
ISTANBUL



Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet'e
İstanbul Limanı

*GEMİ YEDEKLEME,
*GEMİ KURTARMA VE
*KILAVUZLUK ŞİRKETLERİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası
Meclis-i Mebusan Cad. No. 22
Fındıklı - Beyoğlu / İstanbul
Tel: +90 212 252 1030
www.denizticaretodasi.org.tr

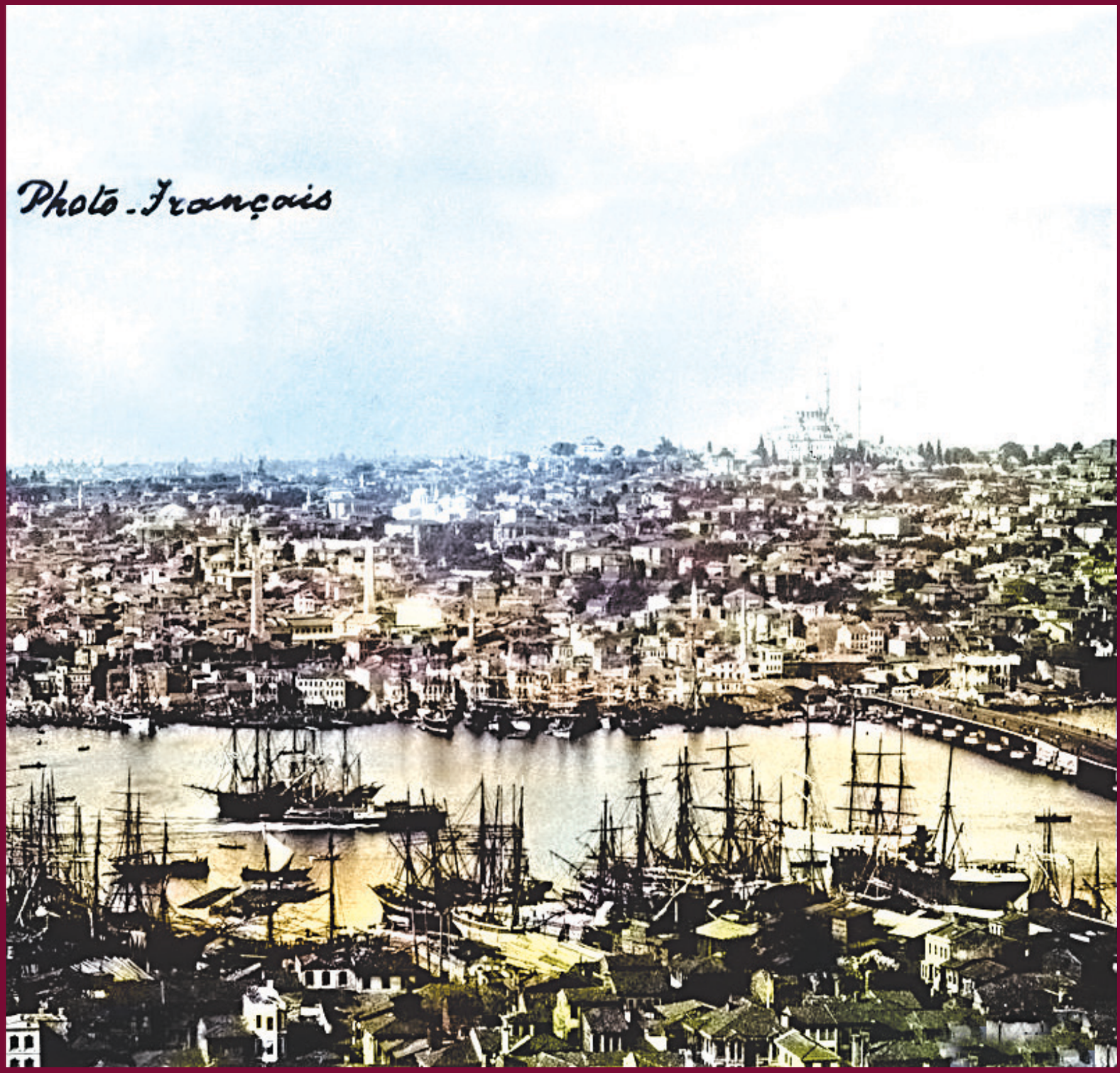
Eser
© Osman ÖNDEŞ

Grafik Tasarım ve Uygulama
M.Elif ÖZMEN - Erdal ÖZMEN
MOPP Marka İletişim Ajansı
bodrum@mopp.com.tr

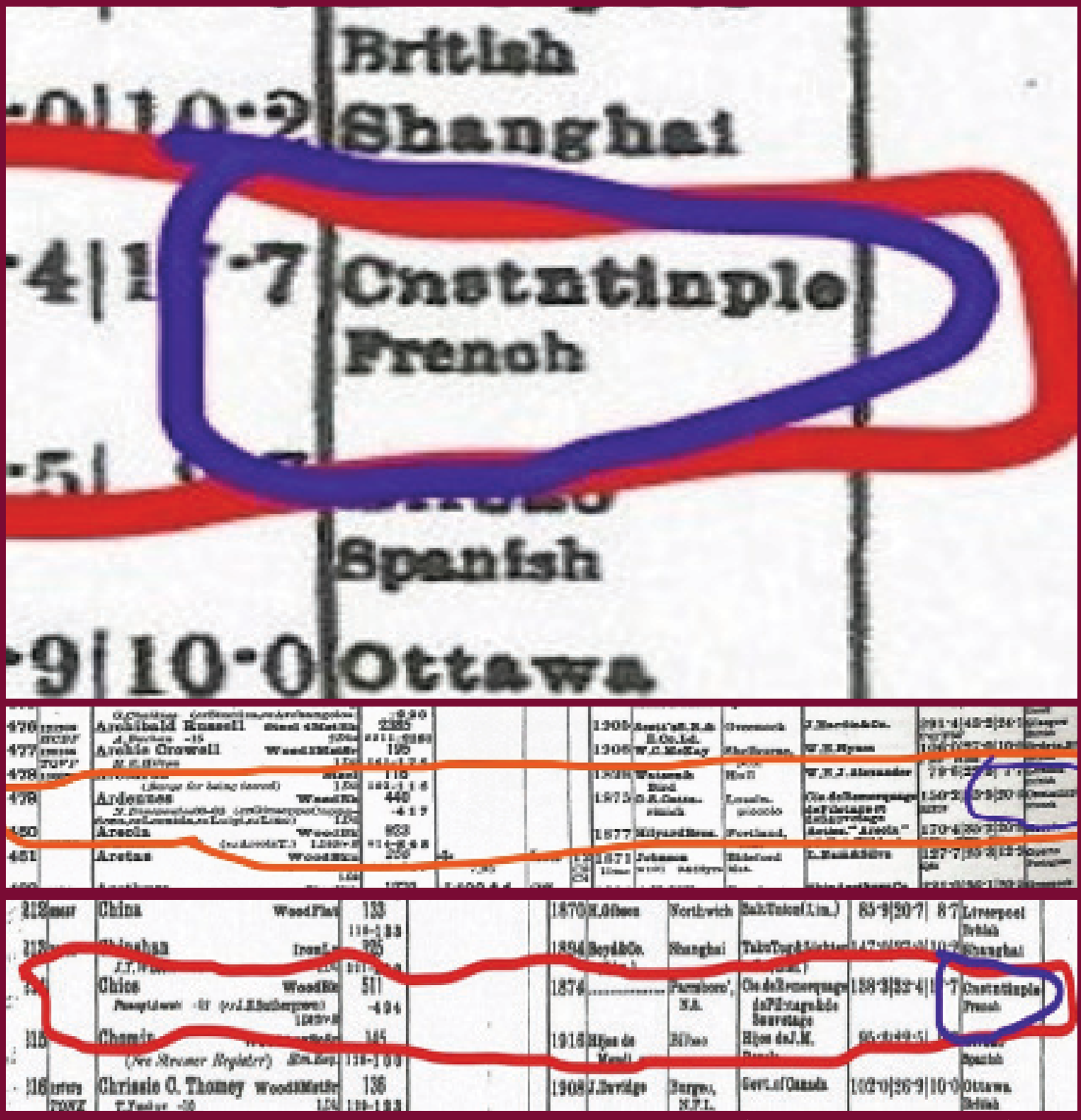
Baskı - Cilt
Matbaanın adı ve Adresi

ISBN
Deniz Ticaret Odası alacak
İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları : 97

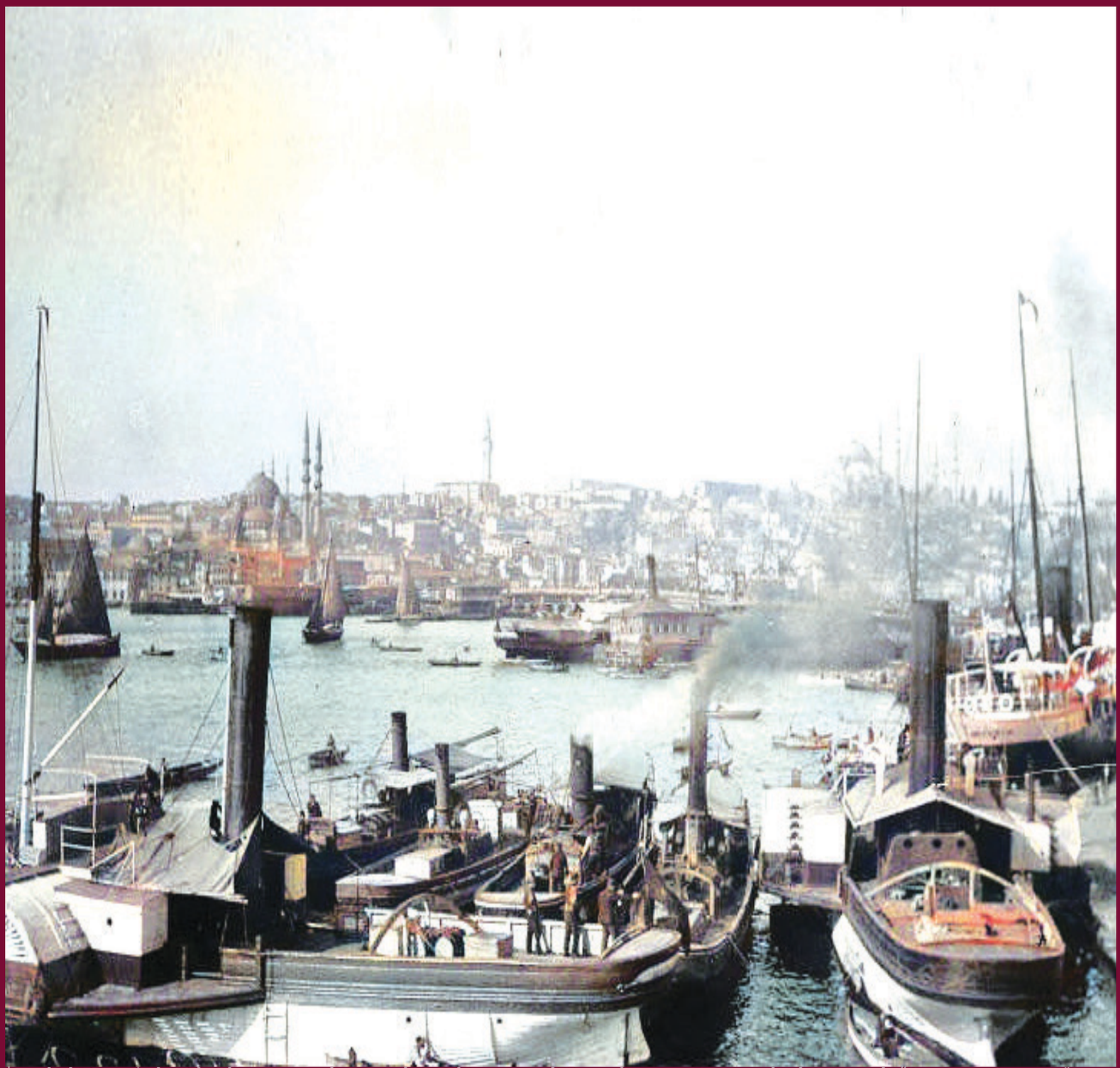
1. Baskı
Şubat 2021
Telif Hakkı, İMEAK Deniz Ticaret Odası



XX. yüzyıl başlarında Haliç'te yelkenli ve buharlı gemiler, yelkenliler, römorkörler. Fotoğraf: Photo Français



Kapitülasyonların sağladığı imtiyazlar nedeniyle, yelkenli veya buharlı gemiler dahil, İstanbul, Çanakkale, Gelibolu, İzmir ve tüm Osmanlı Devleti limanlarında çalışan römorkörler yabancılara aitti. İngiliz, Fransız, Yunan veya ait oldukları devletlerin bayraklarını taşırlardı. Lloyd's Register of Shipping 1918- 1919'dan kopyaladığım örneklerden ikisi, diğerleri gibi, İstanbul Limanında Fransız bayraklı olarak çalıştıklarını göstermektedir. Asla Türk mürettebat kullanmazlardı ve römorkörlerin kaptanı dahil tüm mürettebatı Fransız ve kısmen adalı Rumlardan oluşurdu. Kaynak: Lloyd's Register of Shipping 1918- 1919 Osman Öndeş arşivi.



İstanbul Limanı'nda giderek artan sayıda römorkörün hizmet verdiği görülmüştür. Bu römorkörler arasında "Ocean - going tugs" denilen açık deniz yedekleme yapabilen büyük çoğunluğu yandan çarklı römorkörler kadar, sadece liman içinde yedekleme yapabilen "Thames Craft Tugs" olarak adlandırılan küçük römorkörler de yaygındı. Fotoğrafta bu tip römorkörler görülmektedir. Karaköy Galata rıhtımlarında yandan çarklı ve pervaneli römorkörler.

Fotoğraf- Guillaume Berggren.



1914 İstanbul Limanı ve Galata Kulesi. Kaynak: Chusscau- Flaviens Edition 1914, 25 me. Série.

Kılavuzluk ve Römorkörcülük faaliyetlerini Devlet tekeliyle sınırlayan yasa

2248 Sayılı Denizyolları ve A. K. A. Y. İşletmeleri ile
Fabrika ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkında Kanun

Resmî Gazete ile neşir ve ilâm : 8 Haziran 1933
Sayı : 2422
No. 2248
Kabul Tarihi 31 Temmuz 1933

BİRİNCİ MADDE - Seyrisefain Müdüriyeti Umumiyesi'nin sureti idaresi hakkındaki 4 Nisan 1341 tarih ve 597 numaralı kanun ile bu kanunun 3. üncü maddesini tadil eden 19 Haziran 1927 tarih ve 1096 numaralı kanun ilga edilmiştir. Şimdiye kadar Seyrisefain Müdüriyeti Umumiyesince idare edilmekte olan işlerden:

A) Marmara, Akdeniz ve Karadeniz dış hatları;

B) İstanbul ve civarı iç hatlar ile Yalova;

C) Fabrika ve havuzlar; işleri ayrılarak, bu işlerle ayrı ayrı meşgul olmak ve her biri hükmî şahsiyeti haiz bulunmak üzere (Denizyolları İşletmesi), (A. K. A. Y. İşletmesi), (Fabrika ve Havuzlar) müdürlükleri teşkil olunmuş ve Seyrisefain idaresine mevdu bulunan İstanbul limanında kılavuzluk ve römorkörcülük ve diğer Türkiye sahillerinde kılavuzluk işleri de Devlet inhisarına alınmıştır.

İÇİNDEKİLER

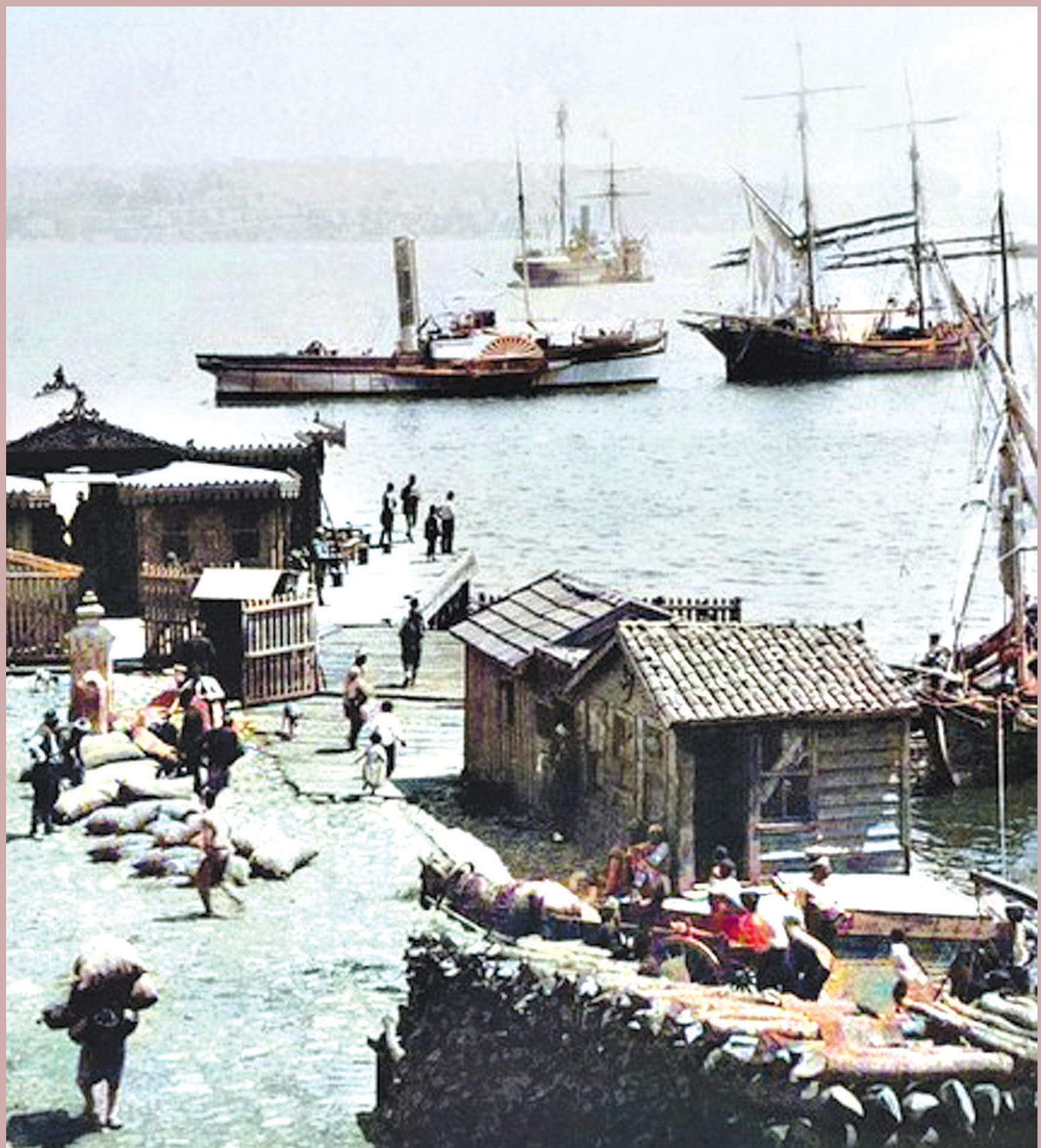
Osman Öndeş ; Eser Hakkında 22
Buharın makineye uygulanmasıyla yandan çarklı vapurlar derken, yandan çarklı römorkörler vazgeçilmez hale geldiler. 24
Bilinen en büyük yandan çarklı vapur Great Eastern idi 25
İstanbul'da hizmete girmiş olan ilk römorkör demir gövdeli ve yandan çarklı "Alfred" idi 25
Osmanlı limanları hemen tamamen yabancıların tekelinde idi 25
Kaybolmadan önce 28
Toumazis Ralli 29
Abbas Paşa 30
Demetrius Lambri; Anglo - Ottoman Steam Shipping Co.Ltd. 31
Galata Gümrük Sokak'ta D. Demetriades & Co. 32
Çanakkale'den Alexander Leitch ve sac gövdeli balıkçı gemisi "General Gordon" 32
Mudanyalı A. Gaetano ve Şurekası ve Bank of Athens (1894-1962) ve İstanbul'lu G.Gaetanos 33
A. Gaetano & Co. ve demir gövdeli buharlı, pervaneli yolcu / yük gemisi Osmaniye" - (Ex - Swift). 34
G. Gaetanos ve demir gövdeli buharlı, pervaneli genel yük gemisi "Hudavendigâr" - (Ex - Laffitte) 34
İzmirli Rum reaya Demostone Pantelon - P. Pantaleon 34
Hamidiye Şirketi ve Yemişcizâde Sabri Bey, Etienne Caraman, Limoncuzâde Hasan Efendi, Baliozian Mathios Efendi, Luca Esseyan, Stephan Spartali, Hacı Isaac Diamandoğlu, George Eliades ve "Gülbahçe" ve "Ekmet" vapurları 34
Debreli Mahmud Fuad ve Şurekası; Şamil - (Ex- Şahin, Ex-Ankara, Ex-Zambak, Ex-Olga, Ex-Lady Mostyn) 35
İzmirli Levanten Elzear Guiffray ve "Manon" vapuru 35
Galata, Ali Ekber Han'daki M.Gümüşciyan; "Ararat", "Constantin" vapurları 36
Gelibolu'lu Cralidis ve "Costas" vapuru 36
İzmir'den Paul G. Camillieri ve "Jacinth" vapuru 37
Galata, Kara Mustafa Sokak, No.73'den St.Pandermaly ve Compagnie de Remorquage de Pilotage et de Sauvetage'ın sahibi olduğu 9 römorkör 37
İzmir'li George Farkouh ve Archipelago American Steam Shipping Co. 37
J.A. Mango ve Manizâde Kaptan Hacı İbrahim Ethem 38
Galata'da Ömer Abed Han'da Michalos, Michael Nicolas 38
Galata, Manukyan Han'da Lascarides, Société Anonyme Maritime 38
Galata'da J.Arvantidis Fils ortağı G. Contogouris 39
J.Arvanitidis Fils ve Arvaniditi & Faerman 39
Galata, Manukyan Han'da La Miniere Société Anonyme Ottomanne de Mines 39
Mustafa İsmail 40
Kalkavanzâde M. Rıza ve Oğulları 41
Galata, Toptaş Han'da A. Scanavides 41
Hacı Paşazâdeler ve Kefelizâde Abbbas Remzi Bey. 41
Boğazlarda Kılavuz Kaptanlık İçin Aranılan Şartlar 48
Haliç'e Girmiş Yelkenli Gemileri Yedeklemek İçin Alınan İlk Romörkörler 51
Persud ve Şehir Vapurları 52
Kayda geçmeyen başka römorkörler var 58
Mavnacılar Beyi-Mecit Çetinkaya Mavna ve Salapuryacılar Tahmil ve Tahliye Cemiyeti 58
Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at Ve Ticaret Hakkında 815 No.'lu ve 1926 tarihli Yasa 61

Haliç Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü'nin inşa ettiği bir römorkör....62
"Bateau-Mouche"un Türkçesi "Muş" idi ve ithal edilirdi. 62
Tyne Nehri nasıl çok sayıda Römorkör inşaatını gerekli kıldıysa, İstanbul Limanı'nda da benzer gerekçelerle daha fazla Römorköre ihtiyaç vardı....68
Belgelerle Römorkörler....76
Londra Merkezli Ocean Salvage Co.Ltd. 76
Lozan Barış Antlaşması ve Cumhuriyetin İlanı....83
Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi Kurulması Hakkında Kanun....84
Gemilere Mavna yedekleme işi devlet tekeline alınıyor....85
Osmanlı'da Gemi Yedekleme, Gemi Kurtarma ve Kılavuzluk Şirketleri....89
1895'de kurulan P.R.S- Compagnie De Remorquage De Sauvetage et De Pilotage Marseille & Constantinople – Gemi Yedekleme, Kılavuzluk ve Gemi Kurtarma Ltd.Şti....90
Buharlı, Yandan Çarklı, Demir Gövdeli Römorkör "Punch"....95
Buharlı, Yandan Çarklı Ahşap Römorkör "Pelissier"....96
Buharlı, Yandan Çarklı, Demir Gövdeli Römorkör "Louise Crawshay"....96
Buharlı, Yandan Çarklı, Ahşap Gövdeli Römorkör "Pauline"....97
Buharlı, Yandan Çarklı, Ahşap Gövdeli Römorkör "Peter Dixon"....98
Philip Charles Cecil Vail....98
Buharlı, Pervaneli, Demir Gövdeli Römorkör; "Yenigündoğdu"– (Ex-Nora, Ex-Hiawatha, Ex-Clara, Ex-La Valette, Ex-Lavalet, Ex-Akbaş)....98
Yandan Çarklı Demir Gövdeli Römorkör "Olga"....100
Yandan Çarklı Demir Gövdeli Römorkör "Victoria"....100
Buharlı Pervaneli Demir Gövdeli Römorkör "Propontis"....100
Buharlı Çift Pervaneli Demir Gövdeli Römorkör "Flying Coot"....100
Buharlı Pervaneli Sac Gövdeli Römorkör "Liverpool"....101
Buharlı Pervaneli Sac Gövdeli Römorkör "Marseille"....102
Buharlı Pervaneli Sac Gövdeli Römorkör "Paris"....102
Buharlı, Pervaneli Demir Gövdeli Römorkör "Gonca" – (Ex-Selonika, Ex- Selanik)....102
Hacı Mehmet Yıldıran Halefleri, Engin Hamoğlu Buharlı, Sac Gövdeli, Pervaneli Römorkör "Bozcaada" - (Ex-Marius Chambon)....105
Çanakkale Alfred Charles Grech, William And Richard A. Grech, ...109
Henriette (Hettie) Beatrice Grech....110
Alfred Anthony Grech....110
Vincent S.Grech....110
Buharlı Pervaneli Demir Römorkör "Gayret" – (Ex-Shannon, Ex-Harlequin)....115
Dalkeith (Ex-Dalhouise) yedekleme ve kurtarma römorkörü 116
Buharlı, Yandan Çarklı, Ahşap Gövdeli Römorkör "Çeşme" - (Ex-Nonparail, Ex-Trojan)....118
Buharlı, Çift Pervaneli Sac Römorkör "Uyanık" – (Ex-Warren Hastings, Ex-İntibah)....119
Buharlı, Yandan Çarklı, Demir Gövdeli Römorkör "Leonida" - (Ex-Pilot Fish, Ex-Pathfinder)....123
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Hellespont"....127
Buharlı, Pervaneli, Saç Gövdeli Kurtarma Römorkörü "Helga" - (Ex-Costance Grech, Ex-Tenedos)....127
Buharlı, Pervaneli, Demir Gövdeli Çift Pervaneli Römorkör; "Samsun"- (Ex - Night of St. John)....128
Buharlı, Pervaneli, Demir Gövdeli Römorkörler "Richard Grech" ve "Underwriters"....130

Buharlı, Sac Gövdeli, Pervaneli Römorkör "Richard Grech"- "Noor-Ul Bahr" 131
Buharlı, Demir Gövdeli, Pervaneli Römorkör "Richard Grech" 131
Buharlı, Sac Gövdeli, Pervaneli Römorkör "Maggie Grech" 132
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Mary Louise" 132
Buharlı, Demir Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Mathilda Foscolo"- "Beatrice Grech" 132
Buharlı, Demir Gövdeli, Pervaneli Römorkör "Underwriters"- "Gazal" 134
Vincent S. Grech Antonio Griscti Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Lizzie" - (Ex-Omonoria) 135
Richard Grech Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Surprise" 136
İstanbul'da faaliyet gösteren ikinci Fransız gemi yedekleme, kılavuzluk ve gemi kurtarma şirketi "Compagnie Française
De Remorquage, De Pilotage et De Sauvetage Société Anonyme, Paris" 136
Buharlı, Pervaneli, Sac Gövdeli Römorkör "Kartal" - (Ex- Enterprise) 139
Mustafa Kemal Paşa, Yaveri Cevad Abbas'ın hatıratında ifade ettiği üzere bir römorkör ile değil, Askerî Sevkiyat'ın
bir köhne motörü ile Sirkeci'ye geçti. 139
Belgeler ışığında "Kartal" römorkörü 148
Kartal Römorkörü adı nereden çıktı? 160
Buharlı, Demir Gövdeli, Pervaneli Römorkör "Yanaşır" - (Ex-Eole) 168
Buharlı, Sac Gövdeli , Pervaneli Kurtarma Gemisi / Römorkörü "Paris" 168
Buharlı, Sac Gövdeli, Pervaneli Römorkör "Omonia"- (Ex- Liverpool) 169
Sac Gövdeli Buharlı Pervaneli Coudon- (Ex-Odessa) 171
Ahşap gövdeli buharlı yandan çarklı romörkör "Biga"- (Ex-Malta) 171
Buharlı, sac gövdeli, pervaneli Römorkör "San'a" 172
Galata Bankerlerinden Tubini - John Corpi'nin İstanbul Limanında çalışan "Fiddler", "Lard Warden", "Punch", "Monarch"
Ve "Britannia" isimli Römorkörler 174
Buharlı, Yandan Çarklı, Demir Gövdeli Römorkör "Lord Warden" 175
Buharlı ahşap gövdeli ve yandan çarklı "Dragon" 175
Buharlı ahşap gövdeli ve yandan çarklı "Captain Washington" 175
Buharlı, Yandan Çarklı, Ahşap Gövdeli Römorkör "Fiddler" 176
Buharlı, Yandan Çarklı, Ahşap Gövdeli Römorkör "Britannia" 176
Buharlı ahşap gövdeli ve yandan çarklı, demir gövdeli romörkör "Monarch" 176
Bankerdiler ve ticari fırsatları sonuna kadar değerlendirmesini de biliyorlardı 177
P. Pantaleon Şirketi "Navigation Oriantale, Smyrna" 179
V.S.E Grech, Perikles Kendros Buharlı Pervaneli Sac Gövdeli Römorkör "Andros" - (Ex-Knight of St.Patrick) 179
France- (Ex- Penguin) 180
S.Pandermalis'e Ait Buharlı, Pervaneli Sac Gövdeli Römorkör "Castor" 181
S.Pandermalis'e Ait Buharlı, Pervaneli Sac Gövdeli Römorkör "Pollux" 181
S.Pandermalis'e Ait Buharlı, Pervaneli Demir Gövdeli Römorkör "Muzaffer" – (Ex-Triumphant) 181
S.Pandermalis'e Ait Buharlı, Pervaneli Demir Gövdeli Genelyük Gemisi "Hellesponte"- (Ex-Alaska) 184
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Caterina" 184
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Bosphorus" 184
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Boxer" 184
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Shark"- (Ex-Brothers, Ex-Pigeon) 185
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Brothers" 185
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Bull Dog" 185
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Crescent" 185
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Chesapeake" 188

Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Constantine" 188
James Wardle Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Cosmopolitan" 190
Ralph D. Jacobs, John Smart, William Whittall Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Danube" 192
Bozcaada - (Ex-Meggie Smart) 193
Sotirios Hazzopoulos Buharlı, Ahşap Gövdeli Yandan Çarklı Römorkör "Ceylan" - (Ex- Socrates) 194
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Etna" 195
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Express" 199
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "General Pelissier" 200
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Great Conquest" 201
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Joseph Locke" 201
Buharlı, Sac Gövdeli, Pervaneli , Demir Gövdeli Römorkör "Le Progress No.119"- (Ex-Le Progress) 202
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Bigah"- (Ex-Malta) 202
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Mary Louise" 203
Buharlı, Demir Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Napoleon" 203
Hacı Davud Farkouh Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Olga"- (Ex- Stefano) 203
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Pauline" 204
Buharlı, Demir Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Pelissier" - (Ex-Iron Duke) 204
Buharlı, Demir Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Zara"- (Ex-Principe Stirbey) 204
Buharlı, Demir Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Chioggia"- (Ex-Principe Karagergevich) 205
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Robert Ingham" 205
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Sarah Smart" 206
Sotirios Hazzopoulos Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Ceylan"- (Ex- Socrates) 206
Pandia Antonio Ralli Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Stefano" 206
Foscolo Mango'ya ait Baca Forsu Swastika (Gamalı Haç) olan Kurtarma/Yedekleme Römorkörü 207
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Sultan" 211
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Sultana" 211
Dr. Glascote Buharlı, Demir Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Circassian"- (Ex-Swan) 212
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Twist" 212
Vincent SE Grech Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Victoria" 212
Albert A.Hill Buharlı, Ahşap Gövdeli, Pervaneli Römorkör "Thistle" 213
Buharlı, yandan çarklı, demir gövdeli römorkör "Alfred" 214
Bordeaux- (Ex-Alexandra) 216
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı Römorkör "Washington" 216
Emmanuel Vernicos ve oğlu Nicolaos E.Vernicos'un "Bosphore" Gemi Yedekleme ve Kurtarma Firması İstanbul'da 12 Römokörlük bir filoya sahipti. 218
Yandan Çarklı Demir Gövdeli Römorkör "Olga" 222
Buharlı, Pervaneli, Demir Gövdeli Römorkör "Avgi" 223
Buharlı, Pervaneli, Demir Gövdeli Römorkör "Eftychia" 223
Buharlı, Pervaneli, Sac Gövdeli Römorkör "Aghios Georgios"- (Ex-Stalwark, Ex-Sea Dog) 226
Buharlı, Pervaneli Demir Gövdeli Römorkör " Driskos"- (Ex-Vittorin, Ex- Mellon) 226
Buharlı, Sac Gövdeli, Kurtarma ve Yedekleme Römorkörü "Alemdar" - (Ex-Danmark) 229
Yavuz Sultan Selim Dretnotu 22 Ocak 1918'de Nara'da Karaya Oturmuştu 231
Buharlı, Sac Gövdeli Kurtarma Ve Yedekleme Römorkörü "Hora"-(Ex-Lyons, Ex-Lyon, Ex-La Nina, Ex-Lanina, Ex-La Nina) 234
Kilcher & Walkers Buharlı, sac gövdeli kurtarma ve yedekleme römorkörü "Cleopatra" – (Ex-Cleopatra III, Ex-Kleopatra,

Ex-Kilyos, Ex-Sadık Kaptan, Ex Hantallar) 236
Buharlı, Sac Gövdeli Pervaneli Gemi Kurtarma Römorkörü "Belos" 239
Römorkör İhtiyacı Artarak Devam Ediyor 239
Buharlı, Pervaneli, Demir Gövdeli Römorkör "Memo" 239
Fethiyye -(Ex-Futijy, Ex-Hotspur, 1920 Sonrasında Murie) 240
Buharlı, yandan çarklı, ahşap gövdeli römorkör "Britannia" 241
Buharlı, Yandan Çarklı, Ahşap Gövdeli Römorkör "Henry Wright" 241
Alfred Charles Grech, William Grech, Richard A. Grech, Osman Bey Mesut - (Ex- Hawk) 248
A.Reichard Grech 248
Giorgio Spiteri, Andrea Spiteri, Carlotta Spiteri, Hristo Fenerciyan Leinster 248
Yenikapı - (Ex-Ercole) 251
Yenikapı - (Ex-Mars VI) 251
Ahırkapı - (Ex -Flora, Ex - Fram, Ex- Mars IV) 251
Buharlı, Sac Gövdeli, Pervaneli Römorkör "Mary" 252
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Pervaneli Römorkör "Vatan" 255
Société Anonime Ottomane De Dock Et Ateliers Du Haut-Bosphore, Constantinople Buharlı, sac gövdeli, pervaneli römokör "Ankara"- (Ex- Bufera, Ex- Angora) 255
Yanko Yoanidis, Anton Leonidis, Georges Zarifi, Gaston Auboyneau, Albert Cazes Société D'Heraclée, Eti Bank, Mustafa Paksoy, Salih Ünal, Cafer Şener ve İsmail Şener Buharlı, sac gövdeli, pervaneli römorkör "Kozlu" - (Ex- Neptune) 257
Antalya - (Ex-Lomosonoff - Lomonosov) Ex - Antalia 258
Herbert Oscar (Octavius) Whittall 260
Buharlı, Ahşap Gövdeli, Yandan Çarklı, Pervaneli Römorkör "Kocatepe"- (Ex-Mary) 261
Cosmetto Nicolas P. Buharlı, demir gövdeli, pervaneli römorkör Nimet-(Ex-King Docemo, Ex-Nubia, Ex–Nicholas / Nicholaeff) 261
Buharlı, demir gövdeli, pervaneli römorkör "Hayırduası"- (Ex-Alert, Ex-Serk) 262
Buharlı, yandan çarklı, ahşap gövdeli römorkör "Danube" 263
Buharlı, yandan çarklı, ahşap gövdeli römorkör "Unione" 263
Buharlı, yandan çarklı, demir gövdeli römorkör "Emperor" 263
Buharlı, pervaneli,ahşap gövdeli römorkör "Wosd" 263
Buharlı, pervaneli sac gövdeli römorkör Kudret - (Ex-) 264
Hiçipzâde Mustafa Turgud ve Osman Peker Kollektif Şti'ne ait Kudret-1, Berat- 1 Römorkörleri ve Alsancak motorlu mavnası icra yoluyla satılıyor 266
Yabancılara ait Römorkörlerin sonu 266
Resim sanatçılarının tuvallerindeki römorkörler ve yelkenliler 267
Kaynakça 275
Osmanlı'dan Cumhuriyet'e, Gemi Yedekleme, Gemi Kurtarma ve Kılavuzluk Şirketlerine ait Bayraklar ve Baca Forsları 277



Beşiktaş Odun İskelesi önlerinde yandan çarklı römorkör, Sahilbend yandan çarklı arabalı vapuru, bir gulet, yelkenli buharlı bir yük / yolcu vapuru ve daha açıklarda buharlı vapurlar. Karşı yakada Üsküdar Mihrimah Sultan Camii ve sahilde Şemsi Paşa Camisi görülmekte. Kaynak: ABD Congress Collection / George Grantham Bain arşivi. 1890 Beşiktaş.



Galata'dan Tophane'ye uzanan rıhtımda ön planda çift bacalı bir kurtarma ve yedekleme römorkörü, kıç tarafında yolcu yük vapuru, sandallar, mavnalar, Galata'ya doğru arka planda yandan çarklı iki römorkör görülmekte. Rıhtım gerisindeki kahvehanelerde Türk ve Yunan bayrakları dalgalanmakta. Kaynak: Herry W. Schaefer Collection, 1900 Galata.



OSMAN ÖNDEŞ

İstanbul sevdasını yaşamış olan bir başka İngiliz yazar Dorina Lady Neave idi. Genç kızlık adı ve soyadı olan Dorina Lockhart Clifton, babası George H. Clifton İstanbul'daki "British Supreme Consular Court- İngiliz Yüksek Mahkemesi"ne atanınca ailesiyle birlikte İstanbul'a geldi ve 26 yıl büyülü Boğazda Edip Efendi Yalısı'nda (Uğur Mengenecioğlu Yalısı- Kandilli) yaşadılar. İstanbul'da Lâle devrinin renkleri arasında rüyalar âleminde olduğuna inandı. Bu muhteşem şehir için üç kitap yazdı. Eserlerinden "Twenty-six Years on the Bosphorus" and "Romance of the Bosphorus" İstanbul'a tutkunluğunu yansıtır. Eserleri defalarca yayınlandı. Son yazını İstanbul'da yaşadı ve 26 Ağustos 1907 günü İstanbul'dan ayrıldı. O gün, onun doğum günü idi. "Güneş batarken" derken, "Boğazın Kraliçesi" İstanbul'a veda ediyordu[1] "Queen of the Cities" – Şehirlerin Kraliçesi" diye hayranlığını ifade ettiği İstanbul'un renklerini bütünleyen benzersiz bir öge, İstanbul ve İstanbul Limanı idi.

İstanbul Limanı için herhalde sayısı yüzleri aşan ve birbirinden değerli tezler, makaleler yazıldı, yayınlandı. En yoğun bilimsel çalışmalar İstanbul'un 560'ın Fetih yılına yakın düzenlenen sempozyumlarda belgelendi. Üniversitelerimizin değerli hocaları birbirinden ayrı önem ifade eden ilişkili konuları belgeleriyle sundular ve bunlar "Osmanlı İstanbul'u" başlıklı eserlerde ölümsüzlüğe ulaştı. Bu belgelerden bazılarını dip notlarında verdim.[2]

Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul ve İstanbul limanı "İstanbul Limanı" başlıklı çok değerli eserler de bulunmaktadır. İstanbul Limanı tarihini inceleyen Wolfgang Müller-Wiener'in Tarih Vakfı Yurt Yayınlarından neşredilmiş eseri "Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı"nı anlatır. Prof. Dr. Ali Fuat Örenç'in Osmanlı İstanbulu Sempozyumu Kitabı'nda yeralan "Modern İstanbul Limanı'nın İnşası Sürecinde Galata ve Eminönü Semtlerinde Kentsel Değişim" makalesi İstanbul limanının rıhtımlarının, çevresel düzenlemenin, hanların, meslek örgütlerinin bu süreçteki etkilerini ve oluşumlarını öğrenmek adına mükemmel bir bilim ve belge çalışmasıdır. Benim

[1] Ayten Nur Özdipi & Zeliha Nazik "Istanbul through the eyes of two ladies from different Centuries: Julia Pardoe & Lady Montagu", "Through Foreign Eyes: Istanbul in World Literature", Kültür ve Turizm Bakanlığı neşriyatı. Dorine Lady Neave; "Romance of the Bosphorus", Hutchinson & Co. Ltd. 1949.

[2] Prof. Dr. Ali Fuat Örenç; "Modern İstanbul Limanı'nın İnşası Sürecinde Galata ve Eminönü Semtlerinde Kentsel Değişim", Osmanlı İstanbulu Sempozyumu Kitabı, Kültür AŞ., İstanbul 2014/2017.

Doç. Dr. Dilek Erden; "Haliçte Dönüşüm ve Tarihsel Süreklilik", Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, 2009.

Wolfgang Müller-Wiener; "Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı", Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1998.

Prof. Dr.Ufuk Kocabaş; "The Latest Link in the Long Tradition of Maritime Archaeology in Turkey: The Yenikapı Shipwrecks", European Journal of Archaeology.

Doç.Dr. Pelin Pınar Özden – Duygu Ağar; "Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport", TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayını, İstanbul 2008.

Prof. Dr. Ali Akyıldız; "Şirket-i Hayriyye Üzerine Bazı Değerlendirmeler",

İstanbul Limanı (Anonim); İstanbul Ticaret-i Bahriye Müdürlüğü Yayını, İstanbul 1928,

Zihni Bilge; "İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi", Devlet Denizyolları ve Limanları Matbaası, 1949.

Prof. Dr.Nur Akın; "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera", Literatür Yayınları, 3. baskı, İstanbul 2011,

Dr. Fatma Yalçın; "Erken Cumhuriyet Döneminde Milli İktisat Politikası ve Bir Örnek Girişim: İstanbul Liman Şirketi".

Öğ. Gör. Fetullah Devran; "Dersaadet Rıhtım Şirketi",

Prof. Dr. Suna Doğaner; "İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri", İstanbul Üniversitesi.

Prof. Dr. Mustafa Feridun Emecan - Emrah Sefa Gürkan; "Osmanlı İstanbulu Sempozyumu Kitabı", 29 Mayıs Üniversitesi/ Kültür AŞ., İstanbul 2014,

Doç. Dr. Nadir Yurtoğlu; "Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Liman ve İskele Politikaları (1923-1960)", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi Cilt 35,Sayı. 100.


Dorina Lady Neave.

yaptığım çalışma, bu muhteşem limandaki başına buyruk ve ıskarça yaşamı incelemekte ve belgelemektedir ve bu noktadaki eksikliğe cevap verecektir.

Mehmet Mazak "İstanbul'un Deniz Hamalları- Mavnalar" başlıklı eseriyle sadece mavnaları, mavna loncalarını inceleyen eseriyle çok özgün bir deniz esnaflığını belgelemiştir.

"Osmanlı Devleti'den Cumhuriyet'e - İstanbul Limanı" başlıklı eserim, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e kadar İstanbul Limanı merkez olmak üzere, Çanakkale ve Gelibolu ve İzmir'deki tamamı yabancı olan ticarî yelkenli tekneleri / gemileri, mavnaları yedekleyen römorkörleri, bu römorkörlerin tamamı yabancı olan şirketlerini, yine tamamı yabancılardan oluşan gemi kurtarma gemilerini ve şirketlerini, ayni şekilde yabancılara mahsus hale gelmiş gemi kılavuzluk uygulamalarını belgeleriyle veren dünyada ve Türkiye'deki ilk eserdir.[3]

Kapitülasyonlar - Memâlik-i Osmaniye'de Ecnebilerin Hâiz Olduğu İmtiyazât, ya da "Asıl Kurtuluş Günü"

İstanbul Limanını anlatabilmek adına, Kapitülasyonların son soluklarını da özetle



Ticaret-i Bahriye Kapudan Çarhçı Mekteb-i Âlîsi'inden Nazif Sürüri'nin "Asıl Kurtuluş Günü: Kapitülasyonların İlgâsı - 24 Temmuz 1923 Lozan Muahedenamesi" Ali Emiri Efendi / Millet Yazma Eserler Kütüphanesi'ndeki nushadır. (İ.Ü. Hukuk Fakültesi Dr. Öğretim Üyesi Ali Adem Yörük'e teşekkürlerimle)

[3] Mehmet Mazak; "İstanbul'un Deniz Hamalları –Mavnalar", Yeditepe 2012.

nakletmeliyiz; Bu gerekçe, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçişte tüm deniz ticaretini ayni önemde ilgilendirir. Kapitülasyonların yarattığı tahribat ve esaret bakımından İstanbul limanı bir örnektir. Fakat tüm ülke limanlarını ayni kavramda ilgilendirir.

Kapitülasyonların bahşettiği ayrıcalıkları sayesinde yabancılar limanlarımız arasında, limanlarımızda kendi devletlerinin bayraklarıyla yolcu, yük taşıyor ve römorkörleriyle diledikleri gibi ve ait oldukları devletlerin bayraklarını dalgalandıra dalgalandıra yedekleme ve kara sularımızda gemi kurtarması yapıyorlardı. Bu bağlamda İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dr. Öğretim Üyesi Ali Adem Yörük'ün "Kapitülasyonların Kaldırılması Sürecine Dair Bibliyografik Bir Deneme" başlıklı makalesinin okunmasını öneririm.[4]

"Uhûd-i atîka-Eski anlaşmalar", "Uhûd-i kadîme - Eskiden beri mevcud olan anlaşmalar", "İmtiyazât-ı atîka- Eski ayrıcalıklar", "İmtiyazât-ı kadîme - Eskiden beri mevcut olan ayrıcalıklar", "İmtiyazât-ı ahdîye- Müsaadeler / ayrıcalıklar", "İmtiyazât-ı ecnebiye- Yabancılara tanınmış ayrıcalıklar" ve "Müsaedât-ı ecnebiye -Yabancılara verilmiş müsaadeler / ayrıcalıklar" terkipleriyle de bilinen kapitülasyon kavramı, İslâm hukukunun anlayışı gereğince sultan tarafından yabancılara tanınmış dinî, ticarî ve çağdaşlaşma dönemi nazara alınırsa, özellikle adlî ayrıcalıkları ifade etmekteydi. Bu makalede yer alan eserlerden Ticaret-i Bahriye Kapudan Çarhçı (Çarkçı) Mekteb-i Âlîsi'inden Nazif Süruri'nin "Asıl Kurtuluş Günü: Kapitülasyonların İlgâsı (Kaldırılması)-24 Temmuz 1923 Lozan Muahedenamesi" başlıklı risalesi, başlığıyla da çok etkileyici bir hakikatı ortaya koymaktadır.

Ali Adem Yörük'ün ele aldığı son kitap, Ticaret-i Bahriye Kapudan Çarhçı (Çarkçı) Mekteb-i Âlîsi'inden Nazif Süruri tarafından İstanbul, Sanayi-i Nefîse Matbaası, [nşr.] 1927, kaleme alınmış onaltı sayfalık küçük bir risaledir ve şöyle nakleder; "Asıl Kurtuluş Günü adlı eser, Nazif Süruri'nin şahsında ele aldığımız sorunun köklerine işaret etmek bakımından bilhassa önemlidir. Yazarın kapaktaki ifadesine göre eser, Lozan Muahedesi uyarınca bütün deniz seferlerinin artık sadece Türk sancağı altında yapılacağı 1 Temmuz 1927 günü münasebetiyle yazılmıştır. İç kapaktan önceki numarasız sayfada Mustafa Kemal'in fotoğrafı vardır ve fotoğrafın altında 'müncî-i a'zam, (En büyük kurtarıcı) Reis-i cumhur Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretleri' yazılıdır. Kitaba, "Lozan Muahedenâmesi'nin akd ve imza olunduğu yevm-i mes'ûd Türk milletinin rüşd-i siyasîsini isbat ettiği, kendi mülkünde hürriyet-i irade ve istiklâl-i idare ile hâkimiyet hakkını cihan-ı medeniyete tanıttırıp tasdik ettirdiği gündür" cümlesiyle başlayan Nazif Süruri, kapitülasyonları bir tür 'mahcûriyet, kasîriyet' (Hacr altına alınma, haczolunma, tüm yetkilerin kısıtlanması) olarak görmektedir. İstiklâl ve müsavat (Bağımsızlık ve eşitlik) kavramlarına vurgu yapmakta, kapitülasyonların mahzurlarını ve bunlardan kurtuluş hamlelerini saymaktadır. Yazara göre kapitülasyonların ref ve ilgâ edildiğini bildiren Lozan Muahedenâmesi'nin imzalandığı gün, 'Asıl Kurtuluş Günü' sayılmalıdır. Bu risalenin tüm sayfaları yeni yazıya çevrilmiş olarak arşivimde bulunmaktadır. Eserle ilgili olan en önemli kısımları şöyledir:

Kapitülasyonların İlgası/ 24 Temmuz 1924 Lozan Muahedenâmesi

Ticaret-i Bahriye Kapudan Çarhçı (Çarkçı) Mekteb-i Âlîsi'inden Nazif Süruri, "Lozan Muahedenâmesi gereğincde bütün sahillerimiz esfâr-ı bahriyesinin (Deniz seferlerinin) sancağımıza hasren intikal ettiği 1 Temmuz 1927 tarihinin ilk ebda'-ı şükranıdır (Eşi benzeri olmayan bir minnettarlık)" diye yazmıştır. O güne kadar, milletimiz, hükümetimiz uluslararası hukuk ve siyaset kitaplarının tanımladığı şekilde hür ve müstakil değil idi. "Kapitülasyon" denilen bir anlamda 'mahcûriyet, kasîriyet' (Hacr altına alınma, haczolunma, tüm yetkilerin kısıtlanması) altında bulunuyor idi. Memleketimize gelen, ikamet eden, ticaret ve sanaatle ilgili işler yapan yabancılardan vergi alamazdık. Yabancılar suç işlese karışamaz, tutuklayamaz ve muhakeme edemezdik.

[4] İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dr. Öğretim Üyesi Ali Adem Yörük; "Kapitülasyonların Kaldırılması Sürecine Dair Bibliyografik Bir Deneme", Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları, Sayı 5, 2008 (Bahar), 97-130.

Bilinir ki eşitlik, bağımsızlık devletlerin en hukuksal haklarındandır. Devletlerin eşitliği ve bağımsızlığı eşit olmaz ise birinin diğerine tahakküm eder, kendi kararlarını uygulamaya zorlar. Tahakküm ve emir altına giren devlete ise devlet denmez. En doğal olan bağımsızlığını rehin vermiş olan bir devlet, haklarından mahrum kalır ve bu durum harice karşı bir anlamda esaret ve mahkumiyet demek olur. Halbuki devletler medenî, siyasi, askerî, adlî, mâlî, idarî işlerde istediği gibi hareket haklarına bağımsız şekilde haiz olurlar. Her devlet kendince münasip gördüğü, menfaatine uygun bulduğu işleri yapmakta, kanunları, nizamları tesis etmekte başka bir kuvvet sahibinden ruhsat almağa muhtaç olmaz. Hiçbir devletin diğerini mülkü dahilinde keyf mâyeşâ tasarrufdan (İstediği gibi, Nasıl isterse, Rastgele / Bir Hukuk terimi) men' edememesi, her millet ve devletin karşılıklı sahip oldukları bağımsızlıkları gereği olmakla, bunu az ve çok kısıtlayacak müdahaleye müsaade ve imkan gösterilmemesi en başlı bir kuraldır. Nitekim gerek asâr-ı sabıkanın (Geçmiş dönemler), gerek son asrın hukuk-u esasiye müellifleri uzun uzun bahs ve izah ile; insanın en doğal evsaf ve hasâisiyle (Ayrıcalıklı özellikleri) hür ve medeni olarak yaşaması nasıl en doğal bir bir hak ise, eşitlik ve istiklal de millet ve devletlerin öylece en doğal haklarıdır ki, birine insan olmak hakkı denilse, diğerine de devlet olmak hakkı demek lâzım gelir demişlerdir.

Gerçekte, insan hür yaratılmıştır. Başkasının hürriyetine dokunmamak şartıyla kararlarında uygulamalarında serbesttir. İstediği kadınla evlenir, dilediği din ve mezhebi ihtiyar eder. Evladını, ailesini terbiye, himaye eyler. Arzu ettiği yerde oturur, gezer, eğlenir, başkalarının müdahalesi olmaksızın müstakil meskeni, mesleği olur ki bunlar insanın doğal haklarıdır.

Fertlerden teşekkül eden millet ve hükümetlerde aynı hukuka maliktirler. Yasal hudutları dahilinde serbestçe hareket hakkına sahiptir. Yoksa heyet-i içtimaiyenin (Toplum, sosyal yapı) hükümetten bildiği vatandaşlık hakkı husule gelmez. İntizam-ı âmmeye (Kamu düzeni) halel gelir, memlekette düzen bozulur.

Yabancılar misafir oldukları memleket hükümetinin koruması ve güvencesi altında bulunduklarından kendi şahıslarının, mallarının muhafazası için o ülkedeki yasalara, kurallara uymaları gerekir. Askerlikten başka yerel hükümetin bütün teklifatı ile mükellef olmaları icab eder. Aksi takdirde mesela kapitülasyon kuyudunda görüldüğü üzere memleket polisinin ecnebilerden suç işleyenleri yakalaması ve tevkif edememesi, her hangi bir yabancı suçlanan mahkeme-i mahalliye huzuruna çıkarılamaması memlekette eşitlik ve adalet anlayışını mahveder, heder eder.

Ayrıca; Asıl vatandaşların sorumlu oldukları vergilerden ecnebilerin müstesna tutulmaları kabul edilemeyecek bir haksızlıktır, eşitsizliktir, insafsızlıktır ve başka devlet mensubu kişilerin refahından ve elde edecekleri maddi ve manevi gelişmelerden mahrum kalmalarına neden olur. Hele ticarette rekabet imkânını tamamen yok eder.

Yabancı tüccarın kapitülasyondan istifade ile gümrük resminden muafiyetleri, yahut pek az bir şey vermeleri, gelir vergisinden ayrı kalmaları, ticaret ve sanayi-i dahiliyeyi öldürür. Kazanç şöyle dursun milleti ve devleti fakir ve sefalete düşürür.

