istiflenmiş! Bu kazıkların şahmerdanla denizin dibine çakılması günler sürer. Varsa çürüyenleri sökölüp atılır, böylece iskelenin ömrü birkaç yıl daha uzatılır.

1980'li yıllarda, nasıl bir düşüncenin ürünüyse, yat limanı yapılmak istenen güzelim koy, Bebekli sağduyu sahibi denizveserlerin şiddetle karşı çıkmasıyla, üstelik çalışmalara başlanmışken son anda kurtarıldı. Yoksa az kalsın açıktaki çakar fenerle kıyının arasını doldurup poyrazı önleyici bir mendirek inşa edeceklerdi.

Bebek, Boğaz'ın yanaşılması en zor ve tehlikeli iskelelerinden. Hıdıv'ın sarayının önleri çok sığ olduğundan, vapurlar, şamandıralarla belirtilmiş dar bir koridordan geçerek iskeleye yaklaşmak zorundalar. Özellikle yazları bu sahanın demirlemiş yatlar, motorlar, sandallarla dolu olduğu düşünülürse kaptanların bu daracık, üstelik de hayli sığ koridordan nasıl bir dikkatle geçmek zorunda oldukları daha iyi anlaşılır.

Bir sabah, 71 numaralı eski Şirket-İ Hayriye vapuru "Halas"ta dinlemiştim: Bir gün, "Halas"ın kaptanı, Bebek'e yanaşmak için makineye staper işareti vermiş. Vermiş ama, nasıl olduysa, aşağıda makineleri bir türlü stop ettirememişler. Bakmışlar, vapur ya demirli tekneleri paramparça ya da iskeleyi darmadağın ede-



Emirgân ve Kireçburnu İskeleleri.

Eser Tutel Arşivi

cek; tabii o sırada kendi de bir yerlere çarpıp karaya oturacak! Tek çare, makinenin sıkışan valfini koca bir balyozla vurarak açmak!

Balyozu can havliyle öyle bir indirmişler ki, sıkışan valfi ancak böyle ayırabilmişler. Ama "Halas" da tam yolla girdiği o daracık koridordan geçerek yine aynı hızla derin sulara çıkmış! Tehlike, kaptanın ve çarkçıbaşının serinkanlılığıyla kimsenin burnu kanamadan atlatılmış, ama gelin bir de onlara sorun! Dediklerine göre ecel terleri döken kaptanın, sefer dönüşü köprüde iskeleye ayak basınca ilk işi, hemen

idareye gidip emekliliğini istemek olmuş! Doğruysa, gerçekten heyecan verici bir olay... Değilse, günahı anlatanın boynuna...

Rumelihisarı, Boyacıköy, Emirgan ve de İstinye...

Eskiden Boğaziçi'nin en dar noktasında yer alan Rumelihisarı, halk arasında

Kayalar ya da Kayalar Mevkii diye anılırdı. Ama artık Kayalar adını ne bilen kalmış, ne de söyleyen...

Rumelihisar da son yıllarda kapatılıp kaderine terk edilen iskelelerden. Son gördüğümde bu ahşap iskelenin ne yazık ki, boyaları dökülmüştü, kırık camlarını kocaman örümcekler mekân tutmuştu.

Otobüslerde eziyet çekmektense gideceği yere deniz havası alarak vapurla rahat rahat gitmeyi tercih eden birkaç eski Boğaziçi sakininin, aralarında imza toplayıp iskelenin yeniden açılması için başvurduklarını okumuştum.

Sonuç: Sıfıra sıfır! Bir süredir bir kenarına "İskele Bar" tabelası iliştirilmişti. Ama artık yazları, Hisarlı çocukların denize dalıp çıkıp güneşlendikleri, sonra da aralarında güreş, boks, sumo, karate yarışımı benzersiz bir sporu uyguladıkları bir gösteri merkezi olmaktan öte, başka bir hizmet veremiyordu zavallı Rumelihisarı iskelesi. Son görevi, içkili bir balık lokantası olmak.

İskelenin geçmişinde bir de acı bir olay yer alıyor: Ünlü ressamlarımızdan Şevket Dağ'ın son nefesini verdiği yer olması! Anlattıklarına göre, üstad bir gün Rumelihisarı'ndaki evine vapurla dönerken kalp krizi geçirmiş. Etrafına toplananlar haklı olarak telaş etmişler.

