



www.turkishstudies.net/turkishstudies

Turkish Studies

eISSN: 1308-2140

Research Article / Araştırma Makalesi



Romanya Sürat Vapurlarıyla 1911'de Köstence'den İskenderiye'ye Seyahat -Bir Tarife Broşürü ve Bir Gezi Programına Göre-

Voyage from Constanța to Alexandria in 1911 By Serviciul Maritim Roman (SMR) -According to A Brochure of Time Schedule and A Voyage Schedule-

Yunus Emre Tekinsoy* - Murat Hanılçe**

Abstract: The technological developments brought about by the Industrial Revolution caused developments and diversification in transporting as in many other areas. Transportation sector had a new breathe by building of ships with steam engines powered by high pressure and it paved the way for establishing of companies that transport passenger, cargo and mail with steamboats. Black Sea was one of the regions where these companies acted the most intensively. At the beginning of 20th century, twelve companies -mostly belonging to Western countries- were active in Black Sea. Having gained its independence in 1878, Romania established the Romanian Maritime Service (SMR-Serviciul Maritim Român) as a national enterprise in the sector of transportation, as in many other areas. Serviciul Maritim Român (SMR) is a maritime company established to transport passengers arriving from European cities by means of Orient Express and Ostende Express from the port of Constanța to the ports of the Orient such as İstanbul, İzmir, Beirut and Alexandria. Luxury train journeys from Western European cities to the east were planned with the Orient Express and Ostende Express. Romanian Speedboats (SMR), known as the White Swans of the Black Sea during their operating period, aimed to continue these luxurious railway voyages also on the sea. This study was prepared to show the details of a voyage by speedboat between the Black Sea and the Eastern Mediterranean ports at the beginning of the 20th century through a brochure belonging to the Serviciul Maritime Român (SMR) and to examine the schedule of a trip planned to be made from İstanbul to Romania with a speedboat belonging to the same company.

Structured Abstract: The Industrial Revolution has paved the way for the application of new technologies in transportation as in many other fields. The invention of the steam engine and the application of this invention in the field of transportation breathed life into this sector. The human being, on the one hand, began to use locomotives that move on rails and connect continents from one end to the other, while on the other hand, it has been able to cross the seas and oceans easily thanks to the high-pressure steam engine ships. Especially since the 19th century, with the impact of globalization, the increase in cargo and number of

* Dr. Öğr. Üyesi, Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü
Asst. Prof. Dr., Tokat Gaziosmanpaşa University, Faculty Science and Letters, Department of History
ORCID 0000-0002-1806-4542

yunusemre.tekinsoy@gop.edu.tr

** Doç. Dr. Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü
Assoc. Prof. Dr., Tokat Gaziosmanpaşa University, Faculty Science and Letters, Department of History
ORCID 0000-0003-0587-9336

murat.hanilce@gop.edu.tr

Cite as/ Atıf: Tekinsoy, Y. E. & Hanılçe, M. (2021). Romanya Sürat Vapurlarıyla 1911'de Köstence'den İskenderiye'ye seyahat -bir tarife broşürü ve bir gezi programına göre-. *Turkish Studies*, 16(3), 1019-1049.
<https://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.50579>

Received/Geliş: 27 March/Mart 2021

Accepted/Kabul: 20 June/Haziran 2021

Checked by plagiarism software

Published/Yayın: 25 June/Haziran 2021

CC BY-NC 4.0

passenger led to the development of maritime transportation and the increase in the number of companies working in this field. Mediterranean and Black Sea ports are also in the frame of activities of such companies. It is seen that travelling from Europe to the East was diversified since the end of the 19th century. In addition to the railways carrying passengers from Europe to the East, such as Orient Express and Ostende Express, passengers and cargo were also transported by means of steamboats. During this period, the companies operating steamships included Black Sea ports in their fields of activity. Before mentioning about Serviciul Maritim Român (SMR), which is at the center of this study; general information was given about maritime companies such as Die Österreichischer Lloyd, Compagnie des Messageries Maritimes de France, La Compagnie Fraissinet, Navigazione Generale Italiana, Deutsche Levante Linie, The English Johnston Line of Liverpool, The Wescott Line, Destounis and Jannoulatos, İttihad-ı Seyr ü Sefâin. In this way, in the early 20th century, in general we tried to show important actors in passenger transportation between the Black Sea and the Eastern Mediterranean and in particular, we tried to explain the positions of Serviciul Maritim Român's competitors.

Our main purpose in preparing such a study that focuses on Serviciul Maritim Român is that there are not any Turkish publications about a company that had transported passengers in important ports of the east, especially in Istanbul, for about 50 years. Serviciul Maritim Român, which Romania founded 17 years after gaining its independence from the Ottoman Empire in 1878, became one of the main ship companies that connected Romania, which was under Ottoman rule in earlier times, and Egypt, whose ties with the Ottoman Empire gradually weakened, to the center of the empire. Serviciul Maritim Român, therefore, had a feature that brought together the nations that were under Ottoman rule in the recent past, not only a ship company carrying passengers and cargo.

When we started this study, we had only one travel brochure about these ships. We were able to find the only copy of this brochure from Library of Atatürk University in Erzurum. Afterwards, the search we made on the internet enabled us to reach many publications, especially from Romania. On the other hand, the fact that we encountered a project titled Black Sea Project, recently supported by the European Union and led by Greek researchers, made it easier for us to provide new information for our study. This study was prepared in the result.

In the study, we firstly introduced the ship companies operating along the Black Sea-Mediterranean line during the Ottoman period. Thus, we indicated that Serviciul Maritim Român was active and even not alone. Secondly, we evaluated the voyages that started in 1895 and ended with the Second World War, routes, ships and administration of the Romanian Speedboats. Afterwards, we gave the details of a brochure that we have and not published before, and a voyage schedule of Romanian ships. The brochure offers valuable information in terms of including the timetables of trains such as Orient and Ostende Express, railways in Egypt, ships in the Mediterranean, as well as Romanian Speedboats. The same brochure also has a schedule of regular voyages of Romanian ships in the summer and autumn of 1911, in terms of days and hours. In the brochure, we learned the various features of the boats, the ticket policy of the company, and details of many services it offered to passengers. We expressed them both in the text and additionally put them at the end of the study.

Finally, in the study, we evaluated the schedule of a trip to Romania. This program includes new information on the history of these ferries in terms of including important clues on how a trip was made on Romanian ships. In addition, the factors that affected the Ottoman people's going and travel to Romania, it also has unpublished information -that was not published anywhere- about places worth visiting in Romania. Finally, this study about Serviciul Maritim Român contains some lacks as it is a first one in this field. Because there are more than 200 documents about these ships in the Ottoman archive. There are many books, book chapters and periodicals published in Romania. Again, there are many records of these ships, especially in Germany and other countries. Naturally, it is clear that there will be detailed theses and book studies on these ships. We hope that researchers who will work in the field of both history and tourism history will be interested on this subject.

Keywords: History, Black Sea, Voyage, Romania, Maritime, Steamship.

Öz: Sanayi Devrimi ile meydana gelen teknolojik gelişmeler her alanda olduğu gibi ulaşımın da gelişmesine ve çeşitlenmesine neden olmuştur. Yüksek basınçlı buhar motoruyla çalışan gemilerin inşası ulaşım ve

taşımacılığa adeta yeni bir soluk getirmiş; buharlı gemilerle yolcu, yük ve posta taşımacılığı yapan şirketlerin kurulmasına zemin oluşturmuştur. Bu şirketlerin en yoğun faaliyet gösterdiği bölgelerden birisi de Karadeniz olmuştur. 20. yüzyıl başlarında Karadeniz'de çoğunluğu Batılı ülkelere ait 12 şirket faaliyet göstermiştir. 1878'de bağımsızlığını kazanan Romanya diğer pek çok alanda olduğu gibi ulaşım ve taşımacılık alanında milli bir girişim olarak Romanya Sürat Vapurları (Serviciul Maritim Român-SMR) işletmesini kurmuştur. Romanya Sürat Vapurları (SMR), Orient Ekspres ve Ostende Ekspres'le Avrupa şehirlerinden gelen yolcuları, Köstence Limanı'ndan İstanbul, İzmir, Beyrut ve İskenderiye gibi doğudaki limanlara taşıma amacıyla oluşturulmuş bir denizcilik işletmesidir. Orient Ekspres ve Ostende Ekspres'le Batı Avrupa şehirlerinden doğuya lüks tren yolculuklarının yapılması planlanmıştı. Faaliyet gösterdiği dönemde Karadeniz'in Beyaz Kuğuları olarak anılan Romanya Sürat Vapurları (SMR) ise tren yollarında sağlanan bu lüks yolculuğu denizde de devam ettirmek amacını taşıyordu. Bu çalışma Romanya Sürat Vapurları (SMR) İşletmesine ait bir broşür üzerinden 20. yüzyıl başlarında Karadeniz ile Doğu Akdeniz limanları arasında vapurla yolculuğun ayrıntılarını ortaya koymak ve aynı şirkete ait bir vapurla İstanbul'dan Romanya'ya gerçekleştirilmesi planlanan bir seyahatin programını incelemek amacıyla hazırlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Tarih, Karadeniz, Seyahat, Romanya, Denizcilik, Vapur.

Giriş

Avrupa'da sanayi devrimi birçok alanda olduğu gibi ulaşım ve taşımacılık sahalarında yeni teknolojilerin uygulanmasına zemin hazırlamıştır. Buhar makinesinin icadı ve bu icadın ulaşım sahasına tatbik edilmesi taşımacılığa yeni bir soluk getirmiştir. İnsanlık, bir yandan karada raylar üzerinde hareket eden ve kıtaları bir uçtan diğer bir uca bağlayan lokomotifleri kullanmaya başlarken, diğer yandan yüksek basınçlı buhar motoruyla çalışan gemiler sayesinde denizler ve okyanusları rahatça aşabilmiştir. Özellikle 19. yüzyıldan itibaren küreselleşmenin de etkisiyle meydana gelen yük ve yolcu sayısındaki artış, beraberinde deniz ulaşımının gelişmesine ve bu alanda faaliyet gösteren şirketlerin de sayısının çoğalmasına neden olmuştur. Bu türden şirketlerin faaliyet sahaları içerisinde Akdeniz ve Karadeniz limanları da yer almıştır.

19. yüzyılın sonlarından itibaren Avrupa'dan doğuya seyahatin de çeşitlendiği görülmektedir. Orient Ekspres ve Ostende Ekspres gibi Avrupa'dan doğuya yolcu taşıyan tren hatlarının yanında buharlı vapurlar aracılığıyla da yolcu ve yük taşınmıştır. Bu dönemde buharlı gemi işleten şirketler, faaliyet alanları içerisine Karadeniz limanlarını da dâhil etmişlerdir. 19. yüzyılın sonları ile 20. yüzyıl başlarında Karadeniz'de çoğunluğu Avusturya, Fransa, İtalya, Almanya, Büyük Britanya gibi batılı ülkelere ait 12 şirketin yolcu ve yük taşımacılığı yaptığı görülmektedir. Çalışmamızın merkezinde yer alan Romanya Sürat Vapurları'ndan bahsetmeden önce Karadeniz'de faaliyet gösteren bu şirketlere değinmek gerektiği kanaatindeyiz. Böylece dönemin şartları içerisinde Karadeniz'de deniz taşımacılığının yoğunluğu ve bu yoğunlukta Romanya Sürat Vapurları'nın yeri gösterilmiş olacaktır.

Karadeniz'de deniz ulaşımı alanında faaliyette bulunan şirketlerden ilki Avusturya menşeli Die Österreichischer Lloyd (Avusturya Lloyd) şirkettir. 1833 yılında o dönem Avusturya'nın Akdeniz'deki en önemli liman kenti olan Trieste'de bir sigorta şirketi olarak kurulmuş; 1836'dan sonra deniz taşımacılığı alanına da yatırım yapmaya başlamıştır. 1837 yılında şirketin ilk vapuru, Trieste'den İstanbul'a ulaşmıştır. Osmanlı Devleti'nin neredeyse önemli tüm limanlarına yük ve yolcu taşıyan şirket, Birinci Dünya Savaşı'na kadar seferlerini kesintisiz sürdürmüştür. Avusturya Macaristan İmparatorluğu'nun resmi evraklarından, postalara; askerlerden, göçmenlere kadar farklı nitelikte pek çok yük ve yolcu Lloyd vapurları tarafından taşınmıştır (Kılıçaslan, 2013: viii). İlk kuruluşundan itibaren büyüyen şirket Adriyatik, Akdeniz ve Karadeniz'i boydan boya kat eden seferler düzenlemiştir. Şirketin filosundaki gemi sayısı, 20. yüzyılın başında 71'e ulaşmıştır. Tuna hattında düzenli olarak haftada bir İstanbul-Burgaz-Varna-Köstence-Surina-Galati-Braila; ayda iki kez İstanbul-Odesa arasında (Köstence'ye de uğrayan) düzenli seferler yapmıştır (Christodorescu, 1905: 201–204; Konstantin, <https://cities.blacksea.gr/en/constantza/4-2-4-1/>, 2021).

1852'de Paris'te kurulan, daha sonra merkezi Marsilya'ya taşınan, Fransız şirketi Compagnie des Messageries Maritimes de France (Fransa Nakliye Hizmetleri Şirketi) 1856'dan itibaren Karadeniz'de faaliyette bulunmuştur. İlk olarak Galati'de acente açıp İstanbul-Galati güzergâhında düzenli seferler düzenlemiştir. 1884'te Braila-İstanbul arasında iki ayda bir sefer yapan ve Köstence'ye de uğrayan 7977 tonluk Delta isminde tek bir gemi kullanmıştır. Şirketin Tuna'daki işleri Fraissinet Şirketiyle rekabet nedeniyle 1891'de kesintiye uğramıştır (Tafta, 1999: 140-148). Karadeniz'de yolcu yük taşımacılığı yapan bir diğer Fransız şirketi Marsilya merkezli La Compagnie Fraissinet şirkettir (Uygun, 2018: 97 vd.). Batı Afrika, Latin Amerika ve Akdeniz limanlarının yanında 1879'dan itibaren Marsilya ve Braila arasında haftalık seferler düzenlemiştir. 1892'den sonra navlun maliyetlerindeki keskin düşüş nedeniyle Tuna Nehri'ne yalnızca iki ayda bir sefer yapabilmış; bu seferlerde Köstence'ye de uğramıştır (Pacu, 1891: 410-411; Mocanu, 2012: 117-118 vd.). Fransız Fabre Line şirketi 1914'ten itibaren New York ile Köstence arasında aylık seferler düzenlemiştir (Lascu, 1999: 657-658).

Karadeniz'de İtalyanlar da yolcu ve yük taşımacılığında kendilerine yer bulmuşlardır. Kuruluşu 1881'e kadar giden, Florio ve Rubattino şirketlerinin 20. yüzyılın başında birleşmesinin ardından Navigazione Generale Italiana Societ  Florio e Rubattino (Florio ve Rubattino İtalyan Umum Denizcilik Şirketi) ya da daha çok kullanılan ismiyle Navigazione Generale Italiana olarak anılan İtalyan şirketinin, Karadeniz'e ilk seferleri 1880'lerde başlamıştır. Bu dönemde İstanbul ile Galati-Braila arasında haftalık seferler gerçekleştirmiştir (Pacu, 1891: 411; Mocanu, 2012: 272-273). Birleşme sonrasında toplamda 187.800 tonajlı 103 vapurdan oluşan büyük bir filo ortaya çıkmıştır. Ana hattı olan Cenova'dan başka Karadeniz limanlarına da hizmet etmiştir. Hatlardan biri haftalık olarak Köstence-Surina-Galati ve Braila limanlarını kapsamıştır (Christodorescu, 1905: 204-206).

Bu dönemin önemli şirketlerinden birisi de Almanlara ait 1889'da Hamburg merkezli kurulan Deutsche Levante Linie (Alman Doğu Akdeniz Hattı) nakliye şirkettir. Almanya'nın Akdeniz'e kıyısı olmamasına rağmen 20. yüzyılın başında üç ekspres ve 27 ticari vapurdan oluşan filosuyla, tamamı Doğu Akdeniz limanlarında bulunan dokuz nakliye hattı açmıştır. Ayrıca Hamburg ile Romanya limanları arasında her üç haftada bir gerçekleştirilen düzenli seferleri de vardır. Bu seferlerinde Hamburg, Malta, Pire, İzmir, Selanik, İstanbul, Burgaz, Varna, Köstence, Galati ve Braila limanlarına uğramıştır. Hamburg seferlerinin yanında Anvers kalkışlı seferleri de olmuştur (Christodorescu, 1905: 206-207).

The English Johnston Line of Liverpool (İngiliz Liverpool Johnston Hattı), 1870'ten itibaren Tuna-Liverpool rotasında faaliyet göstermiştir. Ayrıca her on günde bir Anvers'e sefer düzenlemiştir. 1933'te Johnston Line, Romanya Sürat Vapurları ve Romanya Demir Yolları ile İngiltere, Belçika ve Hollanda'dan malların taşınması için bir sözleşme imzalamıştır (Christodorescu, 1905: 208-209). Diğer bir İngiliz şirketi The Wescott Line (Wescott Hattı), merkezi Londra ve Anvers limanlarından 13 vapuruyla Cebelitarık, Malta, Yunan limanları, Mısır, Türkiye, Bulgaristan, Romanya ve Rusya'ya düzenli seferler gerçekleştirmiştir (Christodorescu, 1905: 208).