İşte! Bizde ticaretin inkişaf edememesi, ahalimizin hayatta sıkıntı çekmesi bu yüzdendir. İlmi iktisadın en faideli ve umumi düstürlarını memleketimizde uygulamaya imkan yok idi. Kapitülasyonlarla hükümetin eli, ayağı bağlı idi. Ecnebilerin ve bunlara sığınan gayri Türk olmayan unsurların acımasızca memleketin tüm servetlerini, ticaretini, deniz ticaretini ellerine geçirmiş olan karşısında memleketin asıl sahipleri, öz evladı eli böğründe kalmış, her yüzden sıkılıp bunalmışlar idi. Tüm dünya ticaretinde mevcut olmasına rağmen, iktisat ilminin ortaya koyduğu serbest ticaret, korumacılık, gümrük vergisinin gerektiği şekilde artırılması

veya azaltılması bizde Türk olan tüccara hak tanınmıyordu. Vergiden muaf tutulanlar yabancılardı. Bu yüzden uluslar arası deniz ticaretimiz ve kabotaj denizciliğimiz gelişemedi ve gelişmesi bu şartlarda imkansız idi. Örnek verirsek;Fransa elçisi ve konsoloslarının diledikleri tercüman ve yasakçıları istihdam edebilmeleri. Tercümanlar Fransa adına yaptıkları memuriyet nedeniyle suç işlemeleri halinde ne hapsedilebilirlerdi ve ne de cezalandırılması halinde gerektiğinde elçi ve konsolosları marifetiyle terbiyelerinin verilmesi istenebilirdi. Osmanlı reayasından ve Osmanlı uyruğu olup da ve elçi maiyetinde bulunan hizmetkarlardan yalnız on beş kadarının tekaliften muaf tutulması (Yükümlülükten, sorumluluktan) ve tercümanı olan konsolosların bizzat gelmek için icbar olunmaması ….ve ve yasakçıların odabaşılar vesair zabıtlar tarafından himaye olunup bunun için anlardan bir güne vergi alınmaması ve konsolos ve tercümanların vesair Fransa'ya tabi olanların kendi hanelerinde kendileri için şarap imal etmek üzere getirdikleri üzümden ve ithal eyledikleri şaraptan gümrük resmi alınmaması… ve ilah yabancılara kimse dokunamaz idi… Muhterem Türk milleti gerek eski kapitülasyonları gerek "Sevr" sulh anlaşmasını hiçbir zaman unutmayacaktır. O müthiş afetlerden kurtuluşumuzun kadir ve kıymet bilindiğini takdir ve daima hatırlamak ve unutmamak suretiyle yeni açılan emin, çok aydınlık, nurlu, kurtuluş ve selâmet ve saadet yolunda metin, vakur adımlar ile yürüyerek öz varlığında mevcut olan ve hakkımız olan kutsal, yüce milli hedeflerimizi kucaklamaya çalışacaktır.

Lozan Sulh Anlaşması uyarınca;

Siyasi Kısım Madde 28 - Sözleşmede imzası bulunan Yüksek Taraflar Türkiye'de Kapitülasyonların tümü ile kaldırılmasını, her biri kendisi ile ilgili olarak, kabul ettiklerini açıklarlar.

Sağlık İşleri Madde (Fasıl 2, Madde 114) - İstanbul Sağlık İşleri Yüksek Kurulu (Conseil Supérieur de Santé de Constantinople) kaldırılmıştır. Türkiye'nin kıyıları ve sınırlarının sağlık örgütüyle Türk yönetimi görevlidir.

Madde 115 - Oranları ve koşulları hakça olacak tek düzen bir sağlık tarifesi, Türk bayrağı ile yabancı bayrakları ayırt etmeksizin, tüm gemilere ve Türkiye uyruklarına uygulanan eşit koşullarla, yabancı Devlet uyruklarına uygulanacaktır.

Fasıl:2 Madde:9 - "Türkiye, diğer düvel-i âkide (Konferansta imzası olan devletler) her birisi hakkında ve düvel-i mezkûreden (Söz konusu devletlerden) her biri Türkiye hakkında sayd-i mâhîye ve bahrî kaputajı (Karasularına ait kabotaj hakkını) yani toprağının bir limanından alınan emtia (Yük) ve yolcuların ayni toprağın diğer limanına denizden naklini ve limanlar hidematı (Hizmetler) - yani cer (Yedekleme) ve kılavuzluk ve her hangi mahiyette olursa olsun bilcümle liman hizmetlerini kendi sancağına hasr etmek (Ait olmak) hakkını muhafaza eder.

Ticaret-i Bahriye Kapudan Çarhçı (Çarkçı) Mekteb-i Âlîsi'inden Nazif Süruri'nin Kapitülasyonların deniz ticaret filomuz üzerindeki yıkıcı etkileri hakkındaki ifadelerine eklenecek yüzlerce hüsran dolu örnek vardır. O kadar ki, Ege'deki zengin zeytin ağacı kaynaklarından elde edilen zeytin yağı dahi İzmir'den, Edremit ve Ayvalık'tan fıçı içinde sahil iskelelerine develerle iner, buralardan yabancılara ait mavnalarla, römorkörlerle İtalyan ve Fransız gemilerine yüklenerek gûya ihraç edilirdi.[5]

[5] Bilon Güraymen; "Muhip Özyiğit'in Mektupları", Özel yayın, 2013.

Bu çalışmamla; Osmanlı Devleti'nin son yüzyılında İstanbul, Çanakkale, Gelibolu, İzmir veya başka herhangibir liman bölgesindeki gemi yedekleme, gemi kurtarma firmalarının hepsinin yabancılara ait olduğunu, her birinin kendi devletlerinin bayraklarıyla çalıştıklarını, bu armatörlük şirketlerini sahiplerinin isimleriyle, sahip oldukları römorkörlerin tarihçeleriyle, dış arşivlerde var ise, fotoğraflarıyla kaydettim.

Yine bu çalışmamla; gemi yedekleme ve kurtarma firmalarının, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü dahil olmak üzere tarihini belgelere bağlı olarak kusursuz şekilde tespit ettim.

Kapitülasyonların yabancılara sağladığı imtiyazlar yüzünden sonraki padişahlar adeta yabancılar karşısında tutsak edildiler. Kanuni Sultan Süleyman'dan sonra gelen padişahların giderek artan imtiyaz baskıları karşısındaki maruz kaldıkları imkansızlıkları, bu yönüyle de çok dikkatli okumak ve değerlendirmek gerekir!

Bu imtiyazlardan dolayıdır ki, İstanbul Limanı'nda, İstanbul Boğazı'nda, İzmir'de, Zonguldak'ta, Çanakkale ve Gelibolu'da, Çanakkale Boğazı'nda asla bir Türk gemi yedekleme, gemi kurtarma firması olamadı! Ama onlarca yabancı şirketlerden biri olan Maltız asıllı İngiliz William Grech, Alfred Charles Grech ailesi dilediği gibi gemi yedekleme, gemi kurtarma filosu kurdu, İngiliz bayraklı bu römorkörleri çalıştırdı, hatta İzmir'e kadar da indi ve kurtarma yaptı! O İngiliz müteşebbisi suçlayacak hiçbir gerekçe yoktur. Aksine hiç olmazsa böylesine zor bir denizyolu üzerinde gemi yedeklemesi, gemi kurtarma çalışmaları yapacak bir filoyu kurmuşlardır.

Bu konuda ilk defa Alfred Charles Grech, William Grech ve Vincent Grech'i tanımak imkânı yaratılmış olmaktadır. Ancak Alfred Charles Grech, William Grech ve Vincent Grech konusunda mükemmel bir çalışma gerçekleştiren, ayrıca Çanakkaleli Grech ailesine ait fotoğraf arşivine sahip olan Dr.Mithat Atabay Bey'e benim gibi, tüm Türk deniz ticareti dünyasının da müteşekkir olacağına inanıyorum.

Bütününde gemi yedekleme, gemi kurtarma ve kılavuzluk gibi armatörlük hizmetleri Osmanlı Devleti'nde çoğunlukla İngiliz, Fransız ve İtalyan firmalarına ait bulunmaktaydı. Osmanlı reayası Rum denizci aileler de çok başarılı gemi yedekleme ve kurtarma firmaları kurdular.

Gemi yedekleme, gemi kurtarma ve kılavuzluk ve hatta fenerler idaresi tamamiyle yabancılara ait bir ticaret alanı olmuştur. Bu şirketlerinin çoğunun genel merkezleri kendi ülkelerindeydi. İstanbul, Çanakkale, Gelibolu ve İzmir gibi büyük liman alanlarında ve geçiş yollarında hizmet veren bu şirketlerin römorkörleri, kendi ülke bayraklarını taşırlar ve hukuksal konularda sadece kendi mahkemeleri yetkili olurdu. Bu römorkörlerin hiçbirinin adı Türkçe değildi. Yerel liman adlarını verenler de Yunanca adları kullanmışlardır; Bigah, Pandarmes gibi.. Böyle bir sınırlama zaten Kapitülasyonlar nedeniyle de yapılamazdı.

Bir örnek vermek isterim; 8 Ağustos 1895 günü 2,850 grostonluk SS Macedonia ile yedeğinde taş yüklü Klape 16 ve 12 borda işaretli duba olan Salambo isimli römorkör Sarayburnu önlerinde çarpışır. Liverpool limanına kayıtlı olan Macedonia İstanbul limanından hareketle Marmara'ya açılmak üzere bağlı olduğu şamandıradan avara ederek hareket etmiştir. Kızkulesi açıklarında meydana gelen çatışma sonucu 16 No'lu duba hemen batar. Olay İstanbul'daki İngiliz Mahkemesine intikal eder ve dava iki yıl sürer. Bu davada yeralan tanıkları veya sanık durumunda olanları ismen incelediğimizde karşımıza şöyle bir tablo çıkar; Macedonia'daki kılavuz kaptan (Master Marine & Pilot) Henry Andrews Campell isimli bir İngilizdir. Mooring Bot gemicisi Anastasi Fitiou İstanbul'lu bir Rum'dur. Kılavuz kaptanı da taşıyan römorkör Salambo, Fransız bayraklıdır ve Kaptan



Emanuele Brugnoli (d.Bologna 1859- v.Venedik 1944); Erol Makzume koleksiyonu,

Panayi Costandi yine İstanbul'lu bir Rum denizcidir. Salambo'nun yağcısı Spiro Antoniadiadis ve 16 No'lu Barge'ın gemicisi Yanni Kikkos'dur. Kılavuz kaptanlık yapan alaylı Rum gemicilerin deniz ticaret eğitimi görmemiş olmalarından dolayı pratik bilgileri çok dar alanlarla kısıtlı kalmaktaydı.

Bu eserimde Osmanlı devletinin 1800 yılından başlayarak, özellikle İstanbul Limanı, İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı gibi yüksek akıntıların olduğu, Haliç gibi mahşerî gemi kalabalıklığını yaşayan körfeze gemilerin nasıl girip çıktıklarını, rüzgar kesildiğinde yelkenli gemilerin nasıl hareket edebildiklerini, bir gemi karaya gittiğinde bu gemiye kimlerin yardıma gittiğini de belgeledim. Bu anlattıklarım; "Gemi Yedekleme ve Gemi Kurtarma römorkörleri veya gemileri" idiler. Yaptığım inceleme ve tespitler, bu konu özündeki ilk araştırmadır.

Buharın makineye uygulanmasıyla yandan çarklı vapurlar derken, yandan çarklı römorkörler vazgeçilmez hale geldiler.

Yandan çarklı römorkörlere ilk örneklerden biri olarak İngiliz ressam Joseph Mellord William Turner'in (1775 - 1851) "The Fighting Temeraire - Dövüşcü Temeraire" yağlıboya tablosu gösterilir. Sanatçı bu eserinde Fighting Temeraire'in hüzünlü sonunu resmetmiştir. 98 toplu bir kalyondu. Amiral Nelson'un 1805 Trafalgar Deniz Muharebesi'nde zafere giden yolda çok seçkin görevleri başardı.1838'e kadar Britanya Donanmasında görevde kaldıysa da ayni sene hizmet dışı bırakıldı ve sökülmek üzere bağlı olduğu Sheerness'den Rotherhithe'e yandan çarklı römorkörle çekildi. Bu hüzünlü sonu seyretmiş olan sanatçı Joseph Mallord William Turner, eserini ayni sene tamamlamıştır. Bu tablo 1839 yılından



İngiliz sanatçı Joseph Mellord William Turner'in (1775–1851) "The Fighting Temeraire" kalyonunun yandan çarklı bir römorkörle yedeklenirken resmettiği tablosu. Kaynak: Royal Academy-National Gallery, 1838 Londra. (Bu resim asıl tablodan gemiye ve römorköre odaklanmış bir kesittir.)

buyana Londra'daki Royal Academy - National Gallery'de sergilenmektedir.

Buhar gücüyle hareket eden ilk yandan çarklı römorkör Marquis Claude de Jouffroy ve ortakları tarafından 1775 yılında inşa edilmiş olan Tam boy:13 m. olan "Palmipede" isimli nehir gemisi idi. 1776 Haziran ve Temmuz aylarında Doubs Nehri'nde başarılı seyirler yapmıştır.

1783'de de de Jouffroy tarafından inşa edilen yandan çarklı bot Pyroscaphe, Saone Nehri'nde başarılı şekilde çalışmasına rağmen, makinesi birden çalışmaz hale gelmişti.

İskoç mühendis William Symington 1788'de yandan çarklı bir bot inşa etti. Bu 1789 yılı dahil Lochmaden Loch'da başarılı şekilde çalıştı. 1802'de Symington Forth and Clyde Canal Company tarafından sipariş edilen bir römorkör inşa etti. "Charlotte Dundas" adı verilen bu römorkörün görevi dubaları yedeklemekti. 1802'de Charlotte Dundas, 70 tonluk 2 dubayı (Barges) 6 saat boyunca esen ters rüzgara rağmen 20 mil yedeklemeyi başardı. Fakat şaşırtıcıdır ki, şirketin bazı müdürleri yandan çarklı teknenin kanalda hasara neden olacağını ileri sürünce, başka inşa siparişi verilmedi.

Charlotte Dundas İngiltere'de yandan çarklı buharlı ticarî amaçlı ilk römorkör sayılır. ABD kıtasında ise New York'tan Robert Fulton 1807 yılında New York ile Albany arasında ilk yandan çarklı vapuru hizmete aldı. Bundan sonra dünyanın birçok ülkesinde özellikle nehirlerde çalışan yandan çarklı vapurların sayısı giderek arttı.

İlk açık deniz yandan çarklı vapuru Kuzey Amerika'da Pasifik Okyonosu Kuzey Batı sahillerinde kısa sahil seferleri yapabilmiştir. 1816'de Pierre Andreil isimli bir Fransız müteşebbis Londra'dan Margery isimli 15 hp itme gücüne sahip yandan çarklı vapuru satın almış ve Londra – La Havre arasında sefere koymuştur.

Okyonusu geçen ilk yandan çarklı vapur 22 Mayıs 1819'de Liverpool'dan hareket ederek 23 günde Atlantik Okyonusu'nu aşan "Savannah" idi. Bu seyri, ayni zamanda yeleken kullanarak tamamlayabilmiştir.

Bilinen en büyük yandan çarklı vapur Great Eastern idi.

Atlantik aşırı son yandan çarklı sefer 18 Eylül 1969'da

1914 inşa "Eppleton Hall" isimli yandan çarkı bir römorkör ile yapılmıştır. Eppleton Hall Okyonus aşırı seferler düşünülerek inşa edilmemişti. Fakat bir program uyarınca Newcastle'den hareket ederek San Francisco'ya ulaştı. "Eppleton Hall" Tess Conservancy Commissiners tarafından sipariş edilmiş ve Tyne inşa yandan çarklı römorkörlerden kalan son örnek olması nedeniyle korumaya alınmıştır. Halen San Francisco Maritime National Historical Park'ta muhafaza edilmekte ve sergilenmektedir.

1820'dan itibaren İngiliz Donanması'nda yandan çarklı fırkateynler ve buharlı botlar görülmeye başlanmıştır. Fakat 1850'de pervanenin gemilere uyarlanmasıyla yandan çarklı gemi inşaatı devri kapanmıştır.

İstanbul'da hizmete girmiş olan ilk römorkör demir gövdeli ve yandan çarklı "Alfred" idi.

İstanbul'da hizmete girmiş olan ve tespit edilebildiğim ilk römorkör; buharlı, yandan çarklı, demir gövdeli römorkör "Alfred" idi.

21 Haziran 1856 tarihinde Jarrow'daki Palmer Bros & Co. tersanesinde 51 Kızak No.'su ile inşa edilen buharlı,yandan çarklı, demir gövdeli römorköre "Alfred" adı verildi. J.P. Rennoldson, South Shields üretimi olan buhar ana makinesi genişlemeli olup 70 nhp güç üretiyordu. İlk armatörü South Shields'den William Wright "Alfred"i 30 Ağustos 1856'da South Shields'de tescil ettirdi. 2 Eylül 1856'da Tyne'den İstanbul'a hareket etti. 1858 yılına kadar İstanbul'da hizmet verdikten sonra Ekim 1858'de yine İstanbul'da gemi yedekleme hizmeti veren başka bir firmaya satıldı.

Cumhuriyet ilan edilene kadar Osmanlı Devleti'ndeki limanlarda yedekleme ve kurtarma hizmeti veren firmaların tamamı yabancılara aitti ve römorkörlerin hepsi yabancı bayraklıydı!

Osmanlı limanları hemen tamamen yabancıların tekelinde idi.

Yelkenliden buharlı gemilere geçiş sürecinde Osmanlı Devleti asırlar öncesinde yabancılara verilmiş ayrıcalıkların baskısı altında kıvrandığından, Osmanlı limanları da hemen tamamen yabancıların tekelinde idi. Doç. Dr. Süleyman Uygun'un "Fransız Fraissinet Vapur Kumpanyası (La Compagnie Fraissinet) ve Osmanlı Limanlarındaki Faaliyetleri" başlıklı makalesinin özünü meydana getiren "Fransız Fraissinet Vapur Kumpanyası (La Compagnie Fraissinet) armatörlük şirketinin Osmanlı limanlarında nasıl at koşturur gibi gemileriyle seferler yaparak büyüdüğünü gösterir. Bu örnek bile bu feci tabloyu anlatmaya yeterli olacaktır. Yine de çok önemli olan bu çalışma bütünüyle okunmalıdır. Ben sadece Giriş kısmındaki özet anlatımı nakletmeyi Osmanlı'da gemi yedekleme, gemi kurtarma ve kılavuzculuk şirketleri sahnesine ışık tutması bakımından yeterli buldum.

Şöyle anlatmıştır; "19. Yüzyılın ilk çeyreğinde buharlı gemilerin ortaya çıkması sonrasında bu teknolojide yaşanan hızlı gelişim, gemi tonajlarının inanılmaz bir surette yükselmesini sağladı. Bu ise navlun miktarının olağanüstü bir şekilde artmasına ve navlun fiyatlarının düşmesine olanak tanıdı.

Buhar makinesi etrafında yaşanan gelişim, en büyük etkisini öncelikle Osmanlı Liman kentlerinde gösterdi. Buharlı gemi taşımacılığının ortaklıklardan oluşan uluslararası komandit ve anonim şirketlerle sonuçlanması, Batı ekonomisine tarihte hiç olmadığı kadar büyük bir güç sağladı. Bu ise Avrupa ekonomisinin hızlı ve güçlü bir şekilde Osmanlı liman kentleri üzerindeki kontrol ve denetimini kolaylaştırdı. Osmanlı Devleti'nin sahil kentleri ve hinterlandı ile münasebetleri kolonyal bir düzen içinde kurulmadığından liman ve hinterlandı için gerekli ulaşım, liman, rıhtım, depo, antrepo gibi alt yapısal yatırımlar, Osmanlı idarecilerinin direncine karşın Batılı devletlerin bilhassa Fransa'nın kontrol ve

SHIPPING.

ARRIVALS.

Jan. 3.

ODESSA—English st. "Una," Capt. Walter, var. good and pas.
BATOUM—Russ. st. "Oleg," Capt. Engelman, do.
TREBIZOND—French st. "Neva," Capt. Manarino, do.
SALONICA, Dardanelles, and Gallipoli—French st. "Hermus," Capt. Cennac, var. goods and 108 pass.

DEPARTURES.

Jan. 3.

VARNA—Turkish st. "Eregli," Capt. Ismail, do.
SMYRNA—French st. "Yatican," Capt. Martin, do.

IMPERIAL OTTOMAN BANK.

NOTICE.

Holders of obligations of the General Debt are requested to lodge in exchange for receipts, from and after Jan. 1/13, for the purpose of verification, the Coupons of the half-year which expires at that date, at the Offices of the Public Debt, Djezaïrli Khan, on Mondays, Tuesdays, Wednesdays, and Thursdays, from 10 A.M. to 2 P.M. Ten days after leaving their Coupons, the depositors are requested to call with their receipts at the Imperial Ottoman Bank in order to receive payment of them.

Saturdays are set apart for the verification of back obligations.

MOUVEMENT DU PORT.

ARRIVÉES *de Bateaux à vapeur.*

du 3 Janvier.

ODESSA le bat. à vap. Ang. «Una» Cap. D. Watter div.m. et pas.
BATOUM le bat. à vap. Rus. «Aleg» Cap. Engelman, do.
TREBISONDE le bat. à vap. Fran. «Neva» Cap. Manarino, do.
SALON QUE le bat. à vap. Fran. «Hermus» Cap. Connac, touch Dardaneles et Galipoli. div. mar. et 108 pass.

DÉPARTS *de Bateaux à Vapeur*

le 3 Janvier.

VARNA, bat. à vap. ottom. «Eregli,» Capt. Ismail Bey, div.
SMYRNA bat. à vap. franç. «Vatic n,» Capt. Martin, div.
ALEXANDRIE, b. à v. angl. «Ellen Constance», Capt. Davis.

BANQUE IMPERIALE OTTOMANE.

AVIS.

Les porteurs des titres de la Dette Générale sont invités à remettre contre récépissé, à partir du 1|13 Janvier, les Lundi, Mardi, Mercredi et Jeudi de chaque semaine, au bureau de la Dette Publique, Djezaïrli Khan, de 10 heures du matin à 2 heures de l'après midi, les coupons du semestre échu à cette date pour y être vérifiés.

Dix jours après la date de la remise des coupons les déposants devront se présenter, à la Banque Impériale Ottomane pour en toucher le montant contre la restitution de leur récépissé. Les Samedi de chaque semaine sont réservés à la vérification des semestres arriérés.



REGULAR LINE OF FIRST CLASS STEAMERS,

BETWEEN LIVERPOOL AND THE LEVANT.

PERSIAN,	CRIMEAN,	MOEANDER,
ARABIAN,	RHONE,	EUPHRATES,
DALMATIAN,	DANUBE,	BETIA,
EGYPTIAN,	DOURO,	TIBER,
GRECIAN,	CAIRO,	CALPE,
ITALIAN,	IONIA,	FRANKFORT,
SYRIAN,	MILAN,	BRAGANZA,
SICILIAN,	ALBANIAN	CASTILLIAN.
VENETIAN,		

These Steamers leave LIVERPOOL regularly for CONSTANTINOPLE, calling at GIBRALTAR, MALTA, and SYRA, and take goods and passengers at moderate rates, on their return for LIVERPOOL, and the intermediate ports including SMYRNA and occasionally ALEXANDRIA. Also goods at through rates for ports of the CONTINENT and BALTIC.

The MILAN, has arrivted and will sail with despatch for SMYRNA.

SUPERIOR ACCOMMODATION FOR PASSENGERS.

For further particulars, apply to

EDWARD LA FONTAINE,
Agent.
No. 7, RUE DE LA BANQUE. GALATA.

AGENTS.

LIVERPOOL,	JOHN BIBBY, SONS and Co.
MALTA,	S. MICALLEF EYNAUD.
SYRA,	P. RALLI, and Co.
CONSTANTINOPLE,	EDWARD LAFONTAINE.
ALEXANDRIA	H. J. BULKLEY.



THE RUSSIAN STEAM NAVIGATION AND TRADING COMPANY

Sailings of the Week:

For ODESSA—Tuesday, 27/8 Jan., the "EMPEROR ALEXANDER II."
For BATOUM and POTI—Saturday 31/12 Jan., the "G. D. COSTANTINE."

THE BRITISH LITERARY AND SCIENTIFIC INSTITUTION, CONSTANTINOPLE.

LECTURE SEASON 1866—1867.

NOTICE.

3rd. LECTURE.—This day 7th of January, 1867 By T. H. Harvey, Esq., *Subject:* "Readings from various authors.

FOR SALE.

NEW OXYCALCIUM DISSOLVING VIEW APPARATUS. Manipulation very simple, and not attended with any danger. ALSO, a set of ELECTRICAL APPARATUS. Plate machine 18 inches diameter.

Apply at the English Boy's School, Rue Sofiali, Pera.

NOTICE.

The undersigned beg to inform Ship Captains, Shipowners, and the public in general that they have opened a SHIPCHANDLERY and GENERAL STORE, with a varied and excellent stock of all sorts of provisions fresh from England, cheap for cash prices.

GUNSLER AND PHILIPPUCCI.
No. 18, Custom House Street.

NOTICE.

The Brig, *Rocket*, Captain Page, chartered in London on the 1st Sept. 1866, for F.C. Brown, Esq., of Ibraila, to receive orders here for Sulina, Kustendjie, Baltchik, or Varna, arrived on the 1st January 1867. Parties holding such orders are requested to apply to

SWAN BROTHERS,
34, Rue Gumruk, Galata.

LESSONS.

An English VISITING GOVERNESS of great experience wishes to give lessons to one or more pupils in music (including the piano and singing) and drawing.

For terms and address apply to L, H. at the Office of the Paper.

VISITING GOVERNESS.

An English lady locally experienced in tuition wishes to give lessons in the English language and the general branches of an English education at the houses of pupils.

Address G.H. at the Office of the *Levant Herald.*

PHARMACY.

H. MENDELLA, Chemist.
Near the new Bridge at Kara-keui.
Chemical and Pharmaceutical Products.
PATENT MEDICINES.

TO LET OR TO SELL.

A large three storied Stone Warehouse, apartments for offices, and extensive premises for storeage, at Baluk Bazar, Stamboul, on the sea shore, landing wharf, &c. The premises can be inspected every day. For further information apply to Mr. Stefano A. RALLI'S Office, Galata.

Printed and published at the Office of the Paper N 467 Grand' Rue Pera, Responsible Editor, J.C. Mc. Coan.

İstanbul'da yayınlanan The Levant Herald Daily Bulletin'in 29 Şaban 1233 / 5 Ocak 1867 Cuma tarihli sayısında olduğu gibi, her sayısında başta İstanbul olmak üzere, Selanik, İzmir, Trabzon, Batum'a sefer yapan gemilerin tamamı yabancı bayraklı idiler ve ağırlıklı olarak Fransız ve İngiliz armatörlük firmalarından oluşmaktaydı.

çıkarları doğrultusunda gelişti. Asırlardır süregelen geleneksel ekonomik anlayışın liman kentleri merkezli bu derece hızlı bir şekilde dönüşüme uğraması hiç şüphesiz beraberinde ekonomik, sosyal, kültürel ve siyasi değişimleri tetikledi.

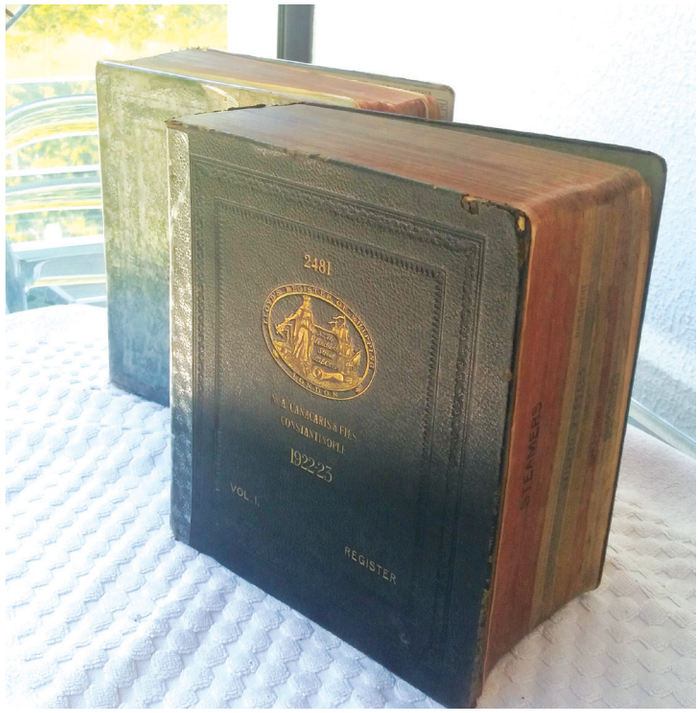
Batı endüstrisinin baskı ve talebi karşısında direnci kırılan geleneksel tarımdaki değişim Mısır, Çukurova, Aydın ve havalisinde pamuk, Suriye ve Marmara havzasında ipek, Orta ve Doğu Karadeniz'de fındık ekim ve üretim alanlarının yaygınlaşması şeklinde kendini gösterdi. Diğer yandan geleneksel kılık, kıyafetler yerini, tedricen Batı endüstrisine büyük bir pazar oluşturan kılık, kıyafetlere bırakmaya başladı.

Batı ekonomisinin baskısı ve talebi karşısında yaşanan değişim; zaman içerisinde siyasi, ekonomik ve kitlesel bağımlığa neden oldu. Bu değişimde en önemli rol hiç şüphesiz vapur nakliyat kumpanyalarının oldu. 19 yüzyılın ilkyarısına kadar güçlü ve etkin bir vapur nakliyat kumpanyası kurmakta güçlük çeken Fransızların, Levant ve Karadeniz ticaretinde Britanya ve Avusturya'nın lehine olacak şekilde gerilemesi bunun kanıtı mahiyetindeydi.1851 yılından itibaren Mesajerie Maritimes Kumpanyası ve akabinde Fraissinet, Paquet ve Cyprien Fabre kumpanyalarının Akdeniz'den Karadeniz ve aşağı Tuna iskelelerine kadar hızlı ve güçlü bir şekilde girmesi Osmanlı liman kentlerini kısa sürede Fransız ticaretine ve yatırımcılarına açtı. Adı geçen kumpanyalarının açtıkları hatlarda ilk olarak seferlerde bulunan vapurlar, beraberinde çok sayıda tüccar, iş adamı ve Fransız yatırımcı taşıdılar. Kimi zaman ise henüz Fransız siyasi kurumlarının olmadığı liman



1895 Karaköy'den Haliç'e bakış; Yağlıboya tablo - Ivan Constantinovich Aivazovsky

kentlerine seferler düzenleyerek bu kentlere tayin etmiş oldukları acenteleriyle konsolosluk görevini ifa ettiler ve Fransız diplomasisine geniş alanlara yayılma imkânı sağladılar. Aynı zamanda taşıdıkları çok sayıda misyoner ve neşri-yatla Osmanlı toplum yapısını doğrudan etkilediler. Mesajeri ve Paquet kumpanyaları Katolik misyonerleri taşırken, kurucusunun Protestan olması hasebiyle, Fraissinet Kumpanyası Protestan misyonerlerini Osmanlı liman kentlerine taşıdı. Fransız vapur nakliyat kumpanyalarına ait vapurlar Osmanlı toplumu için Frengistan'a, Fransız toplumu için Türk-İslam coğrafyasına açılan köprübaşı oldular. Çok yönlü faaliyet gösteren bu kumpanyaların her biri düzenli olarak uğradıkları Osmanlı liman kentlerindeki ticareti Fransızların inhisarına alabilmek ve pazar haline getirebilmek için gayret gösterdiler. Bu bağlamda Osmanlı sularında Fransızları temsil eden birkaç kumpanyadan biri olan Fraissinet Kumpanyası, Fransız denizcilik ve sömürgecilik tarihinde ayrıcalıklı bir yere sahiptir. 1836 yılında kurulan Fraissinet Kumpanyası, Akdeniz'den, Karadeniz ve Aşağı Tuna'ya, Batı Afrika'dan, Hindistan ve Güney Amerika'ya kadar geniş bir alanda faaliyet göstermiştir."[6]



Çalışma yaptığım iki belge eser; Lloyd's Register of Shipping 1921- 22 ve 1922-23. Bu katalogların kapağında "N. A. Canacaris-Constantinople" kaydı görülür. Campaner ailesine intikal etmiş son derece değerli arşiv belgeleridir.

Kaybolmadan önce

Arşivimde Lloyd's Register of Shipping 1918-1919 bulunmaktadır. Dört cilt ve 1600 sayfadır. Dördüncü ciltte Yelkenli gemilerin sicil kayıtları vardır. 1918-1919 yıllığı Osmanlı Devleti son dönemine deniz ticaretine ışık tutan gemi kayıtlarını içerir. Ben bu belgeleri Hindistan'daki bir sahaftan temin ettim!



Lloyd's Register of Shipping 1921-22 ve 1922-23 XX. Yüzyıl ilk çeyreğine intikal eden değişime ait başucu eserlerindendir. Türkiye'de sadece Campaner ailesinde vardır.

XIX. Yüzyıl sona ererken Osmanlı Devleti'nde Türkiye Cumhuriyeti'ne uzanacak muhteşem değişim Batılı devletlerce beklenmezken, bu eserde kaydettiğim

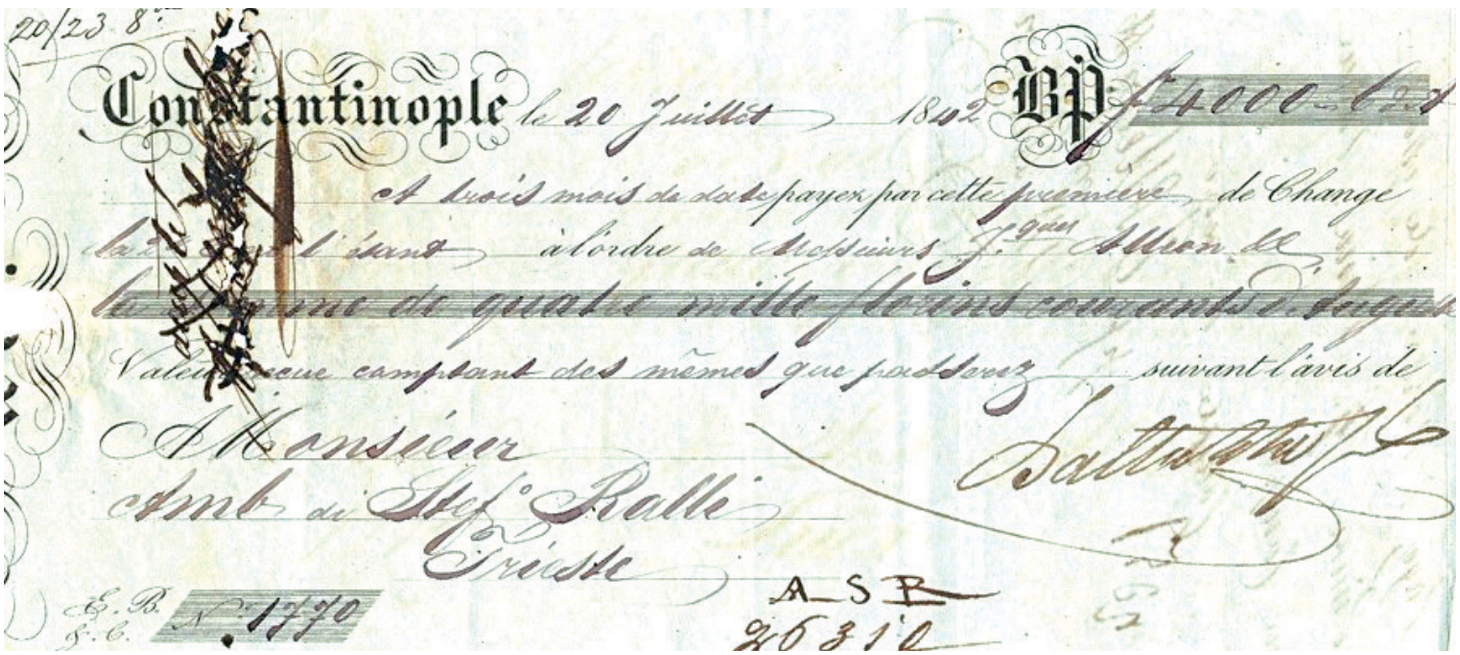
[6] Doç. Dr. Süleyman Uygun; "Fransız Fraissinet Vapur Kumpanyası (La Compagnie Fraissinet) ve Osmanlı Limanlarındaki Faaliyetleri" Karadeniz İncelemeleri Dergisi, Bahar 2018; (24): 97-140; Dr. Öğretim Üyesi, Ordu Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

römorkör şirketleri gibi, Osmanlı reayası veya levanten ya da yabancı kökenli armatörlük şirketleri, Kapitülasyonlarla ayrıcalıklarını kaybedecekler, enazından Türkiye Cumhuriyeti adresinden silineceklerdir.Bu bölümde yeralan tüm kayıtlar "Lloyd's Register of Shipping / Liste Des Armateurs et Des Directeurs- Gérants"dan kopyalanmıştır. Kitabın konusu Osmanlı Devletinden Cumhuriyet'e kadar olan dönemdeki römorkör firmalarını ve römorkörleri incelemektir. Bu dönemde bazı firmalar römorkörcülükle veya gemi kurtarması faaliyetiyle ilgilenmemişlerdir. Bu ayırımı yapabilmek amacıyla bu süreç firmalarını özet yapıda naklettim. Bu firmaların tamamı 7 cilt olan "Türk Armatörleri Tarihi" başlıklı eserimde yeralmaktadır. Bir hususu da dikkatinize getirmek isterim; Belirttiğim süreçte Fransızca daha etkin olduğundan İngiliz Klas kurumu tarafından yayınlanan Lloyd's Register Shipping katalogları ayni zamanda Fransızca idi!

Toumazis Ralli

Bu konu Türk Armatörleri Tarihi C.VII'de yer almamış bir konudur. İstanbul'lu Tomazis Ralli, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e diye süreçlendirdiğim gemi yedeklemesi, gemi kurtarma armatörlüğü konularında Osmanlı Devleti'nin XIX. Yüzyıl yarı döneminde armatörlük kişiliğiyle de anılmalıdır. Aynı zamanda Osmanlı Devleti sınırları içindeki Rum reayası (Yunanlı) olanların armatörlüğü vazgeçilmez meslek olarak benimsediklerini, buna karşın römorkör işletmeciliğine daha uzak kaldıklarını göstermektedir. Toumazis Ralli bu konuda çok önemli bir örnektir.

Rallis ailesinin kökeni Sakız Adası'dır. Ailenin ticaret ağı Osmanlı döneminde en güçlü Sakız aileleri arasında yer almakla kalmaz, aile bireylerinin Çarlık Rusya'nın Karadeniz, Fransa, İngiltere gibi ülkelere yayılımı "Sakız Adalı tüccarlar"ın paradigması olarak kabul edilir; "Ralli Kardeşler" olarak ticarî varlık



Toumazis Ralli'ye ait 20 Temmuz 1842 tarihli İstanbul (Constantinople) Kambiyo Senedi (Borsa Faturası)

Borsa faturası, öncelikle uluslararası ticarette kullanılan, bir tarafı talep üzerine veya önceden belirlenmiş bir tarihte başka bir tarafa sabit bir miktar para ödemeye bağlayan yazılı bir emirdir. Kambiyo senetleri çeklere ve senetlere benzer. Bireyler veya bankalar tarafından çekilebilirler ve genellikle onaylarla devredilebilirler. Senet ve borsa arasındaki fark, ikincisinin devredilebilir olması ve bir tarafa yaratılmasına dahil olmayan üçüncü bir tarafa ödeme yapmasıdır.

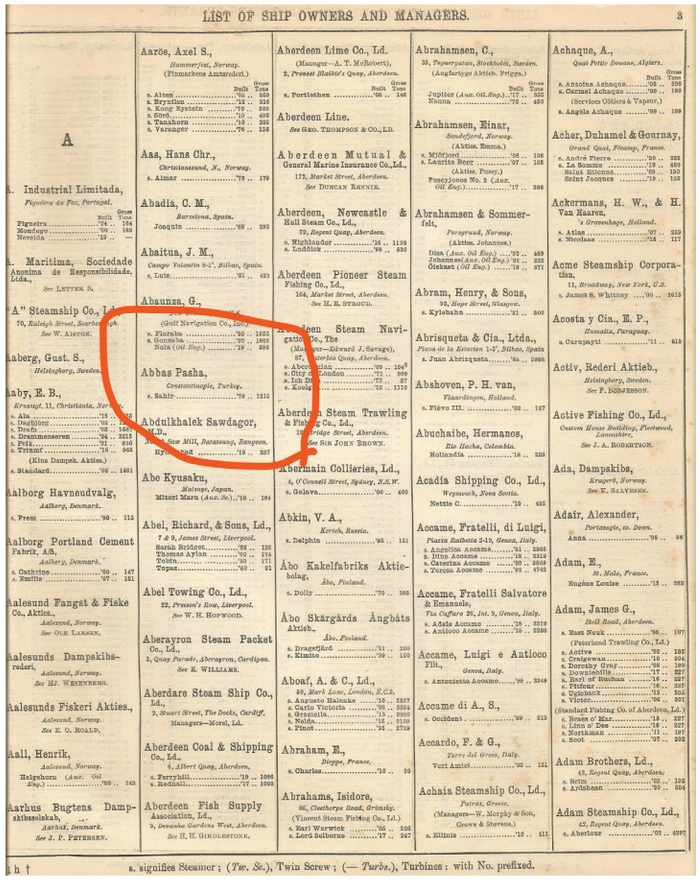
imparatorluğu yaratan bu çok boyutlu ailenin özel şecere dalı, Pantelis Rallis'in kızı Stephanos Rallis ve Marietta Mavrokordatos ve muhtemelen altı çocuklarından (Eleni, Zannis, Ambrousis, Marietta, Georgios ve Stratis)'le başlamaktadır. Ticarete XIX. Yüzyıl başlarında İzmir'de adım atmışlar, 1810'da Malta'da Rallis, Sekiaris ve Argentis" ortaklığında Zannis Rallis & Co.'nun bir şubesini tesis etmişlerdir. Bu süreçte asıl ticaret alanları buğday alım ve satımıydı. Şirketin Avrupa ve Doğu'nun büyük ticaret merkezlerine genişlemesi, o dönemin en büyük ticari işletmelerinin her zamanki yolunu izleyerek en ticari ilgi alanlarına odaklandı. Böylece, XIX. Yüzyılın başlarında, Osmanlı İmparatorluğu ve Batı arasında büyük bir ticaret merkezi olan ve XVIII. Yüzyılın başlarında Sakız Adası tüccarlarının temeli olan İzmir'den başladılar. Ticaret alanları içinde Odesa çok önemli bir liman şehri idi ve Rallis'lerden Zannis Ralli, Odesa'da, Pandias Rallis Londra'da bu ağı genişlettiler. Avgoustis Ralli ise Marsilya'da idi. Tomazis (Thomas) Ralli İstanbul ve Trabzon'da bu zinciri tamamladılar.

Ralli Kardeşlerin Armatörlük faaliyetleri

Ralli Kardeşler armatörlüğe de yönelmişlerdir. Armatörlük Rallis Kardeşler ticaret ağı için birçok diğer tüccarlar gibi malların daha güvenli ve zamanında taşınması adına tamamlayıcı bir faaliyetti. Ailenin, 1849 yılında Waterford'da inşa edilmiş ve muhtemelen Pandias Ralli'ye ait 500 tonajlı "St. Francis" gibi bir barko tipi birkaç yelkenli gemiye sahipti. Ralli kardeşlerin sahibi olduğu ve muhtemelen Zannis tarafından yönetilen, 1840 yılında Odesa'da inşa edilen 497 tonajlı bir yelkenli gemileri "Stephanis" ve "Panagia Myrtidiotissa" (tonaj 327) idi. "Artemis" (tonaj 133) ve sırasıyla 1868 ve 1867'de Syros'ta inşa ettirdikleri yelkenli gemileri İstanbul limanına kayıtlıydılar.[7]

Abbas Paşa

1879 yılında İskoçya, Dundee, Gourlay Brothers &

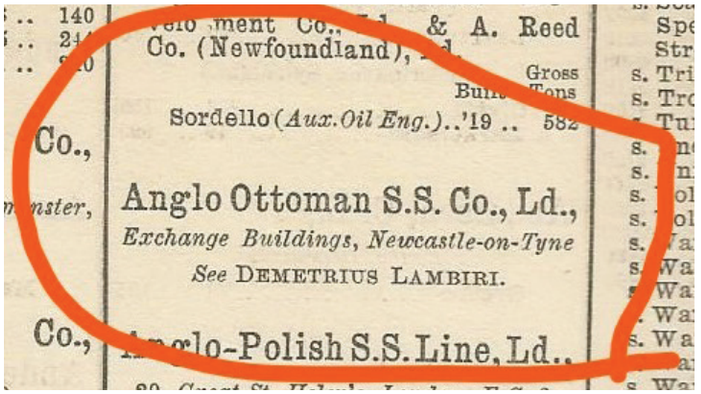

LIST OF SHIP OWNERS AND MANAGERS.

Abbas Pasha,
Constantinople, Turkey.
s. Sahir ..... '79 .. 1215

Abdulkhalek Sawdagor,
M.D.,
Saw Mill, Batatoung, Rangoon.
Hyderabad ..... '18 .. 337

Co. Tersanesi Marine Parade Kızakları Yard. No. 93 ile Londra merkezli General Steam Navigation Co. Ltd. adına inşa edilen (Official Number: 79687)

[7] Evrydiki Sifneos; "Imperial Odessa, Peoples, spaces, Identities; Prof.Dr. Gelina Harlaftis; "History of Greek–Owned Shipping" Routledge, 1996; Vassilis Kardesis; "Diaspora Merchants in the Balck Sea 1775 – 1861", Lexington Books, 2001.

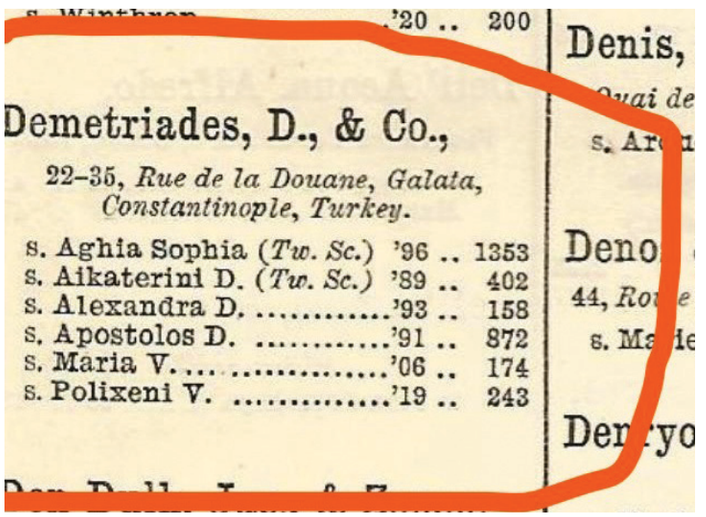


demir gövdeli, buharlı, pervaneli yolcu /yük gemisi "Lapwing" 6 Mart 1879'da kızağa konuldu ve ayni sene inşaatı tamamlandı.1215 grt., 786 nrt., Tam boy: 235.9 ft., Genişlik: 32.0 ft., Derinlik: 18.2 ft. idi. Dundee, Gourlay Brothers & Co. yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 160 hp. güç üretiyordu. 1910'de İstanbul'da kurulu Abbas Paşa'nın büyük hissedar olarak yeraldığı Adalar Kumpanyası'na satıldı ve "Sahir" adı verildi. 1914'de İstanbul'da kurulu Hilal Vapurculuk şirketi satın aldı ve "Antalya" adı verildi. 27 Nisan 1915 tarihinde Zonguldak'tan İstanbul'a kömür yüklü olarak seyrederken Sakarya Nehri ağzına yakın bir mevkide karaya sürüklenerek parçalandı.[8]

Sahir Vapuru'nun LR'de Abbas Paşa adıyla kayıtlı olması, yatırımcı kişiliği ile bağlantılı olmalıdır. 1814 Cidde doğumlu olan Abbas Paşa, Osmanlı İmparatorluğu Mısır valiliğini Kavalalı Mehmet Ali Paşa ile ailesine verdikten sonra bu makama gelenlerin üçüncüsü olup Mehmet Ali Paşa'nın oğullarından Tosun Paşa'nın oğludur. Amcası İbrahim Paşanın ölümü üzerine büyük babası henüz hayatta iken ailenin en büyüğü sıfatıyla 1848 de vali oldu. Mehmet Ali Paşa zamanında hükümet işlerinde bulunmuş olmakla beraber tahsili az ve yenileşme fikirlerinden uzaktı. İstanbul'da ilân edilen Tanzimat Fermanı'nın Mısır'da tatbikine önce razı olmamış, sonra Babıâli'den Mısır'a gönderilen Fuat efendinin (Büyük Fuat Paşa) gayretiyle bu ıslahat fermanı orada da ilân edilmiş ve tatbiki için bir komisyon kurulmuş ise de görünür bir eser vermemiştir. Abbas Paşa, büyük babasının zamanında yakınlık gösterilen Fransız politikasının zararlı olduğuna inanarak İngiltere'ye yönelmişti. Mehmet Ali Paşa'ya verilen ferman hükmünü değiştirerek valiliğin aileden en yaşlı olana geçmesi usulünü kaldırmak ve kendinden sonra mevkiini oğlu İlhami Paşa'ya bırakmak istiyordu. Bu maksatla oğlunu o tarihte Osmanlı Padişahı olan Sultan Mecid'e damat ettirdiği gibi İngiliz nüfuzundan da faydalanmaya çalışmıştır. Fakat ölümü böyle bir değişikliğin gerçekleşmesine meydan vermemiş, veraset usulünün babadan büyük oğula geçmesi ve Mısır valilerine Hıdiv unvanı verilmesi hakkındaki fermanları, ancak halefinin halefi olan İsmail Paşa, Sultan Abdülâziz'den alabilmiştir. Kahire ile İskenderiye arasında bir İngiliz kumpanyası tarafından yapılan demiryolu Abbas Paşa zamanında başlamış ve 1853'te tamamlanmıştı. Kırım harbine yardım için Abbas Paşa Sultan Abdülmecid'e 20 bin kişilik bir kuvvet ve bir donanma göndermişti. Bu sıralarda Kahire civarındaki köşkünde birdenbire ölmüştür ki, bu ölümün zehirlenmeden ileri geldiğini rivayet edenler vardır. (Kaynak-Taha Toros arşivi / Şehir Üniversitesi).

Demetrius Lambri; Anglo - Ottoman Steam Shipping Co.Ltd.

Dumfriesshire'den Thomas Biggar and Sons, Dalbeattie adına 1881 yılında Grangemouth, Dobson & Charles Tersanesi Yard No.68 olarak inşa edilen



[8] Launch of a Steamer- Dundee Courrier, 10 Mayıs 1879, via British Newspaper Archieve, Sunderland Built Ships Archieve.

koster tipi genel yük gemisi "Craignair" 27 Ağustos 1881'de hizmete girdi.105 grt., 59 nrt., Tam boy: 87.8 ft., Genişlik: 18.5 ft., Derinlik 7.2 ft. olan Craignair'in 2 genişlemeli R.H. Pearson & Co., Glasgow yapımı buhar ana makinesi 25 hp güç üretiyordu.

"Craignair" 10 Kasım 1881'de Thomas Biggar and Sons adına Dumfries limanına tescil olundu. Ekim 1882'de Liverpool'dan William G. Richardson satın aldı. Ağustos 1883'de Liverpool'dan R & D. Jones satın aldı. 3 Nisan 1913'de Cornwall'dan James and William Roberts satın aldı. 9 Aralık 1913'de Anglo-Ottoman Steamship Co. (Demetrius Lambiri) satın aldı ve Newcastle Upon-on-Tyne'de tescil ettirdi. 7 Ağustos 1918'de Whithom'dan Morecombe'ye seyrederken Glasserton Sahilinde karaya düşerek parçalandı.

Galata Gümrük Sokak'ta D. Demetriades & Co.

Osmanlı Rum reayasından D. Demetriades'in firması Galata'da Gümrük Sokağı No. 22-35'de idi. Sahibi olduğu 6 gemi Yunan bayraklıydılar. Gemilerinin adları ve kısa özellikleri şöyleydi:

Aghia Sophia (Çift pervaneli) 1353 grt., 1896
William Denny Brothers, Dumbarton inşa idi.

Aikaterini D. (Çift pervaneli) 402 grt., 1889
Bremen, Age Weser inşa idi.

Alexandra D 158 grt., 1893
(İlk adı Elliett) Cook, Wellington inşa idi.

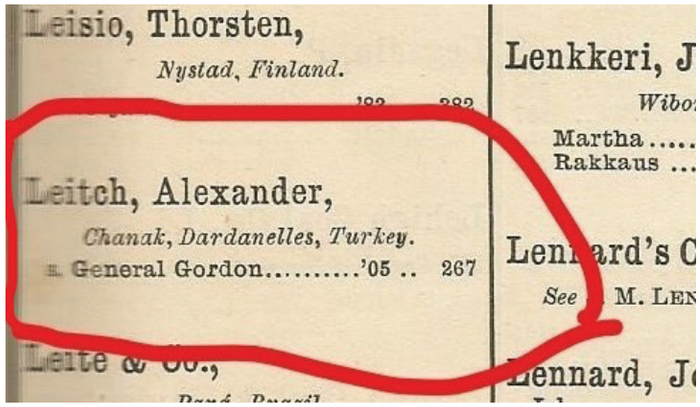
Apostolos D 872 grt., 1891
Howaldswerke, Kiel inşa idi.

Maria V 174 grt. 1806
(İlk adı Jeanne Anotoinette) Lloyd Austro Ungrco, Avusturya -Macaristan inşa idi.

Polixeni V 243 grt.,1819
A.Ahlström Warkaus Brus / Turku, İsveç inşa idi.