Yolculardan biri, "Aman beyfendi, iyi misiniz?" diye sorunca, Şevket Bey, elinden geldiğince sakin olmaya çalışarak, "Ne demek iyi miyim, ölüyorum yahu!" demiş. "Ölüm dediğin davulla, dümbeleklerle gelmez ya! Böyle gelir işte!.."

Gerçekten de kalp krizi geçiren ressam, vapurdan iskeleye çıkartılırken oracıkta ruhunu teslim etmiş. Şimdi ise, iskelenin kendi can çekiyor.

Boyacıköy iskelesi 1930'larda kaldırılmış; Emirgân daha uzun ömürlü çıktı, 1990'da kapatıldı.

Birinci Dünya Savaşı'ndan önce, günde ortalama 480 yolcusu olan, ayrıca 110 misafiri de buyur eden İstinye İskelesi de bugünlerde var olmak mücadelesi verenlerden... 1991'de Tersane kaldırılıp işçiler de köyden elini eteğini çektiğinden beri, önüne bir duba bağlı duran bu iskelenin yolcuları giderek azalıyor. Bu kış, yılbaşından sonra ilk kez deneme mahiyetinde açılan Kadıköy-İstinye hattı, belki de bu iskeleye biraz olsun canlılık getirecekti, ama bu hattan sessiz sedasız vazgeçilmiş, yolcular da tam alışmak üzereyken, açığa kalmış.

“Aktarmalar Yeniköy’deeen!!!”

Boğaz’ın önemli iskelelerinden biri de Yeniköy iskelesi. Şirket-i Hayriye zamanında aktarmalar hep bu iskeleden yapılırdı. Köprü’deki, hatta öteki iskelelerde iskele görevlisi sürme kapıyı açarken binenlerin şaşımamaları için en yüksek sesiyle bağırarak onları uyarırdı:

“Aktarmalar Yeniköy’deeen!!!” diye.

Boğaz postasını yapan vapur Rumeli kıyısı boyunca iskelelere uğraya uğraya yukarı çıkarken, Kanlıca, Çubuklu, Paşabahçe, Beykoz ve Kavaklar gibi Anadolu yakası iskelelerine çıkacak yolcular Yeniköy’de iner, kendilerini karşı kıyıya götürecek vapuru beklerlerdi. Aktarmalar için sanıyorum, yolculardan fiyat farkı alınmazdı. Vapur hemen gelirse ne âlâ; ama bazen gecikir, o zaman da yolcular sabırsızlanarak söylenmeye başlardı. Sanıyorum, 50’li yıllarda eskiden beri uygulanagelen bu aktarma sisteminde vazgeçildi, böylece iskele üzerindeki o tatsız beklemelelere de son verildi.

Evet, Tarabya ve Kireçburnu... Bu iki iskelede de 1960’lı yıllardan sonra vapur uğramaz oldu. Tarabya iskelesi, yanı başında kale gibi yükselen Büyük Tarabya Otelinin plajı haline getirildi; yolcu çıkış mahalli, birkaç yıl daha yaygısını yere, tahtaların üzerine yayıp güneşlenen hanımlara, beylere hizmet etti. Sonra, o şirin iskele de kendini sökücülerin ellerinden kurtaramadı; tıpkı, bir sonraki, Boğaz’ın belki de en sert iklimli semti olarak bilinen Kireçburnu’ndaki kardeşi gibi.

Büyükdere iskelesi de, Arnavutköy iskelesi gibi hem var, hem yok. Eski Büyükdere iskelesi büyük, kırmızıya çalar rengiyle dikkati çeken, önü kemerli, büyük bir kâgir yapıydı. Ama sahil boyunca kazıklı yol geçirilip de denizden içerde kalınca yolun önüne yeni bir iskele binası inşa edilmesi mecburiyeti doğdu. Onarılıp restore edilen eski iskele binası 1994 yılının Eylül ayında satışa çıkarıldıysa da satılamadı.

Çımacının Sahiplendiği Ayı Balığı

Kuruçeşme’de doğan, sonradan Sarıyer’de oturan annem, 1910’lu yıllarda eski iskelenin altında bir ayıbalığının yaşadığını anlatırdı. Bu, o zamanlar için pek de



Yenimahalle İskelesi

Eser Tutel Arşivi

şasıllacak bir şey değildi, çünkü o yıllarda Boğaziçi’nde foklar da yaşardı, sürülerle yunus da... Ne olduysa 1950’lerden sonra oldu. Önce foklar Boğaz’dan kaçıp gitti, sonra yunuslar... Bu gidişle de, pek yakında tüm balıklar, tüm yaratıklar...