20. yüzyıl başlarında Karadeniz limanlarına seferler düzenleyen şirketlerden birisi de Yunanistan'a ait, merkezi Pire'de bulunan Destounis ve Jannoulatos denizcilik şirkettir. Sekiz gemisiyle Pire'yi Doğu Akdeniz ve Karadeniz'in önemli limanlarına ba layan yedi hat üzerinde çalışmıştır. 1903 ile 1905 yılları arasında haftada bir Pire ve Braila arasındaki hat üzerinde Köstence, Surina ve Galati'ye uğrayarak faaliyet göstermiştir. Bükreş ve Atina hükümetleri arasındaki sorunlar nedeniyle şirket 1906'de Romanya'daki faaliyetlerine ara vermiş; ancak 1910'da Ionica ve Destounis adıyla seferlerine yeniden başlamıştır (Christodorescu, 1905: 207-208; Mocanu, 2012: 275-276.) Bu şirketlerin yanında değişik zamanlarda Köstence'ye uğrayan ve Karadeniz'de faaliyet gösteren şirketler arasında Curtgi, Atlantica, Italian National Company of Maritime Service gibi gemicilik şirketleri de sayılabilir (Ardelenau,

<https://cities.blacksea.gr/en/constantza/4-2-4-1/>, 2021). Ayrıca 1911 yılında İttihad ve Terakki'nin teşvik ve himayesiyle kurulan Osmanlı denizcilik şirketi İttihad-ı Seyr ü Sefâ'nın İstanbul ile Köstence arasında seferler düzenlemiştir (BOA, A. DVN. MKL. 52/4-1; Tanin, 15 Mart 1327).

1. Romanya Sürat Vapurları (Serviciul Maritim Român-SMR) Kuruluşu, İşleyişi ve Kapanması

Romanya, 1878'de imzalanan Berlin Barış Antlaşması ile Osmanlı Devleti'nden bağımsızlığını kazanmıştır. Romanya Prensi Carol, I. Carol unvanını alarak 10 Mayıs 1879'da Romanya kralı ilan edilmiştir (Çopur, 2006: 123). Bağımsızlık sonrasında milli bir devlet olarak ortaya çıkan ve her alanda kendi ayakları üzerinde durmaya çalışan Romanya, kısa sürede çeşitli alanlarda yatırımlar yapmaya başlamıştır. Bu türden girişimlerden birisi de Tuna üzerinde ve Karadeniz'de kendi vapur ve gemileriyle boy göstermesidir. Yukarıda kısaca bahsedildiği şekilde oldukça güçlü denizcilik şirketlerinin faaliyet gösterdiği Karadeniz'de, yeni kurulan Romanya'nın bu yeni girişimi hayata geçirmesi hayrete şayan bir durumdur.

19. yüzyıldan itibaren, insanların, özellikle de Avrupalıların ekonomik ve politik tercihleri önemli değişikliklere uğramıştır. Kapitalizmin, dolayısıyla büyük sanayi ve ticaret işletmelerinin gelişmesi, üretimde sürekli bir artışa yol açmıştır. Kendi ihtiyacından fazlasını üreten ve iç pazarın doyuma ulaştığı Avrupalı memleketlerde, yeni pazarlar bulma ve güvence altına alma ihtiyacı, bu artı ürün sahibi ülkelerin çoğu için bir ön koşul haline gelmiştir. Ekonomik ve ticari genişleme, yavaş yavaş, alanı artık tüm dünyaya yayılan şiddetli bir mücadele biçimini almıştır. Bu genişlemenin ana araçları nakliye yolları olmuş ve bunlardan deniz yolu çok büyük önem arz etmeye başlamıştır. Artık bütün uluslar, bütün denizler üzerinde üstünlük elde etmek için çabalamaya yönelmiş; en küçüğü bile, kendi ihtiyaçları ve menfaatleriyle ilişkili bir durum yaratmak ve sürdürmek gayretine girişmiştir. Peki, 19. yüzyılın ikinci yarısında Romanya'nın bu konudaki durumu nasıl seyretmiştir? Bağımsızlığını kazanana kadar, neredeyse denize doğrudan ve güvenli bir çıkışı olmayan Romanya, kendi ticari donanmasını yaratma kabiliyetine ve ihtiyacına sahip olamamıştır. 1877'den sonra durum tamamen değişmiştir. Bağımsızlığını kazanmasıyla, Dobruca'yı ilhak ederek geniş bir deniz kıyısı kazanmış ve ülke servetinin gelişmesi için akılcı bir organizasyon başlatarak ana üretici ülkeler arasındaki yerini almıştır. Daha sonra, Tuna ağzındaki ve Batı ile Doğu Akdeniz (Levant) arasındaki en kısa yol üzerindeki coğrafi konumu, özellikle Kuzey ve Kuzey-Batı Avrupa ve Tuna topraklarından gelen yüklerin ve yolcuların transit trafiğinde büyük bir gelişmeye kapı aralamıştır. Batı pazarlarına ihracatı kolaylaştırmak, Doğu Akdeniz'de Romanya ürünleri için yeni pazarlar açmak ve transit geçişi teşvik etmek üzere ulusal bir ticari deniz işletmesinin oluşturulması artık en gerekli ve acil işlerden birisi olmuştur. Romanya, Karadeniz'de sahip olduğu önemli kıyı şeridinin, elverişli coğrafi konumunun da yardımıyla, gemileri için bir kalkış noktası oluşturmanın bir zorunluluk olduğunu kuruluşundan itibaren anlamıştır (Băjenaru, 2019).

1895'te kurulan ve İkinci Dünya Savaşı'nın hemen sonrasında 1945'te kaldırılana dek yaklaşık 50 yıl boyunca faaliyet gösteren Romanya Sürat Vapurları İşletmesi (SMR), Romanya'nın ilk resmi denizcilik kurumudur (Romanya Ansiklopedisi, <http://enciclopediaromaniei.ro>, 2021). 1895'te kurulan Tuna Seyrüsefer Hizmetleri'nin (Serviciul de Navigație pe Dunăre) başarısı, Romanya hükümetini Romanya Sürat Vapurları İşletmesini kurma noktasında cesaretlendirmiştir. 1895'te Çernavoda Köprüsü'nün açılışı ile Köstence, Avrupa demiryolları ile ülkenin iç kısmına doğrudan bağlanmıştır. Dobruca'da 1860'ta İngilizler tarafından inşa edilen bir demiryolunun varlığı (<https://www.historia.ro/>, 2021) bu bölgenin Romanya sınırlarına katılmasıyla ülkenin denize erişimini kolaylaştırmıştır. Bundan sonra Romanya için denizyolu taşımacılığını organize etme sorunu ortaya çıkmıştır (Romanya Ansiklopedisi, <http://enciclopediaromaniei.ro>, 2021).

Serviciul Maritim Român (SMR), Osmanlı Devleti'ndeki bilinen adı ile *Romanya Sürat Vapurları*, 1889'da çıkarılan bir yasaya dayalı olarak kurulmuş, 1895'te faaliyete geçmiştir. Rumen limanları bağlamında Doğu ile Batı arasındaki ana transit yolların, yolcuların ve malların kesiştiği

noktada ulusal bir ticari donanma kurulması ihtiyacının farkında olan Devlet Tekelleri Kurumu'nun enerjik ve girişimci genel müdürü Gr. N. Manu, 25 Nisan hükümet kararına dayanılarak hazırlanan 19 Mayıs 1895 tarih ve 8656 sayılı deniz seyr ü sefer hizmeti düzenleme görevini üstlenmiştir (<https://www.historia.ro/>, 2021). Mal, posta ve yolcuların Doğu Avrupa'dan, İstanbul, İzmir, Pire, Beyrut, İskenderiye gibi limanlara geçişini sağlayabilmek için Doğu hattı (1895) ve Batı hattı (1897) kurulmuştur (Cojoc, 2006: 91-92). Şirketin faaliyetini desteklemek amacıyla Romanya Devleti, Orient Ekspres'i Köstence'ye yönlendiren birkaç demir yolu düzenlemesi gerçekleştirmiştir. 1895'ten itibaren Ostende-Viyana (Londra bağlantılı) uluslararası treni, Ostende-Köstence Ekspres adı altında haftalık olarak tren seferleri yapmaya başlamıştır. 1 Aralık 1895 tarihinde Ostende Ekspres'in seferlere başlamasıyla birlikte Köstence limanının Doğu'ya mal, yolcu ve posta geçişinde önemi büyük ölçüde artmıştır (<https://www.historia.ro/>, 2021). 1899'da bir anlaşma ile Berlin-Krakov-Lemberg-Bükreş güzergâhında düzenli tren seferleri hayata geçirilmiştir. Bu girişimler İstanbul'a ulaşımı daha kısa hale getirmiştir (Cojoc, 2006: 92-93). Batı hattı Braila-Galati-Köstence-Rotterdam ve Doğu hattı Braila-Galati-Köstence-İstanbul arasındadır. Doğu hattı daha sonra İskenderiye'ye kadar uzatılmıştır (Ardelenau, <https://cities.blacksea.gr/en/constantza/4-2-4-1/>, 2021). Romanya hükümeti, 30 Ekim 1895'te, Romanya Sürat Vapurları'nı Romanya Demiryolları idaresine devretmeye karar vermiştir.

Romanya Sürat Vapurları, 18 Mayıs 1895 tarihinde DDSG Triest'ten 150.000 ley karşılığında ilk gemisi *Medea*'yı satın almıştır. *Medea*'nın ardından *Meteor* gemisi 21 Mayıs 1895'te J. & G. Thompson, Glasgow'dan 800.000 ley karşılığında alınmıştır. Satın alınan gemiler yanında zaman zaman kiralama yoluyla da şirket filosuna gemiler dâhil edilmiştir. Bu meyanda, *Cobra*, 29 Ekim 1895'te Ballins Dampfschiffs-Rhederei Hamburg'dan altı aylığına, aylık 15.000 ley ücret karşılığında kiralanmıştır. Kiralama 16 Mart 1896'da bir yıl daha uzatılmış ve bu ikinci kiralama aylık 32.500 leye mal olmuştur. Romanya Sürat Vapurları için sefere çıktığı tarihlerde *Cobra* gemisinin yolcu kabinleriyle donatılıp donatılmadığı bilinmemektedir. Zira gemi aslında gündüz yolcuları için kabinsiz inşa edilmiştir (<https://www.historia.ro/>, 2021).

Romanya Sürat Vapurları'nın ilk seferi İstanbul'a olup, 14 Ağustos 1895 saat 18.00'de *Medea* vapurunun Braila'dan hareketiyle başlamıştır. Bu ilk seferde vapur, 16 Ağustos'ta Köstence'de mola vermiş ve dönemin bir gazetesine göre, 40 yolcu, 800 çuval un ve diğer kargolarla buradan İstanbul'a hareket etmiştir. *Meteor* vapuru ise ayda iki kere olmak üzere Köstence-İstanbul seferlerine, 26 Ağustos 1895'te 72 yolcu ve depolarında bulunan çeşitli kargolarla başlamıştır. Bununla birlikte, Köstence-İstanbul hattının resmi açılışı 14 Eylül 1895'te Çernovada Köprüsü'nün açılışı ile aynı zamanda gerçekleştirilmiştir (<https://www.historia.ro/>, 2021). Tuna-Anvers-Rotterdam hattına beş kargo vapuru hizmet vermiştir (Ardelenau, <https://cities.blacksea.gr/en/constantza/4-2-4-1/>, 2021; <https://www.historia.ro/>, 2021).

1896'nın sonunda, *Meteor* vapuru büyük bir revizyona ihtiyaç duymuş; üç ay süreyle hizmet dışı kalmıştır. Köstence-İstanbul hattını çalışır durumda tutmak için Florio e Rubatino şirketinden 3 Aralık 1896'da aylık 45.000 ley ücretle, üç aylığına, *Ignazio Florio* gemisi kiralanmıştır. Yolcu ve posta gemileri Ignazio Florio ve *Cobra*, Aralık 1896 ile Nisan 1897 arasında, Orient Ekspres, Ostende Ekspres ve Bükreş trenlerine bağlanarak, Köstence-İstanbul hattında haftada üç kez çalışmıştır. 1897 yılının başında İtalyan Florio e Rubatino ile 1,5 milyon ley karşılığında anlaşarak Ignazio Florio satın alınmış ve *Principesa Maria* (Prenses Maria) adını almıştır. Nisan 1897'nin sonunda Romanya Sürat Vapurları, *Cobra* vapurunu kiralamayı bırakmış ve iade etmiştir. 1897'nin ikinci yarısında, *Principesa Maria* gemisi, haftada iki sefer olmak üzere Köstence-İstanbul hattına Romanya Sürat Vapurları adına hizmet veren tek gemi olmuştur. *Principesa Maria*'nın seferleri Paris'ten gelen Orient Ekspres trenleri ve Londra'dan gelen Ostende Ekspres trenleri ile uyumlu hale getirilmiştir. Geminin Köstence'den kalkışı trenlerin gelişine göre Pazartesi ve Perşembe günleri düzenlenmiştir. İstanbul'dan kalkışı ise yine bu trenlerin seferlerine göre belirlenmiştir. Köstence'ye ulaşınca yolcular doğrudan trenlere aktarılmıştır. Aynı tarihlerde,

Medea ve Meteor vapurları Braila-İstanbul seferlerini, her biri ayda üç kez, ilki direkt ve ikincisi Köstence'de mola vererek gerçekleştirmiştir (<https://www.historia.ro/>, 2021).

Romanya Sürat Vapurları, ilk başlarda, daha iyi donanımlı yabancı şirketlerle rekabete direnemediği için büyük bir malî açık ortaya çıkmıştır. 3 Mayıs 1896 tarihli bir yasaya göre, yeni yatırımlar yapabilmesi için 10 milyon leylik bir kredi imkânı ve deniz seyr ü seferinin sürdürülmesinden sorumlu özel bir birim oluşturulmuştur. Sağlanan kredi ile 1897'de *Dobruca* ve *Bükreş* ile 1898'de *Turnu Severin* ve *Köstence* vapurlarını satın alınmıştır. Ayrıca, Köstence-İstanbul arasındaki yolcu trafiğini güvence altına almak için *Recel Carol I* (Kral Carol I) vapuru filoya dâhil edilmiştir (Ardelenau, <https://cities.blacksea.gr/en/constantza/4-2-4-1/>, 2021; <https://www.historia.ro/>, 2021).

Recel Carol I'in Romanya Sürat Vapurları içerisinde yeri oldukça farklıdır. Cobra ve Ignazio Florio gemilerinin kira süreleri Mart 1897'ye gelindiğinde sona yaklaşmıştır. Buna bağlı olarak Medea ve Meteor ile Köstence-İstanbul hattına tatmin edici bir şekilde hizmet edebilecek bir gemiye ihtiyaç ortaya çıkmıştır. Fairfield Shipbuilding & Engineering Co.'nun İskoç tersanelerine Köstence-İstanbul hattında hizmet vermek üzere Recel Carol I sipariş edilmiştir. Geminin maliyeti 2.444.770 ley dolaylarındadır. Recel Carol I 28 Haziran 1898'de Köstence'ye gelmiştir. 13 Temmuz 1898'de gelişi adına büyük bir tören tertip edilmiştir. İlk modern Romanya Sürat Vapurları gemisi olan Recel Carol I hem yapım çizgisi, formların esnekliği ve zarafeti hem de olağanüstü performansı açısından dönemine göre tam bir başarı olarak nitelendirilmiştir. Recel Carol I tarafından ulaşılan saatte 18 deniz mili hıza, yirminci yüzyılın başlarında yalnızca çok hızlı savaş gemileri ve nispeten hafif tonajla erişilebileceği düşünülürse bu nitelemenin haklılığı anlaşılabilir. 1899'da Romanya Sürat Vapurları'nın girişiyle geminin kazanları kömür yerine akaryakıt kullanacak şekilde değiştirilmiş ve 1905'te, Recel Carol I Köstence'de bir TFF radyo ve telgraf istasyonuna da sahip olmuştur. Romanya Sürat Vapurları'nın 1912 senesine ait bir reklam broşüründe Recel Carol I'le seyahat etmenin avantajları şu şekilde sıralamaktadır: *Gemide birinci sınıf güzel restoranlar, bayan salonları, özel aile odaları, elektrikli aydınlatma, radyatörler, banyolar, kablosuz telgraf, kuaför, doktor var* (<https://www.historia.ro/>, 2021).

1898'de, ayrıca *Sulina* gemisi satın alınmış ve 14 yıl işletildikten sonra satılmıştır. Principesa Maria, Recel Carol I ve Medea vapurları 1902 yılına kadar Köstence-İstanbul ve Köstence-İstanbul-Selanik hatlarında yolcu trafiğini sürdürmek için kullanılmıştır. Yine bu yıl, Dobruca, Bükreş, Yaş, Turnu Severin ve Köstence gemileri, tahıl ve kereste taşımacılığı için Tuna-Batı hattında görev yapmıştır. Romanya Sürat Vapurları'nın ilk gemilerinden Medea, 1902'de satılmıştır (Bajenaru, 2019).

1905'te hızlı yolcu vapuru *Romanya*; 1906'da, 21 yıllık hizmetten sonra 1927'de Tuzla yakınlarında batan *Împarator Trajan* (Trayan), 1907'de *Dacia* (Daçya) yolcu gemileri filoya katılmıştır. Prenses Maria, Recel Carol I, Romanya ve Dacia gemileri tamamen beyaza boyanmıştır. Bu nedenle *Karadeniz'in Beyaz Kuğuları* olarak adlandırılmışlardır. Romanya Sürat Vapurları filosunda bulunan gemiler çağdaşı Avrupalı denizcilik şirketlerinin vapurlarının hız, lüks ve konforuyla rekabet etmişlerdir (Băjenaru, 2019).

Şirket, Romanya'da Galati, Braila, Suluni ve Köstence'de; Romanya dışında Rotterdam, İstanbul, Çanakkale, Midilli, İzmir ve Pire'de acenteler açmıştır. 1906'da Bayındırlık Bakanlığı'na bağlanmıştır. 1908'den itibaren Limanlar ve Suyolu Ulaşımı Genel Yönetimi olarak adlandırılan bir yapının parçası haline getirilmiştir (Ardelenau, <https://cities.blacksea.gr/en/constantza/4-2-4-1/>, 2021). 1930 yılına kadar bu idarenin bir parçası olarak kalmıştır (Romanya Ansiklopedisi, <http://enciclopediaromaniei.ro>).