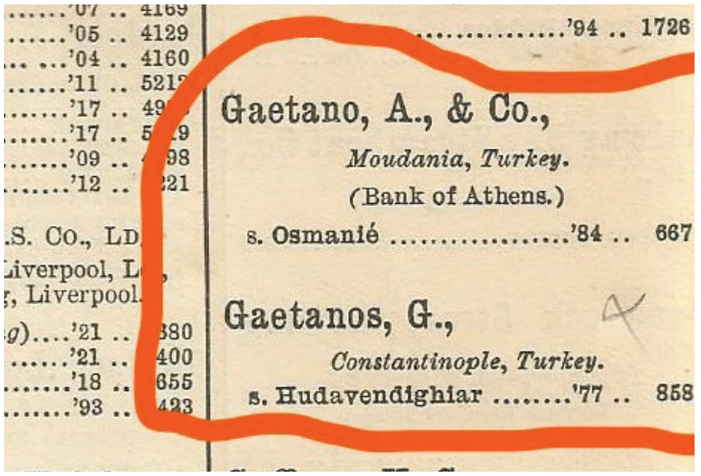
Çanakkale'den Alexander Leitch ve sac gövdeli balıkçı gemisi "General Gordon"

Hull'de kurulu Pickering & Haldenes Steam Trawling


Leisio, Thorsten,
Nystad, Finland.
Leitch, Alexander,
Chanak, Dardanelles, Turkey.
General Gordon.....'05 .. 267
Lenkkeri, J
Martha .....
Rakkaus ...
See M. LEN
Lennard, J

Co.Ltd. adına Aberdeen'de A.Hall & Co.Ltd. Aberdeen Tersanesi (Kızak No. 417) inşa edilen açıkdeniz balıkçı gemisi "General Gordon" 26 Ekim 1905'de denize indirildi ve Hall limanına tescil olundu. 267 grt, Tam boy: 130. 03 ft., Genişlik: 22.10 ft., Derinlik: 13 ft. olan "General Gordon" Kasım 1905'de hizmete hazır hale getirildi ve Cork'dan Cork & Co. firmasına satıldı. 15. Nisan 1913'de Buckworth & Mumby Ltd.'e satıldı. Altı ay Izlanda'da balık avcılığında hizmet gördü. 1 Ocak 1914'te onarımla 105.66 nrt. olarak yenilendi.1915 yılı sonuna kadar Izlanda'da kaldı. 10 Mart 1915'de Halifax'a geldi. 4 Mart 1916'da Glasgow'dan John Stewart Boyle'ye satıldı. Mart 1917'de Mayın tarayıcı gemi olarak tadil edildi.12 Mart 1919'da Aberdeen'e döndü.28 Eylül 1920'de Çanakkale'den Alexander Leitch satın aldı ve General Gordon Çanakkale'ye intikal etti. Yine Çanakkale'den, fakat Londra kayıtlı olan Vincent Grech'e ödünç verme yöntemiyle kiraladı. 8 Mayıs 1922'de LR gemi sicilinden silindi. 1927'de Alexander Leitch Çanakkale'den ayrılarak Atina'ya yerleşti. Gemiyi yine Çanakkale bağlantılı çalıştırmak üzere E.Ioannides & Alexander Leitch ortaklığına devretti ve "Stratigos Gordon" adı verildi. Alexander Leitch I. Dünya Harbi son yıllarında Çanakkale'de gemi trafik denetimi genel müdürü gibi bir görevde bulunuyordu. 1931'de yeniden balık avlama gemisi olarak tadil edildi ve İskenderiye'de kurulu Cie. Egyptionne de Navigation Le Dodecanese firmasına satıldı. Gemiye "Elleros" adı verildi. 27 Temmuz 1933'de İskenderiye'ye dönüş seyrinde limana 40 mil mesafede su almaya başladığından mürettebatı gemiyi terk etti ve hepsi kurtarıldı.[9]

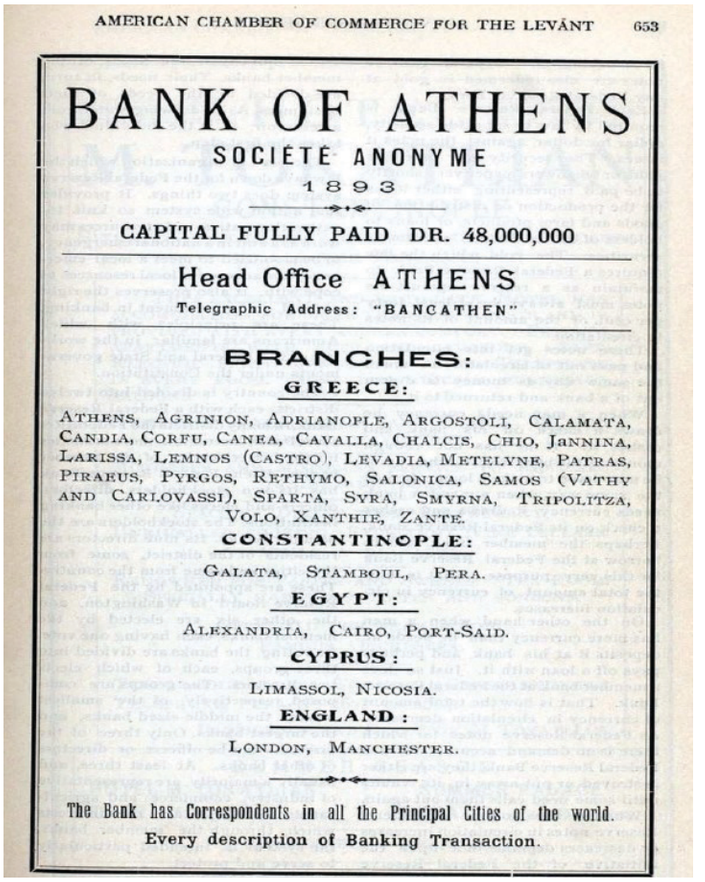
[9] Aberdeen Built Ships. Lloyd's Register of Shipping / Liste Des Armateurs et Des Directeurs- Gérants 1921-22.



Mudanyalı A. Gaetano ve Şurekası ve Bank of Athens (1894-1962) ve İstanbul'lu G.Gaetanos

Bank of Athens'in neden gemi sahibi olduğu sorusu, Lloyd's Register of Shipping'in"Liste Des Armateurs et des Directeurs - Gérants / List of Ship Owners and Managers'deki kayıtlardan anlaşılmakta. Bu banka hakkında geniş bilgi Türk Armatörleri Tarihi C.VII'den okunabilir. Samsun ve daha sonra Galata adını alan bu vapurun tarihinde yeralan Bank of Athens'in İstanbul'daki şubesi Yüksek Kaldırım'ın başındaki Minerva Han'da idi. Ayrı tarihlerde kurulmuş iki Bank of Athens vardır. Birincisi 1893 tarihlidir. İlk Bank of Athens'i E. Empeirikos, A. Lambrinoudis, A. Kallergis, M. Lordanopoulos ve N. Triantafyllidis, Yunan, Fransız ve İngiliz sermayesini kullanarak kurdular. Banka 1894 yılında faaliyete geçti. 1895 yılında bankanın Londra, İstanbul, İstanbul ve Hartum'da şubeleri açıldı.

1910'a kadar Hanya, Kandiye, Resmo, Trabzon ve Samsun şubeleri faaliyete geçti. 1921'de New York'ta şubesi açıldı. 1922'de Limasol ve Lefkoşa, İskenderiye, Kahire, Port Said, İstanbul'da Galata ve Beyoğlu'nda, Edirne, Londra ve Manchester'daki şubeleri de faaliyet göstermekteydi. Türk - Yunan Harbi ardından, 1923'de Türkiye Hükümeti Bankanın İstanbul'daki şubelerine elkoydu. Minerva



"Bank of Athens Societe Anonyme 1893" ilanı;
Kaynak: American Chamber of Commerce for the Levant, Volume X., 1922 Ekim, No.10.

Han, halen Sabancı Holding Grubu / Sabancı Üniversitesi mülkündedir.[10]

Bank of Athens'in armatörlük faaliyetleri Mudanyalı A. Gaetano ve Şurekası'na ait 1884 inşa 667 grt.'lik "Osmaniye" isimli yolcu / yük vapuru ile ortaya çıkmakta. Aynı kaynakta 1877 inşa 858 grt. olan "Hudavendigar" yolcu / yük vapurunun armatörü İstanbul'lu Osmanlı reayasından G. Gaetanos adı görülmekte. Gerek A. Gaetano ve gerekse G. Gaetanos hakkında Soybilim / Genealogy kaynaklarında bilgi olmayışı kimlikleri hakkındaki soruyu cevapsız bırakmakta. Sadece G.Gaetanos "Hudavendigar" isimli vapurda Armatör İngiliz Hüseyin Rüstem'le ortak olduğu görülmekte.

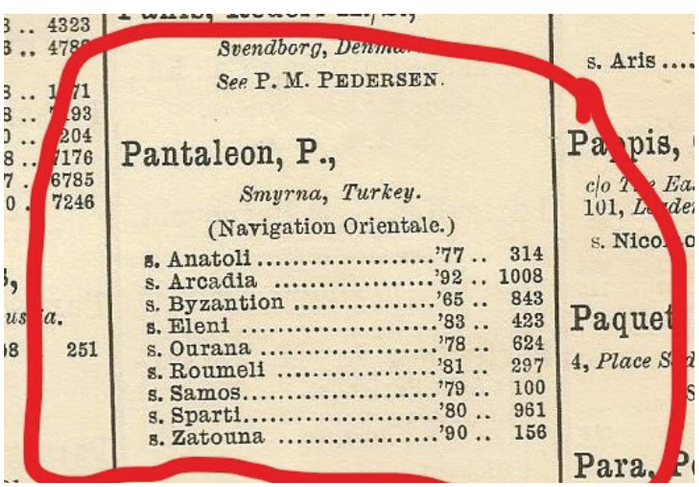
[10] Osman Öndeş; "Türk Armatörleri Tarihi" İmeak Deniz Ticaret Odası ve Türk Armatörleri Birliği Ortak Yayını, Mayıs 2020, C.VII.

A. Gaetano & Co. ve demir gövdeli buharlı, pervaneli yolcu / yük gemisi Osmaniye" - (Ex - Swift)

İlk adı "Swift" olan 654 grt., 382 nrt. ve Tam boy: 210.0 ft., Genişlik: 28.4 ft., Derinlik: 12.9 ft. demir gövdeli, pervaneli yolcu /yük (Official Number: 88186) vapurunun 26 Nisan 1884 Sunderland Shipbuilding Co., Sunderland South Dock Kızak No. 124 ile inşaatına başlandı. E.Wales yapımı 3 genişlemeli ana buhar makinesi 155 hp güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Hull merkezli W.H.H. Hutchinson & Son idi. 1894'de Hull & Netherlands Steam Shipping Co.Ltd. - J.H.N. Ringrose adına tescil olundu. İlk tescil limanı Hull idi. 1902'de Londra merkezli General S.N. Co.Ltd.'ye satıldı ve adı değiştirilmedi. 1910'da Bank of Athens - A. Gaetano & Co.'ya satıldı ve "Osmaniye" adı verildi. 1933'de sicil kaydı silindi.

G. Gaetanos ve demir gövdeli buharlı, pervaneli genel yük gemisi "Hudavendigâr" - (Ex - Laffitte)

İlk adı "Laffitte" olan "demir gövdeli buharlı, pervaneli 977 grt., 634 nrt. genel yük gemisi. 22 Aralık 1877'de Southwick, Robert Thompson Inc. Southwick Kızağı Kızak No.88 kaydı ile inşaatı tamamlandı.Tam boy: 210.4 ft., Genişlik: 29.5 ft., Draftı: 16.0 ft. idi ve 2 genişlemeli J.Dickinson yapımı ana buhar makinesi 115 nhp. güç üretiyordu.



İlk armatörlük firması Londra merkezli Stephenson Clarke & Co. idi. Şubat 1878'de Seville'den Segovia, Cuadra & Company satın aldı. 1891'de şirketin adı Cia. Sevillana de Navigatione a Vapore olarak yenilendi. 1909'de Syros'dan G. Speranza & Co. satın aldı ve "Omiros" adı verildi. 1912'de İstanbul'da G. Gaetanos satın aldı ve "Hudavendigâr" adı verildi.1926'da Haliç Fener'de gemi bozmacısı Hüseyin İlhami tarafından söküldü.[11]

İzmirli Rum reaya Demostone Pantelon - P. Pantaleon

İzmirli Rum reaya P. Pantaleon'un (Demostone Pantaleon) sahibi olduğu Navigation Oriantale şirketi 9 gemilik bir filoya sahipti. Kabotaj hakkına sahip olamayan Osmanlı limanlarında yolcu / yük seferleri yapan etkin armatörlük firmalarından biriydi. Sahibi olduğu gemiler şunlardı;

Anatoli	1877 inşa	314 grt.
Arcadia	1892 inşa	1008 grt.
Byzention	1865 inşa	843 grt.
Eleni	1883 inşa	423 grt.
Ourana	1878 inşa	624 grt.
Roumeli	1881 inşa	297 grt.
Samos	1879 inşa	100 grt.
Sparti	1880 inşa	961 grt.
Zatouna	1890 inşa	156 grt.

Hamidiye Şirketi ve Yemişcizâde Sabri Bey, Etienne Caraman, Limoncuzâde Hasan Efendi, Baliozian Mathios Efendi, Luca Esseyan, Stephan Spartali, Hacı Isaac Diamandoğlu, George Eliades ve "Gülbahçe" ve "Ekmet" vapurları

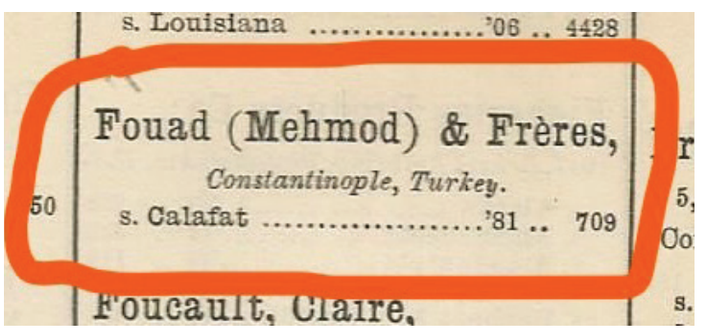
50,000 Osmanlı lirası sermaye ile kurulmuş olan Hamidiye Şirketi 12 vapura sahip bulunuyordu. Başkanı Yemişçizâde Sabri Bey idi. Hissedarlar (Başkan Yardımcısı) Etienne Karaman, (Genel Sekreter) Limoncuzâde Hasan Efendi, (Muhasebe) Baliozian Mathios Efendi ve Ortaklar; Luca Esseyan, Stephan Spartali, Hacı İsaac Diamandoğlu, George Eliades idi.

[11] Wear Built Ships. Lloyd's Register of Shipping / Liste Des Armateurs et Des Directeurs- Gérants 1921-22

1883 yılında Türk ve Ermeni hissedarların kurdukları Hamidiye Şirketi ; Girit, Terrakki, Gülbahçe, Hürriyet, Musavvat, İstanbul, Güzel İzmir, Karşıyaka adlarını verdikleri vapurlarla Karşıyaka, Konak, Karataş, Alaybey, Osmanzade, Bayraklı, Pasaport, Salhane, Hastane, Karantina, Göztepe, Güzelyalı ve Reşadiye iskeleleri uğraklı olarak tarifeli seferlere başladı. Körfez içindeki deniz ulaşımında, Uşakîzâde Sadık Bey ve ortağı Bergamalıyan, Mahmut Celladedin Paşa, Zara Tahtayan da teklifte bulunmuşlardır. Sonunda bu imtiyazı Yahya Hayati Efendi aldı ve Hamidiye Şirketi 1884 yılında körfez içindeki hizmetlerine başladı. Körfezde de gemisi bulunan Jolly - Carmoly Company rekabet edemediğinden vapurlarını Hamidiye'ye satmıştır. 1921-22 Lloyd's Register arşiv kayıtlarında Hamidiye Şirketinin 1876 yapısı ve 165 grt. olan "Gülbahçe" isimli tek vapuru kaldığı belirtilmektedir. Bu belgede şirketin sadece bu vapurun görülmesi, LR tescilinde tek vapurun yer almasından da ileri gelmiş olabilir. LR 1921' de tespit edilen Official Numbar 14709 'da kayıtlı "Ekmet" isimli vapur 1908 Thomas Iron Wroks Ship Building & Engineering Co.Ltd. Londra inşa idi. 114 grt. olan bu vapur Boğaziçi'nde yolcu taşımacılığı yapmak üzere sipariş edilmişti. 4 genişlemeli Thomas Iron Works Shipbuilding & Enginering Co., Londra yapımı ana buhar makinesi 59 nhp. güç üretiyordu.

Debreli Mahmud Fuad ve Şurekası; Şamil - (Ex-Şahin, Ex-Ankara, Ex-Zambak, Ex-Olga, Ex-Lady Mostyn)

"Lady Mostyn" adıyla 1881'de John Readhead Co., South Shileds, Lawe Yards kızaklarında 171 Kızak No.2'su ile ile inşa edildi. Haziran 1881'de denize

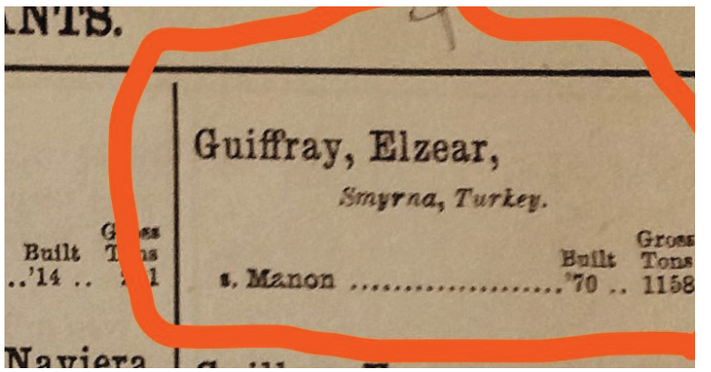

s. Louisiana .....'06 .. 4428

Fouad (Mehmod) & Frères,

Constantinople, Turkey.

50 s. Calafat .....'81 .. 709

Foucault, Claire,


Guiffray, Elzear,

Smyrna, Turkey.

Built Gross Tons

..'14 ..

Built Gross Tons

s. Manon .....'70 .. 1158

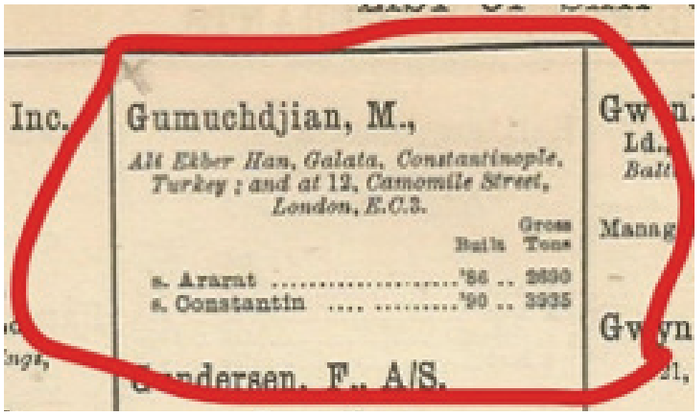
Naviera

indirilen "Lady Mostyn" 709 grt., 400 nrt., Tam boy: 200.3 ft., Genişlik: 27.3 ft., Derinlik: 15.0 ft. olup, 2 genişlemeli South Shields, John Readhead & Co. yapımı ana buhar makinesi 80 nhp. güç üretiyordu. (Register No. 84143) Temmuz 1881'de hizmete girdi. İlk armatörlük firması Liverpool merkezli R. Lewis & Co. idi ve Liverpool limanına tescil olundu. 1887'de Liverpool'dan J. Herbert Lewis satın aldı.1900'da Liverpool'dan Lady Mostyn Steam Shipping Co. Ltd (J.Edwards & Co.) satın aldı. 1907'de Spetzai'den Petzalis & Dounias satın aldı ve "Olga" adı verildi. 1912'de Braila'dan Petzalis & Dounias satın aldı ve "Calafat" adını verdi. Şubat 1916'da İstanbul'dan Debreli Fuad Bey satın aldı ve Ağustos 1916'da "Zambak" adını verdi. 1918'de İstanbul'dan İbranosyan Kumpanyası satın aldı ve "Ankara" adını verdi. Osmanlı Devleti Seferberlik koşulları gereği devlet hizmetinde iken Ekim 1920'de adı "Şahin" olarak değiştirildi. 25 Mart 1917'de İstanbul'dan Zonguldak'a cephane ve benzin yüklü olarak sefer yaparken Ağva önlerinde mayına çarptı ve kurtulmak için kıyıya bindirdi. 28 Mart 1917'de kurtarıldı. Kasım 1920'den Mart 1921'de kadar Milli Mücadele Kuvvetleri emrinde "Şamil" adıyla hizmette kullanıldı. 25 Ekim 1923'de Amasra'da karaya gitti ve battı.[12]

İzmirli Levanten Elzear Guiffray ve "Manon" vapuru

Fransız asıllı Levanten olan Guiffrey ailesi İstanbul'dan İzmir'e göç ederek tüm yaşamlarını İzmir'de devam ettirmiştir. Bu aileden Elizabeth Santi Lomaca ve oğlu André Chenir İstanbul doğumludur. Ailenin sonraki kuşaklarında sanatçılar yetişmiştir.

[12] Tyne Built Ships. Lloyd's Register of Shipping / Liste Des Armateurs et Des Directeurs- Gérants 1921-22.

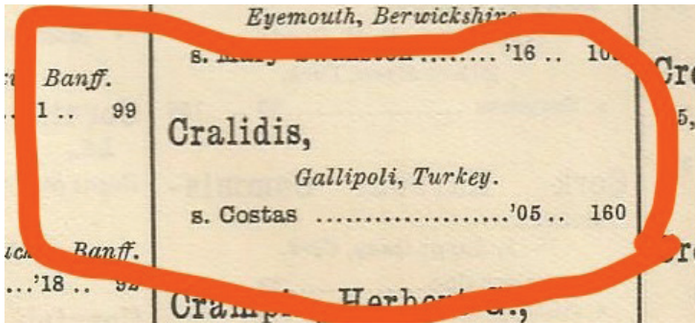


Guiffray ailesinden Fransız aktris Megali Noel (13 Kasım 1914 - 13 Ocak 1977) idi. Aileden sinema sanatçısı ve sinema sanatı koruyucusu Henri Langlois İzmir'lidir. Henri Langlois ile Georges Franju ve Jean Mitry 1936'da Cinémathèque Française'i (Paris merkezli bir sinema ve müze) kurmuşlardır. Henri Langlois, Gustave Joseph Langlois ve Anne Louise Braggiotti'nin oğluydu. Annesi aracılığıyla Braggiotti ve muhtemelen aynı zamanda Trabzon'daki İngiliz Konsolosu (1850 civarı) Frank Stevens (Adelaide Charnaud ile evli) bu aileden gelmektedir.

Elzear Guiffray'in sahibi olduğu "Manon" 1870 inşa 1158 grt., 720 nrt. yolcu / yük gemisi'nin ilk adı "Brunswick" idi. Satılmış ve "Magda - Stromboli" adı verilmiştir. 2 genişlemeli Davie Shipbuilding & RPG yapımı ana buhar makinesi 158 nhp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Birkenhead'den Laird Brothers idi.[13]



Ararat vapuru "Moyune" adıyla.



Galata, Ali Ekber Han'daki M.Gümüşciyan; "Ararat", "Constantin" vapurları

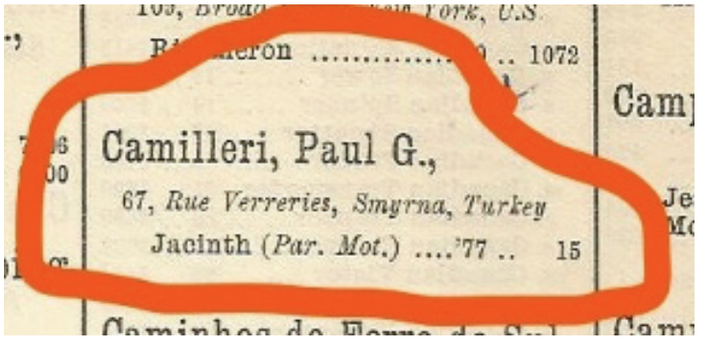
M.Gümüşciyan hakkında Türk Armatörleri Tarihi C.VII'de geniş bilgi bulunmaktadır.[14] Bu eserde 1921-22 yılına intikal etmiş armatörlük faaliyetine özet olarak değinilmektedir.

Sahibi olduğu gemilerden 1886 J.L. Thompson & Sons, sunderland inşa buharlı, pervaneli sac gövdeli yolcu / yük gemisi "Ararat"ın inşa adı "Moyune" idi. Satıldı ve "Shibato Maru" ve 1922'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devrinden sonra "Mahmud Şevket Paşa" adını aldı. M.Gümüşciyan 1910'da "Ararat"ı Trabzon limanına tescil etmiştir. Bu gemi Şubat 1935'de İstanbul Haliç'te sökülmüştür. M.Gümüşciyan'a ait ikinci vapur 1890 Nisan W.Dopford & Sons, Sunderland inşa 3935 grt., 2507 nrt. yük / yolcu vapuru"Constantin" Varna limanı kayıtlıydı.

Gelibolu'lu Cralidis ve "Costas" vapuru

Yerli adı Kralidis olmalıdır. Gelibolu'lu Kraldis'in "Costas" adını verdiği (Official Number: 13115) 1905 inşa buharlı, pervaneli, sac gövdeli 160 grt., 40 nrt. olan vapur Ansaldo inşa idi, İstanbul'da tadilat gördü. 3 genişlemeli Ansaldo yapımı buhar ana makinesi 38 nhp güç üretiyordu. İstanbul limanında tescil etmiş ve 1921'de Yunan bayrağına tescil olunmuştur. Gelibolu'da çoğunluk Rum ahalinin yaşadığı zamanın adıyla Krithia Köyü'nden olması düşünülebilir.

[13] Tyne Built Ships. Lloyd's Register of Shipping / Liste Des Armateurs et Des Directeurs- Gérants 1921-22.
[14] Osman Öndeş; "Türk Armatörleri Tarihi" İmeak Deniz Ticaret Odası ve Türk Armatörleri Birliği Ortak Yayını, Mayıs 2020, C.VII ;Lloyd's Register of Shipping / Liste Des Armateurs et Des Directeurs- Gérants 1921-22.

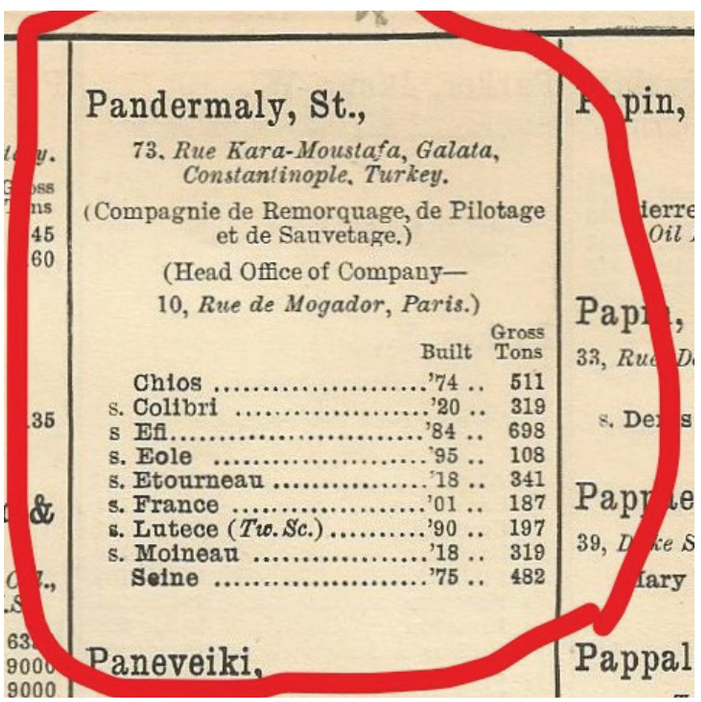


Camilleri, Paul G.,
67, Rue Verreries, Smyrna, Turkey
Jacinth (Par. Mot.) ....'77 .. 15

İzmir'den Paul G. Camillieri ve "Jacinth" vapuru

İzmir'de armatör, gemi kiralamacısı, gemi acentesi, yük simsarı gibi bilinen en etkin isimler; Mavrogordato, Sevastopoulo, Baltazzi. Hadji Davud Farkouh, Joly, Pandaleon (Pantaleon), Vapur Donatanı ve acentesi olarak (Rees, Sperco, Voutsina, Alevra); Sigorta şirketi olarak (Blackler, Carer, Rivens, Giovanof, Missir, Spartali); Bankacılık ve bankerlik olarak (Baltazzi, Pantaleon, Marcopoli, E. Keyser) adları ön sıralarda yeralır. Bu isimlerden bazıları armatörlüğe bir şekilde ortaklık yoluyla katılmışlardır. Buca (Burnabat)'nın tanınmış ailelerinden biri de Camillieri'lerdi. Bu ailenin reisi durumundaki Don Camillieri 1805 ve sonrasında Buca'da Presperian Kilisesini inşa ettirmiştir.

Paul G. Camillieri adına LR'de kayıtlı görülen "Jacinth" 1877 Duncan Kingdon inşa 115 grt., 80 nrt. bir açık deniz balık avlama gemisi idi. Kullandığı yakıt için LR'de "Parafin Motor" kaydı vardır ve İngiliz bayraklı idi.



Pandermaly, St.,
73, Rue Kara-Moustafa, Galata, Constantinople, Turkey.
(Compagnie de Remorquage, de Pilotage et de Sauvetage.)
(Head Office of Company—
10, Rue de Mogador, Paris.)

	Built	Gross Tons
Chios	'74	511
s. Colibri	'20	319
s Efi	'84	698
s. Eole	'95	108
s. Etourneau	'18	341
s. France	'01	187
s. Lutece (Tw. Sc.)	'90	197
s. Moineau	'18	319
Seine	'75	482

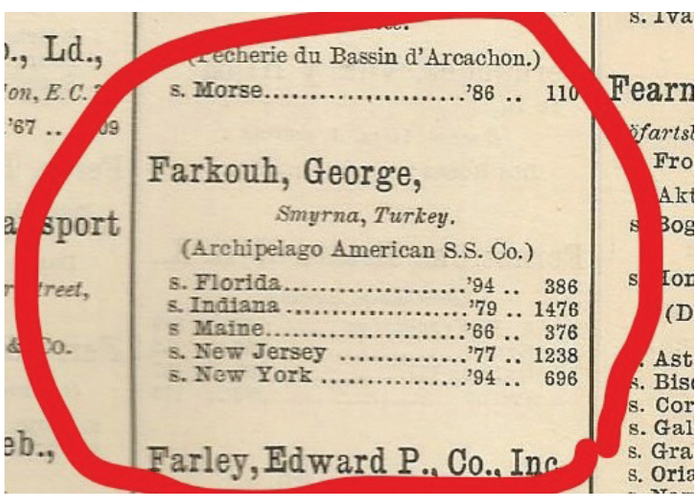
Paneveiki,

Galata, Kara Mustafa Sokak, No.73'den St.Pandermaly ve Compagnie de Remorquage de Pilotage et de Sauvetage'ın sahibi olduğu 9 römorkör

St.Pandermaly 1921-22 LR arşivinde "Chios", "Colibri", "Efi", "Eole", "Etourneau", "France", Lutece", "Moineau" ve "Seine" isimli yedekleme ve kurtarma römorkörlerinin sahibi olarak görünmekte ise de, bir yönüyle sahibi olduğu hisse itibarıyla merkezi 10, Rue de Mogador, Paris'te olan Compagnie de Remorquage de Pilotage et de Sauvetage'ın römorkörleri İstanbul'da olduğundan Galata, Kara Mustafa Sokak, No.73 aynı zamanda Osmanlı Devleti'ndeki adresi olmaktadır.

İzmir'li George Farkouh ve Archipelago American Steam Shipping Co.

Bu eserde George Farkouh'un römorkör armatörlüğüne dair bilgi bulunmaktadır. Ancak

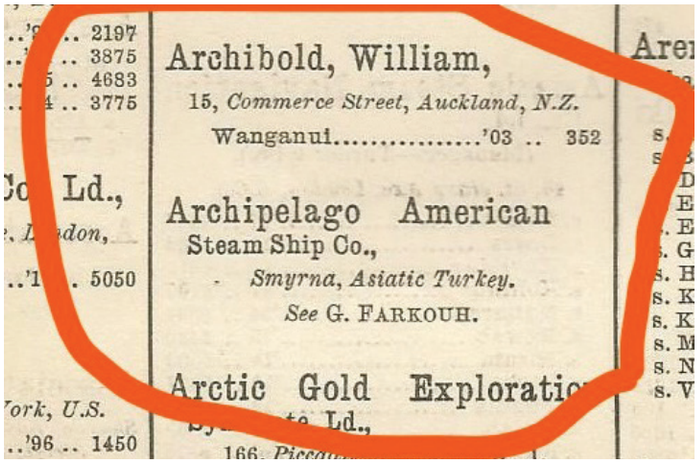


s. Morse.....'86 .. 110

Farkouh, George,
Smyrna, Turkey.
(Archipelago American S.S. Co.)

s. Florida	'94	386
s. Indiana	'79	1476
s Maine	'66	376
s. New Jersey	'77	1238
s. New York	'94	696

Farley, Edward P., Co., Inc



asıl ticarî faaliyet alanı armatörlüktü ve gemilerini ABD bayrağıyla Selanik, Osmanlı limanları arasında hertürlü vergiden ayrıcalıklı olarak çalıştırmayı başaranlardan biri olarak kayda geçmiştir.



Manizâde İbrahim Ethem firmasına ait başlıklı kağıt

J.A. Mango ve Manizâde Kaptan Hacı İbrahim Ethem

Birbirinden ayrı iki armatörlük firması, LR'de sadece ayni sütunu paylaşmaktalar. J.A. (Foscolo) Mango ailesi İstanbul Galata'da etkin gemi acentesi ve donatanı olduğu kadar, armatördüler. Gemileri 1899 inşa 4019 grt. "Byzantion" ve 1904 inşa 4432 grt. "Theone" idi. Bu şirket 49 Lime Street, London E.C. adresinden yönetilmekteydi.

Manizâde Kaptan Hacı İbrahim Ethem Bey 1888 inşa ve 166 grt. olan vapuruna "Keşkül" adını vermiştir. Bu vapurun ilk adı "Euxine" idi. J.F.Weddington & Co. Seacombe inşadır. Tam boy: 120.0 ft., Genişlik: 20.0 ft., Derinlik: 8.5 ft. idi. 2 genişlemeli J.F.Weddington & Co. Seacombe yapımı buhar ana makinesi 24 nhp güç üretiyordu.[15]

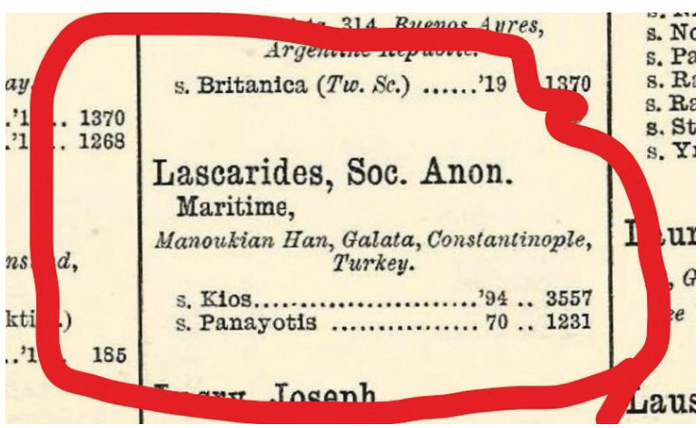


Galata'da Ömer Abed Han'da Michalos, Michael Nicolas

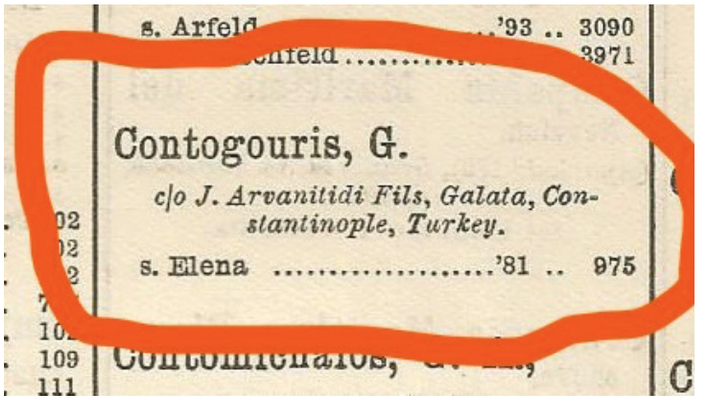
Michael Nicolas, Michalos, şirketi Galata'da Ömer Abed Han'da olan bir Osmanlı reayası armatör idi. Sahibi olduğu 1865 inşa 1002 grt. yolcu / yük vapuru "Antonios" Yunan bayraklıydı. Yunanistan'da kurulu olan armatörlük firması Michalinos Maritime & Commercial Co. Ltd'dir ve bu firmasına kayıtlı gemiler; 1902 inşa 3051 grt. "Marie Z. Michalinos", 1906 inşa 2947 grt. "Zinovia" yolcu / yük gemisidir. İngiltere'deki şubesi 159- 164 Gresham House, Old Broad Street, London E.C.2'dir.

Galata, Manukyan Han'da Lascarides, Société Anonyme Maritime

Galata, Kemankeş Karamustafa Paşa Mh. Halil Paşa



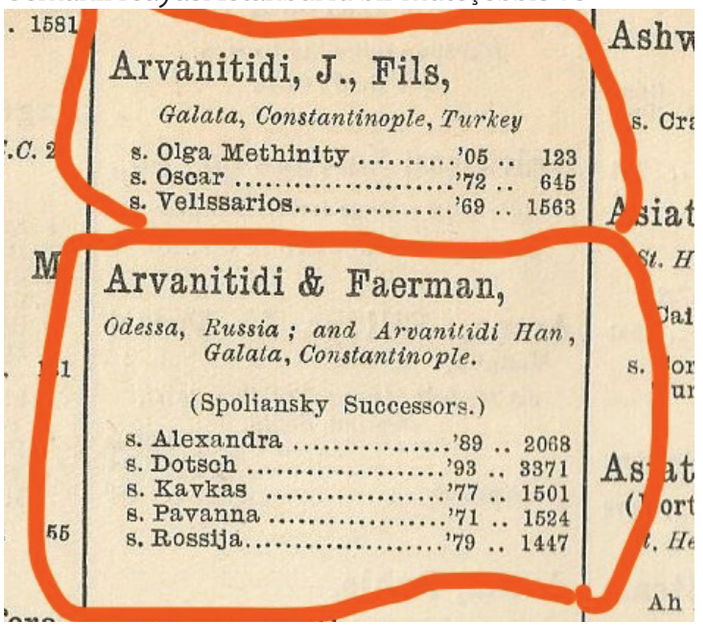
[15] Azim Bey'le Manzâde Hacı İbrahim Edhem Efendi Beyinde Mütehaddis Davaya Müteallikdir. Baskı Yeri: İstanbul Yıl: 1337 Miladi / Yıl: 1921 Matbaa: Karabet Matbaası. 6 Ağustos 1930 tarihli Cumhuriyet Gazetesi, Sf 4, 30 Temmuz 1930 tarihli Yarın Gazetesi.



Sokak'taki Manukyan Han'da Lascarides Société Anonyme'e ait vapurlardan şirketin LR'de kayıtlı görülen iki gemisinden "Kios" 23 Kasım 1893 Richardson, Duck & Co. Ltd. inşa 3557 grt. genel yük gemisi (İlk adı: Mikado) Yunan bayraklı idi. Societé Maritime Lascarides, Pire Limanı'na kayıtlıydı.1870 inşa 1231 grt. "Panayotis"in ilk adı "Olga" idi.1879'da "Paris Lambrindi", 1883'de "Ernesta Doscolo", 1897'de "Moldova", 1898'de yeniden "Ernesta Foscolo", 1903'de "Vassilis Olga", 1905'de "Vera", 1910'da "Panayotis" adını almıştır.

Galata'da J.Arvantidis Fils ortağı G. Contogouris

Osmanlı reayası İstanbul'lu bir müteşebbis ve



armatör olan J.Arvanitidis'den sonra kızları adına devam eden J.Arvantidis Fils şirketi'nin ortağı G. Contogouris de İstanbul, Galata'daki handa "Elena" isimli vapurun armatörlüğünü yapıyordu.

J.Arvanitidis Fils ve Arvaniditi & Faerman

J. Arvaniditi olarak yazılmasına karşın, Türkiye'deki kayıtlarda J. Arvanitidis olarak yazılıdır. LR'de şirketinin adresi "Galata- Arvanitidi Han" olarak geçmektedir. J. Arvanitidis ailesinin evi İstanbul Cihangir'de Heraclée Apartımanı idi. Bu apartıman Alman Hastahanesi aşağısındaki sırada yer alıyordu. Bu apartımandaki komşuları Bayan Perdikis, Ioannidis, Bayan Athanassiadis, Théodossiadis, İsaak Tchaoussoğlu, Michel Kaloyannidés idi.[16] J. Arvanitidis & Fils veya bazı kayıtlarda J. Arvanitidis Fils şirketine ait ağaç gövdeli yandan çarklı 2 genişlemeli Kirchaus yapımı 41 nhp güç üreten "Olga Methinity" Novorossisk tescilli olarak görülmektedir. 1872 inşa 645 grt. olan "Oscar" Odesa limanı tescillidir. 1869 inşa 1563 grt. "Velissarios", "Dotsch" adını verdiği 3371 grt., 2164 nrt. (Ex- Saint Giles) yolcu / yük vapuru da Odesa limanına kayıtlıydı. Şaşılacak bir bir örnek; "Velissarios" ismini verdiği 1869 C. & W. Earle, Hull inşa 1563 grt., 977 nrt. yolcu / yük vapurunun liman kaydı LR'de "Constantinople / Turkish" olarak belirtilmiştir. J. Arvanitidis & Fils ve Faerman ortaklığının "Alexandra", "Dotsch", "Kavkas", "Pavanna" ve "Rossija" isimli gemileri Rusya limanları kayıtlıdır. Bu örnek, Osmanlıda kapitülasyonların olumsuz etkileri açısından ele alınmalıdır.

Galata, Manukyan Han'da La Miniere Société Anonyme Ottomanne de Mines

Fransız kökenli olan bu şirketin resmi adı "Société Anonyme Ottomane des Mines de Karassou - Karasu Madenleri Osmanlı Anonim Şirketi"dir. 1876 yılında Balya madeninin işletilme hakkını doksan dokuz yıllığına Fransız "Riyol" şirketine veren Osmanlı Devleti, işletilecek madende sadece simli kurşun madeninin ihracı ihalesini yapmış, diğer madenlerin ihracını engellenmiştir. Balya madenleri Avrupalıların bildiği, dünyanın yeni yatırım alanı

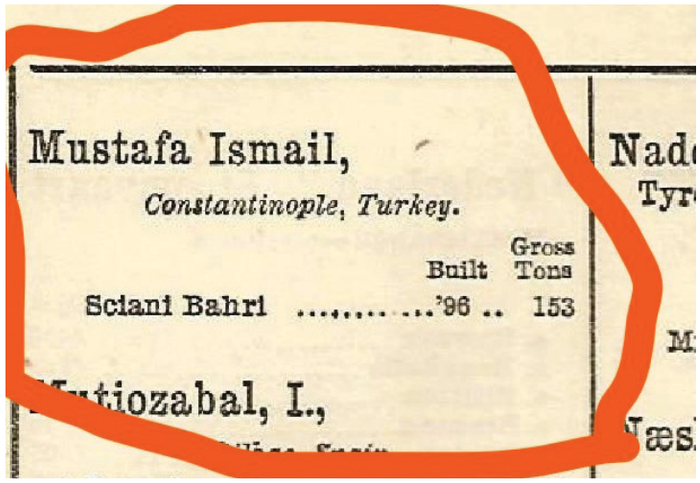
[16] Binnaz Tuğba Sasanlar; "A Historical Panaroma of an Istanbul Neighborhood: Cihangir from the Late Nineteenth Century to the 2000s / Bir Istanbul Semti'nin Tarihsel Panoraması; On Dokuzuncu Yüzyıl Sonundan 2000'lere Cihangir", Boğaziçi Üniversitesi - Atatürk İlkeleri ve İnkilap Tarihi Enstitüsü'nde Yüksek Lisans derecesi için tez, Eylül 2006.



olan bir maden halini almaya başlarken, bu sayede Osmanlı toprakları da o devre kadar tanık olmadığı kadar ilkleri Balya madenleri sayesinde görmüştür. İlk zamanlarda çıkarılan madenin nakliyesi deve, katır, araba ile yapılırken, daha sonra Balya'dan Palamutluk mevkiine kadar 62 km uzunluğunda ve 60 cm genişliğinde dar bir dekovil hattının yapıldığı bilinmektedir. Bölgeye kadar hayvanla çekilen dekovillerle nakledilen madenler buradan Akçay



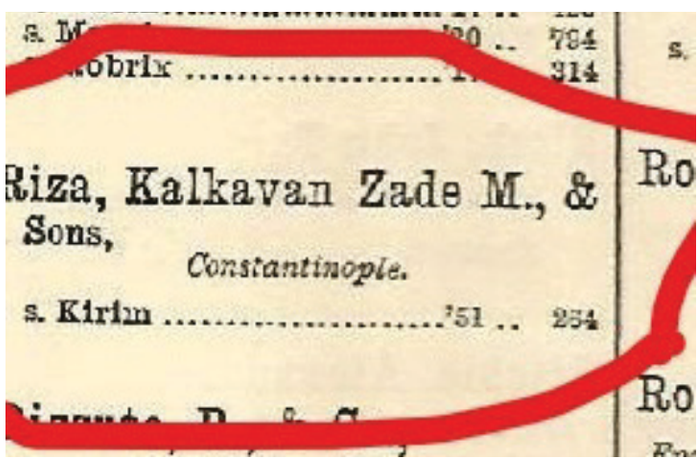
iskelesine arabalarla nakledilmiştir. Daha sonra ise ulaşımı hızlandırmak adına Palamutluk'tan Akçay iskelesine kadar demiryolu inşası Fransızların sahip olduğu "Balya Kara Aydın Şirketi" tarafından yapılırken, XIX. yüzyılda Osmanlı topraklarındaki demiryolu yapımında da en öne çıkan devlet Fransa olmuştur. Madenin işletildiği dönemde yaklaşık 200 km'lik demiryolu ağını bölgeye kuran Fransızlar, ayrıca Anadolu'daki ilk tren yolu olma özelliğine de sahip olan bu yolu Çanakkale Boğazı'na kadar uzatmışlardır. Önceleri Gönen üzerinden Bandırmaya taşınıp oradan gemilere yüklenilen madenler, 1800'lü yıllarla birlikte Akçay ve Edremit yolları kullanılarak



limanlara ulaştırılmıştır. Bunun yanında bazı vesikalara göre de ihraç edilen madenin Bandırma iskelesinden İstanbul'a taşındığı da anlaşılmaktadır. Lloyd's Register of Shipping kayıtları, bu şirketin "Tris Jerarchai" isimli 1881 inşa 1086 grt. bir yük vapurunun armatörü olduğunu göstermektedir.

Mustafa İsmail

LR 1921-22 kayıtlarında Mustafa İsmail adı 1896 inşa 153 grt. olan bir vapurla geçmektedir. Vapurun adı "Sciani Bahri" yazılı olmasına karşın, bir okuma hatası olmalıdır. Adı "Seyr-i Bahrî" olarak düşünülmüştür.



Kalkavanzâde M. Rıza ve Oğulları

LR kaydında yeralan "Kırım" vapuru, (Official Number: 20996) 1851 Glasgow (Tersane adı tespit edilememiş) inşa idi. İlk adı "Libau" olan 264 grt. çift direkli yolcu / yük gemisinin Tam boyu: 156.4 ft., Genişlik: 21.0 ft., Derinlik: 13.5 ft. idi. 2 genişlemeli Blackwood & Gordon / Port Glasgow yapımı ana buhar makinesi 42 nhp güç üretiyordu.

Galata, Toptaş Han'da A. Scanavides

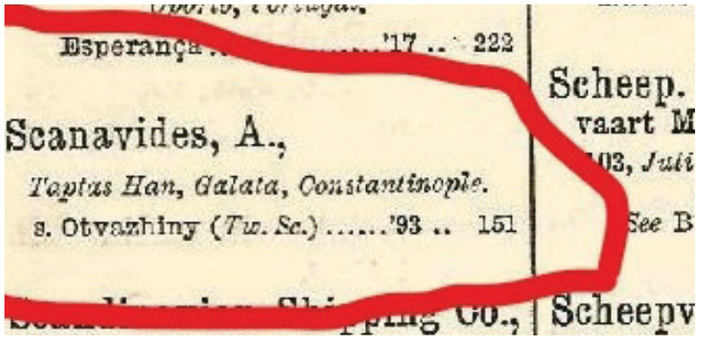
Osmanlı reayası A. Scanavides'in firma kaydı Galata, Toptaş Han'dır. Sahibi olduğu gemi çift pervaneli 1893 yapısı 151 grt. olan "Otvazniny" Rus gemi siciline kayıtlı idi.

Galata Gümrük Sokak 34'da E. F. Yannaghas

E.Yannaghas, Galata / Tophane Gümrük Sokak'taki firma adresi ve 1892 yapısı 785 grt. olan "Symeon" isimli bir yolcu / yük vapuru ile LR'de yer almaktadır. Bu vapur'da Pire limanına tescillidir.

Hacı Paşazâdeler ve Kefelizâde Abbbas Remzi Bey

25 Mayıs 1880 tarihinde Compagnie Générale Transatlantique, St. Nazaire (CGT, Cie. Générale d´Armements Maritimes- French Line) adına, İskoçya - Greenock, Scott Shipbuilding & Engineering Co. (John & Robert Scott) tersanesi Cartsdyke East

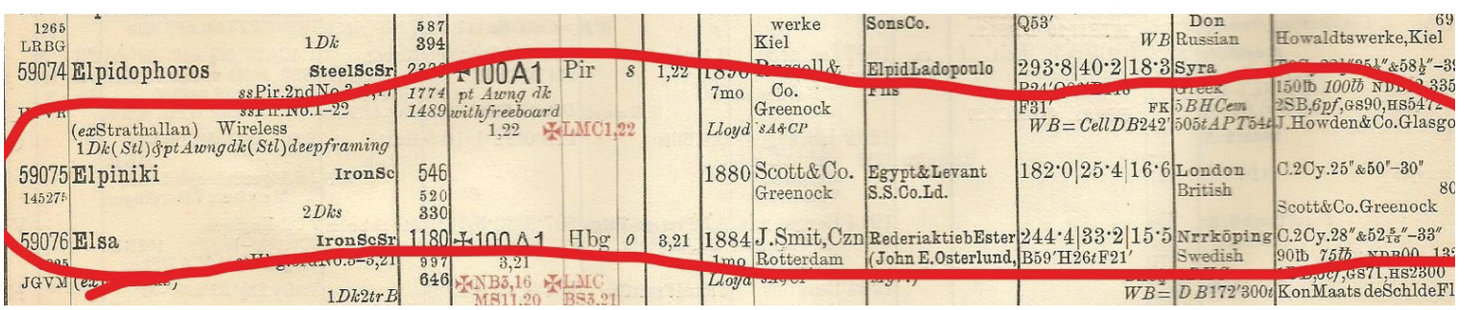


kızaklarında Kızak No. 196 ile inşa edilen (Official Number: 145275) "Dragut" isimli 522 grt., 318 nrt. yolcu ve yük gemisinin 2 genişlemeli Greenock Foundry Company yapımı ana buhar makinesi (1 x 2 cyl. compound engine, tek şaft, tek pervane) 80 nhp. güç üretiyordu. Tam boy: 182.0 ft., Genişlik: 25.6 ft., Derinlik: 16.8 ft. olan "Dragut" Saint Nazaire limanına Fransız bayraklı olarak tescil olundu.

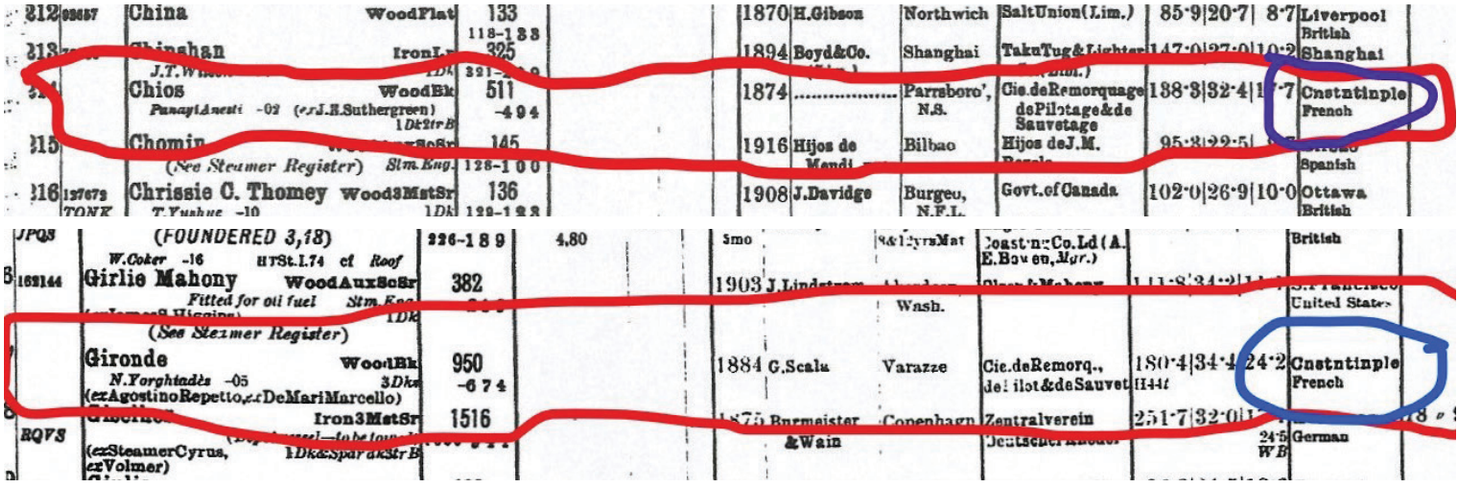
Compagnie Générale Transatlantique, St. Nazaire (CGT, Cie. Générale d´Armements Maritimes'in bu vapurun adını ayrıca Osmanlıca olarak baştarafa yazdırdığı belirtilir.

1907'de Livorno merkezli Carter & Del Corona Livorno satın aldı ve "Mafalda" adı verildi.