Büyükdere iskelesi çımacısının sahip çıktığı bu fok, insanlardan kaçmaz, aksine sandallara sokulur, gençlerle balıkçılarla oynar. Bir gün bakmışlar, yanında bir de yavrusu var. Büyükdere’liler sabahları ana-oğul fokları görmeden, gözleriyle de olsa onları sevmeden vapura binmez olmuşlar. Hele çocuklar balık atarak onları elleriyle beslerlermiş. Ama bir gün yavru ayıbalığı, vapurun birinin iskelede bindirmesi sırasında kazıklar arasında kalınca, sıkışıp parçalanmış. Annem, zavallı ana ayıbalığının evlat açısından günlerce, hem de gözlerinden yaşlar gelerek ağladığını anlatırdı.

Birinci Dünya Savaşı’ndan önceki yıllarda Şirket-i Hayriye vapurları bu iskelede her gün ortalama 1.024 kişi taşıyor. Yazları ise, iskelenin cuma ve pazarları 967, misafir olarak da 440 kişi gidip geleni olurmuş. İskelenin gişesi de o zamanın parasıyla 1.300 kuruş kazanıyormuş! Ya bugün? Bütün bu kalabalığın belki de yüz mislini hep karadan otomobiller, minübüsler, otobüsler taşıyor, bunca parayı da onlar kazanıyor.

Sarıyer’e Sabah Akşam Tek Bir Vapur Var

Şimdi Sarıyer’e vardık. Eskiden Mesarburnu diye adlandırılan Sarıyer de Bo-

ğaz’ın önemli iskelelerinden. Ama artık Sarıyer’in de vapur yolcusu çok azaldı. Taksim’den Sarıyer’e ilk IETT otobüsünün çalışmaya başladığı 1948’den beri, vapur yolcusunun sayısı gözle görülür şekilde azalmaya başlamış. Bugün, kış akşamları, tek bir vapur var. Sabahleyin de Sarıyer’den Köprü’ye yine tek bir vapur iniyor.

Buna karşılık Eminönü’nden, Taksim’den, Beşiktaş’tan, Sarıyer’e, Rumelikavağı’na sık sık, üstelik de kalabalık mı kalabalık otobüsler gidip geliyor.

Günümüzde Boğaz yolcularının vapur yerine otobüsü tercih etmesindeki suç, hâlâ eski sistem vapurlarla birlikte çağdaş deniz otobüsleri de çalıştırmayan ve de halkı deniz yoluna çekemeyen Denizcilik İşletmeleri’nde aramamalı da kimde aramalı? Bereket, AnadoluKavağı-Rumelikavağı-Sarıyer arasında ring yapan vapurlarla, ayrıca gezi seferleri yapan vapurlar da çalışıyor da, Sarıyer iskelesinin kapısına kilit vurulmuyor.

Yenimahalle’ye en son olarak vapur 1982 kışında uğramış. Aynı yılın yaz tarifesinde, iskeleler arasında Yenimahalle adı yer alıyorsa da hisasında vapurların uğradığına dair tek bir işaret yok. Yani iskele var da, uğratılan vapur yok! Zaten daha sonraki yıllarda da iskele bütünüyle iptal edilmiş.

Rumelikavağı iskelesi ise, gişelerini köyün son 20 yılda gösterdiği gelişme sayesinde açık tutulabiliyor. Balık lokantalarına gelenler, ya da karşı kıyıda Anadolukavağı’na geçmek isteyenler bu iskeleyi iyi kötü yolcusuz bırakmıyorlar.

Rumeli kıyısının en uzak iskelesi, Altıntum. Ama bugün onun da yerinde yeller esiyor. Altın sarısı kumu, billur gibi ▶

Boğaz İskeleleri Vapura Hasret

berrak suyuyla Boğaz'ın en güzel köşelerindenmiş Altinkum. 1930'lu yıllarda Şirket-i Hayriye hem halka hizmet, hem de yazları gelirini arttırmak için burada plaj tesisleri kurmuş. Tabii bir de iskele yaparak düzenli vapur çalıştırmaya başlamış. Dahası, o sıralarda İngiltere'ye yeni ismarlanan 74 no'lu vapura da "Altinkum" adını koymuş.

