



T.C.

YEDİTEPE ÜNİVERSİTESİ

ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL SOSYAL HAYATINDA DENİZ (1850 – 1960)

HAZIRLAYAN

YUSUF SİNAN GÜNEŞ

Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü

Yüksek Lisans Programı

İstanbul, 2021



T.C.

YEDİTEPE ÜNİVERSİTESİ

ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL SOSYAL HAYATINDA DENİZ (1850 – 1960)

HAZIRLAYAN

YUSUF SİNAN GÜNEŞ

DANIŞMAN

PROF.DR. SÜLEYMAN BEYOĞLU

Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü

Yüksek Lisans Programı

İstanbul, 2021

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum, bu çalışmayı, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yol ve yardıma başvurmaksızın yazdığımı, yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu ve bu eserleri her kullanışında alıntı yaparak yararlandığımı belirtir; bunu onurumla doğrularım.

Enstitü tarafından belli bir zamana bağlı olmaksızın, tezimle ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara katlanacağımı bildiririm.

20 / 04 / 2021

Yusuf Sinan GÜNEŞ

İmza

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	III
KISALTMA LİSTESİ.....	VII
TABLolar.....	VIII
ÖNSÖZ.....	IX
ABSTRACT.....	X
ÖZET.....	XI
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

1- İSTANBUL SOSYAL VE KÜLTÜREL HAYATINDA DENİZ HAMAMLARI

1.1 Osmanlı Toplumundaki Denize Girme Alışkanlıkları ve İlk Deniz

Hamamları.....	6
----------------	---

1.2 Deniz Hamamlarının Fiziksel Özellikleri ve Düzeni.....8

1.3 Deniz Hamamlarının İşletilmesi.....10

1.4 Avrupa Yakası'nda Bulunan Deniz Hamamları.....13

1.4.1 Cisir-i Cedid (Galata-Haliç) Deniz Hamamları.....13

1.4.2 Kumkapı Deniz Hamamı.....14

1.4.3 Salıpazarı Deniz Hamamı.....14

1.4.4 Beyazpark Deniz Hamamı.....16

1.4.5 Bakırköy Deniz Hamamı.....16

1.4.6 Bahriye Mektebi Deniz Hamamı.....17

1.5 Anadolu Yakası'nda Bulunan Deniz Hamamları.....18

1.5.1 Haydarpaşa Deniz Hamamı.....18

1.5.2 Moda Deniz Hamamı.....18

1.5.3 Kalamış Deniz Hamamı.....19

1.5.4 Fenerbahçe Deniz Hamamı.....20

1.5.5 Caddebostan Deniz Hamamı.....	21
1.6 II. Abdülhamid'in Denize Girme Alışkanlığı.....	21
1.7 Deniz Suyu Hakkında Mürüvvet Gazetesinde Çıkan Tartışma.....	22
1.8 Edebi Eserlerde Yer Alan “Deniz Hamamı” Unsurları.....	23

İKİNCİ BÖLÜM

2- İSTANBUL’UN SOSYAL VE KÜLTÜREL HAYATINDA PLAHLARIN YERİ

2.1 Osmanlı Toplumunda Plajlardan Önceki Deniz Kültürü.....	28
2.2 Plaj Kültürünün Ortaya Çıkması.....	30
2.3 Plaj Âdabı ve Kültürü.....	33
2.4 1950’li Yıllarda Plaj Kültürü.....	39
2.4.1 Plajlarda Yaşanan Olaylar.....	39
2.4.2 Deniz Suyunun Kirlenmesi ve Plajlardaki Hijyen Sorunu.....	43
2.4.3 Sayfiye Bölgelerinde Sinek Sorunu.....	44
2.4.4 Yazlık Öğretmen Kampları.....	45
2.5 Plaj Giysileri.....	45
2.6 Avrupa Yakası Plajları.....	47
2.6.1 Florya Plajı.....	47
2.6.2 Atatürk ve Florya.....	50
2.6.3 Beyazpark Plajı ve Gazinosu.....	52
2.6.4 Kumkapı Plajı.....	53
2.6.5 Ataköy Plajları.....	54
2.7 Anadolu Yakası Plajları.....	55
2.7.1 Salacak Plaj ve Gazinosu.....	55
2.7.2 Harem Plajı.....	57
2.7.3 Moda Plajı.....	58
2.7.4 Atatürk ve Moda.....	60
2.7.5 Fenerbahçe Plajı.....	61

2.7.6 Caddebostan Plajı ve Gazinosu.....	62
2.7.7 Suadiye Plajı ve Gazinosu.....	65
2.7.8 Atatürk ve Suadiye Plajı.....	68
2.7.9 Süreyya Plajı.....	69
2.7.10 Yörükali Plajı.....	72
2.7.11 Büyükkada Değirmen Plajı.....	73
2.7.12 İsmet İnönü ve Sadık Bey Plajı.....	74

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3- İSTANBUL’UN SOSYAL VE KÜLTÜREL HAYATINDA VAPURUN YERİ

3.1 Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Denizcilik Politikalarında Değişim.....	76
3.2 Haliç Vapurları Şirketi.....	80
3.2.1 Yolcu Ücretleri.....	82
3.2.2 Eylem ve Grevler.....	83
3.2.3 Devredilmesi.....	84
3.3 Şirket-i Hayriye.....	86
3.3.1 Şirket-i Hayriye’nin Tanıtım İlanları.....	87
3.3.2 Şirket-i Hayriye’nin Lokantası.....	91
3.3.3 Boğaziçi Mehtap Alemleri.....	92
3.3.4 Şirket-i Hayriye’nin Plajları (Altinkum ve Küçüksu).....	93
3.3.5 Şirket-i Hayriye’nin Seyyar Satıcıları.....	96
3.3.6 Şirket-i Hayriye’nin Vedası.....	97
3.4 Kadıköy’ün Vapurları.....	97
3.5 1950’li Yıllarda Vapurlar.....	100
3.5.1 Arabalı Vapurlar.....	102
3.5.2 Ada Vapuru’nun Zamlı Fiyatlatı.....	102
3.5.3 Ada Vapuru Yolcuları.....	103
3.5.4 Mevkilerin Kaldırılması.....	104

3.6 Edebiyatımızda İstanbul Vapurları.....	106
--	-----

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4- İSTANBUL’UN SOSYAL VE KÜLTÜREL HAYATINDA BALIKÇILIK

4.1 Cumhuriyet Dönemi’nde Balıkçılık Faaliyetleri (1923-1960).....	110
4.2 İstanbul Balıkhanesi.....	114
4.3 İstanbul’un Balıkları.....	118
4.4 Özel Bir Balık: Lüfer.....	121
4.4.1 Edebiyatımızda Lüfer.....	122
4.5 Dalyancılık.....	125
4.6 Üsküdar’ın Balıkçıları ve Voli Avcılığı.....	126
4.7 Balıkçılarla Röportaj.....	127
 SONUÇ.....	 130
EKLER.....	132
KAYNAKÇA.....	156
ÖZGEÇMİŞ.....	163

KISALTMA LİSTESİ

A.g.e. : Adı geçen eser

A.g.m. : Adı geçen makale

A.g.t. : Adı geçen tez

BCA: Başkanlık Cumhuriyet Arşivi

BOA: Başkanlık Osmanlı Arşivi

C. : Cilt

Der. : Derleyen

DP: Demokrat Parti

FAO: Gıda ve Tarım Örgütü

Kg: Kilogram

S. : Sayfa

TBMM: Türkiye Büyük Millet Meclisi

Yay. : Yayınları

TABLÖLAR

Tablo 1: 1923 Cumhuriyetin Kuruluş Yılındaki Tüm Deniz Ticaretinin Durumu

Tablo 2: 1938 Yılı Deniz Ticaret Filosu Tonajı

Tablo 3: 1924-1942 Yılları Arasındaki Haliç Vapurları Şirketi'nin Toplam Gelir ve Toplam Gideri



ÖNSÖZ

Bu tez çalışmasındaki amacımız, 19. yüzyılın ortalarından 20. yüzyılın ortalarına kadar geçen sürede İstanbul deniz kültürünün en önemli unsurları olan deniz hamamları, plajlar, vapurlar ve balıkçılık konularının şehir hayatına sosyal ve kültürel açılardan etkilerini incelemektir. Dört ana başlıktan oluşan bu çalışmada İstanbul deniz kültürüyle ilgili kitaplardan, dergilerden, makalelerden yararlanılmış, ekler bölümüne konulan belgeler ve görseller ile de var olan deniz kültürü görsel hafıza noktasında desteklenmiştir.

Çalışmamızda tezin dört ana başlığıyla ilgili konulara değinen kitap ve makalelerden, dönemin dergi ve gazetelerinden yararlanılmış, konularla ilgili arşiv belgelerinden faydalanılmıştır.

Tez çalışmamız süresince desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen, içtenlikle her konuda bana yardımcı olan, akademik gelişimim nazarında büyük katkıları olan, Marmara Üniversitesi Cumhuriyet Tarihi Anabilim Dalı Öğretim Başkanı, değerli hocam Prof. Dr. Süleyman BEYOĞLU'NA ve Yeditepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Başkanı, değerli hocam Prof. Dr. Tülay Âlim BARAN'A sonsuz teşekkür ederim.

ABSTRACT

Since Istanbul is an important port city having hosted different civilizations and cultures, the maritime culture has developed considerably and Istanbul community from historical to modern has become a part of this important culture. In our study, Istanbul's maritime culture was handled from the mid-19th century to the middle of the 20th century and examined as sea baths, beaches, ferries and fishing.

Firstly, sea baths, reflection of spending time in the sea and utilizing seawater for health were handled. These baths existed from the mid-19th century to the first quarter of the 20th century. Secondly, the beaches that the White Russians brought to the city in the last years of the first quarter of the 20th century and where men and women could spend time together in were examined. They gave direction to the city's summer life for decades and left a mark on the city's social and cultural texture and beachwears became fashionable.

Thirdly, the ferries complementing the city's sea culture were examined. How the shipping began in Istanbul, the shipping companies' institutionalism, changing maritime policies from the Ottoman Empire to the Republic and the ferries' and ferry operators' impacts on the city and citizens were discussed. Fourthly, fishing, which has left its mark on the city's culinary and commercial culture, was discussed. Seafood and fishing from the Ottoman to the Republic, the fishing season and the hunting types, the importance of bluefish for the people of Istanbul were the topics examined in the last section.

KEY WORDS

“İstanbul, sea, sea baths, beaches, ferries, fishing”

ÖZET

İstanbul, farklı medeniyetlere ve kültürlere ev sahipliği yapmış önemli bir liman kenti olmasından dolayı deniz kültürü oldukça gelişmiştir ve tarihselden moderne İstanbul halkı bu önemli kültürün bir parçası haline gelmiştir. Çalışmamızda İstanbul'un deniz kültürü, 19. yüzyılın ortalarından 20. yüzyılın ortalarına kadar ele alınmış; deniz hamamları, plajlar, vapurlar ve balıkçılık olmak üzere dört başlıkta incelenmiştir.

İlk olarak denizde vakit geçirmenin, deniz suyundan sıhhat olarak faydalanmanın yansıması olan deniz hamamları ele alınmıştır. Bu hamamlar, 19. yüzyılın ortalarından 20. yüzyılın ilk çeyreğine kadar varlığını devam ettirmişlerdir. İkinci bölümde ise 20. yüzyılın ilk çeyreğinin son yıllarında Beyaz Rusların şehre getirdiği kadın ve erkeğin aynı anda ortak vakit geçirebildiği, kıyafetlerinin moda haline geldiği, onlarca yıl şehrin sayfiye hayatına yön veren, şehrin sosyal ve kültürel dokusuna iz bırakan plajlar incelenmiştir.

Üçüncü bölümde ise şehrin deniz kültürünü tamamlayan vapurlar incelenmiştir. İstanbul'daki deniz taşımacılığının nasıl başladığı, taşımacılık şirketlerinin kurumsallığı, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e değişen denizcilik politikasını, vapurların ve vapur şirketlerinin şehrin dokusunda ve insanında bıraktığı etkiler ele alınmıştır. Dördüncü bölümde ise şehrin mutfak ve ticaret kültüründe iz bırakmış olan balıkçılık ele alınmıştır. Osmanlı'dan Cumhuriyete su ürünleri ve balıkçılık, balıkların avlanma mevsimi ve av çeşitleri, İstanbul halkı için lüferin önemi son bölümde incelenen konular olmuştur.

ANAHTAR KELİMELELER

“İstanbul, deniz, deniz hamamı, plaj, vapur, balık, balıkçılık”

GİRİŞ

Türk Kültüründe Suyun Yeri ve Önemi

Türklerin tarih sahnesinde boy gösterdiği ilk bölge olan Orta Asya steplerindeki Türk toplulukları (Avarlar, Göktürkler, Hazarlar ve Uygurlar) nehir, göl ve denizlerde çeşitli faaliyetler göstermişlerdir. Yaşadıkları bölgedeki su kaynaklarını yaşamsal döngünün önemli bir parçası kabul etmişlerdir. Bunun yanı sıra Türkler, tarih öncesi dönemlerde dahi evrenin yaratılmasında denizlerin büyük bir etkisinin olduğunu düşünmüşlerdir. Türklerde su kavramının önemi, günlük yaşam koşullarına da yansımıştır. Kara üzerinde hayvanları otlatmak ve günlük yaşamsal ihtiyaçlarını karşılamak için yeşil ve sulak alanlara rağbet gösterilmiştir. Fakat sadece suyun önemi günlük ihtiyaçların ışığında gelişim göstermiyordu. Türkler, kara parçalarını su olgusundan ayrı düşünmemiş, kara ile suyun birbirini tamamlayan iki unsur olduklarını kabul etmişlerdir. Bölgedeki Türk boyları, evrenin sudan yaratıldığını ve suyun insanlık için kutsal olduğunu düşünüyorlardı. Bu yüzden hem kara hem de su kaynaklarına hakimiyet önem teşkil etmekteydi. Bu bakış açısını destekleyici özellikler Türklerin devlet yapısında bulunmaktadır.¹

- 1- Hunlarda devlet ve kağan “Türk” ün yer ve sularının sahibidir.
- 2- Kültigin de atalarının kendilerine bıraktığı “yer ve sular sahipsiz kalmasın diye” milletini düzene koyduğunu anlatmaktadır.
- 3- Orhun Kitabelerinde, Bilge Kağan millete seslenerek, devletin ve milletin bekasının “Türk Kağanından, beylerinden, yerinden suyundan ayrılmamak” olduğunu vurgulamıştır.
- 4- Yenisey Yazıtlarında da ölüm, “hem yerimden hem suyumdan ayrıldım!” sözleriyle ifade edilmektedir.

¹ Hatice Palaz Erdemir, “Eski Türklerde Su ve Su Ulaşımı”, *Turkish Studies Dergisi*, Cilt: 6/2, Bahar 2011, s.822-824.

İnsanoğlunun evrende var olduğu erken dönemleri anlatan Türk Yaratılış Mitolojisinde su kavramından bahsedilmektedir. Su kavramı, metinlerde belirsizlik teması üzerinde işlenmiştir. Dünya varoluşunda belirsizlik vardır ve düzensizlik söz konusudur: ²

Yerin yer olduğunda sularla kaplıydı her yer

Ne gök vardı ne de ay ne güneş ne de bir yer.

Tanrı uçar dururdu insanoğluysa tekti.

Bu örneklerin yanı sıra Dede Korkut Kitabı'ndaki ifadelerden de Türklerin hayatında suyun oldukça önemli olduğunu söyleyebiliriz: "Ağaç gemileri oynatan su, Hasan ile Hüseyin'in hasreti su, Bağ ile bostanın ziyneti su, Şahbaz atlar gelip içtiği su..." gibi kalıplar suyun canlı hayat unsurları üzerindeki etkisini gözler önüne sermektedir. Türk devletleri hakimiyet alanlarını ve çevresini kapsayan coğrafyalarda; pınarlar, nehirler, göller ve deniz çevrelerinde önemli kültür çevreleri kurmuşlardır. Orta Asya'da Orhun ve Selenga ırmakları çevresi Göktürklerin, Sirderya Oğuzların, Karadeniz'e dökülen bütün nehirler de İskitler'in hakimiyet kurduğu ve "su" kültürünü yaşattığı yerler olmuştur. Türkler, bulunduğu bu coğrafyalarda bulunan su yollarını geçmek için denizcilik bilgilerini teknik anlamda geliştirmiş ve gelecekteki Türk medeniyetlerine de miras bırakmıştır. II. Köktürk devletini yöneten Kültigin ve Bilge Kağan, Orhun Kitabelerinde, denizler ve sular hakkında görüş bildirmişlerdir. Kültigin, "*Doğuda Şantung ovasına kadar ordu sevk ettik.*", "*Kara gölde savaştık.*" ifadeleriyle su alanlarının Köktürkler ile düşmanları arasında doğal ve coğrafi bir sınıf olduğunu belirtmiştir. Ve aynı zamanda bu su yollarının Türkler açısından engel teşkil etmediğini de vurgulamıştır. Kültigin Abidesi'ndeki bu sözler, kardeşi Bilge Kağan tarafından da desteklenmiştir. Bilge Kağan da "*Türgiş'e doğru Altın ormanını aşarak İrtiş nehrini geçip yürüdüm.*", "... *Selenga'dan aşağıya yürüyerek...*", "*Batıda İnvi nehrini geçerek Denir Kapı'ya kadar ordu sevk ettim.*"

² Fatma Zehra Uğurcan, "Kozmogoni Mitleri Ekseninde Altay Destanlarında Başlangıç", *Motif Akademi Halkbilimi Dergisi*, Cilt: 11, Sayı: 23, s. 54.

Sözleriyle ağabeyi gibi Türklerin denizlere ulaşması gerektiğini, deniz ve nehir yollarının önlerinde engel teşkil etmeyeceğini vurgulamıştır.³

Nehir ve deniz yollarını geçmenin önemi Tonyukuk Abidesi'nde yer alan "*İrtiş nehrini geçit olmaksızın geçtik.*" ifadesiyle de perçinlenmiştir. Bu sözlerden hareketle; Türklerin sadece belli bir coğrafi alana bağlı kalmayıp, uzak coğrafyalara da açılmanın hayalini kurduklarını söyleyebiliriz. İrtiş ırmağı, akışı hızlı ve büyük bir ırmaktır. Bu ırmak, Türgeş adını taşıyan bütün Türk kesimlerini temsil eden bir ırmak olması açısından önemlidir.⁴

Sadece Köktürkler değil, diğer Türk unsurlar da denizciliğin önemini kavramış ve bu alanda faaliyet göstermişlerdir. Orhun kitabelerinde Avarlar; Baykal sahilinde yaşayan ve Büyük Okyanus'tan Hazar denizine kadar ki sahada varlığını devam ettirdikleri belirtilmiştir. Aynı şekilde İtil Bulgar Hanlığı olarak bilinen Türk devletinin de (470-491) Kafkasya'daki Kuban Nehri ve Azak Denizi civarında yaşadıkları bilinmektedir. Bu Türk unsurları Karadeniz-Hazar-Kafkasya-İran ve Türkistan üzerinden yapılan ticarete önemli rol oynamışlardır. Attila'nın hükümdarlığındaki Avrupa Hunları da Kuzey Denizi ve Manş kıyılarına kadar ki bölgede denizcilik faaliyetlerini sürdürmüştür. İslam tarihçilerine göre, Türklerin bir başka kolu olan Hazarlar da denizcilik alanında önemli faaliyetler yürütmüşlerdir. Hazarlar, kayıklar vasıtasıyla şehrin yukarı taraflarından gelen ve Etil (İtil) nehrine karışan Burtas nehrinde gidip geldikleri bilinmektedir. Hazarlar, ticaret faaliyetleriyle denizcilik bilgilerini geliştirmiştir. Volga nehri aracılığıyla Bulgarlarla ticaret yapmışlar ve Hazar nehir havzaları ve Karadeniz havzaları sayesinde zenginleşip, Yahudi misyonerlerin ve Müslümanların dikkatini çekmişlerdir. Hazarların dışında bir başka Türk devleti olan Harzemşahlar da Oxus (Ceyhun) nehri deltasında yaşayıp, özellikle Aral Gölü ve Hazar Denizi'yle bağlantı kurarak ticaret yapmışlardır. Türklerin İslamiyeti kabulünden sonra ise, Aral ve Balkaş Gölü ve Hazar Denizi civarında denizcilik faaliyetleri sürdürülmüştür. Abbasi Halifesine bağlı olan ilk Müslüman Türk devletlerinden birisi olan (868-905) Tulunoğulları devletinin kurucusu Ahmet b. Tulun'un harp gemileri inşası amacıyla Ravza adasının etrafında Sınnaatü'l – cezire havuzlarında yaptırmış olduğu tersane Türk denizciliği için önem arz etmektedir. Bölgedeki Tulunoğulları ve İhşidiler ise

³ **A.g.m.** s. 825-827.

⁴ Bahaeddin Ögel, *Türk Mitolojisi II*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1995, s. 367.

Mısır ve Kuzey Afrika kıyılarında denizcilik mesleğiyle ilgili olarak askeri ve ticari anlamda faaliyetlerde bulunmuşlardır. Denizcilik tarihimiz açısından bir başka önem teşkil eden husus da Gazneli Türklerinin Hindistan sahillerine ulaşmayı başarması olmuştur. Sultan Mahmud'un 16. Hindistan seferi olan Somnât (Sumnat) seferi sonucunda Mansura ve Pencâb sahil yönü 1026 senesinde tamamen ele geçirilmiştir.⁵

Eski Türk Metinlerinde Deniz ve Denizcilik Olgusu

Türklerin denizcilikle ilgisi Eski Türkçe metinlerinde de görülmektedir. Orta Asya coğrafyasında yaşayan Türk insanı, farklı dönem ve koşullarda deniz kavramını hayatlarının önündeki önemli bir olgu olarak görmüşler ve yaşam alanlarında da bu olguları kullanmışlardır. Orhun Yazıtları bünyesinde görülen deniz ve denizcilik kavramları, dönemin günlük yaşamsal döngüsü içerisinde değerlendirilmiştir. Kelimelerin kullanma alanına baktığımızda suyun kutsal kabul edildiği, deniz ve nehirlerin geçiş yolları üzerinde bulunduğunu anlayabiliriz: “**Taluyka** kiçig tegmedim”, “Kurıgaru **yinçü ögüz** keçe”, “Türk ıduk **yiri-subı** anca itmiş”, “**İrtiş ögüzüg** keçe yorıdımız”, “**Taluy ögüzke** tegmiş yok ermiş” Aynı bağlamda Uygur Türkçesi metinlerinde de ırmak, okyanus, balık, gemi, gemici gibi kelimeler günlük hayatın içerisinde kullanılmıştır: “Kan **ögüz** akıtar”, “**Kemi susup** sınır”, “**Taluy öküzge** kirmişig topladı”, “**Yerçi-subçı, kemici** bar erser yeme kelzün”. Eski Türkçe metinlerinde geçen deniz ve denizcilikle ilgili terimler, Orta Asya coğrafyasında yaşayan Türk topluluklarının deniz olgusuna yabancı olmadıklarını deniz ve su kültürünün toplum tarafından çeşitli duygu ve düşünce şekilleriyle ifade edildiğini göstermektedir.⁶

Türklerin hayatında denizcilik izlerinin geçtiği bir diğer kaynakta Divânü Lugâti't Türk olmuştur. Türk dil bilgini, ansiklopedist ve yazar olan Kâşgarlı Mahmud bu eseri 1072 yılında yazmaya başladığı bilinmektedir. Lügât'in yazılma dönemi, Türklerin Anadolu'yu

⁵ H. P. Erdemir, **a.g.m.** s. 824-829.

⁶ M. Fatih Alkayış, “Eski Türkçede Deniz ve Denizcilik Kavramları”, *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler*, c.6, s.1-4, 26-29 Eylül 2013, TTK yayınları, Ankara 2014.

ortak vatan yapma aşamasında olduğu döneme denk düştüğü için önemlidir. Türklerin bu dönem konuşma diline yansıyan birtakım denizcilik terimleri olmuştur. Lügât'te bulunan deniz, denizcilik ve su kullanımıyla ilgili arıq, balıq, erkeç, ızdang, kemi, kürgek, qasırgu, qulaç, sal, tekne, tengiz, uçan gibi kelimelerin günlük hayatta kullanıldığını görmekteyiz. Lügât bünyesinde bulunan deniz/denizcilik/su kavramlarından hareketle şu tespitleri yapabiliriz: 1- Balıkçılık, Türklerin yaşantısında vardır. Nehir ve göllerden bu amaçla yararlanılmıştır. 2- Nehir ve göllerin üzerinde hareket eden araçlar kullanmışlardır. 3- Nehir yollarını aşmak amacıyla kayık/sal kullanmışlardır. 4- Daha çok Karadeniz kıyılarında yaşayan boylar (Kıpçaklar gibi...) deniz/denizcilikle daha yakın bir ilişki kurmuşlardır. 5- Toplamlar ilgilendikleri konuları dillerine taşırlar. O dönemdeki Türkler, denizcilikle sistemli bir şekilde ilgilenmemiştir. Lügât'taki 9000 civarındaki maddenin sadece 28'inin deniz/denizcilik/su ile bağlantılı olması bunun kanıtını teşkil etmektedir. Türkler, denizcilik unsurlarını araç olarak kullanmışlardır ama denizci olamamışlardır.⁷

⁷ Tayfun Timoçin, “*Divânü Lugâti’it Türk’te Denizcilik Terimleri Taraması*”, www.academia.edu, 2016, s. 2-8.

BİRİNCİ BÖLÜM

1-İSTANBUL SOSYAL VE KÜLTÜREL HAYATINDA DENİZ HAMAMLARI

1.1 Osmanlı Toplumundaki Denize Girme Alışkanlığı ve Deniz Hamamları

Dünya üzerindeki bütün önemli medeniyetler için deniz ve denizcilik her zaman önemli bir yere sahip olmuştur. Bu önemli olguyu daha ön planda tutan devlet ve toplumlar siyasi ve jeopolitik güç bakımından kendilerini daha güçlü hale getirmişlerdir. Gayet tabi deniz kullanım alanları ve yaklaşımları da yıllar içinde değişiklik göstermiş, denize girme alışkanlığı ve deniz suyundan faydalanma ihtiyacı bu çerçevede ortaya çıkmıştır. Osmanlı toplumu da deniz suyundan yararlanma yolunu seçmiş bir medeniyettir. Bu yararlanma faaliyetlerinin mihenk taşı sayılan unsurlarından birisi de deniz hamamlarıdır. Ya da farklı isimleriyle; derya hamamı, derya banyosu ve deniz banyosu.⁸

Osmanlı toplumunda denize girme alışkanlığının 19.yüzyılın ortalarında açılan deniz hamamları ile başlatmak pek doğru olmaz çünkü toplumdaki gündelik hayata ilişkin gözlem yapan farklı kaynaklara göre başlangıç zamanını geriye çekmek mümkündür. Bu farklı kaynakların başında Evliya Çelebi'nin Salacak sahiliyle Kağıthane Deresi boyunca anlatırken söylemiş olduğu *"... cümle dilberan mahi temmuzda deryada çimerler... mukaşşer badam(kabuğu soyulmamış badem) gül pembe misal vücudi nazeninlerin nılgün(kırmızı) ibrişim fotalara(peştemallara) sarub mahiler gibi gavvaslık ider..."* ifadesi ve betimlemesi yer almaktadır. Bu gözleme göre, İstanbul'da 17. yüzyılda denize girildiğini, mayoların atasının da tıpkı çarşı hamamlarındaki gibi peştamalların olduğunu

⁸ Halil İbrahim Gül, "Osmanlı Deniz Hamamları İşletmesi", *Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi*, Cilt:4, Sayı:7, Ocak 2019, s. 75.

öğreniriz.⁹ Bunun dışında yine Evliya Çelebi, kaptanlara mahsus deniz hamamlarının olduğunu, İstanbul'daki temâşâgah ve meydanları sayarken de Langa Kapusu Meydanı ve Langa deniz hamamının varlığından söz etmiştir. Evliya Çelebi Eyüp'teki deniz hamamı mesiresini şöyle anlatır: “*Yine kayıklar ile cümle ehîbbâ her cum'a günleri bu Eyüb şehri önündeki cezireler mabeynindeki haliçlere girüp cümle aşıkân-ı ma'sukân-ı müştâkân bilâ vasıta birbirlerine der- agûş edüp felekten kâm alup deniz mâlikleri gibi adem melekleri nilgûn futa ile şînâverlik iderler ve her cezirelerin çemenzârlarında ayş u nûş idüp gam-ı dünyayı ferâmûş edüp sohbet-i hasıl-hâs iderler. Bu cây-ı müfferih dahı bir diyâra mahsûsdur.*” Bu söylemlerden yola çıkarsak, deniz hamamlarının salt batılılaşmanın etkisiyle Osmanlı toplumuna ulaştığını söyleyemeyiz.¹⁰

Deniz hamamları kurulmadan önce denize girme alışkanlığını gösteren bir diğer belge de 17.yüzyıla ait bir türküdür. Türküde, *Edirne Tunca suyunda/ Bursa'nın kaplucasında/ İstanbul Kumkapusu'nda/ Deniz melekleri oynar...* denilerek 17. yüzyılda Kumkapı'da denize girenlerin olduğunu bizlere aktarmıştır. Ayrıca 18. yüzyılın sonlarına doğru İstanbul'daki Davud Paşa İskelesi yakınlarında deniz hamamı çeşmesi bilinmektedir. Bu bilgilerden hareketle 18. yüzyılın sonlarında deniz hamamlarının var olduğu ispatlanmıştır.¹¹

Bunların yanı sıra 1826-1850 yılları arasında İstanbul'da üç adet deniz hamamının kurulmuş olduğunu söylemekle beraber bu deniz hamamlarının ilk kurulan deniz hamamları olduğunu söylemek yanlıştır. Reşad Ekrem Koçu'ya göre ilk deniz hamamı "Çardak İskelesi Hamamı", ikincisi Salıpazarı sahilinde kurulan hamam, üçüncüsü ise Kumkapı sahilinde kurulan deniz hamamıdır.¹²

⁹ Burçak Evren, *İstanbul'un Deniz Hamamları ve Plajları*, İnkılap Kitabevi, İstanbul 2000, s. 11.

¹⁰ Süleyman Beyoğlu, “Osmanlı Deniz Hamamları”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, sayı:5, 2004.

s. 53-54

¹¹ B. Evren, *a.g.e.* s. 11.

¹² Reşad Ekrem Koçu, “Deniz Hamamları”, *İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kolektif Şirketi, İstanbul 1966, c. 8., s. 4439.

1.2 Deniz Hamamlarının Fiziksel Özellikleri ve Düzeni

Deniz Hamamları, hususi ve umumi olmak üzere ikiye ayrılıyordu. Hususi hamamlar, büyük yalıların deniz kenarında ise hemen yanı başında, eğer yalının önünde rıhtımlı bir saha varsa yalının önüne yapılırdı. Şekil bakımından ise; denize çakılmış kazıklar üstüne kurulan, içerden ortası havuz halinde, yandan deniz yüzünden üstü tahta perde ile kapatılmış, dışarıdan içi görülmez, içinde yüzen, yıkananlar da dışarısını göremeyecek biçimde inşa edilmişti. Umumi hamamlar, erkekler ve kadınlar hamamı olarak ikiye ayrılırdı. Yapısal olarak; deniz dibine çakılan kazıklar üzerinde inşa edilir, suyu derin sahilde kurulup karadan bir köprücük ile geçilip denize girilirdi. Sığlık sahillerde ise, uygun derinlik bulununcaya kadar açıkta kurulur ve sahilden hamama kazıklar üstünde çatılmış bir tahta köprü aracılığıyla gidilirdi.¹³ Suya girilen havuzun derinliği genellikle 1.5 m'yi geçmezdi. Hamamların en büyükleri yaklaşık 20x30 m boyutunda, en küçükleri ise 15x20 m olurdu. Çoğunluğunu bu 15 soyunma odalı küçük ebatlı hamamlar oluşturmaktaydı.¹⁴

Hamamlar da erkek ve kadın kısımları arasında çeşitli farklar bulunmaktaydı. Kadınlar hamamının iç kısmında oda çepeçevre saran tahta sedirle kaplı soyunma odaları ve bunların önünde korkuluk dar bir yol bulunmaktaydı.¹⁵Yoldan denize salınmış bir veya birkaç merdivenle, hamamın ortasında tahta perdeyle kapatılmış, havuza benzer denize inilirdi. Erkekler hamamı da plan doğrultusunda aynıdır. Fakat erkekler hamamında fazladan bir balkon-yol vardır; gençler buradan denize atlar, eğer kenarında peyke de varsa oturup güneşlenirler.

Deniz hamamlarıyla birlikte kadınlarımız ve genç kızlarımızın denize girme serüveni başlamış bulunuyordu fakat dönemin toplum yapısı içerisinde kadınların ve kızların rahat bir şekilde denizle haşır neşir olabilmesi ve çeşitli toplumsal örlere uygun hareket edebilmesi için kadın hamamları ile erkek hamamları arasındaki mesafe uzak olmalıydı. Kadınlar hamamındaki sesler erkekler hamamından işitilmemeliydi. Personel bakımından ise hamamlarda; bir yüzme hocası(cankurtaran), bir belediye çavuşu ve çifte hamamların

¹³ *A.g.e.* s. 4439-4440.

¹⁴ S. Beyoğlu, *a.g.m.* s. 66.

¹⁵ R. E. Koçu, *a.g.e.* s. 4440.

arasında da kayıkla dolaşan zaptiyeler yer alırdı. Bu zaptiyeler, iki hamam arasında sandalla dolaşarak, erkeklerin kadınlar hamamı bölgesine geçmesine engel olurlardı. Aynı şekilde hanımlarda ne kadar iyi yüzme bilirlerse bilsinler tahta perdelerin dışına çıkmalarına izin verilmezdi. Bu hususla ilgili, Meclis-i Ahkâm-ı Adliye yayınladığı bir talimatnamede (9 Mayıs 1850) Fenerbahçe Mesiresinde denize giren kadınları kayıkla seyretmeye kalkan erkeklerin zabıta tarafından engellenmesi gerektiğini belirtmiştir. Ayrıca bu hamamlarda içki içmek ve satmak kesinlikle yasaklanmıştı. Sarhoş olarak hamama gelenler kesinlikle kabul edilmezlerdi. Hamamlarda limonata ve çeşitli yiyeceklerin satışı mümkündü. Yüzme bilmeyenler havuzun kenarına yapılan halatlara tutunup yüzebilirdi. Deniz hamamı işletmecisi hamama gelen müşteriler için uzun don, havlu, çıkma ve peştamallar bulundururdu. Kurallara uygun olacak şekilde müşteriler de yanlarında kıyafetlerini getirebilirlerdi. Erkek kıyafetleri; göbekte dizler arasını örten şort, çıkmalık peştamal ve havlu idi. Kadınlar ise; boğazdan ayak bileğine kadar inen uzun gömlek veya bluz, en kisası diz kapağının altına kadar çıkabilen uzun don giyebilmekte.¹⁶

Genellikle Haziran'ın on beşinden başlayarak Eylül ayının sonuna kadar süren zaman aralığı kapsamında denize girilirdi. Hamama gelen müşterilerin ücretlendirmesi ise farklılık göstermekteydi. Hamama gelen subaylar, mülazım yüzbaşılar ve küçük çocuklar hamam ücretinin yarısını, çavuş ve askerler ise onar para ödeyerek hamam hizmetinden yararlanıyordu. Resmi olarak işletme hakkı verilen bu hamamlara girmeyenler birtakım olumsuzluklarla karşı karşıya kalabilmekteydi. 1900'lü yıllarda denize girme mevsimi geldiği zaman gazetelerin ilk sayfalarında ölüm haberlerine çok sık rastlanırdı. Maddi durumu yetersiz olanlar ve çocuklar açıkta, güvenilir olmayan sahillerde denize girdiklerinden dolayı boğulma olayları yaşanmakta ve zaman zaman elbise ve paraları da çalınabilmekteydi.¹⁷

Deniz hamamları sadece sıcak aylarda denizde hoşça vakit geçirmek için kullanılmamıştır. Zaman içerisinde deniz suyunun insan sağlığına olumlu etkileri keşfedilmiş böylece hamamlar şifa bulmak için aranan turistik tesis boyutuna ulaşmıştır.

¹⁶ S. Beyoğlu, *a.g.m.* s. 56-57.

¹⁷ Derya Geçili, "Osmanlı Devleti'nde İstanbul ve Çevresindeki Sahillere Yapılmaya Başlanan Deniz Hamamları", *Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 5, Sayı: 9, Ekim 2019, s. 152-155.

Prens ve veliahtlar, Rusya ve Balkanlardan gelen turistler deniz hamamlarında şifa aramışlardır. Zamanla toplum tarafından benimsenen deniz hamamları işletmeleri, toplumun zor ve sıkıntılı anlarında çeşitli yardım faaliyetleri göstermişlerdir. Haliç ve Galata köprülerinin yanına kurulan deniz hamamları, Anadolu ve Halep'te meydana gelen depremlerden etkilen afetzedelere elde ettikleri hâsılatın tamamını göndererek sosyal sorumluluk anlamında hassasiyet göstermişlerdir.¹⁸

1.3 Deniz Hamamlarının İşletilmesi

Deniz hamamları toplum hayatına girdikten sonra devlet kurumları ve yetkilileri bu hamamların kurumsal olarak güvenilir ve sağlıklı bir şekilde işletilmesi taraftarıydı. Fakat kurumlar arasındaki görüş farklılıkları ve çeşitli anlaşmazlıklar neticesinde hamamların kurulması, işletilmesi ve kuralları kısa bir süre içerisinde kesinliğe kavuşturulamamıştır. İlk olarak deniz hamamlarının işletim hakkı Tersane-i Âmire tarafından yapılmaktaydı ve bu ilk kurulan deniz hamamlarının iltizam hakları gazetelere ilan verilip duyuruluyordu. Örneğin, 28 Muharrem 1286/ 10 Mayıs 1869 tarihinde Cısr-i Cedid hamamları için ihaleye katılmak isteyenlerin ayın 29 ve 30'un da sabah saat 6 ile 9 arasında Tersane-i Âmire meclis dairesinde bulunmaları ilan edilmiştir. Hamamların işletme hakkı mevsimlik olacak şekilde teklifi en uygun veya en yüksek veren işletmeye verilirdi. Ayrıca Tersane-i Âmire, denize girilecek yerlerin düzenlenmesinden, deniz kazalarından ve boğulma olaylarından da sorumluydu. Bu dönemde meydana gelen boğulma olaylarının artmasından dolayı Şurâ-yı Bahriye, Tersane-i Âmire'den izinsiz yapılan deniz hamamlarının yıkılmasını ve Boğaziçi, Üsküdar, Kumkapı bölgelerinde yeni deniz hamamlarının inşa edilmesini istemiştir. Şurâ-yı Bahriye'nin deniz hamamlarının inşâsı konusundaki istekli tavrı çok doğaldır. Çünkü deniz hamamlarından gelen gelir hazine açısından oldukça önemliydi. Hamamların yetkisi konusundaki ilk fikir, 6 Ekim 1868 tarihli Dersaadet İdare-i Belediye Nizamnamesi'nin 4. maddesinde hamamların yetkisinin belediyeye bırakılmak istenmesidir. Fakat bu madde hemen yürürlüğe konulmamıştır. Bir de hamamların güvenlik sorunu bulunmaktaydı. Bu dönemde yapılan hamamların imal ve idaresinin tam

¹⁸ H. İbrahim Gül, *a.g.m.* s. 82-83.

layıkıyla yapılamadığını, insanların boğulmasına sebebiyet verecek çeşitli ihmallerin olduğunu Tıbbiye-i Mülkiye bir rapor hazırlayarak ilan etti.¹⁹

Bu raporu dikkate alan Şurâ-yı Devlet dairesi deniz hamamlarıyla ilgili bütün yetkileri belediyeye vermek istedi. (10 Mayıs 1870) Aynı günlerde deniz hamamlarıyla ilgili dört maddelik kanun tasarısı hazırlanmıştı. Tasarının içeriğine göre umumi deniz hamamları belediyenin onayladığı projelere göre inşâ olacak, taşlık ve uçurumlu yerlere hamamlar kurulamayacak, derinlik dört kademedan fazla olmayacak ve havuzları ızgaralı ve hücreleri korunaklı olacaktı. Ayrıca güvenlik gerekçesiyle akıntılı bölgelere umumi ve hususi hamamlar inşâ edilemeyecekti. Yalılara ait özel hamamların derinliği iki buçuk kademedan fazlaysa, alt kısmı umumî hamamlar gibi ızgaralı olacaktı. 18 Temmuz 1871 tarihinde ise yine Şurâ-yı Devlet dairesinin almış olduğu kararla deniz hamamlarının işletme hakkının belediyeye verilmesi sonucunda hamamların yıllık bütçesi Maliye Hazinesi'nden alınıp Bahriye Hazinesi'ne devredilmiştir.²⁰

Yapılacak bu hamamların işletme hakkı belediyeden satın alınabilir ya da kiralanabilirdi. Belediyeye yapılan ödemeler peşin ya da taksitle yapılabilmekteydi. Taksitlendirme işlemi genellikle bir peşin artı iki taksit ya da bir peşin artı üç taksit şeklinde olmaktaydı. Yetkilerin bakanlıktan alınıp belediyeye verilmesinden dolayı bakanlık bütçesinin gelirlerinde azalma olmuştur. Oluşan bütçe açığının limanlara gelen gemilerden alınacak vergilerle kapatılması öngörülmüştür.²¹

İstanbul halkı, deniz hamamlarının dışındaki sahil bölgelerinde de denize giriyordu. Ancak deniz hamamlarının dışında sahillerde denize girenlere ceza yaptırımları uygulanacağı belirtilmişti. Bu yasak deniz hamamlarının miktarının ve sağlık koşullarının yetersiz olmasından dolayı halk tarafından yeterince önemsenmiyordu. Bu sıkıntıların giderilmesi amacıyla belediye yeni hamamların açılmasını kararlaştırdı. (28 Eylül 1870) Yeni açılacak hamamların 21'i erkek, 5'i de kadınlara ayrılmıştı. Kadıköy, Salacak, Büyükkada, Çatladı Kapı, Yeni Kapı'da kadın ve erkeklere ayrılmış ikişer; Heybeliada, Üsküdar, Mumhane İskelesi'nde, Beylerbeyi'nde Havuzbaşı İskelesi'nde, Paşabahçe,

¹⁹ S. Beyoğlu, *a.g.m.* s. 56-57.

²⁰ Başkanlık Osmanlı Arşivi, *Şurâ-yı Devlet (ŞD.)*, Kutu no: 2, Gömlek no: 12 (Belge Tarihi: H- 29-04-1288)

²¹ Halil İbrahim Gül, *a.g.m.* s. 75-81.

Büyükdere, Tarabya, Bebek, Kuruçeşme, Ortaköy, Beşiktaş, Kabataş, Salı Pazarı, Köprü, Eski Köprü, Makriköy, Ayasofya'da birer adet erkek deniz hamamı açılacaktı. Belediye meclisi, hamamlardan alınacak ücret, vergi ve ihale şartlarını Dahiliye Nezareti'ne sundu ve Bahriye Nezareti'de bu kararı kabul etmek için hamamlardan 1870 yılında ruhsat bedeli olarak elde ettiği 96.650 kuruş gelir kaybının hazine tarafından karşılanmasını istedi. Talep olumlu karşılandı ve hamamların idaresinin belediyeye devri için konu 11 Haziran 1871 tarihinde Şurâ-yı Devlet'e havale edildi. Şurâ-yı Devlet'te tartışılan konu başlıklarından birisi de kadın ve erkeklerin deniz hamamlarını ortak kullanıp, kullanamayacağı meselesiydi. Ortak saatler ve kullanım süreleri konuşuldu ve sonuç olarak hamamların çifte yapılmasına karar verildi. Bu kararın alınmasındaki en önemli sebep, erkek ile kadının aynı hamama girmeleri halinde çeşitli ahlâksızlıkların ortaya çıkacağı endişesiydi. Bunun yanı sıra güvenlik gerekçesiyle hamamların dışındaki yerlerde denize girmeyi önlemek için "mubassır" denilen görevlilerin yetkilendirilmesi malî külfet getireceği için reddedilmiştir. Görüşmelerde hamamlardaki içki yasağı konusu da gündeme gelmiş, kullanım yasak olduğu için içki kullananlara para cezası verilmesinin lüzumsuz olduğu kabul edilmiştir. Bu kararların dışında belediye tarafından teklif edilen hamama giriş ücretlerinde indirimle gidilmiş, boğulma olaylarını aza indirmek için deniz kenarlarında cankurtaran mevkileri yapılmış ve halkın görüşleri dikkate alınarak deniz hamamları dışında denize girmek tamamen yasaklanmıştır. Yukarıda görüşülen ve tartışılan unsurlar bir bütün halinde Umumi Deniz Hamamları Nizamnamesi adıyla 27 Temmuz 1872'de Şurâ-yı Devletçe tetkik ve kabul edilmiş ve belediye meclisinin kanun defterine kaydedilip yürürlüğe konmuştur. Ancak bu nizamnamenin iradesi çıkmamış, bundan dolayı resmi prosedürü tamamlanmamıştır. Alınan yetkiler ve kararların son şekli on altı madde halinde Şurâ-yı Devlet'ten geçip, 24 Mart 1875 tarihinde resmen yürürlüğe girmiştir. Bu nizamname ile halka açık alanlardan denize girmenin kuralları belirlenmiş, yalı sahiplerinin kendi evlerinin önünden açık şekilde denize girmeleri engellenmiştir. Yeni kurala göre yalı sahipleri, evlerinin önüne deniz hamamı yapmak şartıyla denize girebileceklerdir. Ayrıca nizamname ile deniz hamamları açma ve işletme yetkileri belediyeye verilmiştir.²²

²² S. Beyoğlu, *a.g.m.* s. 58-59.

1.4 Avrupa Yakası'nda Bulunan Deniz Hamamları

1.4.1 Cisri-i Cedid (Galata-Haliç) Deniz Hamamları

Galata Köprüsü'ne deniz hamamı açma girişimi ilk kez 1847 yılında gayrimüslim bir vatandaşın Tersane-i Âmire'ye başvurmasıyla gerçekleşmiştir. 12 Mart 1874 tarihli Şûra-ı Bahri kararına göre başvuru, aynı bölgede iki deniz hamamının bulunduğu için deniz trafiğine engel teşkil edeceği düşünülerek reddedilmiştir. Yapımına Abdülaziz döneminde başlanıp, açılışı II. Abdülhamid saltanatının ikinci yılına rastlayan 1877'deki üçüncü Galata Köprüsü'nün Haliç'e bakan kısmında ise müzayede yoluyla kiraya verilen iki adet deniz hamamının olduğu bilinmektedir. 28.7.1875 tarihli Levand Herald Gazetesi'nde yer alan bir haberde hamama giriş ücretinin 5 kuruş olduğu belirtilmiştir.²³

Tahta bir perdeyle etrafı çevrili olan hamamın tabanı, yüzme bilmeyenlerin boğulup kaybolmaması için demir ızgara ile döşenmişti. Hamam, 1880 yılında oldukça harap durumda olduğu için tamir edilmesine ihtiyaç duyulmuştur. Bu tamirat 1888'e kadar dayanabilmiş ve bu tarihten sonra mecidi 19 kuruş hesabıyla 7.900 kuruşa harik seramelesi Andon Kalfa tarafından tamir edilmiştir.²⁴ Yeni yapılan tamirden bir yıl sonra çıkan fırtına sonucu tekrar tamir edilmesine ihtiyaç duyulmuş ve yine Andon Kalfa tarafından 11.000 kuruş bedelle tamir edilmiştir.²⁵

Galata Köprüsü deniz hamamlarının işleticisi Eyüp Sabri Bey'le belediye arasında hamamın teslim edilme tarihi arasında sorun çıkmış ve her iki tarafta birbirinden davacı olmuşlardır. Her sene ihaleye çıkarılan hamamlar, ihale bitiminde belediyeye teslim edilmek zorundaydı. Zamanında hamamı teslim etmeyen Eyüp Sabri Bey'e dava açılmış ancak ortadaki meseleyi inceleyen umumi müfettiş Ahmet Bey, hamamların süresinden 15-20 gün önce boş bırakıldığını ve bu süre zarfında gerçekleşen fırtına ve mavnaların

²³ B. Evren, *a.g.e.* s. 52-53.

²⁴ BOA, *İrâde Şûrâ-yı Devlet (İ..ŞD..)*, Kutu no: 91, Gömlek no: 5406. (Belge Tarihi: H-22-09-1305)

²⁵ BOA, *(İ..ŞD..)*, Kutu no: 96, Gömlek no: 5729. (Belge Tarihi: H-26-10-1306)

çarpması sonucu 4040 kuruşluk zararın çıktığını belirtmiştir. İşin sonunda Eyüp Sabri Bey haklı bulunmuş, belediyenin tazminat talebi kabul görmemiştir. (28 Kasım 1876)²⁶

1.4.2 Kumkapı Deniz Hamamı

Kayıtlara göre Nişancı Hamamı Sokağı'nda bulunan demiryolu köprüsünü geçtikten sonra görülen kayalarla çevrili düzlüğün 50-60 adım sonrasında Kumkapı Deniz Hamamları bulunurdu. Kadın ve erkeklere has ayrı hamamların bulunduğu yapıda ayrıca erkek hamamının yanında bir de kahve bulunurdu. Denizin içinde derme çatma inşa edilen hamamlara ulaşmak için kıyıda dar bir köprü yapılmıştı. Kadınları gizlice gözetlemek ve günaha girilmemek adına kadınlar hamamının alt kısmı denize çakılan tahta paravanlarla sıkıca örtülmüştü. Döneminde pek revaçta olmayan bu hamamların kendine özgü yönlerinden Sermet Muhtar Alus şöyle bahsetmiştir:²⁷

"Makarri, Selimpaşa Yokuşu olan çöp arabalarından boşaltma ne kadar süprüntü zerzevat kırıntısı, karpuz, kavun kabuğu, köpek kedi lâşesi varsa bu hamamların önüne birikir, gökten kargalar, martılar, etraftan ördekler, kazlar üşüşürdü."

Deniz hamamı bünyesinde bulunan gazinoda yaz aylarında çeşitli eğlenceler düzenlenmekteydi. Katib İzzet Efendi'nin 'Karagöz-Hacivat' temsilleri bunlardan biriydi.²⁸

1.4.3. Salıpazarı Deniz Hamamı

İstanbul'un en eski deniz hamamlarından biri olan Salıpazarı Deniz Hamamı, 1880 tarihinde Hüseyin Avni Efendi ile Hacı Emin Efendi ve ortaklarının işletmesiyle halkın hizmetine açılmıştı. Hamam bu kişilere iki taksitle verilmek suretiyle 39.000 kuruşa ihale edilmişti. Hamamın işletmesi ihale edildikten sonra hissedarların açtığı dava sonucunda hasılatlara el konulmuş, hamam bir süre kapalı kalmıştı.²⁹

²⁶ B. Evren, *a.g.e.* s. 57.

²⁷ *A.g.e.* s. 57-58.

²⁸ BOA, *Dahiliye Nezâreti Emniyet-i Umûmiye Müdüriyeti Tahrîrât Kalemî (DH.EUM.THR)*, Kutu no:67, Gömlek no: 45. (Belge Tarihi: H-16-07-1329)

²⁹ BOA, *ŞD.*, Kutu no:766, Gömlek no:18. (Belge Tarihi: H-25-02-1311)

Müşterisini kaybetme tehdidiyle karşı karşıya kalan hamam asıl büyük sıkıntısını 1894'teki kolera salgını esnasında yaşayacaktı. Daha sonraki yıllarda da havaların kötü gitmesi ve depremin etkisiyle de müşterilerinin büyük bir kısmını kaybetmiştir. Fındıklı'daki Salıpazarı Deniz Hamamı'nın tekrardan popüler olması 1930'lardan sonra gerçekleşmiştir. Hamamın girişindeki tabelada "Nakit ve kıymetli eşyasını teslim etmeyenlere karşı mesuliyet kabul edilmez" yazısı yer almaktaydı. Çünkü bu hamamlarda zaman zaman güvenlik önlemleri yetersiz kalmakta, kalabalığın keşmekeşinden faydalanan bazı kötü niyetliler hırsızlık yapmaktaydılar. Hamamın müdavimlerinden biri olan ünlü gazeteci Hikmet Feridun Es, Tophane ve Karaköy'deki hanlarda çalışan işçileri, Sanayi Nefise Mektebi öğrencilerini sıcak yaz günlerinde serinlemek için Salıpazarı Deniz Hamamı'na gitmeleri gerektiğini söylemiştir. Es, hamama epeyce uzun bir tahta köprü gibi bir yoldan geçilerek gidildiğini, hamamın önündeki gişeden bilet alımı esnasında can simidi maksadıyla kullanılan içi hava dolu boş ve kurutulmuş su kabaklarının satıldığını da söylemektedir. Aynı yazıda yüzücülerin deniz kıyafetlerinden de bahsedilmiştir:³⁰

“Yüzücülerin deniz kıyafetleri de ilginçti. Entari ile uzun donla girenler bile görülürdü. Biz çocukları, kadınlar deniz hamamına da götürürlerdi. Yaşınız biraz büyük ise, alaturka hamamda olduğu gibi burada da size takılırlardı:

- Evladım... Gelecek sefer babanı da getir emi? diye.

Bu söze çok bozulurduk. Kadınların deniz kıyafeti de dikkate değerdi. Çoğu kombinezon, hatta entari ile denize girerdi. Eteklerini apış aralarından büyük bir çengel iğne ile ilikleyerek. Suyu girince yelken yelken şişerdi etekler.”

Salıpazarı Deniz Hamamı'nın hemen yanında açılan gazinoda şöhretli kişilerin uğrak yeri olmuştur. Gazinoyu ziyaret edenler arasında büyük bestekâr Muhlis Sabahaddin Bey ve kardeşi, Dünya Güzellik Kraliçesi Keriman Halis Hanım'ın babası Halis Bey, sinema yıldızı Melek Hanım ve babası ve ressam İbrahim Çallı gibi isimler bulunmaktadır.

³⁰ Hikmet Feridun Es, “Eski Deniz Hamamları”, *Hürriyet Gazetesi*, 2 Ağustos 1987.