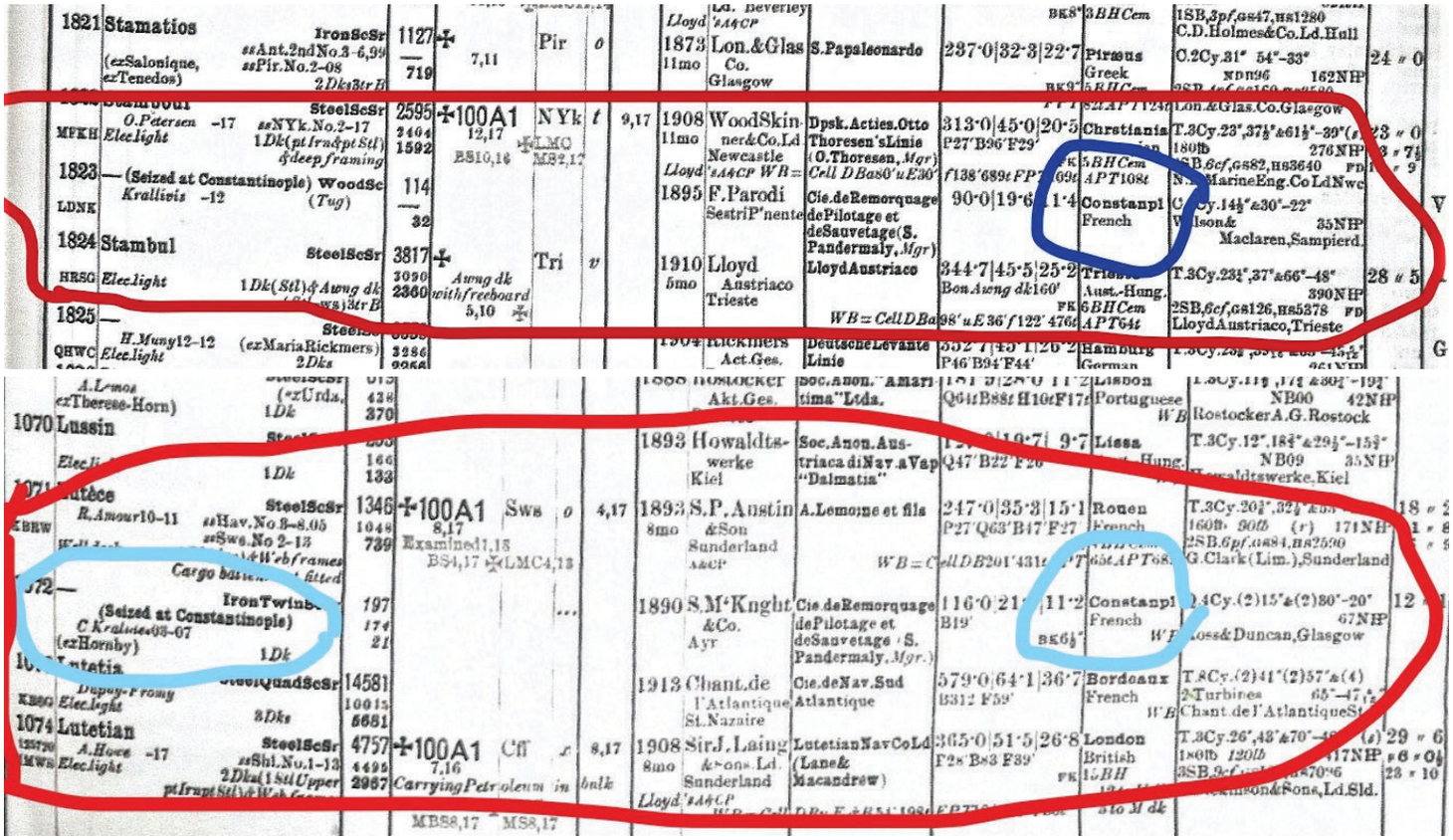
1914'de Pire'den M. Stratopoulos satın aldı ve "Argos" adı verildi. 15 Temmuz 1921'de İzmirli (Alsancak) Levanten Thomas Bowen Rees temsil ettiği Egypt & Levant Steam Shipping Co. Ltd. adına satın aldı ve Yunanca bir kelime olan"Elpiniki"- (Umutlu) adını verdi. Londra limanına tescil ettirdi. Ayni sene yapılan onarımla 546 grt., 330 nrt. Tam Boy:



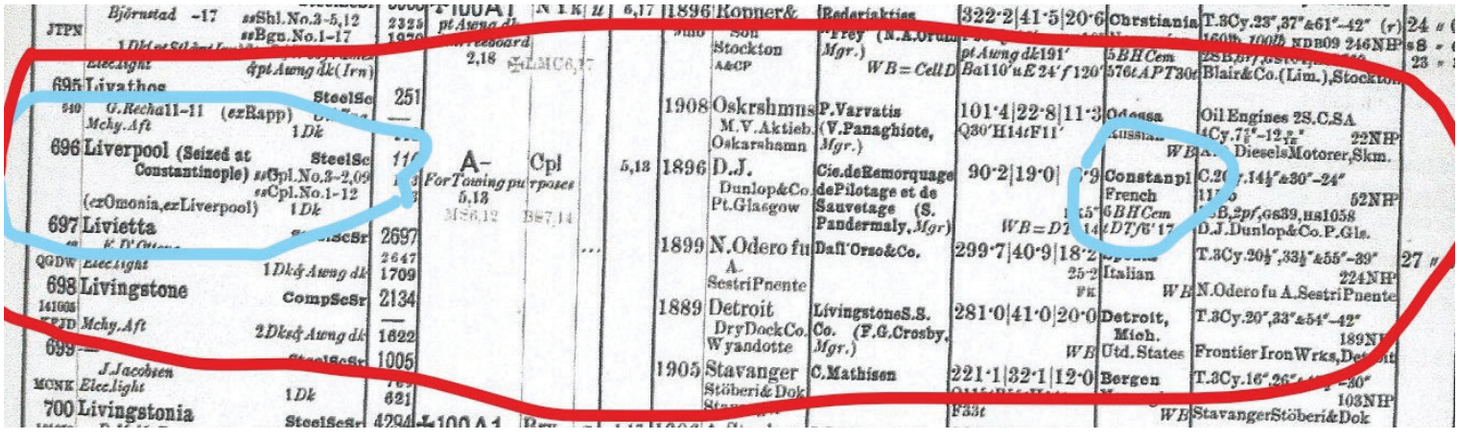
Wear Built Ships. Lloyd's Register of Shipping / Liste Des Armateurs et Des Directeurs-Gérants 1922-23'de "Elpiniki'ye ait sicil kaydı.



Lloyd's Register of Shipping 1918-1919'da "Chios" ve "Gironde" ye ait bölüm.



Lloyd's Register of Shipping 1918-1919'da "Stamboul" ve "Lutéce" isimli Fransız bayraklı römorkörlere ait bölüm. İkisine de elkonulmuş (Seized at Constantinople).



Lloyd's Register of Shipping 1918-1919'da İstanbul limanında Fransız bayrağı altında yedekleme yapan römorkörlerden "Liverpool" isimli Fransız bayraklı römorköre ait bölüm. Bu römorköre de 1914 sonrasında "Seized at Constantinople- İstanbul'da elkonuldu" kaydı var. 1918'de elkonulan römorkörlere bukez İtilaf Devletlerince elkonulmuş ve şirketlerine iade edilmiştir.

182.0 ft., Genişlik: 25.4 ft., Derinlik: 16.6 ft. olarak yenilendi.Thomas Bowen Rees, Elpiniki- Umutlu ile 1922'de İzmir ve çevresinden kaçmakta olan bir kısım Rumları Yunanistan'a taşıdı. Zaten kendisi de bir süre sonra Türkiye'den ayrıldı. Elpiniki'yi 1923'de İstanbul'dan Hacı Paşazâdeler ve Kefelizâde Abbbas Remzi Bey satın aldı ve"Hilal" adı verildi. 15 Mart 1931 günü Zonguldak'dan kömür yüklü olarak İstanbul'a seyrederken Kefken Burnu önlerinde karaya düşerek parçalandı.[17]

Cie. De Remorquage de Pilotage & de Sauvetage isimli Fransız gemi, mavna yedekleme (Römorkörcülük), Kılavuzluk ve Gemi Kurtarma Şirketi hakkında ileri sayfalarda çok geniş bilgiler bulunmaktadır. Bu şirketin römorkörcülük faaliyetlerinden önce ahşap yelkenli barko tipi gemilerle yine İstanbul limanı başta olmak üzere seferler yaptığı görülmektedir. Bu bölümde 1918-1919 yıllarını esas alarak bu şirketin sahibi olduğu römorkörleri hakkındaki bilgileri Lloyd's Register of Shipping 1918- 1919 kayıtlarından örnekledim.

Alfabetik seçersek; ilk örnek ahşap gövdeli 1874 inşa barko "Chios". Sicil kaydında "Constantinople" ve bayrağı "French" yazılı'.

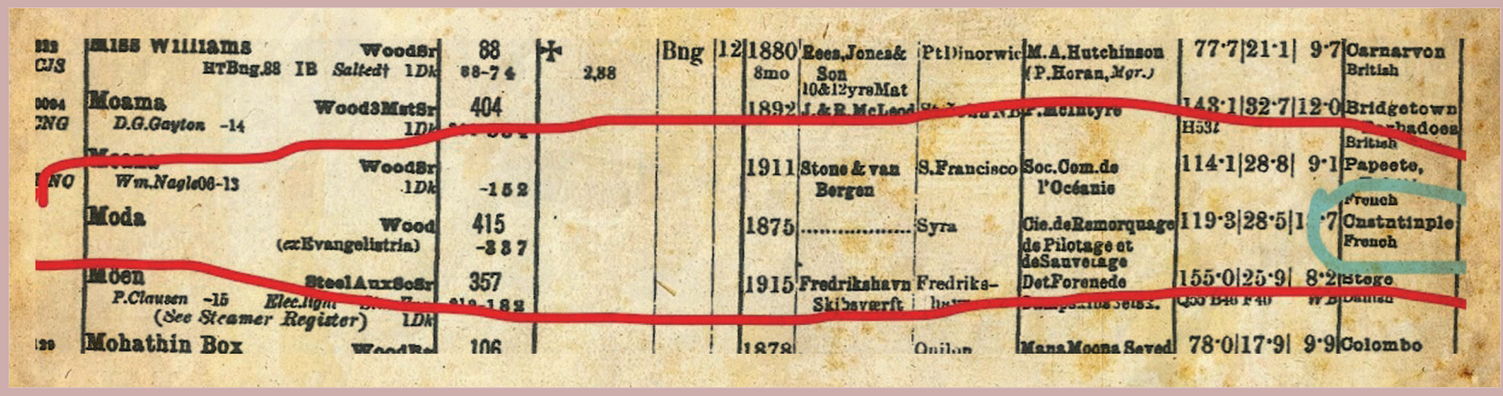
İkinci örnek ahşap gövdeli 1884 inşa barko "Gironde- (Ex- Agustino Repetto, Ex- De Mari Marcello"), Sicil kaydında "Constantinople" ve bayrağı "French" yazılı.'

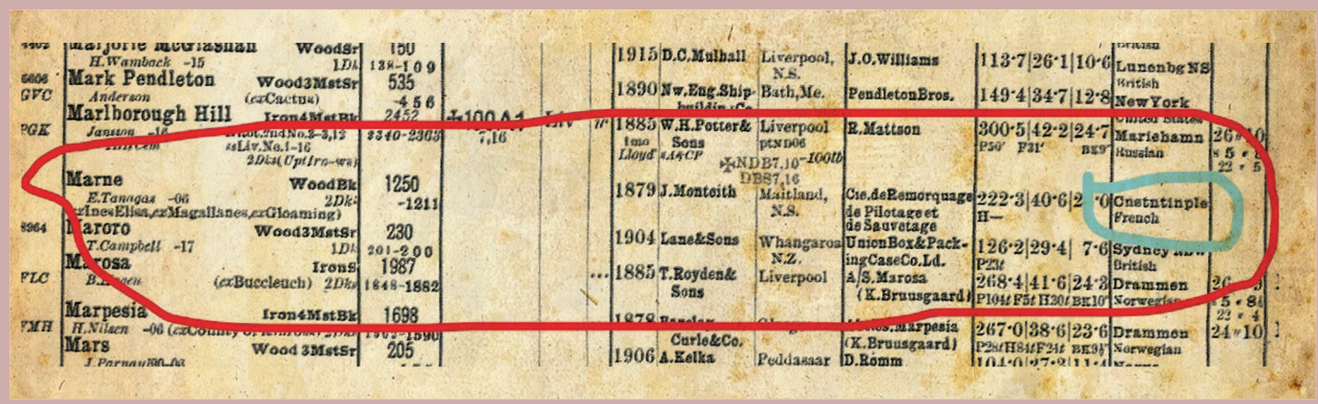
Üçüncü örnek ahşap gövdeli pervaneli 1895 inşa römorkör "Stamboul", Sicil kaydında "Constantinople" ve bayrağı "French" yazılı.' Ayrıca "Seized at Constantinople - İstanbul'da elkonuldu" kaydı var. Osmanlı Devleti adına 1914'den itibaren yabancı bayraklı olan birçok römorköre de el konulduğu görülüyor. Bunlardan bir diğeri yine bu şirkete ait "Eole". Adı değiştirilmeden hizmette kalmış!

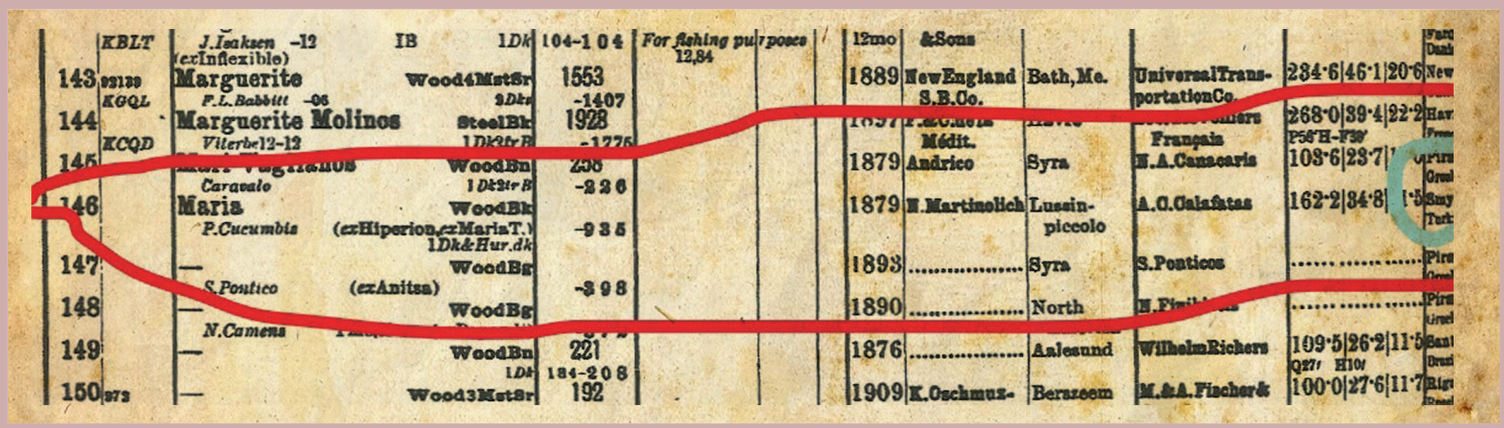
Üçüncü örnek; ahşap gövdeli pervaneli 1895 İtalya Sestri Pononte inşa römorkör "Stamboul". Sicil kaydında "Constantinople" ve bayrağı "French" yazılı.' Ayrıca "Seized at Constantinople- İstanbul'da elkonuldu" kaydı var. Osmanlı Devleti adına 1914'den itibaren yabancı bayraklı olan birçok römorköre de el konulduğu görülüyor. Bunlardan bir diğeri yine bu şirkete ait "Eole". Adı değiştirilmeden hizmette kalmış!

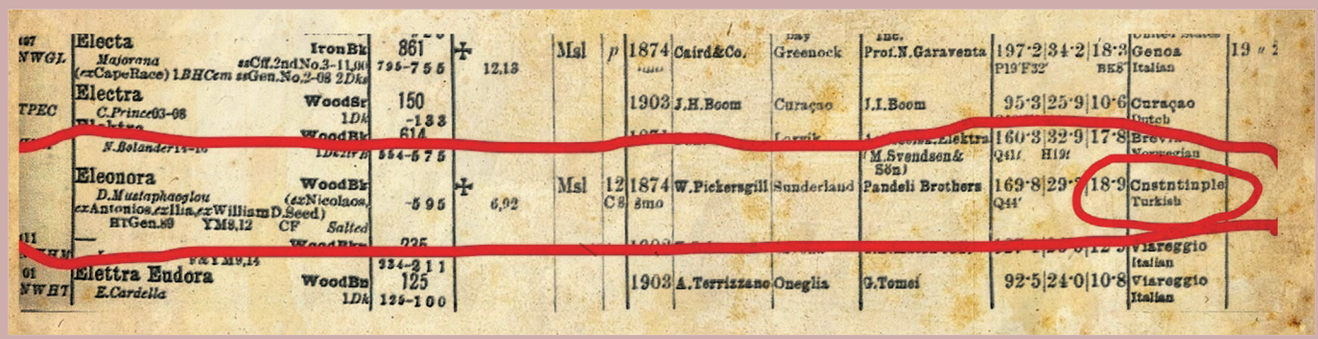
Dördüncü örnek; demir gövdeli çift pervaneli 1890 Glasgow , Ayr - S.M. Kught & Co. inşa römorkör "Lutéce", Sicil kaydında "Constantinople" ve bayrağı "French" yazılı. Ayrıca "Seized at Constantinople- İstanbul'da elkonuldu" kaydı var.

[17] Scotland Built Ships. Lloyd's Register of Shipping / Liste Des Armateurs et Des Directeurs- Gérants 1921-22. Osman Öndeş; "Vapur Donatanları ve Gemi Acenteleri Tarihi", VDA Yayını, 2002.

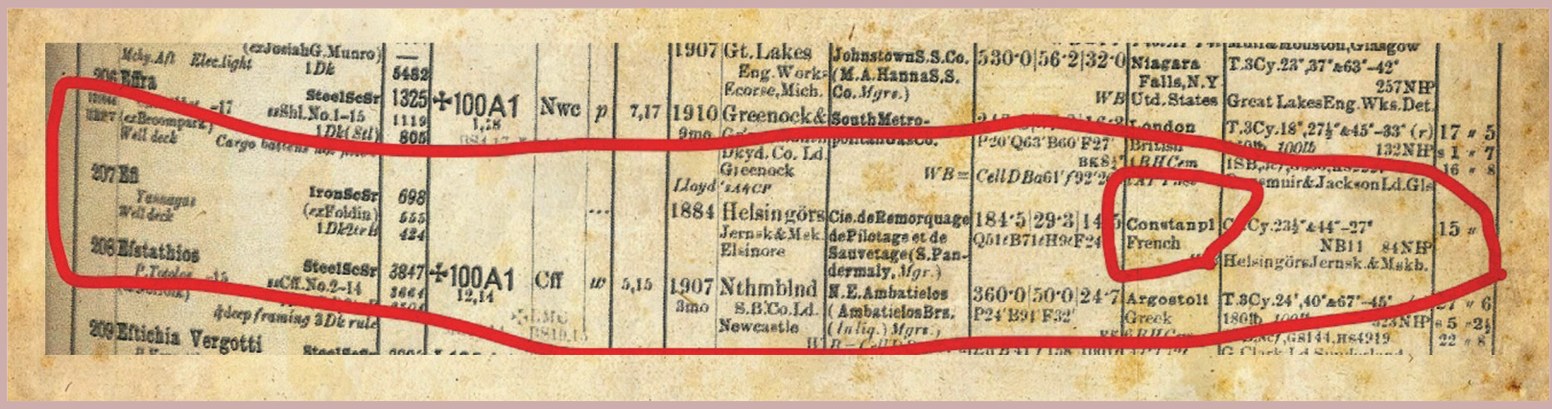


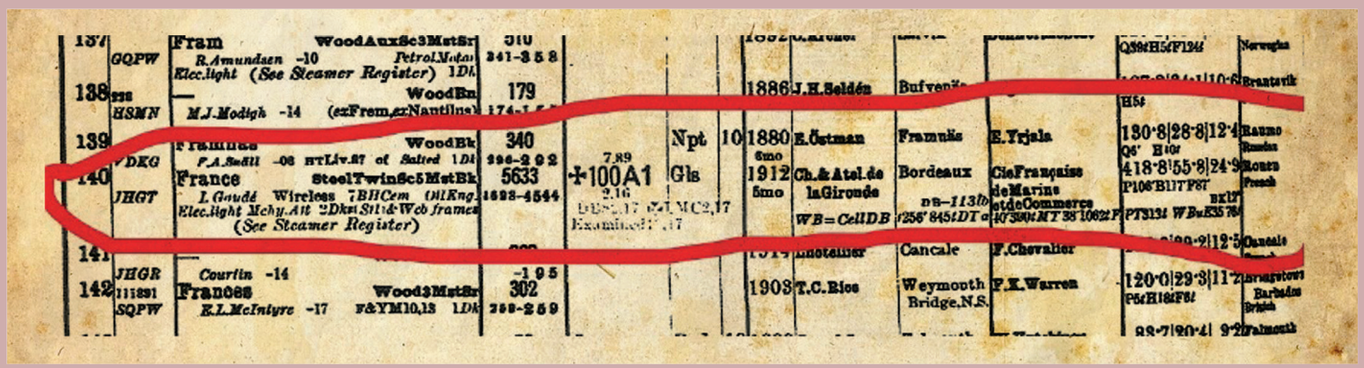


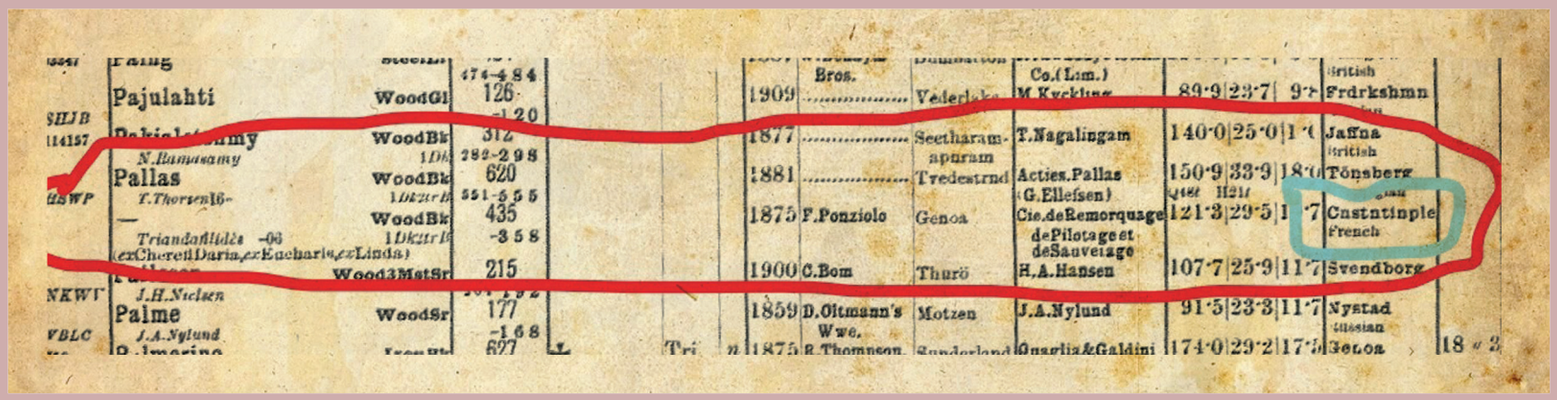


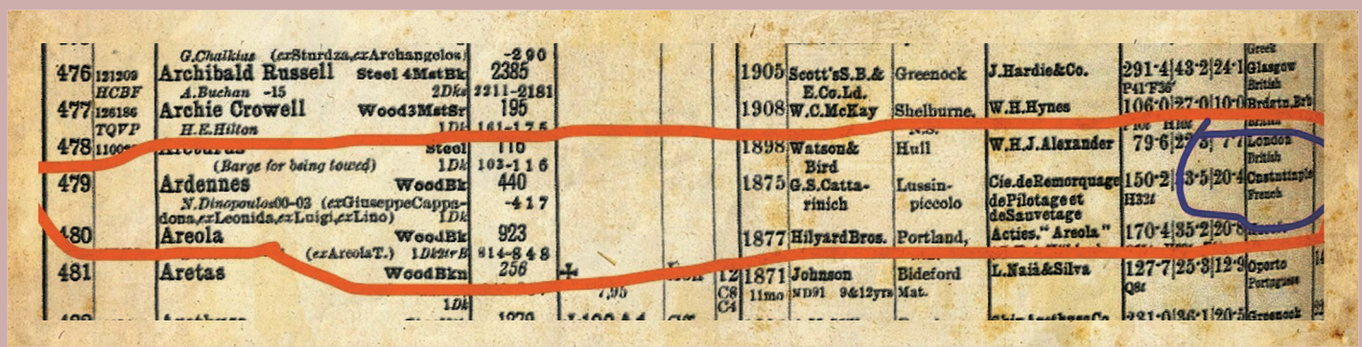


.Cie. De Remorquage de Pilotage & de Sauvetage e ait 1875 inşa "Moda" – (Ex- Evangelistria) Fransız bayraklıdır ve kaydında "Constantinople" yazılıdır.
.Cie. De Remorquage de Pilotage & de Sauvetage e ait 1879 J. Monteith inşa ahşap iki direkli barko "Marne" - Ex- Ines Elise, Ex-Magellanes, Ex-Gloaming) Fransız bayraklıdır ve kaydında "Constantinople" yazılıdır.
.Cie. De Remorquage de Pilotage & de Sauvetage e ait 1879 inşa ahşap tek direkli barko "Maria" - Ex-Hiperion, Ex-Maria T.) Fransız bayraklıdır ve kaydında "Constantinople" yazılıdır.
.Cie. De Remorquage de Pilotage & de Sauvetage e ait 1874 inşa "Eleonora" – (Ex-Antonios, Ex-Ilia, Ex-Wlliam D.See) İstanbullu reaya Pandeli Kardeşler'e aittir ve Türk bayraklıdır ve kaydında "Constantinople" yazılıdır.









.Cie. De Remorquage de Pilotage & de Sauvetage e ait 1884 Helsingors-Jernsk & Mek. Elsinore inşa "Efi" Fransız bayraklıdır ve kaydında "Constantinople" yazılıdır.
.Cie. De Remorquage de Pilotage & de Sauvetage e ait 1912 Chantiere & Atelie de la Gironde inşa sac gövedeli pervaneli beş direkli barko "France" Fransız bayraklıdır ve kaydında "Rouen" yazılıdır.
.Cie. De Remorquage de Pilotage & de Sauvetage e ait 1875 F. Ponzillio inşa ahşap tek direkli ahşap barko "Pallas" – (Ex-Şerefi Derya, Ex-Eucharis, Ex-Linde) Fransız bayraklıdır ve kaydında "Constantinople" yazılıdır.
.Cie. De Remorquage de Pilotage & de Sauvetage e ait 1875 G.S. Cattarinich inşa "Ardennes" - (Ex-Guiseppe Cappanona, Ex-Leonia, Ex-Luigi, Ex-Lino) Fransız bayraklıdır ve kaydında "Constantinople" yazılıdır.

Beşinci örnek; sac gövdeli çift pervaneli 1899 Sestri Pononte inşa römorkör "Liverpool". Sicil kaydında "Constantinople" ve bayrağı "French" yazılı.' Ayrıca "Seized at Constantinople- İstanbul'da elkonuldu" kaydı var.

Bunlar uluslar arası resmî kayıtlar. Açık şekilde 1918-1919 yıllarında İstanbul limanında "Kartal" isimli bir römorkörün olması hayal bile edilemez. Hepsi yabancı bayraklı ve hepsi yabancı mürettebatla donatılmış durumda! Bu felaket tablo ancak Kapitülasyonların - Memâlik-i Osmaniye'de Ecnebilerin Hâiz Olduğu İmtiyazâtın kaldırılması olan "Asıl Kurtuluş Günü" ile sona erecektir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun son yüzyılından Cumhuriyet'e kadar rakipsiz derecede en büyük gemi yedekleme, gemi kurtarma şirketi Malta asıllı İngiliz armatör / müteşebbis Alfred Charles Grech, William Grech idi. Bu şirketin bağlama limanı Çanakkale ve Gelibolu idi. Zamanla İstanbul limanında da gemi yedeklemesi yaptılar. "Alfred Charles Grech, William Grech" bu eserde hatıratıyla ve aile fotoğraflarıyla anlatılmıştır.

XIX. Yüzyıl ortalarından başlayarak kılavuz kaptanlığı ve kılavuzluk hizmetlerini bir yasayla düzene koymaya çalışan "Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası" bu çabalarını aralıksız sürdürmüşlerdir. İstanbul Limanıyla, Boğazlarda ve Marmara Havzasında ilk kılavuzluk ve römorkör teşkilatını Osmanlı Bahriyesi subaylarından Emekli Güverte Yarbay Süleyman Nutku kurmuştur. Onun durmadan anlatmak istediği İstanbul Limanı ile Boğazlar'da gemilere kılavuz kaptan verilmesinin öncelikle seyir ve çevre güvenliği açısından kaçınılmaz olduğuydu. Ancak bıkmadan usanmadan yıllarca mücadele vermiştir. İlk Kılavuzluk ve Römorkörcülük Nizamnamesi ancak 12 Aralık 1914'de hazırlanmıştır. Yine de bu senelerde imkansızlıktan dolayı römorkör yerine filikayla gemilere gitmeye çalıştıklarından, iki adet mürekkep hokkasıyla, iki adet kılavuz sandalı için tahsisat verilmemesinden yakınır durur.

Galata Rıhtımlarında Ayakbastı Vergisi uygulanırdı. İngiliz Ticaret Odası'nin 1908 yılına ait yayınlarında vapur donatanları ve acentelerinin gayretlerini de kapsayan birkaç haberle karşılaştım; Haberlerde İstanbul'a giderek artan sayıda stimli turist gemilerinin gelmekte olduğu belirtilerek, Almanların İngiliz turist gemileriyle rekabet içinde oldukları işaret edilerek şöyle denilmekte; "Geçenlerde 8,220 tonluk Grosser Kurfurst, turistlerin rahatlığı uğruna Ayakbastı Vergisi'ne rağmen Galata rıhtımına yanaştı. Bu şirketin yolcular nezdinde itibarı adına da övünülecek bir karar oldu. Rıhtımda gemiyi seyredenler "Nekadar heybetli.." diyerek hayranlıklarını ifa ettiler. Diğer taraftan 10,062 grostonluk İngiliz turist gemisi Arabic, ayakbastı vergisini vermemek için şamandıralara bağladı. Böyle açıkta kalışı şirketin reklamı olmadığı gibi, halkın dikkatini de çekmedi. Ayakbastı Vergisi'nin çok fahiş oluşu şikayetlere neden olmasına rağmen, İngiliz bayraklı Arabic, Dunattor Castle ve Vectis ile diğerlerinin Alman rakiplerimizle rekabet edebilmeleri için yolculara aynı kolaylıkları sağlaması gerekir deriz."[18]

Türk deniz ticareti toplumu gemi işletmeciliğinde çok zor koşullarda alabildiğine çok yaşlı gemilerle bayrak göstermeye çalışırken, çok daha özellik ve sermaye isteyen gemi yedekleme, gemi kurtarma alanında var olamazdı, olamadı. Fenerler İdaresi ise zaten İngiliz firmasına verilmişti ve çok özel bir meslek alanı gibi görülmekteydi! İstanbul limanındaki şamandıralar İngiliz, Fransız, Avusturya ve Alman firmalarına aitti. Kılavuzların büyük çoğunluğu yabancılardan oluşmasına karşın, zamanla bir sınırlama getirildiği de görüldü.

Niğde, Ömer Halisdemir Üniversitesi, Atatürk

[18] Osman Öndeş; "On appeal From to Supreme Consular Court of Constantinople (In Vice Admiralty)-No.25 1897".Osman Öndeş arşivi.
[19] Derya Geçili; "Osmanlı Devleti'nde Boğazlarda Kılavuz Kaptanlık"- KTÜ- Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Dergisi Yıl: 7, Sayı: 13, Haziran 2017.
[20] Derya Geçili;"Esfar-ı Karibe ve Baide Tüccar Sefâini Süvarileriyle İkinci ve Üçüncü Kaptanlarının ve Liman Sefâini ile Yat Kaptanlarının İmtihanlarına Aid Programdır. Matbaa-i Bahriyede Tab' olunmuştur. 14 Teşrîn-i Sâni 1325.", a.g.m.

İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölümü Öğretim Görevlisi Derya Geçili, günümüze dek Osmanlı Harp ve Ticaret Bahriyesi kavramında birbirinden değerli araştırmaları yanında, Osmanlı'da gemi kılavuzluğu hizmetleri konularında önemli bir makale yayınlamıştır.[19]

"Köprülerden geçecek olan yabancı gemilerin de kılavuz alma zorunlulukları 1895 senesinde sefaretlere tebliğ edilmiştir. (BOA, Y.MTV, 255/160) Bu konu ile ilgili elçiliklere yabancı gemilerin limandan kılavuz almadıkça köprülerden geçmelerine ruhsat verilmeyeceği hakkında tebligat gönderilmiştir. Bu tebligat üzerine Yunanistan ve Felemenk elçilikleri, kılavuz alınmadan boğazlardan Osmanlı Devleti'nde Boğazlardan Kılavuz Kaptan almadan sorunsuz geçilebileceğini belirten bir yazı ile bu duruma itiraz etmişlerdir.[20]

"Elçiliklerden gelen bu itiraz üzerine gemilerin kılavuzsuz olarak köprülerden geçişinin tehlikeli bir hal teşkil ettiğine dair bir yazı hazırlanmıştır. Bu yazıya göre; gemilerin kazalarda uğradıkları hasardan dolayı karşılamak zorunda oldukları tazminatın derecesi göz önüne alındığında, kılavuz ücreti önemli bir yekûn teşkil etmiyordu. Boğazlardan geçen gemilere uygulananlar göz önüne alındığında Avrupa'da bu ücret oldukça az kabul edilebilirdi. (BOA, ŞD, 8/9) Boğazlarda, zararları tahsil edilememiş kazalar oluyordu. Gemilerin, kazalardan dolayı ödeyecekleri tazminata nispeten, kılavuz ücreti gayet az bir ücretti. Gemiler kılavuz almamakta ısrar ederlerse durum, Bahriye Dairesine bildirilerek gerekli tedbirler alınmıştır. (BOA, HR.HMŞ.İŞO, 181/53) Boğazlarda kılavuzların göreve başlamasından sonra dış ticaret gemileri, kılavuz olduğu halde kazaya uğrasalar da, hasar liman dairesi tarafından ödenmiyordu. Tuna ve Süveyş Kanalları gibi dar boğaz ve limanlarda olan kazalarda kılavuzlar mesul tutulmamıştır. Süveyş Kanalı'nda kılavuzlar kanala dair kazandıkları bilgi ile tecrübelerini anlatarak kaptanlara yol göstermişlerdir. Kılavuzlar, bütün gemilerin makineleri, hareketleri, durması kalkması veya diğer konular hakkında tam bir bilgi sahibi olamazlardı. Geminin idare ve manevrasından ileri gelen her çeşit kazanın mesuliyeti kaptana ait olmalıydı.



XIX. Yüzyıl İstanbul limanında, yelkenli ticaret gemilerinlerden, yandan çarklı ve pervaneli römorkörlerden, sandallardan oluşa mahşeri bir kalabalık. Kaynak: Sebah Joallier.

Seyr-i sefain ve İdare-i mahsusa vapurlarının köprülerden giriş çıkışları için çok uzun yıllardan beri kılavuz almalarının zorunluluğu hakkında ciddi teşebbüslerde bulunulmuştur. (BOA, HR.HMŞ.İŞO, 181/53, 24 Ocak 1895)

Boğazlarda Kılavuz Kaptanlık için Aranılan Şartlar

1895 yılında boğazlarda römorkörlerle gemi çekmek, kılavuzluk hizmetleri ve gemi işletmek amacıyla Fransız Römorkörcülük, Kılavuzluk ve Kurtarma Şirketi kurulmuştur. Bu şirket, kazaları en aza indirmek, boğazlardan geçecek gemilere deneyimli kılavuzlar temin etmek amacıyla kurulduğunu açıklamıştır. Kılavuzların idaresi, görevleri ve seçilmeleri ile ilgili şirket tarafından bir talimatname yayınlanmıştır. Bu talimatnameye göre, boğazlarda kazalara engel olabilmek için istihdam edilecek kılavuz kaptanlarda bazı şartlara dikkat edilmiştir (BOA, ŞD, 8/9, 26 Ağustos 1895).

"Kılavuzun bulunduğu sandalın baş gönderi üzerine çekecekleri kılavuz flaması uzak bir mesafeden kolaylıkla fark edilebilmeliydi. Kılavuz almış olan geminin baş gönderine "Bu gemide kılavuz var" anlamında kılavuz flaması toka edilirdi. Geceleri ise kılavuz bulunan gemi ufkun her yerinden görünecek şekilde beyaz fener toka ederdi.

"Gemilerde kılavuz kaptanlarının, yelkenli gemilerin bağlanması ve zamanında hazırlanması konusunda uygunsuz davrandığı haberi gelmiştir. Bu duruma karşı liman reisi kayıtsız davranmıştır. Kontrol şubesi müdürünün şikâyet etmesi üzerine bir inceleme yapılmasına karar verilmiştir. Bu inceleme sonunda, kılavuz gemisinin her zaman hazırda bekletilmesine ve Boğazdan çıkacak gemileri yedeğine almasına dikkat edilmiştir. (BOA, DH.EUM.SSM, 315/38, 14 Ekim 1903).

"Kılavuzların Boğazlarda usulsüz davranışlarına karşı şikâyetlere oldukça dikkat edilmiş ve kontrol altında tutulmalarına çalışılmıştır. 30 Aralık 1900 tarihinde İstanbul'da iskelelerde kılavuz sandallarıyla yolcu nakledilmekte olduğuna dair zaptiyeye bir ihbar yazısı gelmiştir. Konu Bahriye Nezareti'ne havale edilerek incelenmeye alınmıştır. Bunun üzerine, kılavuzların İstanbul limanlarına yolcu ve eşya nakletmelerinin yasak olduğuyla ilgili bir uyarı yazısı yazılmıştır. Kavak ile Meram İskelesi, Yenikapı, Fenerbahçe ve Üsküdar gibi limanlar, memurların kontrolü altına alınmıştır. Boğazlarda yabancı kılavuzların dikkatsizliği ile kazalar yaşanabiliyordu. Bir İngiliz kılavuz, Boğazlarda bir çarpışmaya neden olmuş ve büyük bir hasar meydana gelmiştir. Bu kazaya rağmen İngiliz görevinden alınmamış sadece görev yeri değiştirilerek Şirket-i Hayriye'nin İstanbul Limanı'nda kılavuzluk etmeye başlamıştır. Bu gibi yaşanan kazalar boğazlarda, tersanede uygun bir ücretle devlet tebaasından kılavuzların istihdam edilmesini zorunlu kılmıştır. (BOA, Y.MTV, 255/160, 10 Kasım 1903)

"Boğazlardan geçen gemilerin çoğunluğu yabancı ticaret gemisi olduğundan kılavuzların yabancı lisana aşina olmaları gerekiyordu. Bu nedenle 25 yabancı kılavuz ve sandalcının yerine diplomalı 30 Müslüman Osmanlı tebaası kılavuz ve sandalcı görevlendirilmiştir. Bu kılavuzlardan vazifesi sırasında hata yapanlar görevlerinden alınacağından kadro açığına sebebiyet vermemek için usulüne göre imtihan edilmişlerdir. İstihdam edilmiş olan bazı kılavuzlarda yetersiz olduklarından ihraç edilerek yerlerine ehliyetli olduğuna karar verilenler getirilmiştir.

"Boğazdan karşı tarafa geçen gemilerin çoğu tüccar yabancı ülke gemisi oldukları için istihdam edilen kılavuzların Boğazlardaki seyir kullarını bilmeleri gibi, özellikle İngiliz, Fransız veya Rum lisanlarından mutlaka birine de aşina olmaları şarttı. Boğazlarda kılavuzluk görevi kuşkusuz çok büyük bir öneme sahip olduğu için bu vazifenin bir takım kimselerin ellerinde kalması kılavuzluktan beklenilenlerin tam olarak temin edilebilmesine de engel teşkil edebilirdi. (BOA, ŞD, 8/9, 26 Ağustos 1895)

"Boğazlarda kılavuzluk için bazı şartlara bağlı

olarak 1910 senesinde Kâmil Beyzâde Mehmet Ali ve Deniz Ticareti kaptanlarından Emin Beyzâde Sami Beyler bir tezkereyle 30 senelik bir imtiyaz talebinde bulunmuşlardır. Ankolo Polos isimli bir şahıs da bu imtiyaza talip olmuş, fakat Boğazlardaki seyir güvenliğinin özel firmalara bırakılması sakıncalı görüldüğünden bu talepler olumuz cevaplandırılmıştır.

Derya Geçili'nin makalesi "Osmanlı Devleti'nde Boğazlarda Kılavuz Kaptanlık" başlığını kılavuzluk, römorkaj (gemi yedekleme) ve gemi kurtarma hizmetleri bütünüyle yabancılara ait olduğunu da göstermektedir. Nitekim 1895'de kurulmuş olan "P.R.S.- Tug Pilotage and Salvage Co.Ltd." in şirket başlığında yer aldığı üzere Boğazlarda sadece gemi yedekleme ve kılavuzluk hizmeti vermeyi değil, ayni zamanda gemi kurtarma hizmetlerini de amaçlamaktaydı ve bu koşullarda kurulmuştur. Bu husus makaledeki "1895 senesinde Fransız Römorkör, Kılavuz ve Kurtarma Şirketinin tarifesine göre kılavuz kaptanların ücretleri aşağıdaki gösterilmiştir (BOA, ŞD, 8/9)" ifadesinde yer almaktadır. (Derya Geçili.a.g.m.)[21]

Denizcilik dünyasının dışında olan ve ola ki bu eseri okuyacak olan bazı okurlar için kısaca bilgi vermek zorundayım; En yalın ifadesiyle "Römorkörler"

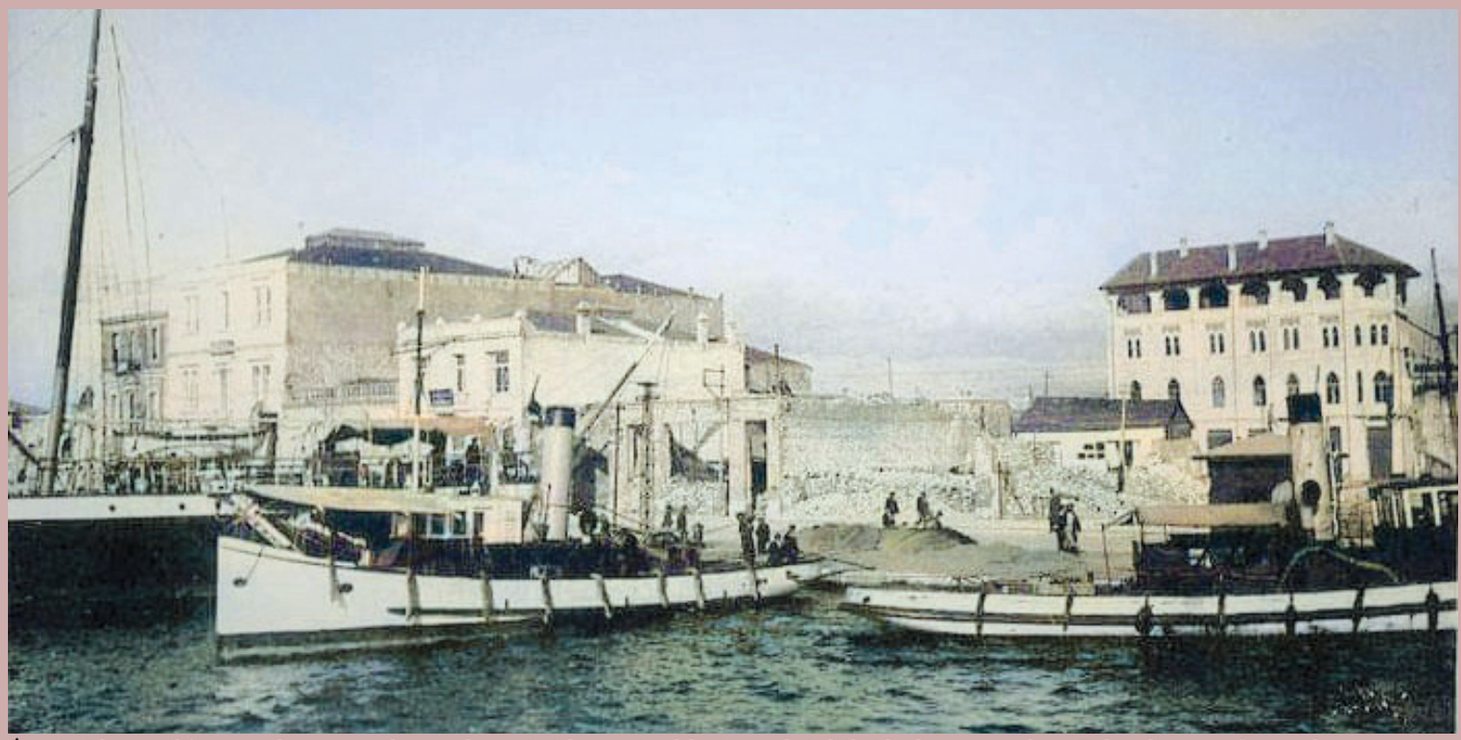


İstanbul limanındaki yedekleme römorkörlerinin tamamı İngiltere'nin Upon-On-Tyne bölgesindeki tersanelerde ve aynı zamanda Glasgow Clyde tersanelerinde inşa edilen ahşap, demir gövdeli, sac gövdeli, yandan çarklı veya pervaneli römorkörler idi. Sahipleri daima İngilizler olmuştur. İngiltere'de yolcu taşımacılığının başlangıcı da yandan çarklı römorkörlerle başlamıştır. Bu römorkörler yani zamanda yedekleme işlerinden de çalıştırılmaktaydılar. Fotoğraf: Salıpazarı rıhtımında emre hazır bekleyen muş, sandallar,vapurlar ve yandan çarklı römorkör. Fotoğraf: Abdullah Fréres, 1890.

[21] Derya Geçili; "Osmanlı Devleti'nde Boğazlarda Kılavuz Kaptanlık"- KTÜ- Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Dergisi Yıl: 7, Sayı: 13, Haziran 2017.



İzmir'de römorkaj şirketleri Hacı Davud Farkouh, George Oscar Jolly ve Thomas Charles Jolly, S.E. Belge d'Armament et de Navigation à Vapeur, George Zarifi ve Zafiripulou'ya ait idi. Gümrük rıhtımlarından ambarlardan şatlara yüklenen mallar römorkörlerin yedeğinde kıçtan kara bağlı ticaret gemilerinin bordalarına yedeklenirdi. Fotoğraf: Reunion.



İzmir Alsancak'ta görülen römorkörün hangi şirkete ait olduğuna dair bilgi bulunmamakta. Fakat kıç tarafı görülen diğer römorkörle birlikte Hacı Davud Farkouh, George Oscar Jolly ve Thomas Charles Jolly, S.E. Belge d'Armament et de Navigation à Vapeur ve George Zarifi ve Zafiripulou'ya ait römorkörlerinden ikisi olmalıdır.



1888 Smyrna Commercial Guide (Greek)

Co.	«Egée P. M. Courtgi & Co.», Loukas P. A.	Quais
Co.	«Florio & Rubattino», Maraccini Bros.	Rue Parallele
Co.	«Foskolos & Mangos», Olivier	Rue Parallele
Co.	«Frassinet & Cie», Missir P. F.	Local Hönischer
Co.	«Georgalas», Fondrier Bros.	Quais
Co.	«Hediviye», Iskender F.	Quais
Co.	«Hollandaise Navigation à Vapeur», Van der Zee	International Post Of (opposite)
Co.	«Karavas, Limnios & Co.», Chrousakis Stil.	Quais (near Bourse)
Co.	«Leyland», Whittall C.	Local Whittall
Co.	«Lloyd Austriaco», Mossettich O.	Local Fotiadi, Quais
Co.	«Mahsousse» Ottoman Co., Izzet Bey	Quais
Co.	«Messageries Maritimes», Salzani Ch.	Local Hönischer, Q s
Co.	«Moss», Whittall C.	Local Whittall
Co.	«Papayannis & Co.», Apostolou Konst.	Rue Parallele
Co.	«Paquet Aîné», Arachtingi Bros.	Barbaresque Han
Co.	«Russian Steamship Company», Fessoun	Local Hönischer
Stone ons		
Gr	Alex	
Gr	Avgoulas N.	Rue Parallele

1888 tarihli İzmir'deki Ticaret Firmalarına ait listedeki şirketlerin tamamını yabancılar oluşturmaktaydı.

başlangıç yıllarında buharlı makinelere sahip yandan çarklı veya şaft ve pervaneli gemiydiler. Yine başlangıç yıllarına göre ahşap gövdeli, demir gövdeli ve sac gövdeli olarak tanımlamalıdırlar.[22]

Römorkör kelimesinin aslı Fransızcadır- "Remorqueur"dür. Fransızcanın Osmanlı'da hakim olduğu yıllarda, denizcilik deyimi olarak "Römorkör" olarak alışılagelmiştir. Görevi yedekleme yapmaktır. Açık deniz römorkörleri de vardır. Bunlar "Off-shore römorkörü" olarak anılır..

Haliç'e girmiş yelkenli gemileri yedeklemek için alınan ilk gemiler;

Nümayiş-i Ticaret ve Medar-ı Ticaret Vapurları

Haliç'e girmiş olan yelkenli gemileri Haliç'ten ve duruma göre İstanbul Boğazı'ndan dışarı çıkarmak üzere yedeklemek ve ihtiyaç duyulduğunda Trabzon, Samsun ve Akdeniz iskelelerine sefer yapmak amacıyla 1847'de İngiltere'ye yeni vapur siparişleri verilmişti. Bunun için Osmanlı Devleti'nin Londra Elçisi Kalimaki ve Şehbender Zöhrab aracı kılınmıştı. Vapurun masrafı için Alyon tarafından şehbendere poliçe verilecekti. Londra'da işe yarar vapurların ne kadara alınabileceğini iyice araştırdığını belirten Zöhrab, vapura ait keşif defterlerinin tercümelerini Bâbıâli'ye göndermiştir.

Bu defterde, düşünülen vapurlarla ilgili üç seçenek bulunuyordu. Bunlardan 120 ve 150 beygir gücünde olacak vapurlar küçük olup büyük ve ağır hizmetlerde kullanışa elverişli değildi. Üçüncü seçenekteki 200 beygir gücünde olan vapurlar ise her türlü kullanıma uygundu ve Boğaz'da birkaç gemiyi birden çekip çıkarmaya (yedeklemeye) elverişliydi.

200 beygir gücündeki vapurların her biri 4000'er kiseden (18.000 lira), tahminen 9000 kiseyi (40,500 lira) bulacaktı. Bu miktarın yarısı Kömür Kumpanyası'nın Tersane Hazinesi'yle diğer yerlerdeki alacakları ve kazancından, diğer yarısı ise padişah tarafından verilecekti. Osmanlı Maliyesi vapurlar için yukarıdaki tahmini hesabı yaparak kendini ona göre ayarlamış oluyordu. Ancak Londra'da vapurlar belirlendikten sonra fiyatlarındaki durum hiç de tahmin edildiği gibi olmayacaktı.

23 Temmuz 1848'de İstanbul'a gelen Nümayiş-i Ticaret 30.501 lira, Medar-ı Ticaret ise 31.314 lira 28 şiline mal olmuştur. Bu miktarlar, Ereğli Kömür Kumpanyası'nın temettuât (Kârlar) ve bâkaya (Bütçeden kalan) tahsilatından karşılanmıştır.

İstanbul'a gelip Hazine-i Hassa tarafından idare edilen bu kumpanya vapurlarının, bir sene sonra, makineleri ile tekneleri arasında uyumsuzluk göze çarpmış ve bunun üzerine her iki vapur da Londra'ya gönderilmiştir. Vapurun tekneleri küçük ve makineleri büyük olduğundan makinelerine göre gemiler inşa edilmesi gerektiği belirtilmiştir!

Nümayiş-i Ticaret ve Medar-ı Ticaret'e göre uygun makinelerin imal edilmesi işi yine Londra Şehbenderi Zöhrab'a sipariş edilmiş ve bu nedenle vapurun 12.000 lira poliçesi gönderilmek üzere tüccar Baltazzi'ye haber verilmişti. Londra'da yapılan çalışmalar sonunda vapurun yeni tekne ve makinesinin sorunu çözülmüştür.

[22] A steamboat is a boat that is propelled primarily by steam power, typically driving propellers or paddlewheels. Steamboats sometimes use the prefix designation."

Persud ve Şehir Vapurları

Her iki vapur, yine yelkenli gemileri Boğaz'dan dışarı çıkarmak (Yedeklemek) ve ticarette kullanılmak amacıyla Hazine-i Hassa Kumpanyası tarafından İngiltere'de inşa ettirilmiştir. Nümayiş-i Ticaret ve Medar-ı Ticaret vapurlarının teknelerine göre makinelerinin küçük kalma sorunu üzerine Osmanlı Devleti, makinelere göre gemi inşa edilmesi konusunda Londra'da daha dikkatli davranmış ve iki yeni vapurun inşası işini takip etmesi için yine Zöhrab Efendi İngiltere'ye gönderilmiştir. Yapılan çalışmalar sonucunda, Persud Vapuru 9 Ekim 1851'de İstanbul'a gelmiştir.[23]

Osmanlı Devleti'ne ait limanlarda gemilere hizmet veren şirketlerin tamamı Levantenlere aitti. Bu haliyle, gemiler için römorkör ve kılavuzluk hizmetleri ya bu şirketlerin sahip oldukları römorkörlerle veya yine kendi toplumları içersindeki yabancı firmaların römorkörleriyle sağlanırdı.

İzmir limanına ait 1888 tarihli vapur donatanları ve acenteleri sıralamasında yer alan;

Egée Panos Michael Courtgi & Co.'nun temsilcisi P.A.Loukas idi.

Florio & Rubattino'nun temsilcisi Maraconi Biradeler'di.

Foscolos & Mangos'un temsilcisi Olivier'di.

Georgalas'ın temsilcisi Fondrier Biradeler idi.

Hidiviye temsilcisi F.İskender idi.

Hollandaise Navigation a Vapeur temsilcisi Van der Zee idi.

Limnios Karavas & Co. temsilcisi S.Chrousakis idi.

Moss ve Leyland'ı Whittall'ler temsil ediyordu.

Messageries Maritimes'in temsilcisi Şövalye Salzani idi.

Papayannis & Co'nun temsilcisi Konstantinos Apostolou idi.

Paquet Ainé'nin temsilcisi Arachtingi Biradeler idi.

Russian Steamship Company temslcisi Fessoun idi.

Osmanlı Mahsusa Şirketinin temsilcisi İzzet Bey idi.

Römorkaj şirketleri Hacı Davud Farkouh, George Oscar Jolly ve Thomas Charles Jolly, S.E. Belge d'Armament et de Navigation à Vapeur ve George Zarifi ve Zafiripulou idi.

Prof. Dr. İlhan Ekinci'nin "Son dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri"[24] ve "Osmanlı Devletinde Marmara'da Kabotaj Tartışmaları"[25] adlı çalışmalarında yer alan ve Muallim Mehmed Aziz Bey'in 1910 yılında yayınladığı "Büyük Bir Derdimiz (Osmanlı Deniz Ticareti)" adlı risalesi, dönemin tüccarlarından Debre Mebusu İsmail Beyzâde Mehmed Fuad Bey ile ortaklaşa giriştikleri, fakat başarısız kalan Marmara'da bir vapur kumpanyası işletme teşebbüsünü anlatmaktadır. Risaleyi yazma sebebi olarak ise, başarılı olamayan bu ticarî teşebbüs sebebiyle deniz ticareti hakkındaki gözlemlerini içeren bazı bilgi ve görüşlerini, bütün vatandaşların ve Osmanlı yetkililerinin dikkatine sunmak olduğunu belirtmektedir.