Şirketin özendirmesiyle Altinkum, kadın, erkek, çoluk, çocuk, bir arada denize girilebilecek bir aile plajı olarak hayli rağbet görmüş. Ne var ki, bir süre sonra, şehre uzaklığından ötürü olsa gerek, zamanla geleni gidene azalmaya yüz tutmuş. Hele İkinci Dünya Savaşı'nda askeri bölge içine alınıp da çevreye giriş çıkışlar da yasaklanınca, Altinkum'a vapur seferlerinin kaldırılması ve iskelenin de, plajın da kapatılması mecburiyeti doğmuş.

Köyün Merkepleri Korkup Bakkal Dükkânına Girince

Boğaz'ın daha yukarı kesiminde Garipçe ve Rumelifeneri köyleri var, ama oralara vapur çalışmıyor. Tıpkı, karşı kıyıda Anadolu feneri ve Poyrazköy'e de işlemediği gibi...

Anadolu kıyısının en uzaktaki iskelesi, Anadolu kavağı. Balık lokantalarının arasında kalan ahşap iskele beş altı yıl kadar önce yenilenecek çok sayıda yolcuya hizmet verecek duruma getirildi. Beykoz'dan gelip köye inen yol, eskiden askeri bölge içinde kalıyordu. Bugün ise, yine askeri bölge içinden geçilerek de olsa, köye otobüs ve otomobillerle karadan da gidilebiliyor.

Şirket-i Hayriye'nin tanınmış kaptanlarından Süreyya Kaptan'ın eski ahşap Anadolu kavağı iskelesiyle ilgili bir anısı var. Bakın, yıllar önce bu anısını nasıl anlatmış Süreyya Kaptan:

"Bir kış mevsimi, hava karlı ve tipiliydi. 53 numaralı "İnşirah" ile Boğaz'ın son seferini yapıp bitirmiş, son yolcuları da çıkartıp sonra da bağlamak üzere Anadolu kavağı iskelesine gidiyordum. 53 numara tek uskurlu olduğu için, iskelelere yanaşırken yakından manevra yapılır.

"İskele yakınında değildik. Makinaya staper işareti verdim. Bu sırada birden bir sağnak (şiddetli rüzgâr) boşandı ve vapurumuzun başını yanaşacağımız iskeleye doğru dikti. Anafor suları da vapurumuzu sancak (sağ) tarafından tuttu, kaptı. Bu durum karşısında iskeleye hindirmemek için gereken manevraları yaptımsa da iskele ile aramızdaki mesafenin darlığı yüzünden vapuru açamadık. Baş omuzlukla iskeleye hızlıca hindirdim. İskele eski ve

çürük olduğu için kırıldı ve vapurla birlikte anaforun etkisiyle biraz sürüklendi. Çok şükür ki, bu kaza da bu şekilde iskelenin kırılmasıyla bitti, kimsenin burnu bile kanamadı.

"Fakat bu kaza sırasında cidden garip bir hadise de olmuştu. Sözüm meclisten dışarı, o zaman Anadolu kavağı'nda merkep başıboş gezerler ve geceleri de sokaklarda yatarlardı. Bizim vapur iskeleye çarptığı zaman iskele civarında birkaç merkep varmış. Vapurun iskeleye çarpmasından çıkan gürültüden fevkalade ürkerek neye uğradıklarını kestiremeyen hayvanlar, o sırada iskele civarındaki dükkânının kepenklerini kapatmakla meşgul bulunan bakkalın dükkânına birdenbire hücum etmişler ve iki-üç tanesi birden içeriye girivermiş! Zavallı bakkal, hayvanların bu ani hücumu karşısında dükkânını olduğu gibi bırakıp bütün kuvvetiyle kaçmaya başlamış. Nihayet etraftan yetişenler merkepleri binbir zorlukla çıkartabilmişler de bakkal da rahat bir nefes almış!"

Ring Seferi Yapan Motorbotlar da olmasa...

Sütlüce'yi geçip Beykoz'a gelelim... O kadar eski değil, 1970'te, Beykoz iskelesinden günde Köprü'ye 14 vapur kalkardı. Yine, aynı yıl, 15 vapur da Köprü yönünden Beykoz'a gelerek yolcularını boşalttı. Demek istediğim, yirmi beş yıl önce günde 30 vapurun uğradığı işlek bir iskele... Bugün ise -kış tarifesinde- sabah üç vapur kalkıyor, akşamları da üç vapur gelerek bağlıyor.