1905 yılına kadar Köstence-İstanbul hattında Recel Carol I ve Principesa Maria hizmet etmiştir. Romanya Sürat Vapurları, 1905'ten başlayarak, doğuda yeni düzenli hatlarla hizmet ağını genişletmiştir: Bu hatlardan birisi Köstence-İstanbul-İzmir, diğeri Köstence-İstanbul-Pire hattı

olmuştur. İkinci hat, 1906'dan 1914 senesinde son verilene kadar İskenderiye'ye kadar uzatılmıştır. İskenderiye hattı 1921'de yeniden açılmıştır. Posta ve yolcu vapurları haftada üç kez Köstence-İstanbul arasında, üç ayda bir Köstence-İskenderiye-Yafa ve iki ayda bir Köstence-Suriye arasında seferler yapmıştır (Ardelenau, <https://cities.blacksea.gr/en/constantza/4-2-4-1/>, 2021). Bu arada Doğu Akdeniz'de özellikle Romanya kerestesi için yeni elverişli pazarlar açılmaya başlamıştır. Bu fırsatı değerlendirmek için 1911'den itibaren Tuna-Suriye hattında Köstence gemisi seferler düzenlemiştir (Băjenaru, 2019).

Tuna-Rotterdam arasında 1897'de kurulan batı hattı 1904'te Romanya tahıl ihracatçıları Hamburg'a gitmek isteyince Dunquerque'ye kadar uzatılmıştır. 1907'de İngiliz takımadalarına, Liverpool ve Swansea'ya kadar uzatılmıştır. Bu hatta Romanya ve İmparator Trajan vapurları kullanılmıştır (Ardelenau, <https://cities.blacksea.gr/en/constantza/4-2-4-1/>, 2021). Bu hatta hizmet veren ilk gemi, Eylül 1897'de ilk seferini gerçekleştiren Bükreş kargo gemisi olmuştur (Romanya Ansiklopedisi, <http://enciclopediaromaniei.ro>, 2021).

Romanya Devleti tarafından Romanya Sürat Vapurları organizasyonuna büyük yatırımlar yapılsa da (1895'te 2.5 milyon, 1897'de 10 milyon), şirketin esas olarak Doğu hattındaki büyük kayıplar nedeniyle oldukça yüksek miktarda mali açıkları oluşmuştur. 1916 yılına kadar Romanya Sürat Vapurları'nın kaybı 17.015.899 leye varmıştır. Bu açığı ihracatı desteklediği için devlet karşılamıştır (Cojoc, 2006: 95). Açığın temel nedeni gemi sayısının ve taşıma kapasitelerinin az olmasıdır. Bilhassa Batı hattının gemi kapasitesinin küçük olması nedeniyle büyük açıkların ortaya çıkması üzerine Romanya Sürat Vapurlarına 1912'de daha büyük vapurlar dâhil edilmeye başlanmıştır (Ardelenau, <https://cities.blacksea.gr/en/constantza/4-2-4-1/>, 2021). 1913'te her biri 7.200 tonluk *Bucegi*, *Carpati* (Karpalar) ve 1914'te 1.410 tonluk *Durostorul* gemileri satın alınmıştır. (Gâlcă, 1930: 170; Moşneagu, 2008: 279-333). Bu dönemde Romanya Sürat Vapurları 892.000 ton mal ve 156.000 yolcu taşımıştır (Ardelenau, <https://cities.blacksea.gr/en/constantza/4-2-4-1/>, 2021).

Tablo 1: Romanya Vapurlarının Taşıdığı Yolcu ve Yük Miktarı, Gelir ve Giderleri (1900–1914)

Sene	Yolcu (kişi)	Yük (1000 ton)	Gelir (1000 ley)	Gider (1000 ley)
1900	–	–	1,107	1,503
1901	–	–	1,626	1,389
1902	20,250	146.9	–	–
1903	–	–	2,265	2,574
1904	–	–	1,947	2,746
1905	38,732	–	2,375	4,282
1906	41,539	119.8	3,493	3,493
1907	–	124.1	3,757	3,905
1908	–	119.9	3,042	4,945
1909	–	141.4	3,489	5,161
1910	–	126.2	4,211	5,585
1911	55,222	113.9	4,060	5,658
1912	–	–	4,735	6,049
1913	–	–	6,074	7,080
1914	–	–	2,440	4,850

Kaynak: Ardelenau, <https://cities.blacksea.gr/en/constantza/4-2-4-1/>

Romanya Sürat Vapurlarının yeni gemi alımlarıyla birlikte karlılığının artmaya başladığı 1914 yılında Birinci Dünya Savaşı başlamıştır. Boğazların kapatılmasıyla, savaşın sonuna kadar Kuzey Kutbu ve Japon denizlerine kadar müttefikler için mühimmat taşımak üzere kullanılan Bükreş kargo gemisi hariç, tüm filo Karadeniz'de mahsur kalmıştır. Karadeniz'de mahsur kalan gemiler, Ruslar tarafından silahlandırılarak yardımcı kruvazör ve nakliye gemisi olarak kullanılmıştır. Savaşın sona ermesine yakın Romanya, gemilerini Ruslardan güçlükle geri alabilmiştir. Ancak gemiler geri alındığında acınası bir durumdaydılar. Gemiler alındıktan sonra Köstence-İstanbul hattı ve Romanyalı esirler ile Fransız birliklerinin ülkelerine geri gönderilmesi

için Galati-İstanbul-Pire-Napoli-Marsilya hattı açılmıştır. Napoli ve Marsilya'ya giden hat 1921'e kadar devam etmiştir. 1914'ten itibaren kesintiye uğrayan Köstence-İstanbul-Pire-İzmir-İskenderiye hattı da yeniden işletilmiştir. 1918'de Romanya Sürat Vapurları'nın kargo gemileri *Leros* savaş gemisi ile genişlemiş; gemiye Romanya tarafından *Oituz* adı verilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın ardından, Romanya Sürat Vapurları, Romanya ekonomisinin hizmetinde sürekli ve verimli bir faaliyet dönemi geçirmiştir. Bu durumun ortaya çıkmasında Romanya'nın savaş sonrası toprak kazanımları ve bunun neticesinde ülke nüfusunun neredeyse ikiye katlanması sayılabilir. Böylece başta kereste olmak üzere ihraç ürünleri artmış, bu nedenle Romanya Sürat Vapurlarına ait gemilerin taşıma kapasitesinin artırılması ihtiyacı hissedilmiştir. Bu ihtiyaç ancak 1932'de aynı tipte toplamda 8.000 ton kapasiteye sahip *Ardeal*, *Peles*, *Alba Iulia* ve *Suceava* gemileri satın alınarak giderilmiştir (Băjenaru, 2019).

Temmuz 1929'dan itibaren Limanlar ve Su Yolları Genel Müdürlüğü, eski yapısını ve Müdürlük hizmetlerini koruyan bir şirket olan PCA Özerk İdaresi'ne dönüştürülmüştür. 4 Mayıs 1934 tarihli kanuna göre, PCA Özerk Kurumu, Liman ve Su Yolları Ticari İdaresi adını almıştır. Eski özerk kurumun talimatları ve hizmetleri yeni idari yapı tarafından miras alınmıştır. 1936 yılında, tüm liman ve denizcilik faaliyetlerini ve hizmetlerini koordine etmeyi amaçlayan Liman ve Deniz Bakanlığı kurulmuştur. Romanya Sürat Vapurları da bu bakanlığın kontrolüne geçmiştir. İki dünya savaşı arası dönemde Romanya Sürat Vapurları, Köstence-İstanbul-Pire-İskenderiye arasında hızlı yolcu ve kargo gemileriyle sabit hatlara hizmet etmiştir. Ayrıca sabit olmayan rotalarda Batı limanlarına da seferler düzenlemiştir. Bu dönemde filo dört yolcu gemisi, bir karma gemi ile dört küçük ve üç büyük ve orta büyüklükte yük gemisi ile donatılmıştır (Romanya Ansiklopedisi, <http://enciclopediaromaniei.ro>, 2021).

1938 yılında Romanya Sürat Vapurları, Köstence-İstanbul-Pire-Beyrut-Hayfa-İskenderiye hattına hizmet vermek üzere Danimarka'ya, *Transilvania* ve *Besarabya* adında toplamda 6672 ton olan iki yüksek hızlı ve lüks motorlu vapur sipariş ederek filosunu genişletmiştir. Böylece şirket, toplamda 41.473 tonajlık ve 14 gemiden müteşekkil bir filo sahibi olmuştur. Bu gemilerin beşi yolcu, beşi karma ve dördü kargo gemisidir (Băjenaru, 2019). Romanya Sürat Vapurlarının son dokuz senesinde yolcu ve yük taşıma kapasitesi şu şekildedir:

Tablo 2: 1930-1938 Arasında Romanya Gemilerinin Taşıdığı Yolcu Sayısı ve Yük Miktarı

Sene	Yolcu (kişi)	Yük (ton)
1930	18.263	117.000
1931	16,838	124,000
1932	25,313	204000
1933	33800	261,000
1934	40,911	223 000
1935	40,622	253,000
1936	41,000	283,000
1937	38,122	333,000
1938	39,996	346,000

Kaynak: <https://techirghiol.com/istoricul-si-desvoltarea-serviciului-maritim-roman-s-m-r>

1945'te İkinci Dünya Savaşı'nın sona ermesinden sonra, ateşkes anlaşmasına göre Romanya Sürat Vapurları Şirketi dağıtılmış ve filosuna Sovyetler tarafından el konulmuştur. O tarihte Romanya Sürat Vapurları'nın sahip olduğu 16 gemiden sadece *Transilvania* ve *Ardeal* iade edilmiştir. Romanya Sürat Vapurları'nın harabesi üzerine, Rumen tarafının iki gemi ve Sovyetlerin dört kargo gemisi ile katıldığı Romanya-Sovyet şirketi *Sovromtransport* kurulmuştur (Romanya Ansiklopedisi, <http://enciclopediaromaniei.ro>, 2021).

Romanya Sürat Vapurları 1922'de bazı Ermeni ve Rum mültecilerin Trabzon'dan Köstence ve Pire'ye taşınması, 1939'da ülkelerinin Almanya ve SSCB tarafından sıkıştırılmasından kaçan Polonya hükümeti, hazine ve silahlı kuvvetlerinden önemli kişilerin Köstence'den İskenderiye'ye

nakledilmesi, 1940-1944 arasında Yahudi mültecilerin Köstence'den İstanbul'a getirilmesi gibi tarihi hadiselerde önemli rol oynamıştır (https://ro.wikipedia.org/wiki/Serviciul_Maritim_Rom%C3%A2n, 2021).

Romanya vapurlarıyla ilgili Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde çeşitli araştırma fonlarında 200'ün üzerinde belge bulunmaktadır. Bu belgelerde gelen-giden yolcular, devlet adamları, çeşitli gümrük işlemleri, kaçakçılık, polisiye olaylar, gemilerin ödeme zorunda olduğu fener resmi gibi vergiler çokça yer tutmaktadır. Bu belgelerden bazıları şunlara değinmektedir: Pasaportsuz gelen yolcular (DH.SN.THR.1.66-19 Mart 1910), Avusturya, Fransa ve İngiltere gibi ülkelerden turist taşınması (Y.PRK.ZB.36-59-13 Nisan 1906), Müslüman muhacirlerin nakledilmesi (Y.PRK.ASK.238.67-13 Nisan 1906), Rus hacıların Osmanlı topraklarına seyahat etmesi (Y.A.HUS.516.166-29 Kasım 1907), çeşitli Avrupa postalarının gemilerle getirilmesi (BEO.786.58910-31 Mayıs 1896; DH.MKT.1045.1063-29 Ocak 1906), Balkan Harbi sonrası muhacirlerin taşınması (HR.SYS.2029.16-17; 2030.1-3-4/Ekim-Kasım 1913), silah nakledilmesi (HR.ID.2124.29-9 Ekim 1896).

2. Romanya Sürat Vapurlarının 1911 Senesine Ait Bir Broşürünün Anlattıkları

Bu broşür Osmanlı yolcuları için hazırlanmıştır (Bkz. Ekler). Kapak dâhil 16 sayfadan oluşmaktadır. Atatürk Üniversitesi Seyfettin Özege Koleksiyonu'nda bulunmaktadır. Sayfalar karışmış vaziyettedir. Bu nedenle biz görüntü ve sayfa numaralarını bir arada verdik. Bu çalışmanın ekinde bulunan transkripsiyonda ise birebir dönemin Türkçesindeki yazımlara dikkat ettik.

Broşür *Romanya Sürat Vapurları Deniz İdaresi* başlığını taşımaktadır. İdare hakkında Köstence-İstanbul-Pire-İstanbul-Köstence arasında doğrudan seferler gerçekleştirdiği, gayet hızlı posta vapurlarına sahip olduğu, vapurlarının adlarının *İmparator Treyan, Daçya, Recel Karol, Prensipesa Marya* ve *Romanya* olduğu yazılmıştır. Yolcular için bir rehber olan bu broşürün kapağında ayrıca, daha detaylı bilgi almak isteyenlerin Romanya Sürat Vapurları'nın Bükreş'teki Yönetim Merkezi'ne, İstanbul'daki genel Acente olan Galata Çinili Han'daki Müller Ticaret İşletmesi'ne ya da İstanbul tarafı şubesi acentesi olan Reşadiye Caddesi'ndeki Mehmed Tevfik Bey'e müracaat etmeleri belirtilmiştir. Broşür Ebüzziya Matbaası'nda basılmıştır. Sayısı 6 ve senesi ise 1911 olarak gösterilmiştir (Broşür, Kapak-Gr.1-s.1).

Broşürün kapaktan sonra gelen ilk sayfalarında *Vakitnâme* başlığında sırasıyla Londra-Viyana, Paris-Zürih-İnsburg-Viyana, Paris-Strazburg-Münih-Viyana, Viyana-Peşte-Predeal-Köstence, Viyana-Peşte-Verçivrova-Köstence arasında işleyen Avrupa'nın başlıca hızlı tren hatları ve trenlerin kalkış ve varış saatleri gösterilmiştir. Bununla birlikte başlıkta hata yapıp trenler için vapur ifadesi kullanılmıştır. Vakitnâmelerde trenlerin kalkışı için azimet kelimesinin kısaltması *az.*, varış için *mevârid* kelimesinin kısaltması *mevâ.*, saatlerde ise akşamın kısaltması *ak.* ve sabahın kısaltması *sab.* kullanılmıştır (Broşür, Gr. 2-s. 2/Sağ). Ardından *Köstence Romanya Sürat Vapurları Katarlarına Mahsus* ve *Berlin-Drest-Viyana Hızlı Trenlerinin* kalkış ve varış saatlerini içeren vakit çizelgesi konmuştur. Çizelgenin hemen altında *Bilet Fiyatları* başlığında Romanya demiryollarının başlıca istasyonlarıyla Romanya Vapurları'nın uğradıkları limanlar arasındaki tek yön ve gidiş dönüş bilet fiyatları Frank cinsinden verilmiştir. Buna göre Romanya Demiryolları istasyonları Bükreş, İbrail, Kalas, Yaş ve Krayova'da bulunmakta ve biletler üç sınıf halinde farklı fiyatlardan satılmaktaydı. Bilet fiyatları tren yolculuğu ve vapurdaki seyahati kapsamaktaydı. En uzak mesafe Yaş-İskenderiye arasında bilet fiyatı gidiş-dönüş olarak birinci sınıfta 468,70 Frank'tı. En yakın mesafe Bükreş-İstanbul arasında birinci sınıf gidiş-dönüş bilet fiyatı ise 112,50 Frank'tı. İskenderiye'ye ait gidiş ve dönüş biletleri altı, diğer yönlerdeki biletler üç ay müddetle geçerliydi (Broşür, Gr. 2-s. 3/Sol).

Seyahat ücreti başlığında Köstence ve vapurların uğradıkları diğer limanlar arasında üç sınıf halinde bilet fiyatları bulunmaktadır. Önceki fiyat listesinden farklı olmak üzere burada yalnız

vapur yolculuğu fiyatlandırılmıştır. Köstence kalkışlı vapurun uğradığı limanlar sırasıyla İstanbul, Çanakkale, İzmir, Pire ve İskenderiye limanlarıydı. En ucuz bilet İstanbul-Çanakkale ile Çanakkale-İzmir arasındaki 3. sınıf bilet olup 4,20 Frank'tı. En pahalı bilet Köstence-İskenderiye arasındaki birinci sınıf bilet olup 260 Frank'tı. Tarifenin altındaki notta Frank'ın altın hesabıyla olduğu notu düşülmüştü (Broşür, Gr. 3-s.4/Sağ).