Girit Adası Hanya kasabasından ve Kavurzâde lâkabıyla tanımış aileye mensup Mehmed Aziz Bey, Mekteb-i Hukuk'un ceza hukuku muallimlerindendi; "Muallim" unvanı buna işaret eder. Uzun yıllar Ticaret Mahkemesi'nde zabıt katipliği,[26] mülâzım üyelik ve icra memurluğu görevlerinde bulunmuştur. Mekteb-i Hukuk'un altıncı devre (1892) mezunlarındandır. Hanya Rüşdiyesi'ni ve Mekteb-i Sultani'yi bitirmiş, Ekim 1888'de Dersaadet Birinci Ticaret Mahkemesi'nde zabıt kâtipliğinde devlet hizmetine girmiş, mektepten mezun olunca mülazım üyeliğe

[23] Doç. Dr. Levent Düzcü; "Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı "Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)" T.C. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Ankara- 2012;Doğu Kütüphanesi, 2017.

[24] Prof. Dr. İlhan Ekinci; "Son dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri", Karadeniz Araştırmaları, Sayı 10, Sf. 25- 54, 2006 (Sf.32 -35).

[25] Prof. Dr.İlhan Ekinci; "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", Kebikeç / 21- 2006, Sayfa 73-96.

[26] Kavurzâde Muallim Mehmed Aziz Bey etkin bir hukuk adımı idi. Adliye Nezareti'nde İcra Dairesi memuru olarak görev yapmış ve İcra Kanunu , Meakimi Sulhiye konularında lâyihalar hazırlamıştır. Bu husus BMM Toplantısı 26, 26 Kânunusani 1324 Cilt 1'de yeralmaktadır ve şöyledir;"Niçin Adliye Nezareti bize göndermiyor? Hattâ Adliye Nezaretine İcra Dairesi memuru Kavurzâde Aziz Bey tarafından gerek İcra Kanunu, gerek birtakım Mehakimi Sulhiyeye dair lâhiyası takdim edilerek Meclisi Mebusana gönderilmek üzere takdim olunmuştur. Oradan da bize hâlâ bir şey gönderilmedi...Bu rehavet, bu batâet Kabinede görüldükçe, kendilerinde hiçbir hüsnüniyet (İyi niyet) olmadığı görülüyor."

atanmış ve uzun yıllar icra memurluğu görevinde bulunmuştur.

Girit Adası Hanya eşrafından Kavurzâde ailesindan bazılarının 1897 yılında patlak veren isyanı takip eden süreçte Girit'te muhtariyet ilan edilmesinden sonraki süreçte İstanbul'a göç ettikleri görülmektedir. Girit'teki son yaşamlarına ait anlatımın da yer aldığı değerli bir çalışma Yrd. Doç. Dr. Pınar Şenışık'ın 2016 tarihli makalesinden şöyle özetlenmiştir; "26 Aralık 1897'de ilan edilen muhtariyet esaslarına göre Girit, Osmanlı egemenliği altında kalmak şartıyla, Avrupa devletlerinin onayıyla seçilecek bir Hıristiyan vali tarafından yönetilecekti. 15 Kasım 1898'de tüm Osmanlı askerleri adadan geri çekildi. İstanbul'daki Avrupalı temsilciler, 30 Kasım 1898'de Prens Yeorgios'un Avrupa devletlerinin yüksek komiseri olarak Girit'e tayin edilmiş olduğunu resmen Babıâli'ye bildirdiler. 9 Aralık 1898'de Prens Yeorgios, Suda Körfezi'ne vardı. Hükümet konağında Fransız amirali adanın kontrolünü resmen Prens Yeorgios'a verdi. Osmanlı hükümdarlığının Girit'teki son sembolü olan Osmanlı sancağı yalnızca Suda'da bulunan kalede bırakıldı.

"Adadan göç eden Kavurzâde ailesi yetimlerin hayatlarını sürdürmesi için Akraba Meclislerince korunmuşlardır. Kavurzâde Aziz Bey'in yetimleri Nurettin ve Refik için Hanya Eytam Dairesi'nde toplanan akraba meclisi yetimlerin amcaları Kavurzade Ali Bey ve Kavurzâde İbrahim Efendi ile anne tarafından akrabaları olan Hacı Hasanaki Ağa'dan oluşmaktadır. Yetimlerin Kale Kapı'da sahip oldukları bir dükkânın yıllık 23 Fransız lirası olan kira gelirinden yetimlerin giysileri, yeme-içme ve barınma gibi temel ihtiyaçlarının karşılanması için yetimlerin vasisi olan büyükbabaları Mehmet Ağa'ya izin verilmesine dair karar akraba meclisinde alınmıştır." [27]

..Biyografisi açısından işaret edilmesi gereken diğer bir husus da Eylül 1909'daki tensikat sırasında Edirne İstinaf Mahkemesi Savcılığına atandığı halde istifa ederek Adliye mesleğinden ayrılmasıdır.[28]

Muallim Mehmed Aziz Bey'in 1910 yılında yayınladığı "Büyük Bir Derdimiz (Osmanlı Deniz Ticareti)" adlı risalesindeki "Bindiğimiz ecnebi vapurların intizam ve mükemmeliyetini gıpta etmek yahut seyahat esnasında maruz kaldığımız yokluğundan dolayı memleketimizden dışarıya akıp giden paralarımızı acımak hatırımıza gelmiyor. Gemilerimizi Haliç'ten çıkarmak için ecnebi römorkörlerle, odun ve kömürümüzü nakleden kırık dökük yelken gemilerimizi çekmek için limanlarımızda olan Yunan römorkörlerine, bir iskelemizden diğer iskelemize seyahat için Bulgar vapurlarına, İzmit gibi 3-5 saatlik bir limanımıza gitmek için İngiltere'de seyri sefere izin verilmeyen köhne vapurlara ve daha uzak limanlarımıza gitmek içinde yarım asırlık hurda Mesajeri vapurlarına ihtiyaç duyuyoruz. Bunlar içinde de her gün her saat bin müşkülata bin hakarete bin zararlara uğruyoruz. Gerçekte üç beş müteşebbisimizin bir araya gelmesiyle hükümetimizin de cüzi himmetiyle son verilebilecek bu kötü duruma bir son vermek aklımıza gelmiyor" sözleri dönemin havasını özetlemektedir.[29]

Muallim Mehmet Aziz Bey, risalesinde; "Bindiğimiz ecnebi vapurların intizam ve mükemmeliyetini gıpta etmek yahut seyahat esnasında maruz kaldığımız yokluğundan dolayı memleketimizden dışarıya akıp giden paralarımıza acımak hatırımıza gelmiyor. Gemilerimizi Haliç'ten çıkarmak için ecnebi römorkörlerle, odun ve kömürümüzü nakleden kırık dökük yelken gemilerimizi çekmek için limanlarımızda olan Yunan römorkörlerine, bir iskelemizden diğer iskelemize seyahat için Bulgar vapurlarına, İzmit gibi 3-5 saatlik bir limanımıza

[27] Yrd. Doç. Dr. Pınar Şenışık; "Girit'te Yetim Olmak: Muhtariyet İdaresi ve Akraba Meclisleri (1898 -1913), Türkiyat Mecmuası, 2016, c. 26/1, 2016, s. 267-282 Doğuş Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü.

[28] Ali Adem Yörük;"Kapitülasyonların Kaldırılması Sürecine Dair Bibliyografık Bir Deneme: 1909-1927 Yılları Arasında Yazılmış Kapitülasyon Kitapları", Beykent Üniversitesi / Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları, Sayı 5, 2008 (Bahar), 97-130

[29] Prof. Dr. İlhan Ekinci;"Osmanlı Devleti'nde Marmara'da Kabotaj Tartışmaları". Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C VIII, S1, Afyonkarahisar 2006, s.99-122;



1850 yılı Haliç'ten görünüm; Her iki sahilde de yelkenli gemiler ve çoğunluğu yandan çarklı olan 10 römorkör. Römorkörlerden birinin çift bacalı olduğu fark edilmekte. Fotoğraf: Claude Marie Ferrier, 1850.



Tophane'den Galata rıhtımlarına uzanan rıhtım ve sahil şeridinde (fotoğrafın sol tarafında) yandan çarklı römorkörler limandaki yaşam için ne derece etkin olduğu göstermekte. Fotoğraf: Abdullah Freres, 1890.

gitmek için İngiltere'de seyrü sefere izin verilmeyen köhne vapurlara ve daha uzak limanlarımıza gitmek içinde yarım asırlık hurda Mesajeri vapurlarına ihtiyaç duyuyoruz. Bunlar içinde de her gün her saat bin müşkülata bin hakarete bin zararlara uğruyoruz."

"Bugün küçük kabotajımızda işleyen vapurların belki büyük kısmı yabancıdır. Mudanya, İzmit, Bandırma gibi iskelelerimizde ecnebi vapurlar cayır cayır işliyor bî-hudûd (sınırsız) para kazanıyorlar" diyerek Marmara merkezli yükselmekte olan kabotaj tartışmalarını haber vermişti.[30]

Osmanlı yetkililerinin yabancı gemilerin kontrol ve denetim konusundaki istekleri güvenlik kaygılarının nispeten yükseldiği savaş ve gerginlik dönemlerinde kabotaj problemleri de artmaktaydı. 1911 yılında, İstanbul'u bir irtibat limanı haline getirip, buradan başlayarak diğer Osmanlı sahillerinde sefer yapan veya yabancı limanlardan gelip Osmanlı sahillerinde kabotaj yaparak devam eden yabancı gemilerin, eskilikleri, yolda kalmaları, kazalara sebep olmaları öne sürülerek güvenlik için denetlenmek istenmişti. Her zamanki gibi bu istek de sefaretlerin notalarına takıldı. Fransa Sefareti'nin verdiği notada, gemilerin kontrol ve denetimleri "tabi bulundukları devletin ilgili kanunlarının, doğru bir şekilde uygulanmasıyla" olabileceğini belirtmişti. Bunun üzerine yetkililer Osmanlı limanlarına işleyen yabancı bandıralı vapurların, sefer yapmaya yeterli olup olmadıklarının, gemiye gidilmeksizin, gözlenerek ve gizli bir şekilde araştırılarak bildirilmesini istemiştir.

İstanbul ile Bandırma arasında, Marmara Denizi'nden çıkmaksızın sefer yapan, "Marmara Ekspresi" adlı Fransız kumpanyası vapurlarının işletilmesinin, bu hakkın Osmanlı bandırası taşıyan gemilere ait olduğu gerekçesiyle engellemesi üzerine Fransız Sefareti'nin tepkisiyle karşılaşılmıştı. Osmanlı yetkileri daha da ileri giderek Marmara'daki sefer yapan diğer yabancı kumpanyaların vapurlarına yolcu ve yük aldırılmaması ve engellenmesi için talimat verdiler. Devletler hukukuna göre bir devletin karasularında seyri seferler yalnız yerli tebaa ve millî sefaine (ticaret gemilerine) ait olması gerekirdi. Fakat ortada oluşmuş bir fiili durum vardı ve bu Osmanlı yetkililerini hayli zorluyordu. Eski anlaşmaların kabotajla ilgili maddeleri tartışmaya açıktı. Ancak Osmanlı sahillerinde kabotaj yapan yabancı gemiler bazen azalmış olmakla beraber hiçbir zaman eksik olmamıştı. Örneğin Grek adlı tahlisiye kumpanyası tarafından kiralanarak Gelibolu'ya gönderilen Yunan bandıralı bir römorkörün, izinsiz faaliyet göstermesi, dahası savaş sebebiyle taşıdığı sakıncalardan dolayı Gelibolu iskelesinden uzaklaştırılmıştı. Fakat Grek kumpanyasının Çanakkale ve Gelibolu'da 45-50, Şarköy'de 18, Mürefte'de 15-16 yıldan beri faaliyet gösterdiği ifade edilmişti. Dahası Gelibolu'da eskiden beri İngiliz, Fransız ve Alman kumpanyalarının tahlisiye vapurları (Römorkörler) vardı. Fransız römorkörleri Çanakkale'de 15 ve Gelibolu'da 10 yıldan beri çalışıyordu. İstanbul ve çevre iskeleler arasında işleyen Yunan bandıralı gemiler "Marmara Ekspresi" gibi Fransız veya diğer bayrak taşıyan vapurlar bulunmaya devam ettikçe, yolcu ve eşya naklinde zorunlu olarak yükleme boşaltma ve kurtarma hizmeti gerektiren yerlerde bu römorkörler de bulunacaktı. Dolayısıyla Osmanlı sahillerinde ecnebi kabotajların kaldırılmasına teşebbüs olunamayacağı, sefaretlere müracaat etmenin beyhude münakaşadan başka bir netice vermeyeceği belirtilmişti.

Muallim Mehmet Aziz Bey'in risalesinde Osmanlı'da deniz ticaretinin "Yok" denecek kadar zavallı halde olduğu anlatılmıştır. Osmanlı sahillerindeki deniz nakliyatı için muntazam vapur bile yetmezken, mevcut vapurların durumu ve miktarı göz önüne alınırsa Osmanlı'da deniz ticareti olmadığı ortaya çıkardı.

Kabotaj konusunda ihtiyaç merkezli yerel kaygı ve dinamiklerle merkezi otoritenin farklı duruşunu gösteren bir örnek de vermişti. "...Gariptir ki bir aralık vapursuzluktan sıkışan küçük kabotaj limanlarımızdan birinin belediye reisi bir ecnebi kumpanya ile resmi bir mukavele bile imzaladı. Vapur isticar ve tedarik etmek imkanı var iken buna çare bulamayan resmi bir dairemiz böyle bir

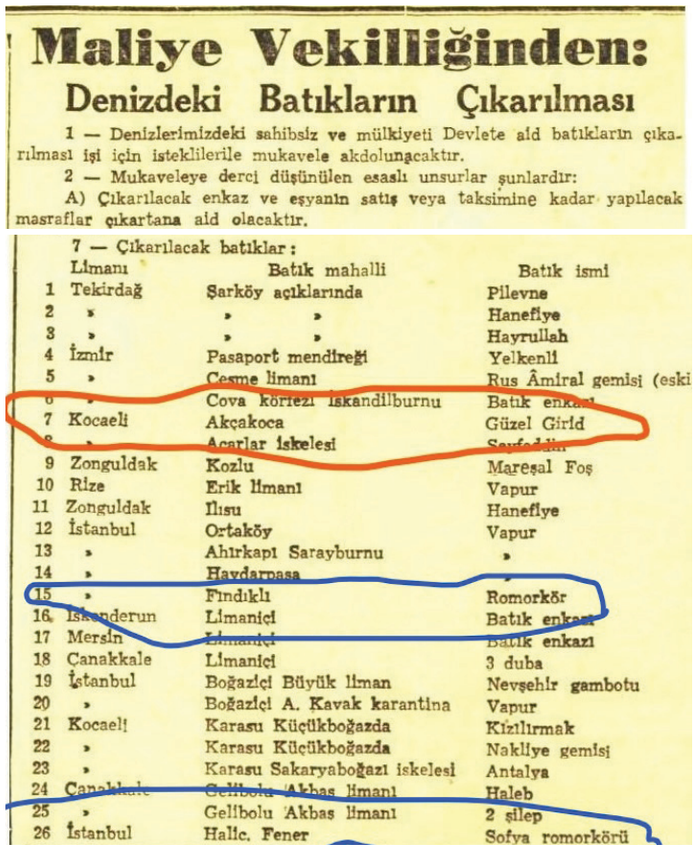
[30] a.g.m.

mukavele akd etmekle (Sözleşme yapmakla) şu hakka azim bir darbe indirecektir: Bereket versin Mehmet Fuad Bey gibi erbab-ı hamiyetin himmetiyle bu garip mukavelename hükümsüz kaldı. Bir emsal (Precedent) şeklini almazdan bertaraf oldu gitti...".

Muallim Mehmed Aziz Bey; " ... Bir limanımızdan diğer limanımıza genellikle ecnebi vapurlarla seyahat ederken mallarımızı eşyalarımızı naklederken hiçbirimiz yoktur ki az çok müşkülat veya hakarete ma'ruz kalmış olmasın. Bu hakikat hepimizin malûmu olmasına (Meşrutiyetin ilanından beri iki buçuk yıl geçmesine) rağmen henüz esaslı ve ciddi bir teşebbüse başlanamamış olmasına teessüf etmemek elde değil"

"..Bindiğimiz ecnebi vapurların intizam ve mükemmeliyetini gıpta etmek yahut seyahat esnasında maruz kaldığımız yokluğundan dolayı memleketimizden dışarıya giden paralarımıza acımak hatırımıza gelmiyor. Gemilerimizi Haliç'ten çıkarmak için ecnebi römorkörlerle, odun ve kömürümüzü nakleden kırık dökük yelkenli gemilerimizi çekmek için limanlarımızda olan Yunan römorkörlerine, bir iskelemizden diğer iskelemize seyahat için Bulgar vapurlarına, İzmir gibi 3-5 saatlik bir limanımıza gitmek için İngiltere'de seyri sefere izin verilmeyen köhne vapurlara ve daha uzak limanlarımıza gitmek için de yarım asırlık hurda Mesajeri vapurlarına ihtiyaç duyuyoruz. Bunlar içinde de her gün her saat bin müşkülata bin hakarete bin zararla uğruyoruz. Gerçekte üç beş müteşebbisimizin bir araya gelmesiyle hükümetimizin de cüzi himmetiyle son verilebilecek bu kötü duruma bir son vermek aklımıza gelmiyor.

...hele Yunan komşumuzun şu 10-15 sene zarfında deniz ticaretinde ihraz eylediği harikulade terakkiyatını bütün limanlarımızı, iskelelerimizi istila eden vapurlarımızdan anlıyoruz. Bugün Yunanlıların deniz ticaretinde Akdeniz'de İngiltere'den sonra ikinci geldiklerini evet tekrar ediyorum, deniz ticaretinde her gün daha ileri gitmekte olan muntazam posta vapurlarıyla, birkaç yüze baliğ olan kargo botlarıyla



Maliye Vekilliğinden:

Denizdeki Batıkların Çıkarılması

1 — Denizlerimizdeki sahibsiz ve mülkiyeti Devlete aid batıkların çıkarılması işi için isteklilerile mukavele akdolunacaktır.

2 — Mukaveleye derci düşünülen esaslı unsurlar şunlardır:

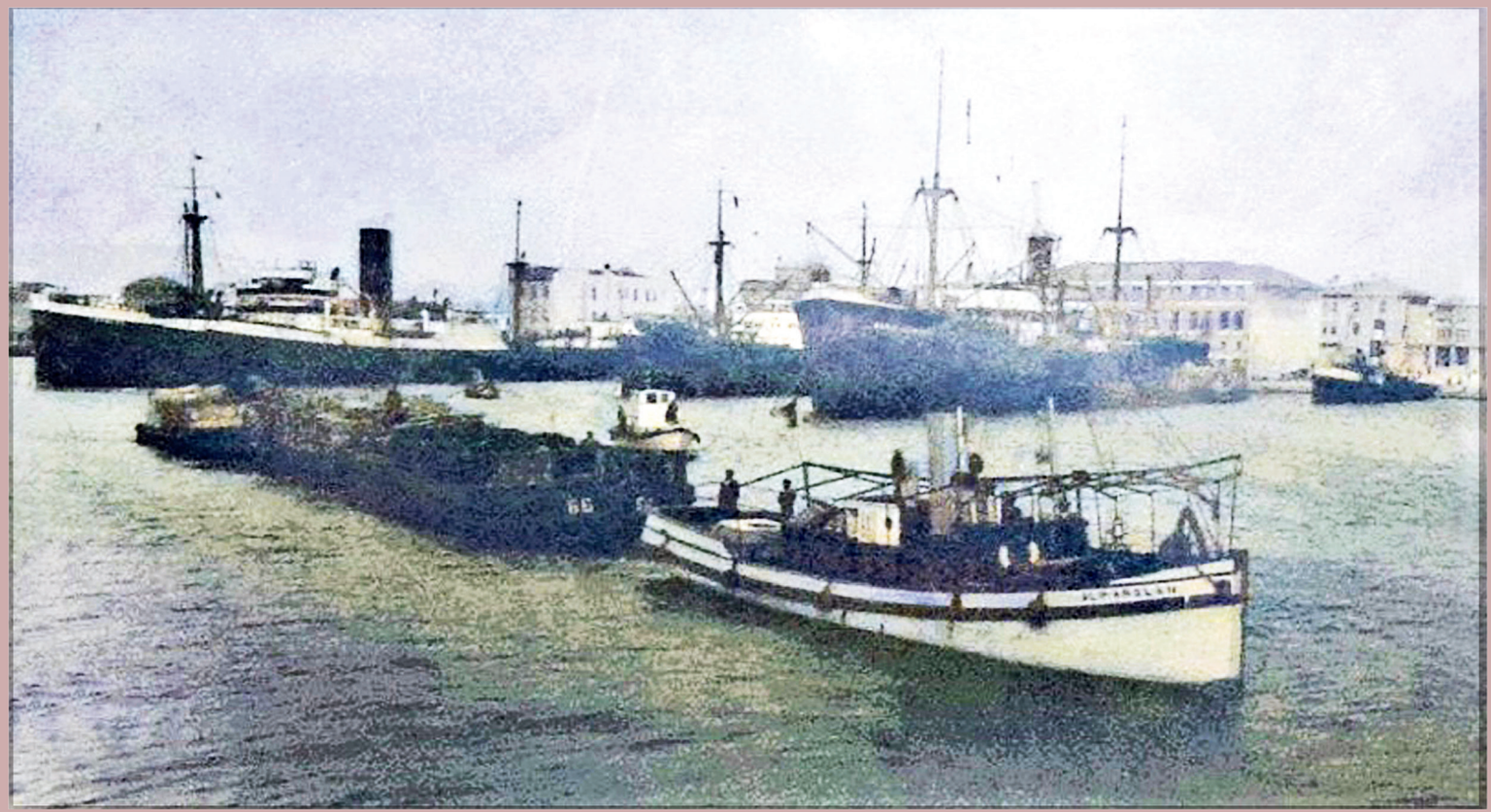
A) Çıkarılacak enkaz ve eşyanın satış veya taksimine kadar yapılacak masraflar çıkartana aid olacaktır.

7 — Çıkarılacak batıklar:

	Limanı	Batık mahalli	Batık ismi
1	Tekirdağ	Şarköy açıklarında	Pilevne
2	»	» »	Hanefiye
3	»	» »	Hayrullah
4	İzmir	Pasaport mendireği	Yelkenli
5	»	Çeşme limanı	Rus Âmiral gemisi (eski
6	»	Cova körfezi İskandilburnu	Batık enkazı
7	Kocaeli	Akçakoca	Güzel Girid
8	»	Acarlar iskelesi	Seyfeddin
9	Zonguldak	Kozlu	Mareşal Foş
10	Rize	Erik limanı	Vapur
11	Zonguldak	Ilısu	Hanefiye
12	İstanbul	Ortaköy	Vapur
13	»	Ahırkapı Sarayburnu	»
14	»	Haydarpaşa	»
15	»	Fındıklı	Romorkör
16	İskenderun	Limaniçi	Batık enkazı
17	Mersin	Limaniçi	Batık enkazı
18	Çanakkale	Limaniçi	3 duba
19	İstanbul	Boğaziçi Büyük liman	Nevşehir gambotu
20	»	Boğaziçi A. Kavak karantina	Vapur
21	Kocaeli	Karasu Küçükboğazda	Kızılırmak
22	»	Karasu Küçükboğazda	Nakliye gemisi
23	»	Karasu Sakaryaboğazı iskelesi	Antalya
24	Çanakkale	Gelibolu Akbaş limanı	Haleb
25	»	Gelibolu Akbaş limanı	2 şilep
26	İstanbul	Halic, Fener	Sofya romorkörü

denizlerimizde İngiltere'den sonra ikinciliği aldıklarını görüyoruz da müteessir olmuyoruz. Daha doğrusu şu küçük komşumuzun deniz ticaretindeki harika başarılarını görüp de ibret almak, deniz ticaretinde şiddetle ihtiyaç duyduğumuz ilerlemeyi temin edebilecek tedbirler ve girişimlerde bulunmak aklımıza gelmiyor.."

"Trabzon'dan Trablusgarp'a, İstanbul'dan Selanik'e kadar üç kıta üzerinde topraklarımızın genişliği adalarımızın çokluğu sebebiyle mükemmel deniz vasıtalarına olan büyük ihtiyacımıza rağmen, deniz ticaretindeki halimiz esef vericidir. Fransa gibi zengin bir memleketten daha münbit (Verimli) olan mübarek vatanımızı teşkil eden karalarda dahi vasıtalar acınacak bir haldedir. Osmanlıların gerekirse Trabzon'dan Bağdat'a, Erzurum'dan Irak'a, Trablusgarb'a yürüyerek gidebilecekleri tasavvur olunsa bile, Selanik'ten Suriye'ye, Anadolu'dan



Römorkör işletmeciliği devlet tekeline alınıncaya kadar, mavna yedekleme işleri çoğunlukla şahıslara veya kooperatif tarzındaki mavna ve römorkör işletmeciliği firmaları ve dernekleri tarafından yapılırdı. Fotoğrafta yer alan ahşap gövdeli "Alpaslan" römorkörü şat yedeklerken görülmekte. Altta ise römorün yedeklediği mavnalar yer almakta.



Adalara bu şekilde gitmeye imkan olmadığını ve artık yelken gemileriyle, çektirmelerle seyahat edebilecek devirde olmadığımızı pekala biliriz." diyerek deniz ticaretinin değişen durumuna ve önemine dikkat çekmişti.[31]

Kayda geçmeyen başka römorkörler var

Römorkörler konusunda yaptığım tüm belge çalışmalarına rağmen, sicil kayıtlarında yer almayan bazı römorkörlere tanık olunmaktadır. Maliye Bakanlığı'nın 5 ve 17 Mayıs 1944 tarihlerinde gazetelerdeki "Denizdeki Batıkların Çıkartılması"na yönelik ilanında 2 römorkör de yer almaktadır. Bunlardan biri 15.ci sıradaki İstanbul Fındıklı'da batık olduğu belirtilen bir römorkördür. Diğeri 26.cı sırada Haliç, Fener'de batık olduğu belirtilen "Sofya" römorkörüdür.

Römorkörü bütünleyen mavnalar

XIX. Yüzyıl başlarında Türk deniz ticareti mensuplarını temsil etmek üzere kurulmuş olan Tevsî'-i Ticâret-i Bahriye-i Osmaniye Cemiyeti, Osmanlı Kapudan, Makinist ve Müntesibin-i Bahriye Cemiyeti, Ticaret-i Bahriye Kapudan ve Çarkçı Mektep-i Âlisi Mezunin Cemiyeti, Osmanlı Deniz Markasya Cemiyeti, Deniz Amele İşçileri Cemiyeti, Dersaadet Deniz Maden Kömürcü İşçileri Cemiyeti, Dersaadet Limanı Umum Deniz Sandalcı Esnafı Cemiyeti gibi mavnacılar ve römorkör sahiplerini temsil etmek üzere "Mavnacılar Cemiyeti" cemiyeti kurulmuştu. Mavnacı esnafının sayısı yüzyılın başında dörtbin civarındaydı. Bunlar genellikle Karadenizli olup İnebolu, Abana, Küre, Nigerze, İlişi, Örenye nahiyelerinden İstanbul'a gelerek mavnacı olarak çalışıyorlardı. Ayrıca Karesi ve Alaplı nahiyeleri ve küçük bir kısmı da Trabzon vilayetindendi ve kethüdaya bağlı olarak çalışırlardı. İnebolu, çok daha fazla mavnacı yetiştirmiştir. Bu nedenle Kabataş'da bir sokağın adı "İnebolu Sokağı" olmuştur.

Mavnacılıkta lonca sistemi hakim olup, hiyerarşik yapıya çok önem verilirdi. İstanbul ve çevresindeki limanlara dışarıdan gelen gemilerin yüklerini boşaltma ve limandaki gemileri yükleme görevi tamamen mavnacıların denetiminde yerine getirilirdi. Mavnacı esnafı için nakliye iskeleleri olarak; Yağkapanı, Unkapanı, Hatapkapu, Sebzehane, Eminönü, Kuruçeşme, Hasköy ve Üsküdar iskelesi olmak üzere sekiz adet olup ihtiyaca göre bazı iskelelerde nöbet mavnaları bulundurulurdu. Mavnacı esnafı arasında rekabet ve kargaşayı önlemek üzere serbest çalışmadan ziyade nöbet sistemi uygulanmıştır.

1912 yılına kadar mavnacı esnafı kethüdalık ile lonca sistemine göre idare edilirken, 1912 yılında çıkarılan Esnaf Cemiyetleri Talimatnamesi ile kethüdalık kaldırılarak lonca sistemi yerine cemiyet ve meclis idare sistemi getirilmiştir.[32] Mavnacıları ve Römorkör sahiplerini bir çatı altında toplayan dernekler arasında ticarî olarak kurulmuş olan "Mavna ve Römorkör Deniz Nakliyat Şti" Galata, Yağkapanı, Kasab Han No. 35'de idi. Bir gemiden yük tahliyesi veya yükleme için bu şirketten mavna ve römorkör tahsis edilirdi. Ayni zamanda İstanbul çöplerinin denize dökülmesi işi, ihale ile bu şirkete bağlı müteahhit tarafından yapılırdı.

Mavnacılar Beyi-Mecit Çetinkaya Mavna ve Salapuryacılar Tahmil ve Tahliye Cemiyeti

Bu eserim vesilesiyle Römorkörcülük kadar bir bütünü meydana getiren Mavnacılık ve Mavnacılar adına "Mavnacılar Beyi" olarak anılan Mecit Çetinkaya'yı anmak isterim; Mecit Çetinkaya, Anadolu'nun doğusunda 1912 (H.1328) yılında Kelkit'te dünyaya geldi. Henüz 5 yaşlarındayken, Ermeni çetelerinin köylerine yaptığı baskında, köyün ileri gelenlerinden olan babası Abdullah Efendi, annesi Havva Hanım, kardeşleri Melek, Fatma, Felek, Nigar, Mustafa ve amcası İbrahimin, onun gözleri önünde, öldürülmesiyle ailenin en küçüğü olarak tek başına kaldı.Yetim kalan Mecit, 1917 yılında

[31] a.g.m.

[32] Mehmet Mazak; "İstanbul'un Deniz Hamalları", Yeditepe Yayınları, 2012.



Mavna ve Römorkör Deniz Nakliyat Şirketi'ne ait ahşap gövdeli römorkör, çektirmeleri Yenimahalle'den Kavaklar'a doğru yedekliyor. Akıntıları aştıktan sonra, rüzgarla yelken açıp Karadeniz'e çıkacaklardır!

Kâzım Karabekir Paşa'nın talimatlarıyla, İstanbul'a, Okmeydanı'nda şimdiki Darülaceze'nin yakınlarında bulunan, çocukların kaldığı devlet yetimhanesine gönderildi.Ancak yaşının küçük olması dolayısıyla aile şefkatine muhtaç olan Mecit, kısa bir zaman devlet korumasında Mavi Gömlekliler olarak eğitim aldıktan sonra yetimhaneden, Çeşme Meydanı'nda (Galata) yaşayan bir aile tarafından evlatlık alındı, fakat aile maddi sıkıntılarından dolayı küçük Mecit'e bakamayacaklarını anlayınca onu, 1918 yılında devlet evlatlık garantisiyle yine kendileri gibi çocuksuz bir aile olan İnebolu'nun Çercille (Gökbel) köyünde yaşayan akrabaları İsmail ve Fatma Bozkurt'a emanet ettiler ve aile küçük Mecit'i üzerlerine kaydettirdi. Kaderin Çercille Köyü'ne kadar sürüklediği Mecit, çocukluk yıllarını bu köyde geçirdi ve İnebolu'da taşımacılık yapan kaptanların yanında mavnacılığa ilk adımını atarak denizcilikle ilgili deneyimler kazanmaya başladı. 18 yaşına geldiğinde, köyünde Karadeniz'in Barbaros'u diye anılan yelkenli taka kaptanı Gazi Kadir Ağa ile Kamile Tepe'nin dört kızından biri olan Hatice ile 1930 yılında evlendi. Daha sonra kayınpederinin yanında yelkenli mavnalarda çalışmaya başladı. Yeteneği ve cesareti sayesinde denizciliği öğrenerek kayınpederinin yelkenli takasıyla uzak seferlere çıkan Mecit Kaptan, mavnalarla uzak ve yakın seferlere gidip gelirken ileride işlerini nasıl büyüteceğinin hayalini kurduğu

daha sonraki yıllardaki hatıratlarında yer almaktadır.

Zamanla ufku geniş bir insan olarak İnebolu ve Evrenye Mecit Kaptan'a dar gelmeye başlamış ve zaten çocukluğunda İstanbul'u görmüş olan Mecit Kaptan'ın yüreğine İstanbul sevdası Çeşme Meydanı'nda evlatlık olduğu dönemde düşmüştü. 1939 yılında askerlik dönüşü Mecit Çetinkaya köyüne dönmeyerek, ailesini daha iyi imkânlar içerisinde yaşatmak ve kendi ideallerini gerçekleştirebilmek üzere İstanbul Çeşme Meydanı'nda (Galata) Yağkapanı İskelesi Fermeneciler Sokağı'ndaki mavnalarda çalışmaya başlamıştır.

Mecit Kaptan, kısa zamanda küçük yaştan bu yana edindiği denizcilik tecrübesiyle kendini sevdirmiş ve saydırmıştır. Ancak Mecit Kaptan'ın bütün ideali kendi işini kurmak için büyük çaba göstermiş ve elindeki birikimlerle bir tane mavna satın almıştır. Zaman ilerledikçe İnebolu'nun İsfendiyar Dağları eteklerinde kurmuş olduğu hayallerini gerçekleştirmek üzere işini büyütmeye başlamış ilave mavnalar ve römorkörler satın alarak işlerini geliştirmiştir. Mecit Çetinkaya mavnalarıyla Karadeniz ve Marmara'da seferlere çıkmaya başlamış, bu uzak seferlerinden birinde, İğne Ada'dan yüklemiş olduğu odun ve tomrukları naklederken Karadeniz'de Ruslar tarafından mavnası torpillenmiş ve kendisi dışında teknede bulunan herkes hayatını kaybetmiştir. Mecit Çetinkaya kendine geldiğinde denizde bulduğu bir kalasa tutunmuş ve daha sonra batan mavnanın yarı parçalanmış sandalına kendisini yaralı vaziyette atarak canını kurtarabilmiştir. Günlerce aç, susuz ve soğukla mücadele ederek kıyıya ulaşabilmiştir. Daha sonra kara yoluyla ailesinin İstanbul'da ikamet ettiği Feriköy semtine gelmiştir. Ailesinin artık öldüğüne inandığı bir anda geri dönen Mecit Kaptan'ın gelişi, eşi Hatice için aslında tarihin bir tekerrürüdür. Savaş yıllarında, Hatice henüz çocukken, babası Kadir Kaptan, Karadeniz'de oğlu Mehmet'le bir sefer sırasındayken Ruslara esir düşmüşlerdir. Hatice, annesi ve kardeşleri, yalnız başlarına kalarak yıllarca yaşam mücadelesi vererek hayatlarını yoksulluk ve acılar içinde geçirmişlerdir. Kadir Kaptan ve oğlu, yaklaşık dokuz sene sonra Rusya'daki bu esaretten kurtulup köylerine dönebilmişlerdir.Bu olaydan sonra kendine zaman ayıran Mecit Çetinkaya, mavnacılığı geliştirmek için yeni arayışlara başlamıştır. Böylece iş hayatında gerçekleştirdiği en önemli yeniliklerden birini, romorkörlerin çektiği, o zamanlar makinesi olmayan mavnalara makineler taktırıp onları deniz motorlarına çevirerek bunların romorkörlere bağlılıklarını bitirerek sektöre sunmuştur. Bu değişimle birlikte işlerini daha da büyüten Mecit Çetinkaya, Fermeneciler Sokağında bir iş hanı ile birlikte kıyıdaki dubaları satın almayı başarmıştır. Mecit Çetinkaya'nın geliştirdiği motorlu mavnalar,Türkiye'de yeni bir sektörün doğuşuna yol açmıştır. Motorlu deniz vasıtası sahibi olanlar sonraları saç teknelere dönerek armatörlüğe ilk adımlarını atmışlardır.

Mecit Kaptan'ın sahibi olduğu mavnalar, 1940'lı yıllardan başlayıp ilk Boğaz Köprüsü'nün yapımına kadar İstanbul limanlarına gelen tüm gemilerin limbo ve nakliyelerinde önemli rol oynamıştır. İstanbul'a gelen bütün gemiler o zamanlar sadece Haydarpaşa ve Salıpazarı limanlarına yanaşıyor, yetersiz gelen limandan dolayı bir çok gemi açıkta demirliyordu. Bütün bu gemilerin boşaltılması bu ağaç motorlar sayesinde yapılabilmiştir. Hatta o zamanlar mavnacılığın ne kadar önemli olduğunu Mecit Çetinkaya bir gazetede çıkan demecinde; "Mavnalarım olmasa İstanbul aç kalır" diye belirtmiştir. 1974 yılında Boğaziçi köprüsünün yapımı ile birlikte mavnacılık önemini yitirmeye başlamış ve 1980 sonrası Haliç yıkımlarının ardından motorlu mavnaların barınacağı yerler kalmayınca ve esnaf işlerinin de küçülmesinden dolayı, ağaç motorlarının hepsine veda edilmek zorunda kalınmıştır.Mecit Kaptan sosyal alanlarda da bir çok faaliyetlerde bulunmuş kooperatif ve dernekler kurarak deniz esnafını bir araya toplamıştır. "İstanbul Mavnacılar Motorcular ve Romorkörcüler Derneği"nin kuruluşuna öncülük etmiş ve motorcular esnafı tarafından bu derneğin 1955-1956 yıllarında başkanı seçilerek 1978 yılında vefat ettiği tarihe kadar dernek başkanlığını başarıyla yürütmüştür.



Adı "İstanbul Limanı" olsa da, liman olma imkanlarından mahrum İstanbul Limanı'nda gemiler darmadağın bir halde demirlemek ya da şamandıralara bağlamak zorundaydılar. Yüklerini boşaltmak veya almak için mavnalara ve onları yedekleyecek römorkörlere ihtiyaç vardı. Yıl-1918 /1919. Fotoğraf: W.J. Brunell, Imperial War Museum arşivi.

Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) Ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at Ve Ticaret Hakkında 815 No.'lu ve 1926 tarihli Yasa

Yabancı bayraklı römorkörlerin ülke limanlarında yedekleme yapmaları ve ayni zamanda yabancıların kılavuzluk hizmeti üstlenmeleri 1926 yılında yayınlanan "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) Ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at Ve Ticaret Hakkında 815 No.'lu" yasa ile tarihe karışmıştır. Bu yasanın kabul tarihi: 19 Nisan 1926'dır ve 29 Nisan 1926 tarihli Resmi Gazete ile yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu yasanın birinci maddesinde "Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu alıp nakletmek ve sahillerde limanlar dahilinde veya beyninde cer ve kılavuzluk ve her hangi mahiyette olursa olsun bilcümle liman işlerini ifa etmek yalnız Türkiye sancağını hamil sefain ve merakibe munhasırdır. Ecnebi sefaini ancak yabancı memleketlerden almış oldukları yolcu ve hamuleyi Türk liman ve limanlarına ihraç ederler ve Türk liman ve limanlarından ecnebi liman ve limanlarına gidecek yolcu ve yükü de alırlar" denilmektedir.

İkinci Madde ile nehirler ve ve Marmara havzasiyle Boğazlarda bilumum kara sularıyle kara sularına dahil bulunan körfez, liman koy ve sairede vapur, romorkör, istimbot, motörbot, mavna, salapurya, sandal, kayıt velhasıl makine, yelken, kürek ile yönetilen denizaraçları ve tarak, prizman, maçuna, algarna, şat ve her nevi nakliye ve su dubaları, kurtarma gemileri, sefaini t ve emsali ile şamandıra, sal gibi sabit ve sabih vesait bulundurmak ve bunlarla seyrüsefer ve nakliyat icra etmek suretleriyle ticaret hakkı Türkiye vatandaşlarına ait kılınmaktadır.

Ancak Madde 4 ile Hükümet, geçici olarak ve hiç bir hak temin etmemek şartiyle yabancı bayraklı tahlisiye gemilerinin Türk karasularında

çalışmalarına ve Türk kurtarma gemilerinde yabancı uzman ve kaptan ve tayfa istihdamına müsaade edebilecektir. Bu yasa 1 Temmuz 1926 tarihinde itibaren geçerlidir.[33] Türkiye Münakalât Vekaleti Devlet Denizyolları İşletmeleri ile devam eden süreçten sonra 1952 yılında 5842 sayılı kanunla Denizcilik Bankası T.A.O.' nın kurulmasıyla kurtarma faaliyetleri bu şirket bünyesinde devam etmiştir. Gemi (Mavna) yedekleme hizmetleri ise devlet tekeline alınmıştır.

Haliç Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü'nin inşa ettiği bir römorkör

Osmanlı'ndan Cumhuriyet'e geçişte yabancılara ait römorkörlerden kalanların çoğunlukla ahşap gövdeli olanları mavnacı veya başka deniz esnafının sahiplendiği anlaşılmaktadır. Mevcut römorkörlerin ömürlerini tamamlamış olması nedeniyle devlet adına yurtdışından römorkör siparişi verildiği gibi Haliç, Fabrika ve Havuzlar'da küçük ölçekte ve yine ahşap gövdeli römorkörler inşa olunmuştur. Cumhuriyet Gazetesi 1948 yılında Haliç, Fabrika ve Havuzlar'da inşa edilen özellikli bir römorkör haberini birinci sayfadan şöyle vermiştir; "Bir müddetten beri Haliç'deki Fabrika kazanı ve bütün yardımcı makinesi Havuzlarda inşa edilmekte olan bir römorkör 20 Şubat 1948 günü Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü mensupları ve davetliler huzurunda denize indirilmiştir. Yeni römorkörün teknesi, makinesi tamamen Fabrika ve Havuzlar İdaresi'nin atölyelerinde yapılmıştır. Bu römorkör baştan aşağı Türk mühendislerinin, teknisyenlerinin ve işçilerin elinden çıkmış ilk Türk gemisidir. Şimdiye kadar Haliç'te yapılan römorkörler, stimbotlar ve küçük vapurlar bu özellikte değildi. Bazı kısımları yabancı memleketlerden gelmekte idi. İlk Türk yapımı geminin planlarının çiziminde ve inşasında görev alan Türk mühendisleri olmuştur. Bu mühendislerden makine resim ve planlarını şimdi Amerika'da bulunan Yüksek Mühendis Mümtaz Balsöz, kazan ve teknenin resim ve planlarını Yüksek Mühendis Seyfi Saraçoğlu, Yardımcı makinenin resim ve planlarını Yüksek Mühendis Mehmed Çakır yapmıştır. Bu plan ve resimler üzerine römorkör inşa edenler de Yüksek Mühendis Nedret Utkan ile Yüksek Mühendis Semavi Eyice'dir.

Römorkörün Tam boy: 26 mt., Su hattında boyu: 23 mt., Genişlik: 6.40 mt., Deplasman tonu 186, Makine beygir gücü 250, Azami seyir sürati 10 mil, alacağı kömür 20 ton'dur."[34]



Yeni gemilerimiz

Amerikadan aldığımız Çoruh şilepi ile Sıvas tankeri bugün limanımıza geliyorlar

Hususî sermayeye devredilecek fabrikalar

Çekoslovakya Cumhur Başkanı Ben

Haliç fabrikalarında yapılan romorkör

Dün denize indirilmiş olan tamamile Türk yapısı romorkör

Haliç Fabrikalarında "İlk" inşa edildiği belirtilen römorkör hakkında Cumhuriyet Gazetesi'nde yer alan haber. Kaynak: 20 Şubat 1948 Cumhuriyet Gazetesi arşivi.

"Bateau-Mouche"un Türkçesi "Muş" idi ve ithal edilirdi.

Kapitülasyonların daha da ağırlaşan etkilerinin görüldüğü son yüzyılda, paytonunu, en basit deniz aracını bile ithal eden bir devlet vardır. Bu devlet, deniz ticareti dünyasından hemen tamamiyle silinmiş bir haldedir. O kadar ki, "Muş" denilen buharlı küçük bir deniz vasıtası sahibi olmak dahi, ayni zamanda varlık gösterisi anlamına gelmiştir.

Devlet erkânı için Muş, denizdeki makam aracıydı.

İstanbul'da yalıların önünde muşlar bağlı beklerdi.

[33] Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) Ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at Ve Ticaret Hakkında 815 No.'lu Yasa; 29 Nisan 1926 tarihli Resmi Gazete.

[34] Haliç Fabrikalarında yapılan römorkör; Cumhuriyet Gazetesi arşivi, 21 Şubat 1948

Muş, Fransa'da özenle inşa edilmiş bir çeşit römorkörden başka bir şey değildi!

Bu konu ilk kez bu eserimde tespit edilmekte ve okurlarımızın bilgisine sunulmaktadır;

İmparatorluğun çöküş yüzyılında, artık her varlık giderek rehin hale gelirken, yabancılara verilen imtiyazlar yüzünden;

-Türkiye'de gemi inşa ettirmek imkansızdı ve zaten böyle teknik ve teknolojiye sahip bir tersane de mevcut değildi.

-Türkiye'de gemi inşa tersanesi mevcut olsa da, ihmal edilmesi yüzünden gemiler onarım için dahi İngiltere'ye veya Fransa'ya gönderilirdi.

-Türk armatörü ancak yaşlı ve ucuz olan gemileri satın alacak güce sahipti.

-En küçük tekneler dahi ithal ediliyordu. Bunlardan en ilginç olanı devrin makam aracı gibi sayılan "Muş" adı verilmiş buharlı makam tekneleri idi.

- Muş sahibi olmak bir varlık ve resmî ciddiyet gösterisiydi. İstanbul'da yalıların önünde muşlar bağlı beklerdi. Beyler muşlarıyla yalılarından Haliç'teki, Galata'daki işlerine gider gelirlerdi.

Ekonomideki çöküşü ve Avrupa karşısında hızlanan geri kalışı, bu döneme ait ve dikkatlere gelmeyen bir deniz aracı olan "Muş"la anlatmayı seçtim; Bir övgü aracı anlamında dilimize "Muş" olarak yerleşmiş buharlı makam ve varlık ve de gezi aracının aslı "Bateau-Mouche" dur. Bu terim; XIX.cu Yüzyılda, Paris'in daha temiz su sağlaması amacıyla Lyon'un güney banliyölerinden Saone kıyısında inşa edilen eski nehir banklarından doğmuştur.



Kadıköy Rıhtımında üç Muş. Karşıda Haydarpaşa Garı ve Şirket-i Hayriye'ye ait yandan çarklı bir vapur.



Eminönü-Sirkeci rıhtımlarında kıçtankara vapurlar ve emre hazır bekleyen bir muş.

Bir zamanlar "Mouche - Sinekler" olarak adlandırılan bu akıllı kollar, Mouche bölgesine takma adlarını verdiler. Doğal olarak 1862'deki Mouche bölgesindeki küçük tersanelerde inşa edilen tekneler "Bateau-Mouche" olarak tanındı.

Bölgede Messits, Chaize ve Plasson'un ortak olduğu "Compagnie des Mouches" şirketi nehirde yolcu taşımacılığı yapmaktaydı. Paris şehrinin nehir servisi için "1867 Paris Exposition Universale - Paris Uluslararası Fuarı" ihale açılmıştı. Muhtelif organizatörlerinden gelen fuara yolcu taşımacılığı konulu ihale çağrısına cevap vermek için "Compagnie

des Mouches" hissedarlarından Plasson, çok iyi bir fikre sahipti. Amaç fuara nehir yoluyla ziyaretçileri çok daha kolay ve kısa zamanda ulaştırabilmekti. Böylece 30 kadar Mouche - Sinek teknesi demiryolu vasıtasıyla Saone üzerinden Paris'e taşındı. Kısa zamanda bu yeni ulaşım aracını çok beyenen Parisliler "Mouche"lara büyük ilgi gösterdiler. Mouche'ların kapasiteleri de aynı şekilde arttı.

Paul Bert 1887 tarihli "Lecture et Leçon de Choses" eserinde : "Paris'le kesişen banliyölere Saine Nehri'nden yolcu taşıyan Mouche'lar, buhar tahrikli pervaneli teknelerdir. Hem salonlarında, hem de güvertede 300 ila 400 yolcu taşıyabilmekteler. Süratli oluşları ve biletlerin düşük fiyatlı oluşları sayesinde, Paris nüfusu için büyük hizmet veriyorlar" diye yazmıştır.

Bununla birlikte, Bateaux - Mouches'un zirvede dolaşan itibarı Porte de Vincennes'i Porte Maillot'la bağlayan ilk metro hattının açılması nedeniyle kısa ömürlü olmuştur.

1867 Paris Uluslararası Fuarı'ndaki pekçok pavyon arasında teknolojik ilerlemelere ait sanayi ve gemi inşa tersanelerine ait pavyonlar büyük ilgi gördüler. Bunlardan biri gemi ve makine inşa ve yapım tersanesi olan "Société Anonyme Forges et Chantiers de la Méditerranée" idi. Bu firma muazzam buhar makinesi önünde Türk bayraklı bir Mouche'u sergilenmeyi tercih etmiştir.

Karadan ulaşımın çok zor ve hayli saatler alıcı, hatta bir güne bedel olduğu bir devirde Vezir vükelanın, Boğazdaki yalılardakilerin ulaşım araçları Küçüksu Mesiresi gibi yerler için itina ile inşa edilmiş dört çifte kayıklar iken, Galata'ya, Haliç'e, Eminönü veya Sirkeci'ye gidip Boğaziçi'ne avdette muşlar tek gözde vasıta idiler. Bunların kaptanlarının birkısmının adalı Rumlardan oluştuğu hatırlanmalıdır.

Yabancı firmalar İstanbul'da "Steam Launches"



Anadolu Kavağı'nda emre hazır bekleyen bir Muş.



THE
LEVANT HERALD
[WEEKLY BUDGET.]

VOL. II. No. 1. CONSTANTINOPLE, WEDNESDAY, JANUARY 4 1882. PRICE 8d.

Contents:

THIS MORNING'S NEWS.

TOPICS OF THE WEEK.
Turkish Policy and Prospects 4
The Financial Settlement ... ... —
Turkish and Greek Post-offices ... ... —

EPITOME OF THE NATIVE PRESS.
The Mission to Berlin ... ... —
Egyptian Affairs 5
The Russian Indemnity ... ... —
Prince Bismarck and Italy ... ... —

PROVINCIAL CORRESPONDENCE, &c.
Bulgaria ... ... —
Trebizond 6
Crete ... ... —

The Disturbances at Suez 6
Cyprus 7
The Egyptian Budget ... ... —

NOTES AND NEWS.
Court and Diplomatic ... ... —
Political ... ... —
Official Movements, Promotions & Decorations. —
Military and Naval 8
Personal ... ... —
General ... ... —
Provincial ... ... —
Crimes and Accidents ... ... —

LOCAL.
Collision in the Golden Horn 9
Ottoman Relations with Bulgaria ... ... —

The Departure of the Delegates 9
Water supply ... ... —
The Swedish Legation 10
Entertainment at the British Institute ... ... —
The Philharmonic Society ... ... —
Mining Work at Karaallisar ... ... —
Quarantine at El-Wardj 11
Cyprus as a Health Resort ... ... —

TRADE AND FINANCE.
Galata Bourse 12
Market and Shipping Reports ... ... —
Breadstuffs ... ... —
Import Markets ... ... —
Export Markets 13
Opium ... ... —

MAISON L. LEBON.—PASTRYCOOKS and RESTAURANT of St. Petersburg.—Opposite the Russian Embassy in Pera. Orders for town and country carefully executed.

HOTEL D'ANGLETERRE, ESTABLISHED IN 1841 BY J. MISSIRIE, No. 463, Grand Rue de Pera, No. 463.—This Hotel has long been well-known and highly appreciated, as much for its position and for the beautiful panoramic view it commands, as for its interior comfort and accomodation.

THE QUEEN INSURANCE COMPANY. — CAPITAL £2,000,000 sterling.— FIRE INSURANCE.—This Company insures against the risks of fire furniture, merchandize, and goods of all kinds, houses, &c. For particulars and insurance apply to Mr. Neville E. Maltass, No 6, Mamoudieh Khan, Place Karakeuy, Galata.

J. W. WHITTALL, Agent.

ALFRED C. LAUGHTON, COMMISSION AND FORWARDING AGENT, Galata.—GOODS forwarded to all parts of the world on moderated conditions only. Agents in LONDON, Messrs. G. W. Wheatley & Co.; J. & R. McCracken; Nixon & Kitto; H. S. Kitto & Co. in Liverpool; Wheatley & Co., 19, North John Street, United States of America: M. Ames, Esq., No. 59, Broadway, New York.

LIEBIG COMPANY'S
EXTRACT OF MEAT
FINEST AND CHEAPEST MEAT-FLAVOURING STOCK, FOR SOUPS, MADE DISHES AND SAUCES.
"It is a success and boon for which Nations should feel grateful."—See Medical Press, Lancet, Brit. Med. Jour., &c.
"Consumption in England increased tenfold in ten years."
Invaluable for the Rest as an Efficient Tonic in all cases of Weakness.
Invariably adopted when once fairly tried. To be had of all Storekeepers and Dealers throughout India.
Keeps good in the hottest Climates, and for any length of time.
CAUTION.—Genuine ONLY with fac-simile of Baron Liebig's Signature in Blue Ink across Label.
LIEBIG'S EXTRACT OF MEAT Co., Limited, 43, Mark Lane, London, England.

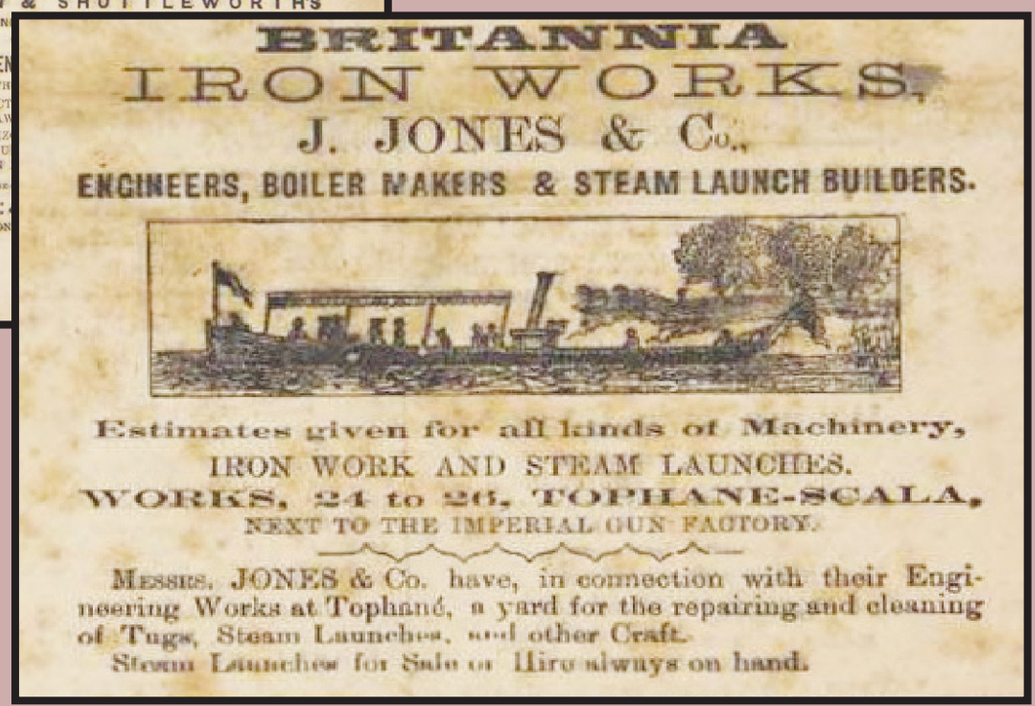
JOYCE'S
SPORTING AMMUNITION.
Established 1820.
The attention of Sportsmen is invited to the following Ammunition, of the best quality, now in general use throughout England, India and the Colonies.
JOYCE'S TRIPLE WATERPROOF & F 3 QUALITY
PERCUSSION CAPS,
Chemically-prepared Cloth and Felt Gun Wadding.
JOYCE'S GAS-TIGHT CARTRIDGES,
(For Pin-fire and Central-fire Breechloading Guns.
Wire Cartridges for killing Game at long distances.
AND EVERY DESCRIPTION OF SPORTING AMMUNITION,
Sold by Gunmakers and Dealers in Gunpowder.
FREDERICK JOYCE & CO.,
Patentees and Manufacturers,
57, Upper Thames Street, London.