Bu arada, Denizcilik İşletmeleri'nin Yeniköy'le Beykoz arasında ring seferleri yapan motorbotları da olmasa, Beykoz iskelesinin kapısına kilit asmakta tereddüt etmeyecekler. Kaldı ki, yedi yıl kadar önce, çakılan çelik kazıkların üzerinde hayli geniş bir yolcu boşaltma mahalli inşa edilmiş, bekleme yeri de esaslı bir şekilde onarılmıştı. Akşamdan gelip bağlayan vapur, sabahleyin ilk seferini 6.10'da yapıyor: kış günü, güneş henüz doğmadan, tan yeri iyice ağarmadan... Ama öğle üzeri Beykoz'a geçmek için vapur ara ki, bulasın... Yolcular, Denizcilik İşletmeleri'nin motorbotları öğle saatlerini günün yorgunluğunu çıkarılmış gibi iskelede bağlı olarak geçirdiklerinden Yeniköy'e ister istemez dolmuş motorlarıyla geçmek zorunda kalıyor.

Eski Paşabahçe iskelesi kaderine terk edilmiş. Ama 1990 yılında, 100 metre kadar aşağısında yeni bir Paşabahçe iskelesi inşa edilmiş. Bu yeni iskelenin 150 metre-karelik yolcu salonu ve 22 x 40 metre bo-

yutlarında yolcu çıkış mahalli var. 1970'li yılların başında İstinye ile Paşabahçe arasında çalıştırılan araba vapuru için yan tarafta bir araba vapuru iskelesi yapılmıştı. Ama 1973'te Boğaziçi Köprüsü açıldıktan sonra fonksiyonunu kaybettiği için bu hat kaldırıldı. Araba vapurunun kafadan yanaşıp kapak attığı yere, bugün küçücük bir park yapmışlar.

Çubuklu'nun Suyu... Kanlıca'nın Yoğurdu...

Çubuklu da günümüzde Boğaz'ın تنها iskelelerinden biri. Şirket-i Hayriye istatistiklerine göre, 1914'te bu iskeleye günde 160 kişi gelir gidermiş. Yazları, cuma ve pazarları bu sayı 187'ye çıkar, misafir sayısı da 48 kişiyi bulurmuş. Günlük hasılat ise 245 kuruşmuş. Ya bugün? Bir yandan belediye, öte yandan halk otobüsleri arka arkaya geçiyor. Kâh dolu, kâh

Boğaz İskelelerinin Köprü'ye olan uzaklığı

Rumeli yakası	iskele	mil	km.
Beşiktaş	2	4.359,20	
Ortaköy	3	5.936,00	
Kuruçeşme	4	7.605,50	
Arnavutköy	4	8.531,30	
Bebek	5	9.367,75	
Rumelihisarı	6	11.601,00	
Mirgün	7	13.356,00	
İstinye	7	14.469,00	
Yeniköy	8	15.674,75	
Tarabya	9	17.900,75	
Büyükdere	11	20.590,50	
Sarıyer	11	21.703,00	
Yenimahalle	12	22.252,75	
Rumelikavağı	13	24.152,10	
Rumelifeneri*	17	31.720,50	

Anadolu yakası	iskele	mil	km.
Üsküdar	2	3.710,00	
Kuzguncuk	2	3.951,15	
Beylerbeyi	3	6.694,35	
Çengelköy	4	7.791,00	
Vaniköy	5	8.487,10	
Kandilli	5	9.367,75	
Anadoluhisarı	6	11.501,00	
Kanlıca	7	13.022,10	
Çubuklu	7	13.715,50	
Paşabahçe	8	16.324,00	
Beykoz	9	17.527,75	
Anadolukavağı	12	23.558,50	
Anadolufeneri*	16	31.442,25	

* Vapur iskelesi yoktur.

tıklım tıklım... Yeni iskelenin yolcu çıkış mahalli betonardan yapılmış. Ama sadece sabah-akşam vapur uğradıktan sonra, ne önemi var!

Yanı başında bir de küçücük kayık limanı olan Kanlıca iskelesi de, komşu iskeleler gibi vapur yüzüne hasret. Sabah akşam yanaşan bir iki memur vapurundan başka, saatte bir, İşletme'nin Bebek-Kandilli-Anadoluhisarı-Kanlıca arasında ring seferleri yapan beyaz motorbotları uğruyor da, iskeleye biraz olsun canlılık geliyor. Onun da yolcu çıkış mahalli betonardan yapılarak yenilenmiş; iskele meydanı da yeni baştan düzenlenmiş. Ah, bir de sık sık vapur uğrasa ne iyi olacak...