Seyahat ücretleri verildikten sonra Romanya Sürat Vapurları'nın yolcu taşınması, bilet fiyatlandırması gibi bazı hususlardaki prensipleri sıralanmıştır. Bu hususlardan ilki vapurlarda verilen yemeklerle ilgilidir. Broşürde belirtildiğine göre, vapurlarda şarap ve içecekler dışında, birinci ve ikinci sınıf bilet fiyatlarına yemek bedeli dâhildi. İkinci husus özel kamaralara ilişkindi. Buna göre Romanya vapurlarındaki özel kameralar için fark ücreti alınmaktaydı. Bu konuda şirketin özel tarifesine başvurulması istenmekteydi. Üçüncü husus iki yönlü (gidiş ve dönüş) biletlere dairdi. Gidiş biletiyle beraber alınmak şartıyla, dönüş bileti fiyatından yüzde yirmi indirim yapılacağı belirtilmekteydi. Köstence'den ya da Köstence için alınan dönüş biletleri için ayrıca indirim yapıldığı da aktarılmaktaydı. Detaylar için özel tarifeye bakılması söylenmekteydi. *İzahat* başlığında Romanya vapurlarının öne çıkan bazı özellikleri dile getirilmekteydi. Buna göre, Romanya Hükümeti Seyr-i Sefain (Gemi İşletmesi) İdaresi'nin vapurları hem hızlarının fazla olması hem de servis ve donanımındaki yeniliklerle Doğu seyahatlerinde en çok konfor ve kolaylık sağlayan vapurlardı. *Karşılaşma* başlığında Romanya vapurlarının seferlerinin uyumlu olduğu diğer ulaşım vasıtaları dile getirilmekteydi. Buna göre, Köstence'de vapurlar haftada üç kez Ostend, Orient Ekspres, Berlin ve Romanya Sürat vapurlarıyla doğrudan doğruya karşılaşmaktaydı. *Binme ve İnme* başlığında, farklı araçlarla Köstence'ye ulaşan ya da Köstence'den ayrılmak durumunda olan yolculara kısa bir bilgi verilmekteydi. Buna göre, Köstence'de trenler vapurların yanaştığı rıhtıma kadar geldikleri için yolcular trenden iner inmez vapura binebilmekteydi. Aynı şekilde dönüşte de trenler rıhtımda hazır bulundukları için vapurdan inenler derhal trene binebilmekteydi. *Gümrük Muamelelerinin Vapurda İcrası* başlığında Romanya vapurlarının gümrük işlemlerinde sağladığı büyük bir kolaylık dile getirilmekteydi. Buna göre, pasaportlar ve eşya İstanbul ile Köstence arasında yolculuk sırasında kontrol edilebilmekteydi. Bu nedenle yolcular Köstence'de gümrükteki işlemlerle uğraşmak zorunda kalmamaktaydı. *Çocuklar* başlığında çocuklu yolcuların durumuna açıklık getirilmekteydi. Buna göre dört yaşından on yaşına kadar çocuklardan yarı fiyat alınmaktaydı. Ancak gerekirse iki çocuk bir yatakta yatırılabilirdi. *Hizmetçiler* başlığında yolcuların yanında seyahat eden hizmetçilerin durumuna işaret edilmekteydi. Buna göre, hizmetçiler hangi sınıftan bilet almışsa ücretin tamamını ödemeliydi. *Fiat Tenzili* başlığında çeşitli durumlarda yapılan indirimler belirtilmişti. Buna göre, küçük olmamak şartıyla en az üç kişiden oluşan aileler için birinci ve ikinci sınıf yalnız gidiş biletlerinde yüzde on indirim uygulanmaktaydı. Ticarethanelerde çalışanlara, adına seyahat ettikleri müessesenin bulunduğu mahalle ait ticaret odasından ya da üye sıfatıyla bağlı bulundukları *Seyyar Tacirler Cemiyeti*'nden alınmış bir doğrulama yazısı (tasdikname) göstermeleri şartıyla yüzde yirmi indirim yapılmaktaydı. En az 20 kişi bir arada seyahat eden gruplara fiyat yüzde yirmi beş oranında indirilmekteydi. Tiyatro kumpanyalarına, en az on kişiden oluşukları takdirde yüzde kırk, beş kişiden ibaret oldukları takdirde yüzde yirmi fiyat indirimi sağlanmaktaydı. *Eşya* başlığında Avrupa veya Romanya'nın başlıca demiryolu istasyonlarından Romanya Seyr-i Sefain İdaresi vapurlarının uğradıkları limanlara "*İstenilen her zaman eşya gönderilmesi mümkündür.*" denilmekteydi (Broşür, Gr. 3, s. 4-5/Sağ ve Sol).

Broşürün bundan sonraki kısmında Predeal-Köstence; Veresiyurova-Köstence arasındaki demiryolu hatlarında bulunan istasyonlardan Romanya Vapurlarının uğradığı rıhtımlara doğru birinci ve ikinci sınıf biletler fiyatlandırılmıştır. Berlin, Budapeşte, Leipzig, Londra, Paris, Viyana, Zürih'ten gelen Predeal-Köstence hattında en uzak mesafe Londra-İskenderiye arası birinci sınıf yolculuğun fiyatı 530,25 Frank olarak gösterilmiştir. Londra-İskenderiye birinci sınıf bilet fiyatı Berlin, Budapeşte, Brüksel, Kolonya, Dresd, Ceneve, Hamburg, Leipzig, Londra, Münih, Paris, Viyana ve Zürih bağlantılı Veresiyurova-Köstence hattı üzerinden 544,85 Frank olarak hesap

edilmiştir. Ayrıca bu bilet fiyatlarına Östend Orient Ekspres trenleri için eklenecek ücretlerin dâhil olmadığı; Çernoviç-Burduyeti hattı fiyatlarının Veresiyurova fiyatlarıyla aynı olduğu da belirtilmiştir (Broşür, Gr. 4, s. 6/Sağ).

Broşürde İskenderiye-Kahire trenlerinin vakit cetveline de yer verilmiştir. İskenderiye'den Kahire'ye dört tren seferi düzenlenmekteydi. Trenlerin kalkış saatleri sabah yedi ve dokuz, akşam dört ile altıydı. Trenler Tanta ve Benha üzerinden yaklaşık üç saatlik bir yolculuk sonrası Kahire'ye ulaşmaktaydı. Broşürde İskenderiye'den Suriye limanlarına gidecek yolcular için de bir tarife konulmuştu. Tarifenin hemen altında yer alan bir notta tarifenin kesinliğini garanti edemeyecekleri belirtilmişti. Tarifeden anlaşıldığına göre İskenderiye kalkışlı Suriye limanlarına yolcu taşıyan yabancı ve Mısırlı şirketler vardı. Her hafta Pazar günü Yafa, Hayfa ve Beyrut'a Avusturya Lloyd, her hafta Cumartesi Hidiviye; her 15 günde bir Perşembeleri Yafa'ya, her hafta Perşembe Beyrut'a Mesajeri Maritim; her 15 günde bir Cuma Rusya Kumpanyası; her hafta Çarşamba Beyrut'a, her 15 günde bir Beyrut ve Yafa'ya Sosiyete Naziyonel di Servis Maritim şirketlerinin seferleri bulunmaktaydı. Avusturya Lloyd her hafta Perşembe Beyrut, Cumartesi Hayfa ve Yafa; Hidiviye her hafta Beyrut ve Hayfa'dan Pazar, Yafa'dan Pazartesi, Mesajeri Maritim, her on beş günde bir Beyrut'tan Pazartesi ve Salı, Yafa'dan Salı; Rusya Kumpanyası her on beş günde bir Beyrut ve Hayfa'dan Salı, Yafa'dan Çarşamba; Sosiyete Naziyonel di Servis Maritim Beyrut'tan her hafta Pazartesi kalkışlı vapurlara sahipti (Broşür Gr. 4, s. 7/Sol).

Broşür Köstence'de Romanya sürat vapurlarıyla karşılaşan Orient Ekspres trenlerinin vakit cetvelini de içermektedir. Orient Ekspres Salı, Cuma ve Pazar sabah 11'de Londra'dan hareket ediyor; aynı gün Dover, Calais, Paris'e uğrayarak; ertesi gün Strasburg, Karlsruhe, Stuttgart, Münih, Viyana ve Peşte'den geçerek; üçüncü gününde Bükreş'e ve Köstence'ye ulaşıyordu. Trenin Köstence'ye ulaştığı günler Perşembe, Pazar ve Salı'ydı. Trenin Köstence'den kalkış günleriye Çarşamba, Cuma ve Pazar'dı. Broşürde Köstence'de Romanya Sürat Vapurlarıyla karşılaşan Östend Trenlerinin vakitnâmesi de bulunmaktaydı. Salı, Cuma ve Pazar günü Londra'dan hareket eden Östend Ekspresi Perşembe, Pazar ve Salı günleri Köstence'ye ulaşıyordu. Köstence'den trenin hareket etmesi ise Çarşamba, Cuma ve Pazar sabah 6.55'ti. Bu iki vakit çizelgesinin altında Köstence, İstanbul ve İskenderiye'de vapurların rıhtıma yanaştığı notu bulunmaktaydı (Gr. 5, s. 8/Sağ). Broşürün dokuzuncu sayfasında bu broşürde yer alan hatların bir haritası konulmuştur (Gr. 5, s. 9/Sol).

Broşürde hususî (özel) kamaralar için ödenecek ücret farkı da bir çizelgede gösterilmiştir. Örneğin Daçya vapurunun 11, 12, 14, 15 numaralı kamaraları bütün olarak Köstence İstanbul arasında 55, İzmir arasında 115, Pire arasında 140 ve İskenderiye arasında 260 Frank ek ödemeyle tutulabiliyordu. Daçya'da dört birinci sınıf, iki ikinci sınıf ve altı üçüncü sınıf olmak üzere toplam 12 kamara vardı. En çok kamara 15 taneyle İmparator Trayan vapurundaydı. Prinsepesa Marya vapurunda ise süslü (müzeyyen) bir kamara vardı. Romanya ve Recel Carol I vapurlarında 12'şer kamara bulunmaktaydı. Bütün Romanya vapurlarında 53 kamara kapasitesi vardı. İlk iki sınıf kamaralara ait fiyatlar bütün kamarayı kapsarken, üçüncü sınıf kamaralar için ödenen ücret yalnız bir yatak ücretiydi. Çizelgenin altında bütün kamaraya ait ek ödemenin kamarayı işgal eden yolcular tarafından ödeneceği belirtilmekteydi. Yalnız bir yolcu bir kamarayı tutmak isterse kendi biletinden ve ek ödmeden başka her bir boş yatak için yarımşar bilet almaya mecburdu (Gr. 7, s. 12/Sağ).

Broşür Köstence, İstanbul, İzmir, Çanakkale, Pire ve İskenderiye limanları arasında gidiş-dönüş biletleriyle indirimli biletlerin fiyatlarını da bir çizelgede göstermektedir. Köstence İstanbul arası birinci sınıf gidiş dönüş bilet fiyatı birinci sınıfta 78,50 Frank; aile bileti (kişi başına) birinci sınıfta 49,50 Frank, ticaret memurlarına (kişi başına) 41,25 Frank olarak belirlenmiştir. Çizelgenin altında belirtildiğine göre dönüş biletleri satın alınmalarından altı ay sonrasına kadar geçerliydi (Gr. 7, s. 13/Sol).

Broşür Köstence-İstanbul hattına ait bir vakit çizelgesi de içermektedir. Bu çizelgeden anlaşıldığına göre, vapurlara sefer numarası verilmekteydi. Örneğin 652 numaralı seferde Prensipesa Marya vardı. Söz konusu sefer 10 Temmuz Pazar gece yarısı Köstence'den başlıyor; vapur 11 Temmuz Pazartesi öğle vakti İstanbul'a ulaşıyordu. 12 Temmuz Salı akşamı 3.00'da İstanbul'dan ayrılan vapur, 13 Temmuz Çarşamba sabah 3.00'da Köstence'de seferini tamamlıyordu. 653 numaralı sefer 14 Temmuz'da başlıyor ve 17 Temmuz'da tamamlanıyordu. Bu sefer çizelgesinden anlaşıldığına göre Romanya Sürat vapurlarının Köstence kalkışlı her hafta Pazar ve Perşembe günlerinde olmak üzere İstanbul'a doğru iki seferi vardı. Temmuz-Ekim aylarına ait bu sefer çizelgesinde İstanbul hattında Prensipesa Marya ve Romanya vapurları yer almaktaydı (Gr. 8, s. 15 /Sol ve Gr. 6, s.10 /Sağ)

Broşürde Köstence-İstanbul-İzmir-Pire-İskenderiye hattına ait bir vakit çizelgesi de vardır. Bu vakit çizelgesinden anlaşıldığına göre, Romanya vapurlarının her hafta düzenli tek seferi vardı. Örneğin 15 sefer numarasıyla Köstence'den 28 Haziran Salı günü başlayan Romanya vapurunun yolculuğu 29 Haziran'da İstanbul'da mola veriyor; 30 Haziran'da devam edilerek 1 Temmuz'da İzmir, 2 Temmuz'da Pire, 4 Temmuz Pazartesi günü İskenderiye'de sonlanıyordu. Bu şekilde Romanya'dan başlayan yolculuk son liman İskenderiye'de altıncı günde bitiyordu. İskenderiye'den 9 Temmuz Cumartesi başlayan dönüş yolcuğu ise yine altıncı günde 15 Temmuz'da sona eriyordu. Haziran-Ekim ayları arasındaki seferlerde Romanya, İmparator Tereyan, Daçya, Prensipesa Marya ve Recel Carol I vapurları görev almışlardı. Çizelgelerin altına *daha önceden haber verilmeksizin vakitlerde değişiklik yapılabileceği* notu düşülmüştü (Gr. 8, s.14/Sağ ve Gr. 6, s. 11/Sol).

Broşürün son sayfasında Romanya vapurlarının isimleri, hacimleri, boş ağırlıkları, hızları ve yataklarının adedi verilmişti. Buna göre, söz konusu hatta Daçya, İmparator Tereyan, Romanya, Recel Carol I ve Prensipesa Marya gemileri çalışmaktaydı. İlk üç geminin hacmi 4500, dördüncünün hacmi 4300 ve sonuncunun hacmi 2500'dü. İlk dördünün hızı 18 mil iken, Prensipesa Marya'nın hızı 17 mildi. Vapurların yatak kapasitesi birinci sınıfta ilk dört gemide 101-103 arasında değişirken, Prensipesa Marya'da 52 adetti. Son sayfada Romanya Vapurları'nın Köstence, İstanbul, Çanakkale, İzmir, Pire, Atina, İskenderiye, Kahire, Port Said ve Süveyş'teki acenteleri ve telgraf adresleri verilmiştir. Vapurun en çok acentesi V.H. Müller ve ortaklarına aitti. İstanbul Galata'da, Pire'de, İskenderiye, Port Said ve Süveyş'te bilet satışını Müller ve ortakları yapmaktaydı. Şirketin İstanbul'da iki acentesi vardı. Romanya Vapurları biletleri Avrupa tren istasyonlarından, Uluslararası yataklı Vagon Kumpanyası acentelerinden başka Nürnberg, Viyana, Berlin, Peşte, Kolonya, Hamburg, Paris, Lil, Madrid, İzmir, Tunus, ABD, İskenderiye'de, Midilli'de, Rodos'ta, Selanik'te, Lemberg'de de belirtilen adresler ve diğer acentelerden temin edilebilmekteydi (Gr. 9, s. 16).

3. 1911 Yazında Daçya (Dacia) Vapuruyla Bir Romanya Seyahatinin Programı

Romanya kuruluşundan itibaren Osmanlı Devleti'ne karşı dostane bir politika izlemeye özen göstermiştir (Çopur, 2006: 122). Özellikle Romanya'nın bağımsızlığını kazanmasından hemen sonra I. Carol'un Müslüman azınlığa karşı olumlu tavrı ve Romanya Devleti'nin Müslüman azınlıklara verdikleri haklar Romanya'nın izlediği politikanın da önemli belirteçlerinden olmuştur (Ülküsal, 1966: 34-36). 1911 yılında başlayan Türk-İtalyan Harbi'nde, Trablusgarp'ta mücadelenin devam ettiği ve İtalyanların Çanakkale'yi ele geçirmeye çalıştığı günlerde, Hariciye Nazırı Asım Bey'in meclise hitaben gerçekleştirdiği konuşma bu açıdan dikkat çekicidir. Asım Bey, Balkan devletlerinin Osmanlı Devleti ile alakalı politikalarını değerlendirirken, Romanya'nın Balkanlardaki statükoyu korumaya yönelik bir politika takip ettiğini ve Osmanlı Devleti'ne olan dostluğunu her fırsatta ortaya koyduğunu söylemiştir. Aynı duyguların Osmanlı için de geçerli olduğundan bahsetmiştir (MMZD, D. 2, C. 2, İç. 1, 322; İktihâm, 3 Temmuz 1328, Nu: 142).

Romanya Sürat Vapurlarına dair literatür taraması yaparken İSAM (Türkiye Diyanet Vakfı İslam Araştırmaları Merkezi) Osmanlıca Risaleler veritabanında ilginç bir risaleyle karşılaştık. Risale *Romanya Seyahati* başlığıyla veritabanına kaydedilmişti. İstanbul'da Matbaa-i Hayriye ve

Şürekâsı tarafından Rumî 1327/M. 1911 senesinde basılmıştı. 15 sayfalık risale 18 cm. bir uzunluğa sahipti. Bu risaleyi buluşumuz bizi oldukça heyecanlandırdı. Zira risale, 1911'de Osmanlı Ayan Meclisi üyelerinden Besarya Efendi'nin başkanlığındaki bir heyetin Romanya'ya tertip etmeyi düşündüğü ve Romanya'ya Romanya Sürat Vapurları'yla yapılacak ve Osmanlı ileri gelenlerinin katılması planlanan bir gezinin programından başka bir şey değildi. Planlanan bu gezi yapıldı mı, yapılmadı mı sorusuna bütün araştırmalarımıza rağmen herhangi bir cevap bulamadık. Bununla birlikte, bu program 1911'de Romanya vapurlarının işleyişi hakkında içerdiği bilgilerle gerçekten bize önemli ipuçları verdi.