BRITANNIA
IRON WORKS,
J. JONES & Co.,
ENGINEERS, BOILER MAKERS & STEAM LAUNCH BUILDERS.
Estimates given for all kinds of Machinery,
IRON WORK AND STEAM LAUNCHES.
WORKS, 24 to 26, TOPHANE-SCALA,
NEXT TO THE IMPERIAL GUN FACTORY.
Messrs. JONES & Co. have, in connection with their Engineering Works at Tophané, a yard for the repairing and cleaning of Tugs, Steam Launches, and other Craft.
Steam Launches for Sale or Hire always on hand.

Varnish Manufactory
COLOURS, CHEMICAL PRODUCTIONS
Medals granted at Exhibitions
L. DIDA
PARIS, 9, Rue Popincourt, 9, PARIS
MANUFACTORY at GRAVEIL (Seine-et-Oise)
ESTABLISHMENT FOUNDED IN 1848
By Ar. DIDA, Engineer-Chemist
Specialities in Siccative alcohol Varnish
USED FOR METALS, WOOD, ETC.
ARTS AND INDUSTRY
This CATALOGUE giving explanation about the employment of this Varnish will be forwarded free of expense.

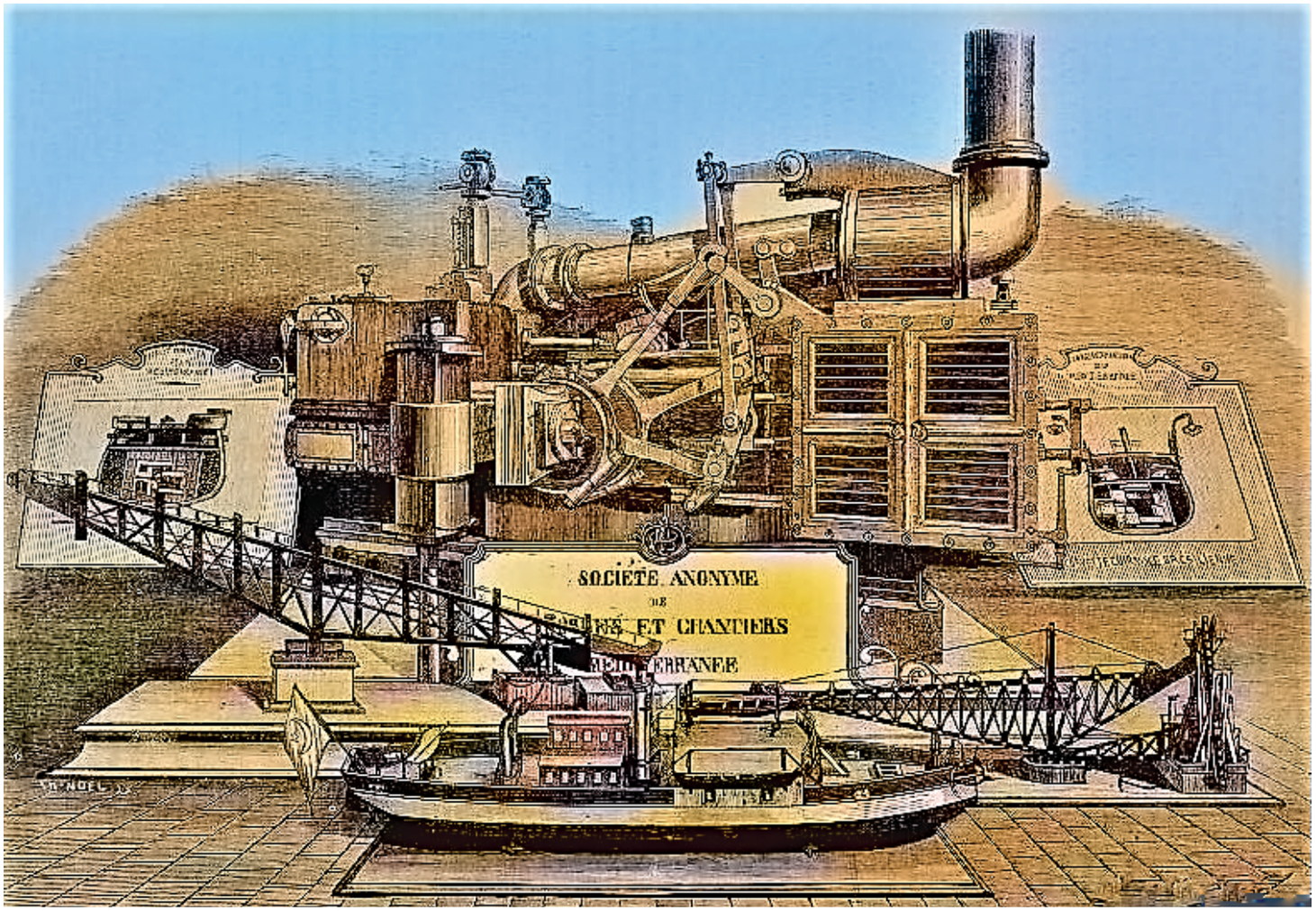
CLAYTON & SHUTTLEWORTH'S
PORTABLE EN
WITH OR WITH
TRACT
STRAW
HORIZ
CIRCU
CORN
CAN BE
CLAYTON
78 LOMBARDST. LON

İstanbul'da yayınlanan "The Levant Herald" başlıklı haftalık gazetenin 4 Ocak 1892 Çarşamba, Volume II. No.1 sayılı nushasında Tophane'deki kurulu "Britannia Iron Works J. Jones & Co. gemi onarım firmasının ilanı . Adresi - Tophane-i Âmire'nin yanı idi.



BRITANNIA
IRON WORKS,
J. JONES & Co.,
ENGINEERS, BOILER MAKERS & STEAM LAUNCH BUILDERS.
Estimates given for all kinds of Machinery,
IRON WORK AND STEAM LAUNCHES.
WORKS, 24 to 26, TOPHANE-SCALA,
NEXT TO THE IMPERIAL GUN FACTORY.
Messrs. JONES & Co. have, in connection with their Engineering Works at Tophané, a yard for the repairing and cleaning of Tugs, Steam Launches, and other Craft.
Steam Launches for Sale or Hire always on hand.

4 Ocak 1882 tarihli The Levant Herald'da Tophane'deki Britannia Iron Works- J.Jones & Co. firmasının verdiği ilan.



Buharlı gemi makineleri ve gemi inşaatlarıyla tanınan Société Anonyme Forges et Chantiers Mediterranée'nin 1876 Paris Uluslararası Fuarı'ndaki pavyonu; Tersaneyi temsil eden vinçler ve makinenin bulunduğu rıhtım önünde Türk bayraklı muş tipi bir gemi maketi yer almaktadır. Kaynak: L'exposition Universalle, Paris, 1876 kataloğu.

olarak adlandırdıkları Muş ve benzeri buharlı küçük tekneler için küçük inşa ve onarım tersaneleri de kurmuşlardı. Bunlardan biri Tophane'deki Tophâne-i Âmire sırasında yeralan "Britannia Iron Works - J.Jones & Co." İngiliz firmasıydı. Onarım hizmetleri yanında, kiralama da yapmaktaydılar.

Muş'un günlük yaşamdaki önemini göstermesi bakımından Prenses Mevhibe Celâleddin[35] hatıratında Cemile Sultan Sarayı'ndan ayrılıp Kandilli Sarayı'na taşınmalarını şöyle anlatır; "Büyük annemin gözleri kızarmıştı, ağlamış olduğu belliydi. Buna rağmen sesinde ve yüzünün ifadesinde her zamanki metanet ve soğukkanlılık vardı. Yanına yaklaştım, eliyle başımı okşadıktan sonra:

- Bir müddet için buradan gidiyoruz, dedi.

- Sen, amcanla ve kızlarıyla Kandilli' ye gideceksin. Artık, babanla beraber oturman lâzım. Bir çocuğun yeri anasının babasının yanındadır. Belki bir gün buraya tekrar döneriz. O zaman seni gene ara sıra yanıma aldırtırım. Gel seni öpeyim de git artık. Muş bekliyor.

İki yanağımdan öptü. İçim burkulmuş: dudaklarım titriyordu. Gözlerim dolmuştu. Yanında boşanıp ağlamamak için hemen arkamı döndüm ve odadan çıktım.

Dadımla Saffet Ağa da bizimle beraber gelecekti.

[35] Mevhibe Celaleddin- Geçmiş Zaman Olur ki",Çağdaş Yayınevi, 1987.

Büyük annem, Saffet Ağanın Kandilli'de yerleşmesini uygun görmüş, ikinci ağayı kendisine alıkoymuştu. Rıhtımda iki muş vardı; Bunlardan birisi, Cemile Sultanla kızları, Ayşe ve Fatma Hanım Sultan'ları bekliyordu. Diğerini ise, babam, amcamla çocuklarını, beni ve adamlarımızı almak üzere Kandilli'den göndermişti.

Vedalaşma faslı bittikten sonra çoluk çocuk muşa yerleştik. Yavaş yavaş rıhtımdan ayrılmaya başladık. İçimde hem hüzün, hem de sevinç vardı. Arkamda, benim için tatlı günlerin hatırasını bırakıyordum."

Babasıyla gittiği Bursa'daki kaplıcalardan İstanbul'a avdetlerinde ise babası Mahmud Celâleddin köprüde kendisini bekleyen Muşla Haliç Vapurları İdaresine ait gider. Oradan sonra yine Muşla Kandilli'deki Cemile Sultan Sarayı'na gelecektir. Bu örnekler Muş'un devrin yaşamında ne denli önemli olduğu göstermektedir. Bu çok basit deniz vasıtalarının bile ithal edildiği bir devirde, zaten çok zor koşullarda mücadele veren çok az sayıdaki Türk armatörü çok yaşlı gemilere sahip olabilmektedir.

Tyne Nehri nasıl çok römorkör inşaatını gerekli kıldıysa, İstanbul da benzer gerekçelerle daha fazla römorköre ihtiyaç duydu.

XIX. Yüzyıl sonlarında Tyne gemi seyir güvenliği açısından tehlikeli bir nehirdi. Kuzey ve Güney iskeleleri 1895'e kadar tamamlanmamıştı ve nehir ağzı boyunca bir sığlık oluşturan kayalık bir taban üzerinde sürekli bir kayma ve hareket eden kum bankları vardı. Özellikle yelkenli gemilerin, dalgaların ve hakim rüzgârın istikametine bağlı olarak nehre doğru veya güvenli bir seyir yapabilmeleri son derece tehlike arz ediyordu. Nitekim nehre girip çıkarken birçok gemi harap olmuştur.

Eğer hakim rüzgar Doğudan geliyorsa, nehir ağzı dik dalgalarla daha da tehlikeli hale gelir ve dalgaların saçıntıları girişi neredeyse imkansız hale getirirdi. Bu nedenle nehrin içine ve dışına doğru hareket tamamen hava durumuna bağlıydı. 1847 kışında uzun süren bir Paskalya rüzgarı hakim olmuş, nehirdeki 1700 yelkenli gemiyi hareket edemez hale getirmişti. Rüzgarın hafiflemesi ve denizin elverişli hale gelmesiyle ancak o gün yaklaşık 400 gemi nehirden açık denize yelken açabildi.

Yelkenli gemilerin hele rüzgarın kesildiği sıralarda Tyne'de ilerlemesi veya Tyne'den denize açılması çoğu zaman mümkün olamıyordu. Tyne Nehri'nin yelkenli gemiler için yarattığı tehlikeler öylesine fazlaydı ki, buharlı römorkörler can kurtaran olarak görülmüştür.

1850 öncesinde Tyne tersanelerinde hepsi römorkör olmamak kaydıyla 360 buharlı gemi inşa edildi. Sadece North Shields'de 149 gemi, South Shields'de 78 gemi ve Gateshead tersanelerinde 63 gemi inşa edildi ki, buraları buharlı römorkör inşaatlarının merkezi halindeydi. 1850'den önce Tyne'deki onbir tersanenin herbiri dokuz veya daha fazla buharlı gemi inşa ettiler. Diğer onbir tersane de dört ve daha fazla gemi inşaatı gerçekleştirdiler. Yandan çarklı buharlı gemi makinaları yapımı da bazılarında ayni tersanelerde gerçekleştirildi. Fakat gemi makineleri yapımı firmaları giderek güçlendi.

İngiltere limanları genelinde römorkör işletmeciliğinin %10'dan fazlası Tyne'de idi. Römorkörlerin başlıca görevleri kömür yüklemesi ve tahliyesi için küçük yelkenli ticaret gemilerini nehirde yedeklemekti. 1850'den itibaren inşa edilen römorkörlerin hem büyüklükleri arttı ve hem de yıl içinde inşa edilen römorkör sayısı hızla yükseldi.

Tyne'de inşa römorkörlerin armatörleri mahalli yatırımcılardı. Bu römorkörleri daha ileriki tarihlerde başka limanlara ve başka ülkelere de satmaya başladılar.

Tyne'de neden bu kadar çok römorkör vardı ve Tyne tersaneleri römorkör inşaatında neden dünyada erişilmesi güç bir seviyeye yükseldiler; Başlangıçta Tyneside'den Londra'ya kömür yükü taşıyan çok sayıda yelkenli ticaret gemisi vardı. Bunlar Tyne'e girişte ve çıkışta muhakkak yedeklenmeliydiler.

Tyne Nehri boyunca çok sayıda tersanede gemi inşa edilmekteydi. Bu tersanelerin de römorkörlere ihtiyacı vardı ve Tyne'deki seyir çok daha dikkatli olmayı gerekli kılıyordu. O kadar ki artık yelkenli gemilerin hiçbir şansı kalmamıştı!

Tyne Nehri gemi seyir güvenliği bakımında akıntıları, çamur bankları ve gel gitleri ile çok zor bir doğal kanaldı. Yelkenli gemiler ancak buharlı römorkörlerle Tyne'de seyir yapabilirlerdi. Bazı gemiler Tyne'deki banklarda demirde kalmak zorundaydılar. Bu gemilere mavnalarla kömür getirilmesi ancak römorkörlerle mümkün olabiliyordu. XX.ci yüzyılın başlarında Tyne'e giriş çıkış yapan gemi sayısı 14,000 gemiyle rekor kırmıştır.

Buharlı römorkörlere olan genel ihtiyaç arttıkça bukez römorkör pazarlama şirketleri doğdu. Bu şirketlerin bir kısmı satış amaçlı olarak römorkör inşa ettirdiler ve çok kısa zamanda başka ülkelere satmayı başardılar. Hatta inşa ettirdikleri römorkörlerle satış yapmayı planladıkları başka ülke limanlarına kadar gittiler. En gözde limanlardan biri İstanbul idi.

Tyne'deki buharlı römorköre olan ihtiyacın temelinde yatan nedenleri çok benzer şekilde İstanbul limanı için de uyarlamak mümkündür; İstanbul Boğazı yer yer sert ve ters akıntılarıyla gemilerin güvenli seyir yapabilmeleri adına, son derece zorluklar ve tehlikeli olan bir suyoludur. Yelkenli gemilerin rüzgar yeterli olsa bile akıntıya karşı boğazı aşması çoğunlukla hayal olmuştur. Bu sebepledir ki, yelkenli gemilerin günlerce Boğazda güvenli bir koyda demirde yatmak zorunda kaldıkları görülür.

Haliç'e girmek veya Haliç'ten çıkmak için müsait rüzgarı yakalamak kadar, tamamiyle ıskarça haldeki bu liman bölgesinde yüzlerce yelkenlinin güvenli seyir yapabilmesi müthiş bir mahareti gerekli kılmıştır. Ya da yedekleyecek yandan çarklı veya uskurlu bir römorkörün kendilerini güvenli sulara yedeklemesini beklemişlerdir.

Haliç'te onarılan gemiler, hurdaya çıkan gemiler, Haliç'e gelen veya ayrılan gemiler, Galata ve Sirkeci rıhtımlarına yanaşan veya kıçtan kara olan gemiler, başlı başına römorköre ihtiyacın ne derecelerde fazla olduğunu gösterir. Bu gemilerin şamandıralara bağlanmaları, mavnaların Haliç'ten yedeklenerek gemilere ulaştırılması ve yükleme veya tahliye sonrasında öbek öbek bir römorkör arkasında çekilerek Haliç'e, Unkapanı'na, Hasköy'e dönüş yapabilmeleri hep römorkörler vasıtasıyla mümkün olabilmiştir.

XX. Yüzyıl başlarında bile İstanbul Avrupa'nın en işlek limanlarından biri durumundaydı.



Stimli römorkör Katadin; Ressam : James Williamson



Haliç'te ve Tophane önlerinde bağlı olarak bekleyen yandan çarklı römorkörlerin tamamı yabancı şirketlere aitti. Çanakkale Boğazı'nda, Gelibolu'da ve İstanbul limanı bölgesinde kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri gibi gemi kurtarma hizmetleri de Fransız, İngiliz ya da Alman firmalarına aitti. Osmanlı reayası-uyruğu Rum müteşebbisler de çok güçlü römorkörcülük şirketleri kurdular. Tarih: 1880-1897.

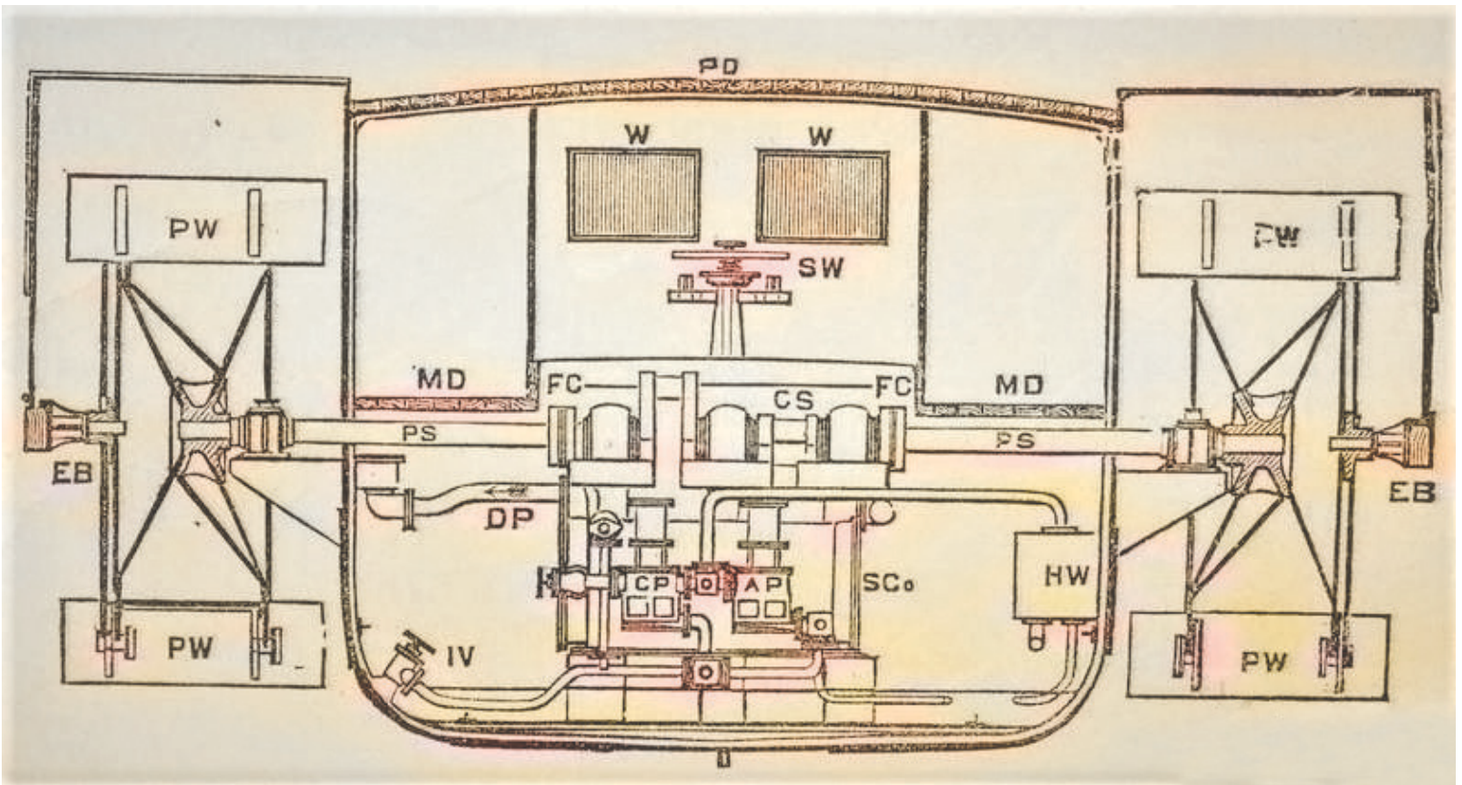
Römorkör inşaatı yapılmayan Osmanlı Devleti'nde, başta İstanbul ve ardından İzmir gibi limanların römorkör ihtiyacının hemen tamamı Upon - On - Tyne'de ya da Clyde / Glasgow -Govan'da, bir de çok az sayıda Londra Thames'de inşa edilen römorkörlerle karşılandı. Böylece römorkör inşa ettirip pazarlamasını yapan hayli sayıda İngiliz satıcı römorkörleriyle İstanbul'a kadar geldiler. Başlangıçta yedekleme işleri de yaparak yüksek kârlar elde ettikleri gibi, yine yabancı alıcılara römorkörlerini satanlar oldu.

Fakat çoğunluk, Osmanlı Devletinin maruz bulunduğu imtiyazların hudutsuz imkanlarından yararlanmak için İstanbul'a ve İzmir'e akın ettiler. Pazarda öylesine yüksek getiri imkanı vardı ki, İstanbul'lu ve İzmir'li Levantenlerden römorkörcülüğe atılım yapanlar bile oldu.

Ayni yüzyılda gemi hareketindeki yoğunluk bakımından İstanbul Limanı ile Londra Limanı kıyaslanabilir. Londra Limanı'nda Thames Nehri boyunca 300'e yakın ve tamamı özel kişilere ait römorkörler çalışmaktaydı.

Bu listeden üç römorkörü örnek olarak seçtim;
1849 inşa "Red Rover"un armatörü Daniel Barker ve J.Spicer'di.
1864 inşa "Rambler"in armatörü Daniel S. Mitchell'di.
1874 inşa "Reliance"ın armatörü William Fothergill'di.

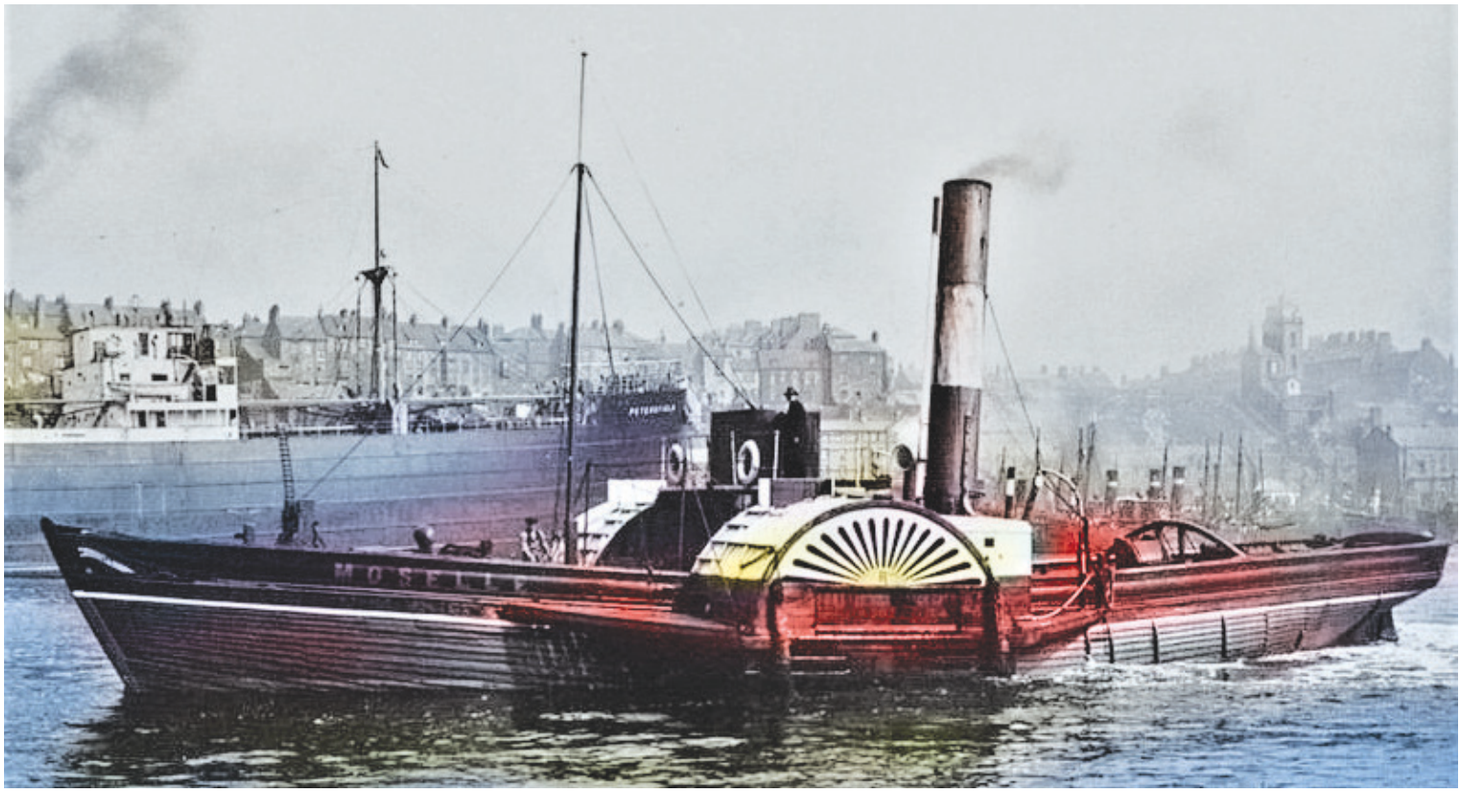
"The Black Ball Syndicate" çoğunlukla kılavuz kaptanlardan, römorkör sahiplerinden ve tüccarlardan oluşan önemli bir gemi yedekleme şirketi idi. Bu işbirliğinin "Alexandra, Charles Dickens, George Peabody, Lord Warden, Her Majesty, MacGregor, Palmerston, Consort Shah, Washington, Wellington" gibi geniş römorkör filosu vardı. Başlangıç yüzyılından itibaren gemi yedeklemesi



Buharlı ve yandan çarklı römorkörlerin makineleri, başlangıçta aynı tersanelerde üretilirken, yandan çarklı Diagonal Campound gemi makineleri ve kazanları yapım firmaları giderek güçlendi.







1850 ve sonrasında römorkörler çoğunlukla ahşap gövdeli ve yandan çarklı olarak inşa edildiler. İngiliz tüccarların Osmanlı limanlarından yedekleme yapmak amacıyla Tyne veya Clyde'den İstanbul'a kadar getirdikleri römorkörlerin böylesine bir uzun deniz yolunu aşmaları da dikkat çekicidir.

hizmetleri hep özel sektör teşebbüsü olarak görüldü. Başlangıçları römorkör inşaatı olan tersaneler de, ayni bağımsızlığa sahip oldular.[36]

Resmi sicil kayıtlarını içeren dosyalar ortada yok. Üzülsek de artık biliyoruz ki, Türk ticaret gemilerine ait kayıtları içeren dosyalar çuvallara doldurup kaldırılmış yada birsüre sonra da yok edilmişlerdir.[37]

Römorkörler için de durum aynidir. 1944 senesinde İstanbul Liman İşletmesi Müdürü olarak atanmış olan Kaptan İhya Görgün'ün özel olarak tuttuğu defterinde römorkörlere ait ayrıntılı bilgiler düşündürücüdür.[38]

İstanbul Limanı'nda yedekleme hizmeti veren ve belge, arşiv yoksunlundan dolayı ulaşılamayan bazı römorkörlerin varlığı kesindir. İngiliz ve ABD konsolosları "Consular Trade Report" denilen sorumlu olduğu bölgelerin veya komşu bölgelerin ticaretî, tarımsal ve siyasi durumlarını ortaya koyan günlük raporlar hazırlardı. Bunlar basılır o ülkeye ait diplomatik adreslere ve ilgili ticaret kurumlarına kadar dağıtılırdı. ABD Daily Bureau of Foreign And Domestic Commerce Department'ın 8 Ocak 1913 tarihli Consular Trade Report" da ve İstanbul Konsolosu Oscar S. Heizer'in Türkiye ile bilgiler yer almaktadır; 800,000 Dolar sermayeli (Stenia) La Société des Docks et Ateliers du Haut Bosphore isimli Fransız şirketi 1911 yılında Osmanlı Hükümetinden İstinye'de mümkün olduğunca yerli imkanlardan da yararlanarak bir muhtelif gemi onarım atölyeleri, üç yüzer havuz müsaadesini almıştır. Anlaşmaya göre başlangıç tarihi 8 Kasım 1911 olup 13 Mart 1912'de hizmete girmesi kararlaştırılmıştır.

(36) Thames Tugs-Early Owners.
(37) Osman Öndeş; Türk Armatörleri Tarihi" Cilt I. İmeak Deniz Ticaret Odası ve Türk Armatörleri Birliği Neşriyatı.
(38) Kaptan Mehmet İhya Görgün, 27 Ocak 2015.



Bu sürece ait bir raporda, gelecek safhada neler yapılacağı şu şekilde belirtilmektedir; Belirtilen sürede iskele ve tamir atölyelerinin yapımında ihtiyaç duyulacak gerekli alet, tesisat makinesi vb. alımlarının yapılması gerçekleştirilmiştir. İnşaat işinin olabildiğince hızlı ilerleyebilmesi için hizmetler Genel Müdür M. Heyard, atölyelerden operasyonlarından sorumlu mühendis des Ponts et Chaussées mezunu Şirket Müdürü M.L. Dufrénois olmak üzere ikiye ayrılmıştır. M.L. Dufrénois Fransız Donanması'nda mühendis olarak önemli görevler ifa etmiş bir isimdi. Bu iki bölüm, şirketin idarî müdürü ve eski müdürü Baş Mühendis MAO Negri'nin yönetimi altında toplanmışlardır. Raporda inşaat konusundaki yapılacak işler maddeler halinde kaydedilmekte ve inşaat işinin La Société Ottomane'ye verildiği belirilmektedir. Şirket 1911 yılında Hollanda'da 100 ve 150 beygir çekme gücüne sahip iki römorkör satın almıştır. Bu römorkörler 1912 Şubat ayında İstanbul'a intikal etmiştir. Bu römorkörler de Fransız bayraklıdır ve 1914 yılından sonraki dönemde Osmanlı Donanması adına el konulmuştur. Bu römorkörler 13 Kasım 1918'den sonra şirkete devredilmiştir.



Yelkenli gemilerden buharlı yelkenli ve buharlı ticaret gemilere geçiş yıllarında İstanbul Limanı. Fotoğraf: Sebah & Joaillier



Galata rıhtımında yanaşacak yeterli rıhtım olmadığından birbiri üzerine aborda olmuş Romanya yolcu gemileri SS Romania ve SS Dacia. Fotoğrafta P.R.S- Compagnie de Remorquage de Sauvatage Marseille & Constantinople; (Theodore Berger, Le Marquis de Flers, Theodore Mallet, A. Churneyssen, Frédéric Vincent, Lionidas Zarifi ve E. Eugenidis.)'e ait biri yandan çarklı iki römorkör görülmekte. Tarih: 20 Mart 1912.

Belgelerle römorkörler

İstanbul Boğazı'nda çalışacak yolcu vapurları dahi İngiltere'de çoğunlukla Isle of Wight, Cowes'daki J.White tersanesine sipariş edilmiştir. Şehir Hatları dediğimiz yolcu vapurlarının inşa edilemediği bir süreçte römorkör ihtiyacının tamamı da büyük çoğunlukla İngiltere'den karşılanmıştır. Römorkör armatörlerinin tamamı da yabancılardan oluşmuştur.

Tersane sahibi Thomas White 1803'de ailesiyle birlikte Kent'teki Broadstairs'den Cowes'a yerleşmiştir. Müteakip yıllarda kendisi oğullarıyla birlikte ve Doğu ve Batı Cowes'daki muhtelif tersanelerde ortaklaşa gemiler inşa eden Thomas White 1860'da "J. Samuel White" adı altında kendi tersanesini kurmuştur. Ancak 1860'dan önce inşa edilen gemilerin tamamı aile ortaklığına aittir. Şirket-i Hayriye adına 1853/54'de Beşiktaş, Beylerbeyi, Göksu, Rumeli, Tarabya, Tophane yandan çarklı vapurları ile 1858'de Beykoz, Sarıyer, İstinye, Mirgun, Anadolu, 1860'da Kabataş, Galata, Büyükdere, Beyazıd yandan çarklı vapurları J. Samuel White tersanesinde inşa edilmiştir.[39]

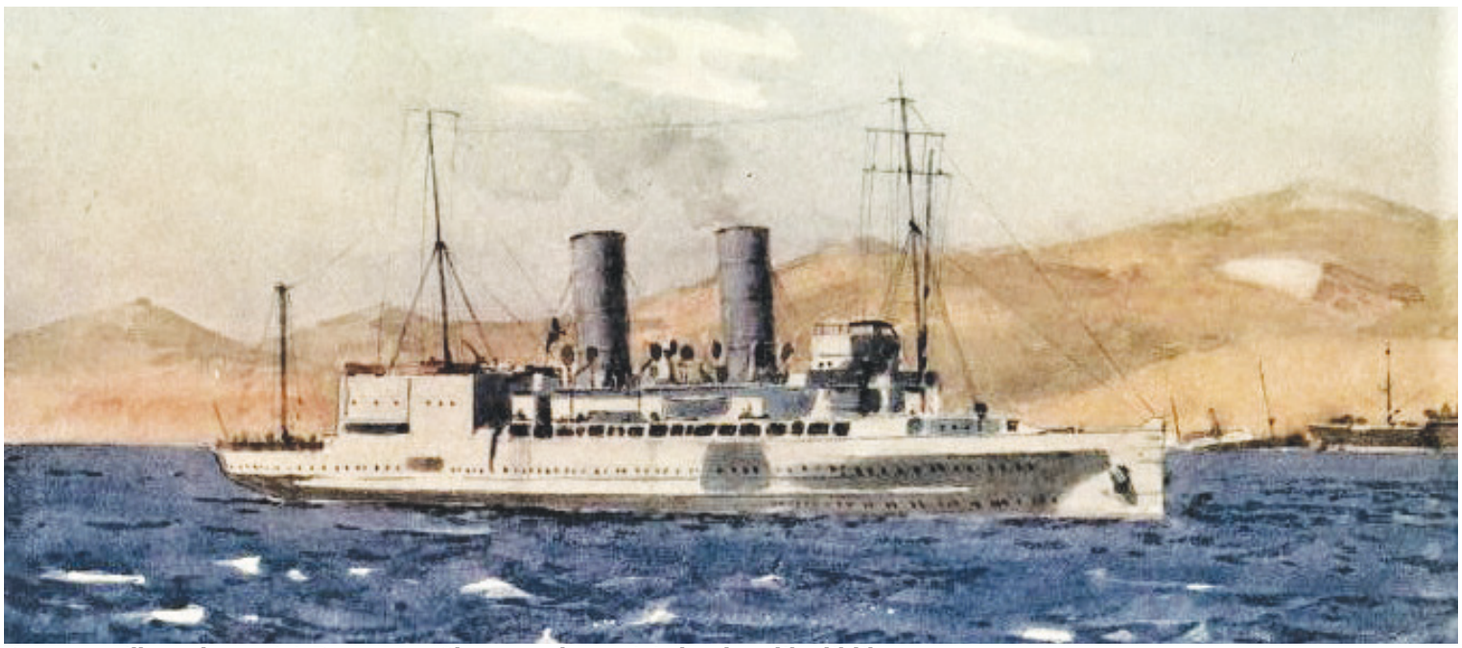
Türkiye Cumhuriyetinde gemi kurtarma ve bütününde kıyı emniyeti hizmetlerinin tarihçesini de bu çalışmalarım sırasında inceledim. Gördüğüm kadarıyla "Tarihçe", 2000'li yıllardan beri ayni şekilde devam etmekte. Bu tarihçe yüksek lisans tezlerinde de kullanılmıştır. Günümüzün yönetimleri tarihçeyi hazırlayana olan saygıları ve güvenleri nedeniyle üzerinde tekrar araştırma yapmak gereğini bulmamış olabilirler. Ancak doğru verilerle düzeltilmiş olmalıdır.

Londra merkezli Ocean Salvage Co.Ltd.

Ocean Salvage Co. Ltd. hakkındaki bilgiler Greenwich, National Museum kayıtlarında bulunmaktadır.[40] Bu belge Türkiye'de kurtarma hizmetlerinin resmî tarihçesine ait metnin çok ciddi hatalarla ve yanlışlarla dolu olduğunu göstermektedir.

[39] J. White; "J. White Shipyard"
[40] http://www.worldwar1.co.uk/sunk17.htm; HMS Ben-My-Chree was sunk by Ottoman artillery whilst at anchor at Castellorizo. She was one of a series of steamers converted to seaplane carriers for the Royal Navy - the large box shaped hanger is clearly visible. Also visible is the is the pole derrick which distinguished her from the other similar conversions. http://www.grandeguerre.org/Essentiel/marine.htm

1920-1926 yıllarında Karadeniz dahil, İstanbul, Çanakkale ve İzmir'e kadar gemi kurtarma hizmeti veren Ocean Salvage Co.Ltd. Londra merkezli bir İngiliz şirketiydi ve sahip olduğu kurtarma gemileri; "Caesar II", "Belos", Cleopatra III", "La Valette", "Semper Paratus" ve "La Nina" idi. "Belos" İsveç bayraklı bir kurtarma gemisiydi. Albüm kayıtlarında bu konuda açıklama mevcuttur. Buradan Belos'un kiralanmış olduğu anlaşılmaktadır. Greenwich, National Museum'daki belge albüm "Object ID:



Dünyanın ilk uçak gemisi; Ben - My- Chree, uçak gemisi olarak tadil edildikten sonra.
Renkli Kalem Tablo: Norman Wilkinson; "Dardanelles 1915", Longmans, Londra, 1915.

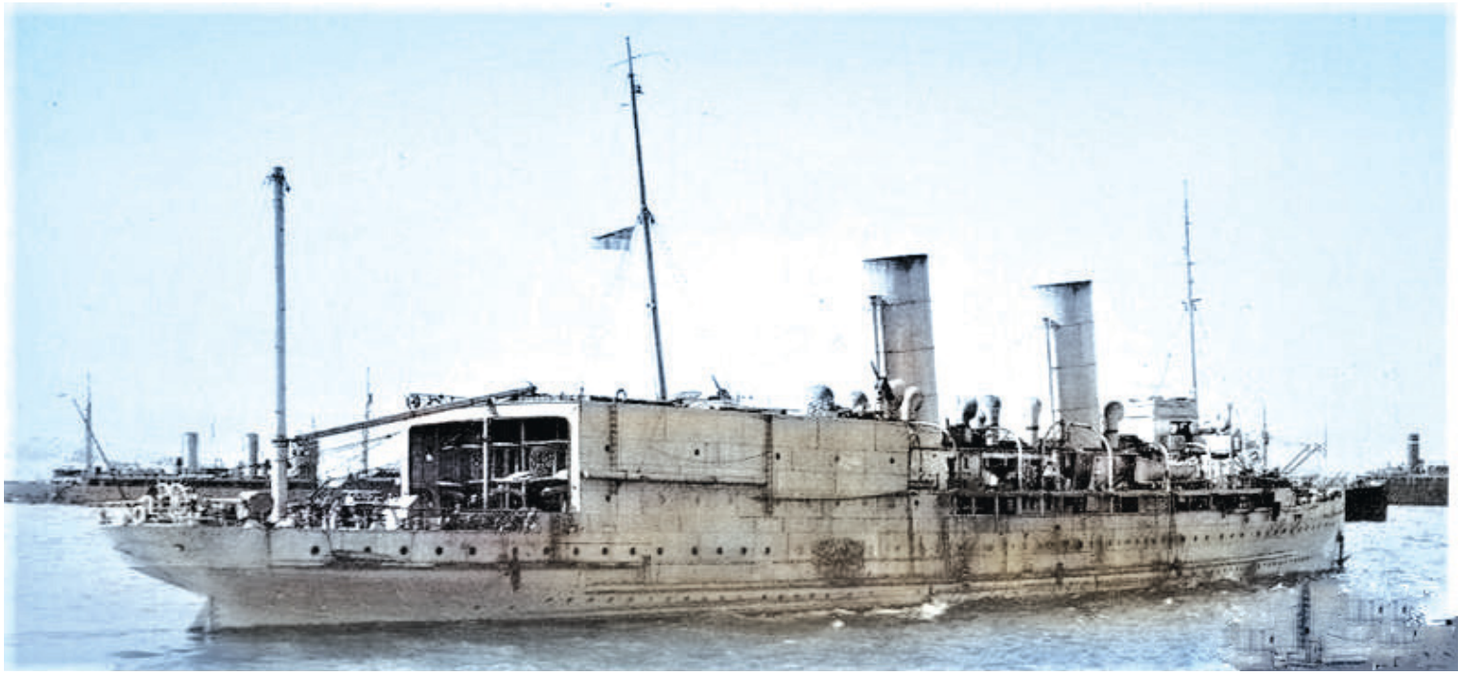
ALB 1394" 1920-1923 ve 1923-1926 yıllarında Ocean Salvage Co.Ltd.'nin görev yaptığı Çanakkale, Ege Denizi ve Karadeniz'deki gemi kurtarma operasyonlarının fotoğraflarını ve kısa açıklamaları içermektedir. Albümde ayrıca şirketin kendi gemilerinin fotoğrafı mevcuttur.

I.Dünya Harbi başlarında seferberlik yaptırımları nedeniyle Ben- My- Chree yolcu gemisi 1 Ocak 1915'de Birkenhead'deki Cammell Laird Tersanesi'nde deniz uçağı taşıma gemisi haline tadil edildi. 3,950 dwt ve Tam boy: 387 ft.(118.0 Mt.) ve Draftı: 16 ft. (4.9 mt.) idi. Vasattan kıça doğru mevcut üst yapıya altı deniz uçağı alabilecek bir hangar inşa edildi. Kış üstüne yakın monte edilen bir dikme sayesinde uçaklar denize indirilebiliyor veya güverteye alınabiliyordu.[41]
. Buhar türbinli ana makinesi 14,500 hp (10,800 kW) üretiyordu. Azami seyir sürati 24.5 knots idi. Bunkerleri 510 ton kömür kapasiteliydi. Personel sayısı subay, gedikli ve er olmak üzere 250 idi.
. Silah donanımı 4 adet yüksek atışlı 18 cwt top ve 2 adet wickers-Armstrong tapımı hava savunma toplarıydı. Ayrıca küçük çaplı toplara malik bulunuyordu. Fransız birlikleri 20 Aralık 2016 tarihinde Meis Adası'nı Türk ordularına karşı ileri karakol mevzii amaçlı olarak işgal etmişlerdi. Ben - My - Chree birkaç gemiyle Meis Adası'na intikal ettikten sonra 1 Ocak 1917'de sahilden sahra topuyla yapılan atışlar sonucunda cephaneliğine isabet aldı ve cephaneliğin infilakı sonucu yarı batık hale geldi.
. Ben - My - Chree'yi batıran birliğin komutanı 1892 yılında Girit'in Hanya kentinde doğmuş ve 1912 yılında Harp Okulu'nu topçu subayı olarak

(41) Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Tarihçe kayıtlarında olası hatalı telaffuz sonucu "Sambel (Bazı yerlerde Sanbel) Parados" olarak belirtilen kurtarma römorkörünün adı, "Semper Paratus"dur. Kaynak: Aris Bilalis, Lloyd's Register of Shipping "Semper Paratus" maddesi. Greenwich National Maritime Muesum.
(42) Mustafa Aydemir; "Ben bir Türk Zabitiyim- Mustafa Ertuğrul", Denizler Kitabevi, 2004.



Haliç'te römorkör ve yedeklediği mavnalar; Fotoğraf: Ara Güler arşivi



Ben - My – Chree, Kızıl Hisar /Meis Adası'na intikal ettikten sonra

bitirmiş olan Mülazım Mustafa Ertuğrul idi.[42] Çanakkale Muharebesi'nda 27'nci Alay'da savaşan Mustafa Ertuğrul Osmanlı ve Alman Demir Haç madalyalarıyla ödüllendirilmişti. 1916 yılında, emrine 4 dağ topu verilerek, Kaş'a tayin edildi.

I.Dünya Harbi'nin en sıcak günleri olan o dönemde resmen İtalya'ya bağlı olan Meis Adası İngiliz ve Fransız kuvvetlerinin denetimindeydi. Doğu Akdeniz geneli açısından stratejik önemi olan Meis Adası'nın işgal ve tahkimine Çanakkale'de 5'inci orduyu komuta eden Alman General Liman Von Sanders'in "Çok gizli" emriyle karar verildi. Bu emir çerçevesinde Mustafa Ertuğrul 4 adet 7,7'lik Alman yapımı Erhard dağ topu olan küçük bir batarya ile Aydın'dan Kaş'a intikal ettirildi. Başlangıçtaki plan adanın alınması olmakla birlikte, cephede bunun imkânsızlığına kanaat getirildi. Operasyon Meis Limanı'nda demirli yolcu gemisinden deniz uçağı gemisine (Seaplane tender) dönüştürülmüş HMS Ben - My - Chree komutasındaki filo ve adayı transit limanı olarak kullanıyordu.[43]

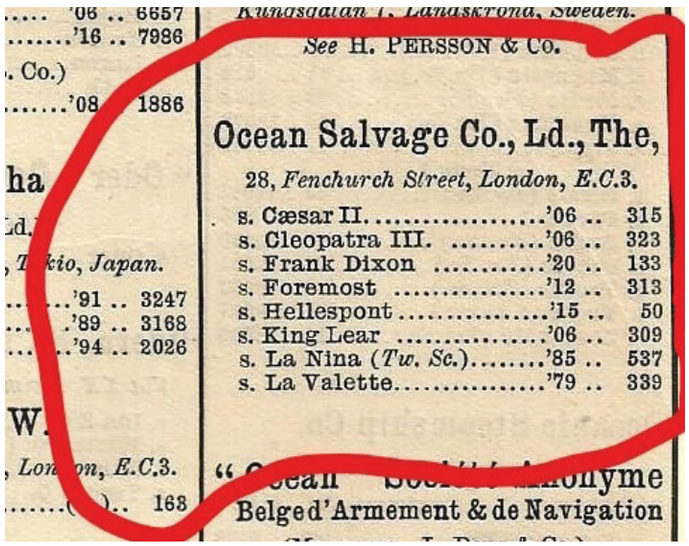
Semper Paratus I. Dünya Harbi sonlarında Meis Adası'na intikal ederek yüzdürme ameliyesini üstlenmiştir. 6 Aralık 1925 tarihinde İzmir Karaburun'da karaya sürüklenerek yarı batık hale gelmiş 1865 inşa 803 grt. "Thomas Fooks" isimli bir posta vapuru da Semper Paratus vasıtasıyla yapılan müdaheleyle Ağustos 1926'da yüzdürülmüş ve İstanbul'lu gemi sökümcüsü Hüseyin İlhami'ye satılmıştır.[44]
Bu albümde Ocean Salvage Co. Ltd.'nin 30 Haziran 1924 tarihinde batmış olan 1873 inşa Ayancık isimli geminin 1 Ağustos 1924'de yüzdürülmesine ait fotoğraf bulunmaktadır.
Albümdeki metin sayfasında Caesar II'nin 1906 inşa bir açık deniz balıkçı gemisi olduğu ve tadil edilerek kurtarma gemisi haline getirildiği ve 1920'de Londra Limanına tescil olduğu yazılıdır.

Ocean Salvage Co.Ltd'nin bu yıllar içersinde müdahele ettikleri ve bazılarını yeniden yüzdürdükleri veya terk etmek zorunda kaldıkları gemilerin adları ve fotoğrafları vardır. Bunlardan

(43) Mustafa Aydemir; "Ben bir Türk Zabitiyim- Mustafa Ertuğrul", Denizler Kitabevi, 2004.

(44) Wreck Site kayıtlarında 1865 inşa "Thomas Fooks"un 12 Aralık 1925 günü İstanbul Boğazında karaya oturduğu ve Tam kayıp (Constructive Total Lost) sayıldığı yazılıdır.

bazıları; 1921'de "Smyrne" isimli İtalyan bayraklı posta vapuru (1911 inşa ve ilk adı Olympiade) İtalyan bayraklı Bosphorus fener gemisi, 10 Şubat 1923'de karaya düşmüş ve 14 Şubat 1923'de yüzdürülmüş Yunan bayraklı 1877 inşa Georges S.;16 Aralık 1922'de İstanbul açıklarında yanmış ve batmış olan 1881 inşa Fransız nakliye gemisi Vinh- Long; 20 Aralık 1925 tarihinde karaya oturmuş ve 23 Aralık


'06 .. 6657
'16 .. 7986
Co.)
'08 1886
ha
Ld.
Tokio, Japan.
'91 .. 3247
'89 .. 3168
'94 .. 2026
W.
London, E.C.3.
163
Kungsgatan 7, Landskrona, Sweden.
See H. PERSSON & Co.
Ocean Salvage Co., Ld., The,
28, Fenchurch Street, London, E.C.3.
s. Cæsar II. ..... '06 .. 315
s. Cleopatra III. ..... '06 .. 323
s. Frank Dixon ..... '20 .. 133
s. Foremost ..... '12 .. 313
s. Hellespont ..... '15 .. 50
s. King Lear ..... '06 .. 309
s. La Nina (Tw. Sc.) ..... '85 .. 537
s. La Valette ..... '79 .. 339
Belged'Armement & de Navigation

The Ocean Salvage Co. Ltd.'in filosu ve adresine ait kayıt. Kaynak: Lloyd's Register of Shipping - Liste des Armateurs et des Directeurs- Génarants / List of Ships Owners and Managers.

1925'de yüzdürülmüş olan 1901 inşa Yunan bayraklı Nicolaos gibi gemiler ve diğerleridir.

Türkiye'de mal ve gemi kurtarma hizmetleri hakkındaki tarihçe şöyle özetlenmektedir; "Türkiye'de bu hizmetlerin başlangıcı, 1926 yılında İstanbul'da kurulan 'Kilcher & Walkers Co' isimli İngiliz kumpanyasına dayanmaktadır.. 1930 yılında Kabotaj Kanununun yürürlüğe girmesiyle kumpanya 'Türk Kurtarma Ltd.' adını almıştır. 1952 yılında 5842 sayılı kanunla Denizcilik Bankası T.A.O.' nın kurulmasıyla kurtarma faaliyetleri bu şirket bünyesinde devam etmiştir. Bu şirketin, adları "La Nina", "La Valette", "Cleopatra", "Caesar II", "King Lear", "Frank Dixon" ve "Foremost" olmak üzere 8 Kurtarma Gemisi / Römorkörü bulunmaktaydı.

Bu gemilerden "Sanbel Parados" Danimarka, "Bolas" Yunan, diğerleri İngiliz bayrağı taşımaktaydı. 1930 tarihli Kabotaj kanununun çıkması ve Türk karasularındaki kurtarma hizmetlerinin millileştirilmesi ile bu kumpanya Türk Kurtarma Ltd. şeklini aldı ve römorkörler Türk bayrağına kaydedildi. 'Akbaş', 'Hora', 'Kilyos' ve 'Saros' adlarını alan adlı kurtarma gemileri / römorkörler 1940 yılından itibaren Deniz Yolları Genel Müdürlüğü'ne bağlı Kurtarma İşletmesi bünyesinde hizmet vermeye başladılar. "

28 Fenchurch Street, Londra E.C.3'de kurulu olan "The Ocean Salvage Co."nun 1921 tarihli Lloyd's Register of Shipping kayıtlarında yer alan yedekleme ve kurtarma römorkörlerinden oluşan filosu şöyleydi;

Caesar II	1906	315 grt.
Cleopatra III.	1906	323 grt.
Frank Dixon	1920	133 grt.
Foremost	1912	313 grt.
Hellespont	1915	50 grt.
King Lear	1906	309 grt.
La Nina (Çif pervaneli)	1885	537 grt.
La Valette	1879	339 grt.

Eser Tutel "Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası",başlıklı eserinde[45] Gemi Kurtarma İşletmesinin tarihçesini şöyle nakletmektedir; "Dünyada gemi kurtarma konusundaki çalışmalar ve bu konuda şirketleşmeye gidilmesi, XIX. Yüzyıl ikinci yarısından itibaren başlamıştır. Ülkemizde ise, 1900'lerin başından itibaren bu konuda atılımlar görülmektedir. (Bu ifade yanlıştır O.Ö) Ülkemizde bu konudaki ilk ciddi çalışma, Grek (Grech) Richard adında bir İngiliz tarafından gerçekleştirilmiştir. Richard, Çanakkale yakınında yelkenli kayıkları çekmek üzere bir römorkörle işe başlamış, sonra bu işi büyüterek yine orada (Atölye, Haliç Fener'de kurduğu bir onarım tersanesidir O.Ö.) bir atölye açmış, bu atölye daha sonra bir şirket haline getirilmiştir.

I. Dünya Harbi ilânında Çanakkale dışında kalan Grek (Grech) Richard Kumpanyası, gemilerini İngiliz hükümetine satarak işi bırakmışlardır. 1912 yılında da Danimarkalılar kısa bir süre Türk sularında

[45] Eser Tutel; "Seyrisefain Öncesi ve Sonrası", İletişim Yayınları, 1997.