Boğaz'ın en dar yerinde bulunan Anadoluhisar iskelesi de son dönemde yenilenen iskelelerden. 1989'da baştan sona onarılarak nedense pembeye boyanmış. İskele binası 136 metrelik beton yolcu çıkış mahalli var.

Biraz aşağısındaki Küçüksu iskelesi de otobüsler ve minibüslerle baş edemeyip yok olup giden iskelelerden. Tıpkı Altınkum gibi, burası da 30'lu yılların başlarına kadar doğal bir kumsalmış. Şirket-i Hayriye burada da plaj tesisleri ile bir de iskele yapmış. Boğaz postası yapan vapurlar uğradıktan başka, Bebek'ten kalkan 55 ve 56 numaralı küçük vapurlar da iskeleye yolcu taşımaya başlamışlar.

Bir aralar, Şirket'in, İstanbul halkını Küçüksu'da denize girmeye teşvik etmek için, gidiş-dönüş vapur bileti alanlara ayrıca bilet kesmeden plaja sokmak, bedava bir şişe meşrubat ikram etmek gibi kolaylıklar sağladığı biliniyor. Ama zamanla burası da eski rağbetini kaybetmeye başlayınca, yolcusu gözle görülecek şekilde azalmış. Derken, iskeleye, son olarak vapur 1980'de uğramış. Sonunda iskele bütünü kaldırılarak yeri çayevi olarak kiraya verilmiş. Peki ya bugün? Salaş çayevi eski iskelenin yerine yapılmış. Eski iskele ise sanki yel gelip üfürmüş gibi uçmuş, gitmiş, bitmiş...

Kandilli'nin Önünde Bir Dubalı İskele

Kandilli kıyısının önü çok derin ve akıntılı olduğundan, vakti zamanında buraya kolay kolay kazık çakılamamış, vapurların yanaşması için oracığa bir duba bağlanmış.

Çocukluğumda, hatta yakın zamanlara kadar vapurlar, kalın zincirlerle dibe tutturulduktan başka karaya da bağlanan bu dubaya yanaşır. Vapur yolcuları önce dubaya çıkarlar, daracık kısa bir köprü-



Kandilli'deki dubalı iskele.

Eser Tutel Arşivi

den geçerek iskele binasına varırlardı. Ama çoğu zaman vapurun bindirmesiyle duba yerinden oynar, birden geriye doğru kaçarak atlamak isteyenler için ciddi bir tehlike yaratırdı. Bunun için de ya çımacı, ya da vapurun halat başındaki gemicisi daha vapur yanaşmadan, çıkmak için acele eden yolcuları uyarırdı:

"Atlamayalım beyler! Atlamayalım! Duba geri kaçacak!" diye...

Sonradan yeni iskele yapılırken bu duba kaldırıldı, yerine beton bir iskele yapıldı. Bununla beraber, çok eski fotoğraflarda, Kandilli iskelesinin önünde duba muba görülmüyor.

Boğaz'ın Anadolu yakasının en tenha, en sessiz köylerinden Vaniköy'ün şirin iskelesi de yok olup gidenlerden, iskeleye en son olarak vapur 1982 kışında uğramış. Seferler kaldırıldıktan kısa bir süre sonra, ahşap iskele, siz sağ, ben selâmet! Yerinde, iskele arsasının Diyanet'e ait olduğunu bildiren bir tabela var. Üzerinde, "Bu yer Türkiye Diyanet Vakfı'nın tapulu malıdır. Denize girmek yasaktır!" yazıyor.

Birinci Dünya Savaşı'nın henüz sona erdiği günlerde iskele serseri bir mayının çarpmasıyla havaya uçmuş. Olayı, Şirket'in 59 numaralı "Kamer" vapurunun süvarisi Eyüp Kaptan şöyle anlatmıştı:

"1918 yılının 6 Aralık günüydü. Boğaz postasını yapmak üzere Köprü'den hareket etmişim. Şiddetli bir Karayel esiyordu. Rüzgâr sert, dalgalar iriydi. Çift uskurlu vapur bu fırtınada zorlukla yol alıyordu. Bir ara, denizin üzerinde, projektörün ışığında garip bir cisim gördüm. Baktım, bu bir mayındı! Hemen ani bir manevrayla gemiyi mayından uzaklaştırdım. Yolcular şaşırmışlardı. "Ne oluyoruz? Kaptan ne yapıyor?!" diye telaşa kapılmışlardı.

"Vaniköy'e uğramadan geçip doğruca bir sonraki iskele olan Kandilli'ye yanaşarak Vaniköy yolcularını buraya indirdim.