1.4.4 Beyazpark Deniz Hamamı

13 Ağustos 1926'da Rasim Kayra tarafından kurulan bu hamam bünyesinde kadınlara ve erkeklere ait iki deniz hamamı ve bir gazinodan oluşmaktaydı. Önceleri Topağaçlar denilen bölge üzerinde Ermeni bir kadının işlettiği birbirinden oldukça uzak iki deniz hamamı daha bulunmaktaydı. Rasim Kayra bu deniz hamamlarını belediyeden almış ve eskisine oranla daha büyük bir şekilde inşa ederek hizmete sokmuştur. Bünyesindeki gazinoda Rasim Kayra satın aldıktan sonra yapılmıştır. Bu kompleksin açılışı görkemli bir törenle yapılmış, devrin ünlü sanatçıları sahne almıştır.³¹

Kısa sürede bölgedeki popülerlik seviyesini arttıran hamam, Büyükdere'deki bazı tutucu çevrelerin hedefi haline gelmişti. İçkili bir gazino ve birbirine yakın iki deniz hamamının adap ve ahlak değerlerine aykırı olduğunu düşünen bu grup hamam ve gazinonun kapatılmasını istemekteydi. Fakat bir tesadüf sonucu gazinoya gelen Reisicumhur Mustafa Kemal Paşa, deniz hamamlarını ve gazinoyu çok beğendiğini belirtmiş ve bazı kimseler tarafından da kapatılmak istendiğini duyunca da *"Kadın erkek ne oluyor? Burada doğru olmayan şey, aradaki mesafenin azlığı değil, deniz hamamında hâlâ harem ve selamlık aranmasıdır"* demiş ve hamamların kapatılmasına karşı çıkarak bu hamamın kısa süre zarfında plaja dönüştürülmesini sağlamıştır.³²

1.4.5 Bakırköy Deniz Hamamları

Bölgedeki ilk deniz hamamları 1884 yılında ruhsatsız olarak inşa edilmiş ve bir süre sonra birtakım sıkıntılara sebebiyet vermişti. On kadar ruhsatsız deniz hamamından birini Yenikapı liman memur muavini Mülazım İsmail Bey'in deniz yoluyla gönderdiği askerler tarafından yıktırılmış ve bu yıkıma Küçükçekmece Kaymakamı İzzet Bey ve belediye yönetimi sert tepki göstermişti. İzzet Bey, memleketin şerefine ihlal edildiğini, belediye gelirlerinin zarara uğratıldığını düşünüyordu. Bakırköy'deki bu hamamlara çoğunlukla gayrimüslim vatandaşlar rağbet ederdi. Hamamlar, tren istasyonunu geçtikten sonra Zeytinlik denilen bölgede yer almaktaydı. Karadan 20-25 metre uzaklıkta kurulmuş

³¹ Burçak Evren, *a.g.e.* s. 64-65.

³² Gökhan Akçura, *"Bu Deniz Bize Küskün mü?"*, <http://www.radikal.com.tr/hayat/bu-deniz-bize-kuskun-mu-1052187/>, 09/06/2011.

hamamların arasındaki mesafe de iki-üç yüz adım civarındaydı. Bu hamamlara derme çatma korkuluklu tahta bir iskeleden girilir ve iskelenin karaya yakın kısmında da yine derme çatma bir bilet gişesi bulunmaktaydı.³³

1920’li yıllarda ise Bakırköy sahilinde ‘gazinocu’ Ömer Bey’in işlettiği deniz banyoları bulunmaktaydı. Ömer Bey’in işletmesi, Ataköy plajlarının açılışına kadar bölgedeki en çok ilgi gören yerlerinden biri olmuştur. Hamam ve gazinoya sadece Bakırköy halkı değil, Sirkeci’den trene binip gelen farklı bölgelerdeki vatandaşlarda ilgi göstermiştir. Özellikle gün batımı saatlerinde gazinoda boş yer bulmak oldukça zordur. Ziyaretçiler hem güzel manzaranın hem de lezzetli mezelerin keyfini “ça ça” müziği eşliğinde çıkarmaktadır.³⁴

1.4.6 Bahriye Mektebi Deniz Hamamı

Bahriye Mektebi öğrencilerinin yaz aylarında yıkanabilmeleri için deniz hamamı yapılmasına karar verilmişti. (1913) Hamamın bünyesinde öğrencilerin soyunup giyinebilmeleri için otuz kadar loca ve büyük bir havuz yer alacaktı. Bahriye Nezareti tarafından inşaat müdüriyetine emir verilerek hamamın inşa edilmesinin başlatılması istendi ancak hamamın yapılabilmesi için mektebin deposunda uygun keresteler bulunmuyordu. Kerestelerin tedarik edilebilmesi oldukça pahalı bir işti. Zorluklara rağmen bir süre sonra hamam için gerekli hazırlıklar tamamlanmış ve inşaata başlanmıştır. Deniz hamamına öğrencileri alıştırmak amacıyla Bahriye Mektebi'nin öğretmenleri onlara yüzme öğretmiş ve farklı yüzme şekillerini bilmelerini zorunlu tutmuşlardır. 1913'te Bahriye Mektebi deniz hamamının onarımı düşünülmüş fakat 19.494 kuruşluk tamir ve bakım masrafı karşılanamamış bu nedenle Maliye Nezareti'nden yardım istenilmiştir. Yardım talebi, öğrencilerin yıkanması ve sağlıklarının korunabilmesi amacıyla kabul edilmiş böylece deniz hamamı masrafı tamamen karşılanmıştır.³⁵

³³ B.Evren, *a.g.e.* s. 67-68.

³⁴ Turgay Tuna, *Bir Zamanlar Bakırköy*, E Yayınları, İstanbul 2015, s. 132-133.

³⁵ D. Geçili, *a.g.m.* s. 158-159.

1.5 Anadolu Yakası’nda Bulunan Deniz Hamamları

1.5.1 Haydarpaşa Deniz Hamamı

Sadece kendilerine has özellikler barındıran, İstanbul'un başka hiçbir deniz hamamında bulunmayan özelliklere sahip olan Haydarpaşa Deniz Hamamları, rıhtım boyunda kadınlara ve erkeklere ait iki deniz hamamından oluşmaktaydı. Erkekler hamamının en yoğun olduğu vakitler, cumartesi günleri ve akşam ezanından yatsıya kadarki saatlerdir. Kadınlar hamamı ise gün ve saat fark etmeksizin sabahtan akşama kadar ziyaretçi barındırır. Sermet Muhtar Alus’un aktardığına göre Yeldeğirmeni’ndeki bütün kibarca Museviler, çocuklarıyla birlikte Haydarpaşa Deniz Hamamı’na gelirler. Ayrıca Galata Köprüsü’nden, Haydarpaşa Deniz Hamamı’na vapur seferler bulunmaktadır. Köprü vapuruyla Haydarpaşa hamamına gelen güruhu da Alus, gözlem gücüne dayanarak şöyle anlatmıştır:³⁶

" O zaman ezani saatiyle köprüden sekizi bilmem kaç geçe kalkan vapur, meşhur mu meşhur. Yolcularının dörtte üçü kokona güruhu; Haydarpaşa banyosuna buyurmadalar... Maksatları hem ziyaret hem ticaret. Evvela rıhtım boyunu keskin bir lavanta kokusu kaplar. Esbuke, Opaponaks, Milflör kokuları genizleri yakar. Bir de başını çevirip arkaya bakarsın ki, ellerinde hamam takımları, upuzun bir kafiye.

Alayı düzgünlü, allıklı, rastıklı, sürmeli, benli; iki dirhem bir çekirdek. Bunlar Beyoğlu'nun piyasa malı yosmalarıdır. Başka deniz hamamına hiç gitmezler. O sekizi bilmem kaç geçe kalkan vapurdan gayrısına da binmezler."

1.5.2 Moda Deniz Hamamı

Gayrimüslim bir vatandaş tarafından kurulan bu deniz hamamı, kimi kaynaklara göre Kadıköy yakasının ilk deniz hamamı olarak kabul edilmektedir. Kısa bir süre sonra işletme hakkı hamamı kuran kişinin oğlu olan Ardaş'a geçmiştir. Hamamı ilk yıllarda daha çok gayrimüslim vatandaşlar kullanmış daha sonraki yıllarda ise Müslüman vatandaşlar da rağbet göstermiştir. Moda hamamı erkekler ve kadınlar olmak üzere iki hamamdan oluşmaktaydı. Erkekler bölümünde Agop Ağa isminde cankurtaran iri yarı bir Ermeni

³⁶ Sermet Muhtar Alus, "Eski Deniz Hamamları", *Yedigün Dergisi*, Sayı: 80, s.12-13.

çalışmaktaydı. Agop Ağa, mayosu olmayan kişilere mayo kiralar ve cankurtaranlık görevini yapmaktaydı. Moda Deniz Hamamı'nın işletmecilerinden Ardaş ve Hayik'in kardeşi Aşot da Kalamış'ta deniz hamamı kurmuş ve bir süre işletmiştir.³⁷

Moda Kadınlar Hamamı'na 20 metre uzunluğundaki tahta bir iskeleyle geçilir ve iskelenin sonunda yer alan 10 x 10 metrekarelik alanın etrafına çevrilen çuval ya da kanaviçe bez sayesinde hanımlar sere serpe güneşlenir ve rahat bir şekilde eğlenirlerdi. Bu hamamın en önemli özelliğinden birisi de "semtin şapkalı, barbişli, Frenk bozuntusu tatlısı Frenkleriyle beraber İngiliz, Alman, Fransız kırmacı kadınlar ve matmazeller tarafından " ilgi görmesiydi. Bu bölgeye plaj açıldıktan sonra hamamlar tümüyle yok edilmemiştir. Ünlü yüzücü İnal Tengizman'a göre dere boyunda "harem" adı verilen kadınlara mahsus bir hamam uzun süre varlığını sürdürmüştür.³⁸

"Kalamış'ta Aşot'un sadece kadınlara mahsus dört yanı kapalı ahşap deniz hamamını hatırlarım. Moda Plajı da aynı şekilde kurulduğundan bir süre sonra dere tarafına kadınlar için kapalı bir bölüm yapılmıştı. Bu, tamamen özgür ve gözlerden uzak olmak isteyen hanımlar arasında öylesine tutuldu ki, plaj, hazin akıbetine uğrayana kadar işlevini sürdürdü ve adına da müşteriler "Harem" dediler. Biz plajın sporcu gençliği, harem bölümü uğruna dışarıdan sandallarla gelen yabancı sarkıntılarla az mı dövüşler eder haremimizi korurduk."

1.5.3 Kalamış Deniz Hamamı

Kadıköy yakasına Moda ile birlikte kurulan ilk deniz hamamlarından birisi olan Kalamış Deniz Hamamını ilk açan kişi Erenköylü Arnavut İsmail'dir. İsmail daha sonraları hamam işletmeciliğinin yanında Fenerbahçe'de gazino işletmeciliği de yapmıştır. Kalamış'ta ikinci deniz hamamını ise Moda Deniz Hamamı'nın işletmecisinin oğullarından Aşot açmıştır. Bu hamam da diğerleri gibi yaz mevsiminin başında kurulur, yaz sonunda da sökülürdü.³⁹

³⁷ Müfid Ekdal, "Kadıköy'ün İlk Deniz Hamamları", <http://www.gazetekadikoy.com.tr/genel/kadikoyun-ilk-deniz-hamamlari-h2965.html>, 22.08.2012

³⁸ B. Evren, *a.g.e.* s. 73.

³⁹ *A.g.e.* s. 73.

1.5.4 Fenerbahçe Deniz Hamamı

Yaklaşık 400 metrekarelik alanı kaplayan, büyüğü erkeklere, küçüğü kadınlara ait olan bu deniz hamamları Moda ve Bostancı'dakilerle birlikte en çok ziyaret edilen hamamlardan birisiydi. Bu deniz hamamlarının varlığı Fenerbahçe Plajı'nın açılışına kadar devam etmiş, erkekler kısmı plaja dahil edilmiş, kadınlar kısmı bir süre daha varlığını sürdürmüştür. Hamamların işletmeciliğini uzun bir süre Oktay Arslan, kadınlara ait olanın bakıcılığını da Vartoş Bacı yapmıştır. Vartoş Bacı, 1967 Ağustos'unda Hürriyet gazetesine verdiği röportajda, mini etekli kızların plaj yerine deniz hamamlarına gitmesine şaşırdığını söylemiştir. 70'li yılların başında Fenerbahçe Deniz Hamamları'na giriş ücreti 200 kuruştur ve 7 yaşından küçük çocuklar da hamama giriş ücretinden muaf tutulmuşlardır. Ayrıca deniz hamamlarıyla Feneryolu arasında tek hatlı bir tren yolu da bulunmaktadır. Hamam, mayıs sonunda kurulmaya başlanırdı. Kadınlar ve erkekler hamamları arasında 50 metre bulunmaktadır. Hamama genellikle Kadıköy'ün semtlerinden insanlar gelmektedir. Acıbadem, Çamlıca, Kızıltoprak, Feneryolu, Göztepe, Erenköy, Bostancı semtlerindeki paşalar, paşazadeler, beyler, hanımefendiler, kerime hanımlar, civarın mösyöleri, madamları hamamın müdavimleridir. Önemli ziyaretçilerin bir kısmını sayacak olursak; Hariciye Nezareti mütehayyizen hülfasından Reşat Hikmet Bey, Kaptan İbrahim Bey, Babîâlî teşrifatçılarından Sakallı Hasan Bey, erkânıharp kaymakamı Sait Bey, kırtasiyeci Zelliç ve oğulları, yüzücü Rosendahl ve oğulları, sinir hekimi Pepo Akşiyote, beden eğitmeni Selim Sırrı Bey, Mekteb-i Sultani jimnastik öğretmeni Faik Bey gibi isimleri sayabiliriz. Sermet Muhtar Alus'un aktardığına göre hamam işletmesinin gişesinde Hamamcı Karabet, Hacı ismindeki Ermeni biletçi ve Takuk Hanum bulunmaktadır. En çok ziyaretçinin ikindiden sonra geldiğini söyleyen Alus, kadınlar hamamının atmosferinin oldukça neşeli olduğunu belirtmiş ve erkekler hamamının da fiziksel özelliklerini sıralamıştır:⁴⁰

“... Buranın erkek tarafı da dediğimiz gibi dört köşe; üç yanı kapalı, Marmara ciheti açık... Önünde atlayacak kalas için de çatılmış iki serene bağlı jimnastik aletleri; trapez, halkalar, ip... Geride insan boyunda bir şarap fıçısı; içinde, denizden çıkana baştan aşağı,

⁴⁰ A.g.e. s. 74-82.

maşraba maşraba boca edilecek tatlı su. Çepeçevre soyunacak hücreler; sol taraftaki koridorda localar, en başta, duvarları kırmızı astarlı, büyüklü küçüklü aynalı, Petit Journal, Petit Parisien'den kesilmiş resimlerle kaplı hatırlı zevata mahsus iki büyük loca. Hücrelerin fiyatı 60 para, localar 3 kuruştı."

1.5.5 Caddebostan Deniz Hamamı

Biri erkeklere, biri kadınlara mahsus iki deniz hamamına sahip, Caddebostan vapur iskelesinin sol tarafında bulunan bu deniz hamamlarının arasındaki mesafe de üç-dört yüz metreydi. Sermet Muhtar Alus, hamamlar arasındaki mesafeyi tarif ederken "Kadınlar hamamı, erkeklerinkinden o kadar uzaktı ki, dürbün bile erkeği kadını fark etmezdi." ifadesini kullanmıştır. Bu hamama gelenlerin çoğu "ayaktakımı" diye tabir edilen halk kitlesiydi. Erkekler kısmına eski hovardallığıyla bilinen İsmail Efendi, kadınlar kısmına ise Merdivenköy'de oturan çok çocuklu Emine Hanım adında bir hatun bakmaktaydı. Buradaki deniz hamamının başlıca müdavimi olan Münif Paşazade, İdman Cemiyetleri Örgütü'nün eski başkanı Ali Sami Bey'in Caddebostan'daki faaliyetlerini şöyle açıklamıştır: "İdman Cemiyetleri ittifakı sabık reisi Ali Sami Bey biraderimiz; o zamanlar yeniden yeniye sibahate (yüzücülüğe) başlamış ve icatgerdesi olan seri yüzmeye hadim (yarayan), yanları kanatlı tahta kaloşları, ilk defa burada tatbik etmişti." Cumhuriyet dönemiyle birlikte buradaki deniz hamamları da plaja dönüşmüş ve tamamen ortadan kalkmıştır.⁴¹

1.6 II. Abdülhamid'in Denize Girme Alışkanlığı

On iki yaşında bir kaza geçiren Abdülhamid'in iyileşmesi için deniz banyosu yapması gerekiyordu. Ayşe Osmanoğlu'nun "Babam Abdülhamid" adını taşıyan anılarında deniz suyu vasıtasıyla gerçekleştirilen tedavi Abdülhamid'in ağzından şöyle anlatılmıştır: "O zaman sarayda Doktor Masiro adında bir İtalyan hekimi vardı. Hemen onu getirip tedaviye başlattılar ve bunu babamdan sakladılar. Üç ay kadar hasta yattım. Doktor bana deniz banyosu tavsiye etti. Beylerbeyi Sarayı'na gittim. Doktor da benimle birlikte Beylerbeyi Sarayı'nda kaldı. Her sabah denize birlikte girdik. Beni denize alıştırdığı gibi

⁴¹ A.g.e. s. 84.

banyo usulünü de doktordan öğrendim. Şimdi bir itiyat haline geldi. İşte o gün, bugün susuz yaşayamaz oldum." Hastalığının tedavi aşamasında denize girme alışkanlığı edinen Abdülhamid, ilerleyen yıllarda da bu alışkanlığını sürdürmüştü. Yıllar sonra, padişah olmasına bir yıl kala, çok sevdiği kızı Ulviye Sultan'ın ölümü (1875) esnasında da Tarabya'da denizde yüzmektedir. Ayşe Osmanoğlu, Naciye Sultan'ın öldüğü gün yaşananları şöyle aktarmıştır: *" O zamanlar babam her sabah Tarabya'da denize girermiş. Murad Efendi derhal bir kayık gönderip (Birader gelsin) diye haber yollamış."*⁴²

1.7 Deniz Suyu Hakkında Mürüvvet Gazetesinde Çıkan Tartışma

Deniz hamamlarının çoğalmasıyla birlikte denize girme alışkanlığı artış göstermişti. Bunun sonucunda da toplumda deniz suyunun insan vücuduna etkisi konusunda çeşitli görüşler ortaya çıkmıştı. Doktor Andriyadis Efendi'nin 1889 Temmuz'unda Mürüvvet Gazetesi'nde yayımlanan yazısı denize girmenin yararlı mı yoksa yararsız mı olacağına dair tartışmaları gündeme getirmişti. Yazılanlara itiraz eden Rüşumat Emaneti Kayıt Odası Ketebesi'nden İsmail Bey, aynı gazetede yanıt hakkını kullanmış, Doktor Andriyadis'in deniz hamamları hakkındaki makalelerini okduğunu, bu yazıların sağlık bilimine yapmış olduğu katkıların övgüye değer olduğunu söyledikten sonra makalede yer alan deniz suyunun cilt üzerinde bir etkisi olmadığı görüşüne karşı çıkararak Doktor Andriyadis'e karşılık vermiştir:⁴³

"...Fakat tabib-i mumaileyhin makaleleri mukaddemesinde görülen bir ihtar zan ve kıyas-ı acizanem veçhile ise yevmiye azimet ve avdet için zayi edilen vakit kazanılmış olacağından istifade tezayüd edecek demektir. Mezkûr makalede şöylece buyruluyor: Denize girildiği zaman vücudun hararet-i tabiiyesi def'aten bir bürudette (soğuğa) tesadüf edeceği münasebetle cilt büzülüp mesamat kapanmış olacağından deniz suyu dahil-i bedene nüfuz etmez. Bu taktirde soğuk bir suya girilmesinde ister deniz olsun, ister dere veyahut herkes hanesinde dokunsun madem ki cildin dahiline nüfuz etmeyecek deniz suyu ile aher (diğer,başka) suların tesiratta bir farkı kalmıyor.

⁴² S. Beyoğlu, *a.g.m.* s. 15-16.

⁴³ *A.g.m.* s. 17-18.

Eğer bu sözlerden muhassal-ı zan ve kıyas-ı acizanem mukarin-i hakikat (gerçeğe yaklaşmış) değil ise mezkûr ifadelerindeki maksadın daha açık ve bizim gibi hekim olmayanların anlayabileceği surette şerh ve izahamı rica ve iltimas eyleriz..."

1.8 Edebi Eserlerde Yer Alan “Deniz Hamamı” Unsurları

İstanbul'daki deniz hamamlarının çoğalmasıyla birlikte, denize girme kültürü halk nezdinde daha fazla benimsenmeye başlamış ve bu da yazarların eserlerine yansımıştır. Toplumsal hayata ve toplum kültürüne eklenen deniz hamamları ve deniz hamamlarında vakit geçiren insan figürü çeşitli roman ve hikâyelere konu olmuştur.

" Ada Şairi" sıfatıyla ün yapan, roman yazarı Mehmet Celâl, "Venüs" adını verdiği ilk romanında deniz hamamında gördüğü olayları aktarmaktadır. Mehmet Celâl, Ada'ya (Büyükkada) sıklıkla uğramakta ve orada gönül bağladığı Anna'yı görmeye çalışmaktadır. Anna'yı görmek için sahile iner ve kadınlara mahsus bir deniz hamamını yüksek bir kayanın üstüne çıkarak seyreder. Anna ile de bu deniz hamamında karşılaşır ve hamamdaki genel manzarayı kitabının 23-32. sayfaları arası detaylı bir şekilde tasvir eder. Kadınların hamama nasıl girdiğini, hamamlarda giyilebilecek elbiselerin hangileri olduğunu ve yasak olmasına rağmen bazı kadınların nasıl deniz hamamının dışına çıktıkları anlatılır. Yasağa uymayan kadınlar arasında Anna'da vardır. Yazar, Anna'nın hamam dışına çıkarak kendisine doğru yüzüşünü keyifli bir şekilde anlatır. Fakat bu kısmı yazdığından ötürü ayıplanacağını düşünür ve eserin ön sözünde kendini mazur göstermeye çalışır. "Erbâb-ı mütâlââya" başlığıyla yazdığı giriş yazısında yanlış anlaşılmasını rica eder ve okuyucularından özür diler: *"İleride de görüleceği vechile romanın bir bâbını yalnız deniz hamamı âlemini tavsîfe hasrettim. Bunda bazı Hristiyan kadınlarının açığa çıkarak aşikâr yüzdüklerine, yüzmeye ait bazı hareketlerine dair verdiğim malûmat erbâb-ı mütâlâaya ayıp gelmemelidir. Bu hâl pek tabiileşmiştir. Deniz hamamı zamanlarında Büyükdere ve emsali yerlerde o gibi manzaralar hemen her sabah görülebilir. Bir manzara-i tabiiyi etrafiyla tasvir eylediğimden dolayı muharrirlik vazifesini bihakkın ifa ettiğime kani olan erbâb-ı insaf maksadımın tasvir-i hakikatten ibaret bulunduğuna şüphe etmez. Şu ilk eserimde görülecek kusurların ise adem-i budû'ama, hadaset-i sinnime bağışlanacağıma*

eminim." Yazarın deniz hamamı tasvirinde sevgilinin orada bulunması etkili olmuştur. Yazar, Anna'nın içinde bulunduğu deniz hamamı olgusunun ulaşılmaz bir mekân kültü olarak algılar ve okuyucuya da bu hissiyatı vermeye çalışır.⁴⁴

Deniz hamamlarından bahseden bir başka roman ise Hüseyin Cahit'in "Hayal İçinde" romanıdır. Hüseyin Cahit eserinde Büyükada'daki deniz hamamına yer verir. Romanın kahramanlarından Nezih, sık sık uğradığı Tepebaşı Bahçesi'ne gittiğinde kimseye rastlayamaz. *"Bahçeye biraz cazibe veren biçare kadınların", "Sekiz buçuk vapuru ile Haydarpaşa deniz hamamına"* gitmesinden ötürü Tepebaşı'nın boş olduğunu düşünür.⁴⁵

İlerleyen sayfalarda ise Nezih, arkadaşı Ziya ile Büyükada'ya gider ve Ziya deniz hamamının yanından geçerken Nezih'e: *"Bak, bu hamam kadınlara mahsustur. Sabah, akşam dolarlar. Hamamın dışarısına çıkarlar. Denizin üstü kıpkırmızı kesilir. Bazısı çırpıplak çıkıyor"* der. Nezih, sevdiği kız İzmaro'yu görmek için deniz hamamına gitmektedir. Büyükada'daki deniz hamamı yüksek kayaların üzerine çıkıldığında gözetlendiği için erkek kahramanların ilgisine ve gözlem yapmasına sebebiyet vermiştir. Bu yüzden Türk kadınının deniz hamamlarına karşı ilgisi azalmıştır. Eserde verilen bilgiler de bu yönde oluşmuştur. Zaten romanda adı geçen Büyükada'daki deniz hamamına çoğunlukla gayrimüslimler rağbet göstermiştir. Eserin anlatım tarzına baktığımız da ise orijinallik ve gerçekliğe bağlı kalınmıştır. Hüseyin Cahit, deniz hamamlarını işlerken üslubunu rahat bir şekilde kullanmaktan kaçınmamıştır.⁴⁶

Hüseyin Cahit'in deniz hamamı temalı içeriği bu romanla sınırlı değildir. Bir de *"Deniz Hamamında"* isimli hikâyesi de vardır. Bu hikâyede yazar düzenli gitmeye başladığı deniz hamamının kapısında daha önce hiç görmediği kadar küçük olan deniz terlikleriyle karşılaşır. Bu minik deniz terliklerinin kadınlar hamamındaki hangi kadına ait olacağını düşünerek hayaller kurmaya başlar. Hayalinde bu deniz terliğinin sahibini bulup onunla aşk yaşamak istemektedir. Ne yazık ki terliğin sahibini bulamaz ve büyük bir üzüntü haline bürünür: *"Ertesi gün yine böyle idi. Artık fersudeleşmiş ayakkabıları hep kuru, hamam boş.*

⁴⁴ Şahmurat Arık, "Türk Romanında İlginç Bir Mekân Unsuru: Deniz Hamamları", *Kastamonu Eğitim Dergisi*, Cilt: 13, No: 2, Ekim 2005, s. 633-635.

⁴⁵ Hüseyin Cahit Yalçın, *Hayal İçinde*, Âlem Matbaası, İstanbul 1899, s. 55.

⁴⁶ *A.g.e.* s. 71.

Bunları hayâlâtımla bile dolduramıyordum. Onlar da tatsız, onlar da ruhsuz idi. Zaten hepimize bir şey olmuştu. Hemen tebdil etmiş, rendesiz, hakir çam tahtaları yine o bayağı manzaralarını, fakat matemî bir hal ile iktibas etmişti. Bin tane delik deşikten kara yel girip çıkıyordu.

Bu biçareleri yine avucum içine aldım; kara yel bunların üzerinden de geçmiş, samimi, nisvî ne varsa hep götürmüş lerziş hayatı söndürmüştü...

*Ertesi gün de bir dest-i meçhul onları buradan almış kim bilir nereye, belki bir mezbeleğe atmıştı.*⁴⁷

İstanbul'un sosyal yaşantısını canlı ve mizahi bir dille anlatan Hüseyin Rahmi de "Metres" ve "Tebessüm-i Elem" isimli romanlarında deniz hamamlarından bahseder. Metres'in kahramanlarından Reyhan bir zamanlar deniz hamamı işletmiştir.⁴⁸ Ayrıca romanda deniz hamamı işletmeciliğinin kârlı bir iş olduğu vurgulanmıştır. Tebessüm-i Elem'de ise deniz hamamı kültürü çıplaklıkla özdeşleştirilmiştir. Romanın karakterleri genellikle iradesiz, düşük ruhlu ve çarpık ilişkiler içerisinde olan insanlardır. Romanda iki düşük kadın karakteri temsil eden Topsalata ve Vuslar arasında şu diyalog geçer:⁴⁹

Vuslat: Kız deli... Bu ne kıyafet? Kendimi Moda'da deniz hamamında zannettim.

Topsalata (Kahkaha atarak): Birkaç sene sonra bu kıyafetle sokağa bile çıkılacak. Nerem görünüyor?

Deniz hamamlarının varlığı sadece romanlara değil hikâyelere de konu olmuştur. İstanbul sosyal hayatının anlatılması açısından önemli eserlere imza atan Refik Halid Karay'da "İlk Adım" isimli hikâye kitabının "Çocukluğumun Denizleri" isimli kısmında Bostancı'daki kadınlara ait deniz hamamında gördüklerini ve yaşadıklarını bizlere aktarmıştır:⁵⁰

⁴⁷ H.C.Yalçın, Deniz Hamamında, *Servet-i Fünun Dergisi*, Sayı: 326, Cilt: 13, 11.06.1897, s. 218-222.

⁴⁸ Hüseyin Rahmi Gürpınar, *Metres*, Hilmi Kitabevi, İstanbul 1945, s. 77.

⁴⁹ H.R.Gürpınar, *Acı Gülüş (Tebessüm-i Elem)*, Atlas Kitabevi, İstanbul 1973, s. 243.

⁵⁰ B. Evren, *a.g.e.* s. 70-71

“... Yün fanilalar, pamuklu hırkalar, hatta, bazen aba mestler içinde büyüyen o zamanki soluk İstanbul çocuğuna deniz, şimdikinden soğuk gelirdi; dişlerimiz birbirine vurarak sudan çıkar, hemen kukulatalı sileceklere sarılır, çarçabuk giyinirdik. Denize ilaç yutar gibi girerdik; kuma uzanmak, güneşe serilmek, saatlerce çırılçıplak gezinmek, ancak uyanınca hayıra yorulması lazım gelen bir rüya olabilirdi; rendesiz çam tahtalarının budak deliklerinden belki içersi görünür diye hanımlar localarında bile rahat soyunamazlardı. Ah, o zamanki kadın mayoları Bunlar üstü ufak ufak çiçekli muşambası bir bezden yapılmış, katmer katmer farbalı, dizkapaklarından çok aşağıya düşük, gayet bol, vücudun şeklini tamamen kaybettirip hantallaştıran bir nevi soytarı elbisesiydi. Ya başlıklar? Frenk resimlerindeki kocakarı hotozundan daha komikti.

Yüzme bilmeyenler için, ortasından iple bağlanmış iki su kabağını bugünkü lastik simitlerin yerine kullanırlardı. Hoş, yukarıda bahsettiğim mayolara az rastgelirdik; çokları peştemalla girerdi ve ekseriya hava dolarak bunlar kabarır, yayılır, vücutların etrafına renkli ve şişkin bir çember çevirirdi.

... Sonra uzun tenteli, tek atlı muhacir arabalarına binilir, yeldirmeli ve yaşmaklı bir küme kadın, tramvaysız, otomobilsiz, şosesiz ve asfaltsız tozlu, تنها köy yollarından köşklerine dönerlerdi. Yirmi bir banyo tam tedavi idi. Yalnız "eyyamıbahur" denilen sayılı sıcak günlerde güneş vurur ve çil basar diye denize giren olmazdı. Deniz, adeta hesapla, damla ile anılan bir zehirli ilaçtı; doktor muayene edip izin vermeden tene sürülmezdi.”

Döneminin Türkiye toplumunu eserlerine yansıtan bir diğer yazar ise Reşat Nuri Güntekin'dir. Reşat Nuri'nin "Tanrı Misafiri" adlı hikâye kitabının içerisinde yer alan "Deniz Banyosu" isimli hikayesi de denize girme olayını ve deniz suyunun sağlığa yararlarını konu edinmiştir. Hikâyenin baş kahramanı temyiz âzalığından emekli İbrahim Baha Bey'in Mühürdar'daki şık evinin salonuna Kızıltoprak'taki hastasından dönen arkadaşı doktor bey ziyarete gelmiştir. Bir süre sonra eve İbrahim Baha Bey'in ikinci evliliğini yaptığı, kendisinden yirmi beş yaş küçük olan güzel eşi Afife gelmiştir. Afife,

doktor beyle selamlaştıktan sonra İbrahim Baha Bey ve doktor arasında şöyle bir konuşma geçmektedir:⁵¹

İbrahim Bey: Afife on beş günden beri muntazaman her sabah denize giriyor... Öyle yaradı ki deniz ona... Bütün o titizlikleri, iştahsızlıkları filân geçti.

Doktor: Tabii, denizin büyük faziletleri vardır... Ancak ifrata vardırıp da ihtiyatsızlık etmemeli...



⁵¹ Reşat Nuri Güntekin, *Tanrı Misafiri*, İnkılap Kitabevi, İstanbul 2017, s. 25-27.

İKİNCİ BÖLÜM

2- İSTANBUL’UN SOSYAL VE KÜLTÜREL HAYATINDA PLAHLARIN YERİ

(1920-1960)

2.1 Osmanlı Toplumunda Plajlardan Önceki Deniz Kültürü

Plajların kurumsallaşıp yaygınlaşmaya başlamasından önce denize kıyısı olan Osmanlı şehirlerinde (İstanbul, İzmir, Selanik, Beyrut gibi) hayatın dışına itilmeyen ve halktan tamamıyla kopuk olmayan bir deniz kültürü bulunmaktaydı. Fakat bu deniz kültürü içerisinde denize girmek ve güneşlenmek gibi kavramlar tercih edilmemekteydi. İnsan vücudunun deniz suyundan faydalanmaya başlaması ve deniz kıyısında geçirdiği vakti bir sosyalleşme aracı olarak görmesi 19. yüzyılın ortalarında açılmaya başlanan “deniz hamamları” sayesinde gerçekleşmiştir.

Özellikle İstanbul’da Mütareke dönemine kadar açılan onlarca deniz hamamı, topluma deniz suyunun sadece deniz taşıtlarına, balıklara ve hayvanların (özellikle atların) yıkanılmasına ait bir alan olmayacağını göstererek halkı deniz kıyısında sosyalleşmeye itmiştir. Doğal olarak toplumdaki deniz kültürünün gelişebilmesi dönemin sosyal ve siyasi anlayışına da bağlıydı. Osmanlı toplumunun hayatı; dini, hukuki ve ahlaki kurallar tarafından yönetildiği için özellikle Müslüman ahalinin denize olan ilgisi diğer cemaatlere (Rum, Ermeni) ve topluluklara (Levantenler, Yabancı elçilik aileleri vb.) göre sınırlı kalmıştır.⁵²

Halkın denize karşı yeteri kadarı kadar ilgi göstermemesinin bir diğer sebebi de devlet yönetiminin denize bakış açısıyla ilgilidir. Osmanlı Devleti, denize kıyısı olan şehirlere ve coğrafyalara yüzyıllar boyunca deniz seferleri yapmış ve deniz hakimiyetini kalıcı hale getirmeye çalışmıştır. Fethettiği deniz aşırı coğrafyalardan ganimet elde etmiş, vergi almış ve devlet hazinesini beslemiştir. Fakat bu başarılarını sistemleştirememiş ve süreklilik sağlayamamıştır. Zaman içerisinde gelişen ve kalıplaşan bu üst yapı kültürü topluma da

⁵² Yasemin Keskin, *İstanbul’da Eğlence Hayatı (1923-1938)*, “Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2006, s. 140.

sirayet etmiştir. Örnek verecek olursak, plajlar gelmeden evvelki dönemde İstanbul gibi denizle iç içe yaşayan bir şehirde yüzme bilenlerin sayısı oldukça azdır. Aynı dönemde bahriyeliler arasında bile yüzme bilmeyenler bulunmakta, öğrencilerden veya halk arasından denize düşenleri kurtarmak önemli bir yetenek ve başarı sayılmaktaydı. Ayrıca boğulmakta olanları kurtaranlara tahsiliye madalyası verilip ödüllendirilmiştir.⁵³

Deniz hamamlarının çoğalmasıyla birlikte gelişen deniz suyundan faydalanma meselesi üzerinden birçok tartışma da yapılmıştır. Plaj kültüründen tamamıyla farklı olarak devrin toplumsal bakış açısına göre deniz kenarında güneşlenmek, uzun süre denizde vakit geçirmek sağlığa zararlı aktivitelerden sayılmaktaydı. Bu dönemde mesele daha çok “sıhhat” üzerinden değerlendiriliyor ve tıp insanları da bu konu hakkında görüşlerini dile getiriyordu. Adanalı Doktor Ahmet Şükrü’nün 1906’da yayınlanan “*Deniz hamamları, envai, menafii: Denize Kimler Girebilir?*” kitabında adından da anlaşılabilceği gibi deniz suyunun yararları ve denize kimlerin girebileceği açıklanmıştır. Ahmet Şükrü’ye göre; 7 yaşın altındaki ve 45 yaşın üstündekiler denize girmemelidir. Ayrıca insanın denize girmek için bir sebebi de olmalıdır. Sinirleri bozuk olanlar, sarası bulunanlar, stres yaşayanlar, kansızlık çekenler, bademcikleri şişenler, göz ağrısı olanlar, kulak akıntısından yakınanlar, midesi şişkinlik yapanlar ve özellikle deri hastası olanların denize şifa bulmak amacıyla girmeleri tavsiye edilmiştir.⁵⁴

20. yüzyılın başlarına gelindiğinde deniz hamamlarını ziyaret eden insanların sayısı artış göstermesine rağmen İstanbul ahalisinin çoğunluğu, denize girmek ve güneşlenmek yerine tatlı su kenarlarındaki mesirelik alanlar da (Kağıthane ve Göksu Dereleri gibi) kayıkla gezmeyi, ağaçların gölgesinde piknik yapmayı, dinlenmeyi tercih etmiştir. Toplumun büyük çoğunluğunda beyaz tenli olmanın makbul sayılması da insanları denizden uzaklaştırmıştır. İstanbul’da 1925 yılına kadar tatlı sulara sosyalleşme devam etmiştir. Aynı dönemin sosyal ve siyasal dönüşümünü de ele alırsak modernleşme yargılarının değişmeye başlamasıyla beraber halkın temizlik anlayışı da gelişmiş, evlerde yıkanma açısından daha rahat banyolar yapılmaya başlanmış, denizi sadece temiz su kaynağı olarak

⁵³ A.g.t. s. 140.

⁵⁴ Gökhan Akçura, “Yasaklardan plaj güzellerine, denize girme kültürümüz: Mayolar Fora!”, *Popüler Tarih Dergisi*, Sayı:2, Haziran 2000, s. 85.

gören bakış açısı değişikliğe uğramıştır. Bu dönemde “deniz” artık bir sosyalleşme mekânı olarak ön plana çıkmaya başladığı için daha az sosyalleşmeye müsait, biraz daha içe kapanık bir kültüre sahip olan deniz hamamları yerlerini plajlara bırakmaya başlamıştır. Ayrıca yeni kurulan Cumhuriyet rejiminin laik yapısı da halka sirayet etmeye başlamış ve bunun yansımaları da deniz kültürünü etkilemiştir. Osmanlı’dan Cumhuriyet’e miras kalan deniz hamamlarında Cumhuriyet döneminde kadınlar tarafına erkekler geçemezken, erkekler tarafına kadınlardan arzu edenler geçebilmekteydi. Bu özellikten ötürü zamanın deniz hamamları rahat bir şekilde plaj kültürüne adapte olmuşlar ve plaj formuna dönüşmüşlerdir.⁵⁵

Deniz hamamlarından plaj kültürüne geçişteki farklılıkları Fikret Âdil’in köşe yazısından da ayrıntılı şekilde öğrenmekteyiz. Âdil, “*Deniz Hamamından Plaja*” isimli yazısında yeni oluşturulan plajların çoğunluğunun eski deniz hamamları arazisi üzerine kurulduğunu söylemektedir. Âdil’in gözlemlerine göre kadınların hamamlardan dışarıya çıkması kesinlikle yasaktır. Erkeklerden de hamam dışında dolaşanlar azdır. Denize peştemallarla girilir, vücut mümkün olduğu kadar örtülür ve güneşten korunurdu. Kadınların saçları uzun, erkeklerinki ise kısadır. Âdil, yazısında plaj kültürünün getirdiği değişikliklere de değinir. Plaj arazilerinin kadın-erkek ortak kullanımına açık olduğunu, herkesin bir arada denize girip güneşlendiğini, sahilden uzaklaşmanın eskisi kadar tehlikeli olmadığını artık imdat sandallarının ve plaj doktorunun bulunduğunu, kadınların saçlarının kısa, erkeklerin ise uzun olduğunu söylemektedir.⁵⁶

2.2 Plaj Kültürünün Ortaya Çıkması

Deniz hamamları vasıtasıyla 19. yüzyılın ortalarından itibaren denize girme alışkanlığı kazanan İstanbul halkı, bu kez de Beyaz Rusların getirdiği yeni bir deniz kültürü edinmeye başlamışlardı: “Plaj”

Bu yeni kültürün İstanbul’da yayılmasını sağlayan Beyaz Rusların İstanbul macerasının siyasi ve toplumsal geniş bir arka planı bulunmaktaydı. Rusya, Ekim 1917’de gerçekleşen devrim neticesinde siyasi, iktisadi ve toplumsal bir dönüşümün içerisindeydi. İktidarı ele

⁵⁵ Y. Keskin, *a.g.t.* s. 140-141.

⁵⁶ Fikret Âdil, “Deniz Hamamından Plaja”, *Tan Gazetesi*, 9 Ağustos 1941.

alan Lenin önderliğindeki Bolşevikler, Rusya’da mülkiyetin kaldırılması noktasında yeni bir iktisadi sistem kurmaya başlamışlardı. Eski siyasi partiler ortadan kaldırılmış, son çar II. Nikolay ve ailesi 16/17 Temmuz 1918 gecesi öldürülmüşlerdi. Ayrıca 3 Mart 1918’de imzalanan Brest- Litovsk Anlaşması ile Sovyet yönetimi I. Dünya Savaşı’ndan çekilmişti. Bütün bu gelişmelerden sonra gerek sosyalistler gerekse sosyalist olmayanlar ülkedeki sorunların hangi aşamalardan geçerek ve hangi pratikte çözüleceğini tartışmaktaydılar. Bu iki farklı kutbun mücadelesi Rusya’yı bir iç savaşa taşıyacaktı. Bolşeviklerin tehlikeli gördükleri arasında Çarlık yönetiminin sivil ve askeri bürokratları, politikacılar, büyük toprak sahipleri ve Kazaklar, Tatarlar gibi ulusları barındıran “Beyaz Ordu” ya da “Gönüllü Ordu” adıyla anılan birlikler bulunmaktaydı. Kasım 1920’de Beyaz Ordu’nun başında bulunan General Wrangel kuvvetleri, M.V Frunze’nin komutası altındaki Kızıl Ordu saldırısına karşı koyamamış ve Kırım’da yenilgiye uğramışlardır. Bu yenilgiyle Beyaz Ordu çözülmüş, Kızıl Ordu iktidarını pekiştirmiştir. 1917-1920 arasındaki iç savaşta 3 milyon mülteci yurt dışına çıkmak zorunda kalmıştır. İşte bu yurt dışına çıkanlar arasında Beyaz Ordu’nun son komutanı General Wrangel ve askerleri de bulunmaktadır. Beyaz Ordu’ya mensup askerler ve siviller, kendileri için en yakın, en güvenli ve maliyet bakımından en uygun bölge olan İstanbul’a, Sivastopol’den Kasım 1920’de 100’ün üzerinde gemiden oluşan konvoyla giriş yapmışlardır. Beyaz Ruslar, kısa zaman içerisinde şehrin sosyal yaşamı üzerinde etkili olmaya başlamışlardır. Özellikle Beyoğlu eğlence hayatına açtıkları mekanlar ile damga vurmuşlardır. Lokanta, konser, bar, kabare, kumarhane gibi yerler açan Beyaz Ruslar, mütareke döneminin hüznü, durgun ve içe kapanık İstanbul halkına bir nebze olsun güler yüz ve canlılık getirmişlerdir.⁵⁷

Beyaz Rusların etkisi eğlence hayatına kattıklarıyla sınırlı olmamış, İstanbul’a plaj kültürünü de getirmişlerdir. Mehmet Temel, “İşgal Yıllarında İstanbul’un Sosyal Durumu” isimli çalışmasında Fransızların 250 hanelik Rus mültecisini 23 Kasım 1920’de Bakırköy’e bağlı Kalitonya Karyesi ile Florya arasındaki araziye çadır kurdurarak yerleştirdiklerini yazmaktadır. Bu mültecilerin sağlık taramaları yapıldıktan sonra yerleşimlerine izin

⁵⁷ Tülay Alim Baran, “Mütareke Döneminde İstanbul’daki Rus Mültecilerin Yaşamı”, *Atatürk Araştırma Dergisi*, c. 22, sayı: 64,65,66, s. 125-133.

verilmiş ancak dönemin Sıhhiye Nezareti, Dahiliye Nezareti'ne başvurarak Florya bölgesinde salgın hastalığı yayacakları şüphesiyle başka bölgeye yerleştirilmelerini istemiştir. Beyaz Rusların içinde bulunduğu bu zorlu yaşam şartları ve yoksulluk beraberinde temizlik konusunda (özellikle bitlenme) sıkıntılar getirmekteydi. Bu yüzden Beyaz Ruslar, kirlerinden arınmak ve temiz kalabilmek için Florya sahillerinde denize girmeye başlamışlardır.⁵⁸ Mecburiyetlerin dayatmış olduğu bu denize girme sevdası zaman içerisinde İstanbul ahalisinin de dikkatini çekmeye başlamış ve halk denize giren Beyaz Rusları izlemek için Florya'ya akın etmiştir.⁵⁹ Özellikle sahildeki “Cuin de Russie” (Rus Derisi anlamına gelen bir parfüm adı) kokusunun cazibesine kapılan Türk ve yabancı erkekler Florya'yı mesken tutmaya başlamıştır.⁶⁰ Bunun dışında vatandaşlar zaman zaman Florya'da denize giren işgalci İngiliz ordu mensuplarının da deniz sefalarını takip etmekteydi.⁶¹

Bu dönem İstanbul halkı, tarihi çınarları ve menba suları ile meşhur, adını “fülürye” kuşundan alan “Fülürye” ye denize girmeye gitmekteydi. Plaj kültürünü getiren Rus göçmenler olduğu için bölgenin adı Rus şivesine kayacak ve Florya'ya dönüşecekti.⁶² Florya sahillerinin tanınması ve doğal güzelliklerinin keşfedilmeye başlanmasıyla birlikte irili ufaklı plaj işletmeleri de ortaya çıkmaya başlamıştır. Bunlardan biri olan Mösyö Gruber adındaki Rus Yahudisinin açmış olduğu salaş plaj tesisi, 1920 ve 1921 yıllarında denize girmek isteyenlere hizmet vermektedir. Aynı dönemde Anastas isimli Rum girişimcinin açmış olduğu açık hava meyhanesi de bölgeye gelip denize girmek istemeyen fakat güzel manzara karşısında demlenmek isteyenler için uygun bir yer konumundaydı. Ancak zaman içerisinde Florya'nın yoğunluğunu karşılayamayan bu koltuk meyhanesi kapanmak zorunda kaldı. Kapanan meyhanenin bulunduğu yere bölgenin ihtiyacını karşılayacak şekilde daha modern plaj işletme anlayışına sahip Solaryum Plaj'ı kuruldu. Plajın kurucuları olan Uzun Alexander ve Küçük Alexander adlarındaki iki Rum, burayı Operatör Murat Bey'den kiralamışlardı. Daha sonra ise gene aynı bölgeye Haylayf

⁵⁸ B. Evren, *a.g.e.* s. 94

⁵⁹ G. Akçura, *a.g.m.* s. 85.

⁶⁰ Feza Kürkçüoğlu, “İstanbul halkının yaz aylarındaki sağlık ve neşe kaynağı: Florya”, *Popüler Tarih Dergisi*, Sayı:35, Temmuz 2003, s. 88.

⁶¹ Zafer Toprak vd., *İstanbul'da Deniz Sefası*, Pera Müzesi Yayınları, İstanbul 2018, s. 153.

⁶² T. A. Baran, *a.g.m.* s. 134.

(Highlife) Plajı'nı kurmuşlardır. Bu işletmeciler, şehir merkezine uzak olan bu plajlara vatandaşın ilgisini çekebilmek için giriş ücretini 70 kuruş olarak belirlemişlerdir. Bu iki işletmede 1935 yılına kadar Florya sahillerinde varlığını sürdürmüştür.⁶³

İstanbul'a plaj kültürünü getiren bu işletmeler, yıllar içinde bir bölgenin nasıl cazibe merkezi olmasının da önemli kanıtı olmuşlardır. 1920'lerin başında ıssız ve insan yerleşiminden uzak olan plaj bölgeleri 10 yıl içinde vatandaşların hoşça vakit geçirebileceği mekânlar olmuşlardır. Florya sahilindeki plajlar bu duruma başarılı bir şekilde örnek gösterilebilir: *"İşte Flurya! Bu son seneler zarfında dilimize pelesenk ettiğimiz Flurya nehayet yanındaki köydekilerin bile gelmeye zahmet etmediği bir sahildi; fakat bugün öyle mi ya? Sevdanın ilk ateşlerini Flurya denizinin serin ağışunda söndürüp, kızgın kumları üzerinde tekrar alevlendirmek için gelenler!..."*⁶⁴

Bu plajlara insanların daha rahat ve ekonomik biçimde ulaşabilmesi için işletmeciler çeşitli kampanyalar yapmak zorunda kalmıştır. Bunların başında trene -tenzilatlı tarifieden yararlanmak koşuluyla- gidiş dönüş 166 kuruş verenlerden plaja giriş parasının alınmaması gelmekteydi. Bir diğer kampanya da soyunma ve konaklama tarifelerine yapılmıştı. Plajın normal tam gün soyunma ve konaklama tarifeleri; büyük kabinlerde 5, orta kabinlerde ise 3 liraydı. Bu fiyatlardan daha ucuza yararlanmak isteyen vatandaşlar için kabinleri 4'er ya da 6'şar kişilik gruplar halinde kiralama şartı konulmuştu.⁶⁵

2.3 Plaj Âdabı ve Kültürü

Florya sahillerindeki ilk plaj işletmelerinin varlığı, İstanbul halkının sosyal yaşantısı için büyük bir yenilik olmuştu. İnsanların plajlara olan ilgisini, hızlı değişen sosyal ve ahlaki normlara uygun bir şekilde oluşturmak için işletmeler 1920'lerin başında aile plajı uygulamasını başlatmıştır. Fakat deniz hamamından hızlı geçişe hazır olmayan ve halkın bir kesiminden tepki göreceğini düşünen Cumhuriyet bürokrati, plaja gitmekle kaplıcada şifa bulmayı birleştirmek zorunda kalmıştır. Bu geçiş döneminde plaj kültürü ve befraberindeki denize girme olayı halk sağlığına fayda sağlayacak etmenler olarak halka

⁶³ Ö. Sıla Durhan, **Erken Cumhuriyet İstanbul'unda Kentsel Değişim (1928-1950)**, "Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü", Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2009, s.293.

⁶⁴ "Plaj ve Kadın", **Servet-i Fünun Dergisi**, 12 Eylül 1929, Sayı: 41, Numara: 1726, s. 677.

⁶⁵ B. Evren, **a.g.e.** s. 100.

yansıtılmıştır. Bu sebepten dolayı uzun bir süre denize girmek deniz banyosu almak şeklinde kullanılmıştır. Fakat her şeye rağmen bu geçiş sürecine baktığımızda Türkiye'nin Avrupa'dan kısa bir sonra deniz hamamlarından plaja geçtiğini söyleyebiliriz.⁶⁶

Cumhuriyetin ilk yıllarındaki plajlar “deniz kenarı esnaf işi plajlar” olarak adlandırılıyordu. Bu plajların henüz duhuliyesi, kamarası, şemsiyesi ve gazinosu bulunmamaktaydı. Roman ve oyun yazarı Mahmud Yesari, bu ilk plajların genel atmosferini ziyaretçileriyle birlikte şöyle aktarmaktadır: “*Orta halli esnaf aileleri ellerinde paketler, sepetlerle kafil kafil gelip yer beğenmektedirler. Kahvecinin getirdiği hasırları yaymakta, sere serpe yayılmakta, ceketleri fora edip, iskarpinleri çıkarmakta, yaka bağır açılmaktadır. Ardından sepetlerdeki nevaleler ortaya dökülmektedir. Çocuklar oynarken, büyükler sofrayı hazırlamakta, hafif tertip içkiye başlanmakta, gramofonda bir hafızın okuduğu gazeli bir tango hatta çarliston takip etmekte, gençler dans etmekte, herkes halinden memnun görünmektedir.*” Mahmut Yesari kahveciye sorar: “*Peki, deniz kenarına gelip de niye denize girmiyorlar?*” Kahveci bu soruya gülerek cevap vermiştir: “*Girerler, girerler... Biraz kafaları tütsülensinler, ayılmak için girerler!*”⁶⁷

İstanbul'daki ilk plajların ziyaretçileri arasında kadınlarda boy göstermeye başlamıştı. Dönemin popüler dergisi “*Resimli Ay*”, plajlarda kadınların giyebileceği deniz ve spor kıyafetlerine yer vermiştir. Dergiye göre kadınlar, deniz kenarlarında erkeklerin yararlanabileceği haklardan eşit biçimde faydalanmalıdır. Kadınlara uygun görülen kıyafet biçimleri onun denizden tam olarak fayda sağlamasını engellemektedir. Ayrıca dergi sayfalarında farklı ülkelerdeki kadınların deniz kıyafetlerinin nasıl olduğu da resimli olarak gösterilmiştir.⁶⁸

Plajların sayısının artmasıyla birlikte vatandaşların plajlarda geçirdiği zaman miktarı da artış göstermeye başlamıştır. Geçirilen zaman artınca halk sadece plajları deniz-kum-güneş üçlemesinin nimetlerinden faydalanılan bir yer olarak görmüyor, plaj işletmelerinden daha farklı eğlenceler ve günü dolduracak etkinlikler bekliyordu. Halkın bu düşünsel

⁶⁶ Y. Keskin, *a.g.t.* s. 142-143.

⁶⁷ *Yeniğün Gazetesi*, 6 Temmuz 1931.