Ben - My - Chree birkaç gemiyle Meis Adası'na intikal ettikten sonra 1 Ocak 1917'de sahilden sahra topuyla yapılan atışlar sonucunda cephaneliğine isabet aldı ve cephaneliğin infilakı sonucu yarı batık hale geldi.

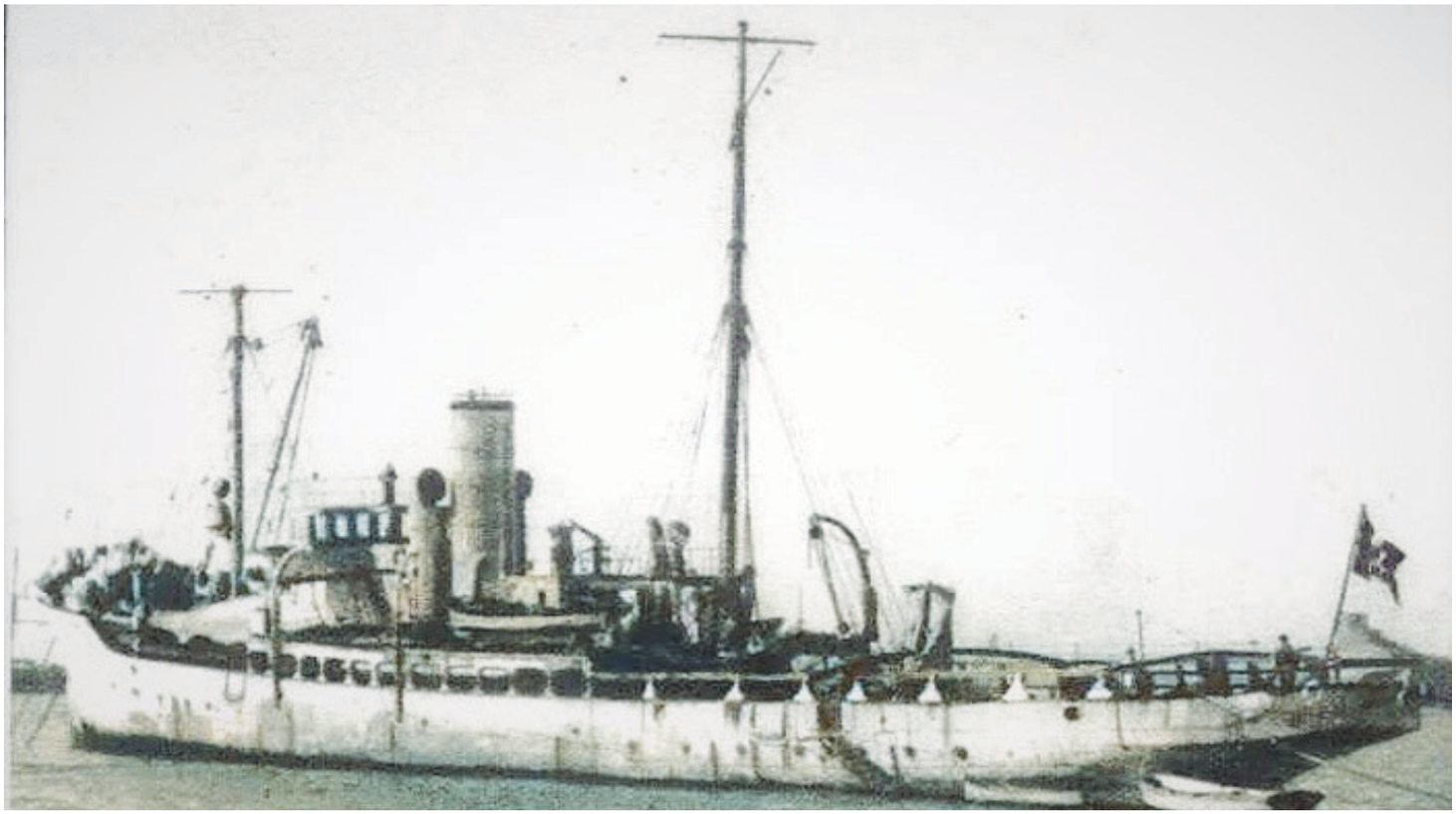
tahlisiyeciliğe başlamışlar, I. Dünya Harbi'nde Çanakkale içinde kalan tek gemilerini Osmanlı hükümetine satarak faaliyetlerini sonlandırmışlardır." (Grech ailesinin son ferdi de Çanakkalede yaşamıştır. O.Ö)

Mondros Mütarekesi'nden sonra Avrupa'daki bazı tahlisiye şirketleri birkaç İngiliz bandıralı gemiyle tekrar gemi kurtarma işi ile ilgilenmişler, tekrar burada faaliyetlerine başlayan Danimarkalı şirketle büyük bir rekabete dahi girmişler, sonuçta hep birlikte iflas etmişlerdir. 1926'da Kabotaj Kanunu'nun kabulünden sonra yabancıların çalışmalarına bir süre izin verilmiş ve Ocean Salvage and Towage adlı İngiliz şirketi, gemi kurtarma hizmetlerini üstlenmiştir. Bu şirketin filosunda La Nina, La Valetta, Cleopatra ve Caesar II adlı İngiliz kurtarma gemileri yer almıştır. Kuruluşun sorumlusu Rees adında bir İngiliz kaptandır. Yeni filoda görev alan personelin büyük kısmı Türklerden oluşmaktadır.[46]

Y. Doç. Dr. Metin Kopar;[47] "Atatürk Dönemi Deniz Taşımacılığı (1923- 1938)" konulu makalesinde bu dönemi şöyle anlatmıştır; Yeni kurulan devlet,

[46] Efdal As; "Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923 – 1960)", T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri Ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, 2006.

[47] a.g.m. ; "Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi" teşkili hakkında kanun Resmî Gazete ile neşir ve ilânı: 17 Temmuz 1932 - Sayı: 2151, Resmi Gazete: No.2070, Kabul Tarihi: 9 Temmuz 1932



Semper Paratus kurtarma römorkörüne İtalya tarafından el konularak "Teseo" adı verildi.[48]

işe deniz ticaretinde istiklalini kazanmak gayesi ile başladı. 1925 yılında 2.256 sayılı yasa ile milli sermayedarlardan oluşan İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim şirketi kurularak deniz taşımacılığındaki yabancı işletmelerin ağırlığına son verilmiş (Özdemir, 2015: 431) ve İstanbul, İzmir, Trabzon ve Mersin limanlarının işletilmesi, devlet politikasının genel yapısına uygun olarak, yerel yönetimlerin kontrolündeki anonim şirketlere devredilmiştir (Boratav, 2009: 48). Bu kuruluşun ortakları yine kamusal alanda önemli etkinlikleri olan mali kuruluşlardı: Sanayi ve Maadin Bankası, Türkiye İş Bankası, Türkiye Seyri Sefain İdaresi (Tutel, 2006: 166-167), Bahri Muamelat T.A.Ş., İstanbul Mavna ve Salapuryacılar Tahmil ve Tahliye T.A.Ş. bu yeni kurumun ortaklarıydı. Kurumsallaşma bununla kalmadı. Ülkenin olanakları geliştikçe, yeni düzenlemelere gidildi. Temel özellik, kurulan her yeni kurumun milli bir sıfat taşımasıydı (Arı, 2009: 270). Gerek Seyrisefain İdaresi'ne 10 ve gerekse de hususi armatörlere doğrudan ve dolaylı biçimde yardımda bulunarak taşım vasıtaları artırıldıktan sonra, Türk denizciliği bakımından en önemli adım atılarak Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde çıkarılan 1.7.1926 tarih sayılı kanun ile kabotaj kabul edildi (Gökgöz, 2013: 376). 26 Nisan'da kabul edilip 1 Temmuz 1926 yılında yürürlüğe giren 815 sayılı Kabotaj Kanunu (Resmi Gazete, 29 Nisan 1926) ile kendi sahillerimizde, kendi kara sularımızda ve kendi limanlarımızda mevcut bütün işleri sadece

[48] Aris Bilalis;"Bolas" Yunanca bir kelime değildir ve bu isimde bir Yunan kurtarma römorkörü yoktur. Ancak 'Belos' olabilir. Belos kurtarma römorkörü Yunan değil, İsveç bayraklıdır. Lloyd's Register of Shipping "Belos" maddesi; Greenwich National Maritime Muesum.http://www.culturanavale.it/documentazione.php?id=290.; Les Combattans & L'Histoire de la Grand Guerre Forum- Sf.14.18
-Tyne Tugs and Tug Builders; www.tynetugso.uk.
-Nick Robins; The Coming of the Comet; The Rise and Fall of the Padlle Steamer, Seafort Publishing Pen & Sward Books Ltd., 2012.
-Vapeurs Français Coules en 1914-1918.
-Frank Charles Bowen; "A Hundred Years of Towage – History of Messrs; William Watkins Ltd. 1833-1933"; Chizine Publication,1924-2018.

Türk bayrağını taşıyan gemiler yapacak, ticaret hakkı yalnızca Türklere ait olacak ve Türk deniz araçlarında kaptanlık yapma hakkı yalnız Türk vatandaşlarına verilecekti.

3 Eylül 1930'da, Türkiye karasularında gemi kurtarma işlerinde yabancıların çalışması yasaklanmıştır. İmdat Türk Tahlisiye ve Gemi Kurtarma A.Ş.'nin %45 hissesinin İstanbul Liman İnhisarı Genel Müdürlüğü tarafından alınarak devlet kuruluşu olan Seyrisefain İdaresi'ne devredilmesiyle gemi kurtarma işlemleri Türkiye Cumhuriyeti'nin denetimine girmiştir. Böylece Çanakkale ve İstanbul Boğazı bölgelerinde gemi kurtarma tekeli tahsis olunmuş, bu tekeli işletme, özellikle Türk kara sularında gerektiğinde yabancı sularda kazazede gemileri ve yolcu mürettebatını kurtarmak, bunlara yardım etmek ve bunları çekmek gibi işler yapmak üzere bir şirket kurulmuştur. Şirkete ait dört İngiliz gemisine de Türk bayrağı çekilerek Hora, Akbaş, Kilyos ve Saros adları verilmiştir. İşletme 1932 yılından itibaren "Türk Gemi Kurtarma Ltd. Şti." olarak devam etmiş, bu sayede Türk Hükümeti boğazlarda gemi trafiğindeki kurtarma faaliyetlerini gerçekleştirmiştir.

Lozan Barış Antlaşması ve Cumhuriyet'in ilanı

24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşmasının Kapitülasyonlarla ilgili 3.cü Maddesi hükmü ile; "Kapitülasyonlar, adli, mali ve idari sahada ecnebilere tanınan imtiyaz ve muafiyetlerdir. Barış Antlaşması'nın 28. maddesiyle bütün sonuçları ile birlikte kaldırılmış ve yeni Türkiye, asırlardan beri çekilen bir beladan da sonsuza dek kurtulmuştur. (24 Temmuz 923 Lozan Barış Antlaşması Md.3)

29 Nisan 1926 tarihli Resmi Gazete ile "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) Ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at Ve Ticaret Hakkında Kanun" ilan edilmiş ve 1 Temmuz 1926'dan itibaren yürürlüğe girmiştir.

Kabotaj Kanunu'nun Madde 1'deki ilgili hüküm şöyledir;

"Madde 1 - Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu olıp nakletmek ve sahillerde limanlar dahilinde veya beyninde cer ve kılavuzluk ve her hangi mahiyette olursa olsun bilcümle liman hidematını ifa etmek yalnız Türkiye sancağını hamil sefain ve merakibe münhasırdır.

Kabotaj Kanunu'nun Madde 2'deki ilgili hüküm şöyledir;
"Madde 2 – Nehirler ve göller ve marmara havzasiyle boğazlarda bilumum kara sulariyle kara sularına dahil bulunan körfez, liman koy ve sairede vapur, römorkör istimbot, motörbot, mavna, salapurya, sandal, kayıt velhasıl makine, yelken, kürek ile müteharrik merakibi kebire ve sagire ile tarak, prizman, maçuna, algarina, şat ve her nevi nakliye ve su dubaları limbo, sefaini tahlisiye ve emsali ile şamandıra, sal gibi sabit ve sabih vesait bulundurmak ve bunlarla seyrüsefer ve nakliyat icra etmek suretleriyle ticaret hakkı Türkiye tebaasına munhasırdır."

Kabotaj Kanunu'nun Madde 3'deki ilgili hüküm şöyledir;
"Madde 3 ..gerek sathı bahirde ve gerek ka'rı bahirde mevcut kazazede sefain ve merakiple enkazı metrukenin ihraç ve tahlisi dalgıçlık, arayıcılık, kılavuzluk, ..ve saire icrası ve iskele, rıhtım hammallığı ve bilumum deniz esnaflığı icrası Türkiye tebaasına münhasırdır.

Görüleceği üzere; 815 sayılı Kabotaj Kanunu 26 Nisan 1926'da ilan edilmiş ve 1 Temmuz 1926 yılında yürürlüğe girmiştir. Türkiye'nin hakim karasularında yetkili olacak "Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi" nin teşkili hakkındaki kanun ise Resmî Gazete ile 17 Temmuz 1932'de ilan edilmiş ve 9 Temmuz 1932 tarihinde kabul olunmuştur.

Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi'nin teşkili hakkındaki kanunun birinci maddesindeki hüküm ile; "İstanbul ve Çanakkale Boğazları mıntıkalarmda vuku bulacak gemi kurtarma işlerini inhisar altına almağa ve bu inhisarı işletmek ve bilhassa Türk kara sularında ve icabında açık denizlerle ecnebi

sularında kazazede gemileri ve hamulelerini ye yolcu ve mürettebatını kurtarmak, bunlara yardım etmek ve çekmek gibi işleri yapmak üzere (Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi) namında bir şirket teşkiline Hükümetin yetkili olduğu belirtilmektedir.

Güzide Sezgin "İnönü Dönemi (1938-1950) Türk Denizciliği" konulu çalışmasında;[49] Kabotaj hakkının, gemi kurtarmacılığı yönünden kullanılabilmesinin ancak 1930'da mümkün olduğuna işaret eder. Bu sürede İstanbul ve Marmara Bölgesinde İngiliz, Çanakkale bölgesinde Danimarka, Çanakkale Boğazı yaklaşma sularında İngiliz gemisi kurtarmacılık görevi yapmışlardır. Seyr-i Sefain İdaresine ait Alemdar kurtarma gemisi sadece idarenin ve Şirket-i Hayriye'nin ihtiyaçlarına cevap verebilmiş, 1925 yılında kurulmuş olan İstanbul Liman İnhisar Şirketi de liman içindeki kurtarmacılık işlerini yapmıştır.

9 Mayıs 1926'da merkezi İstanbul olmak üzere İmdat Türk Tahlisiye ve Gemi Kurtarma A.Ş. kurulmuş ise de güçsüz oluşu nedeniyle daha önce bahsi geçen yabancı şirketlerin kurtarma işlerinde çalışmalarına müsaade edilmiştir.

Nihayet, 3 Eylül 1930'da, Türkiye karasularında gemi kurtarma işlerinde yabancıların çalışması yasak edilmiştir. İmdat Türk Tahlisiye ve Gemi Kurtarma A.Ş.nin % 45 hissesinin İstanbul Liman İnhisarı Genel Müdürü tarafından alınarak devlet kuruluşu olan Seyr-i Sefain İdaresine devredilmesiyle gemi kurtarma işlemleri Türkiye Cumhuriyetinin kontrolüne girmiştir.[50]

Görüleceği üzere Türkiye'de gemi kurtarma hizmetleri tarihçesi konusunda bir karışıklık mevcut olduğundan, belgeler ve arşivler esas alınarak bu esere doğru tarihçe aktarılmıştır.

Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi kurulması hakkında kanun

1930 yılında Gemi Kurtarma hizmetleri "Türk Kurtarma Ltd." bünyesinde toplanırken, 1932 yılında neşredilen yasa ile tüm haklar kurulan "Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi" ne devredilmiştir.

Kabul edilen kanunun birinci maddesinde bu değişiklik şöyle yer almıştır; "İstanbul ve Çanakkale Boğazları nımtakalarmda vuku bulacak gemi kurtarma işlerini inhisar altına almağa ve bu inhisarı işletmek ve bilhassa Türk kara sularında ve icabında açık denizlerle ecnebi sularında kazazede gemileri ve hamulelerini ye yolcu ve mürettebatını kurtarmak, bunlara yardım etmek ve çekmek gibi işleri yapmak üzere "Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi" namında bir şirket teşkiline Hükümet yetkilidir.

Şirketin esas sermayesi beheri 10 Türk lirası kıymeti itibarı ile 10,000 nama muharrer hisseye bölünmüş 500 000 Türk lirasından ibarettir. Gerek Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nin Türk gemi Kurtarma Ltd. şirketindeki yüzde kırk beş hissesi ile yine mezkûr idarenin malı olan Alemdar vapurunun bedeli ve gerek Türk Gemi Kurtarma Ltd. şirketinin diğer ortaklarının hisseleri olan özel şahıslara ait tahlisiye vapurları, bu kanunun 6.cı maddesi gereğince takdir olunacak kıymetleri şirketin ilk sermayesini teşkil edecektir. Ancak bu kıymetlere eşit değerde sahiplerine çıkarılacak 500,000 Türk liralık hisse senetlerinden hisse senedi verilecektir.

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresinin teşekkül edecek şirkete devredeceği Türk Gemi Kurtarma Ltd. şirketindeki hissesi ile Alemdar vapuru Hazinenin işbu şirketteki ilk hissesini teşkil edecektir.

TBMM'nin 31 Mayıs 1934 Perşembe 62.ci toplantısında "Faaliyetine son verilmiş Türk Gemi Kurtarma Ltd." şirketinin tasfiyesi neticesinde Hazineye isabet eden ve gelir bütçesine irat kaydedilen 20,200 liranın açılan fasla munzam tahsisat olarak ilâvesine yetki verilmiştir.

[49] Güzide Sezgin; "İnönü Dönemi (1938-1950) Türk Denizciliği" Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ulusal Tez Merkezi Sf.52, Yüksek Lisans Tezi, 2007.

[50] 24 Temmuz 1923 Lozan Barış Antlaşması Md.3.

Gemilere mavna yedekleme işi, devlet tekeline alınıyor

Türkiye Münakalât Vekaleti Devlet Denizyolları İşletmeleri ile devam eden süreçten sonra 1952 yılında 5842 sayılı kanunla Denizcilik Bankası T.A.O.'nın kurulmasıyla kurtarma faaliyetleri bu şirket bünyesinde devam etmiştir. Gemi (Mavna) yedekleme hizmetleri ise devlet tekeline alınmıştır. Bu yasa ile zaten olmayan özel sektör gemi yedekleme ve gemi kurtarma şirketleri, bundan böyle birkez daha tarihe karışmış olmaktadır!

İleriki sayfalarda ayrıntılı olarak nakledeceğim William C. Grech ve Richard Albert Grech'e ait gemi kurtarma, yedekleme hizmetleri şirketine ait "Dalkeith" isimli yedekleme ve kurtarma römorkörünün bir fotoğrafını, Lozan Barış antlaşması öncesindeki durumu değerlendirmeniz amacıyla bu anlatımıma ekledim.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında devlet deniz ticaretine yönelik yasalar

Kapitülasyonların yarattığı nefret öylesinedir ki, haklı olarak Lozan sonrasından başlayarak genç Türkiye Cumhuriyeti yabancılara ait şirketleri ve faaliyetlerin millileştirilmesi yönünde birbiri ardından yasalar neşrederek yürülüğe koymuştur. Ancak, deniz ticareti konusunda özel sektör teşebbüsünü engelleyecek çok düşündürücü yasaların neşredildiği de görülür. Bunlardan biri 8 Haziran 1933 tarihli "2422 Sayılı Denizyolları ve A. K. A. Y. İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkında Kanun"dur. Bu yasanın Birinci Maddesi'nde yer alan hükümle Türkiye'de ayrıca römorkör sahibi olmak, römorkörlerden oluşan her cins deniz aracı / gemi yedekleme filosu tesis etmek, gemi yedeklemesi yapmak, gemi kurtarması yapmak, özel sektör armatörlüğünü teşvik ve yeni iş alanları açmak yerine, bu ticarî faaliyetlerin hepsi devletleştirilmiş oluyordu.

Katı devletçi anlayışı temsil eden bu yasanın ilgili maddeleri hatırlanmalıdır ve şöyledir;

Resmî Gazete ile neşir ve ilâm : 8 Haziran 1933
Sayı : 2422
No. 2248
Kabul tarihi 31 - V -1933

Birinci Madde – Seyr-i Sefain Müdüriyeti Umumiyesi'nin sureti idaresi -hakkındaki 4 nisan 1341 tarih ve 597 numaralı kanun ile bu kanunun 3 üncü maddesini tadil eden 19 Haziran 1927 ve 1096 numaralı kanun ilga edilmiştir. Şimdiye kadar Seyr-i Sefain Müdüriyeti Umumiyesi'nce idare edilmekte olan işlerden:

A-Marmara, Akdeniz ve Karadeniz dış hatları;

B-İstanbul ve civarı iç hatlar ile Yalova;

C-Fabrika ve havuzlar, İşleri ayrılarak bu işlerle ayrı ayrı meşgul olmak ve her biri hükmi şahsiyeti haiz bulunmak üzere

- Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü
- A. K. A. Y İşletmesi Müdürlüğü
- Fabrika ve Havuzlar Müdürlükleri teşkil olunmuş ve Seyr - i Sefain idaresine mevdu bulunan İstanbul limanında kılavuzluk ve romörkörcülük ve diğer Türkiye sahillerinde kılavuzluk işleri de Devlet inhisarına alınmıştır.

İkinci Madde - Seyr-i Sefain idaresinin malik olduğu imtiyaz ve haklarla gemi, mebani, depo, alât, levazım ve sair mevduatın ihtiyaca ve hizmet münasebetine göre yeni teşekkül edecek müdürlükler arasında taksimi İktisat Vekâletince yapılır. Ancak Devlet Reisine ait deniz vesaiti ile kılavuzluk ve romörkörcülüğe ait vasıtalar taksime tâbi olmayıp bunlar İktisat Vekâletine devrolunur.

Üçüncü Madde - İkinci madde mucibince denizyolları ve A. K. A. Y. işletmelerde fabrika ve havuzlar müdürlüklerine devredilecek menkul ve gayrimenkul mevcutların kıymetlerini bu kanunun meriyeti tarihinden itibaren en çok altı ay zarfında İktisat Vekâleti tarafından takdir ettirilir ve bu kıymetler her müdürlüğün iptidaî sermayesini teşkil eder.



XX yüzyıl başları. Haliç; Fotoğraf _ Sebah & Joaillier

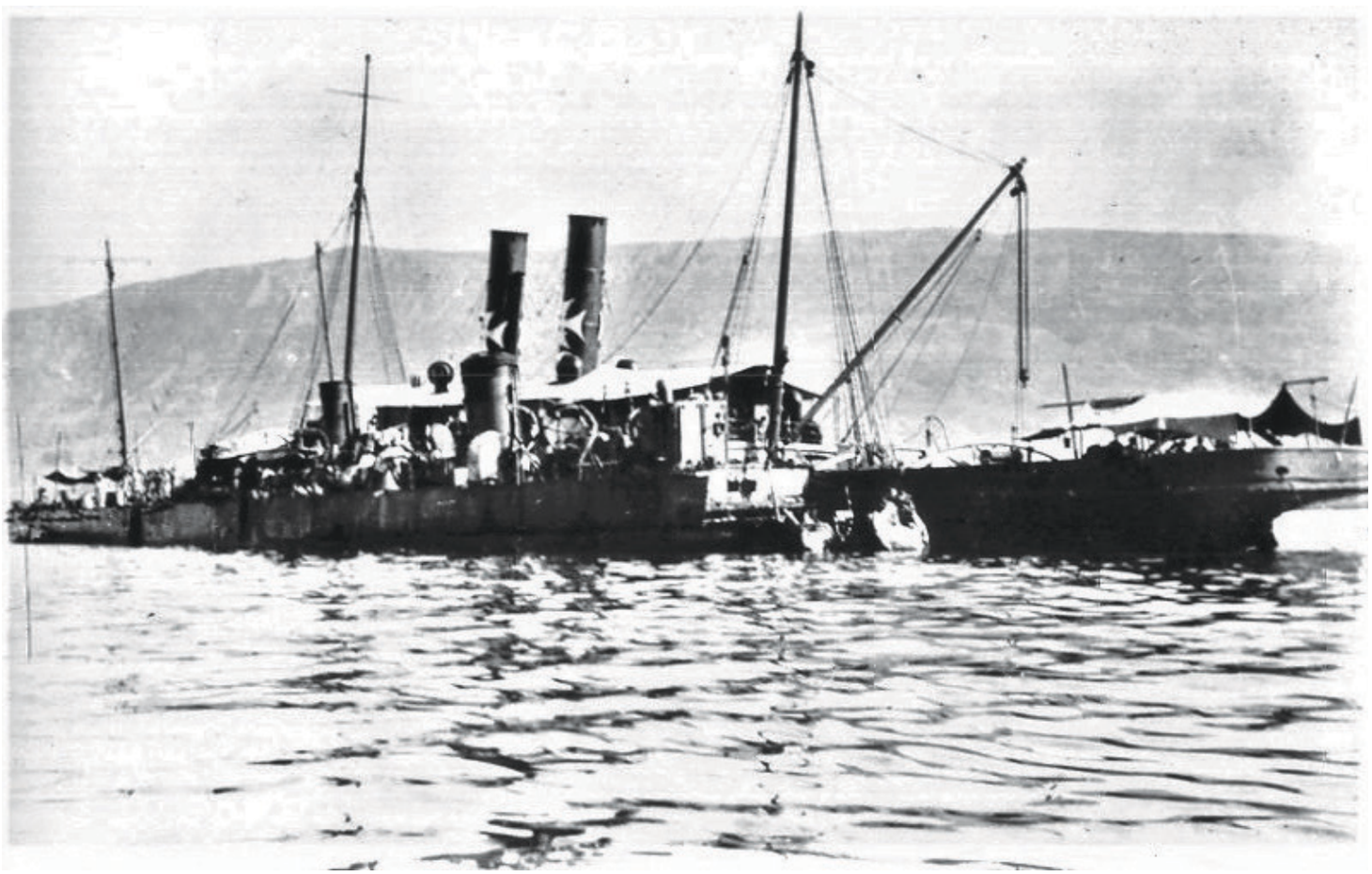
On Birinci Madde - Kılavuzluk ve Romörkörcülük ile Cumhurbaşkanı'na ait deniz vasıtaları her sene İktisat Vekâleti bütçesinde açılacak bir faslı mahsusa mevzu tahsisat ile idare ve kılavuzluk ve romörkörcülük hizmetine mukabil icra Vekilleri Heyetince tasdik edilecek tarifeye göre ücret alınır. Bu ücretler 15 Nisan 1338 tarih ve 216 numaralı kanun mucibince merakibi bahriyeden alınacak rüsum muamelesine tâbidir. Hükümet kılavuzluk ve romörkörcülük inhisarının işletilmesini ve Devlet Reisine ait deniz vasıtalarının idaresini bir arada veya ayrı ayrı olarak kadroları İcra Vekilleri Heyetinden mıısaddak müdürlüklerle idare edebileceği gibi bütçede mevzu tahsisatını toptan vermek suretile bunları veya bunlardan birini ticareti bahriye müdürlükleri veya Denizyolları ve A. K. A. Y. İşletmelerinden birine devretmeğe de salâhiyettardır.

On Altıncı Madde - İlga ve teşkilâta ait hükümlerinin meriyeti bir ay sonra başlamak üzere bu kanun 1 Haziran 1933 tarihinden muteberdir.

On Yedinci Madde - Bu kanunun hükümlerini icraya İcra Vekilleri Heyeti memurdur.

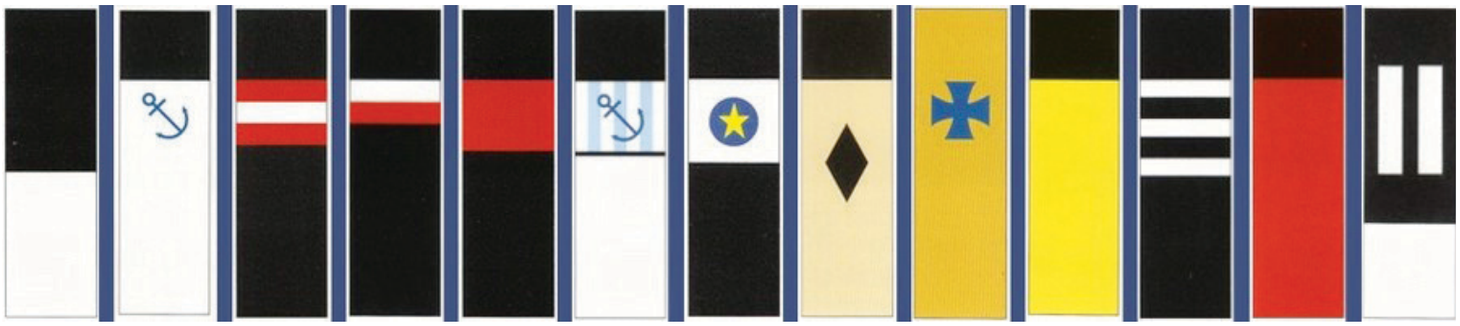
5 Haziran 1933.

Böylesine bir tepki, Türk müteşebbisinin gemi yekdekleme, gemi kurtarma şirketleri kurmasını yarım yüzyıl geriye bıraktıracaktır.



Çanakkale ve Gelibolu'da gemi yedekleme, gemi kurtarma işleri yapan V.C.Grech-Alfred Charles Grech - William and Richard A. Grech'e ait Dalkeith yedekleme ve kurtarma römorkörü. Kaynak: Tyne Tugs and Tug builders.


1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.
11.
12.
13.
14.
15.
16.
17.
18.
19.
20.
21.
22.
23.
24.
25.
26.
27.
28.
29.
A
30.
JG
31.
X
32.
33.
34.
V
35.
SEGB
36.
FEW
37.
DH
38.
CM
39.
40.
41.
AHE
42.
D
43.
44.
45.
46.
47.
48.
49.
50.
G
51.
52.
53.
F
54.
55.
BJ
56.
57.
58.
59.
60.
61.
62.
63.
64.
65.
66.
67.
68.
69.
70.
71.
72.
GQ
73.
74.
OTS
75.
L
76.
F
77.
MI
78
EX
79.
80.
81.
82.
83.
84.
85.
86.
87.



Gemi yedekleme, gemi kurtarma ve kılavuzluk şirketleri römorkörlerine ait baca forsları. Kaynak: Lloyd's Book of House and Funnels of Tugs.

Osmanlı'da Gemi yedekleme, Gemi kurtarma ve Kılavuzluk şirketleri

Bu konuda yaptığım uzun zamana dayalı arşiv taramaları sonunda ortaya çıkardığım gemi yedekleme, gemi kurtarma ve kılavuzluk şirketlerinin tamamı yabancılara ait olduğu görülür! Bu liste, yaptığım belge çalışmaları sonucu ilkkez yayınlanmaktadır; [51]

1. İzmir'de Hacı Davud Farkouh.
2. İstanbul' da Londra merkezli John Corpi.
3. İstanbul' da M. J. Stamiades.
4. İstanbul' da Philip Charles Cecil Vail.
5. İstanbul' da Stathos Biraderler (Stathos Bros.)
6. İstanbul' da S. Pandermaly.
7. İstanbul ve Gelibolu'da Cie de Remorquage de Sauvetage et de Pilotage.
8. Çanakkale'de V. C. E.Grech - Alfred Charles Grech-William E. Grech
9. Çanakkale ve İstanbul'da 'da Richard Grech.
10. İstanbul' da Simeon Senissioglou.
11. İstanbul' da Perikles Kendros.
12. İstanbul' da Emmanuel Vernicos ve Nicolaos E.Vernicos "Bosphore".
13. İstanbul' da I. Phillipakis.
14. İstanbul' da G. Vlastaris.
15. İstanbul' da Emmanuell Pelegrini.
16. İstanbul'da Francisco Pelegrini.
17. İstanbul' da Londra merkezli William George - William George & Co.
18. İstanbul' da Francisco Grimo.
19. İzmir'de S.E. Belge d'Armament et de Navigation à Vapeur.
20. İstanbul' da Paris merkezli Société d'Heraclée.
21. İstanbul' da Paris (Marsilya) merkezli P.R.S-Compagnie de Remorquage de Sauvetage

Marseille & Constantinople; (Theodore Berger, Le Marquis de Flers, Theodore Mallet,

A. Churneyssen, Frédéric Vincent, Lionidas Zarifi ve E. Eugenidis.)

22. İzmir'de T. Lemni.
23. İstanbul ve İzmir'de George Zarifi ve Zafiripulou.
24. İstanbul'da Danimarka Kopenhag merkezli Danmark Em 2 Sviter Bjerg Enterprise.
25. İstanbul'da Jobling Walker & Co.
26. İstanbul'da Sotiris Hazzopoulos.
27. İstanbul'da H. Ridley.
28. İstanbul'da Albert A. Hill.
29. İstanbul'da John G. Grifiths.
30. İstanbul'da Pandi Antoino Ralli.
31. İstanbul'da Foscolo Mango.
32. İstanbul'da James Whittall.
33. İstanbul'da Meggie Smart.
34. İstanbul'da James Smart.
35. İstanbul'da James Renner Waluer, James Jobling.
36. İstanbul'da Marshall Breddell.
37. İstanbul'da William Whittall
38. İstanbul'da Ralph D. Jacob.
39. İstanbul'da John Marshall Smart.
40. İstanbul'da Ralph Denham Jacob el al.

[51] Osman Öndeş arşivi.

41. İzmir'de George Oscar Jolly ve Thomas Charles Jolly.
42. Çanakkale'de ve İstanbul'da James Wardle.
43. İstanbul'da Caragosocevich Barre.
44. İstanbul'da A.Cristi.
45. İstanbul'da G. Cappola & Co.
46. İstanbul'da Signor Gogseivich.
47. İstanbul'da Dr.Glascote.
48. İstanbul'da Pandia Antonio Ralli.
49. İstanbul'da H. Ridley.
50. İstanbul'da John Swan.
51. İstanbul'da William Wilkinson Jacobs.
52. İstanbul'da O. & A. Erghans / Burges.
53. İstanbul'da Stephen Conter.
54. İstanbul'da Alan Hudges.
55. İstanbul'da Paul Hunter.
56. İstanbul'da George P. Androu.
57. İstanbul'da Giorgio Spiteri, Andrea Spiteri, Carlotta Spiteri, Hristo Fenerciyan.

Tespit ettiğim 57 Gemi yedekleme, Gemi kurtarma ve Kılavuzluk şirketi daha ayrıntılı değerlendirildiğinde, büyük çoğunluğu şahıs şirketidir. Veya diğer tanımlamasıyla bu şahıslar bir veya iki römorkörü olan işletmecilerdir. Bu isimlerden bazıları, Osmanlı'nın limanlarında yabancılara tanınmış ayrıcalıkları bilerek römorkörlerini getirmişler, bir süre çalışmışlarsa da, asıl amaçları bu römorkörleri pazarlamak olmuştur. Bir diğer grup römorkör sahibi Kırım Harbi sırasında ortaya çıkan römorkör ihtiyacını bilerek İstanbul'a gelmişlerdir. Bu römorkörler İngiliz Admiralty'si tarafından kiralanmış, savaş sona erdiğinde kiradan çıkartılarak sahiplerine devredilmiştir. Bu römorkörler İstanbul limanında yedekleme yaparak ömürlerini tamamlamıştır.

Şirket olanlar; İstanbul ve Gelibolu'da "Cie de Remorquage de Sauvetage et de Pilotage", İzmir'de "S.E. Belge d'Armament et de Navigation à Vapeur", İstanbul' da Paris merkezli "Société d'Heraclée", İstanbul' da Paris (Marsilya) merkezli "P.R.S- Compagnie de Remorquage de Sauvetage Marseille & Constantinople" (Theodore Berger, Le Marquis de Flers, Theodore Mallet, A. Churneyssen, Frédéric Vincent, Lionidas Zarifi ve E. Eugenidis.) , İstanbul'da Danimarka Kopenhag merkezli Danmark Em 2 Sviter Bjerg Enterprise, İstanbul'da "Jobling Walker & Co." firmalarıdır. Çok sayıda römorkör sahibi olmalarına rağmen Çanakkale ve İstanbul'da 'da Richard Grech, Çanakkale'de V. C. E.Grech - Alfred Charles Grech - William E. Grech şahıs firmasıdır.

Bu firmaların hepsi Osmanlı Devletinin hükümranlık denizlerinde kendi ülkelerinin bayrakları ile çalışmışlardır. Açık ifadesiyle; bu römorkörler İstanbul veya İzmir veyahut Çanakkale veya Gelibolu limanlarına ait milli gemi siciline kayıtlı olmadıkları gibi, Fransız, İngiliz, Malta, İtalyan, Hollanda, Danimarka, Yunanistan, İsviçre vs. bayrağı dalgalandırırlardı. Bu husus doğrudan yabancılara verilen imtiyazların yarattığı felaketin birbaşka tezahürü olarak senelerce devam etti. Bu firmalara ait römorkörlerden 22'sine I. Dünya Harbi nedeniyle elkonuldu. Osmanlı İmparatorluğu'nun yenik düşmesi üzerine işgal kuvvetleri tarafından Aralık 1918'de sahiplerine geri teslim edildiler.[52]

1895'de kurulan P.R.S- Compagnie de Remorquage de Sauvetage et de Pilotage Marseille & Constantinople - Gemi Yedekleme, Kılavuzluk ve Gemi Kurtarma Ltd.Şti."

Görünüşte İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında kılavuzluk, gemi yedekleme, ve gemi kurtarma hizmetleri yapmak üzere 1895 yılında kurulmuş olan "P.R.S - Compagnie de Remorquage de Sauvetage et de Pilotage Marseille & Constantinople - Tug, Pilotage and Salvage Company Ltd." in kurucuları ve yöneticilerine baktığımızda; Yönetim Kurulu Başkanı 1881'de kurulmuş en eski özel Fransız bankalardan Banque Transatlantique 'in Genel Müdürü Lione Bloch idi. Şirketin kuruluş sermayesi 120,000 Sterlingdi ve Osmanlı Düyun-u Umumiye- Osmanlı Devlet Borçları İdaresi Konseyi Başkanı Vincent Caillard atanmıştı.[53]

Şirketin yönetim kadrosunu meydana getiren

[52] Amiral Afif Büyüktuğrul; Osmanlı Deniz Harp Tarihi, TC.Deniz Basımevi, 1982.
[53] Doç. Dr. Levent Düzcü; "Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı "Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)" T.C. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Ankara- 2012;Doğu Kütüphanesi, 2017.

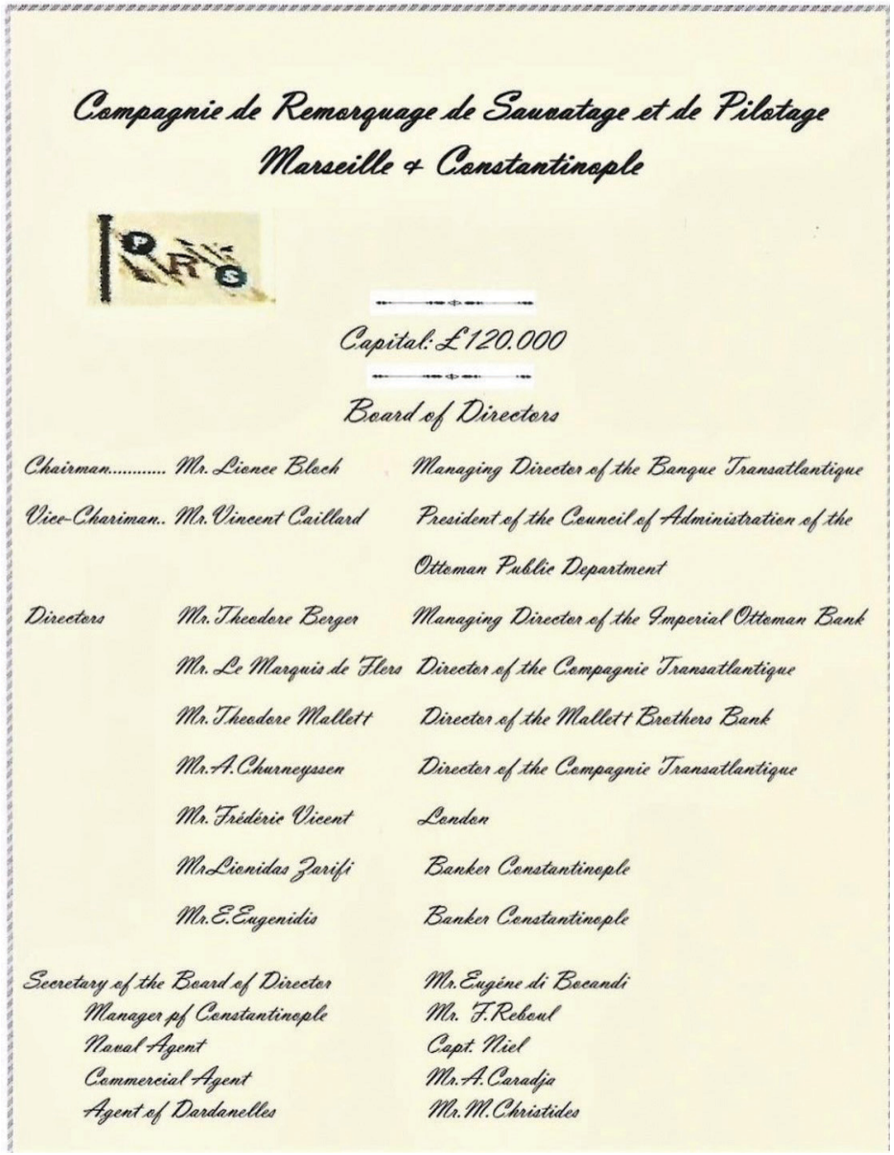


P.R.S- Compagnie de Remorquage de Sauvetage et de Pilotage Marseille & Constantinople - Tug, Pilotage and Salvage Company Ltd.'in 1 Şubat 1923 tarihli hisse senedi.

hissedarlar ve müdürler; " Société Générale de l'Empire Ottoman" Genel Müdürü Theodore Berger; Transatlantique Şirketi Genel Müdürü Le Marquis de Flers; Mallett Brothers Bankası Genel Müdürü Theodore Mallett; Transatlantique Bankası Genel Müdürü A. Churneyssen; Londra'lı yatırımcı Frédéric Vincent; Galata'nın en önemli bankeri Lionidas Zarifi; Galata Bankerlerinden Etienne Eugenidis.

Şirketin Yönetim Kurulu Genel Sekreteri Eugéne idi Bocandi; İstanbul Şubesi Müdürü Frederick Reboul; Bahrî işler acentesi Kaptan Niel; Ticarî Acente A.Coradja; Çanakkale Boğazı Acentesi M. Christides idi.

İstanbul Boğazı'nda gemiler için kılavuzluk hizmetleri hayati önem taşıdığından, 1895'de kurulan "P.R.S - Compagnie de Remorquage de Sauvetage et de Pilotage Marseille & Constantinople - Tug, Pilotage and Salvage Company Ltd." bir taraftan Low Walker, Glasgow'da römorkör inşaatı yaptırtırken, diğer taraftan da Corne d'Or, Bosphore, Jenny, Eole,



Compagnie de Remorquage de Sauvatage et de Pilotage
Marseille & Constantinople

P R S

Capital: £120.000

Board of Directors

Chairman.....	Mr. Lienee Bleck	Managing Director of the Banque Transatlantique
Vice-Chariman..	Mr. Vincent Caillard	President of the Council of Administration of the Otteman Public Department
Directors	Mr. Theodore Berger	Managing Director of the Imperial Otteman Bank
	Mr. Le Marquis de Flers	Director of the Compagnie Transatlantique
	Mr. Theodore Mallett	Director of the Mallett Brothers Bank
	Mr. A. Churneyssen	Director of the Compagnie Transatlantique
	Mr. Frédéric Vicent	London
	Mr. Lienidas Zarifi	Banker Constantinople
	Mr. E. Eugenidis	Banker Constantinople
Secretary of the Board of Director		Mr. Eugéne di Becandi
Manager of Constantinople		Mr. F. Rebeul
Naval Agent		Capt. Niel
Commercial Agent		Mr. A. Caradja
Agent of Dardanelles		Mr. M. Christides

1895'de kurulan P.R.S- Compagnie de Remorquage de Sauvetage et de Pilotage Marseille & Constantinople - Tug, Pilotage and Salvage Company Ltd.'in Yönetim Kurulu'nun gösterir Fransızca belge. (B.O.A) ve Efemera arşivinden

Stamboul, Danube adlarını verdikleri altı römorkörle, kılavuzluk, gemi yedeklemesi yanında, gerektiğinde gemi kurtarması da yapmaktaydı.[54]

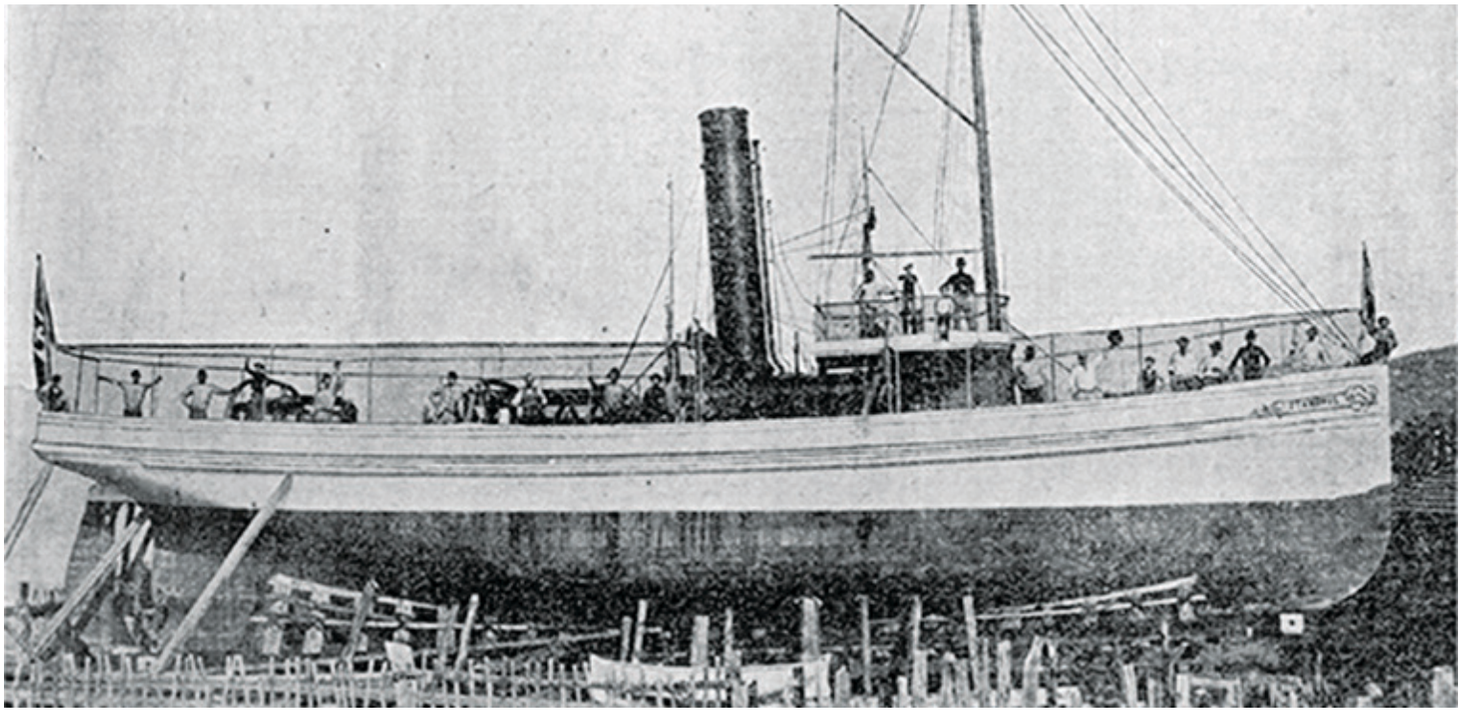
Sahibi oldukları "Stamboul" römorkörüne I. Dünya Harbi başlarında diğer römorkörler gibi Seferberlik gerekçesiyle hükümet tarafından el konuldu. 5 Eylül 1916'da Kdz. Ereğli'den İstanbul'a gelirken bir serseri mayına çarparak battı. Şirketin kurucuları ve yöneticileri ile pay sahibi gemi acenteleri bu şirketin tamamiyle yabancılardan veya levantenler yatırımcılardan oluştuğunu göstermektedir.

Sermayedarlardan Mallett Bank Genel Müdürü Theodore Mallett 1713'de Cenova'lı bir Protestan olan Isaac Mallett tarafından Paris'te kurulmuş ve 19.cu yüzyılda finans sektöründe zirveye çıkmış Mallett ailesinden geliyordu.

Paris'in yapılanmasına, Opéra Comique, Royal Theatre gibi muhteşem kültür merkezlerinin hayata geçirilmesine çok ciddi yatırımlar yapan Mallett ailesi, Osmanlı Bankası'nı desteklemiş ve Paris'te Compagie Générale Transatlantique and the Crédit Foncier de France'i hayata geçirmişti.

"Parisian Union Bank" ve "Ateliers et Chantiers de la Loire" gibi muazzam finans ve sanayi kuruluşlarının kredi kaynağından oluştan Mallett Bank'in İstanbul'da "P.R.S - Tug, Pilotage and Salvage Company Ltd." in kurucuları

[54] Object ID ALB1394 in the area of the Dardanelles, Aegean Sea and Black Sea 1920-3 (ALB1394) Album entitled 'Salvage operations in Near Eastern Waters' (signed) 'W. A. Doust', relating to work carried out by the Ocean Salvage Co. Lt. London.
Description:
This is a card covered lace bound album, containing 103 photographs corner mounted.
There are 8 additional pages on which are mounted 47 photographs. Information on most of the vessels depicted has been added. The album includes the following locations: Castellorizo, River Danube.
The album includes the following vessels:
Caesar II (1906) salvage steamer, ex. trawler of Hull, reg. London 1920;
Belos (1885) Swedish salvage steamer;
Cleopatra III (1906) ex Cleopatra, salvage steamer, ex trawler of Hull, reg. London 1920;
La Valette (1879) salvage tug;



"P.R.S - Compagnie de Remorquage de Sauvetage et de Pilotage Marseille & Constantinople filosundaki römorkörlerden "Stamboul".

arasında yer alması dikkat çekici olmalıdır.

"P.R.S. - Tug, Pilotage and Salvage Company Ltd." İstanbul Şube Müdürü olan Frederic Reboul, Marsilya'dan göç ederek İstanbul'a yerleşmiş olan Reboul ailesinden gelmektedir. Reboul'lar Akavi ailesiyle evlilik yoluyla da akraba olmuşlardır.[55]

Kapitülasyonların sağladığı imtiyazlar sayesinde İstanbul limanına hemen büyük oranda hakim olmuş ve ayrıca Gelibolu'da da römorkörleriyle yedekleme, gemi kurtarma hizmeti veren Compagnie Française de Remorquage, de Pilotage & de Sauvetage Marseille & Constantinople'un hissedarlarının hangi milletten olduklarını ve Osmanlı tebaası iseler, hangi anlayışla İstanbul'da ticaret yaptıklarını anlamak, önem ifade etmektedir.

Hissedarlardan Leonidas Zarifis, banker George Zarifis'nin oğlu idi. George Zarifi II. Abdülhamid devrinde gemi sayısı en fazla olan armatördü. Bankerdi ve ayni zamanda Sultan II. Abdülhamid'in Osmanlı tebaasına katılması için yaptığı çağrıyı reddetmiş, Yunanlı kimliğini esas almış biriydi! Tüm servetinin kaynağı Osmanlı devletinde yaptığı bankerlik, armatörlük ve ticaretten elde ettiği sınırsız gelirlerdi. Osmanlı tebaası olmayı Padişah istese de reddetmişti!

Dimetoka'dan İstanbul Haliç Fener'e ve oradan dünyaya açılan bir tüccar ve armatör Eugene Eugenides

Eugene Eugenides 22 Ekim 1882'de günümüzde Didymoteikhon veya Demotika olarak adlandırılan Osmanlı kasabasında Evros'da dünyaya geldi. Dimetoka halen Türkiye sınırına yakın, Edirne'nin 40 km. güneyinde ve Uzunköprü'nün 20 km. batısında Evros vilâyetine (Nomos) bağlı yaklaşık 19,000 nüfuslu bir kasabadır. Sultan II. Bayezıd 1488'de bu kasabada dünyaya gelmiştir.

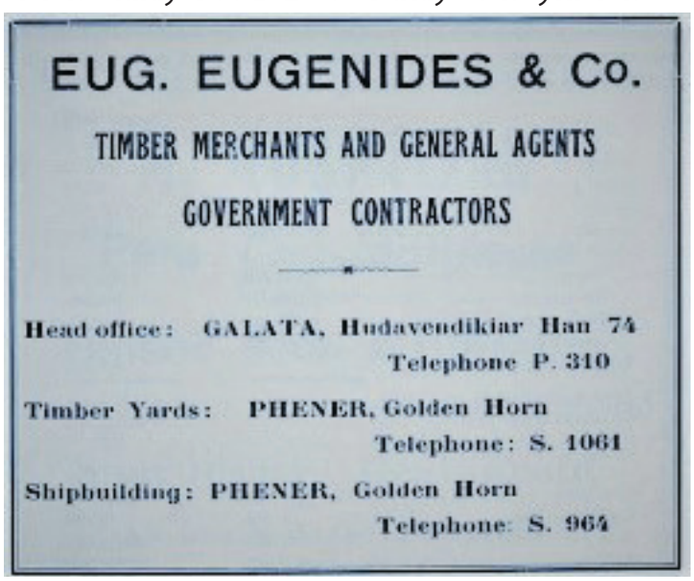
Eugenides ailesi İstanbul'a yerleşmiştir. Babası İstanbul'da kıdemli hukukçulardan Agapios

[55] Listedeki diğer gemilerin yazılması ihmal edilmiştir. (O.Ö)

Eugenidis idi. Annesi Charikleia Afentaki saygın bir Rum ailesinin kızıydı. İstanbul'da Robert College'den mezun olduğunda yirmi yaşındaydı. Son derece müteşebbis bir kişiliğe sahipti. Robert Kolej'den mezuniyetinden kısa bir süre sonra İngiliz Denizcilik şirketi Doro's Brothers'ta çalışmaya başladı ve 1904'de 24 yaşında iken Galata'daki gemi donatanı ve acentesi Theo. Reppen'e genel müdür olmakla kalmadı, bir süre sonra küçük bir hisseyle ortak oldu. Kereste ticaretine ağırlık verdi ve İsveçli armatörlük firması Brostörm Conzern ile işbirliğine gitti. Bu süreçte Haliç Fener'de kendi tersanesini kurdu. Bu tersanede gemi onarımı ve gemi sökümcülüğü yapıyordu. Yine Fener civarında kereste ticarethanesi bulunuyordu.