Bu gezi programını tanıtmaya geçmeden evvel gezinin mimarı Besarya Efendi'nin ilginç yaşamından kısaca söz etmek isteriz. Osmanlı kaynaklarında Besarya Efendi olarak anılan kişinin asıl adı Nicolae Constantin Batrazio'dur. Kendisi bir İttihatçı'dır. Bükreş Üniversitesi'nde hukuk ve edebiyat eğitimi almıştır. Manastırlı bir Ulah'tır ve kendisini diğer Ulah'lar gibi konuştukları dil Rumence'ye yakın olduğundan Rumen olarak nitelendirmiştir (Güneş, 2020: 295). Bu açıdan değerlendirildiğinde Besarya Efendi'nin düzenlediği gezinin yalnız turistik amaçlı bir geziden ibaret olmayıp Osmanlı Devleti ve Romanya arasında ilişkilerin geliştirilmesine dönük bir amaç taşıdığı hissedilmektedir. Nitekim seyahat programında da buna işaret edilmiş ve seyahatin amacının Osmanlı ve Romanya hükümetleri arasında eskiden beri var olan siyasi ve ticari ilişkilerin daha da güçlendirilmesi ve çoğaltılmasına katkı sağlamak olduğu dile getirilmiştir.

İSAM Kütüphanesi'nde bulduğumuz seyahat programı Romanya'ya seyahatin detaylarını vermesi bakımından oldukça ilginçtir. Zira özel olarak tertip edilen bir seyahat için hazırlanan bu program bir hafta içerisinde gidiş ve dönüşü içeren yolculuğun bütün detaylarını gözler önüne sermektedir. Seyahat edeceklerin tamamına vapur, tren yolculukları yanında eksiksiz olarak sabah ve akşam yemekleri, arabalarla şehirlerin görülmeye değer yerlerinin ziyaretleri, akşam turları, birinci sınıf otellerde konaklama, fabrikalar, ilmi, sanayi ve ticaret kurumlarının ziyareti vaat edilmiştir. Seyahat için belirlenen fiyatlar birinci mevki 8; ikinci mevki 6 Osmanlı lirasıydı. Seyahat tarihinin ilanından itibaren, daha önce bilet alanlara rüçhan hakkı sebebiyle birinci mevki kamara verilebilecekti.

Programda belirtildiğine göre vapur şirketinin merkezi ve bilet satılan yer İstanbul'da [Galata] Köprüsü başında Eminönü'nde Reşadiye Caddesi'ndeki Romanya Acentehanesi'ydi. Seyahat edenlere seyahat programı da verileceği belirtilmişti. Program Matbaa-i Hayriye ve Şürekâsı (ortakları) tarafından R. 1327/M. 1911'de basılmıştı (Program, Kapak).

Söz konusu Romanya seyahati Ayan Meclisi üyelerinden Besarya Efendi'nin gözetimi altında özel bir heyet tarafından tertip edilmişti. Seyahate İstanbul ve Osmanlı vilayetlerinden memurlar, zabıtlar ve ahaliden katılım sağlanacaktı. Seyahat Rumi 28 Temmuz [1327]/11 Ağustos 1911 Perşembe günü Romanya'nın Daçya vapuruyla Galata rıhtımından başlayacak ve buradan Köstence'ye hareket edilecekti (Program, s. 1).

Seyahatin amacı Osmanlı ve Romanya hükümetleri arasında eskiden beri var olan siyasi ve ticari ilişkilerin daha da güçlendirilmesi ve çoğaltılmasına katkı sağlamaktır. Öte yandan Romanya'nın bağımsız olduktan sonraki 30 sene zarfında (Program, s. 2) gösterdiği ilerlemeyi ve yükselmeyi, sınırları içerisindeki önemli eserleri seyahate katılacaklara göstermek, ilmi, ticari ve endüstriyel kuruluşları ziyaret etmektir. Seyahati tertip edenler bu noktada, böyle seyahatlerin Osmanlılar için fikri, hayatî ve ruhî hallerine dokunacak faydalı bir gezi olduğuna inandıklarını da ifade etmişlerdi (Program, s. 3).

Programda birinci ve ikinci mevki bilet sahiplerinin seyahat koşullarına dair bilgilere de yer verilmişti. Birinci mevki bilet sahipleri, programın ilanından itibaren 1 numaradan 60 numaraya kadar bilet alacak yolcular rüçhan hakları gereği vapurun birinci kamarasına, birinci kamaralar yetersiz kalırsa 30'dan 90 numaraya kadar bilet sahibi yolcular ikinci kamaraya yemekli olarak yerleştirilecekti. İkinci mevki bilet sahipleri, birçok ziyaretçinin ricaları üzerine ve kamaralar

yetersiz kalacağı için, havaların sıcak olması dikkate alınarak 50 kişi güverteye alınacak, geziyi düzenleyen heyet güverte yolcularının rahatlarını sağlamak üzere gece halı seccadeler üzerine yorgan ve yastık verilerek yatırılacaktı. Güverte yolcuları vapurda kendi hesaplarına yemek yiyeceklerdi (Program, s. 3).

Vapurda Osmanlı seyyahlarına Osmanlı ve Romanya kurdelesı verilecek ve vapurun kalkışı sırasında Osmanlı yolcularının büyük fotoğrafları çekilip resimli gazetelere verilecekti. Yolcuların Romanya'da da birkaç fotoğrafı çekilecekti (Program, s. 4).

Seyahat programı şu şekilde olacaktı: Program 28 Temmuz Perşembe günü başlayacaktı. Vapur rıhtımdan 14.30'da hareket ederek sabahleyin Köstence İskelesi'ne ulaşacaktı. Vapurdaki yolculuk sırasında birinci mevki bilet sahiplerine yemek verilip sabah ve akşam kahvaltıları mükemmelen sunulacaktı (Program, s. 4).

29 Temmuz Cuma günü Osmanlı katılımcıları iskelede Köstence mutasarrıfı, Osmanlı konsolosu, müftü, yerel ahali tarafından bir bando eşliğinde karşılanacak, Osmanlı ve Romanya tarafları adına konuşmalar icra edilecek, seyyahlar vapurdan çıkarken eşyalarını heyete teslim edecekti (Program, s. 4-5). Böylece ellerinde hiç eşya taşımamış olacaklardı. Bununla birlikte, seyyahlardan yanlarına fazla eşya almaması da talep edilmişti. Zabitler arzu ederlerse büyük üniformalarını yanlarında getirebilecekti. İlmiye sınıfına mensup katılımcılar ise ilmiye kıyafetleriyle dolaşabilecekti. Seyyahların tamamı trenle ikinci mevkide hareket edecekti. Tren önce Mecidiye'ye uğrayacak, ahali tarafından karşılanacak ve bir müddet sonra yeniden hareket edecekti (Program, s. 6).

Yolculuğun bu ilk gününde Çernovoda'dan da geçilecek, burada bir müddet mola verdikten sonra, o tarihlerde Avrupa'da en uzun ve Tuna Nehri üzerinde bir sanat harikası olarak nitelendirilen, büyük köprü ve Tuna Nehri'nin en güzel mevkileri seyredilecekti. Tren hareket edip köprü üzerinden ilerleyerek son derece geniş Baragan Ovası'ndan geçerek öğle vakti Bükreş'e ulaşacaktı (Program, s. 6).

Yolcular Bükreş Tren Garı'nda Osmanlı konsolosu, eşraf, ileri gelenler ve binlerce ahali tarafından görkemli bir törenle müzik eşliğinde karşılanarak Romanya adına hoş geldin merasimi düzenlenecek ve Osmanlı seyyahları tarafından da buna karşılık verilecekti. Ziyaretçiler arabalara sürekli üçer kişi binecek ve heyetin programı haricinde arabaya binmeyi arzu edenler ödemeyi kendileri yapacaktı. Belirlenen vakitte yemekte hazır bulunmayanlar daha sonra kendi hesaplarına yemeklerini yiyeceklerdi (Program, s. 6-7).

Bükreş'te istasyondan arabalarla şehrin en seçkin insanlarına mahsus mahallinde mükellef bir gezintide yemek yenecek, yemek esnasında ziyaretçilerin otel isimleri ve oda numaraları kendilerine iletilecekti. Yemekten sonra birinci sınıf otellerden sayılan Tirepol, Bristol ve Minerva otellerine seyyahlar numaralarına göre gidecekti. Otellerde bir saat kadar dinlenilecek, ardından toplu olarak otellere yakın olan postahane, karşısındaki Tasarruf Bankası, Adliye Dairesi, bunların karşısındaki tarihî Dominiçe Belaşa Kilisesi, bitişindeki Darülaceze (Düşkünler Evi), hastahane, Mebusan Meclisi (Parlamento) ziyaret edilerek otellere dönülecekti. Özenle hazırlanmış arabalarla Bükreş'in en gözde eğlencelerinden sayılan şoseye gidilerek akşam turu yapılacaktı. Akşam Yemeği Bükreş'in en zarif ve seçkin mahalli olan Otetellişano Bahçesi (Parkı)'nda olacaktı. Osmanlı seyyahları akşam yemeğinden sonra diledikleri mahallerde serbest olarak Osmanlı milli saygınlığını korumak şartıyla gezebilecekti (Program, s. 7-8).

30 Temmuz Cumartesi ziyaretçiler sabahleyin sekiz buçukta otellerde bulunacak, otellere iki dakika mesafede olan Darülfünun (Üniversite), Âmân Müzesi, Simo Müzesi, yeni inşa edilen Borsa, Atniv Müzesi, Konferans Salonu gezilerek öğle yemeğine gidilecekti. Saat 2'de otel civarında Ticaret Nafia Nezareti görülerek hazırlanan arabalarla şose yolunda Hariciye Nezareti, Hayvanat Müzesi, Madeniyat (Madenler) Müzesi, Milli Kıyafet Müzesi ziyaret edilerek şehre

dönülecekti. Akşam saat 9'da Bükreş'in en büyük parkı olan Çeşmeci Bahçesi (Parkı)'nda Monte Karlo'da yemek yenileceğinden seyyahlar belirlenen vakitte orada bulunacaktı (Program, s. 8-9).

Programda bazı mekânlarla ilgili ayrıntılara da yer verilmişti. Mesela Çeşmeci Parkı gayet geniş bir ormanlık alandı. İçerisinde çiçeklerle süslenmiş elektrik ışıkları, güzel dereler vardı. Parkta akşam ve geceleri sandal âlemleri olurdu. Programda belirtildiğine göre Monte Karlo işletmecisi, Osmanlılara olan sevgisi nedeniyle o gece emsali görülmemiş kayık eğlenceleri, mükemmel aydınlatma, çeşitli çalgılar, havai fişek gösterisi düzenleyecekti. Buradaki etkinlikte taraflar konuşmalar da yapacak ve yemek yenecekti (Program, s. 9).

31 Temmuz Pazartesi günü Sinaya (Sinaiya)'ya gidilecekti. Sinaya'ya gitmek üzere seyyahlar, saat altıda otellerde hazır bulunacaktı. Arabalarla istasyona gidilecek ve saat altı buçukta trenle hareket edilecekti (Program, s. 10-11). Sinaya, olağanüstü hoş ve şirin, ormanlık içerisinde inşa edilmiş Macaristan sınırında, İsviçre'yi andıran mükemmel bir kasabaydı. Söz konusu istasyonda seyyahlar güzel çiçekli ormanlar ve bahçeler arasından yürüyerek Romanya kralının yazlık ikametgâhı olan Kastel Peş (Peles Kalesi-Şatosu), yani Kral Sarayı'na giderek gezecekti (Program, s. 11). Daha sonra Azuga-Sinaya İstasyonu'ndan hareket edilerek trenle Azuga'ya gidilecekti. Orada kâğıt, bira, mobilya, çuha ve ünlü porselen fabrikaları ziyaret edilerek Sinaya'ya geri dönülecekti. Sinaya'da Osmanlı seyyahları bir saat araba turu yapacaklardı. Ardından çay ziyafeti verilerek herkes diledikleri mahallerde gezebilecekti. Akşam Sinaya'dan Bükreş'e gitmek üzere hareket edilecekti. Yolculuk esnasında Kınpina (Kampina) istasyonunda gece kahvaltısı verilecekti. Son olarak trenle Bükreş'e gidilerek arabalarla otellere ulaşılacaktı (Program, s. 11).

1 Ağustos Pazartesi sabah saat dokuzda seyyahlar otellerde hazır bulunup elektrikli tramvaylarla Kotroçeni'ye gidilecekti. Orada şişe fabrikalarıyla Tıp Fakültesi ziyaret edilerek şehre dönülecek ve yemek yenecekti. Saat beş buçukta seyyahlar otellerde bulunacaktı. Arabalarla Ekspozisyon ve Kibrit Fabrikası'na gidilecekti. Oradan dönülerek şosede akşam turu yapılacaktı. Yedi buçukta Çeşmeci Parkı'na arabalarla gelinerek Monte Karlo'da akşam yemeği yenecekti. Seyyahlar veda edip otellerden eşyalarını alarak istasyona kadar kendilerine ayrılmış arabalara bineceklerdi. Gece saat 11'de tren hareket ederek ertesi günü sabahın erken saatlerinde Köstence'ye ulaşılacaktı (Program, s. 12).

2 Ağustos Salı günü Köstence'ye varılınca seyyahlar eşyalarını heyete teslim ederek Köstence'nin piyasa merkezinden (çarşı) gazinolarda kendi hesaplarına kahve ve sütlerini içecekti. Daha sonra Romanya Hükümeti tarafından inşa edilmekte olan cami ziyaret edilecek; ardından saat 11'den 12'ye kadar arabalarla şehrin görülmeye değer yerleri gezilecek; Köstence'nin denize nazır en ünlü gazinosuna gidilip öğle yemeği yenecekti (Program, s. 12-13).

Yemekten sonra ziyaretçiler trenle Mama (Mamai)'ya hareket edecek; burada Avrupalılar tarafından bilinen ünlü açık deniz banyolarına (plaj) gidilecekti. Dileyenler kendi hesaplarına denize girebilecekti. Akşam trenle dönülerek yine Köstence'deki aynı gazinoda yemek yenecekti. Gece saat 11'de gazino yakınında vapur iskelesinde seyyahlar hazır bulunacaklar, 12'de vapur hareket edecekti (Program, s. 13-14).

3 Ağustos Çarşamba öğle zamanı vapur Galata Rıhtımı'na varılacaktı (Program, s. 14). Böylece gezi son bulmuş olacaktı.

Programın son kısmında bir ihtar (uyarı) notu da bulunmaktadır. Bu notta program haricinde Bükreş, Sinaya, Köstence ve diğer mahallerden memnun olup bir süre kendi hesaplarına kalmak isteyenlere kolaylık olmak üzere heyetin seyyahlara geri dönüş için tren ve vapur biletleri vereceği belirtilmekteydi (s. 14). Notta belirtildiğine göre, seyyahlardan Budapeşte ve Viyana'ya kadar seyahat etmek isteyenlerin tamamı bir grup oluşturursa Sinaya'ya gidildiği zaman Macaristan sınırında Predal İstasyonu'ndan Viyana'ya kadar gidiş-dönüş ikinci mevki tren, otel, yemek indirimli olarak heyet aracılığıyla sağlanacaktı. Viyana-Bükreş yoluyla ellerindeki tren ve vapur

biletleriyle İstanbul'a döneceklerdi. Heyet bu program haricinde başka hiçbir masrafı asla karşılamayacaktı (Program, s. 15).

Sonuç ve Değerlendirme

19. yüzyıldan itibaren teknolojik gelişmelere paralel olarak karada demiryollarının gelişimi ve denizlerde buharlı gemilerin seyrüsefer hizmetlerinde kullanılmaya başlanması ulaşımın yeni bir mahiyet kazanmasına neden olmuştur. 20. yüzyıla gelindiğinde Orient Ekspres ve Ostende Ekspres, yolcularını Romanya'nın Karadeniz'deki en önemli limanı olan Köstence'ye kadar ulaştırma imkânına erişmiştir. Böylece demiryolları aracılığıyla Avrupa'nın batısından doğusuna ulaştırılan yolcular, yükler ve postaların İstanbul, İzmir, Beyrut, İskenderiye gibi doğu limanlarına naklinde Köstence önemli bir pozisyon elde etmiştir. Ortaya çıkan bu imkânı değerlendirmek isteyen Romanya, milli bir girişim olan Romanya Sürat Vapurları İşletmesi (SMR)'ni kurmuştur.

Osmanlı Devleti'nden 1878'de bağımsızlığını kazandıktan 17 sene sonra kurduğu Romanya Sürat Vapurları (SMR) bir zamanlar Osmanlı egemenliğinde bulunan Romanya'yı, Pire'yi ve Osmanlı'yla bağları giderek zayıflayan Mısır'ı imparatorluk merkezine bağlayan başlıca vapur işletmelerinden birisi olmuştur. Romanya Vapurları bu nedenle sadece yolcu ve yük taşıyan deniz taşıtları değil Osmanlı'nın yakın geçmişte egemenliğinde bulunan milletleri birbirine kavuşturan bir özelliğe sahiptir. Bu çalışmaya başladığımızda bu vapurlarla ilgili elimizde yalnız bir seyahat broşürü vardı. Bu broşürün tek nüshasını da Erzurum'daki Atatürk Üniversitesi Kütüphanesi Seyfettin Özege Koleksiyonu'ndan bulabilmıştık. Ardından internette yaptığımız taramalar bilhassa Romanya menşeli çok sayıda yayına ulaşmamızı sağladı. Öte yandan yakın geçmişte Avrupa Birliği tarafından desteklenen ve Yunan araştırmacılarının öncülüğünde gerçekleştirilen *Black Sea Project* başlıklı bir projeye tesadüf etmemiz de çalışmamız için yeni veriler sağlamamızı kolaylaştırdı. Sonuçta bu çalışma ortaya çıktı.