⁶⁸ “Onlar İçin Hayat Bir Eğlence, Bizim İçin Bir İşkencedir”, *Resimli Ay Dergisi*, sayı: 6, Temmuz 1922, s. 37-38.

dönüşümüne kısmen ayak uydurabilen bazı işletmeler 20’li yılların ortalarından itibaren plajlarını “tam gün” hizmet verecek hale getirmişlerdir. Plaj da vakit geçirmeye alışan İstanbullu; sabah denize giriyor, öğle ve akşam yemeklerini plajın lokantasında yiyor, akşam ve geceleri ise plaj gazinosunun müzik eğlencelerine ya da operat gösterilerine katılıyordu.⁶⁹

Plaj kültürünün geniş halk kitleleri tarafından benimsenmeye başladığı 30’lu ve 40’lı yıllarda ise plajlara kalabalık gitmek modaydı. Vatandaşlar, pikniğe ya da yazlık sinemaya nasıl kalabalık bir şekilde gidiyorsa plajlara da öyle giderdi. Plajlara giden kalabalıklar içerisinde her bireyin ya da ailenin plajlara geliş amacı ve plaj tesislerindeki eylemleri, plajların bölgesine ve halkın sosyoekonomik düzeyine göre farklılık göstermekteydi. Vatandaşlar genellikle denize girip serinlemek, güneş banyosu yapmak, plaj gazinosunda hoş vakit geçirmek ve romatizmalarından kurtulmak için kumların içine gömülüp kendini tedavi etmek amaçlarıyla plajları doldururdu. İ. Alâettin Gövsa’nın 1940’ta 7 Gün dergisi için kaleme aldığı “*Acaba insanlar niçin plajlara giderler, neden yanarlar?*” adlı yazısı plaja gitme nedenlerini oldukça çeşitlendirmiş, plajlarda on iki insan çeşidinin bulunduğunu ve hepsinin farklı amaçlar uğruna plajlara geldiklerini belirtmiştir.⁷⁰

“Herhalde sıhhi bir maksat güdenlerin nisbeti yüzde beşi geçmez. Ben bütün plaja gelenleri 12 zümre içinde tahmin ediyorum. Birinci zümre deniz banyosundan istifade için gelenlerdir ki, nisbetleri anca yüzde üçtür. İkinci zümre, güneş banyosunu sıhhi bir ihtiyaç sayanlardır ki, onlar da ancak yüzde iki derecesindedir. Yüzde onu plajda yandığını mevsim geçtikten sonra bütün sene söyleyebilmek için devam ederler.

Vücutlarının güzelliğini teşhir etmek için gelenler de çoktur ki, bunların nisbetini yüzde on beş olarak kabul etmek mümkündür. Fakat bu on beş teşhir heveslisinin ancak üç tanesi hakikaten güzeldir, ötekiler bunu vehmedip aldananlardan teşekkül eder.

Yüzmek veya bunu öğrenmek için gelenler yüzde onu, başkalarına uydukları için muayyen maksadı bulunmayanların derecesi de yüzde onu bulabilir. Herhalde güzel vücut görebilmek hülyasıyla dolaşanlar yüzde yirmiden eksik değildir.

⁶⁹ Z. Toprak vd. **a.g.e.** s.44

⁷⁰ İ. Alâettin Gövsa, “Yanıklar”, **Yedigün Dergisi**, Sayı: 385, 23 Temmuz 1940, s.285.

Deniz tuvaletlerini teşhir etmek için görünenleri, namzet ve aşına bulabilmek yahut evlenebilmek ümidiyle kendilerini teşhir edenleri, çıplak olmak hürriyetini tatmaktan başka bir gayretleri bulunmayanları da yüzde onar nisbetinde kabul edersek, bütün plaj halkının hakikate az çok yaklaşan bir tasnifini yapmış oluruz.”

Bu dönemde plajların çoğalması elbette daha çok vatandaşın denizlerden yararlanmasını sağlamıştır ancak bu durum İstanbul’un nüfus yoğunluğunu düşündüğümüzde fazla yeterli değildir. 1929 Büyük Buhran’ın etkisiyle ekonomik daralma yaşayan Avrupa ülkeleri ve Türkiye, 1930’lu yılların başlarında plajlarını fazla dolduramaz. Önceki yılların yaz aylarında dolup taşan plajlar, dünyadaki ekonomik krizin etkilerini hissetmesiyle beraber az ziyaretçiyle yetinmek zorunda kalmıştır. Halkın plajlardan ve deniz banyolarından yeteri kadar faydalanamamasının diğer sebepleri de plajların şehre uzak olması, halkın o plajlara gidebilmesi için harcadığı vaktin ve paranın fazla olmasıdır: *“Ne gariptir ki İstanbulun dört bir tarafı su ile çevrilmiştir. Bu kadar deniz bolluğunda banyo yapmak hususunda müşkülât çekilmesi hem acınacak ve hem de gülünecek bir haldir. Bu vaziyet bize şu mısraı hatırlatıyor: Ol mahiler ki derya içredir deryayı bilmezler.”*⁷¹

Plaj kültürünün vatandaşların günlük yaşamına yansımaları da basının dikkatini çekmiştir. Yıllar içinde değişen ve gelişen bu değişimle birlikte plaj kültürünün içinde barındırdığı birtakım unsurlar mizahi bir dille aktarılmıştır. *Son Posta* yazarı İ.H yazısında plajı birbirinden farklı altı unsurla ilişkilendirmiştir: plaj mevsimi, plaj treni, plaj vapuru, plaj kabinesi, plaj safası, plaj cefası. Yazara göre eskiden dört olan mevsim sayısı, sinema ve plaj mevsimi diye ikiye inmiştir. Plaj treni, basamağında ayak basacak yer bulunmayan trenlere denmektedir. Plaj vapurları, orta çağdan esir taşıyan gemilerden farksızdır. Herkes üst üste seyahat etmektedir. Kabinler, bir insanın bile sığamayacağı fakat içinde beş insanın kıyafetlerini değiştirdiği yerdir. Plajların safalarını sürenler işe gidiyorum diye çıkıp plaja gelen evli erkeklerdir. Plajların cefasını ise hanımıyla birlikte plaja giden evli erkekler çekmektedir.⁷²

⁷¹ “Bu sene plajlara iktisadi buhran dolayısıyla çok az rağbet edildi. Plajlar adeta bomboştı.”, *Servet-i Fünun Dergisi*, 15 Eylül 1932, Sayı: 198, Numara: 1883, s. 253.

⁷² *Son Posta Gazetesi*, 9 Temmuz 1944.

Plajlardaki bu kalabalık buluşmalar ve plajdaki sosyal ortamın mutlaka kalabalık olması gerektiği halk tarafından benimsenmiş ve yalnız başına plaja gitmek toplum tarafından garipsenmiştir. Özellikle genç bir kızın tek başına plaja gitmesi ayıp kabul edilmiştir. Cumhuriyetle birlikte gelişen ve özgürleşen kadın haklarının getirdiği yeni normlara toplum ayak uydurmaya çalışsa da halen kadının sosyal yaşantısındaki yeri belli başlı gelenek ve normlara göre şekillenmeye devam etmekteydi. Sadece kadınların yalnız başına plajlarda ya da sayfiye yerlerinde bulunması sorun değildi. Bunun dışında kadının plaj ortamındaki davranışları da âdaba uygun olmalıydı. Örneğin kadınlar kumda yatarken sere serpe yatmamalı, yatarken de vücutlarındaki kusur ve fazlalıkları gizlemek için uygun bir pozisyon seçerek kumsala uzanmalıydı. Refik Halid Karay'da bu meseleyle ilgilenmiş ve “*Ya kumda yatmak?*” adlı yazısıyla görüşlerini paylaşmıştır. İlk olarak kadın ve erkek fark etmeksizin kumsalda ölü gibi yatanları eleştirmiş ve kumsala uzananların neler yapması gerektiğini anlatmıştır:⁷³

“Kumda yatmak hususunda estetik bakımdan bir erkeğin hususiyle kadının düşüneceği noktalar vardır. Mesela; bazılarına dikkat ediyorum: Yatışları, istirahatte bir adamdan ziyade bir kaza veya harp sahasında ebedi istirahate kavuşmuş olanları andırıyor ve plaja bir facia manzarası veriyor. İnsan hem uzanmalı hem dinlenmeli hem de hariçten bakana yaşadığı, düşündüğü kanaatini verebilmelidir.

Hareketsizliğin bile manalı, şuurlusu olur. Hatta, seyretmedim ama, galiba ölülerin bile ruhlarını tamamen kaybetmemiş gibi görünenleri mevcuttur! Kumda yatışta bir zevk alış, keyif duyuş, sıhhat manzarası verebilmek nerede, dalgaların sahile attığı bir seçkin ceset şekline girmek nerede?”

Bunun dışında kumda yatıp güneşlenme olayını sağlık açısından değerlendiren doktorlar da vardır. Dr. Rusçuklu Hakkı'ya göre plaj kenarında güneş ışınlarıyla vücudu beslemek, kuvvetinden faydalanmak elbette faydalıdır fakat bu durum deriyi kavuracak kadar güneş altında kalmayı gerektirmez. Sağlıklı insanların bile uzun süre güneş ışınlarına maruz

⁷³ Refik Halid Karay, “Biraz da Plajdan Bahsedelim”, *Tan Gazetesi*, 21 Temmuz 1940.

kalmaları halinde vücutlarına zarar vereceklerini söyleyen Rusçuklu, yazısında ultraviyole ışınlarının zararlarına da değinmiştir.⁷⁴

Plajlardaki vatandaşların davranış kalıplarının değişimi ve dönüşümü sadece mekânda geçirilen zaman ve eğlence anlayışıyla sınırlı kalmamıştır. Bu değişim ve dönüşümün merkezinde devletin uygulamaları da itici güç olmuştur. 1930'ların sonundan 1950'ye kadarki süreçte İstanbul Belediyesi ve merkezi hükümet plaj sayısının artırılması ve vatandaşların denizden daha çok faydalanmasını amaçlamıştır.⁷⁵ Bu bağlamda ilk olarak plaj işletmelerini mali açıdan daha güçlü hale getirmek için tayyare resmi alınmayacağına dair tamim yayınlanmıştır. Plaj işletmeleri bundan sonra kesilen biletlerinden Türk Tayyare Cemiyeti'ne %10'luk pay vermeyecektir.⁷⁶ Bunun dışında İstanbul Belediyesi tarafından Salacak ve Harem plajları halkın hizmetine ücretsiz olarak açılmıştır.⁷⁷ Belediyenin plajlardaki ücretsiz hizmet politikası Harem özelinde başarıya ulaşmış, plajın çevresi ziyaretçi yoğunluğundan ötürü genişletilmiş ve güzelleştirilmiştir.⁷⁸

Belediyenin bu iyi niyetli projelerinin halk nezdindeki başarısı uzun sürmemiştir. 1940'lı yıllarda çoğalan özel plaj işletmelerindeki imkanlara erişemeyen ücretsiz belediye plajları zaman içerisinde gözden düşmeye başlamıştır. Özellikle bu dönemde açılan Süreyya ve Caddebostan plajlarındaki işletmeciliğin oldukça lüks olması ve eğlence programlarının zenginliği bu tip plajlara rağbeti arttırmıştır. Fakat her özel işletme Süreyya ve Caddebostan plajları kadar ilgi görmemiştir. Bu hususta vatandaşların plajlara ödediği bedel ve karşılığında aldığı hizmet tartışma konusu olmuştur. Şevket Rado'nun aktardığına göre 1949'da İstanbul Belediyesi olaya müdahale etmiş ve plaj ücretlerini pahalı bulduğunu, lokantalar ve sinemalar gibi plajları da sınıflara ayırıp ona göre ücret alacağını, böylece her sınıftan vatandaşın plaja gidebileceğini belirtmiştir. Rado yazısında çoğu plajın

⁷⁴ Dr. Rusçuklu Hakkı, "Plaj Safaları – Güneş, deniz, ultraviyole..", *Milliyet Gazetesi*, 18 Haziran 1931.

⁷⁵ *Yeni Sabah Gazetesi*, 12 Mayıs 1939.

⁷⁶ *Resmî Gazete*, Sayı: 3930, 10 Haziran 1938, s. 2.

⁷⁷ *Yeni Sabah Gazetesi*, 24 Mayıs 1939.

⁷⁸ *Vatan Gazetesi*, 5 Nisan 1941

bakımsız olduğunu ve kötü bir hizmet karşılığında vatandaşlardan 40 ile 250 kuruş arasında para aldığını yazmıştır.⁷⁹

2.4 1950’li Yıllarda Plaj Kültürü

İstanbul’a ilk plajların kurulduğu 1920’li yıllardan itibaren halkın plaj kültürü dönemin sosyal, ekonomik, siyasi ve kültürel etmenlerinin değişikliğine bağlı olarak sürekli değişikliğe uğramıştır. 14 Mayıs 1950’de iktidara gelen Demokrat Parti, iktidar da kaldığı on yıl boyunca sosyal ve kültürel yaşam hızla değişmiştir. Dönüşen sosyal ve kültürel yaşam, sayfiye ve plaj kültürünü de dönüştürmüştür. Bu dönemle birlikte İstanbul’daki sayfiye bölgeleri ve plajları daha geniş halk kesimlerinin ilgisine mazhar olmuş, yaz aylarında sayfiye yerlerine kısa bir süre zarfında dahi uğramak moda haline gelmiştir.⁸⁰

Vatandaşın sayfiyeye ve plaja bu denli meraklı olmasını sadece Türkiye’deki iktidar değişimine bağlamak yeterli değildir. Dünyada ve Türkiye’de 1940’lı yıllardan itibaren magazin dergilerinin popüler olması ve bu bağlamda Amerikan yaşam tarzının topluma sirayet etmesiyle gelişen deniz-kum-güneş üçgeni halk kitleleri tarafından benimsenmeye başlamıştır. 1950’li yıllara kadar denize giren halk genellikle eski “hamam sefası” kültürünü plajlara taşımaktaydı. Kumsalda cümbür cemaat yenilen patlıcan-biber kızartmaları, dolmalar ve köfteler, sazlı-sözlü eğlenceler bu duruma örnek teşkil etmekteydi. Fakat plajlardaki sosyalleşme anlayışının değişmesiyle birlikte bu gelenekte yavaş yavaş yok olmaya yüz tutacaktı. Artık İstanbullu için sayfiyeye gitmek, denize girmek ve güneşlenmek sadece yaz sıcağından kaçmak, serinlemek, kafa dinlemek anlamına gelmiyordu. Bunlar, toplum nezdinde medeni ve zengin olmanın en önemli göstergelerinden birisi haline gelmiştir. Bu dönemde sayfiye bölgelerinin artmasıyla birlikte “yazlık ev” kültürü de gelişmeye başlamıştır. Bu bölgelere birçok yeni ev inşa edilmiş ve o evlere ulaşabilmenin en önemli aracı olan otomobillerin satışı doğal olarak artış göstermiştir. Dönemin en popüler sayfiye bölgeleri arasında Florya, Ataköy, Adalar,

⁷⁹ Şevket Rado, “Plaj Ücretleri”, *Akşam Gazetesi*, 25 Temmuz 1949.

⁸⁰ Güven Gürkan Öztan-Serdar Korucu, *Tutku, Değişim ve Zarafet – 1950’li Yıllarda İstanbul*, Doğan Kitap, İstanbul 2017, s. 29.

Suadiye ve Dragos bulunmaktadır. Dragos, diğer popüler sayfiye bölgelerine nazaran yeni ortaya çıkan bir bölgedir. 40'lı yılların ortalarından itibaren gelişmeye başlayan Dragos, geniş bahçeli villaları, çam koruluğu ve özel plajıyla özellikle bürokratların ve siyasetçilerin yazlık yerleşim alanı olmuştur. Kışın Ankara'da yapılan siyasi tartışmalar ve dedikodular, yazın Dragos tepelerindeki villalara taşınmıştır. Bu bölgelerdeki yazlık ev kira fiyatları zaman zaman değişiklik göstermiştir. D.P iktidarının son döneminde ciddi sorun haline gelen yüksek enflasyon, yazlık evlerin kira fiyatlarını uçurmuştur. Örneğin 1950'li yılların sonlarına doğru Suadiye ve Boğaziçi'ndeki yazlık evlerin kira fiyatları 3 bin liraya kadar çıkmıştır. Sezon başında yüksek miktarla evlerini kiralamak isteyen ev sahipleri, zaman içerisinde evlerine alıcı bulamadığı zamanlar kira fiyatlarını 1.500-2000 lira civarına çekmişlerdir. Bu dönemde sayfiyecilerin kiralık daire bakımından en çok tercih ettikleri bölgelerin başında Kadıköy sahilleri ve Adalar gelmiştir. Kira fiyatlarının yüksek olması sebebiyle de Boğaziçi bölgesi ikinci tercih alanı olmuştur.⁸¹

Bu dönemde sayfiye bölgeleri arasındaki ekonomik ve sosyal farklılıkların plajlara yansması da gözle görülebilir hale gelmiştir. Türkiye'nin D.P iktidarındaki hızlı iktisadi dönüşümü beraberinde toplumsal eşitsizliğin de artmasına vesile olmuştur. 50'li yılların Avrupa Yakası plajlarıyla Kadıköy plajlarını karşılaştıran İslam Çupı, gözlemlerine dayanarak plajlar arasındaki toplumsal eşitsizliği şöyle değerlendirmiştir:⁸²

“İstanbul kıyılarındaki (Avrupa Yakası) denizler, o zaman fakirliğin simgesi olan Sümerbank patiskasından mayo yapma gibi bir mal beyanını sürdürürken, Kadıköy kumlukları karaborsa zenginlerinin “zade” ve “kerimeleri” ile bir defile podyumuna döner, şaibeli aristokrasi karşı kıyılarda kurulurdu, hep...

Yalı rıhtımında sırt ve göğüslerini, üstlerine epey inmiş İstanbul güneşinin kızgınlığına veren babası pahalı kızlar, Menderes liberalizminin ilk ithal “koka kola”larını içer, “Dual” marka pikabın üstüne konan Avrupa menşeli 33'lük bakalit plaklardan Nat King Cole, Frank Sinatra, Louis Armstrong ve Dean Martin dinlerlerdi.

⁸¹ A.g.e. s. 29-45.

⁸² İslam Çupı, “Caddebostan”, *Milliyet Fiesta Dergisi*, Sayı: 83, Şubat 1995, s. 20.

“Arrow” marka döpiyes ve bikini mayolarla Kadıköy sosyetesinin genç bireyleri o zaman tanıyor, demokrasi koyulaştıkça koyulaşacak “servet düşmanlığı” kini, bu sahillerde tohumlarını atıyordu, belki de...”

50’li yılların İstanbul plajlarındaki eğlence anlayışını incelediğimizde ise geride kalan dönemlerden daha yoğun bir biçimde “gazino” kültürünün yerleştiğini görebilmekteyiz. Bu dönemki plaj tesislerinin içerisinde sadece deniz-kum-güneş üçlemesinin güzellikleri ve eğlence anlayışı bulunmamaktaydı. 20’li yılların ortalarından itibaren plaj tesislerine giren gazino kültürü, D.P’nin ülkede yarattığı yeni bir kültürel dönüşümle birlikte eğlence dünyasındaki ağırlığını daha fazla hissettiriyordu. Bu gazinolar “yaz günlerinin yorgunluğunu gideren sıhhat ve eğlence mahalleri” olarak tanımlanıyordu. 1950 tarihli “Turistik İstanbul Rehberi” mevcut plaj gazinolarını şöyle sıralamıştı: “Florya Plaj ve Gazinosu, Büyükaada Yörükali Plaj ve Gazinosu, Suadiye Plaj ve Gazinosu, Caddebostan Plaj ve Gazinosu, Fenerbahçe Plaj ve Gazinosu, Salacak Plaj ve Gazinosu, Boğaziçi’nde Küçüksu Plaj ve Gazinosu. Bu gazinoların dışında, Ortaköy’deki Lido Otel ve Gazinosu’nun yüzme havuzu da bilinen eğlence ve dinlenme yerlerinden birisiydi.”⁸³

2.4.1 Plajlarda Yaşanan Olaylar

Yazlık sayfiye bölgelerinin cazibe merkezi haline gelmesinin sosyal sonuçlarından birisi de hırsızlık vakalarındaki artışlardır. Plajların ve yazlık evlerin çoğalmasıyla beraber sayfiye bölgelerindeki artan nüfus oranı, hırsızların da ilgisine mazhar olmuştur. Bu dönemde İstanbul’un çoğu plajında irili-ufaklı hırsızlık vakalarına rastlanmıştır. 1950’li yıllarda Değirmen ve Yörükali plajlarında cüzdan ve kol saati hırsızlığı revaçtadır. O dönemde pahalı kol saatlerinin ziynet eşyası kadar değeri olduğu için hırsızlar bunları önemli bir obje olarak görmüşlerdir. Adalar’da yaşanan hırsızlık vakalarının artması sonucu Heybeliada’da karakol binası açılmıştır. Yaz dönemine hazırlık yapmak için 1953’ün Mart’ın da hizmete giren karakolun açılışını Fahrettin Kerim Gökay yapmıştır. Hırsızlığın olduğu bir diğer plaj ise Maltepe’deki Süreyya Plajı’dır. 1951 yazının sonlarına doğru İstanbul’a gezmeye gelen bir milletvekili, Beyoğlu’nun meşhur pastanelerinin

⁸³ Rakım Ziyaoğlu, Hayreddin Lokmanoğlu ve Emin Raşid Erer, *Turistik İstanbul Rehberi*, Halk Basımevi, İstanbul 1950, s. 59.

birinde otururken güzel ve alımlı bir kadınla tanışır. Samimiyeti ilerleten çift bir gün sonra Süreyya Plajı'na gitmiştir. Kadın, plajda milletvekilinin parasını ve kıymetli eşyasını çalmış, soyunma kabinine gitme bahanesiyle de sırta kadem basmıştır. Zabıta, milletvekilinin verdiği eşkâlden yola çıkarak esmer güzeli bulmaya çalışmıştır. Bu olay rivayete dayansa da milletvekilinin kim olduğu ve maddi kaybı açıklanmamıştır. Anadolu Yakası'nın ilgi çekici plajlarının başında gelen Fenerbahçe Plajı'nda da 1960 yazında ilginç bir hırsızlık olayı yaşanmıştır. Serinlemek için plaja gelen üç genç adamın kıyafetlerini çalan hırsızlar ortadan kaybolmuştur. Olayı, elbiselerini bıraktıkları kabine gittiklerinde anlayan üç genç üzerlerinde sadece külotlarıyla kalmıştır. Haliyle tramvaya binip Kadıköy'e dönemeyen mağdurlar hızlıca bir taksiye atlamış ve Kadıköy İskelesi'ne ulaşmışlardır. Orada da kendilerini karşılayan memurlar bu genç adamlara pardösü vermiştir. Yaz sıcaklığında pardösüyle vapura binip evlerine giden gençler yol boyunca meraklı ve alaycı bakışlardan kurtulamamışlardır. İstanbul plajlarında sadece hırsızlık, röntgencilik, sarkıntılık gibi olaylar yaşanmamıştır. Çiftler arasında aldatma ve çapkınlık olayları da plajların merkezi olmuştur. Bazı erkekler tek başına plaja giden kızlarını, eşini, sevgilisini gizlice takip etmiştir. Bu takip olayları bazen kötü olaylarla sonuçlanmıştır. Örneğin, Üsküdar'da oturan Necdet, karısı Şadan'ı Florya Plajı'nda tanımadığı bir erkekle görmüştür ve karısına bıçakla saldırıp onu sekiz yerinden yaralamıştır. Necdet, karısını öldürmeye teşebbüsten mahkemeye çıkarılmış ve dört sene, on ay, yirmi gün ağır hapis cezasına çarptırılmıştır.⁸⁴

Plajlardaki münferit asayiş olaylarının dışında cereyan eden boğulma ve kayıp olayları da bulunmaktadır. 1950'lerin başında Heybeliada ve Moda Plajı'nda ilginç kaybolma hikayeleri yaşanmıştır. Birinci olayda iyi bir yüzücü olan Münevver adlı kadın, Heybeliada'da denize girmiş ve sonrasında kendisinden haber alınamamıştır. İlerleyen günlerde Büyükada açıklarında kesik bir baş bulunmuştur. Ahaliye göre bu kesik başın kesinlikle Münevver Hanım'dır. İkinci olay ise 1951 Temmuz'unda Moda Plajı'nda gerçekleşmiştir. Plajın temizlik görevlileri soyunma kabininde takım elbise ve ayakkabı bulmuşlardır. Eşyalar üzerinde yapılan araştırmayla elbisenin İtalyan Bankası'nda görevli

⁸⁴ Öztan-Korucu, *a.g.e.* s. 35-49.

Albert'e ait olduğu belirlenmiştir. Denize açılmış fakat kıyıya dönememiş olan Albert, çevresinde son derece iyi yüzücülüğüyle bilinirmiş. Durumdan şüphelenen polis görevlileri Albert'in cesedini kıyı üzerinde çok aramış fakat bir sonuca ulaşamamıştır. İstanbul sahillerindeki kayıp olaylarından daha çok meydana gelen diğer olay ise boğulmalardır. Adalar plajlarında ve sayfiye bölgelerinde görülen boğulma vakaları genellikle gününbirlik tatile gelenler arasında görülmüştür. Sayfiye bölgesi olmayan ve şehir içinde kalan sahillerde ise genellikle yoksul çocuklar ve işçiler boğulmuştur. 1954 yazında Samatya'da denize girip boğulan 8 yaşındaki Ahmet Küçükince'nin hayatını kaybetmesi bu örneklerden biridir. Samatya ve Kumkapı'daki atölyelerde çalışan işçiler ve Cerrahpaşa Hastanesi işçileri mesai saatlerinden fırsat buldukları zamanlar serinlemek maksadıyla denize girmişlerdir ya da sandal kiralayıp denize açılmışlardır. Bu kısa zamanlı eğlencelerinin bir kısmı felaketle sonuçlanmıştır. Cerrahpaşa Hastanesi'nin hademelerinden Doğan ve Rüstem, 1956 Ağustos'unda Samatya sahilinden kiraladıkları sandalla denize açılmış ve bir süre kürek çektikten sonra denize atlamaya karar vermişlerdir. Bu olayın sonucunda Doğan boğulmuş, günlerce cesedine ulaşamamıştır.⁸⁵

2.4.2 Deniz Suyunun Kirlenmesi ve Plajlardaki Hijyen Sorunu

İstanbul'daki plajlara geniş halk kesimlerinin rağbet göstermeye başlaması ve plaj çevresindeki sahil bölgelerinde yapılaşmanın artması, deniz suyunu kirletmeye başlamış ve plajlarda birtakım hijyen sorunlarını beraberinde getirmiştir. İstanbul'daki deniz kirliliğine Dr. Saim Bengisarp 1950'lerin başında dikkat çekmiş ve temiz suya sahip sahillerin kalmadığını söylemiştir.⁸⁶

“Muhakkak ki denize temiz sulardan girilmelidir. Bu da lağımın aktığı, çöplerin döküldüğü yerlerde denize girmeyin manasındadır. Ama canım İstanbul'un bu vasıfta hangi sahili kaldı? Kadıköy ve Kızıltoprak'ın birçok evlerinin lağımının bağlandığı meşhur Kurbağalıdere'nin aktığı Kalamış koyundan mı denize girelim? Yoksa Bağdat Caddesi'ndeki ev ve villaların lağımının belediyenin müsamahasıyla bağlandığı, yeni

⁸⁵ A.g.e. s. 49-50.

⁸⁶ “Denizle Modernleşen Kent: İstanbul”, *Büyük Kulüp Dergisi*, sayı: 182, Mayıs 2018, s. 43.

yağmur suyu kanalların akıtıldığı Caddebostan, Suadiye, Bostancı sahillerinden mi denize girelim?

1950’li yılların ortalarına doğru İstanbul halkının plajlardaki kirlilikle ilgili belediyeye şikayetleri artmıştır. Bu dönemki işletmelerin bir kısmı plajları ve çevresini yeterli düzeyde temiz tutmamıştır. Kumsallardaki çöplerden, giyinme ve tuvalet kabinlerinden gelen ağır kokular İstanbulluları oldukça rahatsız etmiştir. 1955 yazında Belediye Sıhhi Mürakabe Şefliği’nin yapmış olduğu plaj denetimlerinin sonuçları iç açıcı değildir. Yapılan denetlemelere göre birçok plajın giyinme kabinleri ve tuvaletleri hijyen koşullarından uzaktır. Popülerlik ve elitlik bakımından tatilcilerin en çok rağbet ettiği Moda Plajı bile denetimler sonucunda kapatılmanın eşiğinden dönmüştür. Plaj sahiplerinin bir kısmı denetimler sonrasında hijyen kurallarına riayet etmişler ve kapatılmaktan kurtulmuşlardır.

2.4.3 Sayfiye Bölgelerindeki Sinek Sorunu

İstanbul nüfusunun 1950’li yıllarda artış göstermesinin sonucu olan konut yoğunluğunun fazlaşması özellikle sayfiye bölgelerinde karasinek sorununu ortaya çıkarmıştır. 1953 yazında Florya ve Bakırköy’e tatile gelenler bölgedeki sinek sorunlarından şikayetçi olmuşlar, hatta bir kısmı tatillerini yarıda bırakıp evlerine dönmek zorunda kalmışlardır. 1955 yazında ise Yeşilköy ve Boğaz hattındaki sineklerden dolayı Belediye Sağlık Müdürlüğü’ne şikayetler artmıştır. Vatandaşlar, yetkili makamın ve belediyenin sorunun çözümü noktasında eksik kaldığını düşünmüşlerdir. Bu dönemde meydana gelen sinek sorunlarından dolayı sıtma vakaları da artış göstermiştir. Kamuoyunda ciddi bir mesele haline gelen sıtma karşısında Sıtma Savaşı Bölge Başkanı Dr. Vasfi Üner, basına verdiği demeçte 1953’ün bahar aylarından itibaren yaz sezonu için çalışmalara başladıklarını açıklamıştır. Bu çalışmalar esnasında ABD’li uzman doktorlar tarafından Sıtma Savaşı Teşkilatı sağlık ekibine kurs verilmiştir. Teşkilat yaz aylarında şehirde ve köylerde parazit ve sıtmayla mücadele tatbikatları yapmıştır. Tatbikatların pilot bölgeleri Mecidiyeköy, Florya ve Adalar olmuştur. Ayrıca bu tatbikatlar esnasında oldukça zehirli bir böcek öldürücü olan DDT’de kullanılmıştır. Tatbikatlar esnasında sineklerin DDT’ye karşı bağışıklık kazandığı ortaya çıkmıştır.

2.4.4 Yazlık Öğretmen Kampları

II. Dünya Savaşı sonrası gelişen kültürde, insanların denize girmesi, tatil yapması popüler hale gelmiştir. Fakat bu imkanlara erişmek her toplumsal sınıfa nasip olmamıştır. İstanbul'da da gelişen deniz ve sayfiye kültürüne erişmek her ailenin bütçesine uygun değildir. Bu ailelerin içinde yer alan öğretmen ailelerinin de yaz tatilleri uzun olmasına karşın, maaşları düşüktür, herhangi bir sayfiye bölgesinde tatil yapma imkânı güçtür. Bu tabloya İstanbul Öğretmenler Derneği müdahale etmiştir. 1950'li yılların yaz tatillerinde öğretmenler için başta Büyükada ve Heybeliada olmak üzere İstanbul'un farklı sayfiye bölgelerinde Milli Eğitim Bakanlığı tarafından yaz kampları açılmıştır. Bu kamplara ilgi yoğun olmuş, öğretmenler on beş günlük üç devre halinde ve müracaat sıralarına göre kamplara alınmıştır. Aynı dönemde sahile yakın okulların bir bölümü de öğrenciler ve öğretmenler için yaz kamplarına dönüştürülmüştür. Sınıflar yatakhane, kantinler mutfak olmuştur. Bu kamplar arasında öğrenciler bakımından en sükseli olanlar Büyükada ve Şile kamplarıdır.⁸⁷

Açılan bu kamplardan öğretmenlerin yanı sıra okul memurları da yararlanmıştır. Kampa katılmak isteyen öğretmen ve memurlar yataklarını da yanlarında getirecek, elektrik, su, telefon gibi masraflara ortaklık edeceklerdir. Kamplara katılmak isteyenlerin sayısı mevcut kapasiteyi aştığı takdirde, hava değişimine ihtiyacı olanlar, mesleki inceleme yapmak için kamp alanına gelmek isteyenler, maaşı az olanlar kampa alınacaktır.⁸⁸

2.5 Plaj Giysileri

Plajların İstanbul hayatına girmesinden hemen önce kadınlar kafalarına iri bere şeklindeki muşambadan yapılan takkeyi geçirerek denize girerlerdi. Mayolar ise tamamen kapalı, kolları, kolları kırmalı basma bluzla birlikte ta diz kapaklarına kadar inen, paçaları fistolu ve kırmalı uzun don şeklindeydi. Mayolarda benimsenen bu giyim tarzı ilk plajların giyim kültürüne de yansımıştır. Geleneksel Osmanlı hamamlarındaki giysi geleneğinden

⁸⁷ Öztan-Korucu, *a.g.e.* s. 50-52., 271-272.

⁸⁸ *Akşam Gazetesi*, 15 Mayıs 1955.

kalan ve plajların ilk yıllarında da giyinilen iç donları ise genellikle çocuklar ve yoksullar giyerken, yetişkinler ve ekonomik durumu biraz daha iyi olanlar renkli peştamal giymişlerdir. Bu çeşit giyim tarzları 1920'li yılların sonlarına kadarki plaj kültüründe varlığını sürdürmüştür. 1930'lu yılların plaj giysilerindeki bir diğer yenilik ise mayoların çift parçalı olmasıydı. Bu model, döneminin diğer mayo türlerinden daha kapalıydı. Şortun uzunluğu diz kapaklarına kadar inmiş, üst kısım ise gece elbisesine benzeyen ve alttaki parçanın çoğunu kapatan bir biçime sahipti. İşte bu üst kısımdaki gece elbisesine benzeyen kısımda süslemelere geniş bir yer ayrılmıştı. Bu sebepten dolayı da çift parçalı mayo modeli bayanların tercih ettiği bir plaj giysisi olmuştu. Bu yıllarda plaj modasına yön veren mağazalarda bulunmaktaydı. Bunların en bilineni olan "Lion" mağazası, Avrupa'dan ithal ettiği mayolarla plajlarımıza ayrı bir soluk getirmekteydi. Mağaza, dergilere verdiği bu ilanda yeni model mayolarını şöyle tanıtmıştır: *"Mevsim başlangıcında Avrupa'nın meşhur plajlarında görülen mayo ve pijamaların modellerini Lion mağazası bir hafta zarfında İstanbul'a getirmeye muvaffak oldu. Ressamımız tarafından aynen renkli kopyaları çekilen bu modellerin biçimindeki yenilik ve renklerdeki sadelik göze çarpmaktadır. Bunların dokuma şekilleri kadın vücudunun ahenk estetik esaslarına göre biçilmiş olmaları ve tamamen yeni mevadî iptidaiye ile dokunan yünlerin fazla elastikiyeti vücuda bir korse vazifesi görmektedir."* 1940'lı yılların başında ise mayolar yırtmaçlı hale gelmiştir. Kalçaları daha belirgin hale getiren yırtmaçlar daha sonra bağcıklarla kamufle edilmeye çalışılmıştır. Bu yeni model mayoların revaçta olduğu dönemde ortaya çıkan tek parçalı askılı mayolar ise döneme damgasını vurmuştur. Plaj giysilerindeki değişim II. Dünya Savaşı sonrasındaki yıllarda da değişikliğe uğramaya devam etmiş, bu hususta İstanbul plajları da Avrupa modasını takip ederek dönüşüme katılmıştır. Bu yeni moda plaj kıyafetlerinde renklilik çoğalmaya başlamış ve kıyafetlerdeki biçimsel kalıplar yenilenmiştir. Kadın kıyafetlerinde kollar ve sırtlar tamamen açılmış, şort tarzı giysiler ön plana çıkmıştır. Erkeklerde ise mayolar güreşçilerin giydiği mayolara benzemeye başlamıştır. Bu mayolar bazen tek parça, bazen de şort ve onun uzantısı olan fanila görünümündeydi.⁸⁹

⁸⁹ B. Evren, *a.g.e.* s. 190-197.

Fakat plaj giysilerindeki en önemli yenilik, Fransız Louis Reard tarafından yaratılan “bikini” olmuştur. 1946’da ortaya çıkan bu yeni deniz giysisi tüm dünyada geniş yankı uyandırmıştı. 1 Temmuz 1946’da ilk atom bombası denemesinin yapıldığı Bikini Adası’ndan ilham alınarak konulan bikininin kelime anlamı da çoğu insana tuhaf ve ürpertici gelmekteydi. Anlamı, ölüm ve yok etmek olan bikini bütün olumsuz yorumlara rağmen kısa sürede İstanbul plajlarının gözdesi haline gelmiştir. Hatta gazeteci Suavi Sonar’a göre Avrupa plajlarında bikini giyinilmezken, İstanbul plajlarında bikini giyinilmektedir. Sonar, “Avrupa’da bile bikini giyilmiyor” başlıklı yazısında Türk plajlarında da bikininin yasaklanması gerektiğini şu cümlelerle savunmaktadır.⁹⁰

“Avrupa’da kadınlar artık bikini ve mayo giymiyor. Papa yayınladığı bir tebliğle kadınları böyle taşkınlıklardan men etti. Biz de fetvayı kendinden al, tavsiyesine uyarak, aynı şeyi kendi muhitimiz ve ailemiz için yapabiliriz. Üstelik çok açık şeyler giymek, müstesna güzellikte vücut ister. Bunu da hesaba katmak gerek!..”

1950’li yılların plaj giysilerinde ise şıklık ön plana çıkmaktadır. Bu dönemin tarzına bakıldığında tek parçalı mayolar ya paçalı dikilmiştir ya da küçük bir elbise görüntüsü sağlayan kısa eteklere benzer şekilde tasarlanmıştır. Bu dönemde elbiseyi tamamlayıcı aksesuarlarda önem kazanmıştır. Saçlarına özenle bakan kadınların bone kullanması şart olduğu için çiçekler, firfırlar, yapraklar kullanılarak boneler ilgi çekici hale getirilmiştir. 1950’li yılların sonlarında ise Türkiye’deki mayo sektöründe boşluk olduğunu gören Zeki Triko, Ayyıldız ve Kom gibi Türk firmaları mayo üretimine başlamışlardır.⁹¹

2.6 Avrupa Yakası Plajları

2.6.1 Florya Plajı

Florya sahillerinin güzelliğini ilk keşfedenler ve bölgede bir sayfiye kültürünün yayılmasına vesile olanlar İsviçreliлерdir. 8 Temmuz 1910 tarihinde İsviçre’nin Cenevre kentinde kurulan *Societe Immobiliere des Bains de Mer de San Stefano-Societe anonyme*

⁹⁰ Suavi Sonar, “Avrupa’da Bile Bikini Giyilmiyor”, *Hayat Dergisi*, sayı: 11, 15 Haziran 1956, s. 28.

⁹¹ Meltem Özsan, *Kadın Deniz Giysilerinin (Mayoların) Değişim Süreci ve Tüketici Tercihleri Üzerine Bir Araştırma*, “Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2016, s. 24, 62-63.

Suisse yani Yeşilköy Deniz Banyoları Emlak Şirketi adıyla faaliyet gösteren bu anonim şirket Yeşilköy-Florya hattındaki sahil bölgesinde emlak alım satımı yapmıştır. Şirketin bu işe koyduğu para miktarı 125.000 hissedenden oluşan 12.500.000 İsviçre Frangı'dır.⁹²

Florya'daki denize girme kültürünü getirenler ise Beyaz Ruslar olmuştur. 1917 İhtilali'nden siyasi sebeplerle kaçıp İstanbul'a gelen Beyaz Ruslar (Wrangel Ordusu mensupları ve aileleri) Florya'ya yerleştirilmiş ve bu sahillerde denize girmeye başlamışlardır. Beyaz Ruslar'ın (Wrangel Ordusu subayları ve kadınlar) ve girişimci Rumların açmış oldukları Solaryum ve Haylayf Plajları 1930'lara kadar varlığını sürdürmüştür. Ayrıca İstanbul'un işgal yıllarında İngiliz askerleri de bölgede denize girmiştir.⁹³

1930'ların en gözde plajlarından biri olan Florya, eğlence amaçlı gelen insanları pek çok misafiri kabul etmiştir. Bu yıllarda değişen eğlence anlayışı üzerine Ekrem Nejat Özsü'nün Florya izlenimleri önemlidir: *"Sirkeci'de son kampana vururken yettiğimiz trende sahanlıklardan başka yer kalmamıştı... Trenin içinde üç aşağı beş yukarı dolaştım. Yolcuların hepsi plaj yolcusu. Kirlere, mesirelere giden nakil vasıtaları hıncahınç dolu. Şehrin kasvetli havasından kurtulup biraz serinlemek isteyen İstanbullular da bu sene plaj modası salgın bir hastalık halinde. Bu yaz da en kalabalık plaj yine şüphesi Florya'dır. Hele Sirkeci banliyö hattındaki ucuzluk, Florya'ya sıcaktan şikâyet eden her sınıf halkı taşımakla bitiremiyor ve sıcakların dehşeti sebebiyle Florya'ya gitmeyen insan yüzde beş gibidir. Plajlar da cemiyet hayatı, bilmem çıplaklaşmanın tesiriyle midir, daha ilerlemiştir."* Bölgenin bir Cumhuriyet mekânı olarak ortaya çıkması 1930'ların başındadır. Planlamaya göre plaj alanı İstanbul Belediyesi'nin sınırlarına dahil edilecek, düzenlenecek ve işletilecekti. 1938'de belediye tarafından bir plaj tesisi ve gazinosu yaptırılmıştır. Planlamayı Henry Prost'un onayıyla mimar Rüknettin Onay çizmiştir. Tesisin içine yapılan gazino, dönemin benzer gazinolarıyla uyumlu olarak canlı batı müziğine uygun bir orkestra sahnesini ve dans pistini içermektedir. Bu yıllarda Florya Plajı'na rağbetin artmasıyla Florya tren istasyonu çevresi de canlanmıştır. İstasyona yakın

⁹² B. Evren, *a.g.e.* s. 94.

⁹³ Willy Sperco, *Yüzyılın Başında İstanbul*, İstanbul Kütüphanesi Yayınları, İstanbul 1989, s. 79-80.

konumda olan İkbâl Lokantası ve Birahanesi deniz tutkunlarının buluşma mekânı olmuştur.⁹⁴

Florya sahilleri ve plajları, 1950’li yıllarda artan nüfus yoğunluğu sebebiyle insanlara hizmet verme yükünü sağlıklı bir şekilde çekememeye başlamıştır. Bu sebepten dolayı D.P iktidarı Florya sahillerini genişletme ve yenileme projeleriyle tekrardan yerli ve yabancı turistlerin ihtiyaçlarını karşılamayı hedeflemiştir. Plajdaki yenileme çalışmaları 1956’da başlatılmıştır. Plajın ve tesislerin projelerini yapmak için dönemin Güzel Sanatlar Akademisi’nde hocalık yapan Prof. Sedat Hakkı Eldem himayesinde çalışan yirmi beş kişilik bir heyet görevlendirilmiştir. Projenin ana sorumluları arasında Prof. Sedat Hakkı’nın dışında Orhan Çakmakçioğlu’da bulunmaktaydı. Proje bünyesinde Menekşe tren istasyonundan başlayarak bütün Florya sahilinin düzenlenmesini amaçlanmıştır. İlk etapta turistlerin faydalanabileceği konaklama tesisinin tasarımı için Turizm Bankası ile İstanbul Belediyesi ortak çalışma yürütmüştür. Proje kapsamında ortaya konan master planda (1956-1959) bütün sahil hattını içeren beton plaj tesislerinin dışında oteller, moteller, restoranlar, kafeler, mağazalar, sinema salonu, müzik salonu, parklar, konutlar, resmi daireler, benzin istasyonu, piknik alanları ve spor sahaları tasarlanmıştır. Bu tasarıların ancak bir kısmı hayata geçirilmiştir. Planlanan yapıların tasarımları ortalama Amerikan konaklama ve plaj mimarlığının yansımalarıdır. Yine bu dönem D.P zamanında gerçekleştirilen Sirkeci-Halkalı tren hattının elektrikli hale getirilmesi ve Sirkeci-Florya Sahil Yolu’nun yapılması Florya Plajı’na ulaşımı kolaylaştırmış, plaj nüfusunun artmasını sağlamıştır.⁹⁵

Bu gibi gelişmelerin dışında plajdaki yenilenme süresi boyunca, tahtadan yapılmış ve kullanılamaz durumda olan plaj kabinleri kaldırılmıştır. Aynı bölgeye iki büyük betonarme plaj yapılmıştır. Haylayf ve Piyasayeri Plajları’nın bulunduğu bölgelere yapılan bu plajlardan ilkinin uzunluğu 204, ikincisinin ise 240 metredir. Haylayf’ın yerine yapılan yeni plaj alanında 500 adet tek kişilik kabin, 7 adet aile kabinesi, 500 kişilik de gardırop konulmuştu. Piyasayeri’nin alt kısmında yapılan yeni plajda ise 500 metrelik 30 tane aile

⁹⁴ Y. Keskin, *a.g.t.* s. 144-157., s. 220.

⁹⁵ Bülent Tanju, Uğur Tanyeli, *Sedad Hakkı Eldem II Retrospektif*, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul 2009, s. 170.

kabinesi bulunmaktaydı. Bu dönemde sadece plaj alanları değil plajların civarındaki yazlık tesislerde yenilenme çalışmalarına dahil edildi. Buralarda bulunan çadırlar kaldırılarak yerine ucuz, konforlu betondan yapılmış kamp sahaları inşa edildi. Kamp sahasının projelendirmesi 1400 odayı kapsamasına rağmen 131 oda kullanıma açıldıktan sonra tesisler 1957’de halkın hizmetine sunulmaya başlanmıştır.⁹⁶

2.6.2 Atatürk ve Florya

Atatürk İstanbul’a geldiği zamanlarda kentin banliyölerinde otomobille gezintiye çıkar, vatandaşlarla sohbet eder, onların dert ve isteklerini dinlerdi. 1935’in haziran ayının ilk cuma günü, yakın arkadaşlarıyla gezintiye çıkan Atatürk, Yeşilköy’ü geçtikten sonra Florya’da otomobili durdurdu. Yüksek bir noktadan uzun süre sahili seyrettikten sonra yanındakilere dönüp, *“Bütün güzelliğine ve yakınlığına rağmen bu deniz bize küskün görünmüyor mu?”* diye sormuştu. Sözlerine devam ederek, *“İstanbul’u fethetmişiz ama burasını henüz elde edememiştir”* demiştir. Hemen sonra sahile inen Atatürk kumu incelemiş ve denize uzun süre bakmıştır. Bölgeyi çok beğenen Atatürk, ertesi gün yetkililerle görüşerek bölgeye her yaştan İstanbullunun faydalanabileceği modern tesislerin yapılmasını ve kendisine de bir yer inşa edilmesini istemiştir. Bundan böyle kendisi Ankara’dan İstanbul’a geldiğinde, mevsim yaz ise, devlet işlerini Florya’dan sürdürecektir, fırsat bulduğunda da denize girecekti. Florya Deniz Köşkü için hazırlanan projenin önceliği Cumhurbaşkanının bölgedeki güvenliği idi. Projeye göre, köşk kumsalın sonundaki tepeliğin üzerine inşa edilecek, köşkün aşağısında Atatürk’e özel bir deniz banyosu oluşturulacak ve bölge tamamen halka kapatılacaktı. Fakat Atatürk böyle bir projeyi asla onaylamıyordu. Kendisi halkla iç içe vakit geçirmekten hoşlanıyor, bölgenin güzelliklerinden bütün vatandaşların faydalanmasını istiyordu. Bu yüzden projenin uzmanlarına, *“Ankara’da dağ başında yaşıyorum, İstanbul’da saraya hapsoluyorum. Bırakın; burada geleni gideni göreyim. Hiç olmazsa tren sesini işiteyim”* diyerek projede değişikliğe gidilmesini istemiştir. Bu süreçten sonra Atatürk’e yeni hazırlanmış üç proje daha sunulmuştur. Bu projelerin içerisinde Cumhuriyet’in ilk mimarlarından Seyfi Arkan’ın projesini beğenen Atatürk, derhal çalışmaların başlatılmasını istemiştir.

⁹⁶ B. Evren, *a.g.e.* s. 109.

Atatürk'ün bu projeyi beğenmesindeki en önemli etken mimarın deniz köşkünü halk plajlarıyla birlikte ele almasıdır. Projeye göre köşk, denizin üstünde çelik ayaklara oturtulacak, tek katlı ve ahşap iskeletli bir yapı olacaktı. Yapıya, karadan yaklaşık 90 metre uzunluğunda bir köprüyle gidilecekti. Gayretli çalışmaların neticesinde Florya Deniz Köşkü, iç dekorasyonu ile birlikte 43 günde tamamlandı ve Atatürk, 14 Ağustos 1935 günü buraya yerleşerek Florya'yı "birinci derecede ikametgâh" olarak belirledi. Bundan sonraki yıllarda Atatürk, yazın İstanbul'a geldiğinde Florya'da kalacaktı. Onun sayesinde Florya Plajı halk tarafından daha çok rağbet edilen bir bölge olmuştur. Atatürk'ü yakından görmek isteyenler, onunla vakit geçirip, konuşmak isteyenler Florya'ya akın etmiştir. Halk adamı olan Atatürk'te halkın ilgisine ve sevgisine her zaman karşılık vermiş, protokol kurallarına ve güvenlik tedbirlerine aldırış etmeyerek halkla vakit geçirmiştir.⁹⁷

Atatürk, Florya'da kaldığı vakitler devlet işlerini çalışmayı sürdürmüş ve sık sık yakın çevresiyle köşte toplantılar yapmıştır. Bunun yanı sıra Florya Deniz Köşkü'nde devlet başkanları da Atatürk'ün konuğu olmuştur. 1936 yılının Eylül başlarında, İngiltere Kralı VIII. Edward şerefine köşte bir kokteyl düzenlenmiştir.⁹⁸ Kral, kokteyl öncesi köşkü gezmiş ve şöyle demiştir: *"Ben bir kralım; ama denizin üzerinde böyle şirin ve sakin bir dinlenme ve düşünme yerim yok. Deniz üstünde bir kulübem bile yok. Hele böyle halkın yanında, halkla iç içe bulunmak ayrıcalığı çok ama çok büyük bir şeydir."*⁹⁹ Florya'nın bir diğer devlet başkanı konuğu Ürdün Kralı Abdullah olmuştur.¹⁰⁰ Kralın Türk mûsikisi dinlemek istemesi üzerine Atatürk'ün emriyle dönemin İstanbul valisi Muhiddin Üstündağ'ın organize ettiği fasıllı bir yemek düzenlenmiştir. Yemek esnasında kralın çok hoşuna giden bir sürpriz yapılmıştır. Başta Münir Nurettin Selçuk olmak üzere, dönemin ünlü sanatçıları Kral'a Türk Sanat Müziği eserinden konser vermiştir. Konserin hemen başında Kral, yemeğini bırakıp, masadaki konuklara da "Susunuz" işareti yaparak şöyle demiştir: *"Böyle bir musikiyi dinlerken yemek yenilmez. Önce dinleyelim, sonra yeriz. Yemeğimiz soğusa da ziyarı yok..."*¹⁰¹ Atatürk ise Florya'ya son kez 10 Temmuz 1938

⁹⁷ Z. Toprak, *a.g.e.* s. 70-72.

⁹⁸ *Anadolu Gazetesi*, 6 Eylül 1936.

⁹⁹ Z. Toprak vd., *a.g.e.* s. 77.

¹⁰⁰ *Son Posta Gazetesi*, 8 Haziran 1937.

¹⁰¹ Cemal Granda, *Atatürk'ün Uşağı Cemal Granda Anlatıyor*, Kristal Kitaplar, Ankara 2007, s. 327.

günü uğrayacaktır. Hastalığının ilerlemesinden ötürü sık sık Florya'ya gelemeyen Atatürk, Savarona'da tedavi olup, dinleniyordu. O gün, Acar motoruyla bir gezinti yapılmasını istemiş ve Florya'ya gidilmiştir. Onu uzun bir aradan sonra gören Floryalılar çok mutlu olmuş, 'Yaşa, Var ol Atatürk' tezahüratları yapmışlardır.¹⁰²

2.6.3 Beyazpark Plajı ve Gazinosu

13 Ağustos 1926'da eski bir polis memuru olan Rasim Kayra tarafından kurulmuştur. Eski adıyla "Topağaçlar" diye bilinen bölgede gazino ve deniz hamamlarının açılmasının son derece başarılı bir girişim olacağını öngören Rasim Kayra, bu araziyi İstanbul Belediyesi'nden kiralamıştır. Kurulduğu zaman bünyesinde iki deniz hamamı ile bir gazino bulunmaktadır. Tesislerin meşhur olmasıyla birlikte gazino bünyesinde çeşitli eğlenceler ve konserler de tertip edilmeye başlanmıştır. Tesadüf eseri bir akşam Atatürk'te bu gazinoya uğramıştır. Mekânın konumunu ve hamamın suyunu beğenen Atatürk, İstanbul'un deniz hamamı kültüründen plaj kültürüne geçiş adımını da burada atmıştır. Rasim Kayra, Atatürk'ün tesislerden memnun kalmasını fırsat bilerek yanında bulunan Tahsin Uzer aracılığıyla Atatürk'e tesisin mazbata meselesini gündeme getirmiştir. Bu esnada Atatürk, hamamlardaki kadın-erkek ayrımını doğru bulmadığını, iki hamam arasındaki mesafenin azlığının mühim olmadığını, deniz hamamında halen haremlik-selamlık uygulamasının olamayacağını söylemiştir. Bu sözden sonra başta Beyazpark olmak üzere, İstanbul'daki çoğu deniz hamamı işletmesi yıllar içinde kadın ve erkeğin ortak kullanımına açık plajlara dönüşecekti. 1936'da ise kadın ve erkeklerin bir arada girebileceği 33 metre büyüklüğünde yeni bir yüzme havuzu inşa edilmiştir. Bu havuzun önüne de 10 metre yüksekliğinde üç katlı bir atlama kulesi yapılmıştır. Bu yüzme havuzlarının etrafında iki katlı bir yapı yer almaktaydı. Bu binanın alt kısmında soyunma locaları, üst kısmında ise gençler için koşu alanı bulunmaktaydı. Kısa sürede Boğaz'ın en modern plajı unvanına sahip olan Beyazpark plajında uzun yıllar yüzme-atlama yarışmaları

¹⁰² *Son Posta Gazetesi*, 11 Temmuz 1938.

da düzenlenmiştir. Plajın kurucusu Rasim Kara'yla yapılan söyleşide Kara, plajın atmosferini şöyle anlatmıştır.¹⁰³

“Bizim banyonun kendine mahsus havası şudur: Sabahları saat 11’de başlar, saat bire kadar devam eder, kızlar ve delikanlılar yüzmekten ziyade gençliğin taravet ve hüsnü anını teşhir için gelirler, bu arada denize ve havuza yüzgeçlik hüner ve marifeti göstermek için girilir, ressam ve heykeltıraş gözlerine hakikaten bedii ziyafettir. Saat 2 ile 7 arasındaki misafirlerimiz de sıhhat endişesi ile gelenlerdir.”