Bu arada da gemicilerden birini mayın görüldüğünü haber vermesi için doğru Vaniköy'e yolladım.

"Gemici gecenin karanlığında nefes nefese Vaniköy'e doğru koşmaya daha yeni başlamıştı ki, büyük bir tarakkayla irkildim. Sonradan anlattıklarına göre, mayın Vaniköy Camii ile iskelenin arasında kıyıya düşerek patlamış, iskeleyi yıkmış, rıhtımı havaya uçurmuş, caminin kalın kristal camlarını kırmıştı. Bereket can kaybı olmamıştı."

Çengelköy iskelesi de 1990'da 811 milyon liraya yenilendikten sonra sabah akşam da olsa hâlâ hizmet veren iskelelerden. Onun da yolcu çıkış mahalli beton. Eskiden, civar bostanlardan toplanıp küfelere, sepetlere doldurulan taze taze sebzeler, özellikle de Çengelköy'ün o çitir çitir, kendine has mis kokulu salatalıkları, Çengelköy iskelesine getirilerek İstanbul'a indirilirmiş. Küfelerin, sepetlerin vapura bindirilişi uzun sürdüğünden kaptan da, yolcular da, sabırla beklemek zorunda kalmışlar.

Boğaziçi yazarı İffet Evin, iskele binasının hanımlara ayrılan birinci mevki odasının, duvarda büyük bir yaldızlı aynası ve kırmızı kaplı oturma yerleriyle yalılarının misafir odasını andırıldığını yazıyor. Bugün ise ne mevki farkı kalmış, ne de hanımlar için ayrı, aynalı özel odalar...

Beylerbeyi'nin Teşrifat Meraklısı Kibar Yolcuları

Eskiden, daha çok gün görmüş devlet ricalinin, kibar beylerin, zarif beyzadelerin oturduğu semt olan -adı üstünde- Beylerbeyi, kayık limanının yanı başında hâlâ ►



Üsküdar İskelesi ve iskele meydanı.

Eser Tutel Arşivi

sabah akşam yalnız köy halkına değil, turistlere de iyi kötü hizmet ediyor. Boğazda sona kalan ahşap iskelelerden...

Beylerbeyi, iskele meydanının düzenlenip, çevrede turistik dericiler, hediyelik satan dükkânlar, büfeler, açık hava çayhaneleri, midyeciler, börekçiler açıldığından beri Boğaz'ın az çok rağbet gören iskelelerinden. Ama kimse Beylerbeyi'ne vapurla gelmiyor: Ya arabayla, ya da otobüsle geliyorlar... Bugün, sabah akşam dışında vapur olmadığından bu kıyıları denizden seyretmenin imkânı yok. İsteyenler, daha çok iyi havalarda pazar sabahları kıyıdaki kahvede oturup Boğaz'ı, denizi seyrediyorlar.

Eskiden, zaten Çengelköy'den gecikerek gelen vapur Beylerbeyi'ne yanaşınca, bu sefer de o kibar beyler, beyzadeler "önce siz buyurun efendim!" diye birbirlerine buyur ederek yukarıda kaptanın, içerde de yolcuların sabrını taşırmışlar.

Kuzguncuk, iskelesi, öteki Boğaz iskelelerine hiç mi hiç benzemeyen, yandaki yalıya yaslanmış. İki katlı kâgir bir bina...

Vapurun yanaşma mahalli, Beylerbeyi'ninki gibi ahşap. Binanın terasında Denizcilik İşletmeleri'nin sosyal tesisi yer alıyor. İstanbul'un doya doya seyredildiği, insana huzur veren, manzaralı bir yer...

Kuzguncuk Boğaz'ın yanaşması da, kalkması da en zor iskelelerinden. Hele motorlu vapur kaptanları, geçici de olsa istimli vapurlarda çalıştıkları zaman, alışık olmadıklarından, kumanda vermekte biraz gecikirse vapuru şiddetli akıntıya kaptırır, kendilerini göz açıp kapayıncaya

kadar suların ortasında bulurlardı. İşin yoksa, tekrar aşağıya "Çan! Çan!" "Çin! Çin!" diye kumanda ver, makineleri bir tornayt, bir tornistan haldır huldur çalıştır, kolaysa gemiyi iskelede yeniden yanaştır! Kaptanların böyle zamanlarda en kızdıkları şey de, iskelede vapurdan çıkanların, "Bu ne acemi bir kaptanmış?" gibilerden başlarını çevirerek kendilerini manalı manalı süzmeliydi.