Çalışmada ilk olarak Osmanlı döneminde Karadeniz-Akdeniz hattı boyunca çalışan gemi şirketlerini tanıttık. Böylece Romanya Sürat vapurlarının faaliyet gösterdiği hatta yalnız olmadığını belirlemiş olduk. İkinci olarak Romanya Sürat Vapurları'nın 1895'te başlayıp İkinci Dünya Savaşı ile son bulan yolculuklarını, güzergâhlarını, gemilerini ve idaresini değerlendirdik. Ardından da elimizde bulunan ve şu ana kadar hiçbir yerde yayımlanmamış Romanya gemilerine ait İstanbul'da basılan bir broşürün ve bir seyahat programının detaylarını verdik. Broşür Romanya Sürat Vapurları yanında Orient ve Ostende Ekspres gibi trenlerin, Mısır'daki demiryollarının, Akdeniz'deki gemilerin vakit çizelgelerini içermesi bakımından kıymetli bilgiler sunmaktadır. Aynı broşür Romanya gemilerinin 1911 senesi yaz ve sonbahar aylarındaki düzenli seferlerini gün ve saat olarak içeren cetvellere de sahiptir. Broşürde vapurların çeşitli özellikleri, şirketin bilet politikası, yolculara sunduğu pek çok ayrıntıya rastladık. Bunları hem metin içerisinde aktardık hem de ek olarak çalışmanın sonunda verdik.

Çalışmada son olarak Romanya'ya bir seyahatin programını değerlendirdik. Bu program Romanya vapurlarında bir yolculuğun nasıl olacağına dair önemli ipuçları içermesi bakımında bu vapurların tarihine dair yeni bilgiler içermektedir. Ayrıca Osmanlı insanının Romanya'ya gitmesinde ve seyahat etmesinde etkili olan faktörler; Romanya'da gezmeye değer yerler hakkında da şu ana kadar hiçbir yerde yayımlanmamış bilgilere sahiptir.

Bunların yanında, Romanya Vapurları ile ilgili gerçekleştirdiğimiz bu çalışma bir ilk olması bakımından bazı eksiklikler de içermektedir. Zira bu vapurlarla ilgili Osmanlı arşivinde 200'ü aşkın belge bulunmaktadır. Romanya'da yayımlanmış çok sayıda kitap, kitap bölümü, süreli yayın da söz konusudur. Ayrıca başta Almanya ve diğer ülkelerde de bu gemilere dair çok sayıda kayıt bulunmaktadır. Haliyle, bu vapurlarla ilgili kapsamlı tezler ve kitap çalışmaları yapılacağı da düşünülebilir. Gerek tarih ve gerekse turizm tarihi alanında çalışmalar yapacak araştırmacıların bu konuya eğileceğini umuyoruz.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA): A.DVN.MKL. 52/4-1; BEO.786.58910; DH.MKT.1045.1063; DH.SN.THR.1.66; HR.İD.2124.29; HR.SYS.2029.16-17;2030.1-3-4; Y.A.HUS.516.166; Y.PRK.ASK.238.67; Y.PRK.ZB.36-59.

Gazeteler

Tanîn. (1327, 15 Mart). Nu: 922.

İktihâm. (1328, 3 Temmuz). Nu: 142.

Telif ve Tetkik Eserler

(*Romanya Seyahati*) *Bir Hafta Zarfında Azimet ve Avdet* (1327). Matbaa-i Hayriye ve Şürekâsı.

Ardelenau, K. (2021, 1 Şubat). “Constantza, Economy & Infrastructure / Infrastructure / Steam shipping and navigation companies / Histories”, The Black Sea research Project Web, <https://cities.blacksea.gr/en/constantza/4-2-4-1/>

Ardeleanu, K. (2021, 12 Şubat). “Constantza”, <https://cities.blacksea.gr/en/constantza/4-2-4-1/>

Băjenaru, A. (2021, 15 Şubat). “Istoricul și dezvoltarea Serviciului Maritim Român (S. M. R.)”, 14 Eylül 2019, <https://techirghiol.com/istoricul-si-desvoltarea-serviciului-maritim-roman-s-m-r>

Christodorescu, C. (1905). Portul Constanța (Köstence Limanı), İçinde: *Mișcare comercială și maritimă în anul 1903* Constanța: Tipografia Ovidiu: 201–204.

Cojoc, M. (2006). *Constanța-port internațional. Comerț exterior al României prin portul Constanța 1878–1939*. Bucharest: Cartea Universitară.

Çopur İ. vd. (2006). *Tarihte Türk-Rumen İlişkileri*. Genelkurmay ATASE ve Denetleme Başkanlığı Yayınları.

Gâlcă, T. (1930). *Navigația fluvială și maritimă în România (Regia Autonomă a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă)*.

Güneş, H. (2020). Sıradışı Bir İttihatçı-Besarya Efendi’nin Hayatı ve II. Meşrutiyet Dönemi Hatıraları, *Tarih Kritik*, 6 (3): 295-299.

http://enciclopediaromaniei.ro/wiki/Serviciul_Maritim_Rom%C3%A2n (2021, 20 Şubat)

https://ro.wikipedia.org/wiki/Serviciul_Maritim_Rom%C3%A2n (2021, 2 Şubat)

<https://www.historia.ro/sectiune/general/articol/infiintarea-serviciului-navigatie-maritim-pasagerul-regele-carol-partea-i> (2021, 22 Şubat)

Kılıçarslan, M. E. (2013). Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası’nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri (*Basılmamış Doktora Tezi*). Samsun: Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Meclisi Mebusan Zabıt Ceridesi (MMZC), Devre: 2, Cilt: 2, İçtima Senesi: 1, s. 322.

Mocanu, E.O. (2012). *Portul Brăila de la regimul de porto franco la Primul Război Mondial (1839–1914)*. Editura Istros.

Moșneagu, M. (2008). 50 de ani de navigație maritimă românească (1895–1945), İçinde vol. Dobrogea 1878–2008. *Orizonturi deschise de mandatul european*, ed. Valentin Ciorbea, Ex Ponto, 279–333.

Pacu, M. N. (1891). *Cartea județului Covurluii. Note geografice, istorice și în deosebi statistice. Stabilimentul Grafic I. V. Socecu.*

Romanya Sürat Vapurları İdare-i Bahriyesi (1911). Matbaa-i Ebuzziya.

Stoica, L. (1999). Mărturii de epocă privind istoria Dobrogei (1878–1947), În: vol. I (1878–1916) [*Contemporary Evidence on the History of Dobrudja (1878–1947)*]. Muzeul de Istorie Națională și Arheologie.

Taftă, L. (1999). Companii franceze de navigație la Dunărea de Jos și pe Marea Neagră în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, *Revista Arhivelor*, 76, 61:1-2: 140–148.

Uygun, S. (2018). Fransız Fraissinet Vapur Kumpanyası (La Compagnie Fraissinet) ve Osmanlı Limanlarındaki Faaliyetleri, *Karadeniz İncelemeleri*, 24: 97-40. <https://doi.org/10.18220/kid.422614>

Ülküsal, M. (1966). *Dobruca ve Türkler*. Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları.

Ekler**Ek-1: Romanya Sürat Vapurlarının 1911 Senesine Ait Broşürünün Transkripsiyonu****(Gr. 1-s.1/Kapak)**

Romanya Sür'at Vâpurları

İdâre-i Bahriyesi

Numro 6
1911

Köstence-İstanbul-Pire-İskenderiye

İstanbul-Köstence

Arasında doğru seferler

Gâyet serî'posta vâpurları:

İmparatol Trayan-Daçya-Recel Karol-Prensipesa Marya-Romanya



Fazla tafsîlât almak isteyenler Romanya Sür'at Vâpurlarının

Bükreş'deki İdârehânesi'ne

Der-Sa'âdet 'Umûm Âcentesi Galata'da Çinili Hân'da Müller Ticârethânesi'ne

İstanbul ciheti şu'besi âcentesi Reşâdiye Caddesi'nde Mehmed Tevfik Bey'e

mürâca'at itmelidir.

İşbu ta'rifede [yırtık] ider.

Matba'a-i Ebû'z-ziyâ

(Gr. 2-s. 2/Sağ)

Vakitnâme
Avrupa'nın başlıca serî vâpurları*

Londra-Östend-Passau-Viyana

'az.	Cum'air.-Pazarir.-Penç.	9,05 âk.	Londra	Mevâ.	Çehâr.-Cum'air.-Pazarir.	9,35 sab.
['az.]	Pazar-Salı-Cum'a	3,43 sab.	Östend	[Mevâ.]	Salı-Cum'a-Pazar	10,56 âk.
['az.]	Pazar-Salı-Cum'a	12,13 âk.	Kolonya	[Mevâ.]	Salı-Cum'a-Pazar	4,30 âk.
['az.]	Pazar-Salı-Cum'a	4, 40 âk.	Frankfurt	[Mevâ.]	Salı-Cum'a-Pazar	12,00 öğle
['az.]	Pazarir.-Çehâr.-Cum'air.	1,00 sab.	Passau	[Mevâ.]	Salı-Cum'a-Pazar	2,17 sab.
Mevâ.	Pazarir.-Çehâr.-Cum'air.	7,30 sab.	Viyana	'az.	Pazarir.-Penç.-Cum'air	8,30 âk.

*Bu ifade bir baskı hatası gibi durmaktadır. Vapur yerine trenleri/katarları denmesi gerekirdi (Yazarların notu).

Paris-Zürih-İnsburg-Viyana

'az.	Cum'air.-Pazarir.-Penç.	10,04 âk.	Paris	Mevâ.	Salı-Cum'a-Pazar	11,35 âk.
['az.]	Pazar-Salı-Cum'a	8,35 sab.	Bal	[Mevâ.]	[Salı-Cum'a-Pazar]	4,12 âk.
['az.]	[Pazar-Salı-Cum'a]	11,15 sab.	Zürih	[Mevâ.]	[Salı-Cum'a-Pazar]	2,09 âk.
['az.]	[Pazar-Salı-Cum'a]	1,50 âk.	Bregenes	[Mevâ.]	[Salı-Cum'a-Pazar]	11,50 sab.
['az.]	[Pazar-Salı-Cum'a]	6,40 âk.	İnsbrug	[Mevâ.]	[Salı-Cum'a-Pazar]	7,10 sab.
[Mevâ.]	Pazarir.-Çehâr.-Cum'air.	6.30 sab.	Viyana	['az.]	Pazar-Penç.-Cum'air.	8,00 âk.

Paris-Starzburg-Münih-Viyana

'az.	Cumair.-Pazarir.-Penç.	10,01 âk.	Paris	Mevâ.	Salı-Cum'a-Pazar	9,14 âk.
['az.]	[Pazar-Salı-Cum'a]	9,00 sab.	Strazburg	[Mevâ.]	Salı-Cum'a-Pazar	1,58 âk.
['az.]	[Pazar-Salı-Cum'a]	10,51 sab.	Karlsruhe	[Mevâ.]	[Salı-Cum'a-Pazar]	12,33 âk.
['az.]	[Pazar-Salı-Cum'a]	12,54 âk.	Stutgart	[Mevâ.]	[Salı-Cum'a-Pazar]	10,49 sab.
['az.]	[Pazar-Salı-Cum'a]	5,40 âk.	Münih	[Mevâ.]	[Salı-Cum'a-Pazar]	6,30 sab.
Mevâ.	Pazarir.-Çehâr.-Cum'air.	6,00 sab.	Viyana	'az.	Pazarir.-Penç.-Cum'air.	8,30 âk.

Viyana-Peşte-Predeal-Köstence

'az.	Pazarir.-Çehâr.-Cum'a	8,50 sab.	Viyana	Mevâ.	Pazarir.-Penç.-Cum'air	6,40 âk.
['az.]	[Pazarir.-Çehâr.-Cum'a]	2,00 âk.	Peşte	[Mevâ.]	[Pazarir.-Penç.-Cum'air]	1,15 âk.
['az.]	Salı-Penç.-Pazar	8,11 sab.	Predeal	[Mevâ.]	Pazar-Çehâr.-Cum'a	9,00 âk.
Mevâ.	[Salı-Penç.-Pazar]	11,45 sab.	Bükreş	[Mevâ.]	[Pazar-Çehâr.-Cum'a]	12,20 âk.
[Mevâ.]	[Salı-Penç.-Pazar]	10,20 âk.	Köstence	'az.	[Pazar-Çehâr.-Cum'a]	5,50 sab.

Viyana-Peşte-Verçivrova-Köstence

'az.	Pazarir.-Çehâr.-Cum'air.	9,05 sab.	Viyana	Mevâ.	Pazarir.-Penç.-Cum'air.	6,55 âk.
['az.]	[Pazarir.-Çehâr.-Cum'air]	2,40 âk.	Peşte	[Mevâ.]	[Pazarir.-Penç.-Cum'air.]	1,25 âk.
['az.]	Salı-Penç.-Pazar	3,10 sab.	Verçivrova	[Mevâ.]	[Pazarir.-Penç.-Cum'air.]	2,43 sab.
Mevâ.	[Salı-Penç.-Pazar]	4,30 âk.	Bükreş	[Mevâ.]	Pazar-Çehâr.-Cum'a	12,20 âk.
[Mevâ.]	[Salı-Penç.-Pazar]	10,30 âk.	Köstence	'az.	[Pazar-Çehâr.-Cum'a]	5,50 sab.

(Gr. 2-s. 3/Sol)

Köstence Romanya Sür'at Vapurları [yırtık] katarlarına mahsus

'az.	Pazarir.-Çehâr.-Cum'air.	8,35 sab..	[yırtık]	Mevâ.	Penç.-Cum'air.-Pazarir.	5,08 âk.
['az.]	[Pazarir.-Çehâr.-Cum'air.]	2,15 âk.	[yırtık]	[Mevâ.]	[Penç.-Cum'air.-Pazarir.]	11,08 sab.
['az.]	[Pazarir.-Çehâr.-Cum'air.]	8,41 âk.	Krakovi	[Mevâ.]	[Penç.-Cum'air.-Pazarir.]	6,32 sab.
['az.]	Salı-Penç.-Pazar	2,50 sab.	Lemberg	[Mevâ.]	[Penç.-Cum'air.-Pazarir.]	12,05 sab.
['az.]	[Salı-Penç.-Pazar]	11,30 sab.	Burduyeti	[Mevâ.]	Çehâr.-Cum'a-Pazar	4,58 âk.
Mevâ.	[Salı-Penç.-Pazar]	10,35 sab.	Köstence	'az.	[Çehâr.-Cum'a-Pazar]	5,55 sab.

Berlin-Dresd-Viyana Sür'at Katarları

8,05 sab.	6,45 âk.	'az.	Berlin	Mevâ.	10,25 âk.	8,07 sab.
11,30 sab.	10,10 âk.	['az.]	Dresd	[Mevâ.]	6,53 âk.	5,36 [sab.]
3,49 âk.	2,09 sab.	Mevâ.	Prag	'az.	2,43 âk.	1,14 [sab.]
9,33 âk.	7,21 sab.	[Mevâ.]	Viyana	['az.]	9,05 sab.	8,15 âk.

Biletlerin Fî'âtı

Romanya Teymüryollarının Başlıca Mevkifleriyle Romanya Vapurlarının Uğradıkları Limanlar Arasında

Mevkiflerin isimleri	Sınıf	İstanbul		İzmir		Pire		İskenderiye	
		Gitme	Gidüb gelme	Gitme	Gidüb gelme	Gitme	Gidüb gelme	Gitme	Gidüb gelme
		Frank Altûn		Frank Altûn		Frank Altûn		Frank Altûn	
Bükreş	1	80,80	112,05	140,80	204,05	165,80	240,00	285,80	453,55
	2	52,05	73,95	92,05	133,65	112,05	163,15	177,05	282,15
	3	19,85	--	26,25	--	29,45	--	41,45	--
İbrâ'il	1	80,80	112,05	140,80	204,05	165,80	240,05	285,80	453,55
	2	52,05	73,90	92,05	133,65	112,05	163,15	177,05	282,15
	3	19,85	--	26,25	--	29,45	--	41,45	--
Kalas	1	83,10	115,05	143,10	207,05	168,10	243,05	288,10	456,55
	2	53,55	75,90	93,55	135,60	113,55	165,10	178,55	284,10
	3	20,75	--	27,15	--	30,35	--	42,35	--
Yaş	1	92,45	127,20	152,45	219,20	177,45	255,20	--	468,70
	2	59,95	84,25	99,95	143,95	109,95	173,45	--	292,45
	3	24,15	--	30,55	--	33,75	--	--	--
Krayova	1	91,55	126--	151,55	218--	176,55	254,00	--	--
	2	59,30	83,40	99,30	143,10	119,30	172,60	--	--
	3	24,05	--	30,45	--	33,65	--	--	--

İskenderiye'ye mahsus 'azîmet ve 'avdet biletleri 6 ay ve diğerleri 3 ay müddetle mu'teber ve mer'îdir.

(Gr. 3-s. 4/Sağ)

Ücret-i seyahat

Liman İsimleri	Sınıf	İstanbul	Çanakkal'a	İzmir	Pire	İskenderiye
		Frank*	Frank	Frank	Frank	Frank
Köstence	1	55--	85--	115--	140--	260--
	2	35--	55--	75--	95--	160--
	3	8,40	10,50	14,80	18--	30
İstanbul	1	--	30--	60--	85--	210
	2	--	20--	40--	60--	130
	3	--	4,20	6,30	10--	22
Çanakkal'a	1	30--	--	40--	65--	190
	2	20--	--	25--	45--	120
	3	4,20	--	4,20	6,20	20
İzmir	1	60--	40--	--	50	150
	2	40--	25--	--	35	100
	3	6,30	4,20	--	6	18
Pire	1	85--	65--	50	--	135
	2	60--	45--	35	--	80
	3	10--	6,30	6	--	12
İskenderiye	1	210--	190--	150	135--	--
	2	130--	120--	100	80--	--
	3	22--	20--	18	12--	--

*Frank altûn para hesabıyladır.

Vapurlarda şarâb ile müskirât müstesnâ olarak, yemek bedeli birinci ve ikinci mevki' bilet fî'âtlarında dâhildir.