Tesisin içinde bulunan gazino da ise hem matine hem de suare programları yapılmaktaydı. Gazinonun matinelere, 1950’lerin ikinci yarısında Fethi Ege Caz Orkestrası’nın da katkılarıyla oldukça popüler hale gelmişti. Matinenin assolisti ise Perihan Altındağ Sözeri’ydi. Sözeri, 1950’lerin başında “III. Selim’in Gözdesi” ve “Yıldızlar Revüsü” gibi filmlerde boy göstermiş, dönemin ünlü gazinoları Belvü ve Küçükçiftlik’te verdiği konserlerle ün salmıştı. Plaj gazinosunda ünlü tiyatrocu ve tuluat ustası Muammer Karaca ve ekibi de temsiller vermekteydi. 1960’lı yıllarda adını duyuracak olan Çetin İnantepe ise orkestrasıyla birlikte 1950’lerin sonlarında Beyaz Park’ta program yapmaktaydı. Ayrıca Beyaz Park’a ün kazandıran farklı etkinliklerde yapılmaktaydı. Plaj güzeli ve dans yarışmaları insanları cezbediyor, yapılan balolarla insanlar hoşça vakit geçiriyordu.¹⁰⁴

2.6.4 Kumkapı Plajı

Kumkapı’dan Samatya’ya uzanan sahil boyunca denize girilen bölgeye “Fıkara Plajı” denmiştir. Bu bölgedeki plaj ve sahil, özellikle cuma günleri yarı çıplak insanlarla dolup taşmaktadır. Denize girenlerin çoğunun çocuk olması doğrudan göze çarpmaktadır ve bu çocuklar çok iyi yüzme bilmektedirler. Bazı zamanlar Fıkara Plajı’nda çocukların deniz eğlencesine atlar ve eşekler de ortak olmaktadır. Arabacı yorulan atını, seyyar satıcı da sıcağından bunalan eşeğini denize sokarak yıkar. Bu bölgede akşamları da sandal sefası yapılmaktadır. Genç delikanlılar ve kızlar, Kumkapı ve Yenikapı’dan saati yirmi beş

¹⁰³ R. E. Koçu, *İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kolektif Şirketi, İstanbul 1961, c. 5, s. 2623-2624.

¹⁰⁴ G. Akçura, *a.g.m.* s. 48.

kuruşa sandal kiralayarak deniz sefası yaparlar. Sandallarda bazen çilingir sofrası kurulur ve gazeller, şarkılar söylenilerek eğlenilirdi.¹⁰⁵

2.6.5 Ataköy Plajları

50'li yılların ortasında yapımına başlanan Sirkeci-Florya sahil yolu projesinin devamında sahillere yeni plajların yapılması da düşünülmüştü. Florya'nın popülerliği, iyi bir işletme gelirine sahip olması ve şehrin nüfusunun artması gibi sebeplerden dolayı sahil hattına yeni plajların yapılmasının gerekliliği ortaya çıkmıştı. Plaj, 1956-1957 yıllarında Ataköy Sahil Sitesi'nin bir parçası olarak inşa edilmiştir. Ataköy ya da Baruthane Projesi adıyla gerçekleşen proje, Türkiye Emlak Bankası'nın bölgedeki 3.769.483 metrekare büyüklüğündeki bir arsayı Nisan 1955'te 60 milyon TL bedelle satın almasıyla başlamıştır. Tesis yapılacak bölge, Bakırköy ile Yeşilyurt arasında yer almakta ve Yeşilköy Havalimanına yakın mesafede bulunmaktadır. Ayrıca bu dönemde D.P'nin en önemli icraatlarından biri olan yeni yol ağlarının yapılmasıyla, tesislerin oluşumu arasında paralellik vardır. Tesislerin dört milyon metre karelik arazisinin konumu, güneyde Marmara Denizi ile kuzeyde Londra-İstanbul Otoyolu arasındadır. 1956'da projenin arazisine yeni bir isim bulmak için yarışma açılmış, Cemal Kutay, Fahrettin Kerim Gökay, Ahmet Hamdi Tanpınar, Yahya Kemal Beyatlı, Falih Rıfkı Atay ve Abdülhak Şinasi Hisar'dan oluşan yarışma jürisi Mustafa Kemal Atatürk'ten esinlenerek "Ataköy" adını seçmişlerdir. Tek başına bir proje niteliği taşımayan bu plaj, çevresinde yapılan 70 bin nüfuslu büyük bir sitenin plajı olma vasfına da sahipti. Plaj, ilk etapta aynı anda 4.000 kişinin denize girmesine olanak tanımaktaydı. Tesis bünyesinde yaklaşık 3.000 kişilik kabin ve 1.100 kişilik gardıropla birlikte büfe, gazino, dans pisti, lokanta gibi sosyal alanlarda bulunmaktaydı. Ayrıca plaj içerisinde yer alan telefon hücreleri, tuvalet levazımı satılan dükkanlar ve hediyelik eşya satan reyonlar misafirlerin ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikteydi. Plajın açılış amaçlarından birisi olan "geniş halk kesimlerinin" denizle buluşması olsa da Ataköy Plajı genellikle mevcut semt sakinleri ve yüksek gelir düzeyine

¹⁰⁵ A. Mecit Canatak, "Osman Cemal Kaygılı'nın Gezi Yazılarında Eski İstanbul'un Eğlence Mekânları", *Turkish Studies Dergisi*, 7/1, Kış 2012, s. 629.

sahip insanlar tarafından tercih edilmiş ve belli bir sosyo-kültürel kesimin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde tasarlanmıştır.¹⁰⁶

1958 yılında mevcut plaj alanı Yeşilköy tarafına doğru büyütülerek 12 bin kişinin denize girmesine imkân sağlanmıştır. Bölgeye yeni yapılan plajlardan birisi de Baruthane Plajı olmuştur. Bakırköy'deki eski Baruthane sahasına yapılan bu modern plajda 5 bin kişi denize girebilmekteydi. Plaj, 250 metre uzunluğunda, 50 metre genişliğinde kum sahaya yayılmıştı. Ziyaretçilerin kullanımına açık 400 kabin ve 1250 kilitli dolapta tesisin içerisinde yer almaktaydı. Kabinlerin üst kısmında bulunan gazino ve restoran bölümlerinde de misafirler hoş ve eğlenceli vakit geçirebilmekteydi.¹⁰⁷

2.7 Anadolu Yakası Plajları

2.7.1 Salacak Plaj ve Gazinosu

1931 yılında açılan plajın tahtadan, salaş soyunma kabinleri bulunmaktaydı. Taşıma kumla doldurulan plajın kabinlerle kumun bulunduğu beton alan arasındaki toprak yolda kabinlerle kumun bulunduğu beton olan arasındaki toprak yolda bulunan ağaçlar Güneş'e fazla maruz kalanlara gölgelik sağlardı. Plajın sağ ve sol taraflarında betondan iki uzantı bulunmaktaydı. Sağdaki uzantının ucu deniz seviyesinden yaklaşık 1,5 metre, soldaki ise yaklaşık 50 cm yukarıdaydı. Denize girenler ise sağ taraftan balıklama atlayarak ya da ters perende atarak girerlerdi. Yüzme bilmeyenler için sahilden 30 metre kadar ilerde beyaz boyalı mantarlarla su yüzeyinde duran uyarıcı niteliğinde ipten bir hudut bulunmaktaydı. Her yıl plaj açılmadan evvel denizin dibi temizlense de taşlık ve yosunluk alan kısmen de olsa bulunurdu.¹⁰⁸ Ayrıca bu plajın sularında yüzenler dikkatli olmak zorundadır; çünkü bölgedeki akıntı tehlikelidir ve Kızkulesi sınırını geçip uzaklara doğru yüzenler akıntıya kapılıp Bozburun'a kadar sürüklenebilirler.¹⁰⁹

Üsküdar'ın mahalle çocukları ve kopilleri denize Şemsipaşa Camii'nin rıhtımından ya da Anadolu Spor Kulübü'nün önünde yer alan iskele kalıntısının yanından girmektedir.

¹⁰⁶ Nilüfer Baturayoğlu Yöney, "Modern Bir Planlama Deneyimi: Ataköy, İstanbul", *Mimar.ist Dergisi*, sayı: 61, Ocak 2018, s. 60-62.

¹⁰⁷ B. Evren, *a.g.e.* s. 110.

¹⁰⁸ Ahmet Yüksel Özemre, *Hasretini Çektiğim Üsküdar*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul 2007, s. 172-173.

¹⁰⁹ A. M. Canataş, *a.g.m.* s. 629.

Üsküdar-Beylerbeyi arasında yer alan yalıların çocukları ise yalı önlerinden denize girerler ve Boğaz'ın akıntısına sürüklenip kapılmasınlar diye babaları tarafından rıhtıma bellerinden ya da koltukaltlarından uzun bir halatla bağlanırlardı. Plaj her yıl haziran ayında açılır, eylül ayının sonunda da kapanırdı. Plaja gitmek için Salacak Parkı Aile Gazinosu'nun içinden geçilir ve yaklaşık 80 basamaklık bir merdivenden inilirdi. Üsküdarlı aileler, genellikle çocuklarının “Karpuz kabuğu denize düşmeden denize girmelerine müsaade etmezlerdi. Ayrıca plajda ayaklara bulaşmış kumları temizlemek ve mayoların yıkanması için lengerlerle su taşıyan iki hizmetli bulunmaktaydı. Bu hizmetliler, yarısı patrona giden bahşişlerle geçimini sağlamaktaydı. Türkiye'nin ilk atom mühendisi unvanına sahip olan Üsküdarlı Ahmet Yüksel Özemre, Salacak Plajı'nın dışında yer alan plajlara da dikkat çekmiştir. Özemre'nin çocukluğunda Salacak İskelesi'nden Harem'e doğru 300-400 metre uzaklıkta yer alan Çifte Kayalar bölgesinde bir plaj bulunmaktaydı.¹¹⁰

“... bir de ücretsiz halk plajı ve atlama kulesi vardı. Bu kuleden atlayan bir çocuğun ölmesi üzerine bu kule 1940'ların başında yıktırıldı. Üsküdar ahalisinin bir bölümü Üsküdar-Harem sahil yolunun inşaatına başladığı 1985 yılına kadar Çifte Kayalar mevkiinden denize girmeye devam etilerdi.”

Plaj gazinosunun müziksel eğlence anlayışı oldukça geniştir. Bando takımının sergilediği müzik şöleninin dışında mandolin, incesaz, zurna sesleri de ziyaretçilerin kulağında yer etmektedir. Polka, zeybek, çiftetelli gibi çeşitli oyunlarda bu mekânda icra edilmektedir. Plajın açıldığı yılda, Hikmet Rıza Hanım'ın katılımıyla Darüttalimi Musiki Heyeti tam kadroyla her akşam eserlerini icra etmiştir.¹¹¹ Muhlis Sabahattin'de zaman zaman Darüttalimi Musiki Heyeti'yle birlikte sahne almıştır.¹¹² Yine aynı dönem Operet Kralı'nın oyunları Kadıköy Opereti Topluluğu tarafından sergilenmiştir. Temmuz ortasında ise “Varyete Haftası” düzenlenmiştir: *“Meşhur canbaz Bufalo ve varyetesi, Darüttalimi Musiki, orkestra, caz, dans vesaire.”* Etkinlikte duhuliye 5, meşrubat 25

¹¹⁰ A.Y. Özemre, *a.g.e.* s. 173-174.

¹¹¹ *Cumhuriyet Gazetesi*, 19 Haziran 1931.

¹¹² *Cumhuriyet Gazetesi*, 16 Temmuz 1931.

kuruştur.¹¹³ Mekânın işletmesi 1933'te Bomonti Gazinosu'na verilir. Bu dönemde eğlence programları alafrangalaşır, her gün “asri caz ve dans” vardır. Şehir Tiyatrosu Balet Heyeti'nin bu mekân için özel hazırladığı Salacak Revüsü, 1937 yazında oynanır.¹¹⁴ 1938'de ise Şirket-i Hayriye Salacak Parkı sahibiyle bir anlaşma yapar. Anlaşmaya göre; halk yemeklerini çok ucuz bir şekilde burada yiyebilecek ve banyolarını da plajda alabilecektir. Vapur parasıyla birlikte yemek ve banyo 90 kuruş, plajsız ücret ise 70 kuruş olarak belirlenmiştir.¹¹⁵ Gazino, 1940'lı yıllarda da önemli isimleri ağırlamaya devam etmiştir. 1946'nın 15 ve 16 Haziran Cumartesi ve pazar günlerinde “Caz Kralı” olarak bilinen Gregor'un idaresinde “Hot Swing Caz” sahne almıştır.¹¹⁶ Aynı dönemde Hafız Kenan idaresindeki Alaturka Saz Topluluğu, Suzan Yakar, Müzeyyan Senar gibi isimlerde Salacak'ta program yapmışlardır.¹¹⁷ Salacak Aile Gazinosu'nun programları 1950'lere doğru eski gücünü kaybeder, rağbet görememeye başlar. Şüphesiz bunun en önemli sebebi, II. Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde yazlık açık hava sinemalarının moda olmasıdır. Bu dönemden sonra gazino modaya uyup açık hava sinemasına dönüşmüştür.¹¹⁸

2.7.2 Harem Plajı

Harem Plajı, İstanbul Belediyesi tarafından 1939 yılında Haremle Salacak arasında vatandaşların hizmetine açılmıştır. Yapılan çalışmalar doğrultusunda deniz temizlettirilmiş, sahile kum döktürülmüş, vatandaşların can güvenliğini sağlamak amacıyla deniz üzerinde dolaşan sıhhiye sandalı ve can kurtarma malzemeleri alınmıştır. Ayrıca vatandaşların elbiselerini koruması için de barakalar yaptırılmıştır. Plajın bir başka özelliği ise “Meccani” yani ücretsiz olmasıdır.¹¹⁹ Az ileride bulunan Salacak Plajı'na göre oldukça gösterişsiz olan Harem Plajı'nın ahalisi genellikle dar gelirli vatandaşlardı. Kimilerine göre plajın ücretsiz ve dar gelirlilere hitap ediyor oluşu plajın benimsenmesi açısından olumsuz bir durumdu. Bu yüzden Harem Plajı, Salacak Plajı'yla boy ölçüşemedi. Plajla ilgili röportaj yapan Selahaddin Güngör, plaja gelen ziyaretçiler arasında hiçbir kadının

¹¹³ *Vakit Gazetesi*, 13 Temmuz 1931.

¹¹⁴ *Cumhuriyet Gazetesi*, 25 Ağustos 1937.

¹¹⁵ *Cumhuriyet Gazetesi*, 6 Haziran 1938.

¹¹⁶ *Cumhuriyet Gazetesi*, 15 Haziran 1946.

¹¹⁷ *Vakit Gazetesi*, 21 Haziran 1946.

¹¹⁸ A. Y. Özemre, *a.g.e.* s. 27., s. 156-157.

¹¹⁹ *Cumhuriyet Gazetesi*, 5 Temmuz 1939.

olmadığını söylüyor ve bu durumu “... bedava plaj, bu kadınsız haliyle bana ucuz etin yahnisi kadar tatsız geliyor” diyerek tarif ediyor. Kadınsız plaj imgesinden hoşlanmayan yazar bu konudaki düşüncelerini açıklamaya yazısında devam ediyor: “*Bence plajın adında bile kadına ait bir sır gizlidir. Her ıslak kum zerresi, orada kadının kendi hususi kokusundan bir hatıra taşır. Öyle sanırım ki, sahili yalamaya gelen dalgalar, bu zahmete bir kadınla baş başa ve kucak kucağa yaşamak için katlanırlar. Kadının teninin hatlarını ifşa etmeyen bir kum yığını, korkunç bir çölden başka nedir?*”¹²⁰

Harem Plajı’nın arka tarafında yer alan ve bölgeye ayrı bir güzellik katan ağaçlar bulunmaktaydı. Bu çam ağaçlarının dikilmesini bizzat Atatürk istemiştir. Afet İnan ve Muhittin Üstündağ ile Boğaz gezisine çıkan Atatürk, Salacak önlerinden geçerken, “*Bu güzel yerleri ağaçlarla bir kat daha güzelleştirmek için, İstanbul Belediye Başkanı olmak istiyorum*” diyerek Vali Muhittin Üstündağ’ın bölgeyi ağaçlandırması gerektiğini îmâ etmiştir. Bu girişimin sonucunda dönemin Üsküdar Kaymakamı İzzettin Bey, hızlı bir şekilde çalışmalara başlamış ve yamaçlardan plaja kadar olan alana yüzlerce fidan ekerek bölgeyi ağaçlandırmıştır.¹²¹

2.7.3 Moda Plajı

Plajın olduğu kıyı şeridinde Sultan Abdülaziz döneminin ünlü sarraflarından İtalyan kökenli, Fransız uyruklu bir Levanten olan “Lorando” ailesi yaşamaktaydı. Bu bölge kendilerine gene Sultan Abdülaziz zamanında hibe edilmişti. Sonraki dönemde ise bu alan Avusturya uyruklu “Franckenstein” ailesine geçmiştir. Bu aile yıllar içerisinde Moda iskelesinin sol tarafındaki sahil şeridini de satın alarak kendi mülklerine katmıştı. Bölgeye sık sık ailenin akrabaları ve dostları gelip çeşitli eğlenceler düzenlenir ve denize girilirdi. Aile, bu sahil alanını kendi özel plajı gibi kullanırdı.¹²²

Cumhuriyet dönemine gelindiğinde ise 1923 yılında Kaptan Ali İhsan Akdağ ile Levanten ortağı Moda Koyu’nda yeni bir deniz hamamı kurmaya teşebbüs etmişlerdi. Tesis bünyesinde etrafı çuval bezlerle örtülü bir kadınlar hamamı, atlama kulesi, çocuklar

¹²⁰ Selahaddin Güngör, “Haremde Selamlık”, *Yedigün Dergisi*, sayı: 332, 18 Temmuz 1939, s. 6-7.

¹²¹ Abdurrahman Kılıç, *Ateşi Tutan Eller-Ateş Kahramanları*, Teknik Yayıncılık Grubu, İstanbul 2010, s. 70.

¹²² Arif Atılğan, “Moda Plajı”, <http://mimdap.org/2014/01/moda-plajy/>, 31 Ocak 2014.

için havuz, kahve ve gazino yer almaktaydı. Yeni kurulacak deniz hamamında plajla örtüşen unsurlarda bulunmaktaydı fakat kullanım ve görüntü itibarıyla burası modern bir deniz hamamı görüntüsündeydi. Tesis, Mari Franckenstein ve ailesinden kiralanarak plaja dönüştürülmüştür.

Moda, ilk kürek yarışlarının yapıldığı bölge olmuştur. Modern ölçütlerde ilk kürek yarışı 7 Eylül 1913'te Moda Koyu'nda gerçekleştirilmiştir. Ayrıca her yıl 1 Temmuz Kabotaj Bayramı Moda'da kutlanır ve bunun şerefine plajda yüzme yarışları yapılırdı. Bunun dışında Moda'da yapılan en önemli spor müsabakaları ve gösterileri arasında, 1937'de gerçekleşen Türk-Macar yüzme yarışları ve 1950'de Alman su perilerinin yapmış oldukları gösteriler gelmektedir. Moda Plajı, bölgesinde bulunan diğer plajlara nazaran daha halkçı bir özelliğe sahipti. Halkın her kesiminden insanlar bu plaja gelip denize girebilmekteydi. Özellikle vatandaşlar hafta sonları plaja adeta akın ederler ve plaj yetkilileri de dışarıda plaja girmek için biriken kalabalığa biraz daha beklemeleri için anons geçerlerdi. Doğal olarak bu durum plajın giriş ücretinin oldukça düşük olmasıyla da doğrudan ilgiliydi. Moda Plajı'nın hizmetinde bulunan isimlerde vardı. Plajın bekçiliğini Arap Burhan, temizliğini ise Marika yapmaktaydı. Plajın hemen yanında bulunan kayıkhaneyi Kadir Efendi, setin üzerindeki plajı ve Moda Koyu manzaralı Bomonti Gazinosu'nu ise Pandelli işletmekteydi. Moda Plajı'nın bir başka özelliği ise iskelelerinin isim sahibi olmasıydı. Plaja gelen sporcular, yarışma amaçlı inşa edilen iskelelere çeşitli isimler takmışlardı. Bu sporculardan biri olan Modalı yüzücü İnal Tengizman, plaja yapılan iskelelere takılan bu isimlerin nasıl kullanıldığını şöyle açıklamıştır:¹²³ *“Girişten kuleye uzanana sporcular iskelesi derdik, çünkü burada genellikle sporcular, yüzücüler bulunurdu. Çardaklı büfenin yanı güneşlik, buradan denize uzananda daha ziyade yaşlı plaj müdavimleri oturup güneşlenip sohbet ettiklerinden tekaütler iskelesi, Kalamış'a bakan yöndekine rahatsız edilmek istemeyen hanımlar sessiz sakin oturduklarından bakireler iskelesi ve yarışma havuzunu küçük havuzdan bölen en uzun iskeleye de üstü çok ıslanıp koşuşanların düşmesine neden olduğundan enayiler iskelesi derdik. Kadınlar (Harem) bölümüne giden yola ise harem iskelesi adını takmıştık.”*

¹²³ B. Evren, a.g.e. s. 124-127.

Plaj tarihinin en ilginç olaylarından birisi ise yüzme hocası Hakkı'nın uyuşturucu satıcısı çıkmasıdır. Plaja gelip yüzme dersleri almak isteyenlerin durağı, Hakkı adında genç bir hocadır. Hakkı Hoca'nın öğreticiliğindeki başarısı ve gençlerin kendisine duyduğu hayranlık onu plajın popüler simalarından birisi yapmıştı. Fakat Hakkı Hoca'nın bu parlak hikâyesi uyuşturucu bataklığına saplanması sebebiyle fazla sürmeyecek ve kendisinin sonu oldukça hazin olacaktı. Müfid Ekdal, “Kadıköy” isimli eserinde Hakkı Hoca'nın ibretlik ve bir o kadar da acıklı hikâyesini şöyle aktarmıştır.¹²⁴

“... Öğrenciler arasında uzun boylu, atletik yapılı, yüzme sporunda gelecek vadeden Mekin adında bir genç vardı. Mekin gittikçe zayıflamaya, rengi solmaya, enerjisi tükenmeye başladı. Çok geçmeden hırpani bir kılığa bürünerek okulu da sporu da bıraktı. İnanılmaz bir perişanlık ve sefalet içinde ölüverdi. Ölüm sebebinin anlaşılması pek çabuk oldu. Hakkı Ağabey, gençleri önce uyuşturucuya alıştırıyor, sonra onlara yüksek fiyatla mal satarak büyük paralar kazanıyordu.

Polis, Hakkı'nın peşine düştü, bir yerde kısıldı. O da üzerindeki uyuşturucuyu olduğu gibi yuttu. Koma halinde hastaneye kaldırıldıysa da aynı gün öldü. Bu olumsuz olay sporcular üzerinde çok kötü bir etki yaptı. Hakkı'nın uyuşturucuya alıştırmakta olduğu gençler birer ikişer plajdan ayrıldı.”

2.7.4 Atatürk ve Moda

Atatürk'ün hayat düzeni yaşadığı askerlik koşullarıyla paralel gitmiştir. O bir karacıydı fakat Millî Mücadele sonrasında denize daha fazla ilgi duymaya başlamıştır. Tabii bunda Florya Köşkü'yle birlikte gelişen yüzme ve kürek çekme merakı önemli bir yer teşkil etmiştir. Florya'nın dışında birden fazla uğradığı deniz kıyısı bölgelerinden birisi de Moda olmuştur. 1 Temmuz 1935'te Kabotaj Bayramı sebebiyle Moda'da yapılacak deniz sporları gösterilerini izlemek için Ertuğrul yatıyla Moda İskelesi'ne çıkmıştır. Moda Deniz Kulübü'ne özel bir ilgi duyan Atatürk, gösteri ve yarışları buradan takip etmiştir. Bu yarışmalardaki Anadolu ve Rumeli Fenerleri tahsilliye istasyonlarının kürek ekiplerinin

¹²⁴ Müfid Ekdal, *Bizans Metropolünde İlk Türk Köyü Kadıköy*, Kadıköy Belediyesi Sağlık ve Sosyal Dayanışma Vakfı Yayınları, İstanbul 2004, s. 160-162.

çetin mücadeleleri Atatürk'ün çok hoşuna gitmiştir. Yarışı kazanan ekip çala-kürek Atatürk'ün yatının önüne gelip, küreklerini havaya kaldırarak onu selamlamıştır.¹²⁵

Moda'yı bir başka ziyaret ettiği tarih 9 Ağustos 1936 Pazar günü olmuştur. Öğleden sonra Ertuğrul yatıyla Moda Koyu'na gelen Atatürk, İktisat Vekili Celal Bayar'ın himayesinde düzenlenen su sporları yarışlarını Celal Bayar'ın dışında başvekili İsmet İnönü ve Dahiliye Vekili Şükrü Kaya ile izlemiştir. Aynı günün gecesinde ise koyda demirleyen Ege vapurunda balo tertip edilmiştir.¹²⁶

17 Mayıs 1937 günü Kalamış ve Fenerbahçe'yi gezen Atatürk, mendireğin onarılmasını istemiş ve Fenerbahçe kıyılarının bir bölümünün, belediyeye devredilerek düşük bir kira ücreti ile deniz sporları icra eden kulüplere verilmesini istemiştir. Atatürk'ün bu istekleri kısa sürede yerine getirilmiş, Galatasaray Spor Kulübü, Fenerbahçe Spor Kulübü ve İstanbul Yelken Kulübü bölgede deniz sporları tesislerini geliştirmişlerdir.¹²⁷

2.7.5 Fenerbahçe Plajı

Plajın bulunduğu bölgede Bizans İmparatorluğu zamanında I. Justinianus'un sarayı bulunduğu bilinmektedir. Ayrıca sarayın bulunduğu bölgede Justinianus'un eşi Theodora'nın denize girip serinlediği rivayet edilmektedir. Plaj, 20. Yüzyılın başlarında kurulan deniz hamamlarının olduğu yere kurulmuştur. Plajın açılma tarihi 1938'dir. Aynı yıl plajın açılmasıyla birlikte erkekler hamamı kaldırılmış, kadınlar hamamı ise 1970'li yılların başlarına kadar varlığını plajla birlikte devam ettirmiştir. Açıldığı yıldan itibaren yaz sezonunda yapmış olduğu etkinliklerle adından söz ettirmeyi başaran Fenerbahçe Plajı, kısa süre içerisinde Kadıköy bölgesinin rağbet gören plajları arasına girmiştir. Plajın bölgedeki diğer plajlardan üstün olduğu nokta ise deniz suyunun temizliğidir. Plaj, Anadolu Yakası'nın en temiz deniz suyuna sahiptir. Plajın işletim haklarının sahipleri ise Zühtü Paşa ve Burhan Bey'dir. Özellikle Zühtü Paşa, plajın hizmete girdiği ilk yıllardan itibaren bölge halkına plaj kültürünü aşılama için çaba göstermiş, genç ziyaretçilerden para almamış ve onları yüzmeye ve güneşlenmeye teşvik etmiştir. Bu çabalarının

¹²⁵ *Akşam Gazetesi*, 2 Temmuz 1935.

¹²⁶ *Kurun Gazetesi*, "Deniz yarışları güzel oldu", 10 Ağustos 1936.

¹²⁷ "İstanbul Yelken Kulübü Tarihçesi", <http://www.istanbulyelken.org.tr/kurumsal/5-2/>, Erişim Tarihi: 06.05.2021.

karşılığını kısa sürede alan Zühtü Paşa, Fenerbahçe Plajı'nı Anadolu Yakası'nın en çok ilgi gören plajlarından birisi haline getirmiştir.¹²⁸

Plaja ulaşımın en önemli halkalarından birisi de özel tek hatlı tren seferiydi. Bu tek hatlı sefer, Haydarpaşa'dan kalkıp sadece yaz aylarında ve tatil günlerinde hizmet verirdi. 22 Eylül 1872'de açılan ve 1756 metre uzunluğa sahip olan bu hat, ilk zamanlar Feneryolu ile plaj arasında gezi amaçlı olarak kullanılmış, sonraki dönemde ise I. Dünya Savaşı esnasında askeri hedefler için kullanılıp kapatılmıştır. 1928'de tekrar faaliyete geçirilen hat, fazla masraflı olduğu için kısa süre içerisinde tekrar kapatılmıştır. 1936'da ise Atatürk'ün bölgeye gelmesi ihtimaline karşın onarılmış ve tekrar hizmete girmiştir. Hattın bu son faal durumu da uzun soluklu olmamış, birkaç yıl içerisinde seferler tekrar iptal edilmiştir.¹²⁹

2.7.6 Caddebostan Plajı ve Gazinosu

Anadolu Yakası'nın gözde sayfiye bölgelerinden biri olan Caddebostan'da sahil şeridi kullanımı plajlardan önce özel mülklere aitti. 1930'lu yıllarda gelişmeye başlayan bölge, ince kumu ve aile pansiyonlarıyla ün kazanmaya başlamıştı. Pansiyonların kalabalıklaşmasıyla birlikte bölgede çeşitli eğlence programları da Caddebostan Plaj Gazinosu'nda tertiplenmiştir. 24 Ağustos 1933 Perşembe akşam saat 9'da Büyük Kır Balosu düzenlenmiştir. Bu eğlencenin programında; Meşhur Kafkas Azerbaycan Musiki Heyeti, Kafkas dansları, müteaddit varyeteler, dans gösterileri, konfeti, kotiyon, serpanten gibi etkinlikler yer almaktadır. İlanda duhuliyenin olmadığını ve sabaha kadar düzenli otobüs seferlerinin olacağı belirtilmiştir.¹³⁰ 30 Ağustos 1933'te ise Tayyare Cemiyeti tarafından tertip edilen Tayyare Bayramı, Zafer Bayramı'yla birlikte kutlanmıştır.¹³¹ Yine 1933'ün 1 temmuzundan itibaren cumartesi ve pazar akşamlarında "gala geceleri" düzenlenmiştir. Bu gece eğlencelerinde; akrobatik düo Steve ve Estele, Bayan Gabor'un Macar ve Rus dansları, Maestro Petrof'un Rus Orkestrası sahne almıştır. Başka gala gecelerinde ise Münir Nureddin konser vermiş, Darülbeydi'nin Operet Baleti tarafından

¹²⁸ M. Ekdal, *a.g.e.* s. 163-164.

¹²⁹ B. Evren, *a.g.e.* s. 135.

¹³⁰ *Son Posta Gazetesi*, 24 Ağustos 1933.

¹³¹ *Vakit Gazetesi*, 30 Ağustos 1933.

çeşitli danslar ve numaralar sahnelenmiştir. Gazino, 1938’de Bayan Ayten’in idaresine geçmiştir. Bayan Ayten’in döneminde gazonoda alafranga ağırlıklı programlar ön plana çıkmıştır. Örneğin aynı yılın 12 Ağustos gecesi Meşhur tenor Robert’in katılımıyla Fransız Duo Gaetans apaş dansörleri sahne almıştır. 1950’lerden itibaren ise Caddebostan daha ağırlıklı biçimde gazino kimliğine bürünmüştür. Bu yıllarda balolar ve plaj kıyafetleri defileleri sürdürülmüş, Caddebostan Gazinosu Orkestrası, İbrahim Solmaz ve Arkadaşları, Şevket Yücesaz ve Orkestrası gibi gruplar sahne almıştır. 1940’lı yıllarda bostanın denize bakan yanının plaja dönüştürülmesiyle birlikte bölgede çeşitli plaj işletmeleri ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu dönemden sonra da 50’li ve 60’lı yılların gözde sayfiye mekanlarından biri olmaya devam eden Caddebostan, yaz mevsiminde ağırladığı misafirlerin yaşam biçimiyle birlikte tatil köyü/sitesi kılığına bürünmüştür. Bölgede Türk Hava Kurumu’nun başını çekmiş olduğu ve daha birçok kuruluşun düzenlediği baloların yapıldığı gazinolar, ailelerin hoşça vakit geçirebildiği kafeler, mini golf sahaları, yazlık sinemalar gibi unsurlar bölgeyi cazibe merkezi haline getirmiştir. Sosyal zümrenin yaşam biçimi ve canlılığı Caddebostan plajlarının ziyaretçi profiline de yansımış ve bu plajlar, Anadolu Yakası’nın en sosyetik plajları haline gelmiştir.¹³²

O dönem Caddebostan Plajı ve Gazinosu’nun en etkili ve dikkat çeken isimlerinden birisi de dönemin meşhur jönü Turan Seyfioğlu’dur. Caddebostan doğumlu olan Seyfioğlu’nun tesislere girmesiyle yaşanan atmosferi İslam Çupi şöyle aktarmaktadır:¹³³

“Melankolik gözleri ve bakışları, kendinden perma yapmış dalgalı saçları, yanaklarından 1 milim çıkmış siyah sakalları, uzun ince boylu ve biçimli vücudu ile Turan Seyfioğlu, kapıdan içeri girdiği andan itibaren kız ve kadınların “dikiz tacizine” maruz kalır, mekân film kahramanı ve figüranlar denen bir platoya dönerdi.

Turan Seyfioğlu plaja gelir gelmez, “sarı çakar“a kadar giden ve uzun süren iki üç yüzme maratonu yapar, sonra badem yağı tentürdiyot karışımı, kendi yapımı güneş losyonunu sürer, güneş göğün tavan ortasına gelinceye kadar “çekek”in betonunda, boydan boya vücudunu uzatırdı. Saat 12.00 oldu mu, Turan Seyfioğlu’nun kararına ve

¹³² B. Evren, *a.g.e.* s. 106,135.

¹³³ İ. Çupi, *a.g.m.* s. 20.

bronzlaşma seansı biter, bol buzlu bir bira bardağına koyduğu, renksiz maiyi etrafına doluşan arkadaş grubu ile şakalaşarak rahat bir tempoda içerdi.”

Ana plajın başlangıcı Ragıp Sarıca Paşa'nın konağının bitişiğinden başlar, gazinonun olduğu yere kadar sürerdi. Plaja gününbirlik gelen ziyaretçilerin yanı sıra sezonluk yazlıkçılarda yer almaktaydı. Bu sezonluk yazlıkçılar için kabinlerin arka tarafında küçük odalardan oluşan kiralık daireler bulunurdu. Dairelerin sezonluk kiracıları genelde hep aynı kişiler ve aileler olurdu. Caddebostan Plajı'nın işletmeciliğini ise oldukça nazik ve sessiz bir kişiliğe sahip olan Reşit Bey yapmaktaydı. Reşit Bey, yaz kış fark etmeksizin siyah elbise giyen ve kravatsız dolaşmayan görgülü bir beyefendiydi. Kendisi öldükten sonra plajın işletmeciliğini başkalarına devretmiştir. Naciye Hanım ise Reşit Bey'in işletmeci olduğu zamanlarda plaj kapısında durup bilet keserdi. Onun için deniz mevsiminin başlangıcı karpuz kabuğunun suya düşmesi, kapanışı ise sokaklarda üzüm küfesi taşıyan satıcıların görülmesiydi. Caddebostan sahilinde yalı sahiplerinin kendilerine özel ve bağımsız işletmecilerin lüks plajlarının dışında halkın geniş kesiminin girebileceği ve ceplerini fazla yakmayacak plaj işletmeleri de vardı. Bunlardan birisi olan Kocakafa Mehmet'in işlettiği plaja giriş ücreti bölgede bulunan diğer plajlara oranla daha düşüktü. Plajın sahibi olan Kocakafa Mehmet, iri cüsseli, başı bedeninden daha büyükmüş gibi duran bir insandı. Plajın girişinde bulunan gişede oturan Kocakafa ya da Laz Mehmet, gelen geçenden para alırdı. Genellikle de çok sıcak zamanlarda gişe gibi kullandığı masanın üzerinde uyuyakalır ve bu durumu fırsat bilen ve plaja bedava girmek için can atan çocuklarda fırsattan istifade, sessizce Kocakafa Mehmet'in önünden geçerek plaja girerlerdi. Bir müddet sonra uykusundan uyanıp, plajı kolaçan eden Mehmet ile bedava plaja giren çocuklar arasında kovalamacalar yaşanıyordu. Yakalayabildiklerinden ücreti alabilen Mehmet, yakalayamadıklarının ücretini ise ilerleyen tarihe erteliyordu. Caddebostan plajlarına ücretsiz girebilmenin bir diğer yolu da plaj gazinosunun bahçesiydi. Günümüzde Migros'un bulunduğu yerde olan gazino, sadece geceleri faaliyet gösteriyordu. Gündüz vakti kapalı olmasını fırsat bilen çocuklar da gazino bekçilerinin insafına bağlı olarak gazino içinden hemen yandaki plaja ücretsiz geçiş yaparlardı. Bunun

dışında plajlara ücretsiz girebilmenin son yolu da gazinonun yanındaki kayıkçılardan kayık kiralayıp plajlara deniz yoluyla geçiş yapmaktır.¹³⁴

2.7.7 Suadiye Plajı ve Gazinosu

Suadiye'ye plaj tesisinin kurulması 1920'li yılların sonunda Hacı Eminzade Mustafa'nın girişimleri neticesinde gerçekleşmiştir. Rusya'ya deri ve tekstil ihracatıyla uğraşan Hacı Eminzade Mustafa'nın Kazlıçeşme'de bir fabrikası bulunmaktaydı. Fabrikası için besleyeceği, hayvanlarının otlayacağı bir alan ararken yolu Suadiye sahiline düşmüştü. Kıyı alanını beğenen Hacı Bey bu bölgeden 130 metre uzunluğunda ve 180 metre genişliğinde 65 dönümlük bir arazi satın almıştır. Fakat bu kadar güzel bir araziye, içinde envai türde çiçeğin barındığı bölgeye tabakhane kurmak ve hayvan yetiştirmek oldukça anlamsızdı. Zaten bölge halkı da bu işe tepki göstermişti. Şikâyetler, İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ'a kadar ulaşmış, Üstündağ, Hacı Eminzade ile konuşarak bu araziye bir otel yapmasını önermişti. Bu önerinin gündemde olduğu günlerde yaşanan "Büyük Buhran"ın etkisiyle Hacı Eminzade'nin deri işi çıkmaza girmişti. Rusya ile yaptığı ticaretin boyutu küçülmüştü ve fabrikasını tekstil işi yapan Almanlara satmak zorunda kalmıştı. Bu süreçten sonra Küçükyalı'da yalı satın alan Hacı Eminzade yazlarını burada geçirmeye başlamıştı. Bu süre içinde Suadiye'de bir eğlence kompleksi kurma fikri ortaya çıktı. Öncesinde Fransa'ya yapmış olduğu bir iş gezisinde görmüş olduğu plaj tesislerini çok beğenmişti. Eşi Lütfiye Hanım'da kendisini bu konuda destekliyordu. Sahilde hummalı bir çalışma başlamıştı fakat arazi çok kayalıktı. İşçilerin aylarca çalışması sonucu kayalar kırıldı, kayıklarla araziye kum getirildi. Zorlu çalışmaların sonunda tesis 1929'da faaliyete geçti. Tesisin sahibi Hacı Eminzade Mustafa (Güler soyadını alacaktı) eşini çok sevdiği için tesisin mimarisini onun isminin ilk harfi L'ye benzetmişti. (Eşi, Moskovalı bir Beyaz Rus olan Maria Ivanova idi. Mustafa Maria'yı Tiflis'te tanımış ve onunla evlenmişti.)¹³⁵

İstanbul'daki ilk otel, lokanta, gazino, plaj ve gece kulübüne sahip olan tesis kısa süre içerisinde cazibe merkezi haline dönüşmüştür. Vatandaşların akın ettiği bu modern tesise tren, tramvay ve otobüsle gelmek mümkündü. Tesisin açılışından iki sene sonra 5 Haziran

¹³⁴ B. Evren, *a.g.e.* s. 135-143.

¹³⁵ Z. Toprak vd., *a.g.e.* s. 64-66.

1931’de açılan plaja, Galata Köprüsü’nden her gün Seyrisefain vapurları işlemeye başlamıştı. Bu vapur seferinin süresi 35 dakikadır. Gazino ve lokantanın da bulunduğu plaj tesislerinde her gün Maestro Sternadt yönetimindeki orkestra caz performansı ziyaretçilerin beğenisine sunulmaktadır. Ayrıca tesisin içinde mükemmel bir dans alanı da bulunmaktadır.¹³⁶

Kadıköy bölgesinin en güzide ziyaretçilerinin bulunduğu plajın giriş ücreti de bölgedeki diğer plajlara oranla daha yüksektir. Ziyaretçilerinin hoşça vakit geçirmesi için bünyesinde barındırdığı gazino ise eğlence programlarıyla popülerliğini kısa sürede arttırmıştır. Plajın açıldığı ilk aylarda gazinonun programı oldukça yoğundur. Akşamları caz, orkestra, ince saz ve varyete programları düzenlenmektedir. Bu etkinliklere deniz yoluyla da gelinebilmesi için Seyr-i Sefain vapurları da 22 Haziran’dan itibaren Suadiye’ye seferler koymuştur.¹³⁷ Aynı yılın 3 Eylül’ünde dans eğitmeni Mösyö Panosyan tarafından “Büyük Gala Müsameresi” düzenlenmiştir. Bu gece eğlencesinde şarkılar, havai fişek gösterisi, dans yarışmaları gibi organizasyonlar yapılmıştır. Ayrıca gece yarısından sonra saat 3’te misafirler için Kadıköy ve Galata Köprüsü’ne birer vapur hareket etmiştir.¹³⁸

İlerleyen yıllarda da bu tür etkinlikler artarak devam etmiştir. 1932 yılında da plaj bünyesinde çeşitli balolar ve konserler tertiplenmiştir. Bunlardan birisi de 21 Ağustos 1932’de gerçekleştirilen “Karagöz Balosu”dur. Bu baloda, Raşit Rıza Tiyatrosu’nun “Donanma Gecesi” oyunu, Deniz Kızı Eftelya Hanım ve arkadaşlarının konseri, Darülbeyti sanatkârlarından Hazım Bey’in gösterisi ve çeşitli varyate numaraları ziyaretçilerin beğenisine sunulmuştur.¹³⁹

Yine aynı dönem Berberler Cemiyeti’nin “Tenezzüh ve Kır Balosu”, “Suadiye Balosu” ve “Büyük Artistler Balosu” gibi etkinlikler düzenlenmiş, Güzide Hanım, Leman Ekrem ve Deniz Kızı Eftelya gibi sanatçılar gazino da konser vermiştir. 1932’nin Eylül ayında Dünya Güzeli seçilen Keriman Halis şerefine eğlence geceleri düzenlenmiştir. İki gün üst üste düzenlenen eğlence programında müsamereler, yüzme ve atlama yarışları, dans

¹³⁶ *Cumhuriyet Gazetesi*, 27 Mayıs 1931.

¹³⁷ *Cumhuriyet Gazetesi*, 18 Haziran 1931.

¹³⁸ *Cumhuriyet Gazetesi*, 2 Eylül 1931.

¹³⁹ *Akşam Gazetesi*, 12 Eylül 1932.

müسابakaları düzenlenmiştir. Ayrıca bu eğlence gecelerine 1929, 1930 ve 1931 güzellik kraliçeleri Feriha, Mübecel ve Naşide hanımlar da davet edilmiştir. 1935 yılına gelindiğinde ise Suadiye Plajı Gazinosu'nun yaz gecesi etkinlikleri hız kesmeden devam etmiştir. Münir Nureddin Selçuk ve arkadaşları ağustos ayında iki konser vermişlerdir. Hemen arkasından da Safiye Ayla konserleri gelmiştir. Yaz mevsimi bittikten sonra da etkinlikler sürdürülmüştür. İlk olarak 7 Eylül'de Süreyya Opereti burada "Ayşe" operetini sahnelemiştir. Bir gün sonra ise Süreyya Opereti, Ferdi Tayfur'un sunuculuğunu üstlendiği "Koç Katımı" oyununu sergilemiştir. 24 Eylül gecesinde ise "Sanatkârlar Gecesi" düzenlenir. Bu eğlencede alaturka, caz ve çeşitli eğlenceler yer almıştır. Bu gecenin yıldızı Münir Nureddin Selçuk olmuştur. 30 Ekim'de ise "Cumhuriyet Bayramı" şerefine bir konser düzenlenir. Konserde, Deniz Kızı Eftalya sahne almıştır. 1933 yazında ise plaj gazinosunda 40 fakir çocuğa Abdurrahman Naci Bey tarafından sünnet düğünü yaptırılmıştır. Düğünde Deniz Kızı Eftelya, Fikriye ve Safiye hanımlar sahne almıştır.¹⁴⁰ 1938'de de Suadiye Plajı bölgenin çekim alanı olmaya devam etmiştir. Plajın verdiği ilanlarda plajın "emsalsiz bir sayfiye" alanı olduğu duyurulmuştur. Plajda 15 Haziran'dan itibaren 11 kişilik Macar Kadın Orkestra ve Cazı sahne almıştır. Plajın popülerliği ve eğlence hayatındaki yeri 1960'lı yılların ortalarına kadar canlılığını korumuştur. Gönül Yazar, Erol Büyükburç, Durul Gence, Erkut Taçkın, Erol Evgin, Ömür Göksel gibi sanatçıların tanınmasında Suadiye Plaj Gazinosu önemli bir yere sahiptir. Bu isimlerin dışında Sevim Tanürek, Adnan Şenses, Sevim Çağlayan gibi isimlerde bu plajın sahnesinde şarkı söylemiştir. Lin isimli bir Fransız kızı da atla striptiz gösterisini gene bu tesiste yapmıştır.¹⁴¹

Suadiye Plajı'na gelen ziyaretçilerin giyim kuşamı ve davranışları da bir dönemin modası hakkında bizlere bilgi vermekteydi. 1937 yazında plaja gelen Akşam Gazetesi (Ş.H.R. imzalı) muhabirinin izlenimleri dönemin plaj modasını aktarması bakımından önemlidir. Plaja girişin 25, gazinoda oturmanın da 50 kuruş olduğunu belirten muhabirin dikkatini çekenler, plaja giderken kırmızı başörtüsü takan genç kızlar olmuştur. Genç kızların aralarındaki konuşmayı dinleyen muhabir, bu örtülerin yılın "Kadıköy modası"

¹⁴⁰ Gökhan Akçura, "Büyük Sünnet Düğünü", *Toplumsal Tarih Dergisi*, Sayı: 321, Eylül 2020, s.43.

¹⁴¹ Z. Toprak vd., *a.g.e.* s. 66., 104-106.

olduğunu anlamıştır. Muhabir, gazinoda oturup fazla para vermemek için doğrudan plaja geçer ve gazinoda oturanları plajdan izleyip tahlil eder:¹⁴² “*Kenarda oturanlar ya çok zayıf yahut çok şişman ve bilhassa ekserisi ihtiyarlardı. Onlar da plajdakileri, güneşlenenleri seyrediyorlardı. Bazılarının da ellerinde dürbünler vardı. (...) Bu kenarlardaki sandalyeli, masalı yerler dünya nimetlerine nazır birer loca idi. İhtiyarlarla müsaadesizler pazarı buralarda hoşça geçiriyorlardı.*”

2.7.8 Atatürk ve Suadiye Plajı

Atatürk'te sık sık Suadiye Plajı'na uğradı. Plajın sahibi Mustafa Güler'i Atatürk yakından tanımaktaydı. Milli Mücadele esnasında Sovyet Rusya'nın yardım amacıyla Ankara'ya gönderdiği silahları Tiflis'ten alan ve Ankara'ya sevkini sağlayan kişi Mustafa Güler idi. Cumhuriyet ilan edildikten sonra Cumhurbaşkanı seçilen Atatürk'e Rusya'dan on sekiz sayfalık bir tebrik telgrafi gönderen kişi de Mustafa Güler olmuştur. Suadiye Gazinosu'nun açılışında da Atatürk'ün çabasıyla İş Bankası Mustafa Güler'e kredi açmış ve elini rahatlatmıştır.¹⁴³

Mustafa Güler, Atatürk'ü birçok kez tesislerinde ağırlamıştır. Bunlardan biri 17 Eylül 1931'de gerçekleşmiştir. Atatürk, Dolmabahçe'den hareket eden Sakarya motoruyla Suadiye Gazinosu'nda verilen bir baloya katılmıştır. Balo da dans pistinde denizci bir subayla kırmızı elbiseli genç kızın birbirleriyle bakiştıklarını fark etmiş ve onları sahneye davet ederek, kızın kırmızı, erkeğin beyaz giysileriyle Türk bayrağını simgelediklerini ve birbirlerine çok yakıştıklarını söylemiştir. Ardından da bu çifti nişanlamıştır. Bir başka sefer tesisleri ziyaret edişinde ise yanında önemli bir konuğu vardı. 29 Haziran 1934'te İran Şahı Rıza Pehlevi'yle birlikte motorla Moda'dan Suadiye Plajı'na gelmiştir. Mustafa Güler bu önemli misafirlerini geleneksel el dokumalardan oluşan halıları önlerine sererek karşılamıştır. 30 Haziran 1934 Cumhuriyet gazetesi bu ziyareti şöyle haberleştirmiştir:¹⁴⁴

“Sakarya motoru Moda'da beş-on dakika durduktan sonra tekrar hareket etmiş ve Suadiye Plajı'na gelerek rıhtıma yanaşmıştır. Muhterem misafirlerimizle Reisi Cumhur

¹⁴² *Akşam Gazetesi*, 9 Ağustos 1937.

¹⁴³ Z. Toprak vd., *a.g.e.* s. 66.

¹⁴⁴ *Cumhuriyet Gazetesi*, “Muhterem misafirlerimiz ve Gazi Hz. nin dünkü tenezzühleri”, 30 Haziran 1934.

Hazretleri, plajın gazino kısmına çıkmışlar ve terasta oturmuşlar ve denizi temaşa etmişlerdir.”

2.7.9 Süreyya Plajı

Plaja ismini veren Süreyya İlmen'in hayat serüveni Osmanlı'nın modernleşme ve sanayileşme devrinde başlamış, Cumhuriyet'in bilhassa İstanbul'un hızlı sanayileştiği döneme kadar (1955) devam etmiştir. İlmen, iki farklı geçiş devrinin sosyal, kültürel etkilerini özümsemiş ve modernleşme, kentleşme tecrübelerini yaşamıştır. Süreyya İlmen, Osmanlı'nın son seraskeri olan Mehmet Rıza Paşa'nın oğludur. O da babası gibi askeri eğitim almış fakat ilerleyen yıllarda askerliği bırakmış ve girişimci olmuştur. Süreyya Paşa'nın Maltepe'yle olan geçmişi, babası Serasker Rıza Paşa'nın 1902'de Başibüyük'te almış olduğu Narlı Çiftlik'te başlamıştır. Süreyya Paşa buraya 1927'de köşk yaptırmış ve çiftlikte tarıma dayalı üretim denemeleri (patlıcan, salatalık, kabak vs.) yapmıştır. Bir süre çiftlik işinden sanayi sektörüne yönelmiş, Balat'ta bir mensucat fabrikası açmıştır. Yine bu dönem İlmen, Kadıköy'e kazandırdığı Süreyya Sineması, Yoğurtçu Parkı ve Süreyya Opereti gibi yapılarla da adından söz ettiren önemli bir müteşebbistir. İlmen'in plaj tesisi inşa edeceği zaman dilimi de dönemin koşulları neticesinde riskli ve bir o kadar da ilginç karşılanmıştır. Avrupa'nın büyük bir bölümünde ve savaşta taraf olmamak için uğraşan Türkiye'de II. Dünya Savaşı'nın getirmiş olduğu ekonomik buhran yaşanmaktadır. Paşa'nın ailesi de plaj inşaatına karşı çıkmıştır. Aile fertlerine göre Süreyya Paşa'nın Narlı Çiftliği'ndeki köşk ve arazi düzenleme çalışmalarına harcadığı para oldukça yüksek miktardadır. Bu sebepten dolayı savaş esnasında yüksek harcamalı yeni bir yatırıma girişmesini istememişlerdir. Paşa'ya, Maltepe'ye bağlı Küçükyalı mevkiinde kendisine ait bostanlık araziye plaj yaptırmayı önerisi dönemin Kartal Kaymakamı Bahir Öztrak ve Maltepe Belediye Başkanı Kahraman Bey tarafından gelmiştir. 20 Haziran 1939 tarihinde yapımına başlanan plaj inşaatı, savaş ortamının getirdiği maddi zorluklar ve Paşa'nın ailesi içinde yaşanan parasal konulardaki fikir ayrılıkları yüzünden 1946'da bitirilebilmiştir.¹⁴⁵

¹⁴⁵ H. Kurtuluş vd., *Toplumsal Hafızada Zamanda ve Mekânda: Maltepe*, Maltepe Belediyesi, İstanbul 2018, s. 97-99.

Plajın resmi açılışı, Süreyya İlmen'in "Teşebbüslerim ve Reisliklerim" adlı eserinde 8 Haziran 1946'da diye geçmektedir. Cumhuriyet gazetesinde çıkan bir ilana göre de plajın açılışı 15 Haziran 1947'dir:

"Bu Pazar (15/6/1947)

Süreyya Plajı

Fenerbahçe Belvü müdireyeti altında açılıyor.

En son sistem tesisata malik olan plaj kabineleri lüks ve konforludur."