Kuzguncuk iskelesinin yolcularının çoğu yakın zamanlara kadar semt sakinleri olan Yahudi ailelerdi. Bu gürültücü kalabalık da vapura girmek için kapıdan öyle bir itiş kakış ileri atılırlarmış ki, bu kalabalığın bir türlü sonu gelmeyecek sanırmışsınız. Kısacası, Çengelköy'ün sebzelelerinden, Beylerbeyi'nin ağırdan alan ekâbirinden sonra, buna bir de Kuzguncuk'un bu gürültücü kalabalığı da eklenince, kaptanlar rötari nasıl kapatacaklarını şaşırırlarmış.

Şirket-i Hayriye'nin eskilerinden Ömer Kaptan, kendisine her sabah Köprü'ye niçin geciktiğini soran enspektöre şu cevabı vermiş:

"Efendim, Çengelköy'ün sebzeyatına, Beylerbeyi'nin teşrifatına, Kuzguncuk'un da haşeratına bir çare bulunmadıkça, ben daha çokook geç kalırım!"

Ve Son Durağımız Üsküdar İskelesi

Şehir hattı vapurlarının her yarım saat, hatta her yirmi dakikada bir yolcu alıp,

yolcu indirdiği Üsküdar'ın, Şirket-i Hayriye'nin Boğaz kıyılarında yaptırdığı ilk iskelesi olması gibi bir özelliği de var. İlk yapılan iskele bugünkünden biraz daha içerde, tarihi çeşmeye biraz daha yakın imiş. 1909'da ilk iskele binası yıkılıp yerine yenisi inşa edilmiş. Açık limon sarısı renginde, iki katlı bu yeni binanın üzerinde beyaza boyalı kafesler, süslü kabartmalar varmış. Sütunlarla süslü, özenilerek yapılmış, yalı gibi şirin bir bina imiş. Köşelerinde kuş kafesleri gibi özenle kondurulmuş, süslü, oymalı bilet gişeleri yer alıyormuş. Ama bina zamanla bu güzelliğini kaybetmiş; bakımsız kalınca köhnemiş, gitmiş. Hemen yanında da iki sıralı dükkânların sıralandığı kısacık bir sokak varmış. Vapurdan çıkanlar buradaki berber, ayakkabı boyacısı, aktar gibi dükkânlardan alış veriş yaptıktan sonra evlerinin yolunu tutarlarmış. Sonraki yıllarda bütün bunlar kaldırılmış.

1992 yılında inşa edilen bugünkü iskele binasına günümüzde yılda en az 30 milyondan fazla yolcu girip çıkıyor. Soldaki iskelede Eminönü'nden, sağdakine de Beşiktaş'tan gelen vapurlar yanaşıyor. Ayrıca her saat başı Kabataş'tan gelen vapurlar da yolcu bırakıyor. En solda da, Denizcilik İşletmeleri'nin Eyüp hattında çalışan motorbotlarının iskelesi var. Ne var ki, Haliç'in iç kesimi çamurla hayli dolduğundan ve bir türlü taranarak temizletilemediğinden, motorbotlar çamura saplanıp kalmak korkusuyla ancak Balat'a kadar gidebiliyorlar. Bu durumda, Hasköy, Ayvansaray, Söğütözü, Eyüp iskelelerinin de kapısını artık çalan yok.

Eski Üsküdar araba vapuru iskeleleri de zaman içinde kaldırılan iskelelerden... 1988 yılının Nisan ayında, Ulaştırma Koordinasyon Merkezi'nin aldığı karar gereğince Üsküdar Meydanı'nın yeniden düzenlenmesi söz konusu olunca, 116 yıldan beri sürdürülen Üsküdar-Kabataş hattı seferlerine son verildi. Böylece de araba vapuru iskeleleri işlevini kaybetti. Bugün bu iskelelere, daha çok sefer saatini bekleyen boş yolcu hattı vapurları bağlıyor.

Evet... Eskiden İstanbul demek, her şeyden önce deniz demek, vapur demek, iskele demekti. Ya bugün?

Bugün ise, balık istifi otobüsler, tek kişiyle giden son model otomobiller ve katar katar minibüsler... demeye, inanın insanın dili varmıyor. ■

İletişim / İstanbul Dizisi'nde yayımlanan *Şirket-i Hayriye* adlı kitabı, çok sayıda makale ve çevirisi bulunan Eser Tutel'in ilk kitabı.