Romanya Sür'at Vâpûrlarındaki husûsî kamâralar için zamm-ı ücret alınır. "Ta'rife-i mahsûsasına mürâca'at."

'Azîmet ve 'avdet biletleri-'Azîmet bileti ile berâber alınmak şartıyla, 'avdet bileti fî'âtından yüzde yirmi [yırtık] olunur.

Köstence'den veyâhûd Köstence için alınan 'avdet [yırtık] ayrıca tenzilât yapılır. "Ta'rife-i mahsûsasına mürâca'at."

(Gr.3-s. 5/Sol)

İzâhât

Romanya Hükümeti Seyr-i Sefâ’in İdâresi’nin vâpûrları hem sür’atlerindeki fazlalık hem de tertîbât ve techîzâtındaki yenilik cihetleriyle Şark seyhâhatlerinde en ziyâde istirahat ve suhûlet te’mîn iden vâpûrlardır.

Karşılaşma

Köstence’de vâpûrlar haftada üç def’a Östend, Orient Ekspres, Berlin ve Romanya Sûr’at Vâpûrlarıyla doğrudan doğruya karşılaşmaktadır.

Binme ve İnme

Köstence’de katârlar, vâpûrların yanaşmış bulundukları rıhtıma kadar geldiklerinden, yolcular trenden iner inmez vâpûra binecekleri gibi ‘avdetde de katârlar rıhtımda hâzır bulunacakları için vâpûrdan çıkınca derhâl trene atlayabılırlar.

Gümrük Mu’amelâtının Vâpûrda İcrâsı

Pasaportlar ve eşyâ İstanbul ile Köstence arasında esnâ-yı seferde mu’ayene idildiğinden yolcular Köstence’de gümrük mu’amelâtına ma’rûz bulunmazlar.

Çocuklar

Dört yaşından on yaşına kadar çocuklardan nısf ücret alınır. Ancak icâb itdiği hâlde iki çocuk bir yatakta yatırılır.

Hidmetciler

Hidmetciler işgâl itdikleri sınıfın bilet ücretini tamâmen te’diyeye mecburdurlar.

Fî’ât Tenzili

Küçük çocuk olmamak şartıyla en aşağı üç kişiden müteşekkıl ‘â’ileler için birinci ve ikinci sınıf yalnız ‘azîmet biletlerinde fî’ât yüzde on tenzil idilür. Ticârethânelere mensûb me’mûrlara, nâm ve hesabına seyhâhat itdikleri mü’essesenin kâ’in olduğu mahalle ‘â’id ticâret odasından veyâ â’zâ sıfatıyla intisâb eyledikleri “Seyyâr Tâcirler Cem’iyetinden” alınmış bir tasdiknâme ibrâz etmek şartıyla, yüzde yirmi tenzilât yapılır. En aşağı yirmi kişi bir arada seyhâhat iden hey’etlere fî’ât yüzde yirmi beş nisbetinde indirilir. Tiyatro kumpânyâlarına, lâ-âkal on kişiden mürekkebe oldukları takdirde yüzde kırk, beş kişiden ‘ibâret bulundukları sûrette yüzde yirmi tenzil-i fî’ât vardır.

Eşyâ

Avrupa veyâ Romanya’nın başlıca demiryol mevkiflerinden Romanya Seyr-i Sefâ’in İdâresi Vâpûrlarının uğradıkları limânlarla her istendildiği vakt eşyâ irsâli kâbilirdir.

(Gr. 4-s. 6/Sağ)

Biletlerin Fî’âtı

Predeal ve Köstence Arasında

Esâmî-i Merâkiz	İstanbul		İzmir		Pire		İskenderiye	
	1	2	1	2	1	2	1	2
	Frank Altûn		Frank Altûn		Frank Altûn		Frank Altûn	
Berlin	209,25	136,90	270--	177,40	294,25	196,80	414,25	261,90
Budapeşte	117,95	77,55	177,95	117,55	202,95	137,55	[2]32,95	202,55
Leyspig	211,25	138,25	272--	178,75	296,25	198,25	416,25	263,25
Londra	325,35	210,05	385,35	250,05	410,35	270,05	530,25	355,05
Paris	305,45	197,50	365,45	237,50	390,45	257,50	510,45	332,5
Viyana	146,55	96,25	206,55	136,35	231,55	156,35	351,55	221,35
Zürih	244,65	161,40	304,65	201,40	329,65	221,40	449,65	286,40

Biletlerin Fî’âtı

Veresiyurova-Köstence Arasında

Esâmî-i Merâkiz	İstanbul		İzmir		Pire		İskenderiye	
	1	2	1	2	1	2	1	2

	Frank Altûn		Frank Altûn		Frank Altûn		Frank Altûn	
Berlin*	223,90	146,15	284,65	186,50	308,90	206,15	428,15	270,65
Budapeşte	132,45	86,65	192,45	126,65	217,45	146,65	337,45	211,65
Brüksel	294,95	187,55	354,95	227,55	379,95	247,55	499,95	312,55
Kolonya	271,85	174,40	331,85	214,40	356,85	234,40	476,85	299,40
Dresd	216,90	142,90	276,90	182,90	301,90	202,90	421,15	267,40
Ceneve	288,70	191,25	348,70	231,25	373,70	215,25	493,70	316,25
Hamburg	254,75	163,25	315,50	203,65	339,75	223,25	459--	287,75
Leypsig	225,90	147,50	286,65	187,90	310,90	207,50	430,15	272--
Londra	339,85	219,15	399,85	259,15	424,85	279,15	544,85	344,15
Münih	224,35	145,05	284,35	185,05	309,35	205,05	429,35	270,05
Paris	319,95	206,60	379,95	246,60	404,95	266,60	524,95	331,60
Viyana	161,05	105,45	221,05	145,45	246,05	165,45	366,05	230,45
Zürih	259,15	170,50	319,15	210,50	344,15	230,50	464,15	295,50

Birinci mevkî bileti fi'atlarında Östendo Oryent Ekspres müzeyyen katârları için zamm idilecek üçürât dâhil değildir.

*Çernoviç Burduyeti Hattı fi'atı Veresiyurova fi'atının 'aynıdır.

(Gr-4- s. 7/Sol)

İskenderiye ve Kahire Sür'at Katârlarının Vaktnâmesi

7,00 sab.	9,00 sab.	12,00 sab.	4,00 âk.	6,00 âk.	'az.	İskenderiye	Mevâ.	10,50 sab.	12,45 âk.	3,05 âk.	7,40 âk.	9,55 [âk.]
5,02 [sab.]	10,57 [sab.]	1,01 âk.	6,07 [âk.]	7,57 [âk.]	['az.]	Tanta	'az.	8,50 [sab.]	10,50 sab.	1,18 [âk.]	5,40 [âk.]	7,55 [âk.]
9,41 [sab.]	11,26 [sab.]	2,28 [âk.]	6,46 [âk.]	8,36 [âk.]	['az.]	Benha	['az.]	8,12 [sab.]	10,12 [sab.]	12,41 [âk.]	4,57 [âk.]	7,17 [âk.]
10,20 [sab.]	12,15 [sab.]	3,05 [âk.]	7,25 [âk.]	9,15 [âk.]	Mevâ.	Kahire	['az.]	7,30 [sab.]	9,30 [sab.]	12,00 sab.	4,15 [âk.]	6,35 [âk.]

İskenderiye ile Suriye Lîmânları Arasında Seyr-i Sefâ'in Ta'rifesi

Ta'rifenin kat'iyetini te'mîn idemeyiz.

İskenderiye'den 'azîmet		Vapur Kumpanyalarının İsimleri		Aşağıdaki lîmânlardan İskenderiye'ye Hareket			
Her hafta	Yafa-Hayfa-Beyrut	Avusturya Loyd	Hidiviye	Her hafta	Beyrut	Hayfa	Yafa
	Pazar				Pençsenbih	Cum'airtesi	Cum'airtesi
Her hafta	Cum'airtesi	Mesajeri Maritim		Her hafta	Pazar	Pazar	Pazarirtesi
Her on beş günde bir	Pençsenbih günü Yafa'ya			Her on beş günde bir	Pazarirtesi	--	Salı
Her hafta	Pençsenbih günü Beyrut'a			Her on beş günde bir	Salı	--	--
Her on beş günde bir	Cum'a	Rusya Kumpanyası		Her on beş günde bir	Salı	Salı	Çehârşenbih
Her hafta	Çehârşenbih günü Beyrut'a			Her hafta	Pazarirtesi	**	--
Her on beş günde bir	Beyrut'a ve Yafa'ya			Her on beş günde bir	--		--

(Gr. 5-s. 8/Sağ)

Köstence'de Romanya Sür'at Vâpûrlarına Tesâdüf İden Oryent Ekspres Trenlerinin Vaktnâmesi

'az.	Salı	Cum'a	Pazar	11,00 sab.	Londra	Mevâ.	Cum'a	Pazar	Salı	5,04 âk.
['az.]	[Salı]	[Cum'a]	[Pazar]	1,00 âk.	Dover	[mevâ.]	[Cum'a]	[Pazar]	[Salı]	2,45 [âk.]
['az.]	[Salı]	[Cum'a]	[Pazar]	3,00 [âk.]	Kala (Calais)	[mevâ.]	[Cum'a]	[Pazar]	[Salı]	1,16 [âk.]
['az.]	[Salı]	[Cum'a]	[Pazar]	7,30 [âk.]	Paris	[mevâ.]	[Cum'a]	[Pazar]	[Salı]	8,40 sab.
['az.]	Çehâr.	Cum'air.	Pazarir.	3,44 sab.	Strasburg	'az.	[Cum'a]	[Pazar]	[Salı]	2,31 [sab.]
['az.]	[Çehâr.]	[Cum'air.]	[Pazarir.]	5,07 [sab.]	Kalsruhe	['az.]	[Cum'a]	[Pazar]	[Salı]	12,52 [sab.]
['az.]	[Çehâr.]	[Cum'air.]	[Pazarir.]	6,46 [sab.]	Stuttgart	['az.]	Penç.	Cum'air.	Pazarir.	11,20 âk.
['az.]	[Çehâr.]	[Cum'air.]	[Pazarir.]	10,38 [sab.]	Münih	['az.]	[Penç.]	[Cum'air.]	[Pazarir.]	7,57 [âk.]
['az.]	[Çehâr.]	[Cum'air.]	[Pazarir.]	6,51 âk.	Viyana	['az.]	[Penç.]	[Cum'air.]	[Pazarir.]	11,58 sab.

['az.]	[Çehâr.]	[Cum'air.]	[Pazarir.]	11,30 [âk.]	Peşte	['az.]	[Penç.]	[Cum'air.]	[Pazarir.]	6,50 [sab.]
['az.]	Penç.	Pazar	Salı	7,45 [âk.]	Bükreş	['az.]	Çehâr.	Cum'a	Pazar	11,35 [sab.]
Mevâ.	[Penç.]	[Pazar]	[Salı]	11,55 [âk.]	Köstence	['az.]	[Çehâr.]	[Cum'a]	[Pazar]	6,55 [sab.]

Köstence'de Romanya Sür'at Vâpûrlarına Tesâdüf İden Östend Ekspres Trenlerinin Vaktnâmesi

['az.]	Salı	Cum'a	Pazar	9,00 sab.	Londra	Mevâ.	Cum'a	Pazar	Salı	5,04 âk.
['az.]	[Salı]	[Cum'a]	[Pazar]	11,00 [sab.]	Dover	[Mevâ.]	[Cum'a]	[Pazar]	[Salı]	2,35 [âk.]
['az.]	[Salı]	[Cum'a]	[Pazar]	4,46 âk.	Östend	['az.]	[Cum'a]	[Pazar]	[Salı]	10,47 sab.
['az.]	[Salı]	[Cum'a]	[Pazar]	6,28 [âk.]	Brüksel	['az.]	[Cum'a]	[Pazar]	[Salı]	8,06 [sab.]
['az.]	[Salı]	[Cum'a]	[Pazar]	11,58 [âk.]	Kolonya	['az.]	[Cum'a]	[Pazar]	[Salı]	4,36 [sab.]
['az.]	Çehâr.	Cum'air.	Pazarir.	2,47 sab.	Frankfurt	['az.]	[Cum'a]	[Pazar]	[Salı]	1,45 [sab.]
['az.]	[Çehâr.]	[Cum'air.]	[Pazarir.]	3,34 [sab.]	Mayans (Meinz)	['az.]	[Cum'a]	[Pazar]	[Salı]	1,05 [sab.]
['az.]	[Çehâr.]	[Cum'air.]	[Pazarir.]	8,15 [sab.]	Nürnberg	['az.]	Penç.	Cum'air.	Pazarir.	8,49 âk.
['az.]	[Çehâr.]	[Cum'air.]	[Pazarir.]	6,15 âk.	Viyana	['az.]	[Penç.]	[Cum'air.]	[Pazarir.]	11,55 sab.
['az.]	[Çehâr.]	[Cum'air.]	[Pazarir.]	11,30 [âk.]	Peşte	['az.]	[Penç.]	[Cum'air.]	[Pazarir.]	6,50 [sab.]
['az.]	Penç.	Pazar	Salı	7,45 [âk.]	Bükreş	['az.]	Çehâr.	Cum'a	Pazar	11,35 [sab.]
Mevâ.	[Penç.]	[Pazar]	[Salı]	11,55 [âk.]	Köstence	['az.]	[Çehâr.]	[Cum'a]	[Pazar]	6,55 [sab.]

Köstence, İstanbul ve İskenderiye'de vâpûrlar rıhtıma yanaşırlar.

(Gr. 5-s.9/Sağ)



[1911 yılında Orient Ekspres ve Ostend Ekspres güzergâhları ve Romanya Sürat Vapurlarının Köstence- İskenderiye hattında uğradığı limanları gösterir harita]

(Gr. 7-s. 12/Sağ)

Husûsî Kamâralar İçün te'diye İdilecek Ücret-i Münzamme Ta'rifesi

Vâpûrlar	Kamâra Numrosu	Mikdâr	Köstence'den yâhûd Köstence'ye				İstanbul'dan yâhûd İstanbul'a			İzmir'den yâhûd İzmir'e		Pire'den yâhûd Pire'ye
			İstanbul	İzmir	Pire	İskenderiye	İzmir	Pire	İskenderiye	Pire	İskenderiye	İskenderiye
			Frank Altûn				Frank Altûn			Frank Altûn		Fra. Al.
Daçya	11, 12, 14, 15	Bütûn kamâra	55	115	140	260	60	75	210	55	150	135
	1, 2		28	58	70	130	30	43	105	28	75	68
	5, 6, 7, 8, 9, 10	Bir yatak	5	10	10	15	7	7	12	5	10	10
İmparator Tırayan	9, 10, 11, 12	Bütûn kamâra	55	115	140	260	60	75	210	55	150	135
	1, 2		28	58	70	130	30	43	105	28	75	68
	3, 4, 5, 6, 7, 8, 14, 15, 16	Bir yatak	5	10	10	15	7	7	12	5	10	10
Romanya	59, 60, 61, 62	Bütûn kamâra	55	115	140	260	60	75	210	55	150	135
	1, 3, 4		28	58	70	130	30	43	105	28	75	68
	53, 54, 55, 56, 58	Bir yatak	5	10	10	15	7	7	12	5	10	10
Recel Karol	1, 2	Bütûn kamâra	55	115	140	260	60	75	210	55	150	135
	3, 5, 7, 9, 10		28	58	70	130	30	43	105	28	75	68
	11, 12, 14, 15, 16, 17	Bir yatak	5	10	10	15	7	7	12	5	10	10
Prensipa Marya	Müzeyyen kamâra	Bütûn kamâra	55	115	140	260	60	75	210	55	150	135

*Bütün kamâraya mahsus ücret-i münzamme kamârayı işğâl iden yolcular tarafından te'diye idilür. Şâyed yalnız bir yolcu tekmi kamârayı işğâl etmek isterse kendi biletinden ve ücret-i münzammeden mâ'adâ işğâl idilmemiş her yatak için yarımşar bilet almağa mecbûrdur.

(Gr. 7, s. 13/Sol)

Gidüb Gelme Biletlerle Fî'atı İndirilmiş Biletler

Lîmânların isimleri	Sınıf	'Azîmet ve 'avdet biletleri				'Â'ile biletleri (âdem başına)				Ticâret Me'mûrlarına Mahsûs (âdem başına)			
		İstanbul	İzmir	Pire	İskenderiye	İstanbul	İzmir	Pire	İskenderiye	İstanbul	İzmir	Pire	İskenderiye
		Frank altûn				Frank altûn				Frank altûn			
Köstence	1	78,50	170,50	206,50	420,00	49,50	103,50	126,00	234,00	41,25	86,25	105,00	195,00
	2	51,80	111,50	141,00	260,00	31,50	67,50	85,50	144,00	26,25	56,25	71,25	120,00
İstanbul	1	--	108,00	153,00	378,00	--	54,00	67,50	189,00	--	45,00	63,75	157,50
	2	--	72,00	108,00	234,00	--	36,00	54,00	117,00	--	30,00	45,00	97,50

İzmir	1	108,00	--	90,00	270,00	54,00	--	45,00	135,00	45,00	--	37,50	112,50
	2	72,00	--	63,00	180,00	36,00	--	31,50	90,00	30,00	--	26,25	75,00
Çanakal'a	1	54,00	72,00	117,00	342,00	27,00	36,00	58,50	171,00	22,50	30,00	48,75	142,50
	2	36,00	45,00	81,00	216,00	18,00	22,50	40,50	108,00	15,00	18,75	33,75	90,00
Pire	1	153,00	90,00	--	243,00	76,50	45,00	--	121,50	63,75	37,50	--	101,25
	2	108,00	63,00	--	144,00	54,00	31,50	--	72,00	45,00	26,25	--	60,00
İskenderiye	1	378,00	270,00	243,00	--	189,00	135,00	121,50	--	157,50	112,50	101,25	--
	2	234,00	180,00	144,00	--	117,00	90,00	72,00	--	97,50	75,00	60,00	--

*Avdet biletleri âhzırlarından altı ay sonraya kadar mu'teber ve mer'îdir. [Broşürün sahibi zamanında şöyle bir not almış: " 'A'ileden bir kişi yalnız olarak 'avdet idebilir mi?'"]