300 metretüllük deniz cephesine sahip bir alana inşa edilen plaj tesisleri bünyesinde; bir müdüriyet dairesiyle beraber büyük, küçük 80 tane birinci sınıf plaj soyunma odaları, büfe dairesi, gazino ve müstemilatı, 129 tane lüks, 200 tane ikinci sınıf soyunma kabinleri, 1400 kişilik soyunma odası ve 42 odalı otel bulunmaktadır. Plaj yapıldıktan kısa bir süre sonra bölgeye ulaşım sorunu baş göstermiştir. Bölge halkının sıklıkla kullandığı banliyö hattının plaja en yakın istasyonu Maltepe'dir. Süreyya Paşa, halkın plaja daha rahat ulaşması için plajın yakınına da bir tren istasyonu inşa edilmesini ister. Paşa, bölgeye istasyon yapılması şartıyla plaj yakınındaki 450 metre karelik arsayı bağışlamıştır. İstasyon projesine uzun yıllar kimse destek vermeyince Paşa durumu çiftliği ve plajı 1951'de ziyarete gelen Celal Bayar'a anlatmış ve nihai sonucu 1954 yılında almıştır.¹⁴⁶

Ayrıca plajın resmi açılışına davet edilen fakat gelemeyen dönemin İstanbul valisi ve belediye başkanı Dr. Lütfi Kırdar'ın da plaja ulaşım yatırımları noktasında faydası olmuştur. Tesisleri oldukça beğenen Kırdar, böyle çağdaş bir tesise valilik olarak nasıl yararlı olunabileceğini düşünmüş ve plajı asfalt bir yol ile Bağdat Caddesi'ne bağlattırıştır.¹⁴⁷

Plaj kültüründeki modern yaşam tarzı "kadın" figürünü ön plana çıkarmıştır. Süreyya Plajı'da reklam afişleriyle ve giriş duvarlarındaki mayolu kadın rölyefleriyle bu figürü ön

¹⁴⁶ Ö. Kürşad Karacagil, **Süreyya İlmen'in Hayatı, Faaliyetleri ve Eserleri**, "Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Anabilim Dalı", Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2011, s. 138-139.

¹⁴⁷ B. Evren, **a.g.e.** s. 154.

plana çıkartan ve yücelten mekanlardan biri olmuştur. Plaj bünyesindeki gazinoda da önemli konserler ve temsiller verilmiş, çeşitli yarışmalarla ziyaretçilere eğlenceli zamanlar yaşattırmıştır. Yapılan bu yarışmalardan birisi de 1950’li yıllarda İstanbul plajlarında popüler olan güzellik yarışmalarıdır. Plajlarda yapılan güzellik yarışmaları, yarışmada dereceye girenler kadar plajları da meşhur eden bir olaydı. Dönemin magazin dergileri de bu tür güzellik yarışmalarına sıkça sayfalarında yer vermiştir. Süreyya Plajı’nda da bu tür güzellik yarışmaları düzenlenmiştir. Bunlardan biri 1954’te yapılan güzellik yarışmasıdır. Bu yarışmaya Maltepe’den katılan Sibel Göksel birinci seçilmiş ve aynı yıl Türkiye Güzellik Yarışması’na katılmaya hak kazanmıştır. Yarışmada Türkiye güzeli seçilen Göksel, yarışmadan sonra sinema sektörüne atılmış ve oyuncu olmuştur.¹⁴⁸

Bu örneğin dışında yine plaj bünyesinde sportif faaliyetler ve kültürel etkinlikler de yapılmıştır. 18 Eylül 1948 akşamı mehtap alemi ve çeşitli festival eğlenceleri düzenlenmiştir. Düzenlenen bu etkinliğe birçok sanatçı da katılmış ve plajın ününün yayılmasına vesile olmuşlardır.¹⁴⁹

Süreyya Plajı’nın en çarpıcı öğelerinden biri kumsaldan yaklaşık 50 m kadar ileride inşa edilen ve halk arasında “Bakireler Mabedi” adıyla bilinen anıttır. Süreyya Paşa kendi anılarında anıtın yapılış hikâyesini şöyle anlatmıştır: “Eski Yunan tarihinde, bir Bakireler Mabedi (Temple de Vierges) ve bu mabedi ziyaret ve tavaf eden genç ve gelinlik kızların çabuk koca buldukları efsanesi mevcut olduğu cümlece malumdur. Elyevm Avrupa parklarında ve sular kenarında ve sinema filmlerinde tesadüf edilmekte olan mabedin şekli hoşumuza gittiği cihetle, biz de sahilden elli-altmış metre uzakta ve deniz altında mevcut üç, dört büyük kaya parçası üzerinde plajımızın sembolü olmak üzere bu mabed şeklinde altı direk ve kubbeden bir deniz mabedi inşa ettik, plajımızı süsledik.” Plajda bulunan Bakireler Anıtı’nın meydana geliş hikâyesi Erkan Demirel’in *Çinkolu Ev* romanında da ayrıntılı bir şekilde anlatılmıştır. Plaj açılmadan önce kumsaldan yaklaşık 50 metre kadar ileride ve 300 metrelik sahil bandının tam ortasında yaklaşık 7-8 metre çapında, deniz seviyesinin 50 santim üzerinde bulunan doğal bir kayalık vardı. Bu kayalıklar halk sağlığı için güvenlik tehdidi oluşturuyor, kayalıklardan balıkrama atlayanlar, kayalıkların yosunlu

¹⁴⁸ H. Kurtuluş vd., *a.g.e.* 100-101.

¹⁴⁹ Ö. K. Karacagil, *a.g.t.* s. 140.

yapısı sebebiyle kayıp düşenler çeşitli yaralanmalarla hastaneye kaldırılıyordu. Bu sorunun plaj açıldıktan sonra da devam edeceğini düşünen Süreyya İlmen sorunun mutlaka çözülmesi gerektiğini düşünüyordu:¹⁵⁰

“...Tesadüfen o günlerde Süreyya Sinemasında gösterilen ve Elizabeth Taylor’un oynadığı bir filmde Paşa benzer ve uygun bir yapı gördü. Film bittikten sonra özel olarak makiniste bu sahneyi perdeye getirmesini istedi. Böylece kayalıkların üzerine yapılacak yapıya karar verilmişti. Önce tabana yaklaşık 8 metre çapında 50 santim yüksekliğinde beton bir platform yapılacaktı. Bu zeminin üstüne ve tam ortasına 3 metre çapında ikinci bir platform oturtulacaktı. Etrafına 25 santim çapında 2,5 metre yüksekliğinde 6 beton direk dikilecek ve üstü de gene beton bir kubbe ile kapatılacaktı. Filmde bu kubbenin altında bir kadın heykeli vardı. Paşa bu heykeli de yapmaya karar verdi. Hem de kimin heykeli olacak kesin olarak biliyordu...”

2.7.10 Yörükali Plajı

Eski adı Yorgoli olan Yörükali Plajı’nın tarihi 19. yüzyıla kadar uzanmaktadır. O dönemde deniz hamamları vasfıyla halkın hizmetinde olan plajı Sermet Muhtar Alus şöyle aktarmıştır:¹⁵¹ *“Yorgoli, şimdi Yörükali. O vakit de deniz hamamları vardı. Kadınlarınki ve erkeklerinki yan yana... Pedevraları sımsıkı kapalı olan kadınlar hamamından bazı ecnebi madamlar ve matmazeller yasak masak dinlemeyerek dışarı fırlarlar, delikanlılar da kulaç peşlerine düşerlerdi. Erkekler hamamının bir hususiyeti de paralılar ve cakacıların denize çil kuruşlar, ikilikler, çeyrekler atması; Rum çocuklarının dalıp dalıp kapması...”*

Yorgoli’nin nasıl Yörükali’ye dönüştüğü konusunda kesin bir bilgi bulunmamaktadır. Bu isim değişikliği konusunda iki görüş bulunmaktadır. İlk görüşe göre isim değişikliği “talebe cemiyetlerinin baskısıyla” ortaya çıkmıştır. 1933’te talebe cemiyetleri sinema ve otel isimlerinin Türkçeleştirilmesini istemiştir. İsim değişikliği de aynı döneme rastlamaktadır. İkinci görüşe göreyse isim değişikliğinin sebebi doğrudan Atatürk’tür. Niyazi Ahmet Banoğlu bir yazısında Adaların “milli” vasfını yitiren bir bölge olduğundan

¹⁵⁰ H. Kurtuluş vd., *a.g.e.* s. 102-104.

¹⁵¹ R. E. Koçu, *İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kolektif Şirketi, İstanbul 1963, c. 6., s. 3194-3195.

yakınmış ve şöyle söylemiştir: “*Nur içinde yatsın, Atatürk Aya Yorgi’yi (Yorgoli olsa gerek) Yörük Ali’ye, Yat Kulübünü Anadolu Kulübüne elbette ki bugünleri düşünerek çevirmişti.*” Bölgede faaliyet gösteren Adaları Güzelleştirme Cemiyeti, Yörükali Plajı’nın modernleştirilmesi hususunda çaba göstermiştir. Plaj için yeni bir proje tasarlanır. Projenin belirlenmesi için yarışma gerçekleştirilir ve bu yarışmayı Mimar A. Sabri ve Emin Onat’ın projesi kazanır. Projenin tasarımına göre kumluk, restoran, atlama kulesi, spor çayırı gibi alanlar inşa edilmiştir. 1936 ve 1937 yıllarında da işletmeye çeşitli ekler yapılarak, bölgedeki şahsi arazilerin bir kısmı kamulaştırılmış, belediyenin de katkılarıyla işletme 1937’de tekrar faaliyete geçmiştir. Cemiyetin bölgedeki bazı şahsi arazileri kamulaştırması Plajın işletmeciliğini uzun yıllar Avni Girgin yapmıştır. 40’lı ve 50’li yıllarda plaj tesisleri, doğal güzelliğinden ve estetik yapısından dolayı İstanbul’un ilçelerinden gelen günübirlik turistlerin sayfiye mekânı olma özelliğini göstermiştir. 1960’lı yıllardan itibaren plaja giriş ücretleri; Duhuliye 65, bir kişilik kabine 135, dört kişilik aile kabinesi ise 500 kuruştur. Bölgede plajdan bağımsız bir gazino da bulunmaktadır. Gazinonun ortasından iskeleye ulaşmak için beton bir yoldan yürümek gerekmektedir. Büyükada’nın Dil mevkiinde bulunan plajın 82 kabini bulunmaktadır. Plajın üst kısmında güneşlenmek isteyenler için ayrı bir bölüm vardır. Denize açıldıktan ilk 25,30 metre uzağı sığ, sonrası gittikçe derinleşmektedir. Plajın kum yapısı oldukça pürüzsüz ve temizdir. Ayrıca plaja yeni bir iskele de yapılmış ve Akay İşletmesi tarafından gemi seferleri düzenlenmiştir. Bu seferler daha sonra 1960’lı yıllara kadar Şehir Hatları tarafından yapılmıştır.¹⁵²

2.7.11 Büyükada Değirmen Plajı

1951 yılında hizmete giren bu plaj Büyükada’nın ikinci büyük plajı olma özelliğini taşıyordu. 1800 metrekarelik bir alana inşa edilen plajın mimarı Şahap Bey’di. Plaj, Nizam Caddesi’nin sağ tarafında yer alan ve sahile inen Yahşi Bey Sokağı’nda bulunmaktaydı. Bölgeyi bir plaja çevirmek için ilk girişimler 1935’te Kemal Gülal tarafından başlatılmış fakat onun bu hedefini 5 Ağustos 1951’de Ajlan Gülal gerçekleştirmiştir. Plajın bulunduğu alanda Anadolu Yakası’nın ekmek unu ihtiyacını karşılamak amacıyla Tantavizade Halid Bey’in 1834’te kurduğu bir değirmen bulunmaktaydı. Değirmen yıllar içinde işlevini

¹⁵² Gökhan Akçura, *Bir Şehr-i İstanbul Ki...*, Oğlak Yayınları, İstanbul 2020, s. 21-26.

yitirmiş ve bölge halkın denize girdiği bir mekân haline gelmiştir. Döneminin modern plajları arasında yer alan Değirmen Plajı'nın ilk açıldığı sene 85, sonraki yılda ise 120 kabinesi bulunmaktadır. Bunun dışında tesis içerisinde tenis kortları, gazino ve büfeler de mevcuttur. Gazino, kapalı ve açık bölümlere sahiptir. Özellikle kapalı bölümünün dekorasyonu oldukça dikkat çekicidir. Cumartesi ve pazar günlerinde dönemin ünlü sanatçıları gazinoda konserler vermiştir. Plajın giriş ücreti oldukça makul olduğundan (bir lira) halkın plaja ilgi ve alakası yoğun olmuştur. Hafta içinde altı yüz civarı olan ziyaretçi sayısı, hafta sonlarında bini geçmektedir.¹⁵³

2.7.12 İsmet İnönü ve Sadık Bey Plajı

Heybeliada'daki Sadık Bey Plajı'nın müdavimlerinden birisi de İsmet İnönü'dür. İnönü, Milli Mücadele zamanı geçirdiği rahatsızlığın nekahet dönemini geçirmek için 1924'te Heybeli'ye gelmiş ve adanın dinginliğini çok beğenmiştir. Bir müddet sonra da adadan ev almış ve yaz aylarını Heybeli'de geçirmeye başlamıştır. İnönü, hava durumu uygun olduğu vakitler mutlaka denize girerdi. O da Atatürk gibi protokol ve güvenlik kurallarına fazla riayet etmemiştir. Yanında bir iki koruma görevlisi anca bulunurdu. İnönü'nün plaja gelmesiyle halkta bir hareketlilik başlar, elini öpmek isteyenler, imza almaya çalışanlar, resmini çekenler onun etrafında dolaşırdı. Onun hayatı boyunca uyguladığı askeri disiplin ve düzen hali deniz hayatı içinde geçerliydi. Denizdeki kalma süresini bir saniye bile aşmaz, iskeleden çıkar, bornozuyla kabinesine giderdi. Bir başka özelliği ise, her zaman plaja gelirken tam takım gri bir kostüm üzerinde, fötr şapkası başında, yeleği de mutlaka sırtında olurdu. Kendisiyle ilgili ilginç bir anıyı Heybeliadalı Nejat Gülen şöyle aktarmıştır:¹⁵⁴

“Plajda temizlik işlerine bakan Rizeli Mustafa adındaki delikanlı, yan gelir sağlamak için kazanda mısır haşlar satardı. Plajda denize girenler açık havada, sandalyelerde, sıralarda oturup o mısırlardan yerlerdi. İsmet Paşa bu mısır şölenine bir gün çok imrenmiş olacak ki, Mustafa'yı usulcacık yanına çağırmış, mısırdan bir tane yemek istediğini, ama açıkta yiyemeyeceğini söylemiş, kabinesine döndükten sonra kendisine getirmesini

¹⁵³ B. Evren, *a.g.e.* s. 165-168.

¹⁵⁴ Z. Toprak, *a.g.e.* s. 80-81.

söylemişti. Bir başbakanın açıkta, herkesin ortasında mısır yemesi uygun olmazdı. Ancak kabinesinde gizli gizli mısırını yiyebilirdi.”



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3- İSTANBUL'UN SOSYAL VE KÜLTÜREL HAYATINDA VAPURUN YERİ

3.1 Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Denizcilik Politikalarında Değişim

Osmanlı Devleti, 1699'da imzaladığı Karlofça Antlaşması'nın neticeleri sonucunda kara ve deniz sahasındaki kuvvetini kaybetmeye başlamıştır. İlk olarak Mora Yarımadası ve Dalmaçya kıyılarının Venedik'e bırakılmasından dolayı Osmanlı'nın Ege'deki hakimiyet alanı zayıflamaya başladı. Bunun dışında 16. yüzyıldan itibaren başta Hollanda, İspanya, Portekiz ve Britanya İmparatorluğu'nun öncüsü olduğu Coğrafi Keşifler devrinin hızlanmasıyla beraber İpek ve Baharat Yolları'nın eski önemi kalmamıştır. Keşiflerle birlikte Osmanlı'nın bu yollardan elde ettiği gelirler azalmış, Akdeniz limanları eski önemini kaybetmeye başlamıştır.

Bu dönemde deniz filolarını güçlendiren Avrupa devletleri, başta Akdeniz olmak üzere Karadeniz kıyılarında da ticari faaliyetlerini güçlendirmiş ve Osmanlı'nın deniz sahasındaki ticari hegemonyasına darbe indirmiştir. Bu dönemde devletin denizlerden gelen ticari gelirlerini büyük ölçüde kaybetmeye başlamasının yansıması olarak özellikle Müslüman halk fakirleşmeye başlamıştır. Keşiflerin sonucunda Avrupa'daki burjuva sınıfı zenginleşmeye başlamış ve kendi ürünlerine yeni açık pazarlar bulmuşlardır. Bundan dolayı deniz ticareti ve taşımacılığı önem kazanmıştır. Avrupa menşeli ticari gemi şirketleri başta İstanbul, İzmir, Beyrut ve Selanik gibi liman kentlerindeki ticari hayatı yönlendirmeye ve buraları kendilerinin iç pazarı gibi görmeye başlamışlardır. Bu şehirlerdeki ticari gelirlerin önemli bölümü Avrupalı tüccarlar ve ortakları olan gayrimüslimler tarafından paylaşılmaktaydı. Osmanlı Devleti genelinde; 1785'te ticari gemilerin %48'i, 1896'da %79'u, 1914'te ise %90'ı Avrupa bayraklı hale gelmiştir. Bu verilerin yansıttığı istatistikler, kısa bir zamanda ortaya çıkan bir durum değildir. 16. yüzyıldan itibaren deniz ticareti ve deniz sahalarındaki hakimiyeti kaybetmeye başlayan Osmanlı, 18. yüzyıldan itibaren deniz hakları ve ticareti noktasında Avrupalı devletlere birtakım kapitülasyonlar vermek zorunda kalmıştır. 1774'te Rusya'ya, 1784'te Avusturya'ya, 1802'de Britanya İmparatorluğu'na, 1806'da Prusya'ya, 1827'de Norveç, İsveç ve İspanya'ya, 1830'da ABD'ye, 1833'te Toskana Büyük Dükalığı'na ve son olarak

1838 yılında Belçika'ya deniz ticareti ve hakimiyeti konularında çeşitli kapitülasyonlar verilmiştir. Kapitülasyonların büyük bir kısmının verildiği 19. yüzyılda sanayileşen Avrupa'nın yeni pazarlar ihtiyacı için kurmuş olduğu kumpanyalar da kapitülasyonların nimetlerinden oldukça yararlanmıştır. Kurulan kumpanyalar başta İngilizlerin olmak üzere Fransızların ve Almanların hakimiyeti alanındadır. Sultan II. Abdülhamid devrinde uluslararası limanlardaki ve deniz ticaretindeki dezavantajlı durumumuzu düzeltmek adına birtakım girişimler yapılmak istenmiştir. Bu bağlamda 1894'te Osmanlı yönetimi, "Küçük Kabotaj" uygulamasını getirmek istemiştir. Ulusal limanlardaki kısa mesafe taşımacılığını bir nebze olsun ulusallaştırmak ve yabancı şirketlerin taşımacılık yapmalarına engel olmak maksadıyla konu uluslararası kamuoyuna taşınmış fakat istenilen sonuç elde edilememiştir. (Marmara Denizi, İzmir Körfezi, Boğaziçi) Özellikle Avrupalı devletler önceden elde ettikleri kapitülasyon haklarının sekteye uğrayacağı düşüncesiyle bu girişime karşı çıkmışlardır. Denizcilik politikalarındaki millileştirme girişimlerinin devamı için 1909 yılı beklenecekti. İttihat ve Terakki yönetimine sunulan yabancı gemilere ve kumpanyalara ticari kısıtlama getiren kabotaj raporu incelemeye alındı.¹⁵⁵

İttihat Terakki hükümeti kapitülasyonları kaldıran ve kabotaj uygulaması içeren hamleyi I. Dünya Savaşı'nı bahane ederek 1914'te gerçekleştirmişti. Fakat bu kanun, savaş şartlarının getirmiş olduğu zor koşullar ve alt yapımızın yetersizliğinden dolayı uygulanamamıştır. Ayrıca bu kanun şartlarına o dönemki müttefikimiz Almanya'dan (İstanbul Büyükelçisi Baron Hans von Wangenheim) da yoğun itirazlar gelmiştir.¹⁵⁶

Bu dönemden sonra Türkiye, deniz taşımacılığında ve ticaretinde bağımsızlığı ve millileşme çabalarını Milli Mücadele yıllarından sonra vermiştir. Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı Devleti zamanında imzalanan kapitülasyonların olumsuz etkilerini bir an evvel ortadan kaldırmak istiyordu. Genç cumhuriyete Osmanlı'dan miras kalan deniz taşımacılığı filosu oldukça yetersiz bir durumdadır. Cumhuriyet kurulduğunda on

¹⁵⁵ Yasemin Nemlioğlu Koca, "Cumhuriyetimizin İlk Yıllarında Denizcilik Politikaları ve Kabotaj Uygulamaları", <https://www.academia.edu/>, s. 3-5.

¹⁵⁶ Ozan Arslan, "I. Dünya Savaşı Başında Kapitülasyonların İttihat ve Terakki Yönetimi Tarafından Kaldırılması ve Bu Gelişme Karşısında Büyük Güçlerin Tepkileri", *Sakarya Üniversitesi Fen Edebiyat Dergisi*, c. 10, sayı: 1, s. 268.

sekiz ve yukarı grostonluk gemi sayısı kırk beşi geçmemektedir. Cumhuriyetin kuruluş yılındaki tüm deniz ticaret filosunun durumu şu şekildedir:

Tablo: 1

Cumhuriyetin Kuruluş Yılındaki Tüm Deniz Ticaret Filosunun Durumu

Kuruluş (Şirketler)	Tekne Sayısı	Toplam Gros Tonaj
Türkiye Seyrisefain İdaresi	32	23.370
Şirket-i Hayriye	27	4215
Haliç Şirketi (Yabancı Sermaye)	16	1397
Diğer Kişiler ve Şirketler	24	15201
Limandaki Küçük Tekneler	17	2150
İstimbat ve Römorkörler	60	600
Motorlu Deniz Araçları	95	1152
TOPLAM	271	48.085

Denizciliğimizin millileştirilmesi noktasında İzmir İktisat Kongre’sinde alınan kararlar ilk adımı teşkil etmiş, Lozan Barış Antlaşması’yla birlikte kapitülasyonların kaldırılmasıyla da Türkiye kabotaj hakkını elde etme yolunda ilerleme kaydetmiştir. Aynı dönem, Lozan Barış Antlaşması’ndan ayrı olarak imzalanan Ticaret Sözleşmesi’nin 9. Maddesinin birinci fıkrasıyla birlikte Türkiye’de gemi işleten özel ve resmi kurumlar yabancı gemi işletmeleriyle aynı haklara sahip olmuştur. Aynı sözleşmeye göre yabancı gemi işletmelerinin, yabancı ticari ve adli yasalara bağlılığı sonlandırılmıştır. Bu durum denizciliğimizin millileşmesi bakımından atılan en önemli adımlardan birisi olmuştur.¹⁵⁷

Bu millileştirme hamlelerinden birkaç yıl sonra Türk denizciliği bağımsızlığını kazanmaya devam etmiştir. 1925’te 2.256 sayılı yasa ile milli sermayedarlardan teşebbüs İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi kurularak deniz taşımacılığındaki yabancı işletmelerin etkisine son verilmiştir. 1 Temmuz 1926’da ise yürürlüğe giren 815

¹⁵⁷ Metin Kopar, “Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı (1923-1938)”, *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Yıl: 8, Sayı: 22, Nisan 2016, s. 466-469.

sayılı Kabotaj Kanunu'yla birlikte sahillerde, kara sularında ve limanlardaki bütün işleri yalnızca Türk bayrağı taşıyan gemiler yapacak, ticaret hakkı da yalnızca Türklere ait olacaktı. Bunun yanı sıra Türk deniz araçlarında kaptanlık yapma hakkı sadece Türk vatandaşlarına verilecekti. Denizcilikteki millileştirme hamleleri kurumsal anlamda da varlığını sürdürmüştür. Yabancı şirketlere verilen imtiyazla kurulan, deniz ulaşımının güvenliğini sağlama amacı taşıyan Fenerler İdaresi ve Gemi Kurtarma İşletmeleri 1930'lu yıllardan sonra devletleştirilmiştir. 1934'te ise İstanbul Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü kurulmuştur. Bu dönem İstanbul'da taşımacılık yapan yabancı şirketler satın alınarak millileştirme faaliyetlerine devam edilmiştir. 1935'te genç Türkiye Cumhuriyeti'nin askeri tersaneleri kendi denizaltısını yapacak seviyeye ulaşmıştır. 1937'de ise denizyolları işletmelerini yönetmek, modern tesisler kurmak ve bunları finanse etmek amacıyla Denizbank kurulmuştur. Ancak kendisine verilen yetkileri kötüye kullanan yöneticiler ve çeşitli yolsuzluk iddialarından dolayı ömrü 1,5 yıl olmuştur. Görev ve yetkileri yeni kurulan Devlet Denizyolları ve Devlet Limanları adlarıyla iki genel müdürlüğe devredilmiştir. Kısa sürede gerçekleştirilen millileştirme hamleleriyle birlikte deniz ticaret filosu tonajında da 1923 yılına göre oldukça gelişme sağlanmıştır.¹⁵⁸

Tablo: 2

1938 Yılı Deniz Ticaret Filosu Tonajı

A.K.A.Y	62.644
Haliç İdaresi	667
İzmir Liman İşletmesi	1355
Tahlisiye	1932
Römorkör	1710
Şahıslara ait Motorlu Gemiler	12.565
Şahıslara ait Buharlı Gemiler	107.694
Şirket-i Hayriye	7174
TOPLAM	195.741

¹⁵⁸ A.g.e. s. 469-479.

3.2 Haliç Vapurları Şirketi

Haliç ve civarında vapur aracılığıyla yolcu taşımadan önceki süreçte ulaşım İstanbul'un genelinde olduğu gibi kayıklar vasıtasıyla yürütülmüştür. 19. yüzyıl ortalarına kadar İstanbul'da en önemli deniz yolu ulaşım aracı kayıklar olmuştur. Kayıkçılık, yasal düzenlemelere sahip örgütlü bir iş koludur ve buharlı gemi taşımacılığının yaygınlaşmasına kadar ulaşımındaki rolünü sürdürmüştür. İstanbul'da; 1680'de 1400 kayık, 1295 kayıkçı, 1802'de 3996 kayık, 6572 kayıkçı, 1844'te ise 16000 kayık ve 19000 kayıkçı bulunmaktadır. 1850'lerin ortalarına gelindiğinde ise Haliç'te buharlı vapurlarla yolcu taşımacılığı için ilk girişimler ortaya çıkmaktadır. 5 Eylül 1856'daki irade ile Hasköy İskelesi'nden başlamak suretiyle Haliç'te yolcu taşımak için yirmi yıl süreyle bir imtiyaz verilmiştir. Bu imtiyazın amaçları arasında padişahın ve vatandaşların ulaşım sorununu çözmek bulunmaktadır. 10 Eylül 1856'da Haliç'te yolcu taşımacılığına izin verilir. İlk imtiyaz Tophane Müşiri Rodoslu Ahmet Fethi Paşa'ya verilmiştir. 1858'de ise işletmeye ait üç vapur ilk kez Haliç'e inerek bölgedeki deniz taşımacılığını başlatmıştır.¹⁵⁹

Ahmet Fethi Paşa'nın 1857'deki ölümünden sonra işletmeyi 1882'ye kadar oğlu Mahmut Celalettin Paşa işletmiştir. Bu dönemde Mahmut Celalettin Paşa'nın işletmeciliğindeki başarısızlığından ötürü işletme bir dönem Artin Usta'ya iltizama verilmiştir. Artin Usta'da işletmeyi ilerletemediğinden dolayı işletmeyi tekrar Mahmut Celalettin Paşa'ya devretmiştir. Bu döngüden sonra işletme Mahmut Celalettin Paşa tarafından mültezimlere bırakılmıştır. İşletme 1879-1880 yıllarında P.M. Courdji & Co. Şirketine daha sonra da banker G. Zarifi'nin şirketine devredilmiştir. 1885-1908 arasında işletme John Paşa tarafından idare edilmiştir. 20. yüzyılın başında ise işletmenin idare yönetiminde başarısız olması ve bölgedeki vatandaşın ihtiyaçlarına yeterli ölçüde cevap verememesinden dolayı işletme şirketleşmeye yönelmiştir. Bu şirketleşme sürecinde Ticaret ve Nafia Nezareti'nin girişimleri etkili olmuştur. 1909-1913 yılları arasında

¹⁵⁹ Murat Koraltürk, Cem Çetin, Kerem Çoşkun, "Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941), *Dünü ve Bugünü ile Haliç – Sempozyum Bildirileri*, Der: Süleyman Faruk Göncüoğlu, Kadir Has Üniversitesi yay., 2004 İstanbul, s. 230-231.

imzalanan birtakım anlaşmalar neticesinde önceki işletmeci Mehmet Celalettin Paşa'nın işletme üzerindeki hakları eşi Cemile Sultan'ın üzerine geçmiştir. Cemile Sultan bölgedeki deniz taşımacılığının imtiyazını almıştır. Bu imtiyazın bir parçası olarak 15 Mayıs 1910 tarihli nizamnameye göre Cemile Sultan'a vekalet eden eski ceza yargıcı Hüseyin Firuz Bey, dava vekili Narilyan Misak Efendi, Devlet Bey, Kozma Paşazade Kozma Bey, Konstantin Lambaki Efendi ve Nikola Tilyodi tarafından imtiyaz süresi 40 yıl olan ve 100 bin Osmanlı lirası sermayeye sahip Haliç Vapurları Osmanlı Anonim Şirketi kurulmuştur. Şirketin faaliyet alanı Haliç'in Galata Köprüsü'nden Kağıthane'ye kadarki kısım olarak belirlenmiştir fakat zaman zaman gerçekleşen yolcu sayısındaki artışa bağlı olarak vapurların uğradığı iskeleler değişiklik göstermiştir. Örneğin; 1913 tarifesinde yer alan Balıkpazarı İskelesi, 1923 tarifesinde kaldırılmıştır. Silahtarağa İskelesi'ne 1913'te uğramayan şirket vapurları, 1923 tarifesine göre Silahtarağa İskelesi'ne uğramıştır. Şirket, önceki yönetimlerin başarısızlığı ve bölgesindeki deniz taşımacılığını daha kaliteli hale getirmek için yola çıkmışsa da başta I. Dünya Savaşı'nın getirmiş olduğu koşullardan oldukça olumsuz etkilenmiştir. Şirket, savaştan hemen önce geçim sıkıntısı çeken halka kolaylık sağlamak için sabah seferleri tarifesinde %50 indirim yapmıştır. Bu indirim sefer sayılarının artmasını sağlamıştır. Şirket; 1912'de 9.241.735, 1913'te 10.324.138, 1914'te ise 9.422.464 yolcu taşımıştır. I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde ve savaş yıllarında oldukça zor duruma düşen şirket, kömür alımının zorlaşması ve kömür fiyatlarının artmasından dolayı giderleri kısma çabası içine girmiştir. 1913'te 254 olan şirket çalışanı, 1914'te 220'ye düşürülmüştür. I. Dünya Savaşı'nın ilk yıllarında sadece 7 gemi yolcu taşımacılığında kullanılmış, bu rakam 1917'ye gelindiğinde ise 2'ye düşmüştür. Aynı dönemde önceki yıllara göre yolcu sayılarında da bariz düşüş yaşanmıştır. 1916'da 3.891.541'a düşen yolcu sayısı 1917'de asker yolcuların (2.312.280) eklenmesiyle artış göstererek 5.312.280'e çıkmıştır. I. Dünya Savaşı ve işgal yılları süresince İstanbul halkı deniz taşımacılığından ziyade tramvay ve tünel ulaşımına daha fazla yönelim göstermiştir. 1915'te tramvay yolcu sayısı 30.805.523 iken 1924'te bu sayı 58.665.024'e çıkmıştır. Aynı şekilde 1914'te Tünel'de taşınan yolcu sayısı 8.224.047 iken 1924'te sayı 10.893.609 olmuştur. Bu artış üzerine araştırma yapan Osman Nuri Ergin'e göre 1914-1924 yılları

arasında İstanbul halkı ekonomik olarak küçülmüş ve halkın bir kısmı sayfiyelerden kente dönmek zorunda kaldığı için tünel ve tramvay yolcusu artış göstermiştir.¹⁶⁰

3.2.1 Yolcu Ücretleri

1 Aralık 1909 tarihli şartnamenin 12. maddesine göre şirket mevsim şartlarını ve yolcuların isteklerine göre ücret belirlemek zorundadır. Bu şartnamede 1872 sözleşmesindeki azami 40 para olan taşıma ücreti 30 paraya düşürülmüştür. Yine aynı şartnameye göre bir iskele yolculuğu yapacak olanlar en çok 20 para, birden fazla iskele yolculuğu yapacaklar ise en fazla 30 para ücret verecektir. Mevki yolculukları içinse 20 para ilave ücret alınacaktır. Mevkide oturmamak şartıyla öğrenci, asker, jandarma ve polisler indirimli yolculuk yaparak 10 para ödeyecektir. 5-10 yaş arası çocuklardan ise 10 para alınmıştır. Bunun dışında abone ve devamlı yolculuk yapanların biletlerine indirim uygulanması şartı getirilmiştir ve kucakta taşınan ve beş yaşını geçmemiş çocuklardan herhangi bir ücret alınmamıştır.¹⁶¹

1913 tarifi ise nakliyat ve usul-i zabıta nizamnamesine göre hareket etmiştir. Bu tarife göre bir iskele yolculuğu yapacak olanlar; 1. mevki için 40 para, 2. mevki için 20 para, 8-12 yaş arasındaki çocuklar ise 1. mevki için 30 para, 2. mevki için 10 para ödeyeceklerdi. 8 yaşından küçük çocuklar ücretsiz seyahat hakkına sahipti. Birden fazla iskele arasında seyahat edecekler ise; 1. mevki için 50 para, 2. mevki için 30 para, 8-12 yaş arası çocuklarda 1. mevki için 30, 2. mevki için 10 para ücret ödemesi kararlaştırılmıştır. 8 yaşından küçüklere ise seyahat ücretsizdir. Mevkide oturmak şartıyla öğrenci, asker, jandarma ve polisler 10 para ödeyecektir. Aynı dönemde abone uygulaması da başlatılmış, her biri elli adet bilet içeren abone defterleri indirimli olarak 1. mevki için 51 kuruş 10 para, 2. mevki içinse 28 kuruş olmuştur.¹⁶²

I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde ise Şirket, tarifelerine zam yapmıştır. 1. mevki ücreti 60 paraya, 2. mevki ücreti ise 40 paraya çıkartılmıştır. %30 oranında yapılan bu zamma bölge halkı tepki göstermiş ve iki yüze yakın kişi hükümet yetkililerine verdikleri

¹⁶⁰ A.g.e. s. 231-244

¹⁶¹ Ali İhsan Öztürk, "I. Dünya Savaşı Yıllarında Bir Sivil Toplum Girişimi Öyküsü: Haliç Vapur Ücreti Zammına Halkın Tepkisi", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, cilt: 0, sayı: 3, Oca. 2013, s. 233.

¹⁶² M. Koraltürk vd., a.g.e. s. 246.

ortak dilekçelerle zammın vurgunculuk amacı güderek keyfi yapıldığını belirtmişlerdi. Yapılan bu itirazlar haklı bulunup zamlı tarifeler kısa sürede geri çekilmiştir.¹⁶³

Şirketin ücret politikası I. Dünya Savaşı yıllarında ve İstanbul'un işgal dönemlerinde kötü koşullar sebebiyle değişikliğe uğramaya devam etmiştir. 1919'un başında şirket tarifelere iki misli zam yapmıştır. Bu zam şirketin ihtiyaçlarına cevap veremediği için aynı dönemde tarifeye 4 misli ve Kasım 1919'da da 1 misli daha zam uygulanmıştır. Bu zamlar memurlara yansıtılmamıştır. Bunlar gibi gider artışını bastırmak için yapılan zamların dışında vatandaşa yardım sebebiyle de zamlar yapılmıştır. 31 Mayıs 1918 Fatih Yangınında yangınzedelere yardım amacıyla Temmuz 1918'de Seyr-i Sefain İdaresi, Şirket-i Hayriye ve Haliç Vapurları Şirketleri'nin birinci mevki biletlerine 1919 yılı başına kadar geçerli olmak üzere 20 para zam yapılmıştır. Bu zam 2 sene boyunca devam ettirilmiştir. Temmuz 1921'de ise 3 sene önce yapılan bu zam muhacirler için kullanılmak üzere devam ettirilmiştir. Kasım 1922'de ise gelir yetersizliğini önlemek amacıyla ve talebi yükseltmek için şirket ücretlerini 7,5 kuruştan 5 kuruşa indirmiştir. Fakat bu yöntemde uzun vadede başarıya ulaşmamıştır. Cumhuriyet döneminde de fiyat politikalarındaki oynamalar şirketin gelirlerini ve yolcu sayısını arttırmaya yönelik hamleleri başarıya ulaştıramamıştır. 1924'ten sonra Haliç ve civarında yaşayan insanların bir kısmının yurtdışına gitmesi bir kısmının da başka ilçelere göç etmesi sebebiyle yolcu sayısında azalma yaşanmış ve biletlerden beklenen gelir elde edilememiştir. İlerleyen yıllarda da şirket mali bozukluğunu gidermek için attığı adımlarda başarısız olmuş ve yine ücretlerine zam yapmak zorunda kalmıştır. 1928-1929 tarifelerinde; birinci mevki 10 kuruşa, ikinci mevki 7 kuruşa, iskeleler arasındaki yolculuk ise 5 kuruşa yükseltilmiştir.¹⁶⁴

3.2.2 Eylem ve Grevler

20 Şubat 1919'da Türkiye Sosyalist Fırkasının kurulması şirket işçilerini oldukça mutlu etmiştir. Partinin kurucusu İştirakçi Hilmi; tramvay, Seyr-i Sefain İdaresi, Şirket-i Hayriye ve Haliç Vapurları Şirketi'ndeki işçileri örgütlemiştir. Bu gelişmelerin ışığında Temmuz 1919'da şirket işçileri grev tehdidiyle maaşlarının arttırılmasını talep eder. İşçilerin bu

¹⁶³ BOA, *Dahiliye Nezareti İdari Kısım (DH.İD.)*, Kutu no: 197, Gömlek no: 24. (Belge Tarihi: H-26-12-1332)

¹⁶⁴ M. Koraltürk vd., *a.g.e.* s. 246-248.

talepleri ve grev tehdidi 1920’de de sürecektir. 1921 yılı başlarında Haliç Vapurları Amelesi Cemiyeti, Türkiye Sosyalist Fırkasına üye olmuştur. Aynı yılın mart ayında şirket çalışanları 22 maddelik talep listesiyle şirket yönetimine başvurmuştur. Şirket grev tehdidi karşısında işlerin yavaşlamaması için geçici personel alır fakat bu personeller şirket çalışanları tarafından olağan bir saldırıya karşı jandarma tarafından korunmuştur. Bu süreçte şirket çalışanları tramvay ve Şirket-i Hayriye işçileriyle birlikte 1 Mayıs İşçi Bayramı kutlamalarına katılmıştır.¹⁶⁵

Şirket işçilerinin yaşadığı sıkıntılar ve hak talepleri meclis kürsüsüne de taşınmıştır. Zonguldak milletvekili Tunalı Hilmi Bey, Ticaret Vekili Ali Cenani Bey’in yanıtlaması talebiyle çocuk unvanlı işçilerin gündelik ücretlerinin eksik verildiğini söylemiştir. Ayrıca şirketin cuma tatili ücretini vermemek için işçileri birkaç günlüğüne işten çıkartıp tekrar işe aldığını söylemiştir. Ali Cenani Bey’de bu konu hakkında İstanbul Ticaret Müdüriyetine telgraf verdiğini, şirket defterleri üzerinde tahkikat yaptırdığını söyleyerek Şirket ile işçiler arasında yapılan sözleşmeye göre ücretlerin belirlendiğini, yapılan incelemede bu konu bağlamında işten çıkarmaların olmadığını, ortada bir haksızlığa uğrayan işçi varsa hakkının iade edileceğini belirtmiştir.¹⁶⁶

3.2.3 Devredilmesi

Şirket, I. Dünya Savaşı dönemi yaşadığı zorlukları aşmaya çalışırken Mütareke dönemini de yaşamak zorunda kalmıştı. Bu iki zorlu dönemin verdiği ekonomik sıkıntıların giderilmesi Cumhuriyet döneminde de pek mümkün olmayacaktı. Cumhuriyet’in ilanı, hilafet kurumuna son verilmesi ve başkentin Ankara olması gibi olaylar, İstanbul’u ayrıcalıklı bir şehir olmaktan çıkaracaktı. İstanbul’un yönetici işlevini yitiren bir kent haline gelmesi ve başkent olmasından ötürü birtakım ticari imtiyazlarının bulunması bu dönemde ortadan kalkacaktı. Bu gibi gelişmeler elbette İstanbul’daki ticari ve sosyal hayatı da etkilemiş ve özellikle toplu taşıma ticaretiyle uğraşan şirketler zarar etmeye başlamıştır. Bu dönemde İstanbul’da ticaretle uğraşan gayrimüslim vatandaşların bir kısmının kenti terk etmesi, memur sınıfının azalması, hizmet sektörünün gerilemesi, nüfusun alım

¹⁶⁵ *A.g.e.* s. 252-253.

¹⁶⁶ *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre: II, Cilt: 11, Birleşim: 23, 18-XII-1340, s. 167

gücünün düşmesi gibi sebepler kent içi ulaşım ticaretini de olumsuz etkilemiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarındaki bu olumsuz tablo şirketin gelir gider tablosuna da yansımıştır. Şirket, kâr ettiği yıllarda bile dişe dokunur bir artı gelir elde edememiş, 1929’da yaşanan “Büyük Buhran” ın olumsuz etkileriyle beraber mali tablosu zarar görmeye başlamıştır.¹⁶⁷

Tablo 3

1924-1942 Yılları Arasındaki Haliç Vapurları Şirketi’nin

Toplam Gelir ve Toplam Gideri

YIL	Toplam Gelir	Toplam Gider
1924	352.528	369.241
1925	342.804	342.843
1926	323.087	317.777
1927	430.698	425.485
1928	438.494	434.049
1929	424.588	441.162
1930	374.999	390.671
1931	296.923	330.429
1932	282.790	306.428
1933	255.508	294.674
1934	235.447	266.134
1935	185.572	228.335
1936	205.798	223.704
1937	187.740	184.948
1938	189.276	187.055
1939	180.358	174.533
1940	157.337	195.777
1941	79.630	62.598

¹⁶⁷ M. Koraltürk vd., *a.g.e* s. 236-237.

1942	242.627	432.655
------	---------	---------

Ayrıca bu dönemde İstanbul'daki en büyük rakibi Şirket-i Hayriye'nin oluşturduğu kültürü ve popülerliği bir türlü yakalayamamanın olumsuz etkisi de Haliç Vapurlarını zor duruma sokmuştur. Şirketin 1929 ekonomik krizinin etkilerini azaltmak için 1 Aralık 1929 tarihinden itibaren Kasımpaşa, Fener, Yemiş İskelesi ve Galata Köprüsü biletlere yapmış olduğu birer kuruşluk zamlar ve tenzilatlı kart uygulamasını sonlandırması da kısa vadede olumlu sonuçlar doğursa da uzun vadede mali tabloyu kurtarmaya yetmez. Bu sıkıntılı süreci tersine çevirmek için Şirket 1935'te belediyeye devredilir fakat bu yöntemden de çare alınmayınca Şirket hükümet tarafından satın alınır. 2 Temmuz 1941'de kabul edilen 4083 sayılı kanun ile Haliç Vapurları İşletme İmtiyazı, Devlet Denizyolları İşletmesine devredilmiş ve hukuki varlığına son verilmiştir. Haliç Vapurları Şirketi'nden Devlet Denizyolları İşletmesine 11 vapur ve 13 iskele geçmiştir.¹⁶⁸

3.3 Şirket-i Hayriye

İstanbul'un şehirselleşmesi, 18. yüzyılın başlarından itibaren Boğaziçi boyunca gelişme göstermiştir. Bu da Boğaz hattının halk tarafından daha sık kullanılmasına sebebiyet vermiştir. Bu dönemde ulaşım ihtiyacının arttığını ve önem kazandığını gören yabancı vapur kumpanyaları İstanbul'da yolcu taşımacılığına yönelmiştir. Halkın yoğun talebi ve Müslüman ahalinin özellikle kadın ve çocukların taşınmasında yaşanan zorlukların neticesinde Boğaziçi hattında ulusal bir vapur şirketinin kurulması zorunlu hale gelmiştir. Bu dönemde yerli bir vapur şirketinin kurulmasını tetikleyen önemli gelişmelerden biri de beş on Müslüman hanımın bir Rus vapuruna binip Boğaziçi'ne gitmeleri hadisesidir. Bu olayı öğrenen Kaptanıderya Süleyman Refet Paşa, kadınlarla erkeklerin seyahat ettikleri vapurların ve iskelelerdeki bekleme salonlarının ayrılmasını ister. Bu teklif Meclis-i Vâlâ üyeleri tarafından uygun bulunur. Meclis üyelerine göre de kadınlar vapura binip inerken ve yanlarında çocukları olduğu takdirde sıkıntı yaşayabilir. Onlara göre kadınların vapura

¹⁶⁸ A.g.e. s. 238-242.

binmeleri öncelikli bir ihtiyaç değildir.¹⁶⁹ Bu görüşler Sultan Abdülmecid tarafından da benimsenir ve 9 Temmuz 1850’de Rus vapuruna Müslüman kadınların binmesini önleyen irade yayınlanır. Bu irade Şirket-i Hayriye’nin kurulması gündemde olduğu için yine Sultan Abdülmecid tarafından 30 Eylül 1850’de kaldırılır.¹⁷⁰

Bu bağlamda Sadrazam Mustafa Reşit Paşa, Keçecizade Fuat Paşa ve Ahmet Cevdet Paşa’nın girişimleri ve Sultan Abdülmecid’in emriyle 17 Ocak 1851’de Şirket-i Hayriye kurulmuştur. Şirket-i Hayriye, Osmanlı Devleti’nin ilk anonim şirketi olma özelliğine sahiptir. Kurulduktan sonra gemi siparişleri (Rumeli, Tarabya, Göksu, Beylerbeyi, Tophane, Beşiktaş vapurları) verilmiş, Kasımpaşa’da kurulan şirket tersanesinde yeni gemiler yapılmıştır. Bu ilk gemileri İngiltere’den Galatalı banker Manolaki Baltazzi ismarlamıştır. Ismarlanan altı vapur 1854’te İstanbul’a gelmiştir.¹⁷¹

Şirket, kısa süre içerisinde hızla büyümüş, Boğaziçi yolcu taşımacılığında önemli konuma gelmiştir. Bunun dışında Osmanlı Devleti’ndeki en büyük özel ve halka açık denizcilik şirketi özelliğini de bünyesinde barındıran Şirket-i Hayriye, İstanbul’un şehrsel gelişmesini, mimarisini ve ekonomisini de etkilemiştir. Ayrıca “dünyada ilk araba vapurunu yapan ve çalıştıran şirket” olma vasfını da elinde bulundurmıştır. Osmanlı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne geçen en büyük denizcilik şirketi de Şirket-i Hayriye’dir.¹⁷²

3.3.1 Şirket-i Hayriye’nin Tanıtım İlanları

I. Dünya Savaşı yılları ve sonrasında İstanbul’un nüfusunun azalması, TBMM’nin başkent olarak Ankara’yı seçmesi, Boğaziçi’nde meydana gelen yangınlar, elçiliklerin Ankara’ya taşınması, mübadele sonucu varlıklı gayrimüslimlerin ve yabancıların İstanbul’u terk etmesi, İstanbul’un Tanzimat’tan Cumhuriyet’e kadar ki dönemde nüfus yoğunluğunun yayılması konusunda dengesizlik yaşaması gibi sebeplerden dolayı

¹⁶⁹ Nezh Başgelen, “Köprü’den Yeşilköy’e Vapur Seferleri”, *Çağını Yakalayan Osmanlı*, IRCICA Yayınları, İstanbul 1995, s. 207-211.

¹⁷⁰ BOA, *İrade Meclis-i Vâlâ (İ.MVL.)*, Kutu no: 175, Gömlek no: 5212. (Belge Tarihi: H-28-08-1266)

¹⁷¹ Osman Öndeş, *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 2013, s. 56.

¹⁷² Y.N. Koca, *a.g.m.* s. 5-6.

İstanbul'daki toplu taşımacılık sistemi zora düşmüştür. Bu sıkıntılı tablo Şirket-i Hayriye'nin yolcu sayılarına da yansımıştır. 1913-1923 arasında Şirket-i Hayriye vapurlarının taşıdığı yolcu sayısı %40 düşmüştür. 1913'te yolcu sayısı 17.928.220 iken 1923'te 10.742.052 olmuştur. Bunun en önemli sebeplerinden birisi vapur ücretlerinin tramvay ücretlerinden yüksek oluşudur. Bu dönemde Boğaz'daki 22 iskelenin sadece üçünde artış gözlemlenmiştir: Yeni Mahalle, Çubuklu, Çengelköy. Çubuklu'daki yolcu sayısında %16 artış meydana gelmiştir. Bu artışın sebebinin; “Orada bulunan gazinoda İstanbul'un en nezih ve en sanatkâr bir musiki heyeti olan Darü't-ta'lim-i Musiki'nin icra-i ahenk etmesi” gösterilmiştir. Çengelköy'deki %25 artış ise Kuleli Mektebi öğrencisinin artışına bağlanmıştır. Yeni Mahalle'deki artış ise hattın son noktası olması sebebiyle vatandaşların uzun süreli bir deniz havası almasına ve bölgedeki gazinolarda veya Fırıldak Bahçe'de istirahat etmesine bağlanmıştır.¹⁷³

Şirket-i Hayriye, yolcu sayısındaki düşüş ve gelirlerinin azalması sebebiyle İstanbul halkının tekrardan vapurlara ilgisini çekmek için tanıtımlarına hız vermiştir. Bu reklam kampanyasının başlangıcı 1929'da *İstanbul Rehberi*'ne verilen dört sayfalık ilanla başlamıştır. İlanda, İstanbul'u görmek isteyenlerin mutlaka Boğaziçi'ne gitmesi gerektiği, Boğaziçi'nin eşsiz bir doğal güzellik olduğu anlatılmıştır: “*Tabiat kucağında bütün güzelliklerini toplayan bir kadın ise bunun en güzel kızı muhakkak Boğaziçi'dir. Ne Venedik'in denizden sokakları ne İspanya'nın yedi fiskiyeli havuzları ne de Amerika'nın yetmiş katlı binaları Boğaziçi'nin sihirli sahilleri kadar güzel ve ruh okşayıcı değildir. Boğaziçi'nde san'ate müteallik pek çok kıymetli eserler, sanayi abideler vardır: 1. İstanbul'a su veren Bentler. 2. Saraylar kârıkadim muhteşem yalılar. 3. Emirgân, Çubuklu, Beykoz parkları. 4. Büyükdere'deki yalı bahçeleri. 5. Altinkum.*” İlanın diğer sayfasında da vatandaşların Boğaziçi'nde hoşça vakit geçirebileceği yerler tanıtılmıştır. Bu cazibe yerlerine ulaşmak için en doğru ulaşım aracının vapur olacağı belirtilmiştir: “*Rumeli sahilinde: 1. Bebek bahçesi, 2. Emirgan parkı ve korusu. 3. Kalender mevkii, 4. Büyükdere rıhtım piyasası, su bentleri, Fıstık suyu, Ali ağanın bağı, Sultan suyu, Büyükdere çayırı, 5.*

¹⁷³ Zafer Toprak, “İstanbul'da Mekan ve Sayısal İlişkiler”, *Aptullah Kuran için Yazılar*, ed. Çiğdem Kafesçioğlu, Lucienne Thys-Şenocak, <https://www.academia.edu/>, s. 7-11.

Sarıyer’de; Kestane suyu, Hünkâr suyu, Çırçır suyu, 6. Yenimahalle’de Fırıldak bahçesi, 7. Rumelikavağında; İskele yanındaki set, 31 suyu, Altinkum gazino ve plajı.

Anadolu sahilinde: 1. Beykoz’da: Beykoz parkı, Yuşa tepesi, Kaymak donduran (2,5 km), Akbaba’da Soğucak su başı (6 km), Direseki’de Karakulak su başı (8 km-2 saat), Beykoz çayırı, Sütlice Abıhayat. 2. Paşabahçesi’nde: Sultan çayırı, Polonez köyü (sahilden 14 km) 3. Çubuklu suyu ve gazinosu. 4. Anadoluhisarı’nda: Göksu alemi, Küçüksu çayırı piyasası, Baruthane çayırı. 5. Vaniköyü’nde İcadiye tepesi. 6. Üsküdar’da: Çamlıca ve Bulgurlu (Libade) Alemdağı tenezzühü (23 km).” Bu ayrıntılı ilandan bir yıl sonra, 1930’da Şirket bu kez Robert Kolej’in Record isimli yıllığına ilan vermiştir. İlan, “Yazı Boğaziçinde Geçirin” başlığıyla verilmiş ve bu yazının hemen altına bir şiir eklenmiştir:¹⁷⁴

Tatlı bir ömür yaşa, gel de Boğaziçine;

Renk dolsun, şiir dolsun, hayat dolsun içine...

Orda gündüzler aydın, orda geceler derin...

Geçer bir masal gibi, rüya gibi günlerin.

Bu şiirden sonra verilen bilgi, Şirketin yeni uygulamasını tanıtmaktadır:

“Boğaziçinde ev yaptırmak veya kiralamak istiyorsanız, size birçok kolaylıklar gösterecek olan broşürü vapur iskelelerinden meccanen (ücretsiz) temin edebilirsiniz.”

Şirket-i Hayriye yaz başlarında düzenli olarak yayınladığı bu broşürlerde, Boğaziçi’ndeki semtlerin kiralık ve yazlık evlerini açıklıyordu. Boğaziçi’nde evi olup da kiraya vermek isteyen vatandaşlar Şirket-i Hayriye’ye başvurarak evlerini belli bir süreliğine kiraya verebiliyordu. Bu kiralık ilanlarında evlerin mobilyalı olup olmadığı, oda sayısı, kira bedeli, evin kime ait olduğu ayrıntılı şekilde belirtilmekteydi. Örneğin 1936’da yayınlanmış olan broşürlerde semtlere göre bazı evlerin kiralari şöyle gösterilmiştir:

- Bebek’te General Arifi’ye ait 4 odalı yalı, aylığı 17 liradan.

- Rumelihisarı’nda mobilyasız 10 odalı bir ev, aylığı 20 liradan.

¹⁷⁴ Gökhan Akçura, *Şen Gönüller Diyarı (Ivr Zıvır Tarihi 5)*, Om Yayınevi, İstanbul 2003, s. 30-35.

- Emirgân'da mobilyasız 10 odalı ev, aylığı 15 liradan kiralıktır.

Aynı yıllarda Şirket farklı yayın organlarına da Boğaziçi'nin tanıtılması maksadıyla ilanlar vermeye devam etmiştir. Bu ilanların arasında ilginç bir bakış açısıyla verilmiş bir ilanda vardı. 1936 yılında *Yücel* dergisine verilen ilanda Boğaziçi dışında kalan sayfeye yerleri kötülenmiştir.¹⁷⁵

“Ada’da oturmak Kerbelâ’da oturmaktan daha fena oldu.

Suadiye, Bostancı taraflarındakiler tozdan korunmak için gaz maskesi kullanmak mecburiyetinde kalıyorlar.

Bakırköyündekiler çimento dumanından nerde ise taş kesilecekler.

Halbuki dünyanın incisi, Boğaz içinde dünyanın en nefis suyu, en temiz havası, en güzel manzarası var. Hayatınızın en güzel günlerini, Boğaziçinde geçireceksiniz. Yaşanacak, gezilecek yegâne yer Boğaziçidir. Boğaza geliniz.”

Yine aynı dönemde Şirket-i Hayriye tanıtımlarına aralıksız devam etmiştir. Bu çalışmalar kapsamında oldukça özel ve şık bir *Boğaziçi* dergisi 1936 Ekim’inden itibaren yayınlanmaya başlamıştır. Derginin sahibi Sadi Akant, yazı işleri müdürü Yusuf Mardin’dir. Derginin amacı; “Boğaziçi” nin kendine özgü bir kültürü olduğunu vurgulamak ve bu kültürün İstanbul halkı tarafından benimsenmesidir.¹⁷⁶ Dergi bünyesindeki tanınmış yazarlar yazı ve şiirleriyle Boğaziçi’nin güzelliklerini anlatmıştır. Dergiye ünlü karikatürist Cemal Nadir’de çizgileriyle katkıda bulunmuştur.¹⁷⁷

Bunların dışında Şirket-i Hayriye gazetelere ilan vererek abonman kartlarında “fevkalâde tenzilat” yapıldığını duyurur. Tarifelerde yapılan bu indirimlerin oranı %25 ile %40 arasında değişmektedir. Boğaziçi’nde yeni ev yaptıracaklara da Şirket çeşitli kolaylıklar sunmuştur. 1937 yılından itibaren Boğaziçi’nde yapılacak yeni inşaatların sahiplerine devlet tarafından üç yıllık vergi muafiyeti esasına uyularak, “Şirketçe de üç yıl ücretsiz paso verilmesi” kararlaştırılmıştır. Ek olarak bu inşaat sahiplerinin malzemeleri

¹⁷⁵ *A.g.e.* s. 35-39.

¹⁷⁶ Deniz İnsel, “Bugünün Rüzgarında Yıkılan Mazi Gülü”, *Boğaziçi Dergisi*, Kış 90/91, s. 28-32.

¹⁷⁷ G. Akçura, *a.g.e.* s. 39.

parasız taşınacaktır. Kışın Boğaziçi'nde oturanları teşvik maksadıyla da “Türk antrasit kömürleri” evlere parasız olarak taşınacaktır. Son olarak öğrenciler içinde Şirket tarafından teşvik kampanyası düşünülmüştür. Bu kampanyaya göre Boğaz köylerinin okullarına giden öğrencilere, yaz tatilinde parasız paso verileceği belirtilmiştir. Bu teşvikteki amaç yerleşik Boğaz nüfusunu çoğaltmak olmuştur.¹⁷⁸

3.3.2 Şirket-i Hayriye'nin Lokantası

Şirket-i Hayriye sadece İstanbul'un ulaşım ihtiyacını karşılayan bir vasıtanın daha fazlasını ifade etmekteydi. Bu bağlamda farklı sektörlerle de ilgilenildi. Bu sektörlerin arasında lokanta işletmeciliği de bulunmaktaydı. Şirket-i Hayriye İdaresi, Boğaziçi Dergisi'nin 1937 Ocak sayısında Mardiros Usta'nın canlı balıklar lokantası ile ilgili yapmış olduğu röportajdan etkilenmiş ve lokantayı 1937 Mayıs ayında kendi bünyesine katmıştır. Bu lokantanın en ilginç özelliği Mardiros Usta'nın müşterilerine balıkları gösterme biçimiydi. Mardiros Usta, iki masanın ara yerinde bir tahta kapağı kaldırarak denize sallandırılmış küçük bir sepet çıkartır ve balıkları gösterirmiş.¹⁷⁹

İstanbuluların taze ve ucuz balık yemesini amaçlayan bu işletme 12 Temmuz 1937'de Sarıyer'de hizmete girmiştir. İlk açıldığında “taze balık gazinosu” olarak adlandırılan lokantanın açılış gecesinde fırka ve matbuat mensuplarına ziyafet verilmiştir.¹⁸⁰

Şirketin himayesi altına alınan lokantada kısa sürede birtakım değişiklikler olmuştur. İsmi "Sarıyer Canlı Balık Lokantası" diye değiştirilmiş, lokantanın içine balıkların canlı canlı yüzdüğü livarlar yapılmıştır. Lokanta, müşterilerini çoğaltmak için müzikli eğlencenin önemini kavramıştır.¹⁸¹ 5 Ağustos 1938 Cumhuriyet gazetesinde verilen ilanda Sarıyer canlı balık lokantasında saat 21'den itibaren meşhur "Ladanny Macar Orkestrası" büyük bir konser düzenleneceği ve akabinde varyete programı ile sabaha kadar caz ve dans olacağı belirtilmiştir.¹⁸²

¹⁷⁸ *Akşam Gazetesi*, 16 Mart 1937.

¹⁷⁹ G. Akçura, *a.g.e.* s. 41.

¹⁸⁰ *Son Posta Gazetesi*, 13 Temmuz 1937.

¹⁸¹ G. Akçura, *a.g.e.* s. 43.

¹⁸² *Cumhuriyet Gazetesi*, 5 Ağustos 1938.

3.3.3 Boğaziçi Mehtap Alemleri

Şirket-i Hayriye, Boğaziçi'ni tanıtmak ve insanların burada eğlenmesini sağlamak amacıyla özel gezi seferleri düzenlemeye başlar. Bu gezi seferlerinin adı da "Mehtap Alemi" olmuştur. İlk mehtap alemi 5 Ağustos 1936 tarihinde düzenlenmiştir. Bu ilk mehtap alemi beklenenden fazla rağbet görmüş, gezinti için hizmete sunulan vapurlara ek olarak üç-dört vapur daha tahsis edilmiştir. Toplam 10 vapurun taşıdığı 5000 yolcu, Bebek-Kanlıca-Emirgân-Beykoz-Büyükdere hatlarına uğrayarak eğlenmişlerdir.¹⁸³

Yapılan ilk aleme, Safiye Ayla ve bestekar Selahattin Pınar katılmışlardır. Yapılan eğlenceli gece seferlerinin başarıya ulaşmasına Boğaziçi'ne gönül verenler oldukça sevinmiştir. Yazarlar ve gazeteciler deniz eğlencelerine rağbetin fazla olmasından dolayı, "Boğaziçi ölmedi, ölmeyecektir. Çünkü kendisine bakan Şirket-i Hayriye gibi bir doktor var..." demişlerdir. Şirket-i Hayriye'nin eğlenceli etkinlikleri sadece gece vakitlerinde sınırlı kalmamıştır. Gündüz ve akşam saatlerinde de sazlı ve cazlı olmak üzere çeşitli programlar düzenlenmiştir. 1938 yazından itibaren "saz" programının esas olduğu vapurlara "caz" programlı vapurlarda eklenmişti. Vapurların "sazlı" ve "cazlı" olarak ikiye ayrılması çeşitli sorunlara sebep olmuştur. Selahattin Güngör, bu mesele hakkında *"bu iki vapurun, anayı evladdan, dayıyı yeğenden, hatta karyı kocadan ayırdığı oluyordu. Caz ile saz arasındaki bu anlaşmazlık, yolculara da sirayet etmişti. Birçok kimseler son dakikaya kadar, cazlıya mı, sazlıya mı bineceklerini kestiremeyerek, iki iskele üzerinde dolaşıp duruyorlardı..."* demiştir. Yazının devamında ise bu sorunun sazlı vapur lehine çözüme kavuştuğunu açıklamıştır.¹⁸⁴

"Nihayet caz gitgide gözden daha doğrusu kulaktan düşmeye başladı. Yolcuların, yarı yolda, birer ikişer, hatta grup grup cazlıdan sazlıya geçtiklerini duyuyorduk. Boğaz suları üzerinde zaman zaman peyda olan bu zenci velvelesi, arası çok geçmeden, suya temas etmiş bir zeytinyağı gibi caz diye söndü. Sazlı vapur o günden beri rakipsizdir! Her arkada bıraktığımız hafta, onun yolcu adedini arttırıyor."

¹⁸³ *Akşam Gazetesi*, 5 Ağustos 1936.

¹⁸⁴ G. Akçura, *a.g.e.* s. 45-51.

3.3.4 Şirket-i Hayriye'nin Plajları (Altinkum ve Küçüksu)

Şirket-i Hayriye, İstanbul'un sosyal ve kültürel etkisine de katkı sağlamak için Altinkum ve Küçüksu plajlarını işletme işine de girmiştir. Turistik açıdan hem kendi şirketinin tanıtımı yapılmış hem de şirketin işlettiği plajlara kalkan özel vapurlar sayesinde taşımacılık alanında da gelir elde edilmiştir. Altinkum Plajı'na sefer yapan "Altinkum" vapuru, Glasgow'da bulunan Fairfield Shipbuilding Cop. tezgâhlarında yapılmıştır. Vapur, yazları 975, kışları ise 886 yolcu alabilmekteydi. Vapurun baş tarafında ayyıldız motifinin uzantısı olacak şekilde değişik süslemeler bulunmaktaydı.¹⁸⁵

Vapurun sefere başlandığı ilk zamanlarda unutkanlık veya ihmal neticesi sonucunda kış tarafındaki İngiliz bayrağı uzun müddet asılı kalmış ve bu nahoş durum kısa süre içerisinde düzeltilmiştir. Haberin basına yansması sonucunda Türk sularında böyle bir durumun olamayacağına kanaat getirilerek İngiliz bayrağı yerine Türk bayrağı çekilmiştir. Altinkum vapuru 54 yıl Boğaz'da sefer hizmeti verdikten sonra 1985'te hizmet dışı bırakılmıştır. Bu vapurun plaja yapacağı seferleri vatandaşa duyurmak ve plajın daha ilgi çekici hale gelmesini sağlamak için çeşitli promosyonlar yapılmaya başlanmıştır. Vatandaşlar, gazete reklamlarıyla bilgilendirilmiştir. 1 Temmuz 1934 tarihli Akşam gazetesinde yer alan haber bu duruma örnektir.¹⁸⁶

"Şirket-i Hayriye Boğaziçi'ne ucuz sefer yapacak!"

Şirket-i Hayriye Sütlüce ve Altinkum Plajları'nın müşterilerine anlaşılarak yeni bir tarife yapmıştır. Plajlara kolaylıkla gidilmesini hedef tutan bu yeni tarife göre vapur ve plaj için yüzde 40 tenzilatlı tek bilet usulü kabul edilmiştir. Evvela bu plajlara vapur ücreti gidip-gelme 37.5 kuruştur. Plaj için ayrıca 25 kuruş alınıyordu. Şimdi plajda bir kahve ücreti de dahil olmak üzere gidip-gelme tek bilet 45 kuruştur."

Altinkum Plaj ve Gazinosu, 1 Temmuz 1930 tarihinde açılmıştır. İşletmenin ilanında, "her gün mükemmel cazband ve hususi dans mahalli" olduğu yazılmaktadır. Plajın adına "Altinkum" denilmesinin ilginç bir hikâyesi vardır. Malik Aksel'in aktarımına göre İstanbul'un işgal döneminde Aksel'in eski lise öğretmeni olan Cemal Bey, öğrencileriyle

¹⁸⁵ B. Evren, *a.g.e.* s. 115.

¹⁸⁶ *Akşam Gazetesi*, 1 Temmuz 1934.

birlikte Rumeli Kavağı'na gezmeye gider. Alanda birlikte yürüyen öğrencilerin bir kısmı daha sonra uzak noktalara gitmeye başlar. Öğrenciler bir süre sonra avuçları dolu olarak gelip ellerindeki altın renkli kumu gösterirler. Öğrencilerden biri öğretmenine buranın adının “Altinkum” olsun der. Bu teklifin herkes tarafından hoşuna gidilmesiyle birlikte Cemal Bey ve öğrenciler Sahil Muhafaza Müdürlüğü’ne, Belediye’ye, Vilayet’e plajın adının “Altinkum” olması için başvururlar, teklif uygun görülüp kabul edildikten sonra da plajın adı Altinkum olur. Plaj, Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi'ni yeniden diriltme projesinin içinde yer alarak 1937 Yazı'ndan itibaren Şirket-i Hayriye'ye devredilir. Bu tarihten itibaren plajın bulunduğu bölgeye (Sarıyer sınırları içerisinde) vapur seferleri ve özel gezi seferleri düzenlenmeye başlanır. Plaja giren ilk kişinin İş Bankası Genel Direktörü Yusuf Ziya Bey olduğu *Boğaziçi* dergisi adına Altinkum Plajı'na giden Selâhaddin Güngör'ün röportajında belirtilmiştir. Güngör'ün röportajında gazinonun sahibi Mehmet Akbaşlı da plajla ilgili bir efsaneyi anlatmıştır: *"Mehmet Akbaşlı, denizde bir noktayı işaret etti: Sıra sıra taşları görüyorsunuz değil mi? Bunları bir hurafeye göre, Altinkum'da hüküm süren eski bir derebeyi denize döşetmiş... Bakın niçin... Derebeyi, Anadolu Kavağı'nda oturan bir prensin kızına gönül vermiş. Kızı, babasından istemiş. Fakat kız babası, ağır basmış: 'Denizi doldursun, yürüye yürüye bizim yakaya gelsin! Kızımı ona vereyim! demiş. Rumeli yakasında oturan Derebeyi cebbar bir adammış, o günden tezi yok, denizi taşlarla doldurmaya başlamış. Karşı yakadaki bunu görünce: 'Anlaşıldı, demiş, sözünü tutacaksın. Kızımı sana veriyorum!' Denizin bir kıyıdan öteki kıyıya taşla döşenmesi böylece yarıda kalmış..."* 1938'de ise *Foto Magazin* dergisinde plaj muhabirliği yapan V. Birson, Altinkum Plajı'nda gördüklerini ayrıntılı bir şekilde aktarmıştır. Birson'a göre plaj bölgesi temiz havası ve deniziyle ön plana çıkmaktadır. Bu doğa güzellikleri karşısında tesisin iptidailiğinin önemi kalmamaktadır. Birson'a göre buradaki en önemli sorun ziyaretçilerin karınları acıktığında yiyecek bulmalarının güç oluşudur.¹⁸⁷

" ... Nerede yemek yemeli? Nasıl karın doyurmalı? Size, yukarı ki gazinoda bulursunuz derler. Evet, rakı, bira, şarap, vermut, Hünkâr suyu namı altında açık şişesi on kuruşa su...

¹⁸⁷ B. Evren, *a.g.e.* s. 268-273.

Her şey bulursunuz. Yalnız yiyecek bulamazsınız. Veyahut tam sıra size gelince yemek bitmiş bulunur. Mezelik konservelik yalancı dolmaya ve beyaz peynire kalırsınız."

Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi'ndeki tanıtım ve bölgeyi kalkındırma hamleleri, Küçüksu Plaj ve Gazinosu'nu işletmeye açmasıyla devam etmiştir. Şirket'in verdiği ilana göre plaj, 1 Temmuz 1939'da açılmıştır. Plaj bünyesinde 300 adet büyük, küçük soyunma yerleri bulunmaktadır. Ayrıca plajın orta kısmına, 50 santim kalınlığında renkli kumlar döşenmiştir. Plajın açılış çalışmalarının devam ettiği sırada bir Şirket-i Hayriye yetkilisi işletme hakkında inşaat hakkında bilgi vermiştir. Görevlinin aktardığına göre ziyaretçiler için dans pisti yapılacak, gazinonun önü palmiyeler ve çiçeklerle süslenecektir. Ayrıca bu bölgenin üzerine geniş bir teras alanı yapılacaktır. Şirket yetkilisi, plaj civarındaki gece hayatını canlandırmak için de çeşitli çalışmalar yaptıklarını da sözlerine eklemiştir:¹⁸⁸

"...Bazı sürprizlerimiz var ki, şimdiden hepsini vermek işimize gelmiyor. Bunlardan, yalnız iki tanesini size söyleyeyim: Hollanda'dan muhteşem bir orkestra ve varyete takımı getirmek niyetindeyiz. Bunlar, çok cazip numaralar yaparak plaja gelenleri eğlendireceklerdir. Ayrıca gondol alemleri tertip etmeyi de tasarlıyoruz. Güzel gitar çalan sanatkârlar, bu gondollarla arzu edenleri Boğaz'da gezdireceklerdir. İki büyük tenis kortu da yaptırıyoruz. Bundan başka, açık hava jimnastikleriyle meşgul olmak isteyenler, aradıkları bütün vesaiti burada bulacaklardır."

Tesisin bünyesinde bulunan gazino, lokanta görevi de görmektedir. Vapur seferleri, plaj ücreti ve üç kap yemeğin ücreti toplam 95 kuruştur. Gazinoda her öğle yemeğinde, öğleden sonra ve gece yarısından sonraya kadar 11 kişilik orkestra takımı en güzel parçaları çalacaktır.¹⁸⁹

Altinkum Plajına vapurla gelecek olanlara yapılan çeşitli promosyonlar Küçüksu Plajı içinde devam ettirilmiştir. Vapurla plaja geleceklere vapur biletlerinde indirim yapılmış, plaja girişte de ayrıca bilet kesilmemiştir. Bunların haricinde Şirket, bir adet ücretsiz meşrubat içme hakkını da vatandaşlara sunmuştur. 1940'lı yıllarda ise Şirket-i Hayriye vapurları müşterilerini sabah saatlerinde Köprü'den alıp Küçüksu'ya götürüyor, onların

¹⁸⁸ Z. Toprak vd., *a.g.e.* s. 115.

¹⁸⁹ *Haber Gazetesi*, 30 Haziran 1939.

gün içinde denize girip güneşlenmesini bekledikten sonra da akşam vakti tekrardan Köprü'ye geri götürüyordu. Müşteriler için oldukça kullanışlı olan bu tarifenin ömrü uzun soluklu olmamıştır. İstanbul'daki kara yolu bağlantılarının çoğalması ve otomobil kullanımının yaygınlaşmaya başlamasından dolayı vatandaşlar uzun vapur yolcuklarından ziyade kara yoluyla plajlara gitmeyi tercih etmiştir.¹⁹⁰

3.3.5 Şirket-i Hayriye'nin Seyyar Satıcıları

Şirket-i Hayriye vapurlarında birçok farklı ürün satan seyyar satıcılar bulunmaktaydı. Bu satıcılar, yolcuların dikkatini çekmek için avazı çıktığı kadar bağırarak kendi ürününü tanıtır: *“Bayılana nane, ayılana limon; haysiyetli nane şekeri!”*, *“Her derde devâ kantaron yağı”*, *“Diş ağrısına karanfil, romatizmaya kekik yağı”*, *“Sünnet-i seniyye muktedilerine hacı yağı”*, *“Ayakları üşüiyene hâlis yünden örgü çorap”*, *“Acıbadem kurabiyesi, acıbadem (II. Dünya Savaşı yıllarında acıbadem kurabiyesi niyetine fındıktan yapılıp, üstüne badem yerine Arabistan fıstığı (yer fıstığı) konulan kurabiyeler satılmaktaydı.)* İlerleyen yıllarda ise seyyar satıcılar ürün yelpazesini genişletmiş; kırtasiyeden, mutfak eşyasına, saatten tamirat aletlerine, gece lambalarından, çocuk kitaplarına kadar birçok ürünü vapurdaki yolculara teatral bir eda ile pazarlamışlardır. Ayrıca vapurlarda dilenciler ve sakat çocuklarının acıklı hikâyesi üzerinden para kazanmaya çalışan kadınlarda bulunmaktadır. Ayrıca vapurdaki yolcuların dikkatini çeken bir başka detayda suyun üzerinde süzülen ve vapurun hızına yetişmeye çalışan Boğaz'ın yunus balıkları olmuştur. Bu olaya birçok defa şahitlik eden Ahmed Yüksel Özemre o günleri şöyle aktarmıştır:¹⁹¹

“Bu vapurlarda yolcuların ilgisini en çok çeken şey ise yunus balıklarının vapurla yarışmalarıydı. Bunlar senenin belirli zamanlarında Üsküdar'dan kalkan hemen hemen her vapura genellikle sürüler halinde ve Kızkulesi açıklarından İstanbul limanının girişine kadar zıplaya zıplaya refâkat ederlerdi. Yolcuların bunları seyretmek üzere vapurun bir yanında toplanmaları vapuru tehlikeli biçimde yana yatırdığında da kaptan, vapurun aynı tarafında toplanmamaları hususunda, yolcuları megafonla uyarmak zorunda kalırdı.”

¹⁹⁰ B. Evren, *a.g.e.* s. 116.

¹⁹¹ A. Y. Özemre, *a.g.e.* s. 71-72.

3.3.6 Şirket-i Hayriye'nin Vedası

Yapılan bütün reklamlar, kampanyalar ve eğlenceli vapur sefalarına rağmen Şirket ekonomik anlamda düzlüğe çıkamadı. 1934 ve 1938 yıllarında müşterilere yapılan iki büyük indirim bile vapurlara beklenen ilgiyi sağlayamadı. O yıllarda Boğaziçi semtlerinin karayollarıyla birbirine bağlanması, otobüs seferlerinin artış göstermesi ve vatandaşların otobüsleri kısa sürede benimsemesi vapura olan ilgiyi azaltmıştı. Şirket, artan masraflar neticesinde hizmetlerinin zamlanmasını hükümetten talep etti fakat hükümet bu isteği geri çevirdi. Böylece şirket ortakları, gelirin gideri karşılamadığını görünce, 19 Haziran 1944 günü olağanüstü toplantı yaptı ve Şirket'in, Ulaştırma Bakanlığı'na devredilmesine karar verdiler. Memur emeklileri hakkında çıkan anlaşmazlık sonucunda devir işlemi gecikti. Mukavelenin imzası geri kalınca da dönemin Ulaştırma Bakanı Ali Fuat Cebesoy gemilere el koydu ve Temmuz 1944'te Şirket-i Hayriye tarihe karıştı.¹⁹²

3.4 Kadıköy'ün Vapurları

İstanbul halkı için vapurlar sadece deniz taşımacılığı yapan ulaşım araçları niteliğinde değildi. Vapurların ortamı, yapılan sohbetler ve semtlerdeki iskeleler şehir kültürünün oluştuğu kamusal mekân olma vasfına sahipti. Vapurların varlığı, deniz kenarında bulunan semtler ve yalıda oturanlar için ayrı bir önem arz etmekteydi. Vapurlar uzaktan görüldüğü zaman yalı halkı balkona, pencerelere koşar, vapur kaptanlarını selamlardı. Eğer kaptanın da yalıda oturanlarla tanışıklığı varsa o da dostlarını düdük çalarak selamlardı. Kadıköy ve Adalar'da ilk kez 1846'da vapur işletilmeye başlanmıştır. 1864'te devlet eliyle Marmara hattı için kurulan Fevâid-i Osmaniye adlı vapur işletmesine tersaneden iki küçük vapur verilmiştir. Birkaç sene sonra bu vapurlar çalışamaz hale gelmiş ve İngiltere'den ahşap tekneli üç vapur ısmarlanmıştır. İsmarlanan vapurlar gelinceye kadar Marmara'nın vapur işletme hakkı Şirket-i Hayriye'ye verilmiştir. İngiltere'den ısmarlanan vapurların 1875'te gelmesiyle birlikte, Kadıköy ve Ada seferleri bir süre için düzene girmiş ve rahatlamıştır. Abdülaziz saltanatının sonuna doğru, 1876'da Fevâid-i Osmaniye'nin adı İdare-i

¹⁹² G. Akçura, *a.g.e.* s. 57-58.

Aziziye'ye çevrilmiş, Abdülaziz tahttan indirildikten sonra da vapur işletmesinin adı İdare-i Mahsusa olmuştur. İdare-i Mahsusa yönetimi, Meşrutiyet'e kadar İstanbul halkı tarafından yeterli görülmeyecek, vapurların eskiliği, yolsuzluğu ve pislği eleştirilecekti.¹⁹³

İdare-i Mahsusa'nın meşhur "Ferah" vapuru, İstanbulluların hafızasında önemli bir yer edinmiştir. Hüseyin Rahmi Gürpınar'ın 1901'de yazdığı Nimetşinas romanının başlangıç kısmı "Ferah" vapurunun Kadıköy iskelesinden kalkışıyla başlamaktadır.¹⁹⁴

"Mevsim şubat, hava hafif lodos. Beşi çeyrek geçe postasını icraya hazırlanan Ferah, Kadıköy İskelesinden fekk-i rabıtaya istical (iskeleden kalkmak için acele etmek) gösterir gibi hafif hafif sallanıyor. Vapurun bacasının tüttüğünü, hele düdüğü öttüğünü, sallandığını uzaktan işiten gören müşteriler de ha gitti, ha gidiyor gibi bir telaş, koşan koşana... Bilet kulübesinin önünde hanım, madam, kokona, polis, bey, efendi, mösyö, esnaf, köylü gibi ecnastan müteşekkil bir izdiham...

Her kafadan bir ses:

- *Biletçi çabuk et, kaçırıyorum.*
- *Ah burada sıkısdım kale! Ne içeri giriyorum ne disarda çıkıyorum. Ligora bre... Biz oturmadan o kaçacak...*
- *Biletçi hu! Ezildim, ayağıma da bastılar... Şu bilet parçalarını alıncaya kadar anamdan emdiğim süt burnumdan geldi... Çeyreğin üstünü çabuk ver ayol... Bir ben, bir Mestinaz, bir de Ferhat Ağa...*

İstanbul tarihinde unutulmaması gereken vapurlardan diğerleri ise; 1904'te Almanlar tarafından yaptırılan, Alman Anadolu-Bağdat Demiryolu İşletmesi'ne bağlı, Haydarpaşa ile İstanbul arasındaki ulaşımı sağlamak amacıyla üretilen Bağdat, Basra ve Halep vapurlarıdır. Bu vapurlar bembeyaz rengiyle, zarif görüntüleriyle ve süratli olması dolayısıyla İstanbul halkının hayranlığını kazanmıştır. Ayrıca bu vapurların bütün kamaraları birinci mevki düzeyindedir. Sadece Almanlara yaptırılan vapurlar bunlarla sınırlı kalmamıştır. Seyr-i Sefain İdaresi, Meşrutiyet döneminde Almanlara dört vapur

¹⁹³ Adnan Giz, *Bir Zamanlar Kadıköy*, İletişim Yayınları, İstanbul 1998, s. 28-29.

¹⁹⁴ Hüseyin Rahmi Gürpınar, *Nimetşinas*, Atlas Kitabevi, İstanbul 1965, s. 1.

ısmarlamıştır. Yapımları 1915'te biten bu vapurlar ilk önce Almanlar tarafından teslim edilmemiş ve donanma hizmetinde kullanılmıştır. Savaş esnasında biri batmış, üçü de savaştan sonra teslim edilmiştir. Kınalıada, Maltepe ve Pendik adları verilen üç vapur, bir süre Gemlik, Mudanya gibi yakın hatlarda hizmet vermiş sonra da Adalar ve Kadıköy kadrosuna alınmışlardır. Görüntü bakımından gayet güzel ve dalgalara dayanıklı bu vapurlar, savaş döneminde kullanıldığı için emsalleri kadar sağlam olamamış ve uzun yıllar hizmet verememiştir. Meşrutiyet'ten sonraki en önemli gelişmelerden birisi, 1910'da kurulan ve bugünkü Deniz Yolları İşletmesi'nin temelini oluşturan Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin kurulmasıdır. Bu idare, limanlar arası seferlerle birlikte Kadıköy ve Marmara hattının işletilmesini de himayesine almıştır. İyi bir şekilde yönetilen bu idare, arka arkaya çıkan savaşlar sebebiyle hizmette sıkıntıya düşmüştür. 1911'in Seyr-i Sefain güz tarifesine göre, Köprü'den Haydarpaşa ve Kadıköy'e günde 22, Adalar'a 12, Moda, Kalamış, Fenerbahçe'ye altı sefer yapılmaktadır. Bazı ada vapurları da Kartal, Pendik ve Yalova'ya kadar gitmektedir. Gene 1911'in güz tarifesinde Köprü-Kadıköy-Adalar seferi 80 dakika sürmektedir. Bunun yanı sıra Kumkapı, Yenikapı, Samatya ve Bakırköy'e uğramak şartıyla Yeşilköy'e kadar vapur hattı işletilmektedir. Köprüden 8.30'da kalkan vapur bu iskelelere uğrar ve 9.55'te Yeşilköy' varır.¹⁹⁵

Bu yıllarda Kadıköy ve Marmara hattı yolcularının en çok beğendiği ve tercih ettiği vapurlar arasında "Basra" ve "Burgaz" isimli vapurlar bulunmaktaydı. "Burgaz" vapuru Fransa'da inşa edilmiş ve 1912'de İstanbul'a gelmişti. Devrinin diğer vapurları olan Moda ve Kadıköy vapurlarından hızlı olması onu bir adım daha öne taşımaktaydı. Bu dönemde hizmet veren Moda vapuru, 1967'ye kadar hizmet vermiş ve aynı yıl çürüğe çıkartılmıştır. 54 sene İstanbullulara hizmet veren Kadıköy vapuru ise feci bir kaza geçirerek emekli olmuştur. 1 Mart 1966'da Boğaz'da çarpışan iki Rus tankerin çarpışmasıyla denize dökülen mazotlar, limanı ve iskelelerin bulunduğu yeri kaplamıştı. Aynı günün gecesinde Kadıköy vapuru, 23.45 seferini yapmak üzere Galata Köprüsü'nün Kadıköy iskelesinde durmaktadır. Vapur dolu olmasına rağmen tehlikeli durum sebebiyle hareket ettirilmemiştir. Bu esnada iskele çevresinde denizin alev aldığı görülmüş ve bir müddet sonra da vapur ve iskele tutuşmaya başlamıştır. Vapurun tutuştuğunu gören halk canhıraş

¹⁹⁵ A. Giz, *a.g.e.* s. 29-33.

şekilde vapuru terk etmiş fakat Kadıköy vapuru tamamen yanmıştır. 1918’de ise Bağdat vapuru, sisli bir havada Adalar’a giderken Mühürdar kıyılarındaki kayalara çarpmış, yolcular büyük bir felaketin eşiğinden dönmüştür. Havanın sisli olmasından dolayı kazayı göremeyen fakat bağışmaları duyan Kadıköy halkı, sahile koşarak yolcuları kurtarmıştır. Galata Köprüsü ile Moda arası mekik dokuyan yandan çarklı bu vapur, Moda iskelesine yanaştığında birçok önemli ismi indirmektedir. Bunlar arasında; vapurun gediklisi Nazmi Acar ve kardeşi Togo Savrunoęlu, Zeki Rıza Sporel, kardeşi Arif Sporel, ortağı Edward, Tevfik Taşçı, gazeteci Ümid Deniz’in babası Müfid Necdet, Bal Mahmud, Ticaret Odası Umumi Kâtibi Mahmud Pekin, Caddebostan’da oturan denizcilik tarihimizin ilk yazarlarından Ali Rıza Seyfi bulunmaktadır. Cumhuriyet’in ilk yıllarında ise Seyr-i Sefain İdaresi’nin İngiltere’den köhne “Büyükada” vapurunu alması büyük tartışmalara sebebiyet vermiştir. Dönemi için oldukça büyük para sayılan 220.000 liraya alınan vapurun onarımı da 60.000 liraya mal olmuştur. Bu lüks ve yaşlı vapur fazla kömür yaktığı için kısa sürede elden çıkarılmıştır. Aynı dönemde Seyr-i Sefain İdaresi dahilinde bulunan şehir hatları vapurları şunlardır: (Padilli) Yandan Çarklılar: Haydarpaşa-Fenerbahçe, Neveser-İhsan, Anadolu, Halep-Bağdat-Basra - Pervaneliler: Yakacık, Moda-Burgaz-Kadıköy, Kınalıada-Maltepe-Pendik. Vapurlardan Haydarpaşa ve Fenerbahçe İngiltere’de, Neveser ve İhsan ise Tuna nehrinde çalıştırılmak amacıyla Budapeřte’de yapılmıştır. Cumhuriyet devrine epey yaş almış bir şekilde giren bu dört vapur, genellikle Anadolu- Adalar hattında faaliyet göstermiş, yolcu sayısının azaldığı gece seferlerinde de Haydarpaşa- Kadıköy hattında hizmet vermiştir. Gene Cumhuriyet Dönemi’nin ilk yıllarında Fransızlara Burgaz tipi iki vapur daha ısmarlanmıştır: Heybeliada ve Kalamış. İkinci Dünya Savaşı’ndan önce de Almanlara iki vapur ısmarlanmıştır: Ülev ve Suvat. Bu vapurlar; lodosa dayanıklı ve oldukça konforlu gemilerdir.¹⁹⁶

3.5 1950’li Yıllarda Vapurlar

Sayfiye bölgelerine 1950’li yıllarda rağbetin artmasıyla birlikte vapur seferlerinde de bir hareketlenme meydana gelmiştir. Adalar’a ve Boğaz’a daha yoğun bir şekilde gitmeye başlayan İstanbullular için yeni vapurlar inşa edilmiş ve hemen seferlerine başlamışlardır.

¹⁹⁶ A.g.e. s. 28-34.

İstatistik Müdürlüğü'nün 1954 Yaz verilerine göre, pazar ve tatil günlerinde yaklaşık 400 bin İstanbullu sayfiye yerlerine gitmiştir. Bu sayı dönemin İstanbul nüfusunun yaklaşık üçte birine denk gelmektedir. Aynı verilere göre, Adalar ve Yalova'ya 42 bin, Florya ve Yeşilköy'e 45 bin, Kalamış-Bostancı hattına 35 bin, Bebek ve Emirgan bölgelerine ise 25 bin yolcu seyahat etmiştir. Deniz filosunun genişlemeye başlamasıyla beraber 1952 Ekim'in de "Paşabahçe" vapuru denize inmiş ve ilk seferini yapmıştır. Halk tarafından oldukça ilgiyle karşılanan "Paşabahçe" vapuru, Denizcilik Bankası tarafından İtalya'da Taranto'nun Cantieri Navale di Taranto tezgahlarında yaptırılmıştır. Bu vapur, iki dizel motora sahiptir ve saatte 18 mil hızıyla da diğer hizmet veren vapurların en hızlısıdır. Ayrıca yolcu kapasitesi bakımından da diğer vapurlara göre biraz daha yüksektir. Paşabahçe, sadece Boğaziçi ulaşımında hizmet vermemiş, Adalar'a da sefer yapmıştır. İstanbullular, yine aynı dönemde iki yeni vapurla daha tanışmıştır: Fenerbahçe ve Dolmabahçe. Halk arasında "bahçe tipi" olarak tanımlanan bu vapurların varlığı çeşitli söylentilere sebebiyet vermiştir. Vatandaşlar, bu yeni vapurlar hizmete girdikten sonra Yalova'da ve Adalar'da ev fiyatlarının artacağını, yazın bu bölgelerde kiralık evlerin zor bulunacağını iddia etmişlerdir. Çünkü bu vapurlarla birlikte daha çok insan sayfiye yerlerine hızlı bir şekilde taşınacaktır.¹⁹⁷

1950'li yılların vapur kültüründeki önemli değişikliklerden birisi de nüfusun artması sebebiyle vapur sefer sayılarının ve semt limanları sayılarının artırılmasıdır. 1950'li yıllara denk düşen semt limanlarının artırılması serüveni, Anadolu Yakası'nda; Caddebostan, Erenköy, Fenerbahçe semtleriyle başlamış, Avrupa Yakası'nda ise Yenikapı ve Samatya semtlerine yapılan limanlarla devam etmiştir. Çoğunlukla *Beylerbeyi* veya *Çengelköy* gibi orta ve küçük vapurlar, yazları Galata Köprüsü'nden hareket edip Moda, Kalamış, Caddebostan, Suadiye'ye uğrayıp Adalar'a gitmişlerdir. Yeni yapılan iskelelerden dolayı uzayan yolculuklardan İstanbullular hiç şikâyetçi olmamıştır.¹⁹⁸

¹⁹⁷ G. G. Özkan, S. Korucu, *a.g.e.* s. 30-39.

¹⁹⁸ *A.g.e.* s. 408.

3.5.1 Arabalı Vapurlar

1950'lerin İstanbul vapur kültürüne yeni giriş yapan unsurlardan birisi de "arabalı vapurlar" olmuştur. 1952'de Denizcilik Bankası'nın kurulmasıyla Haliç, Camialtı, Hasköy ve İstinye Tersanelerinde büyük gemilerin yapımı için inşaat faaliyetlerine girildi. Bu faaliyetlerin sonucu olarak 1954'te Haliç Tersanesi'nde ilk arabalı vapurumuz *Kartal* inşa edilmiştir. İlk arabalı vapurumuzun içine hurdaya çıkan bir geminin ana makinesi ve kazanı yoğun bir tamirata uğrayarak monte edilmiştir.¹⁹⁹

Bu vapuru, aynı iskelede inşa edilen *Kabataş* izlemiştir. İstanbul'da otomobil kullananların sayılarının artmasıyla birlikte bir yakadan diğer yakaya arabayla seyahat etmek oldukça popüler bir etkinlik olmuştur. Özellikle hafta sonlarında ve yılbaşı gibi özel günlerde iskelelerin önünde uzun kuyruklar meydana gelmiştir. Bu dönemdeki yoğunluktan dolayı arabalı vapurların seferleri sıklaştırılmıştır fakat bu çaba da sorunun çözümüne yeterli olamamıştır. Bunların yanı sıra vapurları bekleyenler arasında çıkan kavgalar ve birkaç adli olayın yaşanmasının sonucunda Denizcilik Bankası olaylara müdahale etmek zorunda kalmıştır.²⁰⁰

3.5.2 Ada Vapuru'nun Zamlı Fiyatları

İstanbul'un nüfusunun artmasıyla birlikte toplu taşıma araçlarında da yoğunluk artmıştır. Özellikle hafta sonları ve bayram günlerinde vapurlarda ve otobüslerde yer bulmak oldukça zorlaşmıştır. Kalabalık olan ulaşım araçlarından biri de Ada vapurları olmuştur. Vapurlardaki kalabalığı fırsat bilen büfeciler, ürünleri her zamankinden pahalıya satmaya kalkmıştır. 1953 vapur büfesi tarifesine göre 15 kuruş olan çay pazar günü 20 kuruşa, 20 kuruş olan gazoz 25 kuruşa çıkmıştır. Bu zamlı fiyatlara itiraz eden vatandaşlara büfeciler "Pahalı geliyorsa içmezsiniz" cevabını vermiştir. Bu yıllarda büfecilerin zamlı fiyatlarından yaka silken orta sınıf Adalılar yanlarında kumanyalar getirerek karınlarını doyurmuşlardır. Bu tatsız durum sadece Ada vapurları için geçerli olmamıştır. İstanbul'un

¹⁹⁹ Orhan Berent, Murat Koraltürk (der.), *İskeleyle Yaşanan... Denizler, Gemiler, Denizciler*, İletişim Yayınları, İstanbul 2013, s. 395.

²⁰⁰ G. G. Özkan, S. Korucu, *a.g.e.* s. 410-411.

diğer vapur hatlarında da vatandaşlar hafta sonu ve bayramlarda büfe ürünlerine yapılan zamlara tepki göstermiş, bayat çay ve kötü servisten şikâyet etmişlerdir.²⁰¹

3.5.3 Ada Vapuru Yolcuları

Vapur seferleri arasında yolcuların en fazla vakit geçirdiği seferlerden birisi olan Adalar seferindeki vapur maceraları diğer seferlere göre bir hayli fazladır. Mesaisi bitip akşam Adalar'a dönmek zorunda olanlar genellikle orta yaş ve üzeri erkeklerdir. Yolcuların büyük bölümü Beyoğlu, Eminönü, Karaköy, Beyazıt ve Kapalıçarşı'daki hanlarda, yazıhanelerde çalışan insanlardan oluşmaktadır. Ayrıca Heybeliada Sanatoryumunda çalışan görevliler, tedavi görenler ve hasta yakınları da bu vapurların değişmez isimleri arasındadır.²⁰²

Adalar nüfusunun kozmopolit yapısı vapurlarda satılan dergilere de yansımıştır. Vapurlarda satılan dergi ve gazeteler arasında; “*La Mode, Image, Life, Look, See, Pix, Vogue, Post, Film, Ici Paris, Journal Dorian, Jamanak, Selection, Readers Digest, Photoplay, Scre, Collection, Popular Photography, Modern Romance* vb.” isimli yayınlar bulunmaktadır. Ada vapurlarında bolca seyyar satıcı, dilenci ve Çingene şarkıcılar da bulunmaktadır. Bu güzergahın uzun yolculuk süreleri oldukça meşhurdur. Galata Köprüsü’nden kalkan vapur bazı zamanlarda iki saat on beş dakikada Heybeliada’ya varmaktadır.²⁰³

Bu uzun yolculuk esnasında yolcular; siyaset, sanat, spor ve gündelik yaşama dair sohbetler eder. Bazen de bu sohbetlerin dışında kendilerine başka meşgalelerde bulmuşlardır: Kumar. 1956 yazında vapurun تنها köşelerinde poker ve briç oynayan on bir kişi yakalanmıştır. Bu kişilerden dokuzu ticaret erbabı, ikisi de çevresinde saygın kabul edilen isimlerdir. Sadece eğlence amacıyla kâğıt oynadıklarını, kumarla hiçbir ilişkilerinin bulunmadığını söylemişlerdir ancak üzerlerinden fazla sayıda fiş çıkması sebebiyle adliyeye sevk edilmişlerdir. Ada vapurlarının bir diğer müdavimleri de hırsızlar olmuştur. Genellikle yaz aylarında Ada'ya tatil ya da günübirlik gelen misafirlerin yoğun olduğu günlerde ortaya çıkan bu hırsızlar, bakımlı ve güzel bayanların kalbine girerek hedeflerine

²⁰¹ A.g.e. s. 40-41.

²⁰² *Zaman Gazetesi (Akşam Postası)*, 13 Aralık 1951.

²⁰³ Selçuk K. Emre, “Bir Ada yolculuğu” *Zaman Gazetesi (Akşam Postası)*, 26 Eylül 1951

ulaşmaya çalışmışlardır. Gayet şık giyimli ve bakımlı hırsızlar, güzel ve hoş hanımların yanına oturarak sohbet etmeye başlarlar. Onları etkilemek için hoş sözler söylerler, modadan, popüler şarkıcılardan, mevsimin güzelliklerinden bahsederler. Bu sırada da hanımların çantalarından cüzdanlarını ve değerli eşyalarını çalarlar. Bu hırsızlardan kimisi iskeleye varıncaya kadar fark edilmeyip amacına ulaşmıştır. Kimisi de vapur iskeleye yanaşmadan fark edilmiş ve iskelede bekleyen polisler teslim edilmiştir. Sonraki süreçte ise ilk vapurla şehre götürülüp savcının önüne çıkartılmışlardır.²⁰⁴

3.5.4 Mevkilerin Kaldırılması

Şehir Hatları vapurlarında yolcular arasında uygulanan ve sınıfsal farkları ortaya çıkartan lüks mevki, birinci ve ikinci mevki gibi uygulamalar 1954 sonbaharında ortadan kaldırılmıştır. Vapurlardaki bu uygulamanın kalkmasından birkaç ay önce Melih Cevdet Anday, ada vapuruna binmiş ve mevkileri dolaşarak gözlemlerini aktarmıştır. Anday, ikinci mevki güvertede oturanların vapur Sarayburnu’nu geçer geçmez kemancı Halit’le, hanende İbrahim Tokses’in şarkılarıyla yolculuk ettiğini söylemektedir. Uyuyanlar, acıkıp birkaç parça bir şeyler atıştıranlar, “Beş Vakit Namaz Hocası” gibi kitaplar ve “Saatli Maarif Takvimi” satan amcalar ikinci mevkide yolculuk etmektedir. Birinci mevkinin güvertesinde ise yüksek sesle şakalaşan altı yedi lise öğrencisi, tıraş sabunları satan seyyar satıcı ve altta, pervane üstünde konyak içip sohbet eden bir grup bulunmaktadır.²⁰⁵

Mevkilerin kaldırılması beraberinde vapur biletlerine zamlı tarifeleri de getirmiştir. Bu yeni duruma kalburüstü tabakaya mensup İstanbullular itiraz etmişlerdir. Düzgün ve şık giyimli vatandaşlar taşradan yeni gelenlerle aynı salonda vapur yolculuğu yapmak istememişler fakat zaman içerisinde bu yeni düzenleme halk tarafından benimsenmiştir.²⁰⁶

3.6 Edebiyatımızda İstanbul Vapurları

19. yüzyılın ortalarından itibaren şehir içi ulaşım noktasında vapurlardan yararlanmaya başlayan İstanbul halkı için vapurlar salt ulaşım aracından çok öte bir konumdaydı. Yıllar içinde şehrin sosyal ve kültürel yapısının içinde barınan bir vapur olgusu ortaya çıkmıştı.

²⁰⁴ G. G. Özkan, S. Korucu, *a.g.e.* s. 41-43.

²⁰⁵ Melih Cevdet Anday, “Ada Yolculuğu Safâsı”, *Akşam Gazetesi*, 22 Haziran 1954

²⁰⁶ G. G. Özkan, S. Korucu, *a.g.e.* s. 410.

Vapur seyahatlerinde gerçekleşen sohbetler, vapur kaptanları ve işçileri, vapurların güzergahları ve iskeleleri kent belleğinin önemli bir parçası olmuştur. Bu kültürel ve toplumsal birikimden elbette edebiyatçılarımız da faydalanmıştır. Vapurun geniş kitlelerce toplumsal bir ulaşım aracına dönüşmesi, nüfusun artmasıyla beraber sefer sayılarının ve iskelelerinin artması ve bu vesileyle pek çok semtin sayfiye yerinden şehre dahil olması vapur kültürünün oluşmasına vesile sağlamıştı. İstanbul sosyal hayatında vapurları ilk konu edinenler edebiyatçılardan önce gazeteciler olmuştur. Tanzimat Dönemi'nin önemli gazetecilerinden Basiretçi Ali Efendi, döneminin İstanbul'u hakkında haberler anlatırken şehrin vapurlarına da değinmiştir. Vapurlarla ilgili yapmış olduğu haberlerden birisi ölümle sonuçlanan vapur kazasıdır.²⁰⁷

“Dün ahıbbadan bir zat haber veriyor ki geçen sabah Kadıköyü'ne giden vapurda bir ateşçi davlumbaz üzerinde ve kenara pek yakın surette oturmakta iken, Sarayburnu akıntısında denize düşüp her ne kadar çalışılmış ise de kurtarılamayıp biçare dikkatsizlik uğruna feda-yı can etmiştir.”

Kadıköy ve Bakırköy'de yaşayan Ahmed Rasim'de, sık sık Şirket-i Hayriye vapurlarını kullanmaktadır. Bu vapurlar hakkında gazetelerde ve *Şehir Mektupları*'nda sıkça bilgi vermiştir. Vapurları, İstanbul'un canlı hayatının bir parçası olarak anlatmıştır. Kaleme aldığı vapurların çoğu Kadıköy-İstanbul arasında sefer yapan vapurlardır. Rasim, bu vapurlarda erik ve simit satan seyyar satıcıların bulunduğunu, memurların terbiyeli ve kaptanların düzenli olduklarını söylemiştir. Bunun dışında vapurların Galata Köprüsü'nden Kadıköy'e yarım saatten önce varamadıklarına şaşırdığını, vapurların bu kadar hantal olduklarını tahmin etmediğini dile getirmiştir.²⁰⁸

Yakup Kadri Karaosmanoğlu'da bir dönem Ahmet Haşim'le aynı semtte oturduğu için akşam 6 vapuruyla Cağaloğlu'ndan Kadıköy'e birlikte dönerler. Bu vapur yolculuğunda

²⁰⁷ Haluk Öner, “Bir İstanbul Mekânı Vapur ve Türk Edebiyatı”, *Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl: 4, Sayı: 11, Haziran 2017, s. 211-212.

²⁰⁸ Ahmet Rasim, *Şehir Mektupları*, Lacivert Yayıncılık, İstanbul 2007, s. 53.

Yakup Kadri'nin aklında kalan en önemli hatıra Haşim'in vapurda gördüğü bir kadına âşık olması ve akşam vapuruna heyecanla binmesidir.²⁰⁹

“Ona her şey hoş görünürdü. Zira, o genç kızla bir vapurda beraberdir. O anda bir fırtına çıkıp vapur batsa ne zarar. Onunla birlikte boğulacaktır.”

Bu vapur macerasından sonra Haşim, genç kız ve Yakup Kadri birlikte gezerler. Olayın üzerinden biraz zaman geçtikten sonra Haşim, genç kızla ilişkisini sonlandırır ve sonlandığı her ilişki sonrasında soluğu rıhtımdaki Acemin Kahvesi'nde alır.²¹⁰

“Moda ve Fenerbahçe gezintilerimizin de artık tadı kalmamış, Haşim ise her gönül macerasından sonra olduğu gibi Kadıköy'ün iskele caddesindeki Acemin Kahvesi'ne çekilmişti. Burada bir yandan da tavla oynar; bazı günler de kahve halkının mahalle dedikodularını dinlemek, hatta araya bizzat kendisi bu dedikoduların en tuzlu ve biberlilerini yapmakla avunurdu.”

Yakup Kadri, İşgal yıllarındaki İstanbul'un genel atmosferini vapurlar aracılığıyla bizlere aktarmıştır. İstanbul'un havasının bozulduğunu, önceleri herkesin birbirini tanıdığı küçük bir mahalleye benzettiği Kadıköy vapurunun yabancı insanlarla dolup taşıdığını anlatır.²¹¹

“Kadıköy vapuru bir vakitler, benim için bizim mahallenin başlangıcı gibi bir şeydi. Muayyen saatlerde bütün tanıdıklarım orada rastgelirdim. Tanımadıklarım arasında da aşına olmadığım veya görmeğe alışmadığım hiçbir yüz yoktu. Bu sefer ise üç buçuk yıl evvelkinin tamamıyla aksine olarak bu vapur hep yedi kat yabancılarla doluydu. Etrafıma bel bel bakınıyordum: Bir takım zenci ve Hintli askerlerden, İngiliz ve İtalyan subaylarından ve Türkçeden maada her türlü diller konuşan ne olduğu belirsiz insan kalabalığından başka bir şey göremiyordum. Gerçi, bu kalabalığın içinde Türkler de yok değildi. Fakat, bilmem neden hepsinin ikinci üçüncü plana atılmış bir hali vardı. Hepsi bencileyin bir sığıntı ruhu, bir sığıntı eksikliği taşıyor gibiydi.”

²⁰⁹ Yakup Kadri Karaosmanoğlu, *Gençlik ve Edebiyat Hatıraları*, Bilgi Yayınevi, Ankara 1969, s. 127.

²¹⁰ *A.g.e.* s. 130.

²¹¹ Y. K. Karaosmanoğlu, *Vatan Yolunda*, İletişim Yayınları, İstanbul 1986, s.35.

Yakup Kadri, Milli Mücadele’yi destekler mahiyette İkdâm gazetesinde yazılar yazmaktadır. Bir gün Bab-ı Ali’deki gazetesine gitmek için rıhtımdan vapura yürüyen Yakup Kadri, vapurların çalışmadığını ve şehirde olağanüstü bir durum olduğunu yazmaktadır.²¹²

“Kadıköy’deki evimden çıkıp İstanbul’a geçmek için vapur iskelesine giderken bir de baktım ki, sokaklar tek-ü تنها, evlerin kapıları pencereleri sımsıkı kapalıdır. Ne acayip ha! Dememe kalmadı; bir takım beyaz getirli ve beyaz takkeli İngiliz bahriyeli askerlerin köşe başlarını tutmuş olduklarını gördüm.”

Vapurlar, kurgusal hikayelerin de konusu olmuştur. Ziya Osman Saba’nın, 1940’lı yılların İstanbul’unu, İstanbullu anlatıcı-yazara anlattırdığı Neveser (1952) hikâyesi, ismini şehir hatları vapurundan almıştır. Neveser vapuru, İşgal ve Milli Mücadele yıllarının, Cumhuriyet’in erken dönemlerindeki toplumsal ve siyasal değişimin tanıklığını yaşayan bir figürdür. Anlatıcı-yazar, vapurda yapmış olduğu yolculuklarda gözlemlediği insanların dönemsel koşullar içinde nasıl değiştiğini açıklar.²¹³

“Bir sabah Moda burnunu dönünce, İstanbul limanına dostluk ziyaretleri yapmaya yeni yeni başlamış yabancı harp gemilerinden biriyle karşılaşıyorduk. Bir sabah orta salonun aynalarında her zamanki yüzüm, başımda bir mektep kasketiyle görünüyor, şapka kanunu çıkmış oluyordu. Aylar geçiyor, bir gün vapurunun burnuna adını -artık her türlü yanlış okumayı önleyerekten- Latin harfleriyle yazıyorlar ve yeni NEVESER yine eski nisan sabahlarına benzer bir nisan sabahı, yine eski haziran öğlelerini andıran bir haziran öğlesi, yine eski eylül akşamlarından farksız durgun bir eylül akşamı beni Kalamış’tan Köprü’ye, Köprü’den Kalamış’a götürüp getirmekte eskisi gibi devam ediyordu.”

Haldun Taner’de, “Sebati Bey’in İstanbul Seferi” (1948) hikâyesinde baş karakter emekli Sebati Bey’in yalnızlığını ve yabancılaşmasını en iyi ifade eden mekân vapurlardır. Sebati Bey’in zorunlu bir İstanbul seyahatinde bindiği Haydarpaşa vapurunda gördükleri

²¹² A.g.e. s. 52.

²¹³ Ziya Osman Saba, *Mesut İnsanlar Fotoğrafhanesi Değişen İstanbul*, Varlık Yayınları, İstanbul 1992, s. 62.

onu oldukça rahatsız eder. Vapurun kalabalık olması, insanların pis görüntüsü ve görgüsüzlükleri onu kızdırır:²¹⁴

“Dünya bu mu, hayat bu mu? Bunlar da akılları sıra yaşıyorlar mı? Bu adamlar ne yaparlar? Sabah giderler akşam gelirler. Öğleyin ayaküstü bir şeyler atıştırırlar. Koş bre koş... Niye? Beş-on kuruş fazla kazanmak için. Kazanıp da ne yapacaklar. Sinemaya kumara verecekler... Yirminci asır medeniyeti dedikleri bu mu? Vah zavallı beni Âdem... Vah zavallı nev-i beşer... Sen bugünlere de mi düşecektin?”