(Gr. 8, s. 15/Sol-gr. 6, s.10 /Sağ)

Köstence-İstanbul Hattına Mahsûs Vaktnâme

Sefer numro su	Vâpûrların isimleri	Köstence 'Azîmet Pazar Gice yarısı	İstanbul		Köstence	Sefer numro su	Vâpûrların isimleri	Köstence 'Azîmet Pençsen bih	İstanbul		Köstence Muvâsalat Pazar Sabah 5,00
			Muvâsalat Pazar. Öğle	'Azîmet Salı Akşam 3,00	Muvâsalat Çehârşen bih Sabah 3,00				Muvâsalat Cum'a Öğle	'Azîmet Cum'a Akşam 3,00	
652	Prensip esa Marya	10 Temmuz	11 Temmuz	12 Temmuz	13 Temmuz	653	Prensip esa Marya	14 Temmuz	15 Temmuz	16 Temmuz	17 Temmuz
654	Prensip esa Marya	17 [Temmuz]	18 [Temmuz]	19 [Temmuz]	20 [Temmuz]	655	Prensip esa Marya	21 [Temmuz]	22 [Temmuz]	23 [Temmuz]	24 [Temmuz]
656	Prensip esa Marya	24 [Temmuz]	25 [Temmuz]	26 [Temmuz]	27 [Temmuz]	657	Prensip esa Marya	28 [Temmuz]	29 [Temmuz]	30 [Temmuz]	31 [Temmuz]
658	Prensip esa Marya	31 [Temmuz]	1 Ağustos	2 Ağustos	3 Ağustos	659	Prensip esa Marya	4 Ağustos	5 Ağustos	6 Ağustos	7 Ağustos
147	Roman ya	7 Ağustos	8 [Ağustos]	9 [Ağustos]	10 [Ağustos]	148	Roman ya	11 [Ağustos]	12 [Ağustos]	13 [Ağustos]	14 [Ağustos]
149	Roman ya	14 [Ağustos]	15 [Ağustos]	16 [Ağustos]	17 [Ağustos]	150	Roman ya	18 [Ağustos]	19 [Ağustos]	20 [Ağustos]	21 [Ağustos]
661	Prensip esa Marya	21 [Ağustos]	22 [Ağustos]	23 [Ağustos]	24 [Ağustos]	662	Prensip esa Marya	25 [Ağustos]	26 [Ağustos]	27 [Ağustos]	28 [Ağustos]
663	Prensip esa Marya	28 [Ağustos]	29 [Ağustos]	30 [Ağustos]	31 [Ağustos]	664	Prensip esa Marya	1 Eylül	2 Eylül	3 Eylül	4 Eylül
665	Prensip esa Marya	4 Eylül	5 Eylül	6 Eylül	7 Eylül	666	Prensip esa Marya	8 [Eylül]	9 [Eylül]	10 [Eylül]	11 [Eylül]
667	Prensip esa Marya	11 [Eylül]	12 [Eylül]	13 [Eylül]	14 [Eylül]	668	Prensip esa Marya	15 [Eylül]	16 [Eylül]	17 [Eylül]	18 [Eylül]
669	Prensip esa Marya	18 [Eylül]	19 [Eylül]	20 [Eylül]	21 [Eylül]	670	Prensip esa Marya	22 [Eylül]	23 [Eylül]	24 [Eylül]	25 [Eylül]
671	Prensip esa Marya	25 [Eylül]	26 [Eylül]	27 [Eylül]	28 [Eylül]	672	Prensip esa Marya	29 [Eylül]	30 [Eylül]	1 Teşrin-i Ev.	2 Teşrin-i Ev.

Evvelce ihbâr edilmeden vaktnâmeye ta'dîlât icrâ idilebilecektir.

(Gr. 8-s.14/Sağ ve Gr. 6-s. 11/Sol)

Köstence, İstanbul, İzmir, Pire, İskenderiye Hattına Mahsûs Vaktname

Sefer numr osu	Vâpûr ların isimle ri	Köstence 'Azîm et Salı Gice yarısı	İstanbul Muvâ alat Çehârş enbih Öğle	'Azîm et Pençş enbih Âk. 3,00	İzmir Muvâ salat Sabâh 11,00 Cum'a 'Azîm et Âk. 6,00	Pire Muvâ alat Sabâh Cum'a irtesi 'Azîm et Âk. 6,00	İskenderiye Muvâ salat Pazari rtesi Sabâh	'Azîm et Cum'a irtesi Âk. 5,00	Pire Muvâ salat Sabâh Pazari rtesi 'Azîm et Âk. 6,00	İzmir Muvâ salat Sabâh Salı 'Azîm et Âk. 6,00	İstanbul Muvâ alat Çehârş enbih Âk. 4, 00	'Azîm et Pençş enbih Âk. 3,00	Köstence Muvâ salat Cum'a Sab. 5,00
145	Roma nya	28 Hazir.	29 Hazir.	30 Hazir.	1 Tem muz	2 Tem muz	4 Tem muz	9 Tem muz	11 Tem muz	12 Tem muz	13 Tem muz	14 Tem muz	15 Tem muz
100	İmpar atol Terey an	5 Tem muz	6 Tem muz	7 Tem muz	8 [Tem muz]	9 [Tem muz]	11 [Tem muz]	16 [Tem muz]	18 [Tem muz]	19 [Tem muz]	20 [Tem muz]	21 [Tem muz]	22 [Tem muz]
89	Daçya	12 [Tem muz]	13 [Tem muz]	14 [Tem muz]	15 [Tem muz]	16 [Tem muz]	18 [Tem muz]	23 [Tem muz]	25 [Tem muz]	26 [Tem muz]	27 [Tem muz]	28 [Tem muz]	29 [Tem muz]
146	Roma nya	19 [Tem muz]	20 [Tem muz]	21 [Tem muz]	22 [Tem muz]	23 [Tem muz]	25 [Tem muz]	30 [Tem muz]	1 Ağust o.	2 Ağust o.	3 Ağust o.	4 Ağust o.	5 Ağust o.
101	İmpar atol Terey an	26 [Tem muz]	27 [Tem muz]	28 [Tem muz]	29 [Tem muz]	30 [Tem muz]	1 Ağust o.	6 Ağust o.	8 [Ağus tos]	9 [Ağus tos]	10 [Ağus tos]	11 [Ağus tos]	12 [Ağus tos]
90	Daçya	2 Ağust o.	3 Ağust o.	4 Ağust o.	5 Ağust o.	6 Ağust o.	8 [Ağus tos]	13 [Ağus tos]	15 [Ağus tos]	16 [Ağus tos]	17 [Ağus tos]	18 [Ağus tos]	19 [Ağus tos]
660	Prensi pesa Marya	9 [Ağus tos]	10 [Ağus tos]	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
91	Daçya	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	25 [Ağus tos]	26 [Ağus tos]
102	İmpar atol Terey an	16 [Ağus tos]	17 [Ağus tos]	18 [Ağus tos]	19 [Ağus tos]	20 [Ağus tos]	22 [Ağus tos]	27 [Ağus tos]	29 [Ağus tos]	30 [Ağus tos]	31 [Ağus tos]	1 Eylül	2 Eylül
151	Roma nya	23 [Ağus tos]	24 [Ağus tos]	25 [Ağus tos]	26 [Ağus tos]	27 [Ağus tos]	29	3 Eylül	5 Eylül	6 Eylül	7 Eylül	8 [Eylül]	9 [Eylül]
192	Daçya	30 [Ağus tos]	31 [Ağus tos]	1 Eylül	2 Eylül	3 Eylül	5 Eylül	10 [Eylül]	12 [Eylül]	13 [Eylül]	14 [Eylül]	15 [Eylül]	16 [Eylül]
103	İmpar atol Terey an	6 Eylül	7 Eylül	8 [Eylül]	9 [Eylül]	10 [Eylül]	12 [Eylül]	17 [Eylül]	19 [Eylül]	20 [Eylül]	21 [Eylül]	22 [Eylül]	23 [Eylül]
152	Roma nya	13 [Eylül]	14 [Eylül]	15 [Eylül]	16 [Eylül]	17 [Eylül]	19 [Eylül]	24 [Eylül]	26 [Eylül]	27 [Eylül]	28 [Eylül]	29 [Eylül]	30 [Eylül]
469	Recel Karol	20 [Eylül]	21 [Eylül]	22 [Eylül]	23 [Eylül]	24 [Eylül]	26	1 Teşrin -i E.	3 Teşrin -i E.	4 Teşrin -i E.	5 Teşrin -i E.	6 Teşrin -i E.	7 Teşrin -i E.

Evvelce ihbâr idilmeden vaktnameye ta'dilât icrâ olunabilecektir.

(Gr. 9-s. 16)

Romanya Hükümeti'nin Sür'at Vâpurları

Posta Vâpurlarının Esâmisi	Hacimleri	Sâfi Tonuları	Sür 'atleri Mil	Yatakların 'adedi	
				1	2
Daçya	4500	3433	18	102	50
İmparator Terayan	4500	3362	18	103	44
Romanya	4500	3152	18	101	26
Recel Karol	4300	2369	18	101	44
Prensipesa Marya	2500	1605	17	52	52

Acenteler

Köstence	Romanya Vâpurları İdâresi	Telgraf Adresi	Smr
İstanbul	Galata'da V. H. Müller ve Şürekâsı	[Telgraf Adresi]	Mullerco
İstanbul	Rıhtım Hânı'nda Tefvik Bey	-	-
Çanakkal'a	T. Kasantopulo	[Telgraf Adresi]	Xanthopulo
İzmir	V. F. Van Derze	[Telgraf Adresi]	Vanderzee
Pire	V. H. Müller ve Şürekâsı	[Telgraf Adresi]	Mullerco
Atina	Giyolman Birâderler	[Telgraf Adresi]	Ghiolman
İskenderiye	V. H. Müller ve Şürekâsı	[Telgrâf Adresi]	Mullerco
Kahire	Otto Strezing	[Telgraf Adresi]	Nordlloyd
Port Sa'id	V. H. Müller ve Şürekâsı	[Telgraf Adresi]	Mullerco
Süveyş	V. H. Müller ve Şürekâsı	[Telgraf Adresi]	Mullerco

Şuralardan dahî bilet iştirâ olunabilir.

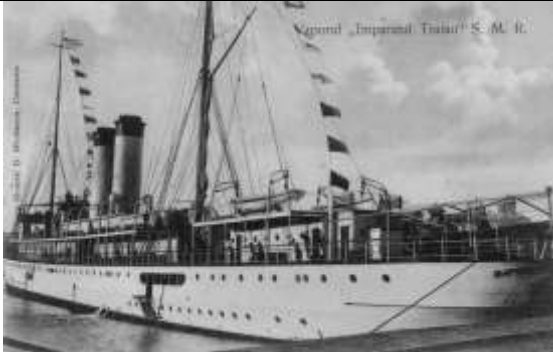
“Avrupa Şimendüferlerinin başlıca istasyonlarından”, “Beyne'l-mileli Yataklı Vagonlar Kumpanyası'nın acentelerinden”, “Nordviçerlüyed Kumpanyası'nın acentelerinden”, “Toskok ve Şürekâsı'ndan”, “Seyâhat idârehânelerinden”, “Badkisingin'de, Nürnberg'de, Viyana'da Sutenring Sokağı'nda 3 numrolu idârehânelerde vâki’ “Şenger ve şürekâsından”, Berlin'de Onterdenlin'den Caddesi'nde “Hamburg Amerika Laynı” idârehânesinden, Peşte'de Vigadoner Caddesi'nde “Farkartin Santral Boru”dan, Viyana'da Götnerbeng Sokağı'nda yedi numroda “Avusturya Hükümeti Şark Şimendüferleri İdârehâne'sinden”, Kolonya'da Benhuruf Caddesi'nde 1 ve 2 numroda “Frans Hausman” idârehânesinden, Hamburg'da Ştayn Strasse'de 32 numroda “Karl Benin ve Şürekâsı'ndan”, Paris'de, Lil'de, Madrid'de “Voyaj Pratik” idârehânesinden, İzmir'de “Dı Enternasyonal Pasancer acentesinden”, Tunus'da “Ş. J. Ayzen” idârehânesinden, Amerika'da Boyston'da “Reymond Vitkomeb ve şürekâsından”, İskenderiye'de “F. T. Foysadis ve şürekâsı idârehânesinden”, Midilli'de “Simonidis İdârehânesi'nden”, Rodos'da “Sinamanis” nezdinden, Selanik'de “Hasonure Kanatı” Ticârethânesi'nden, Paris'de “Ajans Lö Ben” İdârehânesi'nden, Lemberg'de “Galobos” İdârehânesi'nden.

Ek-2: 1911'de Köstence-İstanbul ve Köstence-İskenderiye Hattında Çalışan Romanya Vapurları



SMR Dacia

1907'de Köstence-İstanbul-Pire-İskenderiye güzergâhında hizmet vermek üzere Fransa'nın Saint-Nazarie tersanesinde inşa edildi. 108 metre uzunluğunda, 13 metre genişliğinde ve saatte 18 deniz mili hıza ulaşacak şekilde tasarlanmıştı. Birinci Dünya Savaşı'nda Rus Donanmasına devredilerek yardımcı kruvazöre dönüştürüldü. 1918'de Romanya'ya iade edildikten sonra Köstence-İskenderiye güzergâhında seferlerine yeniden başladı. 1927'de büyük bir yangın sonucunda ağır hasar aldı ve tamirâtı 1930 yılında ancak tamamlanabildi. İkinci Dünya Savaşı'na kadar yolcu seferlerine devam etti. 1939'da Polonyalı hükümet görevlileri, askerler ve devlet hazinesinin İskenderiye'ye tahliyesini gerçekleştiren konvoyun bir parçasıydı. 1940-1941 arasında Romanya'dan sivil Yahudilerin Hayfa'ya tahliyesinde rol aldı. 1941 yılında yeniden silahlandırıldı. İkinci Dünya Savaşı sonrasında SSCB tarafından el konuldu. 10 Ekim 1944'te mayına çarparak Gürcistan açıklarında battı. (<https://www.uct-media.com/2020/02/smr-dacia-de-la-nava-de-pasageri-de-lux.html>, 2021)



SMR Imparatul Traian

1906'da Fransa'nın Saint-Nazarie şehrindeki "Chantiers et Ateliers de la Loire" tersanesinde denize indirildi ve aynı yıl SMR servisine girdi. 1916 yılına kadar Köstence-İstanbul-Pire-İskenderiye güzergâhında faaliyet gösterdi. 1916 yılında Rus donanmasına katılarak kruvazöre dönüştürüldü. Birinci Dünya Savaşı sonrasında yeniden yolcu gemisi olarak hizmet vermeye başladı. 1927'de Tuzla yakınlarında kayalıklara çarparak battı. (<https://www.uct-media.com/2020/02/smr-imparatul-traian.html>, 2021)



SMR România

1904'te Köstence-İstanbul-Pire-İskenderiye güzergâhında hizmet vermek üzere Fransa'nın Saint-Nazarie tersanesinde inşa edildi. 1941 yılında mayın gemisine dönüştürülene kadar yolcu gemisi olarak kullanıldı. İkinci Dünya Savaşı devam ederken 1944'te Romanya askerlerinin Kırım'dan tahliyesi esnasında Sovyetler Birliği uçaklarınca saldırıya uğradı. 12 Mayıs 1944'te Sivastopol yakınlarında battı. (<https://www.uct-media.com/2020/01/smr-romania-de-la-pachebot-la.html>, 2021)



SMR Principesa Maria

1890'ların başında İtalya'nın Livorno şehrinde Fratelli Orlando Tersanesi'nde inşa edildi. 1895'te Romanya tarafından kiralanılan gemi, 1897'de satın alındı. 88 metre uzunluğunda 10 metre genişliğindeydi ve saatte 17 deniz mili süratle ulaşabiliyordu. Köstence-İstanbul-Pire-İskenderiye güzergâhında hizmet veren gemi 1907'de Bozcaada yakınlarında karaya oturdu ve gördüğü bakımdan sonra 1909'da yeniden hizmete döndü. Birinci Dünya Savaşı'nda Rus donanmasında hizmet verdi. Savaş sonrasında yeniden Köstence-İstanbul arasında seferler düzenleyen gemi 1937'de hizmetten çekildi ve 1938'de hurda olarak satıldı. (<https://www.uct-media.com/2020/02/anul-1935-smr-principesa-maria-o-parte.html>, 2021)



SMR Regele Carol I

1898'de İskoçya Glasgow'da Fairfield Gemi İnşa ve Mühendislik Şirketi tarafından inşa edildi. Birinci Dünya Savaşı'nda Rus donanmasına katılana kadar Köstence-İstanbul-İskenderiye rotasında yolcu taşımacılığı yaptı. Savaşın sona yeniden Köstence-İskenderiye arasında hizmet vermeye başladı. 1938'de yerini SMR Transilvania gemisine bıraktı. İkinci Dünya Savaşı esnasında askeri amaçla kullanıldı. 10 Ekim 1941'de mayına çarparak Varna açıklarında battı. (<https://www.uct-media.com/2020/02/smr-regele-carol-1.html>, 2021)

Beyan ve Açıklamalar (Disclosure Statements)

1. Araştırmacıların katkı oranı beyanı / Contribution rate statement of researchers: Birinci Yazar/First author %50 İkinci Yazar/Second author %50
2. Yazarlar tarafından herhangi bir çıkar çatışması beyan edilmemiştir (No potential conflict of interest was reported by the authors).