Sait Faik Abasıyanık'ın “Sonu” hikâyesinde de yalnızlık temasının yoğun yaşandığı mekân unsuru vapur iskelesidir. Hikâyenin anlatıcı-yazarı İstanbul'dan kısa süreliğine ayrılır ve arkadaşı Ahmet'e (köpekli adama) kart atar ve daha sonra ondan bir mektup alır. Ahmet, mektubunda iç sıkıntılarla boğuştuğunu, İstanbul sokaklarında aylak aylak gezdiğini anlatır. Anlatıcı-yazarımız sinemaya, halk lokantasına gittikten sonra Kadıköy İskelesi'ne gelir ve kendini orada bulunan bir kanepeye atar. Yeşim Özdemir'e göre Sait Faik'in iskeleye gitme sebebi ortamın kalabalık olmasıdır:²¹⁵

“Kadıköy ve Üsküdar İskeleleri, Sait Faik'in çoğu zaman vapura binmek için değil, bir yerlere yetişme telaşı içinde koşturan büyük şehir insanlarını gözlemlemek için vakit geçirdiği mekânlardır. Sait Faik gibi yalnız bir adamın kalabalık mekânlara ilgi duyusu sadece gözlem yapma isteğinden kaynaklanmaz. İnsanları çok seven yazar, onları seyrederken içini acıtan yalnızlığını unuttur gibi olur. Kadıköy iskelesinde bir kanepeye oturan yazar, meraklı gözlerle geleni geçeni inceler.”

Edebi eserlerde vapurlar, İstanbul hayatının bir parçası olarak görülmüş ve şehir insanlarının genel görüntüsünü yansıttığı kabul edilmiştir. Safiye Erol'da *Kadıköyü'nün Romanı* (1938) eserinde vapurların, İstanbul'u kanıksamış ve şehir hayatının bir parçası olduğunu anlatmıştır:²¹⁶

“Halt etmişsin. Bir Kadıköylü köyünden uzak yaşarsa hayra alamet değildir... Kadıköy'ün daha köprü iskelesine ayak bassan kendi evinin avlusuna girmiş olursun.

²¹⁴ Haldun Taner, *Kızıl Saçlı Amazon*, Bilgi Yayınevi, Ankara 1988, s. 68-69.

²¹⁵ H. Öner, *A.g.m.* s. 215-216.

²¹⁶ Safiye Erol, *Kadıköyü'nün Romanı*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul 2002, s. 249.

Lodos havalarda gıcır gıcır sallanan o külüstür iskelede yurdun başlar. Sağdaki gazeteci, soldaki tütüncü bile ahbabındır. Paran olmazsa sana veresiye verirler. Vapura gelince, bir komşu salonundan farkı var mı, Allah aşkına söyle... Kadıköy vapuru artık vapur filan değildir. O, muayyen misafirlere mahsus bir gazino, bir kulüp, öyle bir şeydir... Bir taraftan çımacılar, çikalım beyler, çikalım, diye nazikâne dehlerken bu Kadıköy denilen muazzam tarikatın mensupları oluk oluk dört tarafa dağılır. İskeleye ayak basınca adeta başka bir hava ile karşılaşırsın.”

Hüseyin Rahmi Gürpınar’da, ilk baskısı 1902’de yapılan *Nimetsinas* romanında Ferah vapuruyla yolculuk eden insanları ayrıntılı bir şekilde betimlemiştir. Vapurlar, bütün sosyal tabakaların ve farklı etnik unsurların buluştuğu ortak bir mekândır.²¹⁷

“Koşan koşana... Bilet kulübesinin önünde hanım, madam, kokona, poliçe... Bey, efendi, mösyö, esnaf, köylü gibi çeşitli bir kalabalık...”

“Sözün çeşitlisi. Türkçe, Rumca, Ermenice, Fransızca... Her dilin incesi kabası, terbiyeli, terbiyesizi, düzgünü doğrusu, değişigi bozuk şiveli...”

Yazarın betimlediği vapur sahneleri, 20. yüzyılın başındaki İstanbul’un toplumsal yapısını gerçekçi biçimde aktarır. Vapura yetişmeye çalışanların telaşları, çıkan izdihamlar, demir parmaklıklar açılınca vapura koşturan insanlar gerçek bir şehir karesini yansıtmaktadır:

“İskele memurunun bu çabuklaştırması üzerine düdük de ötünce bilet kulübesinin önünde biriken halk, parmaklıklı kapıya doğru saldırır. Bu insan sağanağı, o uzun iskelenin üzerinden birbirini iterek koşuşurlar. Onlar çekilip orası aralanır aralanmaz arkadan jimnastik adım yürüyen birkaç yolcu döküntüsü de gelir geçer.”

²¹⁷ H. R. Gürpınar, *a.g.e.* s. 1-2.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4- İSTANBUL’UN SOSYAL VE KÜLTÜREL HAYATINDA BALIKÇILIK

4.1 Cumhuriyet Dönemi’nde Balıkçılık Faaliyetleri (1923-1960)

M.Ö. 6000’den beri Anadolu ve Boğaziçi’nde su ürünleri avcılığı temel bir faaliyet alanı olmuştur. Birçok medeniyete ev sahipliği yapan İstanbul’da da balıkçılık faaliyetleri ve balık kültürü, çağlar boyunca zenginleşip şehrin kültürel dokularından birisi haline gelmiştir. İstanbul, kurulduğu ilk dönemden itibaren ton balığı ihraç eden ve bu işten iyi bir gelir sağlayan bölge konumundadır. Bizans döneminde; Boğaz köyleri, Adalar, Kadıköy, Maltepe-Tuzla bölgesi, Yedikule- Bakırköy sahillerinde balıkçılık yapıldığı bilinmektedir. Bu dönemin İstanbul balıkçılarının başlarında balıkçı ustaları bulunmaktaydı ve bunlar lonca halinde örgütlenmişlerdi.²¹⁸

İstanbul’daki bu balıkçılık kültürünün kurumsallaşması ve geniş kitlelere ulaşabilen bir sektör haline gelmesi 19. yüzyılın ortalarından sonra gerçekleşmiştir. Bu dönemde devletin içinde bulunduğu ekonomik buhrandan da etkilenmiş olan ülke balıkçılığı, 9 Ocak 1882’de ilk balıkçılık kanunumuz olan Zabıta-i Saydiye Nizamnamesinin sonradan değiştirilen maddeleri ile uzun yıllar yönetilmiş ve Lozan Antlaşması’na kadar Duyun-u Umumiye İdaresi altında kalmıştır.²¹⁹

Lozan’dan sonra bağımsızlığına kavuşan Türk balıkçılığı, sektörün kurumsallaşması ve geliştirilebilmesi konusunda çaba göstermeye başlamıştır. Su ürünlerinin teşkilatlanma yapısı hem Osmanlı hem de Cumhuriyet Dönemi’nde çıkarılan kanun ve yönetmeliklerle koruma altına alınmıştı fakat çıkarılan kanun ve yönetmeliklerin sürekli değişmesinden dolayı kurumsal yapılanma tam olarak başarıya ulaşamamıştır. Cumhuriyet Dönemi

²¹⁸ Faruk Doğan, “Osmanlı’da Boğaziçi’nde Balıkçılık (18. Yüzyıl-20. Yüzyıl)”, *Tarih Okulu Dergisi*, Mayıs-Ağustos 2011, Sayı: 10, s. 40.

²¹⁹ Nadir Yurtoğlu, “Erken Cumhuriyet Dönemi ve Sonrasında Türkiye’de Balıkçılık Faaliyetleri (1923-1960)”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 32/1, 2017, s. 235.

öncesinde balıkçılık konusundaki mevzuatlar, doğal kaynakları korumak ve geliştirmek maksadıyla yayınlanmıştır ve balıkçılık nizamnamelerle yönetilmiştir. Bu nizamnamelere örnek olarak; 27 Ağustos 1867 tarihli, “Dersaadet Biladi ve Selasede, Midye ve İstiridye İhracı Hakkında Nizamname”, 19 Nisan 1878 tarihli, “İstanbul ve Tevabii, Balıkthane İdaresine Dair Nizamname” ve 19 Nisan 1879 tarihli “Zabıta-i Saydiye Nizamnamesi” ni gösterebiliriz. Bu nizamnamelerin içeriği yıllar içinde değiştirilerek Cumhuriyet Dönemi’nde de geçerliliğini korumuş ve 1971 yılında çıkarılan Su Ürünleri Kanunu’nun 39. maddesine göre de tamamen kaldırılmıştır. Cumhuriyet Dönemi’nde devlet teşkilatının balıkçılık yönetimi konusundaki ilk kamu örgütlenmesi 1934 yılında, 2450 sayılı kanunla, İktisat Vekaleti bünyesinde bir Deniz Mahsulleri ve Avcılığı Müdürlüğü’nün kurulmasıyla gerçekleşmiştir.²²⁰

Balıkların avlanması konusunda ise Osmanlı devrinde uygulanan mevzuatın bazı maddeleri geliştirilerek 22 Nisan 1926 tarih ve 820 sayılı kanunla yeniden düzenlenmiştir. Ayrıca Cumhuriyet’in denizciliği her anlamda millileştirme çabaları dönemin ilk önemli su ürünleri mevzuatı olan, 29.04.1926 tarih ve 815 sayılı Kabotaj Kanunu (Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun) ‘nda görülmektedir. Kanunun 3. Maddesine göre Türkiye karasuları dahilinde balıkçılık işi Türklere verilmiştir.²²¹

“Madde 3- Karasuları dahilinde balık, istiridye, midye, sünger, inci, mercan, sedef ve saire saydı, kum ve çakıl ve saire ihracı ve gerek tahtı bahirde ve ka’rı bahirde mevcut kazazede sefain ve merakible enkazı metrukenin ihraç ve tahliyesi, dalgıçlık, arayıcılık, kılavuzluk, deniz bakkallığı ve bilcümle Türk vesaiti ve merakibi bahriyesi derununda kaptanlık, çarkçılık, katiplik, tayfalık ve amelecilik ve saire icrası ve iskele ve rıhtım hamallığı bilimum deniz esnafılığı icrası Türkiye teb’asına münhasırdır.”

Su ürünleri konusunda hizmetlerin hangi kurum tarafından sorumluluk altında olduğu yıllar içinde değişikliğe uğramıştır. 1939 yılında yetki İktisat Vekaleti’nden alınıp Münakalat (Ulaştırma) Vekaletine verilmiştir. Daha sonra da Münakalat Vekaleti’nin su

²²⁰ Muharrem Aksungur, “Ülkemiz Su Ürünleri Teşkilat Yapısı Tarihi Gelişimi”, *SÜMEA Yunus Araştırma Bülteni*, 4/1, s. 12.

²²¹ *Resmî Gazete*, Sayı: 359, 29/04/1926, s. 759.

ürünleri konusundaki yetki alanı sınırlı bulunmuş ve yetki Maliye Bakanlığı'na devredilmiştir. (Devlete ait avlanma yerlerinin kiralama işlemini Maliye Bakanlığı yaptığı için su ürünleri hizmetlerinin yükümlülüğü de Maliye Bakanlığı'na verilmiştir.) Maliye Bakanlığı'nın su ürünlerinin geliştirilmesi ve korunmasındaki yeterliliği de kısıtlı bulunmuş ve 1950-1970 yılları arası yetkiler Ticaret Bakanlığı bünyesinde toplanmıştır. 1951'de ise Ticaret Bakanlığı'nca düzenlenen Su Ürünleri Kongresi'nde balıkçılık mevzuatının değiştirilmesi noktasında karar alınmış ve bu kararlar hükümete bildirilmiştir. 1952'de hükümet tarafından meclise sunulan kanun tasarısı, balık avcılığında kullanılan akaryakıt hakkında tasarıya konmuş olan vergi muafiyeti hükmünün gayri meşru akaryakıt ticaretine yol açabileceği görüşüyle TBMM tarafından reddedilmiştir. Yine D.P hükümeti zamanında Avrupa ülkelerindeki balıkçılık çalışmaları incelenmiş ve 1957 yılında yeni bir balıkçılık kanunu tasarısı hazırlanmış fakat bu kanun tasarısı da Meclis tarafından reddedilmiştir. Bu dönemden sonra 1969 yılına kadar balıkçılık kanunuyla ilgili hiçbir çalışma yapılmamış ve aynı yıl Su Ürünleri Kanun Tasarısı hazırlanmıştır. Bu süreç içerisinde Osmanlı Devleti'nden kalma nizamnamelerin yetersiz olduğu ve bu nizamnamelerle devam ederek balıkçılığın gelişemeyeceği anlaşılmıştır. Ayrıca Birleşmiş Milletler Örgütü'ne bağlı FAO (Dünya Gıda Tarım Örgütü)'nun bir balıkçılık bölümü kurmasıyla ülkelerin balıkçılığa daha fazla önem vermesi amaçlanmıştır.²²² Bunun sonucunda da ülkemizde 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu, 04.04.1971 tarih ve 13799 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.²²³

Erken Cumhuriyet Dönemi'nde balıkçılık teşkilatlanmasının düzenlenmesi dışında sektörle ilgili bilimsel çalışmalar da ele alınmıştır. Bu konudaki ilk bilimsel girişimler 1930'lu yıllarda İstanbul Üniversitesi bünyesindeki zooloji enstitüsünde başlatılmıştır. Atatürk, Hitler rejiminin atmosferinden bunalan İsviçreli Prof. Dr. Andre Naville'yi enstitüyü kurmak için Türkiye'ye davet etmiştir. Naville, bu enstitüyü Balta Limanı'ndaki Damat Ferit Paşa Yalısı'na kurmuştur. Enstitü içerişe "Balıkçılık Seksiyonu" kurulur. 1937'de Naville'nin hayatını kaybetmesinden sonra enstitünün başına Ord. Prof. Dr. Curt Kosswig getirilmiştir. (1 Ekim 1937). Kosswig başkanlığında balık türleri, üreme

²²² M. Aksungur, *a.g.m.* s. 13.

²²³ *Resmî Gazete*, Sayı: 13799, 04/04/1971, s. 1-4.

özellikleri, balık göçleri, balıklandırma gibi çalışmalar yapılmıştır. 1938-1942 yılları arasında yapılan bu çalışmalara; De. Bedia Bozkurt, Dr. Recai Ermin, Prof. Dr. Muzaffer Demir, Prof. Dr. Necla Demir, Prof. Dr. Atıf Şengül, Prof. Dr. Selahattin Okay, Muhtar Başoğlu gibi araştırmacılar katılmıştır.²²⁴

Bu gelişmelerin dışında balıkçılık ve su ürünlerinin geliştirilmesi için yapılan “Su Kongreleri” de dönemin bilimsel çalışmaları arasında yerini almıştır. I. Su Kongresi, 1936’da İktisat Vekili Celal Bayar’ın öncülüğünde toplanmıştır. 1949’da ikincisi yapılan Su Kongresi’nin üçüncüsü de 12 Mart 1951 tarihinde yapılmıştır. Yine aynı dönemde avlanma faaliyetlerini düzenlemek, yönetmek ve genişletmek amacıyla Bakanlar Kurulu kararıyla “İstanbul Küçük Balıkçılar Balık İstihsal ve Satış Kooperatifi” kurulmuştur.²²⁵ II. Menderes hükümetinin ilk ekonomi ve ticaret bakanı olan Muhlis Ete, III. Su Kongresi’ndeki konuşmasında su ürünleri hakkında araştırmalar yapmak ve araştırmaların sonuçlarını üreticilere sunmak üzere İstanbul Üniversitesi Fen Fakültesi iş birliğiyle Balta Limanı’nda bir Hidrobiyolojik Araştırma Laboratuvarı’nın kurulmasının kararlaştırıldığını söylemiştir.²²⁶

Enstitü bünyesinde kurulacak “Balık Biyolojisi Eğitim Merkezi” nin faaliyetleri Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Teşkilatı’yla iş birliği halindedir. Bu bağlamda iki kurum arasında anlaşma yapılmıştır.²²⁷ Bu araştırma enstitüsünün müdürlüğünü de 1951-1955 yılları arasında Ord. Prof. Dr. Curt Kosswig getirilmiştir. Hidrobiyoloji Araştırma Enstitüsü’nün faaliyet alanları arasında; deniz balıkları, tatlı su ve göl balıkları üzerinde araştırma, denizlerin tuzluluk ve sıcaklık değerleri, denizlerin doğal balık gıdası bakımından zenginlikleri, denizlerin akıntı amilleri, balıkların göç ve yumurtlamaları üzerine araştırma, balık avcılığının hangi aylarda yapılması gerektiği bulunmaktadır.²²⁸

²²⁴ Mehmet Salih Çelikkale, “Türkiye’de Su Ürünleri Sektörü, Eğitim ve Öğretim”, *İstanbul Aydın Üniversitesi Dergisi*, Cilt:1, Sayı: 2, s. 4-5.

²²⁵ Başkanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), 30-18-1-2, Kutu no: 125, Gömlek no: 27. (Belge Tarihi: H- 06-04-1951)

²²⁶ N. Yurtoğlu, *a.g.m.*, s. 236-244.

²²⁷ BCA, 30-18-1-2, Kutu no: 133, Gömlek no: 70. (Belge Tarihi: H- 31-08-1953)

²²⁸ N. Yurtoğlu, *a.g.m.*, s. 244-245.

Balıkçılık eğitimi alanında da Erken Cumhuriyet Dönemi'nde kalkınma hamlesi gerçekleştirilmiş ve 1929'un eylülünde Maarif Vekâleti tarafından Marmara Adası'nda "Marmara Balıkçılık Mektebi" kurulmuştur. Okulda, balıkçı çocuklarına ilköğretimle beraber balıkçılık mesleğinin incelikleri de öğretilmiştir. Okulun eğitim programı, pratikliğinden ve ülkemize yakın olması sebebiyle Bulgaristan'daki Varna Balıkçılık Okulu'ndan alınmıştır. Okulun bünyesinde 1930'un İlkbahar'ında açılması kararlaştırılan balık konserve fabrikası ile buzhanesi de bulunmaktadır.²²⁹

4.2 İstanbul Balıkhanesi

Geniş halk kitlelerinin beslenmesi ve ülkenin milli gelirlerini artırma noktasında balıkçılığın rolü oldukça önemlidir. Halk, balıkhaneler vasıtasıyla balık ürünlerini temin etmişlerdir. Türk balıkçılığında önemli yere sahip olan İstanbul Balıkhanesi, 1 Mayıs 1882 tarihinde hizmete başlamıştır. Aslında bu balıkhanenin tarihi, Rüşumu Sitte İdaresi'nin kuruluşuna kadar gitmektedir. Osmanlı Devleti, 1854-1877 yılları arasındaki borçlarını ödeyememesi üzerine, borçların faiz ve iffa akçesi karşılığı olarak pul, tuz, tütün, balık avı, alkollü içkiler ve ipek vergileri gibi maliye gelirleri 10 yıl süreyle tahsis edilmek istenmiş ve 22 Kasım 1879 tarihinde Rüşumu Sitte İdaresi kurulmuştur. Borçların ödenmesi için balık avı vergisinin tahsili gelirler arasına sokulmuş ve balık avcılığı işlerinin daha düzenli olmasının gerekliliği anlaşılmıştır. Rüşumu Sitte İdaresi, 1 Eylül 1881'de lağvedilmiş ve yerini tamamıyla devlet kontrolünün dışında yer alan Duyun-u Umumiye-i Osmaniye Varidat-ı Muhassasa İdaresi'ne bırakmıştır. İdarenin devrini kabul eden kararname 20 Aralık 1881'de yayınlanmıştır. İstanbul Balıkhanesi'de Duyun-u Umumiye şartlarının hüküm sürdüğü dönemde, Dersaadet ve Tevabii Balıkhanesi İdaresine Dair Nizamname (1 Mayıs 1882) ile faaliyetine başlamıştır. Balıkhanenin işletmesi ve gelirleri, Lozan Antlaşması'nın imzalanmasına kadar Duyun-u Umumiye'nin kontrolünde kalmıştır. İstanbul Balıkhanesi'nin, I. Dünya Savaşı'nın sonuna kadarki iş hacmi 9,5-10 bin ton civarındadır. Bu iş hacminin maddi değeri ise 1.650.000 liradır. O dönem ülkedeki balık üretiminin yaklaşık yüzde 70'i İstanbul Balıkhanesi tarafından yapılmaktadır. Cumhuriyetin ilk yıllarında (1925) ilk kez taze balık ihracatına başlayan Balıkhanesi, yıllar

²²⁹ *Cumhuriyet Gazetesi*, 11.01.1930.

içinde teşkilat ve tesis yetersizliği yüzünden satış potansiyelini fazla arttıramamıştır. 1937 yılına gelindiğinde satış miktarı kg olarak iki kat artışla ancak 1.750.000 liraya ulaşabilmiştir. O dönem 20 bin tondan fazla üretim kapasitesine sahip, İstanbul Balıkhanesi, 1937'nin Alman Hamburg-Altone Balıkhanesi'nin üretim kapasitesinden ve gelirinden oldukça geri bir noktada bulunmaktadır. (90-95 bin ton üretim, 8 milyon lira gelir.) O yıllarda sadece Boğaziçi'nden çıkan balık mahsulünün Avrupa'yı doyurabilecek kapasiteye sahip olduğunu düşünürsek, İstanbul Balıkhanesi'nin üretim ve gelirlerinin yetersiz olduğunu söyleyebiliriz. Aynı dönem II. Dünya Savaşı'nın olumsuz etkileriyle birlikte halkın balık tüketim miktarı düşmüş ve bu durum Balıkhaneyi de olumsuz etkilemiştir. 1941 yılı ve sonrasında Türkiye'nin yıllık balık tüketim miktarı I. Dünya Savaşı öncesinin tüketim miktarıyla (10 bin ton) aynı kalmış ve kişi başına düşen balık miktarı sadece 550 gram olmuştur. Aynı dönemde kişi başına düşen balık miktarı; Yunanistan'da 3,5, İtalya'da 5, Rusya'da 6,5, Fransa'da 7, Almanya'da 12,5, İngiltere'de 20, Japonya'da ise 30 kg'dır.²³⁰

Aslında İstanbul halkının balık tüketim alışkanlığını arttırmak ve balıkçılara ilgisini çekebilmek için 1930'lu yıllardan itibaren balıkçı dükkanlarında çeşitli düzenlemeler yapılmak istenmiş fakat 30'lu yılların sonunda II. Dünya Savaşı'nın getirdiği mali tablo ve iç piyasadaki durgunluk buna izin vermemiştir. Bu girişimlerden birine örnek verecek olursak 1934'te İstanbul Belediyesi balık satılan yerle ve balık satıcılarıyla ilgili bir talimatname hazırlamıştır. Bu talimatnameye göre; balıklar bir köşesinden su akan mermer tenekeler içinde bulunacak, seyyar balıkçıların tablaları çinko kaplı olacaktır. Balıkçıların önlükleri daima temiz olacak, balıkların baş ve diğer taraflarını atacak ayrı kaplar bulundurulacaktır.²³¹

1940'lı yıllarda ise balıkçılık sektörü devlet eliyle teknolojik yatırımlarla kalkındırılmak istenmiştir. Toprak Mahsülleri Ofisi'nin özellikle Marshall Yardımları'yla gelen finansmandan sonra balık üretimini arttırmaya yönelik girişimleri bulunmaktadır. Bu girişimlerin sonucunda 1949'da Amerika'dan bir radar aleti getirilmiştir. Getirilen bu radar aletinin Kanada ve Norveç balıkçılarında üretimi %10 arttırdığı tespit edilmiştir.

²³⁰ N. Yurtoğlu, *a.g.m.* s. 234-238

²³¹ *Zaman Gazetesi*, 14 Aralık 1934.

Balıkçılık sektörüne gelecek olan yatırımların konuşulduğu Ankara'daki toplantıya İstanbul Toprak Ofisi Müdürü ve İstanbul Balık Kooperatifi'nin temsilcileri de katılmıştır.²³²

Bir hafta süren toplantıların sonucunda İstanbul'a dönen Toprak Mahsülleri Ofisi İstanbul bölgesi müdürü Enver Güreli, balıkçılığımızı kalkındırmak için Danimarka'nın Türkiye'ye tanıdığı 2,5 milyon dolarlık tiraj hakkının kullanılacağını söylemiştir. Güreli'nin açıklamasına göre; 40 balıkçı gemisi, frigorifik tesisatlı 10 nakliye gemisi ve frigorifik tesisatlı kamyonların alınacağını söylemiştir. Yine aynı tarihli Akşam Gazetesi'ne baktığımızda İstanbul Belediye Başkanı ve Valisi Prof. Dr. Fahreddin Kerim Gökay'ın, belediye başkan yardımcısı Necati Çiller, Eminönü Kaymakamı ve belediye iktisat işleri müdürüyle beraber İstanbul Balıkhanesi'nde teftişe çıktığı yazılmaktadır. Vali, balıkçı esnafının iskelenin tamir ettirilmesi ve çevredeki elektrik ampullerinin arttırılması isteklerinin yerine getirilmesi talimatı vermiştir. Daha sonra uskumru tezgahlarını dolaşan Gökay, burada fiyatları inceledikten sonra iri kıyımlı uskumrulara 60 kuruş daha konulup satılmasına itiraz etmiş, bunlarında fiyatlarının diğerleri gibi 50 kuruş olacağını söylemiştir. Birkaç balıkçıya daha uğrayan vali geçen yıl bu mevsimde uskumrunun ne kadara satıldığını sormuş, 180-200 kuruş cevabını almıştır.²³³

Balıkhaneden çıkıp şehre dağıtılan balıkların fiyatları da zaman zaman gazetelerin konusu olmuştur. 40'lı yılların başında balık fiyatlarında artış söz konusudur ve balıkçılara göre bu fiyat artışının sebebi lodos yüzündendir. İstanbul piyasasında balık azlığından da bahseden gazete haberine göre ihracatımız için önemli bir kol olan balıkçılık sektörü o günlerde sekteye uğramıştır.²³⁴

1949'daki bir gazete haberine baktığımızda ise İstanbul semtleri arasındaki balık fiyatlarının tutarsızlığı dikkate çarpmaktadır. O günlerde yaşanan uskumru akınından dolayı uskumrunun balıkhanede oldukça ucuza satıldığı belirtilmiştir. Balıkhanede küçükleri 30, irileri 50 kuruşa satılan uskumru, Nişantaşı, Maçka ve Şişli'de 100-200 kuruş

²³² *Yeni İstanbul Gazetesi*, 7 Aralık 1949.

²³³ *Akşam Gazetesi*, 14 Aralık 1949.

²³⁴ *Vatan Gazetesi*, 17 Şubat 1941.

arasında satılmaktadır. Yazıda bu fiyat farkının nakliye maliyeti yüzünden bu kadar fazla olmaması gerektiği belirtilmiştir.²³⁵

Yine aynı döneme ait köşe yazısında ise vatandaşın ucuz balık yemesinin önüne geçen balıkçıların tutumu olduğu belirtilmiştir. Şevket Rado imzalı köşe yazısında, Kasım ayında bereketli bir uskumru akını olduğunu ve fiyatların düştüğü yazılmaktadır fakat Beyoğlu Balıkpazarı'ndaki balıkçı tezgahlarında uskumrudan eser yoktur. Onun yerine kilosu 3,5 liradan lüfer satılmaktadır. Şevket Rado bunun sebebini balıkçıya sorduğunda şu cevabı alır: *“Ucuzluk beyim, dedi. Kepaze oldu. Beş kilo satacaksın da 125 kuruş kazanacaksın. Uğraşmaya değer mi?”*²³⁶

1950'lere gelindiğinde ise Balıkthane, İstanbul dışındaki illere balık ihracatını arttırmıştır. Bu noktada tuzlamacı firmaların ve galagancı tüccar zümresinin rolü büyüktür. 1950'li yılların başında İstanbul'da 13 adet balık tuzlayıcısı firma bulunmaktadır. Tuzlamacı firmalar, balıkların bol, ucuz ve yağlı olduğu zamanlarda balıkhaneden ve üretim yerlerinden balıkları alır, kendi depo ve tuzlama havuzlarına bir süre yatırdıktan sonra teneke ve fiçilerin içerisine koyarak yurt içine ve yurt dışına sevk ederlerdi. Yine bu dönemde balıkların yurt içindeki sevkiyatını sağlama görevi üstlenen “galagancı” adıyla bir tüccar zümresi de ortaya çıkmıştır. Galagancılar, balıkthane ve üretim merkezlerinden satın aldıkları balık ve su ürünlerini buzlu küfelere koyarak tren yolu hattında olan il ve ilçelere gönderirlerdi. Bu zümre 1952'de balıkhaneden satın aldığı 291 ton balığı ülke içerisine sevk etmiştir. Bu dönemki bir başka yenilikte İstanbul Balıkhanesi'nin 1952'de ıstakoz, böcek, pavurya, karides, midye, istiridye, tarak gibi deniz mahsullerini halkın ihtiyacına sunmasıdır.²³⁷

²³⁵ *Akşam Gazetesi*, 14 Aralık 1949.

²³⁶ *Akşam Gazetesi*, 12 Kasım 1949.

²³⁷ N. Yurtoğlu, *a.g.m.* s. 247-248.

4.3 İstanbul'un Balıkları

Eski İstanbul'un yaşam kültürünü ayrıntılı bir şekilde anlatan yazarlardan biri olan Musahipzade Celâl, Boğaziçi ve Marmara'da çıkan her balık türünün ayrı bir mevsiminin olduğunu bizlere aktarmıştır.²³⁸

Ocak: Palamut, torik, lüfer

Şubat: Levrek

Mart: Uskumru, lüfer, hamsi, gümüş

Nisan: Kefâl, ilârya, vatus

Mayıs: Kafkan, sardalya, kırlangiç, ıstakoz

Haziran: Kalkan, levrek, barbunya, tekir

Temmuz: Mercan, istavrit, böcek, yengeç

Ağustos: Dilbalığı, pisi, hani, kofana

Eylül: Palamut, torik, kefal

Ekim: Karagöz, izmarit, istavrit

Kasım: Uskumru, izmarit, istavrit

Aralık: Kefal, uskumru, ilârya

Tarih boyunca İstanbul'da bol bol bulunan uskumru, balıkçılar için oldukça önemlidir. İstanbul'un Bizans döneminde uskumrunun etinden "garum" adı verilen cinsel isteği arttırıcı özellik barındıran mavi bir salça yapılmaktadır. Görülme alanı Marmara'dan Akdeniz'e kadar uzandığı için oldukça gezginci bir balık olan uskumru, Kasım'ın otuzundan itibaren Karadeniz'den Marmara'ya doğru gelmeye başlar. Uskumrular, Şubat ve Mart'ta Marmara'dan Karadeniz'e doğru dönerlerken sürü olarak avlanırmış. Bu dönem yakalanan uskumruya da "çiroz" adı verilirdi. Çirozlar, balıkçılar tarafından tuzlanıp

²³⁸ G. Akçura, *a.g.e.* s. 88-89

kurutulur ve özel bir meze haline getirilirdi. Ayrıca çirozun bol olduğu vakitler, Boğaz'ın bazı mahallelerinde genellikle Çingene kadınların çalıştığı çiroz kurutma sergileri bulunmaktadır. Bilinen sergi mahalleri arasında; Burunbahçe Dağları, Yeniköy, Yenimahalle, Rumeli Kavağı ve Mavromolos Dağları yer almaktaydı. İstanbul halkı; 1910,1911 ve 1912 yıllarında uskumruya hasret kalmıştır. Bunun en önemli sorumluları da palamut ve torikler olmuştur. Dönemin Balıkthane Müdürü Karakin Efendi'nin aktardığına göre palamut ve torikler her sene yaptıkları gibi Akdeniz'e çıkıyormuş gibi yaparak ilerlemişler fakat aslında Boğaziçi, Haliç ve Marmara'da barınmışlardır. Bu üç yıllık süre zarfında da uskumruları avlayıp, İstanbulluları uskumrudan mahrum bırakmışlardır.²³⁹

Boğaziçi'nin bilinen bir diğer balığı ise palamuttur. Ağırlığına göre isim değiştiren palamutların 500 grama kadar olanına kestane palamudu, 500-750 gram arasına Çingene palamudu, 750 gram-1,5 kilo arasına palamut, 3-5 kilo olanına torik, 5-8 kilo aralığındakilere sivri, 8-10 kilo olanlara da altıparmak ve üstüne pişota denmektedir. İstanbul Balıkhanesi'ne 1911'de 6.330.000 torik gelmiştir. 1940'lı ve 50'li yıllarda özellikle Ermenilerin yapımında usta olduğu lakerdanın yapıldığı balık olan torik, özel camlı arabalarda satılır ve özel bir bıçakla kesilerek müşteriye mor soğanla birlikte verilirdi.²⁴⁰ Bu dönemin gazete haberlerine baktığımızda 1945 ilkbaharında Boğaz'da torik akınının olduğu yazılmıştır. İstanbul Balıkhanesine bir milyon kilo tutarında torik getirilmiştir. Balık fazlalığından dolayı artan torikler yatılı okullara, hayır kurumlarına ve fakir halka dağıtılmıştır.²⁴¹

Gümüş balığı ise ilkbaharın erken dönemlerinde, en çok Çubuklu, Kandilli, Nakkaştepe ve Şemsipaşa taraflarında avlanırmış. Balıkthane Nazırı Ali Rıza Bey'e göre gümüş balığının tavaşı oldukça lezzetlidir. Ali Rıza Bey, taze balıkçılar kethüdası müteveffa Hacı Kevork'un gümüş balığı hakkında söylediklerini şöyle nakleder: *"Bu balığın en lezzetli yeri ciğer ve yumurtaları olduğundan karnı boşaltılmaksızın pişirilmelidir ve deniz mahsulâtını cinsine göre ayıklamak da bir sanattır."* Boğaziçi'nde tutulabilen bir diğer balık türü ise gelinciktir. Gelincik, kırmızı ve siyah renkli deriye sahip, büyük bir oranda yumurtalı,

²³⁹ A.g.e. s. 110-112.

²⁴⁰ O. Berent, M. Koraltürk (der.), a.g.e. s. 81-82.

²⁴¹ *Akşam Gazetesi*, 19 Nisan 1945.

beyaz etli, hafif ve lezzetli bir balık türüdür. Boğaziçi'nin birçok yerinden tutulabilen gelincik, dip balığı olduğu için yazın başından sonbahara kadar avlanabilmektedir. Bu balık türüne en çok Museviler rağbet gösterdiği için gelincikler en çok cuma günleri balıkhaneye gelirmiş. Balıkthane Nazırı Ali Bey'in aktardığına göre bu balığı Museviler çakal eriğiyle pişirirlermiş: *"Fakir bir defa tecrübe etmiştim, fena olmuyor. Fakat tavasındaki lezzet her türlü tabhına müreccahtır (pişirilmesinden üstündür). Hastalara haşlamasını verirler. Eti kılçıksızdır."* Boğaz'ın bir diğer balığı olan kılıç da eti bol olan ve halk tarafından oldukça makbul görülen balıklardan birisiymiş. Genellikle dalyan avcılığının bir ürünü olan kılıç, Karakin Deveciyan'a göre, 1920'li yıllarda, Boğaz'da yılda altı bin kadar avlanabilen bir balıkmış. Ağ atılarak da avlanabilen kılıç balığı, mayıs ayından havalar müsaitse Kasım'a kadar avlanabilirdi. Bu balığı avlamak için özel olarak sicimden ağlar yapılmaktaydı. Bu ağları da önceleri Ayvansaray semtinde bulunan ve "sicimci" diye tabir edilen esnaf sınıfı yapmaktaydı. Boğaziçi'ndeki geçmişi eskiye dayanan bir başka balık türü de yunus balığıdır. Yunus balığı, halk tarafından kutsal kabul edildiği için avlanmamıştır ve yenilmemiştir. Ruşen Eşref, 20. yüzyılın ilk yarısındaki gözlemlerine dayanarak yunus balığının balıkçıların ağlarına girip ağdaki balıkları yediklerini ve balıkçılara zorluk çıkardığını aktarmıştır.²⁴²

"Sonunda balıkçılardan ikisi, kendilerini denize attılar. Suyu şamarlıya tekmeleğe yüzmeye başladılar. Bir yandan da kürekler, bu aynı hareketleri taklit ediyordu. Bu saldırışın kuru sıkı şiddetinden ürken canavar safı bozuldu. Yunuslar gövdelerinden hiç umulmaz bir ödlelikle boş ve gülünç çalımlar ata ata kaçışmaya başladılar. Boğuşma meydanının üstünlüğünü rakiplerine bıraktılar. Şuurun kızgınlığı, hayvanın öfkesini yenmişti."

Adalar civarında ise Karadeniz ve Boğaziçi'nde pek bulunmayan, iki İstanbul balığı lipsos ve iskorpit bulunmaktadır. İskorpit, lipsosa göre daha kılçıklıdır. İskorpitin kılçığını ustaca çıkarmayı başaran vatandaşlar bu balığın çorbasını yapmaktadır. Kentin diğer

²⁴² G. Akçura, *a.g.e.* s. 113-119.

balıkları arasında barbunya ve tekir de gelmektedir. Bu balıklar, Fenerbahçe'den Tuzla'ya, Kumkapı'dan Yeşilköy'e kadar uzanan sahil hatlarında bulunmaktadır.²⁴³

4.4 Özel Bir Balık: Lüfer

Boğaziçi semtlerinde oturan vatandaşların çoğu sınıf ayrımı farkı olmadan eylül ve ekim aylarında lüfer avına katılırlardı. Olta takımları çıkartılır, herhangi bir onarıma ihtiyaçları varsa onarılır, yeni misinalardan bedenler bağlanır, zokalar dökülüp parlatılırdı. Bu dönem amatör balıkçılar arasında vapur seferlerinde lüferle ilgili hoş sohbetler yapılırdı. Bölgedeki yalı sahipleri tatil günlerini av hazırlığıyla geçirirdi. Lüferin İstanbul sularına geliş serüveni Karadeniz'den başlar. Karadeniz'den Boğaziçi'ne giren balık sırasıyla Beykoz, Paşabahçe ve Büyükdere koylarında avlanır. Sonraysa Boğaz'ın aşağısına inip, Akıntıburnu altlarına ve koyların açıklarında avlanılır. Lüferin fazla olduğu dönemlerde Beşiktaş açıklarında da tutulduğu belirtilmektedir. Lüferin bol olduğu bazı gecelerde Boğaziçi hattı avlanmak için suya inen kayıkların ışığıyla kaplanır ve bu durum gemi trafiğini aksattığı için kaptanlar tarafından öfkeyle karşılanırdı. Eşref Şefik'in aktardığına göre lüfer avcılığı oldukça bereketli geçen balıkçıları yakın arkadaşları bir türlü rahat bırakmazmış. Ondan bu işin sırrını öğrenmek isteyenler türlü dalkavukluklarla ve ufak ikramlarla balıkçının aklını çelmeye çalışırlarmış: *"Kim bilir gecenin hangi saatinde lüferin tav yaptığı yeri keşfeden oltacıyı (balıkçı arkadaşları) ertesi akşama kadar rahat bırakmazlar. Ondan o koyun ve lüferin tav yaptığı saatin sırrına ermek için borç rakı alıp ikram ederler, saatlerce dalkavukluk yaparlar. O da söylemez mi söylemez. Akşam tekrar balık vakti gelince, kayığın peşine takılıp beraber gitmek de erbap oltacılar raconuna uymaz. Oltacılık kabadayılığına yakışmaz. Zaten çiylik yapıp peşine takılsalar, lüferin yerini ve saatini belli etmemek için o geceyi feda eder, sandalını başka bir tarafa çeker."* İstanbul'un bu kadar lüfer hikâyesine ev sahipliği yapması, sadece balıkçı esnafının marifeti değildir. Sıradan amatör balıkçılar ve balığa ilgi duyan İstanbul ahalisi de lüfer avından oldukça keyif alırdı. Bu amatör ahaliden bazıları sandalına mangal alır, çilingir sofrası kurar ve tutulan lüferi hemen temizleyerek mangalda ızgarasını afiyetle mideye

²⁴³ O. Berent, M. Koraltürk (der.), *a.g.e.* s. 84-85.

indirirdi. Eski devlet adamlarından lüfer avcılığına merakı olanlar da bulunmaktadır. Lüfer müdavimlerinden en meşhuru, Büyükdere'de oturan Abraham Paşa'dır. Paşa, av sırasında soğuktan korunmak için özel sandal bile yaptırmıştır. Meşhur isimlerden lüfere merakı olanlar arasında Saip Molla Bey ile Sait Halim Paşa'da yer almaktadır. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde Balıkhane Nazırlığı yapan Ali Rıza Bey'de, lüfer merakına sahip zengin Hristiyan ailelerin olduğunu söylemiştir: Düzoğulları, Mısırlıoğulları, Köçeoğulları, Tıngırlar, Araryanlar... Eşref Şefik ise dönemin lüfer meraklılarına birkaç isim daha eklemiştir. Bunlar, Babîâli 'de kalem amirliğinde çalışan İstinyeli Cevad Bey ve oğlu Faik'tir. Şefik, Cevad Bey'in olta takımlarının miktarının oturduğu yalısının alt katını dolduracak şekilde olduğunu belirtmiştir.²⁴⁴

4.4.1 Edebiyatımızda Lüfer

İstanbul için özel bir konuma sahip olan lüfer, yazarlarımıza da ilham vermiştir. Bunlardan birisi de İstanbul aşığı Ahmet Hamdi Tanpınar'dır. Tanpınar'ın *Huzur* isimli eserinde, ada vapurunda tanışıp aşk yaşamaya başlayan Mümtaz ve Nuran okuyucuya şehri gezdirir. Yolu Beyazıt Sahaflar Çarşısı'na düşen Mümtaz, burada Karekin Deveciyan'ın *Türkiye'de Balık ve Balıkçılık* kitabına rastlar. Kitaptan lüfer hakkında bilgiler öğrenir, balığın avlanma işini de çocukluğunu Boğaz'da geçirmiş, lüfer ustası Nuran'dan öğrenir. Mümtaz, Nuran'a lüfer avı esnasında gerçekten bağlandığını ve âşık olduğunu anlamıştır.²⁴⁵

“... Asıl mucize Nuran'ın kendisindeydi. Olta elinde, hiç konuşmadan bekleyişinde Mümtaz, çocukların çoğu yapmacık olan ciddiyetlerinin lezzetini bulurdu. Yarı somurtkan, dünya ile alakası sadece elindeki ipte toplanmış bu bekleyiş arasında etrafa dikkatleri Mümtaz için daima şaşırtıcı olurdu. ... O zaman genç adam, biraz evvelki küçük ve nazlı çocuk hayalinin kurduğu havadan çıkar, kendi iç alem meseleleriyle karşılaşır. Oltanın ilk sarsılışında Nuran'ın yüzü keskin bir dikkatle katılaşıyor, sonra balık meydana çıkınca beğenmek ve beğenmemek telaşı başlardı... Nuran'da her sevdiği şeye çocukça bir atılış vardı. Ve bu atılış, neşe yahut sabırsızlık, Mümtaz'ın en hoşuna giden şeydi. Mümtaz bütün

²⁴⁴ G. Akçura, *a.g.e.* s. 98-105.

²⁴⁵ Ahmet Hamdi Tanpınar, *Huzur*, Dergâh Yayınları, İstanbul 2010, s.204-205.

zenginliklerin kendi dikkatinden geldiğini bilmiyor değildi. Fakat böyle de olsa Nuran'da sinir cihazını çıldırtan bir şey vardı. Bazen bu hayranlıklar o dereceyi bulurdu ki Mümtaz saadetini kendi gibi bir faniye çok bulur, delice ihtimallerden korkardı.

Yine Ahmet Hamdi Tanpınar, *Yaşadığım Gibi*'deki denemelerinden birinde Boğaz'daki lüfer avından bahsetmiş ve lüferin İstanbul halkı için ne kadar önemli olduğunu belirtmiştir:²⁴⁶

“Bir hafta evvel Sarayburnu önünde nebülöz gibi karıncalanmasını gördüğüm ve kendi kendime altın seline karışmadığım için üzülmediğim lüfer avı. Biz araba vapurunda iken Sarayburnu'na doğru giden kayıklar hakikaten sayılamayacak kadar çoktu. Vapurun neresinden baksak onların bize doğru küme küme geldiklerini ve limana doğru uzaklaştıklarını görüyorduk. Deniz, biraz uzaklaştıkça sararan bu ışıkla eski şairlerin anlattığı bahar çemenlerine dönmüştü. Havanın güzelliğinden bahsederek akıp giden deniz şehri İstanbul'un şairleri, balıkçılar ve balık amatörleri...”

“Pazar günü gördüğüm şey büsbütün başkaydı. Hakikaten biz İstanbul'u çok az tanıyoruz. Hemen hemen edebiyatını hiç yapmamışız. Meğer İstanbullunun takviminde her yıl haberimiz olmayan bir lüfer şehir-ayını, lüfer bayramı varmış. Tıpkı eski Venedik dukalarının bütün bir debdebe ve saltanat içinde her yıl Adriyatik'le evlenmelerine benzeyen, hem de sırasına göre haftalarca süren, sadece halkımızın kendi ikliminin emrine uyarak, çoluk çocuk yaşadığı bir bayram!”

Ahmet Rasim'in *Şehir Mektupları*'nda da lüfer avcılığından söz edilmiştir. Rasim, lüferin cep yakan fiyatından bahseder fakat lüfer pahalı bile olsa sofradaki konumunun vazgeçilmez olduğunu düşünür. Ona göre lüferin lezzeti hiçbir balığinkine benzememektedir:²⁴⁷

“Anam lüfer: Izgarada cayır cayır nâr gibi kızarır mı! Kızarır kızarmaz, zeytinyağ, limon, hardallı salça içine atılıp da dinlenmesi için bir müddet bırakıldıktan sonra salata yaprakları arasına gömülüp bu yeşil elbiseye pek çok yakışan maydanozla da üzeri örtülür

²⁴⁶ A. H. Tanpınar, *Yaşadığım Gibi*, Türkiye Kültür Enstitüsü Yayınları, İstanbul 1970, s. 178-179.

²⁴⁷ Selahattin Özpabırcı (haz.), *Yüz Yıldan Denemeler*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2006, s. 15.

mü? Hem efendim: Koca kayık tabağın içine yatırılan o iştihâ verici deniz mahlukundan çıkan lâtif rayihaya hiçbir yemeğin kokusu rekabet edemez. Bilhassa on kişinin, lezzetine çeşni kattığı o beyaz etin lezzeti hiçbir balığın lezzetine uymaz. O kurnaz lüfer, etinin ne kadar tatlı olduğunu bildiği için tutulurken ettiği naz, sonra yaptığı kurnazlık avcısını fevkalade coştduğundan, insanın çiğ çiğ yiyeceği gelir."

Aziz Nesin'de lüfere kayıtsız kalamayan yazarlardandır. *İstanbul'un Halleri* eserinin *Boğaziçi Hastalığı* hikâyesinde, İstanbul'daki zengin balık kültürü içerisinde lüfere bir buse kondurmanın hevesindedir:²⁴⁸

"...Balık lafı duymamak için kendimi dışarı attım. Köşe başında balıkçının sesi: "Derya kuzusu bunlar!" Sokağa saparken balıkçı dükkânından sesleniyorlar: "Hey babam hey... Babalık, bu balık başka balık... Oynar... Oynar..."

Köprüye geldim ne göreyim. Köprünün Haliç, Boğaz, iki yanı silme balıkçı kayıklarıyla dolu. Denizin yüzü görünmüyor. İskeleye indim, her dubanın üstüne birer adım arayla insanlar çömelmişler, ellerinde olta, balık bekliyorlar. Balık oltaya düştü mü, kulacı açıp kapayıp, oltayı çekmenin bir raconu var. Oltanın iğnesindeki balık, havada küçük, kesik kavisler çize çize çırpınıyor. Güneş ışınları balığın kaygan ıslak sırtında çakıp sönüyor. Canım lüferi insanın serin serin tutup öpesi geliyor."

Sait Faik ise *Sakarya Balıkçısı* adlı hikâyesinde, Sakarya köylüsü Hüseyin Ağa lüferi, karşısındaki İstanbullu ile özdeşleştirmiştir:²⁴⁹

"Harap bir kulübenin önünde durmuştuk. Hüseyin Ağa:

- *Sen ne balığı bilirsin, bilsen bilsen uskumru, lüfer balığı bilirsin. Sana bu akşam yedireceğim kılçıklıbalığı İstanbul'da olsan lokmasını yemezsin. Ama köylük yerde bu balığın tadına doyum olmaz. Parmaklarını da beraber yedireceğim sana."*

²⁴⁸ Aziz Nesin, *İstanbul'un Halleri*, Nesin Yayınevi, İstanbul 2005, s. 75.

²⁴⁹ Sait Faik Abasıyanık, *Mahalle Kahvesi*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2009, s. 83.

4.5 Dalyancılık

İstanbullu balıkçılar, balık avcılığı noktasında binlerce yıllık "dalyancılık" geleneğine sahiptirler. Suyun dibine çakılmış kazıklara tutturulan ağlar balıklar için bir tuzak niteliğindedir. 20. yüzyılın başından 1960'ların ortasına kadar balık avcılığında önemli bir yere sahip olan dalyanlar hemen hemen İstanbul'un çoğu deniz kıyısında bulunmaktadır. Sâmîha Ayverdi'nin hatırladığı kadarıyla 20. yüzyılın başlarında İstanbul'daki dalyan noktaları şu bölgeler olmuştur: Bağlaraltı, Büyükliman, Kilyos, Uzuniye, Sırataş, Otuzbir Suyu, Kiremitli, Tellitabya, Pazarbaşı, Mesarburnu, Kefeliköy, Çayır, İstinye, Filburnu, Umuryeri, Beykoz, Külbastı, Çekme, Silistre...²⁵⁰

Gözcüler ve vardacılar, balıkların gelişini haber veren nöbetçilerdir. Onların uyarısıyla nöbetteki dalyan balıkçıları dalyanın ağzını kapatırlar. Dalyanların kuruldukları yerlerin sahipleri bulunmaktadır ve her birinin tapu senetleri vardır. Dalyanlar sınıflandırma bakımından beşe ayrılmaktadır: 1- Şıra dalyanları en büyük olanıdır. Beş ayrı düzeneği ile istavrit, uskumru, kefal, palamut ve kılıçbalığı avlayabilirler. Bu dalyanlar yaz aylarında kurulurlar. Beykoz, Kartal, Fenerbahçe, Küçükçekmece dalyanları bu sınıfa örnektir. 2- Kurtağzı dalyanları ise şıraya göre daha küçük boyuttadır. Bu dalyanlar yan yana ve çift kurulur. Yaz-kış kurulabilirler. Rumeli Kavağı, Pazarbaşı, Yenimahalle, Kefeliköy kurtağzı dalyanlara sahiptir. 3- Kırma-kepasti dalyanı da yan yana iki dalyandan oluşur ama kurtağzına göre daha küçük boyuttadır. 4- Çekme dalyanı ise sığ yerlerde kurulan, kefal, lüfer ve uskumru avcılığında kullanılan basit dalyanlardır. 5- Çökertme dalyanı ise kıyı bölgelerinde kısa süreliğine kurulur. Bu dalyanı kurmak için direklerle ihtiyaç yoktur. Denize demir atmış kayıklardan yararlanılır. Kefal ve gümüş balığı avında tercih edilir.²⁵¹

Dalyan avcılığını ayrıntılı bir şekilde anlatan Musahipzade Celâl'in 1940'lı yıllarda yazdığı Beykoz dalyanındaki balık avcılığı yöntemiyle, Evliya Çelebi'nin 17. yüzyılda gene Beykoz'daki dalyan avcılığını anlattığı yazı arasında avcılık yöntemi noktasında benzerlikler vardır. Evliya Çelebi, Beykoz'un kıvırcık, kalkan, kılıç gibi balıklarıyla meşhur olduğunu belirttikten sonra dalyan avcılığının nasıl yapıldığını anlatmıştır. Sahilde beş, altı kadar dalyan direğinin birbirine bağlandığını ve alt taraflarının silah çatar gibi

²⁵⁰ G. Akçura, *a.g.e.* s. 92.

²⁵¹ O. Berent, M. Koraltürk (der.), *a.g.e.* s. 87.

denize dikildiğini, bunların tepelerine de dalyan bekçisinin oturması için yer yapıldığını söylemiştir. Karadeniz'in fırtınasından kaçıp Boğaz'dan içeri giren kılıç balıkları dalyanın etrafında yüzerken direk tepelerinde bulunan dalyan bekçileri ellerindeki ipe bağlı taşları balıkların yüzdüğü sahanın ortasına atar.²⁵²

"... 'Tum!...' diye denize düşen bu taşlardan ürken balıklar selamet yakasına kavuşuyorum diyerek dalyanın içine dalar. Bekçi 'Av! Av!' diye feryat eder. Aşağıda balıkçılar işitir işitmez ağın kapısını kaparlar. İçerde kalan kılıç balıklarını harbi ve tokmaklarla tutarlar."

4.6 Üsküdar'ın Balıkçıları ve Voli Avcılığı

Üsküdar'ın Balaban semti ve bu semtin kahvehaneleri, balıkçıların ve “boş gezenin boş kalfası” tabir edilen insanların uğrak yeridir. Ahmet Yüksel Özemre'ye göre Üsküdarlı balıkçıların önemli bölümü esrarkeştir fakat Üsküdar'a ait bir nezakete, hakkaniyete ve namus anlayışına sahiptirler. Doğancılar Caddesi'nin bitiminde, Balaban Baba haziresinin bulunduğu ufak meydandan genç ya da yaşlı bir hanımefendi geçtiğinde bu bitirim takımı kesinlikle hanımları rahatsız edecek bir davranışta bulunmaz, göz göze gelmemek için yan sokaklara çekilirler ya da sigaralarını söndürüp arkalarını dönerek hanımların geçmelerini beklerdi. Özemre, Üsküdarlı balıkçıların nasıl “voli” çevirdiğini de en ince ayrıntısına kadar bizlere aktarmıştır. Üsküdarlı balıkçılar, Şemsipaşa Camii'nin önünde kuşluk ve ikinci vakitleri dört çifte iki büyük balıkçı kayığıyla Salih (Çeliksi) Reis'in öncülüğünde büyük balık ağlatıyla voli çevirirlerdi. Voli çevirme işi yılda sadece birkaç gün, lodoslu havalarda yapılan bir etkinliktir. Balığın bol olduğu günlerde daha uzun ve ağır ağlar kullanıldığından Salih Reis'in tayfasının gücü bu ağı çekmeye yetmezmiş. O zamanda devreye voli vurgununa hem bilek gücü hem de coşkulu bir atmosfer kazandıran çingeneler ortak olurmuş: *“...Üsküdar'ın Selamsız semtinden celbedilen çingeneler, balıkçı kayıklarının burnunda yer alır; davul, dümbelek ve kırnata ile epeyi şamata kopararak Üsküdar ahalisinin Kuşkonmaz (Şemsipaşa) Camii rıhtımına akmasını temin ederlerdi. Böylece ağ çekmek için yeterince adam toplanmış olurdu. Ağ çekerken dâvudi sesli bir çığırtnan, milleti coşturmak için: “Olsaydı şimdi...” diye bağıırır; buna bütün hâzırın*

²⁵² G. Akçura, *a.g.e.* s. 91-92.

“Hey Allah!” diye karşılık verirdi. Çığırkan: “Bir baba hindi” diye devam eder, hâzırın “Hey Allah” diye nakaratı yapıştırırdı. “Pilav da zerde” nidası hâzırının gene “Hey Allah” nakaratına mazhar olur; “Kaşık da nerde?” ve gene “Hey Allah!”. Arkasından “Aman da kozma!”, gene “Hey Allah” ve akabinde “Ayakları bozma!”, gene hâzırının cevabı olarak “Hey Allah!” gelirdi. Bu safhadan sonra neşe artar ve aynı minval üzere her seferinde gene hâzırının “Hey Allah!” nakaratının araya girmesiyle, karşılıklı atışmalar, dokundurmalar gırla gider ve voli neşe, dostluk ve muhabbet içinde son bulur; balıklar da rıhtıma alınmış olurdu.” Balıkçıların voli vurgununda mevsimine göre yüzlerce kilo balık çıkartılırdı. Voli’den çıkartılan balık türlerinin zenginliği bize İstanbul Boğazı’nın bolluğunu ve bereketini göstermektedir. Voli de genellikle; kolyoz, uskumru, istavrit, izmarit, sardalya, çinekop, lüfer, kefal, levrek, mezgıt, kaya balığı, palamut, barbunya, karagöz balığı çıkartılmıştır. Bunların yanı sıra arada bir kırlangıç, dil balığı, tekir, zargana, vatos, rina, yengeç, iskorpit, trakunya, ahtapot, mürekkep balığı, torik, köpekbalığı yavrusu ve keler balığı da çıkmaktadır. Ağlara çok seyrek takılan sudak balığı ise balıkçıları heyecanlandırır ve sevindirirdi. Ağlar karaya çekilir çekilmez civar sakinleri balıkçıların etrafında toplanıp; balıkların ayıklanmasını, kasalara ve çavalyelere dizilmesini izlerdi. Çıkan balıkların bir kısmı tek ya da çift atlı arabayla Üsküdar çarşısına bir kısmı da kıçtan takma motorlu sandal ile Haliç’teki Balıkthane’ye götürülür, geriye kalan balıklar da mahallenin fakir fukarasına Üsküdarlılar tarafından paylaştırılırdı.²⁵³

4.7 Balıkçılarla Röportaj

Aydabir Dergisi yazarlarından Feridun Kandemir’in 1936 ve 1949’da balıkçılarla yapmış olduğu röportajlar, dönemin balıkçılık yaşantısı hakkında önemli bilgiler sunmuştur. 1936’daki röportajını İncirköy’deki balıkçı kahvesinde yapan Kandemir, kıdemli balıkçıların sorunlarını dinlemiştir. Balıkçılar genelde "her işin para" olmasından şikâyet etmişlerdir. İstanbul’daki balıkçıların hemen hemen tamamının ana sıkıntısı bu sermayesizlik olmuştur. Hatırı sayılı bir paraya sahip olunmadıkça balıkçılık işine başlanılamayacağını belirtmişlerdir. Kandemir, balıkçılara işin teknik kısımları hakkında da sorular yöneltmiş, balıkçılar da işin nasıl yapıldığını, denizden soframıza balığın nasıl

²⁵³ A. Y. Özemre, *a.g.e.* s. 50-54.

geldiğini ayrıntılı bir şekilde anlatmıştır: *"Biz dört türlü avlarız: Ağla,olta ile, ırıpla ve gırgırla. Bütün bu takımların yeri, zamanı vardır. Amma her işin başı Karadeniz'de esecek havaya bağlıdır. Kış erken olursa balıklar Karadeniz'den çabuk kaçarlar, Boğaz'a gelirler, bize de gün doğar. Havalara iyi giderse balıklar da Karadeniz'de fazla oyalanırlar. Biz de burada bekler dururuz. Bazan da iri balıklar Boğaz'ın ağzını keserler. Rastgele ufakları yutarlar, her balığın irisi ufağın canavarı sayılır. Güçlü ile güçsüz kavgası bu... Yalnız karada, havada değil, denizin dibinde de var. Amma diyeceksin ki ufakları yutar yutar da sonunda gene ağına düşer, eh o da var hesapta... Tilkinin geleceği kürkçü dükkânıdır, eninde sonunda elbette o da soluğu Balıkpazarı'nda alır. Ve nihayet sofranıza düşer."* Bu röportajdan 13 yıl sonra, Feridun Kandemir gene balıkçıların günlük hayatı üzerine Her Hafta dergisinde röportaj yapmıştır. Bu sefer uğradığı yer Bebek sahili olmuştur. Orada semtin meşhur balıkçısı Çakır Halit ile konuşmuş, ondan balık mevsimi geldiğinde yaptıkları çalışmaları öğrenmiştir.²⁵⁴

"Kasım dedin mi kolları sıvarız. Sabahın ikisinde evlerden fırlar, ikişer, üçer arkadaş kayıklara atlar, küreklere sarılır, üç saatte Rumeli Feneri'ne varırız. Ama hava lodos olursa yelkenleri açar, yarı yarıya daha tez ulaşırlar. Bir de aksi var; poyraz şiddetli eserse kürek dayanmaz, motörlere bağlar, kendimizi çektiririz. Bu mevsimde balık, soğuyan Karadeniz sularından Boğaz'a doğru akar. Önde lüfer, arkadan palamut, torik, uskumru, en sonunda hamsi gelmeye başlar. Fakat bir müddet Boğaz dışında Şile, Kilyos önlerinde dolaşırlar. Bazı seneler bir ay kadar böyle devam eder. Ordan Kavağa gelirler, derken Beykoz'da yatarlar, hatta Sarayburnu'nda mola verenleri de çoktur. Bu balığın Karadeniz'den Marmara'ya ve daha ötelere geçişidir. En yağlı zamanıdır, talihin varsa, tut tutabildiğin kadar..."

Balıkçılarla röportaj yapan bir diğer isimse Akşam Gazetesi yazarlarından Cemaladdin Bildik'tir. Arnavutköy sahilinde ağlarını tamir eden balıkçılarla konuşur ve onlardan balıkçılığın sorunları noktasında çeşitli bilgiler alır. Balıkçının biri lafa karışarak şehirli insanların balık yemesini bilmediğini sadece pilaki, tava ve ızgara usullerini bildiğini söyler. Aynı balıkçı Bildik'in gazeteci olduğunu öğrenince anlatmaya devam eder: *"Bizim ağ, motor ve para derdimiz kadar büyük bir derdimiz daha var ki o da şehirlilere balık*

²⁵⁴ G. Akçura, *a.g.e.* s. 125-127.

yemesini öğretmektir. Bunu da bizim meslek ile alakalı büyük makamlar yapacaklar. Ayda bir broşür çıkararak halka bedava dağıtmak suretiyle balık yemesini öğretmelidir. Ben nice insan bilirim ki balığı alırken: “Bunun nesi olur, nasıl pişirilir?” diye sorar.”²⁵⁵



²⁵⁵ Cemaleddin Bidik, “Şehir halkının çoğu balık yemesini bilmezlermiş!”, **Akşam Gazetesi**, 17 Şubat 1952.

SONUÇ

Tarihinde birçok medeniyete ev sahipliği yapan İstanbul, geçmişten bugüne liman kenti olması dolayısıyla deniz ticareti noktasında önemli bir şehir olmuştur. Liman kentinin getirdiği kozmopolit deniz kültürü; şehrin yapılaşmasına, sosyal ve kültürel iklimine katkı sağlamıştır. Bu katkı neticesinde şehir halkı ile deniz bütünleşmiş; ticaret, ulaşım, gıda ve şehrin güvenliği noktalarında Boğaziçi İstanbul halkı için önemli bir unsur olmuştur.

Coğrafi Keşiflerin ve Sanayi Devrimi'nin ülkeleri ve etrafındaki coğrafyaları etkilemesinden dolayı bu iki önemli dönemeçten önce Osmanlı'da ve diğer devletlerde var olan deniz aşırı seferlerin getirmiş olduğu fetih anlayışı hakimiyetini kaybetmiştir. Bu iki önemli olgudan sonra sanayileşen devletler, deniz teknolojisi ve ticareti noktasında önemli atılımlar yapmış ve liman kentlerinin önemi daha fazla ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu dönemde liman şehirleri arasındaki etkileşim ve bu şehirlerdeki artan nüfus, insanların denize bakış açısını değiştirmiştir. Deniz etrafında vakit geçirmek, deniz suyunun sağlık yönünden faydalanmak, denize girmek gibi yeni alışkanlıklar insan yaşantısında yer edinmeye başlamıştır.

Bu bağlamda birçok yerli ve yabancı kültüre ev sahipliği yapan İstanbul'da bu yeni alışkanlıkları bünyesine barındırmada gecikmemiştir. İlk defa 19. yüzyıl ortalarında ortaya çıkan deniz hamamları bu duruma örnektir. Deniz suyunun şifasına inanan ve geçmişten gelen hamam kültürünü de benimsemiş olan İstanbul halkı, denizin içine tahta kazıklarla çakılan, etrafı kapalı, ortası açık, tahta iskele yoluyla karaya bağlanan bu yapılarla ilk kez kitlesel bir şekilde denizle temas etmiştir. Deniz hamamlarının kısa sürede benimsenmesiyle sayıları çoğalmış, hamamların işletmeciliği gelişmeye başlamıştır. Galata, Bebek, Tarabya, Bakırköy, Moda, Fenerbahçe, Adalar gibi birçok semtte varlığını sürdüren deniz hamamları, kadınlar ve erkekler olmak üzere ikiye ayrılmıştı. Bu ayrım o dönemki sosyal ve toplumsal yapının normlarına oldukça uygun düşmekteydi. Kısa süre içerisinde kendi kültürünü oluşturan bu yapılar; şehirdeki kadın, erkek ilişkilerini, deniz suyuyla bakış açısını, deniz suyu içerisinde de vakit geçirilebileceğini ve tabi ki Tanzimat sonrası ortaya çıkan edebiyatımızı da mekan unsuru olarak etkilemiştir.

20. yüzyılın ilk çeyreğine kadar popülerliğini sürdüren deniz hamamlarının tahtını bambaşka bir yapıda olan plajlar alacaktı. İstanbul halkının ilk kez Florya sahillerinde gördüğü bu plaj işletmeciliğini ortaya çıkaranlar ise İhtilal 'den kaçan Wrangel

Ordusu'nun mensupları olmuşlardır. 1919-1920 yıllarında Bakırköy ve Florya bölgelerine yerleştirilen ve oldukça zor durumda olan Beyaz Ruslar, İstanbul halkının deniz hamamlarındaki toplumsal normlarının dışında kıyafetlerle kumsallara inmişler ve buradan denize girmişlerdir. Mütareke Dönemi'ne denk gelen bu durum halkın oldukça dikkatini çekmiş ve Florya kıyıları popüler olmaya başlamıştır. Bölgenin popüler olmasıyla birlikte Florya kumsallarında Beyaz Rus Ordusu mensuplarının açmış olduğu plaj işletmeleri İstanbul deniz kültürüne yeni bir soluk getirmiştir. Plajlar, Cumhuriyet Türkiye'siyle birlikte İstanbul kıyıları için yeni bir çekim alanı olmuştur. Cumhuriyet'le birlikte gelişen kadın-erkek eşitliği ve kadınla erkeğin bir arada, eşit şartlarda yaşaması gerektiği düşüncesi plajların gelişmesine katkı sağlamıştır. Plajlar, yıllar içinde sadece deniz, kum, güneş üçgeninin dışına çıkmış, halkın eğlence ve kaliteli vakit geçirme aracı haline gelmiştir. Plaj tesisleri içerisinde gazino, lokanta gibi işletmeler açılmış ve burada verilen konserler, dans etkinlikleri, yarışmalar uzun yıllar boyunca İstanbul'un kültür ve sanat hayatında önemli izler bırakmıştır. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde İstanbul'a iz bırakmış, Avrupa çapında ses getirmiş plajlarımız şunlar olmuştur: Florya, Ataköy, Salacak, Caddebostan, Süreyya. Ayrıca plaj ziyaretçilerinin yıllar içerisinde değişen kıyafet biçimleri; gazete ve dergilerde yıllarca gündem olmuş ve kendi modasını yaratmıştır.

İstanbul için deniz kültürünü oluşturan etmenler sadece deniz kenarında vakit geçirmek, denize girmek ve güneşlenmekten ibaret olmamıştır. Halkın ulaşım ve gıda noktasında da itici gücünü deniz oluşturmuştur. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e zayıf bir deniz filomuz kalmasına rağmen şehir içi ulaşım noktasında güçlü kurumlar miras kalmıştır: Haliç Vapurları Şirket ve Şirket-i Hayriye. Bu işletmelerin kurumsallaşması, Cumhuriyet'in denizciliğimizdeki millileştirme hamleleri ve İstanbul'a özgü olan vapur kültürü 19. yüzyılın ortalarından itibaren şehrin sosyal ve kültürel hayatında derin izler bırakmıştır.

Bizans zamanından beri İstanbul halkı için önemli bir kaynak olan balıkçılıkta, işletmeleriyle, avcılığıyla, balıkçılarıyla şehrin dokusu için önemli bir zenginlik olmuştur. Yine Cumhuriyetin kazanımları sayesinde prangalarını kıran balıkçılık ve su ürünleri sektörü balık yetiştiriciliği ve ihracatı konusunda önemli atılımlar yapmış fakat bir türlü istenilen başarıyı elde edememiştir. Bu dönemde başta İstanbul Balıkhanesi olmak üzere, dalyancılık, voli avcılığı ve İstanbul'un en özel balığı olan lüfer şehrin toplumsal hafızasında önemli ve ayrıcalıklı bir yer edinmiştir.

EKLER

Ek 1

T. C.
BAŞVEKÂLET
MUAMELÂT UMUM MÜDÜRLÜĞÜ

Kararlar Müdürlüğü

Karar sayısı

4

1389

KARARNAME



İstanbul'da Balta Limanındaki Hidrobioloji Enstitüsünde altı hafta devam etmek üzere kurulacak (Balık Biyolojisi Eğitim Merkezi) için Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Teşkilâtı ile yapılan anlaşmanın Hükümetimiz adına imzalanması hususunda Ekonomi ve Ticaret Vekâletine salâhiyet verilmesi; adı geçen Vekâletin 31/8/1953 tarihli ve 6/7137 sayılı yazısı üzerine, İcra Vekilleri Heyetinin 31/8/1953 tarihli toplantısında kararlaştırılmıştır.

REİSİCUMHUR

C. Başbakan

133 70 8
030 13 01

Başvekil

Devlet Vekili

Devlet Vekili

Adalet Vekili

Milli Savunma Vekili

İçişleri Vekili

Dışişleri Vekili

Maliye Vekili

Milli Eğitim Vekili

Bayındırlık Vekili

Eko. ve Ticaret Vekili

Sa. ve So. Y. Vekili

G. ve Tekel Vekili

Tarım Vekili

Üniversite Vekili

Çalışma Vekili

İşletmeler Vekili

Balıkçılık
Marmara'daki mektep
tekâmül ediyor
Mektepte bir konserve
fabrikası ve buzhane
tesis edilecek

Bundan dört ay evvel Maarif Vekâleti tarafından Marmara adasında açılan Balıkçılık mektebinde yeni bir balık konserve fabrikası ile buzhane tesis edilmesi takarrür etmiştir.

Balıkçı mektebi müdürü Kemal Bey mektebin mesaisi hakkında dün bir muharririmize şu izahatı vermiştir:

«— Dört aydan beri tedrisatta bulunan mektebimizde elyevm (40) talebe vardır. Mektepte fenî surette balık tutulması, konserve yapılması taze olarak uzak mevkilere balık nakli usulleri ve balıkçılığa ait sanayi tedris edilmektedir.

Mektepte Bulgaristan balıkçılık mektebinin programları esas ittihaz edilmiştir ve dördü meslekî olmak üzere (5) sınıf vardır. Talebe leylidir.

Bu sene mektebin iptidaî vesaiti gelmiştir.

Konserve ve buz fabrikasının tesisine de ilk baharda başlanacaktır.»

EK 3

17.06.1938 Cumhuriyet Gazetesi



SUADIYE PLAJI

18 haziran akşamı Suadiye plajının 8 inci yıl dönümü kutlulanacaktır.

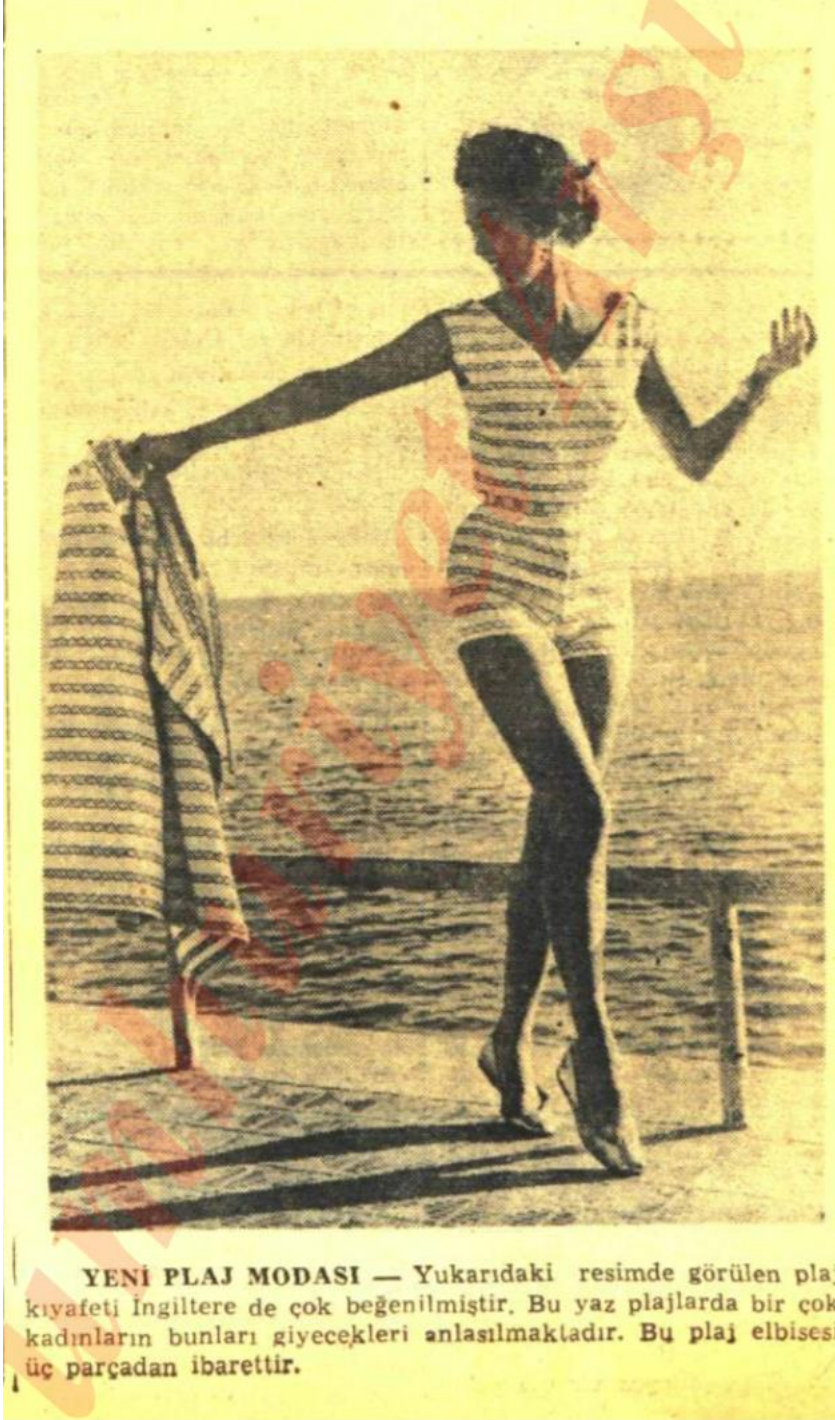
Plaj gazinosunda bu sene on bir kişilik

Macar Kızları Orkestrası

Gazino büyütilerek bin kişi alacak bir hale getirilmiştir.

Ek 4

27.03.1955 Cumhuriyet Gazetesi



YENİ PLAĞ MODASI — Yukarıdaki resimde görülen plaj kıyafeti İngiltere de çok beğenilmiştir. Bu yaz plajlarda bir çok kadınların bunları giyecekleri anlaşılmaktadır. Bu plaj elbisesi üç parçadan ibarettir.

EK 5

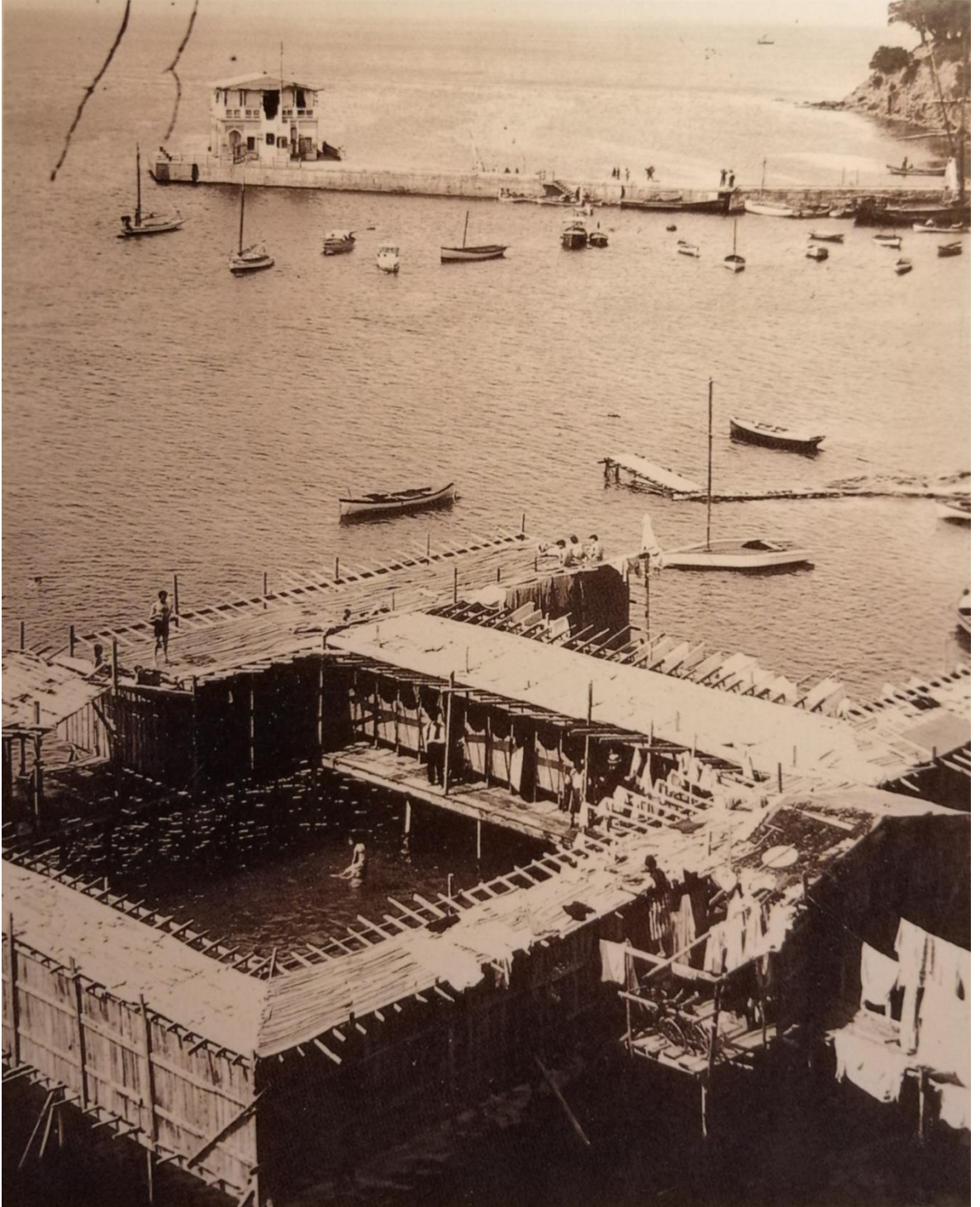
Salacak Deniz Hamamı



Fotoğraf: Kargopulo Yaklaşık 1875. Yıldız Sarayı Albümleri

Ek 6

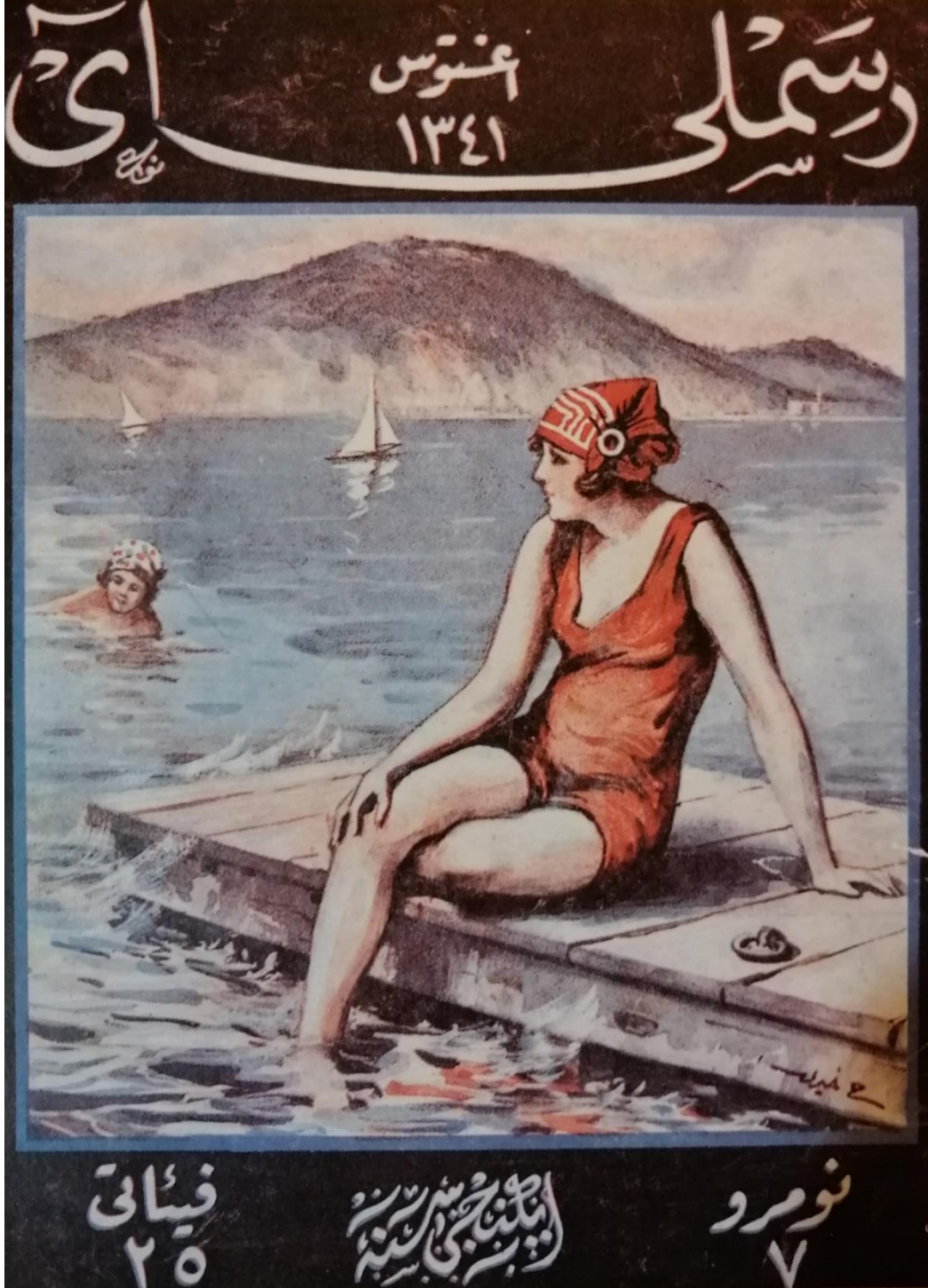
Moda Deniz Hamamı



Fotoğraf: Ali Enis Oza Gökhan Akçura koleksiyonu

Ek 7

Resimli Ay Dergisi (1341/1925)



Ek 8

Sevimli Ay Dergisi



Ek 9

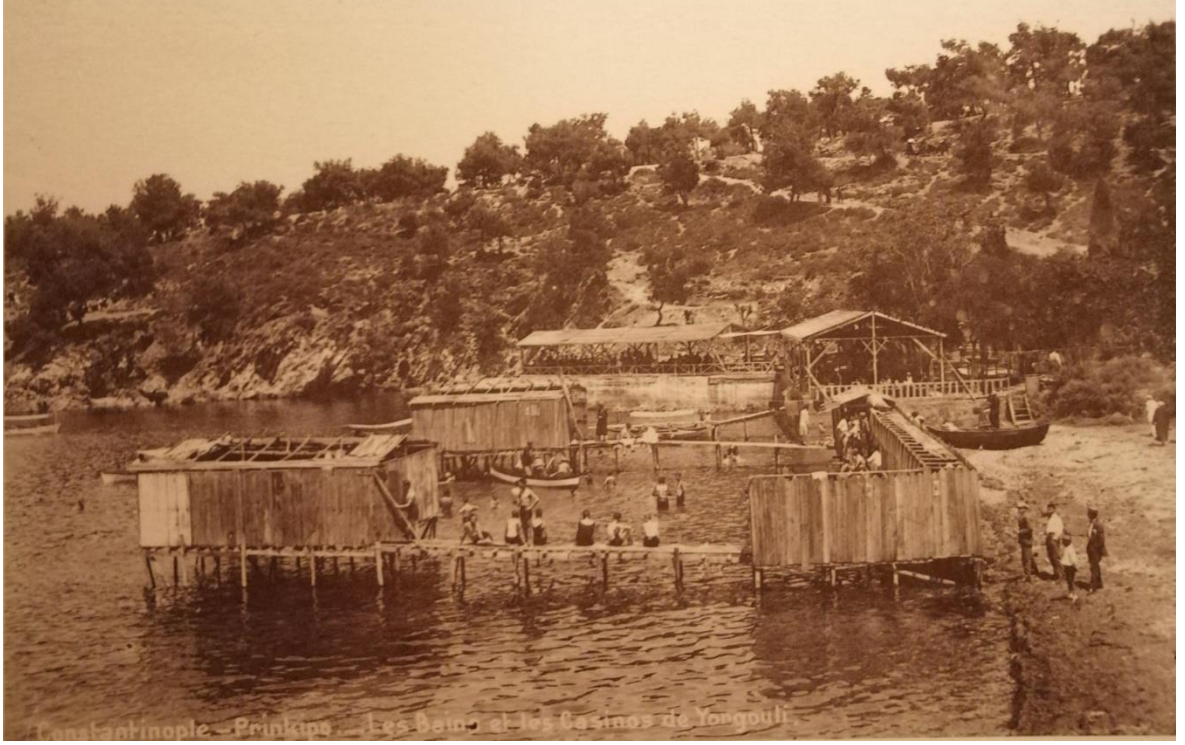
Caddebostan Plajı



Gökhan Akçura koleksiyonu

Ek 10

Büyükada Yorgouli (Yörükali) Plajı



N. Başgelen koleksiyonu

Ek 11

Suadiye Plajı, 1930'lar



Fotoğraf: Ali Enis Oza Suna ve İnan Kırac Vakfı Fotoğraf Koleksiyonu

Ek 12

Salacak Plajı,1937



La Turquie Kamâliste Dergisi, Zafer Toprak Arşivi

KIZ KULESİ -
SALACAK
PLAJI

UCUZLUĞUNDAN KESENİZİ
YAKINLIĞINDAN ZAMANINIZI
TEMİZLİĞİNDEN SİHATİNİZİ,
KAZANDIRIR.

MÜZİK
DANS
YEMEK
DENİZ
TEMİZ SERVİS
ve
MUHTELİF
EĞLENCELER.

GİDİP GELME VAPUR
ÜCRETİ BANYO DAHİL
50 KURUŞTUR.

SP

Ek 14

Süreyya Plajı ve Bakireler Mabedi, 1950'ler



Gökhan Akçura Arşivi

LA PLAGE IDEALE...
LA PERLE DE LA MARMARA

SÜREYYA PLÂJİ



MALTEPE

HOTEL-RESTAURANT-CASINO
Vue splendide sur les Iles des Princes
Decor éblouissant - Cuisine renommée - Service irréprochable

ORCHESTRE - JAZZ - DANSE
Services réguliers d'autos, autobus et trains jusqu'à
devant l'entrée de la plage
Telephone : 54 - 58

En été

SUADIYE

PLAGE - HOTEL - RESTAURANT - PAVILLON - CASINO
Tel: 52-89



PASSEZ
vos
Vacances d'été
à
SUADIYE
au
bord de la Marmara
Vis à vis des îles
des Princes

Jazz
Danse
Attractions

Hôtel de première ordre
avec eau courante dans
chaque chambre

La meilleure cuisine
Turque et Française
est toujours à votre disposition

Ek 17

Sarayburnu'nda Denize Giren Çocuklar ve Atlar, 1930'lar



Suna ve İnan Kır    Vakfı Fotoğraf Koleksiyonu

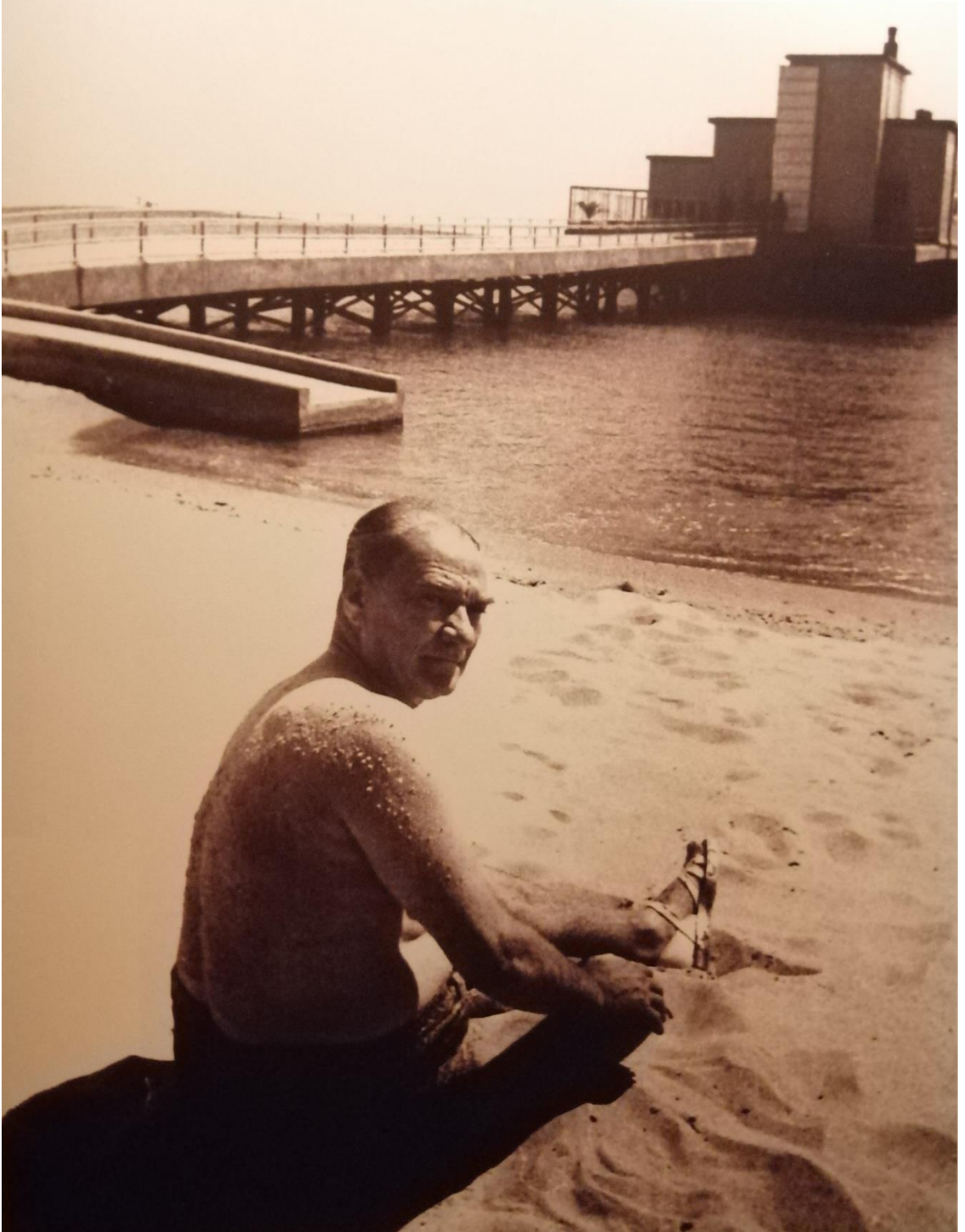
Ek 18

Atatürk Florya Plajı'nda, 1935



Ek 19

Atatürk Florya Plajı'nda, arka planda Deniz Köşkü, 1936



Fotoğraf: Selahattin Giz Suna ve İnan Kır   Vakfı Fotoğraf Koleksiyonu

Ek 20

İsmet İnönü Heybeliada Sadık Bey Plajı'nda, 1930'lar



İnönü Vakfı Arşivi

Ek 21

Bağdat Vapuru



Adnan Giz'in "Nerede O Eski Kadıköy Vapurları?" adlı köşe yazısından.

Neyzen Vapurda



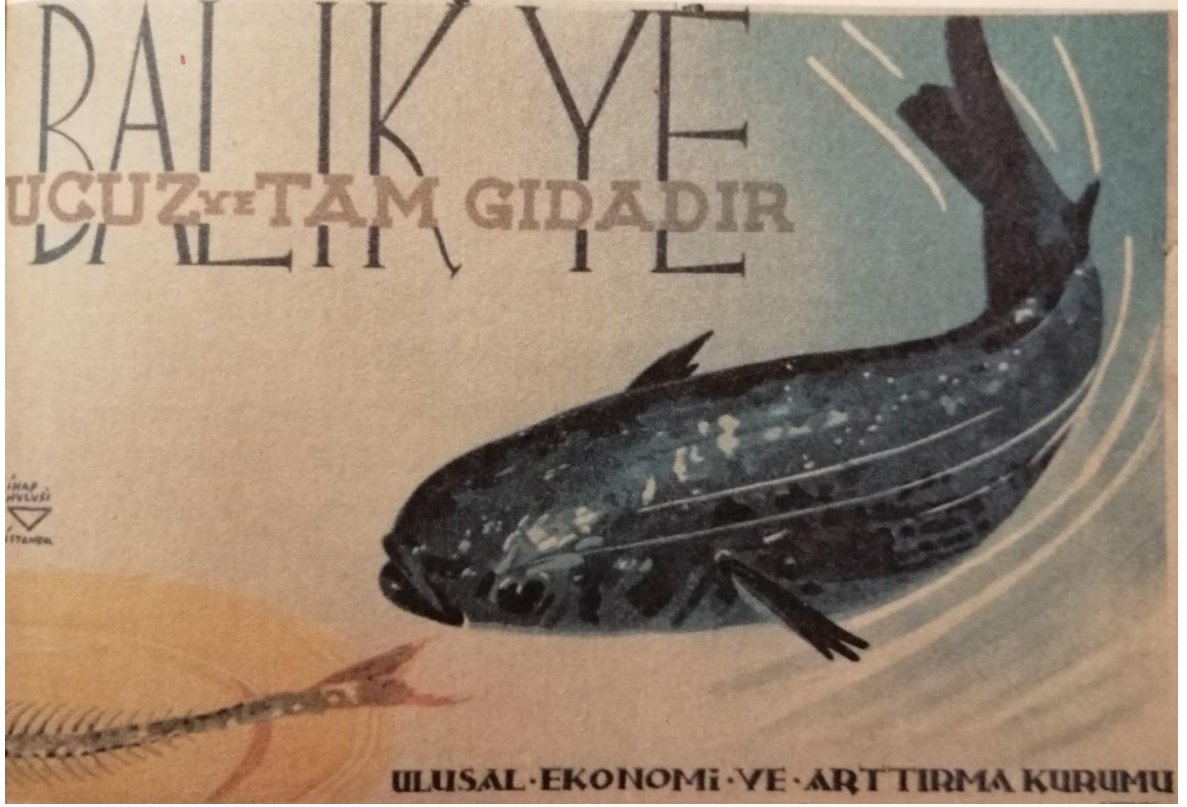
YOL BOYUNCA NEY TAKSİMİ: Yolcular arasında bulunan ünlü “Neyzen” Tefik, cebinden neyini çıkarttığı gibi üflemeye başlamış. Ustalıkla bir makamdan ötekine geçen Neyzen’i dinleyenler, hayranlıklarını belirtmesine belirtiyorlar, ama yine de resimlerinin çekildiğini görünce objektife bakmadan edememişler. En sağda, gazeteci Yekta Ragıp Önen.

Adnan Giz’in “Nerede O Eski Kadıköy Vapurları?” adlı köşe yazısından.



Ek 24

İhap Hulusi'nin Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti İçin Hazırladığı Bir Grafik



KAYNAKLAR

Arşiv Belgeleri

A- Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

DH.EUM.THR: Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umûmiye Müdüriyeti Tahrîrat Kalemî

DH.İD: Dahiliye Nezareti İdari Kısım

İ.MVL: İrade Meclis-i Vâlâ

İ.ŞD: İrade Şûrâ-yı Devlet

ŞD: Şûrâ-yı Devlet

B- Başkanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)

30-18-1-2, Kutu no: 125, Gömlek no: 27. (Belge Tarihi: H-06-04-1951)

30-18-1-2, Kutu no: 133, Gömlek no: 70. (Belge Tarihi: H-31-08-1953)

Süreli Yayınlar

A- Gazeteler

Akşam Gazetesi

Anadolu Gazetesi

Cumhuriyet Gazetesi

Haber Gazetesi

Hürriyet Gazetesi

Kurun Gazetesi

Resmî Gazete

Son Posta Gazetesi

Tan Gazetesi

Vakit Gazetesi

Vatan Gazetesi

Yeni İstanbul Gazetesi

Yeni Sabah Gazetesi

Yenigün Gazetesi

Zaman Gazetesi

B- Dergiler

Arredamento Mimarlık Dergisi

Büyük Kulüp Dergisi

Hayat Dergisi

Milliyet Fiesta Dergisi

Mimar.ist Dergisi

Popüler Tarih Dergisi

Resimli Ay Dergisi

Servet-i Fünun Dergisi

Toplumsal Tarih Dergisi

Tutanak Dergisi

Yedigün Dergisi

Kitaplar ve Makaleler

ABASIYANIK, S. F. *Mahalle Kahvesi*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2009.

AKÇURA, Gökhan. *Bir Şehr-i İstanbul Ki...*, Oğlak Yayınları, İstanbul 2020.

AKÇURA, Gökhan. *Şen Gönüller Diyarı (Ivır Zıvır Tarihi 5)*, Om Yayınevi, İstanbul 2003

AKSUNGUR, Muharrem. “Ülkemiz Su Ürünleri Teşkilat Yapısı Tarihi Gelişimi”, SÜMEA Yunus Araştırma Bülteni, 4/1, Mart 2004

ALKAYIŞ, M. Fatih. “Eski Türkçede Deniz ve Denizcilik Kavramları”, Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler, c.6, 26-29 Eylül 2013, TTK yayınları, Ankara 2014.

ARIK, Şahmurat. “Türk Romanında İlginç Bir Mekân Unsuru: Deniz Hamamları”, Kastamonu Eğitim Dergisi, Cilt: 13, No: 2, Ekim 2005

ARSLAN, Ozan. “I. Dünya Savaşı Başında Kapitülasyonların İttihat ve Terakki Yönetimi Tarafından Kaldırılması ve Bu Gelişme Karşısında Büyük Güçlerin Tepkileri”, Sakarya Üniversitesi Fen Edebiyat Dergisi, c.10, sayı: 1.

BARAN, T. Alim. “Mütareke Döneminde İstanbul’daki Rus Mültecilerin Yaşamı”, Atatürk Araştırma Dergisi, c. 22, sayı: 64,65,66

BAŞGELEN, Nezi. “Köprü’den Yeşilköy’e Vapur Seferleri”, Çağını Yakalayan Osmanlı, IRCICA Yayınları, İstanbul 1995.

BERENT, Orhan. ve Koraltürk (der.), *İskelede Yaşayan... Denizler, Gemiler, Denizciler*, İletişim Yayınları, İstanbul 2013.

BEYOĞLU, S. “Osmanlı Deniz Hamamları”, Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi, cilt:0, sayı:5, 2004.

CANATAK, A. Mecit. “Osman Cemal Kaygılı’nın Gezi Yazılarında Eski İstanbul’un Eğlence Mekânları”, Turkish Studies Dergisi, Cilt:7/1, Kış 2012

ÇELİKKALE, M. S. “Türkiye’de Su Ürünleri Sektörü, Eğitim ve Öğretim”, İstanbul Aydın Üniversitesi Dergisi, Cilt:1, Sayı: 2, s. 4-5.

DOĞAN, Faruk. “Osmanlı’da Boğaziçi’nde Balıkçılık (18. Yüzyıl-20. Yüzyıl)”, Tarih Okulu Dergisi, Mayıs-Ağustos 2011, Sayı: 10

EKDAL, Müfid. *Bizans Metropolünde İlk Türk Köyü Kadıköy*, Kadıköy Belediyesi Sağlık ve Sosyal Dayanışma Vakfı Yayınları, İstanbul 2004

ERDEMİR, H. Palaz. “Eski Türklerde Su ve Su Ulaşımı”, Turkish Studies Dergisi, Cilt: 6/2, Bahar 2011

ERKEBAY Cem, RİGEL Nurdoğan. “Boğaziçi Medeniyeti’nde Balık Kültürü ve Lüfer”, Etkileşim Dergisi, Yıl: 2, Sayı: 3

- EROL, Safiye. *Kadıköyü'nün Romanı*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul 2002.
- EVREN, Burçak. *İstanbul'un Deniz Hamamları ve Plajları*, İnkılap Kitabevi, İstanbul 2000
- GEÇİLİ, Derya. “*Osmanlı Devleti'nde İstanbul ve Çevresindeki Sahillere Yapılmaya Başlanan Deniz Hamamları*”, Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi, Cilt: 5, Sayı: 9, Ekim 2019
- GİZ, Adnan. *Bir Zamanlar Kadıköy*, İletişim Yayınları, İstanbul 1998
- GRANDA, Cemal. *Atatürk'ün Uşağı Cemal Granda Anlatıyor*, Kristal Kitaplar, Ankara 2007.
- GÜL, H. İbrahim. “*Osmanlı Deniz Hamamları İşletmesi*”, Uluslararası Afro-Avrasya Araştırmaları Dergisi, Cilt:4, Sayı:7, Ocak 2019
- GÜNTEKİN, R. Nuri. *Tanrı Misafiri*, İnkılap Kitabevi, İstanbul 2017
- GÜRPINAR, H. R. *Acı Gülüş (Tebessüm-i Elem)*, Atlas Kitabevi, İstanbul 1973.
- GÜRPINAR, H. R. *Metres*, Hilmi Kitabevi, İstanbul 1945.
- GÜRPINAR, H. Rahmi. *Nimetşinas*, Atlas Kitabevi, İstanbul 1965
- KARAOĞLU, Y. K. *Gençlik ve Edebiyat Hatıraları*, Bilgi Yayınevi, Ankara 1969.
- KARAOĞLU, Y. K. *Vatan Yolunda*, İletişim Yayınları, İstanbul 1986.
- KILIÇ, Abdurrahman. *Ateşi Tutan Eller-Ateş Kahramanları*, Teknik Yayıncılık Grubu, İstanbul 2010.
- KOÇU, R. Ekrem. *İstanbul Ansiklopedisi Cilt 5*, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kolektif Şirketi, İstanbul 1961.
- KOÇU, R. Ekrem. *İstanbul Ansiklopedisi Cilt 6*, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kolektif Şirketi, İstanbul 1963.
- KOÇU, R. Ekrem. *İstanbul Ansiklopedisi Cilt 8*, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kolektif Şirketi, İstanbul 1966.

KORALTÜRK Murat, ÇETİN Cem, ÇOŞKUNER Kerem. “Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941), *Dünü ve Bugünü ile Haliç – Sempozyum Bildirileri*”, Der: Süleyman Faruk Göncüoğlu, Kadir Has Üniversitesi yay., 2004 İstanbul

KURTULUŞ, Hatice vd. *Toplumsal Hafızada Zamanda ve Mekânda: Maltepe*, Maltepe Belediyesi, İstanbul 2018

NESİN, Aziz. *İstanbul’un Halleri*, Nesin Yayınevi, İstanbul 2005.

ÖGEL, Bahaeddin. *Türk Mitolojisi II*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1995

ÖNDEŞ, Osman. *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları, İstanbul 2013.

ÖNER, Haluk. “*Bir İstanbul Mekânı Vapur ve Türk Edebiyatı*”, Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl: 4, Sayı: 11, Haziran 2017

ÖZEMRE, A. Yüksel. *Hasretini Çektiğim Üsküdar*, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul 2007

ÖZPALABIYIKLAR, S. (haz.), *Yüz Yıldan Denemeler*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2006.

ÖZTAN Güven Gürkan, KORUCU Serdar. *Tutku, Değişim ve Zarafet – 1950’li Yıllarda İstanbul*, Doğan Kitap, İstanbul 2017

ÖZTÜRK, A. İ. “*I. Dünya Savaşı Yıllarında Bir Sivil Toplum Girişimi Öyküsü: Haliç Vapur Ücreti Zammına Halkın Tepkisi*”, Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi, cilt: 0, sayı: 3, Ocak 2013

RASİM, Ahmet. *Şehir Mektupları*, Lacivert Yayıncılık, İstanbul 2007.

SABA, Z. O. *Mesut İnsanlar Fotoğrafhanesi Değişen İstanbul*, Varlık Yayınları, İstanbul 1992.

SPERCO, Willy. *Yüzyılın Başında İstanbul*, İstanbul Kütüphanesi Yayınları, İstanbul 1989.

TANER, Haldun. *Kızıl Saçlı Amazon*, Bilgi Yayınevi, Ankara 1988.

TANJU, Bülent, TANYELİ, Uğur. *Sedad Hakkı Eldem II Retrospektif*, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul 2009.

TANPINAR, A. H. *Huzur*, Dergâh Yayınları, İstanbul 2010.

TANPINAR, A. H. *Yaşadığım Gibi*, Türkiye Kültür Enstitüsü Yayınları, İstanbul 1970.

TOPRAK, Zafer vd., *İstanbul'da Deniz Sefası*, Pera Müzesi Yayınları, İstanbul 2018

TUNA, Turgay. *Bir Zamanlar Bakırköy*, E Yayınları, İstanbul 2015.

UĞURCAN, F. Zehra, “Kozmogoni Mitleri Ekseninde Altay Destanlarında Başlangıç”, Motif Akademi Halkbilimi Dergisi, Cilt: 11, Sayı: 23

YALÇIN, Hüseyin Cahit. *Hayal İçinde*, Âlem Matbaası, İstanbul 1899.

YURTOĞLU, Nadir. “Erken Cumhuriyet Dönemi ve Sonrasında Türkiye’de Balıkçılık Faaliyetleri (1923-1960)”, Tarih İncelemeleri Dergisi, 32/1, 2017

ZİYAOĞLU, Rakım, LOKMANOĞLU, Hayreddin, ERER, Emin Raşid. *Turistik İstanbul Rehberi*, Halk Basımevi, İstanbul 1950.

Tezler

DURHAN, Ö. Sıla. *Erken Cumhuriyet İstanbul’unda Kentsel Değişim (1928-1950)*, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, **Yayınlanmamış Doktora Tezi**, İstanbul 2009.

KARACAGİL, Ö. Kürşad. *Süreyya İlmen’in Hayatı, Faaliyetleri ve Eserleri*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Anabilim Dalı, **Yayınlanmamış Doktora Tezi**, İstanbul 2011.

KESKİN, Yasemin. *İstanbul’da Eğlence Hayatı (1923-1938)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul 2006.

ÖZSAN, Meltem. *Kadın Deniz Giysilerinin (Mayoların) Değişim Süreci ve Tüketici Tercihleri Üzerine Bir Araştırma*, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Ankara 2016.

Elektronik Kaynaklar

- “İstanbul Yelken Kulübü Tarihçesi”, 06/05/2021
<http://www.istanbulyelken.org.tr/kurumsal/5-2/>
- AKÇURA Gökhan, 2011, “Bu Deniz Bize Küskün mü? ”, 27/02/2021
<http://www.radikal.com.tr/hayat/bu-deniz-bize-kuskun-mu-1052187/>
- ATILGAN Arif, 2014, “Moda Plajı”, 15/03/2021 <http://mimdap.org/2014/01/moda-plajy/>
- EKDAL Müfid, 2012, “Kadıköy’ün İlk Deniz Hamamları”, 06/03/2021
<http://www.gazetekadikoy.com.tr/genel/kadikoyun-ilk-deniz-hamamlari-h2965.html>
- KOCA Y. Nemlioğlu, 2017, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Denizcilik Politikaları ve Kabotaj Uygulamaları”, 08/11/2020 <https://www.academia.edu/>
- TİMOÇİN Tayfun, 2016, “Divânü Lugâti’it Türk’te Denizcilik Terimleri Taraması”, 15/01/2020 www.academia.edu
- TOPRAK Zafer, 1999, “İstanbul’da Mekan ve Sayısal İlişkiler”, Aptullah Kuran için Yazılar, ed. Çiğdem Kafesçioğlu, Lucienne Thys-Şenocak, 21/09/2020
<https://www.academia.edu/>

ÖZGEÇMİŞ