1907'de Svenska Orient Linien ile işbirliği yaparak Scandivanian Near East Agency'i kurdu. İskandinav ve Baltık ülkelerinde tesis ettiği işbirliği sayesinde çok güçlü bir kereste ticareti elde etti.

1922'ye kadar İstanbul'da en önemli tüccarlardan biri olarak tanınıyordu. 1923'de Türkiye'den ayrılarak


EUG. EUGENIDES & Co.

TIMBER MERCHANTS AND GENERAL AGENTS

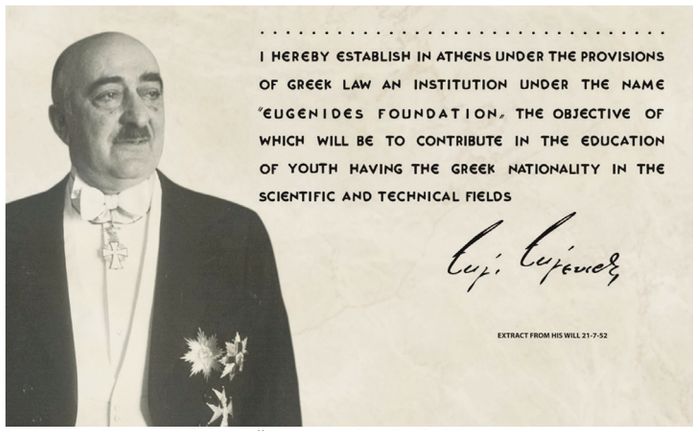
GOVERNMENT CONTRACTORS

Head office: GALATA, Hudavendikiar Han 74
Telephone P. 310

Timber Yards: PHENER, Golden Horn
Telephone: S. 1061

Shipbuilding: PHENER, Golden Horn
Telephone: S. 964

Eugene Eugenides'in American Chamber of Commerce de Levant başlıklı bülteninde yeralan reklamı. Firmasının merkezi Hüdavendigar Han 74, Galata. Telefonu P.310, Kereste depoları Fener'de, Telefonu S.1061. Gemiinşa Tersanesi yazılı onarım ve gemi söküm tersanesi de Fener'de. Telefonu S.964 yazılı.
Kaynak: Levant Herald Bulletin.


I HEREBY ESTABLISH IN ATHENS UNDER THE PROVISIONS OF GREEK LAW AN INSTITUTION UNDER THE NAME "EUGENIDES FOUNDATION", THE OBJECTIVE OF WHICH WILL BE TO CONTRIBUTE IN THE EDUCATION OF YOUTH HAVING THE GREEK NATIONALITY IN THE SCIENTIFIC AND TECHNICAL FIELDS

EXTRACT FROM HIS WILL 21-7-52

Eugene Evgenides'in "Eugenides Vakfı"na ait yazısının yer aldığı belge. Kaynak: Evgenidion Foundation

Atina'ya yerleşti. Başarıları sayesinde Yunanistan'ın dış ilişkilerinin gelişmesinde çok önemli bir aracı durumuna geldi.1926'de Yunanistan'da Finlandiya Fahrî konsolosu atandı. 1937'de satın aldığı ilk gemisine "HS Argo" adını verdi ve muhtelif denizcilik firmalarında büyük hisse sahibi olarak yabancı yatırımcılarla birlikte başkanlık yaptı.

II. Dünya Harbi başlamadan kısa bir süre önce Mısır'a yerleşti ve Kuzey Afrika ile Güney Amerika arasında düzenli hat taşımacılığı tesis etti. II. Dünya Harbi sonrasında Arjantin'e yerleşti ve Avrupa'dan gelen büyük göç kafilerinin Güney Amerika'ya yolculukları için Okyonus aşırı yolcu gemileriyle seferler düzenledi. Cenova'da Home Line adını verdiği bir çalışmasıyla Okyonus aşırı dört yolcu gemisini sefere koydu ve Avrupa'dan Afrika, Avusturalya, ABD ve Kanada'ya göçmenleri taşıdı.

II. Dünya Harbi'nin sona ermesinden iki yıl sonra İsviçre Vevey'e yerleşti ve dünya genelindeki ticarî bağlantılarını buradan yönetti. 1953'de yeniden Yunanistan'a döndü ve Scandinavian Near East Agency ile çalışmalarını geliştirirken, Yunanistan ile Kuzey Amerika arasında düzenli hat taşımacılığı başlattı ve İstanbul, İzmir, Mısır, Suriye, Filistin, Romanya, Bulgaristan ve daha sonra Buenos Aires ve Cape Town ve Brezilya'da acentelikler zinciri tesis etti.1953'de Adriyatik'teki 7.2 kuvvetindeki

depremden zarar gören adalardaki ailelere gerek Yunanistan'dan ve gerekse İskandinav ülkelerinden yardım sağladı. Ağustos 1953'de bağış miktarı 1 Milyon Drahma'ya yükselmişti. Aynı zamanda Zakynthos Adası'nda tam donanımlı bir seyyar hastane tesis etti.

Trakya'daki doğduğu eski Osmanlı köyüne onuruna Evgeniko adı verilmiştir. Batı Trakya'da adı saygıyla anılır. Eugenios Eugenides İsviçre, Vevey'de 22 Nisan 1954 günü beklenmedik bir şekilde vefat etti. Yardımseverliğiyle de hayranlık yaratmış olan Eugenios Eugenides'in vasiyeti doğrultusunda Yunan gençlerinin bilimsel ve teknolojik alanlarda teşvik edilmesi için adını taşıyan "Eugenides Vakfı" kuruldu.

Vakıf Atina Ulusal Teknik Üniversitesi rektörü başkanlığında üç kişilik komite tarafından yönetilmektedir. 1965'de Atina akademisi tarafından Altın Madalya ile ödüllendirilmiştir. 2010 Ağustos ayında Nea Orestiada yöresindeki 6.cı İlkokula ve 6.cı Çocuk Yuvasına Eugenides'in adı verilmiştir. "Evgenidio / Evgenidion Vakfı" Atina Palaio Faliro'da Andrea Syngrou Avenue 387'de faaliyetine devam etmektedir. Yaşam felsefesini şöyle anlatmıştır;"Benim için Şans, Zaferin mührüdür - ve sadece Zafer beni ilgilendirir ... Sevincim mücadelede ve vatanım için Zaferin meyvesinde yatıyor."[56]

Théodore Berger

Compagnie Française de Remorquage, de Pilotage & de Sauvetage Marseille & Constantinople'un hissedarlarından Ottoman Bank adına imzası olan Théodore Berger, hem Paris komitesinde ve hem de Bankanın başı olarak son derece etkin bir Fransız bankacısıydı.

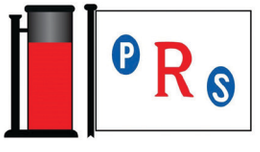


E. Baltazzis, Psycharis, Glavanys, Zarifis ve Tubini Osmanlı İmparatorluğu'nda Banque de Constantinople (1847), Banque Ottomane (1853), Union Financière 1860) gibi ilk üç bankayı kurmuş olan Galata Bankerleridir. Ayni şekilde 1863'de merkezi Londra'da olan Osmanlı Bankası (Kuruluşu 1856) İstanbul'da "Banque Impériale Ottomane"ı kurduğunda George Zarifis (Lionidas- Yorgo) yine bu bankanın yönetim kurulu üyesi olarak görev almıştır. Galata bankerleri 1864'de "Société Générale de l'Empire Ottoman" bankasını kurmuşlardı ve bu bankanın yönetim kurulu başkanı George (Lionidas) Zarifis atanmıştı. George Zarifis, 1891'de Panos Michael Courtgi ile birlikte Midilli Adası'nda Osmanlı Devleti'nin adadaki ilk özel bankası olan Banque de Metelin - Midilli Bankası'nı da kurucuları arasında yer almıştır.

Reboul'ler ise 1810 yılında Moris adasından önce Marsilya'ya ve Marsilya'da fazla kalmadan İstanbul'a göçetmişler. Gemi Acentesi olan Laurent Reboul'dür. Gabriel Couteaux ile ortaklık kurdular. Couteaux'larla Reboul'lar uzaktan akrabaydılar. Laurent Reboul gemi acentesi İstanbul'daki en eski acente sayılır. Sonraki sürelerde Gabriel Couteaux ile birleşince, şirketin adı "Laurent Reboul & Gabriel Couteaux Gemi Acentesi" olmuştur.[57]

Şirketin kurucularından ve yönetim kurulu üyelerinden verdiğim birkaç örnek, İstanbul'daki uluslararası finans kuruluşları ile Zarifi ve Eugenidis gibi çok güçlü Galata Bankerlerinin ve tüccarlarının bu şirkete ortak olduklarını göstermektedir. Böylece, Osmanlı Devleti boğazlarında ve kara sularında kılavuzluk, gemi yedekleme ve gemi kurtarma işleri bu şirketin inhisarına girmiş olmaktadır. Ancak tamamen yabancılara ait olan bu şirket tek değildir ve ilk de değildir!

Buharlı, yandan Çarklı, demir gövdeli römorkör "Punch"



East Jarrow merkezli Daniel Bider tersanesinde inşa edilen 130 grt., 53 nrt. ahşap gövdeli ve yandan çarklı römorkör "Punch" Matis 1846'da denize indirildi ve ayni sene hizmete girdi. Tek genişlemeli buhar ana makinesi

[56] Eugene Eugenides; Evgenidio / Evgenidion Vakfı

[57] Osman Öndeş; "Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi" İMEAK Deniz Ticaret Odası - VDA Yayını, 2012.



Bacalarında “2” ve “17” rakamlarıyla isimlendirilen ahşap gövdeli buharlı, pervaneli iki römorkör Galata rıhtımında.

40 nhp güç üretiyordu ve makinesi HS Waite, North Shields imalatı idi.
. 3 Aralık 1846’da Londra merkezli ilk kılavuzluk, gemi yedekleme ve gemi kurtarma şirketlerinden William Watkins Ltd. satın aldı.
.18 Ağustos 1851’de Londra merkezli John Hanson Jr. satın aldı ve İstanbul’da adı arşiv kaydında olmayan gemi yedekleme, gemi kurtarma ve kılavuzluk şirketine sattı.
Bu römorkör hakkında başka bir arşiv kaydı bulunmamaktadır.[58]

Buharlı, yandan çarklı ahşap römorkör “Pelissier”

İlk adı “ Pelissier” olan yandan çarklı demir römorkör “1 Ocak 1855 tarihinde TD Marshall., South Shields teranesinde inşa edildi ve sene sonunda hizmete girdi.
118 grt., 64 nrt. olan Pelissier’in buhar makinesi 60 nhp güç üretiyordu. Makinesi TD Marshall yapımı idi. İlk armatörü South Shields merkezli “Messrs Gibson et al” idi. Denize indirilirken “Iron Duke” adı verildi ve Ekim 1855’de İstanbul’a hareket etti.

Buharlı, yandan çarklı, demir gövdeli römorkör “Louise Crawshay”

Haziran 1859 tarihinde Nescastle, Rogerson & Co. adına demir ve yandan çarklı olarak inşa edildi. Ayni senenin sonunda hizmete giren Louise Crawshay’in buhar ana makinesi Hawks, Crawshay & Sons, Gateshead imalatıdır Asıl inşa amacı Tyne nehrinde yolcu taşımacılığı idi. Newcastle

(58) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd’s Register of Shipping.

Chronicle Gazetesi, bu seri römorkörlerin ilki olan "Louise Crawshay" in seyir denemesinden sonra nehri iki yakasında toplananların memnuniyetleri ve hayranlıkları arasında iskeleye ulaştığını duyurmuştur.
. 1859'de John Rogerson, Newcastle adına tescil edildi.
. 1862'de Newcastle merkezli Tyne General Ferry Co.'ya satıldı.
. 1863'de George Wraith satın aldı.
. 1864'de Heald Mathurin & Co. satın aldı.
. 1864'de bir İtalyan gemi yedekleme ve kurtarma firmasına satıldı ve İstanbul limanında hizmete girdi.[59]

Buharlı, yandan çarklı, ahşap gövdeli römorkör "Pauline"

İlk adı "Pauline" olan yandan çarklı ahşap römorkör 18 Nisan 1868 tarihinde Readhead Softley & Co., South Shields tersanesinde 33 Kızak no'lu olarak inşa edildi ve Haziran 1868'de hizmete girdi.



Salıpazarı Rıhtımları- Yandan çarklı römorkörler Fotoğraf: Abdullah Fréres 1890.

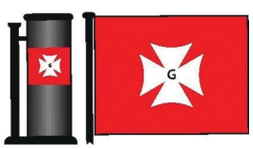
59) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.

PASSENGER BOATS ON THE TYNE.—The nev
passenger boat system on the Tyne is at last *un fait ac*
ompli. The Louise Crawshay, the first of the series of rive
steamers, made her trial trip on Monday, and yesterday after
noon she went on to the station to the delight and admira
tion of the inhabitants on both banks of the river. Th
vessel is exceedingly neat and commodious, and the fares ex
tremely low.—*Newcastle Chronicle.*

Newcastle Chronicle gazetesi, Tyne nehri serisi römorkörlerin ilki olan "Louise Crawshay"in Pazartesi günü seyir denemesi yaptığını ve bir gün önce öğleden sonra nehri iki yakasında toplananların memnuniyetleri ve hayranlıkları arasında iskeleye ulaştığını duyurmakta.

95 grt. olan Paulin'in buhar makinesi 50 nhp güç üretiyordu. Makinesi Readhead Softley & Co. yapımı idi. İlk armatörü Newcastle limanında römorkaj, yedekleme hizmeti veren Robert Rowell şirketi idi.
. 1870'de North Shields'de J.Wilson & Co. firmasına satıldı.
. 12 Haziran 1868'de Falmouth / Shields'ten İstanbul'a yedeklendi. 27 Temmuz 1868'de İstanbul'a vardı. İstanbul'da kurulu İngiliz gemi yedekleme, kılavuzluk ve gemi kurtarma şirketine satılan Pauline'in 6 ft drafta kadar karinası diğer ahşap gövdeli römorkörler gibi pirinç levhalarla kaplandı. Akıbeti hakkında başka bilgi bulunmamaktadır.[60]

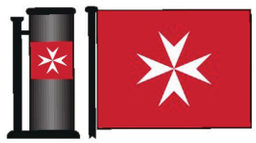
Buharlı, yandan çarklı, ahşap gövdeli römorkör "Peter Dixon"



İlk adı "Peter Dixon" olan yandan çarklı ahşap gövdeli römorkör Readhead Softley & Co. South Shields tersanesinde inşa edildi ve Nisan 1871'de denize indirildi ve ayni sene hizmete girdi.117 grt., 34 nrt. olan Peter Dixon'nun buhar makinesi 50 nhp güç üretiyordu.

. 17 Temmuz 1871'de North Shields merkezli Peter Dixon, Cullercoats firması adına tescil edildi ve ayni sene "Peter Dixon Constantinople" firması adına İstanbul'a hareket etti. 8 Ağustos 1872'de Odesa'da kurulu Russian Steam Navigation Co. firmasına satıldı. Akıbeti hakkında başkaca bilgi bulunmamaktadır.[61]

Philip Charles Cecil Vail

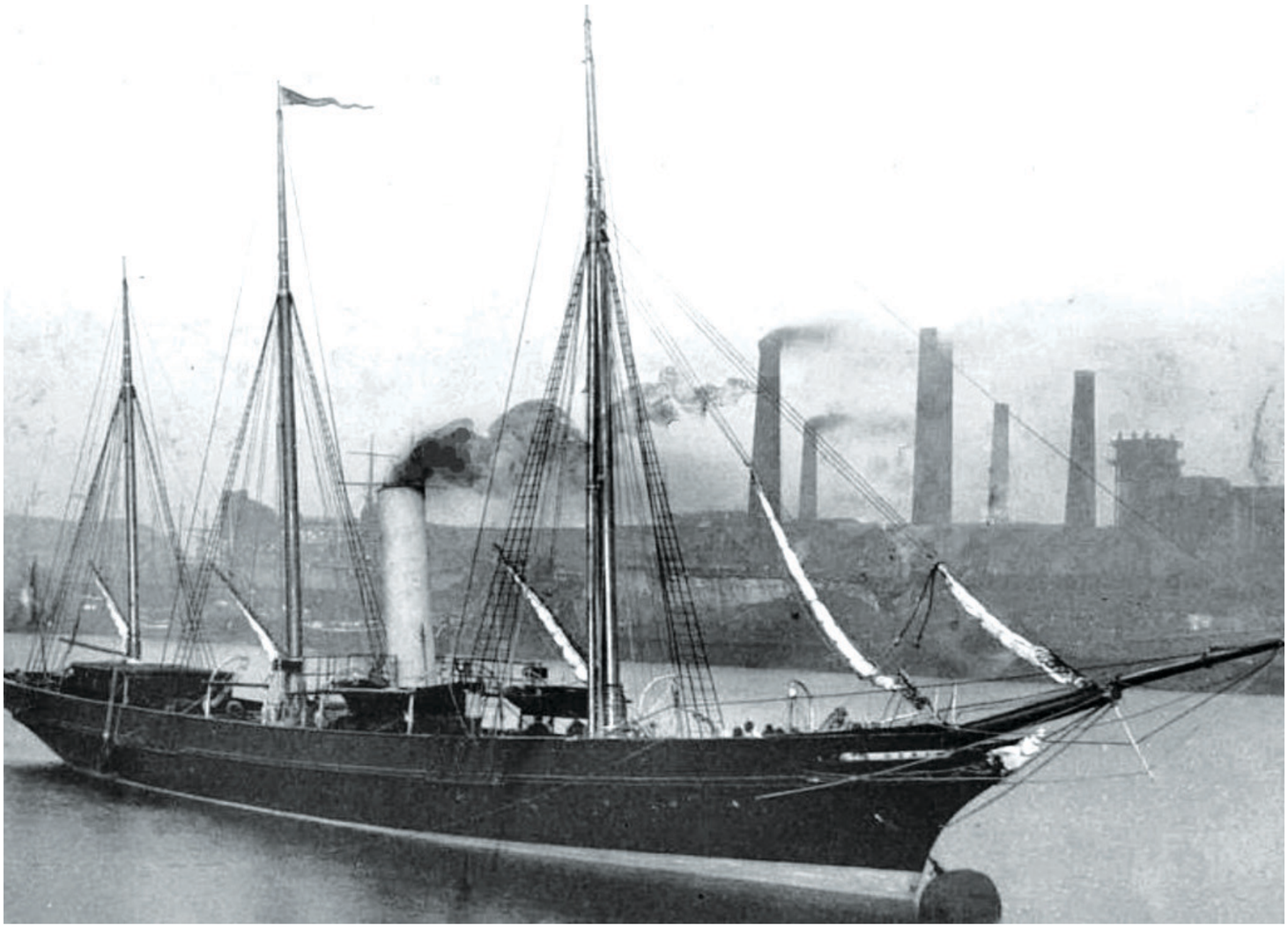


Londra merkezli The Ocean Salvage Co.Ltd.'in başkanı olan Philip Charles Cecil Vail kesin olmamakla birlikte 1891 Gloucestershire doğumludur. Babası Frederick Vail, annesi Constance Vail idi. Kız kardeşleri Gertrude Edit Marion Vail ve Lilian Vail idi. Evinin Londra olmasına karşın, 1930 yılında The Ocean Salvage Co.Ltd. gemileri için Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi'ne devredilmesi için İstanbul'da bulunmuştur. 1972 yılında Londra'da vefat etmiştir.

Buharlı, pervaneli, demir gövdeli römorkör; "Yeni Gündoğdu"- (Ex-Nora, Ex-Hiawatha, Ex-Clara, Ex-La Valette, Ex-Lavalet, Ex-Akbaş)

."Nora" adı verilen buharlı, demir gövdeli, pervaneli römorkör 21 Aralık 1879 tarihinde Charles Mitchell & Co. Low Walker tersanesinde inşa edildi ve 1890 Şubat ayında hizmete girdi.
. 339 grt., 219 nrt. olan "Nora" nın R&W. Hawthorn, Newcastle imalatı olan 2 genişlemeli buhar ana makinesi 75 nhp güç üretiyordu.
. Tam boy 176.8 ft., Genişlik 26.1 ft., Derinlik 13.4 ft. olan "Nora" yat olarak planlanmış olmasına karşın gemi yedekleme ve kurtarma gemisi olarak 1880'de hizmete girdi.
. 1880'de Marsilya merkezli Jean Baptiste Perret'e satıldı. .1888'de Donald Horne MacFarlane satın aldı ve "Hiawatha" adıyla Southampton limanında hizmete girdi.
. 1892'de Archibald William Montgomerie, Irvine satın aldı.
. Ayni sene Glasgow'dan James Douglas Baird'e sattı.
. 1909'da Elie, William Baird satın aldı.
. 1910'da dört kez el değiştirdi; Southampton'dan William Rice satın aldı.
. 1910'da Southampton'dan Camper & Nicholson Ltd. satın aldı.
. 1910'da Southampton'da Max Schultz satın aldı.
. 1910'da Hamburg limanından H.Hiller & W.Lang satın aldı ve "Clara" adını verdi.
. 1913'de Londra limanından Noel Pemberton

(60) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
(61) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.



Buharlı pervaneli demir gövdeli (Kurtarma gemisi) römorkör "Nora" - "Hiawatha" – "Clara" – "La Valette" - "Lavalet" - Akbaş" -"Yenigündoğdu."

Billing satın aldı ve adını yeniden "Hiawatha" olarak değiştirdi.
. 1915'de Southampton'dan REV James Ltd. satın aldı ve "Polygon" adını verdi.
. 1915'de Londra'dan Vincent Stephen Emanuel Grech satın aldı.
. 1916'da adı "La Valette" olarak değiştirildi ve Londra gemi siciline yeniden kaydedildi.
. 1916'da kurtarma gemisi olarak tadil edildi.
. 1917'de Liverpool'dan Henry Mulleneaux Grayson satın aldı.
. 1917'de Liverpool'dan The Ocean Salvage Co.Ltd. satın aldı ve adını "La Vallette" olarak korudu.
. 1918'de Londra'da şirketin adı Restyled Salvage & Towage Co.Ltd. olarak yenilendi.
. 1923'de Londra'da şirketin adı The Ocean Salvage Co.Ltd. olarak değiştirildi.
. 1930'da İstanbul'da Philip Charles Cecil Vail satın aldı.
. 1930'da 51 yaşındaki römorkör İstanbul'da Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi adına tescil edildi.
. 1932'de "Levalet" adı verildi.

. 1935'de adı "Akbaş" olarak değiştirildi.
. 1938'de Deniz Bank Türk Gemi Kurtarma Şirketi adına tescil edildi.

.1944'de Devlet Denizyolları ve Limanları Türk Gemi Kurtarma şirketi adına tescil edildi.

. 1952'de Denizcilik Bankası Gemi Kurtarma İşletmesi, İstanbul olarak tescil olundu.

. 1966'da Sultan Kurt ve Ortakları Ltd. şirketi satın aldı. Geçirdiği tadilatla genel yük gemisine çevrildi. 87 yaşındaki römorköre"Yeni Gündoğdu" adı verildi.

. 1980'de Haşlamanlar Gemicilik satın aldı.

. 1982'de söküldü. [62]

Yandan çarklı demir gövdeli römorkör "Olga"



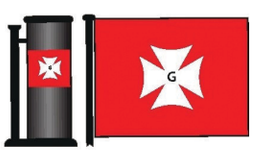
Londra merkezli GN Tanivaco adına inşa edilen 119 grt., 34 nrt. ahşap gövdeli ve yandan çarklı römorkör "Olga" Aralık 1879'da hizmete girdi. Tek genişlemeli buhar ana makinesi 50 nhp güç üretiyordu ve makinesi W. Hepple & Co. South Shields imalatı idi.

. 1890'da İstanbul'da kılavuzluk, gemi yedekleme firması M.J. Stamadiades satın aldı.

. 1900'da İzmir'den kılavuzluk, gemi yedekleme firması Hacı Davud Farkouh satın aldı.

. 1902'de Nichalos E.Vernicos satın aldı ve "Sofia" adını verdi.[63]

Yandan çarklı demir gövdeli römorkör "Victoria"



South Shields merkezli JR Rennoldson & Son tersanesinde 102 Kızak numarası ile inşa edilen 141 grt., 34 nrt. ahşap gövdeli ve yandan çarklı römorkör "Victoria" 11 Haziran 1886'da denize indirildi ve ayni sene hizmete girdi. Tek genişlemeli buhar ana makinesi 65 nhp güç üretiyordu ve makinesi JP Rennoldson & Sons South Shields yapımı idi.

.1886'da Gelibolu bağlama limanı olmak üzere Çanakkale Boğazı'nda hizmet vermek üzere, kılavuzluk, gemi yedekleme firması Vincent SE Grech adına satın alındı. Bu firma Londra merkezli bir İngiliz kılavuzluk, gemi yedekleme, gemi kurtarma şirketidir. "Victoria" birçok diğer römorkör gibi bağlama limanına göre sancak taşıyordu.

. 1889'da Rusya, Kerç'te kılavuzluk, gemi yedekleme hizmeti veren CH Hamilton satın aldı.

. Bu römorkör hakkında başka bir arşiv kaydı bulunmamaktadır.[64]

Buharlı pervaneli demir gövdeli römorkör "Propontis"

1890 tarihinde JP Rennoldson & Sons, South Shields Tersanesinde 125 Kızak Numarası ile inşa edilen "Propontis"16 Eylül 1890 tarihinde denize indirildi ve 25 Ekim 1890'da hizmete girdi.

. 125 grt. olan römorkörün 3 genişlemeli buhar ana makinesi 57 nhp güç üretiyordu.

. Kasım 1890'da Stathatos Kardeşlere satıldı. DA Stathatos tarafından devralındı. Braila'da yedekleme yaptığı kayıtlıdır ve başkaca bilgi bulunmamaktadır.[65]

Buharlı çift pervaneli demir gövdeli römorkör "Flying Coot"



9 Mayıs 1895 tarihinde JP Rennoldson & Sons, South Shields Tersanesinde 164 Kızak Numarası ile inşa edilen "Flying Coot" sonbaharda hizmete girdi. 2 adet 3 genişlemeli 98 nhp, 600 ihp güç üretiyordu ve JR Rennoldson & Sons, Glasgow yapımı idi.

. İlk armatörlük firması Glasgow merkezli Clyde Shipping Ltd.'dir.

(62) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
(63) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
(64) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
(65) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.

. 8 Eylül 1903'de Londra merkezli John Fitzgerald firmasına satıldı. Ayni gün Cie de Remorquage de Sauvetage et de Pilotage, Marseille & Constantinople satın aldı ve "Rhone" adını verdi.

. 1907'de şirketin adı Cie de Remorquage de Sauvetage et de Pilotage olarak değiştirildi.

. 1911'de S.Pandermaly, İstanbul'a başkan olarak atandı.

. 11 Eylül 1914'de Osmanlı Hükümeti elkoydu ve mayın tarama gemisi olarak tadil etti.

. 30 Aralık 1914 günü Karadeniz Boğazı dışında Boğaz geçişine tehlike teşkil edecek şekilde beş gün önce Ruslar tarafından döşenmiş demirli mayınları zararsız hale getirmeye çalışırken, infilak sonucu battı.[66]

Buharlı pervaneli sac gövdeli römorkör "Liverpool"

1896 yılında Tyne Inch Yard'da David J.Dunlop & Co. Port Glasgow adına inşa edilen buharlı sac gövdeli pervaneli Liverpool, 116 grt. ve 33 nrt. idi. Liverpool'in ilk armatörlük firması Londra merkezli Towage & Salvage Co.Ltd. olmuştur. Londra limanına tescil edilen Liverpool 1897'de Compagnie de Remorquage de Sauvetage et de Pilotage Marseille & Constantinople firmasına satıldı ve Fransa bayrağına tescil edildi.

"Omonia" adı verilen römorkör 9 Ocak 1914'de Haliç'te bağlı iken Osmanlı hükümeti adına el



Tophane önlerinde şamandıraya bağlı bekleyen 15 yandan çarklı römorkör. Fotoğraf- Sebah Joaillier.

[66] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.



Ahırkapı Feneri'nde gemi yedeklemek için bekleyen yandan çarklı romörkör. Yıl 1890. Aralık 1918'de Ahırkapı Feneri'nin arkasında görülen heybetli yapı "Aslanhane" idi. 1933'te tamamiyle yanmış ve izi bile kalmamıştır.

konuldu. Kasım 1914'de mayın dökücü gemi olarak tadil edildi. Nisan 1919'da Compagnie de Remorquage de Sauvatage et de Pilotage Marseille & Constantinople firmasına iade edildi. Ayni sene sonunda Karadeniz'de battı.[67]

Buharlı pervaneli sac gövdeli römorkör "Marseilles"

1896 yılında Tyne Inch Yard'da David J. Dunlop & Co. Port Glasgow adına inşa edilen buharlı sac gövdeli pervaneli Marseilles, 116 grt. ve 33 nrt. idi.

23 Ekim 1895'de hizmete girdi. İlk armatörlük firması Londra merkezli Towage & Salvage Co.Ltd. olmuştur. Londra limanına tescil edilen Marseilles 1897'de Compagnie de Remorquage de Sauvetage et de Pilotage Marseilles & Constantinople firmasına satıldı ve Fransa bayrağına tescil edildi. Adı değiştirilmeyen römorkörün akıbeti hakkında ayrıca bilgi bulunmamaktadır.[68]

[67] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
[68] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.



Buharlı pervaneli sac gövdeli römorkör "Paris"

1896 yılında Tyne Inch Yard'da David J.Dunlop & Co. Port Glasgow adına inşa edilen buharlı sac gövdeli pervaneli Paris , 116 grt. ve 33 nrt. idi. 18 Şubat 1896'da hizmete girdi.

. Paris'in ilk armatörlük firması Londra merkezli Towage & Salvage Co.Ltd. olmuştur. Londra limanına tescil edilen "Paris" 1897'de Compagnie de Remorquage de Sauvetage et de Pilotage Marseille & Constantinople firmasına satıldı ve Fransa bayrağına tescil edildi.

. Adı değiştirilmeyen römorköre Kasım 1914'de Osmanlı Hükümeti tarafından el konuldu.1919'de Compagnie de Remorquage de Sauvetage et de Pilotage Marseille & Constantinople'a iade edildi. Nisan ayında Karadeniz'de battı.[69]

Buharlı, pervaneli demir gövdeli römorkör "Gonca" - (Ex-Selonika , Ex- Selanik)

.1910 yılında Selanik Liman İşletmesi'ne bağlı olarak hizmet veren "Selonika" römorkörüne

Eylül 1911'de Osmanlı Donanması adına elkonuldu.

. Adı "Selanik" olarak düzenlenen 1908 inşa römorkör,1915 Gelibolu Harekatı sırasında Çanakkale'de Nusret mayın gemisine mayın ikmalinde görev aldı.

. On yıl limanda yattı.. O sırada donanmamız adına kurulan 'Gonca Mayın Deposu emrine verildi. 3 genişlemeli ana buhar makinesi 550 hp güç üretmekteydi. Tam boy 32,98 m., Genişlik 6.00 mt. ve Derinlik 3.25 metre olan römorköre 1927 yılında "Gonca" adı verildi.

. 1944 yılında personel taşıma amaçlı olarak tadil gördü.

. 1993'de Gölcük'te hizmet dışı bırakıldı.

. Hurdacılar tarafından satın alınıp yok olmayı beklerken Erol Ersan tekneyi keşfetmiş. Rahmi Koç'a gemiyi beğendirmiş. Tekneyi 'Rahmi Koç Müzecilik ve Kültür Vakfı' satın almış. Bir İngiliz denizcilik firmasının projelerine dayalı olarak üç yıl süren çalışmalar sonucu Haliç ve Tuzla tezgahlarında baştan aşağıya yenilenmiş. Ama özelliklerine dokunulmamış. Dış görünümü aynı. 1996 yılında Rahmi Koç Müzecilik ve Kültür Vakfı adına satin alındı ve yeni baştan onarıldı.

. Halen Rahmi Koç Müzesi'ndedir.[70]

---

[69] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.

[70] Historic Naval Ships Association, Madde- "Gonca"; Ali Rıza Kardüz-Güngör Uras; "Rahmi Koç 'Gonca'yı bataktan kurtardı-Kader ağlarını örmüştü... Gonca boğazına kadar çamura batmıştı... Erol Ersan Gonca'nın bu halini görünce hüngür hüngür ağladı. Gonca römorkörü batakdan kurtarılmalı idi.. Ama Erol Ersan'ın parası yoktu. Rahmi Koç'u buldu. Rahmi Koç'un imkanlarıyla Gonca" kurtarıldı.



1910 yılında Selanik Liman İşletmesi'ne bağlı olarak hizmet veren "Selonika" römorkörü "Konca" adıyla Deniz Kuvvetleri hizmetinde uzun yıllar çalıştıktan sonra 1996 yılında Rahmi Koç Müzecilik ve Kültür Vakfı adına satın alındı ve yeni baştan dünya denizcilik mirasına ve kültür yaşamımıza kazandırıldı.





XX.Yüzyıl başlarında İstanbul Limanı. Kaynak: İzmir ve İskenderun'da meyankökünü işleyerek ihraç eden İngiliz Levanten David Forbes albümü/Levantine Heritage.



Compagnie de Remorquage de Sauvetage et de Pilotage Marseille & Constantinople'e ait buharlı pervaneli sac gövdeli römorkör "Liverpool". Kaynak: İzmir ve İskenderun'da meyankökünü işleyerek ihraç eden İngiliz Levanten David Forbes albümü/Levantine Heritage.

Hacı Mehmet Yıldıran Halefleri, Engin Hamoğlu
Buharlı, sac gövdeli, pervaneli römorkör "Bozcaada"
- (Ex- Marius Chambon)

38- 1905 yılında Glasgow, Govan, Mackie & Thomson, Old Yard tersanesinde inşa edilen 396 grt. 247 nrt. buharlı, sac gövdeli, (Kızak No. 328) pervaneli kurtarma römorkörü "Marius Chambon" 16 Ekim 1905'de hizmete hazır hale getirildi.
. 3 genişlemeli Glasgow, Muir & Houston Ltd. yapımı buhar ana makinesi 705 ihp güç üretiyordu. Tam boy: 123.5 ft., Genişlik: 22.1 ft., Derinlik: 11.9 ft. idi. (1957'de 4 genişlemeli Skoda, Prague 4S275 Tip, 260 bhp. dizel makine monte edilmiştir).
. İlk armatörlük firması Marsilya merkezli Société Générale de Remorquage et de Travaux Maritimes idi.
. 1943'de TC. Münakalat Vekaleti Devlet Denizyolları ve limanları İşletme Umum Müdürlüğü adına satın alındı ve "Bozcaada" adı verildi.
. 1965'de Şile'den Hacı Mehmet Yıldıran Halefleri satın aldı ve genel yük gemisine tadil edildi. "Kaptan Mehmet" adı verildi.
. 1992'de Engin Hamoğlu satın aldı ve "Engin H." Adı verildi.
. Aralık 2015'de çalışmakta olduğu kaydı vardır.[71]



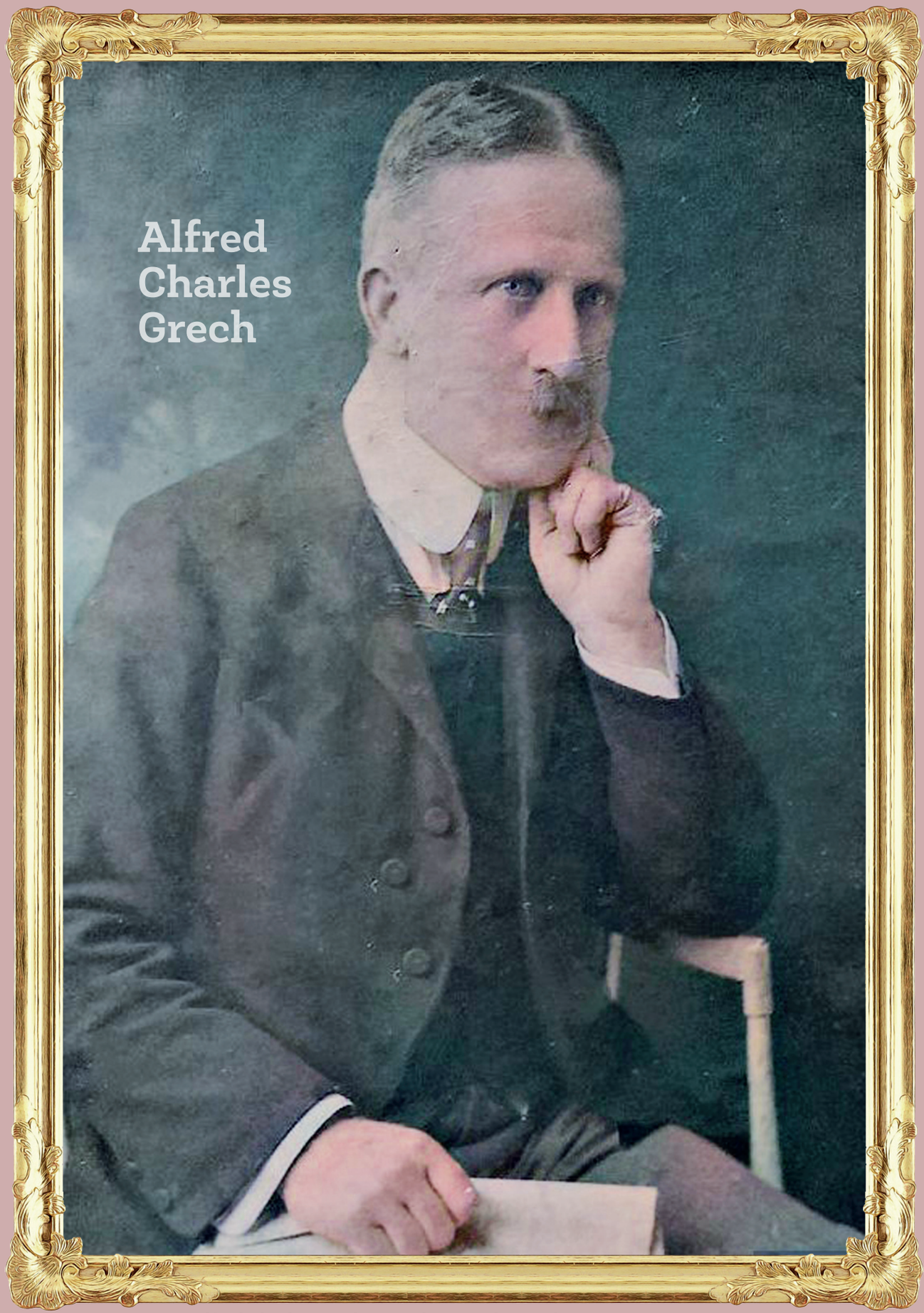
Stimli römorkör Katadin; Ressam : James Williamson

[71] Tyne Tugs & Tug Builders; Scottish Built Tugs; The Ships List; Lloyd's Register.



Çanakkale boğazı, Çanakkale, Gelibolu'da ve İstanbul'da çok güçlü gemi kurtarma ve yedekleme filosunu kurmuş olan Grech ailesinden Albert Charles Grech ve Çanakkale Boğazı'nda hizmet vermek üzere Çanakkale Limanında konuşlanmış olan "Hellepont" gemi kurtarma ve yedekleme römorkörü.



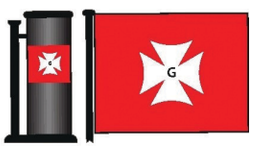


Alfred Charles Grech.Kaynak: Dr.Mithat Atabay arşivi.



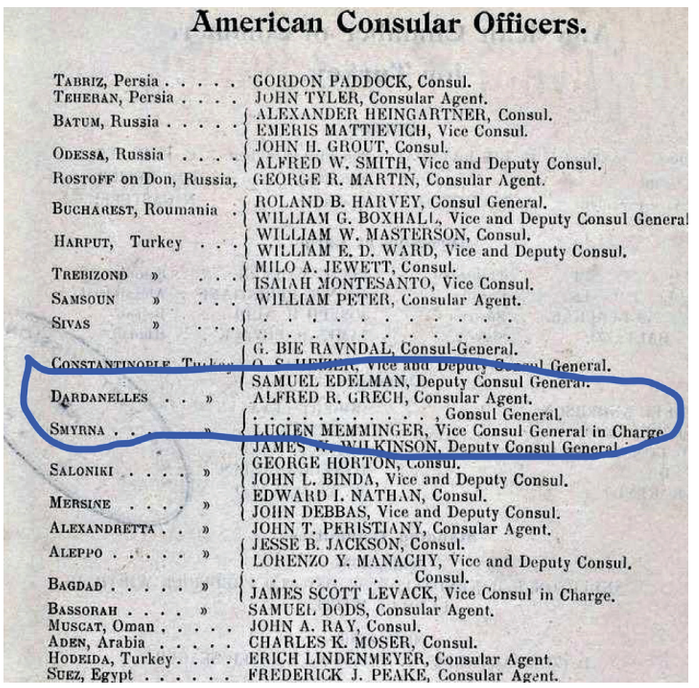
William ve Afred Charles Grech'e ait "Dalhouse" ve "Harlequin" römorkörleri Çanakkale'de. Bu yağlıboya tablo, Grech ailesine ait bir fotoğraftan aynen esinlenerek yapılmıştır. Kaynak: Osman Öndeş arşivi. Ressam Z. Kokaia.

Alfred Charles Grech, William and Richard A. Grech



Grech ailesi 1860 yılında Malta'dan Çanakkale'ye göç etmiştir.[72] Alfred Charles Grech 14 Ağustos 1864'de Çanakkale'de dünyaya geldi. Yabancı posta şirketlerinin Çanakkale ve Gelibolu vapur donatanı ve acentesi idi. Ancak asıl ağırlık verdiği ticarî işi gemi yedekleme, gemi kurtarma ve kılavuzluk idi. Kasım 1908'de Çanakkale'de ABD konsolosu olarak atandı. 1912 -1914 yılları arasında Müşavir konsolos veya konsolos olarak görevine devam etti.

Alfred Charles Grech ve Marie Westbury (vefatı 1952) kızı Henriette (Hettie) Beatrice Grech (1902-1983) ve oğlu Richard Grech (vefatı 1976) idi. İkisi de evlenmemiştir. Alfred Charles Grech ileri yaşlarında eşini ve çocuklarını terk ederek İstanbul'a yerleşmiş ve bu şehirde vefat etmiştir.
Çanakkale'deki emlâkına ait tapu kaydında Alfred



American Consular Officers.

Tabriz, Persia	GORDON PADDOCK, Consul.
Teheran, Persia	JOHN TYLER, Consular Agent.
Batum, Russia	ALEXANDER HEINGARTNER, Consul. EMERIS MATTIEVICH, Vice Consul.
Odessa, Russia	JOHN H. GROUT, Consul. ALFRED W. SMITH, Vice and Deputy Consul.
Rostoff on Don, Russia,	GEORGE R. MARTIN, Consular Agent.
Bucharest, Roumania	ROLAND B. HARVEY, Consul General. WILLIAM G. BOXHALL, Vice and Deputy Consul General
Harput, Turkey	WILLIAM W. MASTERSON, Consul. WILLIAM E. D. WARD, Vice and Deputy Consul.
Trebizond »	MILO A. JEWETT, Consul. ISAIAH MONTESANTO, Vice Consul.
Samsoun »	WILLIAM PETER, Consular Agent.
Sivas »	. . . . .
Constantinople, Turkey	G. BIE RAVNDAL, Consul-General. O. S. HEKEKIAN, Vice and Deputy Consul General.
Dardanelles »	SAMUEL EDELMAN, Deputy Consul General. ALFRED R. GRECH, Consular Agent.
Smyrna »	. . . . . , Consul General. LUCIEN MEMMINGER, Vice Consul General in Charge. JAMES W. WILKINSON, Deputy Consul General.
Saloniki »	GEORGE HORTON, Consul. JOHN L. BINDA, Vice and Deputy Consul.
Mersine »	EDWARD I. NATHAN, Consul. JOHN DEBBAS, Vice and Deputy Consul.
Alexandretta »	JOHN T. PERISTIANY, Consular Agent.
Aleppo »	JESSE B. JACKSON, Consul. LORENZO Y. MANACHY, Vice and Deputy Consul.
Bagdad »	. . . . . Consul. JAMES SCOTT LEVACK, Vice Consul in Charge.
Bassorah »	SAMUEL DODS, Consular Agent.
Muscat, Oman	JOHN A. RAY, Consul.
Aden, Arabia	CHARLES K. MOSER, Consul.
Hodeida, Turkey	ERICH LINDENMEYER, Consular Agent.
Suez, Egypt	FREDERICK J. PEAKE, Consular Agent.

Hemen tüm Levantenlerin ortak bir geleneği, bir Batı ülkesinin konsolosluğunu üstlenmeleriydi. Grech ailesi de Çanakkale'de Amerika'nın genel konsolosu olarak görev yaptı.

[72] Graham Lee; "Grech Family at the Dardanelles", Levantine Heritage Foundation, 2010.



Alfred Charles Grech ve Marie Westbury'nin kızı Henriette (Hettie) Beatrice Grech (1902-1983) Grech ailesinin Çanakkale'deki son ferdi oldu. Kaynak: Dr. Mithat Atabay arşivi.

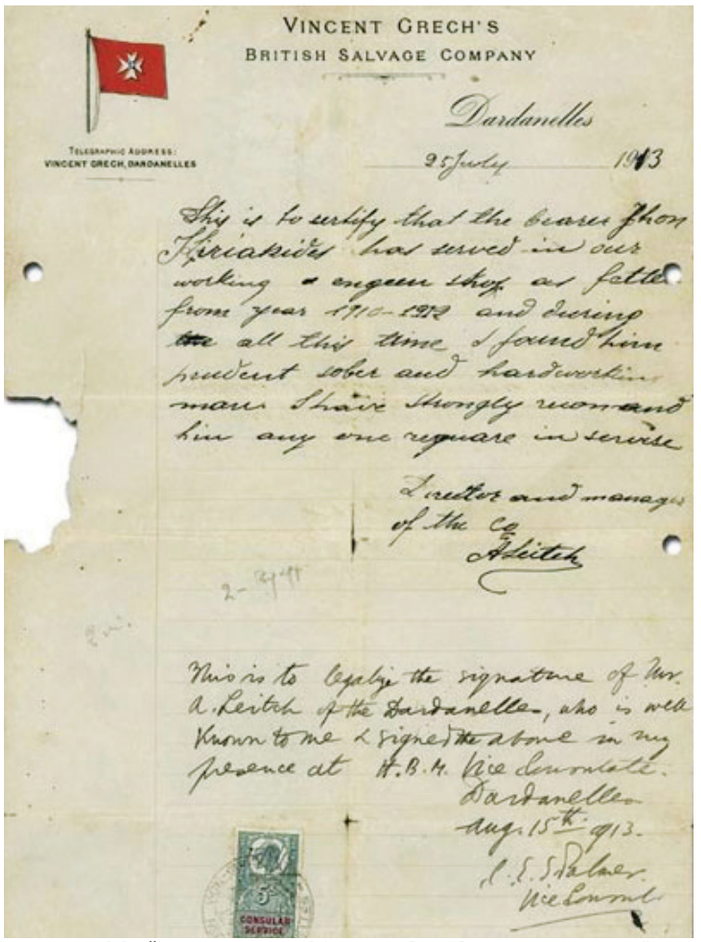
Grech'in; Vensan, William, Elizabeth ve Beatrice adlarında dört kardeşi olduğu görülmektedir. Henriette (Hettie) Grech ailenin Çanakkale'de kalan son mensubu idi. İstanbul'da vefat etmiştir.
Tyne Tugs 1891 kayıtlarında römorkörünün armatörü Richard Grech ve şirketi "Hastings & Dardanelles" ve 1896'da "Alfred, William and Richard A. Grech, Dardanelles" kaydı vardır. 1885 inşa "Harlequin" römorkörünün ilk adı "Shannon" idi. İstanbul Fener'de sökülmüştür.[73] Grech ailesinden William Grech Gelibolu'da yerleşmişti ve 1900 - 1914 yılları arasında İngiltere fahri (Müşavir) konsolosu ve 1914'de İtalyanın konsolosluk temsilcisi olarak görev yapmıştır.[74]

Elizabeth Grech, 1872'de Çanakkale'de dünyaya geldi. İngiltere'nin 1901 nüfus sayımında Hastings'de kaydı bulunmaktadır.

Henriette (Hettie) Beatrice Grech'in amcası Alfred Anthony Grech, Çanakkale'de küçük ölçekli gemi onarımı yapan bir tersaneye sahipti.

[73] Collaborative Online Research Project Consuls Of "The Dardanelles" And "Gallipoli"-1898 William Grech Vice-consul Foreign Office List, 1906 1900-1914 William Grech Vice-Consul AO 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1909, 1912, 1913, 1914 1911 W. Grech Vice-consid. Almanack, Joseph Whitaker, 1911; Levantine Heritage Foundation, 2010.

[74] Tyne Built Tugs & Tug Builders.


VINCENT GRECH'S
BRITISH SALVAGE COMPANY

TELEGRAPHIC ADDRESS:
VINCENT GRECH, DARDANELLES

Dardanelles

25 July 1913

This is to certify that the bearer Jhon Kiriakides has served in our working engeen shop as fetter from year 1910-1912 and during all this time I found him prudent sober and hardworking man. I have strongly recommend him any one require in service

Director and manager of the Co
A Leitch

This is to legalize the signature of Mr. A. Leitch of the Dardanelles, who is well known to me & signed the above in my presence at H.B.M. Vice Consulate.
Dardanelles
Aug. 15th 1913.
C. E. S. Palmer
Vice Consul

1913 tarihli "Vincent Grech's British Salvage Company", başlıklı evrak. Alt kısmında İngiliz fahri konsolosu C.E.S. Palmer'in imzası olan bir bölüm yer almaktadır.
Kaynak: Levantine Heritage arşivi.

Çanakkale'de Fransız Mezarlığındaki bir mezar taşında "RIP (Huzur içinde yatsın), Sevgili kardeşlerimizin anısına sevgi dolu ... Marie ... Emmanuel, Marie A ... Albert Grech, ayrıca sevgili kardeşimiz Emmanuel Grech." yazısı okunabilmektedir.
Edward Grech 1887'de Çanakkale'de İngiltere konsolosu idi. 1869 tarihli "Levant Times and Shipping" gazetesinde "E. Grech" vapur donatanı ve gemi acentesi olarak kayıtlıdır.

Çanakkale'de Grech ailesinin en dikkat çeken ismi Vincent (S. E.) Grech idi. Sahibi olduğu dört kurtarma ve yedekleme römorkörüyle hizmet verirdi. Faaliyetine ait tüm ayrıntılar Lloyd's Shipping "Form of Salvage Agreement" da veya Lloyd's website "History- Salvage: Origins of Lloyd's Form"'da okunabilir. Yenilenen "Lloyd's Form"un ilk sözleşmesi 1890'da Vincent Grech tarafından yapılmıştır. Vincent Grech'in 1890-1912 yıllarında gemi kurtarma ve yedekleme şirketinin Çanakkale, Gelibolu ve İzmir bölgelerinde katıldığı kurtarma ameliyelerine ait belgeler ve bu şirketin direktörü olarak Richard A.Grech'in 3 fotoğrafı mevcuttur. Sahibi olduğu "Vincent Grech" isimli küçük römorkör I. Dünya Harbi başlarında Pire'de üslenmiş olan İngiliz Deniz Kuvvetleri adına satın alınmış ve Gelibolu Yarımdası harekatında kullanılmıştır. Grech Co.'ya ait "Harlequin" ayni zamanda İzmir bölgesindeki gemi kurtarma olaylarını da üstlenmekteydi.

Vincent S. Grech Londra merkezli şirketi vasıtasıyla C.S. Swan & Hunter Tersanesi 1883 inşa "Plymothian" isimli genel yük gemisini 1906'da satın almış ve bir yıl sonra Bank of Athens'e satmıştır. Banka gemiye "Marika" adını vermiştir.

Grech ailesine ait arşive sahip olan Dr. Mithat Atabay'dan da yardımcı olmasını rica etmiştim. Ayni günün akşamı nazik bir mesajla cevapladı. Bu cevabî yazısında;"Grech Ailesi'ne ait fotoğrafların orijinal baskıları kişisel arşivimde bulunuyor. Çanakkale Sanatevi'ne de bir kopyalarını vermiştim. Orada binanın sahipleri hakkında bilgi ile sergilenmesi için. Çalışmalarınızı ben de takip ediyorum ve yararlanıyorum.

Denizcilik tarihi, deniz kazaları ve savaş batıkları üzerine araştırmalar yapıyorum. (Selçuk Kolay'la Derinlerden Yansımalar kitabını hazırlamıştık.) Sizin yaptığınız çalışmada belirttiğiniz üzere bu fotoğrafların yer alması güzel olur. Size yarın digital ortamda bu fotoğrafları göndereceğim." diyordu.

Çanakkale sosyal yaşamında "Bayan Ketty" olarak anılan Henriette (Hettie) Beatrice Grech'e ait anıları da Dr.Mithat Atabay'in yazılarından nakletmekten onur duyarım; Henriette (Hettie) Beatrice Grech



Çanakkale'deki Alfred Charles Grech konağı. Kaynak: Dr. Mithat Atabay arşivi.

(Madam Kety) 1902 yılında Çanakkale'de doğmuş, hayatının büyük bölümünü çok sevdiği Çanakkale'de geçirmiştir. Çanakkale şehir merkezinde Mehmetçik Bulvarı'nda yer alan Bebekli Evlerin bulunduğu sokaktaki evlerden birinde doğduğu halde, uzun yıllar günümüzde Güzel Sanatlar Galerisi olarak kullanılan konakta yaşamıştır. Konak 1902 yılında Hettie'nin babası Alfred R. Grech tarafından Necip Paşa'nın varislerinden satın alınmıştır. Popüler ve renkli bir sima olarak kentin yeni gelişen sosyal ve kültürel hayatında yerini almış, balolara ve pikniklere katılmıştır. Halk Bahçesi'nde ata binen, hem yerliler, hem de yabancılar tarafından tanınan ve sevilen bir kişilik olmuştur. Çanakkale'de "Madam Kety" olarak bilinen ve kentlilerin güzellik ve makyaj ustası olarak hatırladığı Hettie hiç evlenmemiştir.

1950'li yıllarda annesi ve İngiltere'de yaşayan kardeşi Richard vefat edince Çanakkale'deki Grech ailesine ait malların hepsi tek varisi olan Hettie'ye miras kalmıştır. Günümüzde Güzel Sanatlar Galerisi olarak bilenen evde uzun yıllar yalnız yaşamıştır. Yemeklerini hep dışarıda yemiş, zamanla yavaş yavaş arkadaşları azalmaya başlamıştır. Bir meslek sahibi olmayan Hettie sadece birkaç ev ve tarlasından gelen geliri ile geçinmiştir. Gönüllü işler yapmış, fakat hiç ticaret ile uğraşmamıştır.

Günümüzde Güzel Sanatlar Galerisi olarak kullanılan konak 1976 yılında Kültür Bakanlığı tarafından eski eser olarak tescillenmiş, 1981 yılında da Kültür Bakanlığı'nca kullanılmak şartı ile 99 yıllığına Maliye Hazinesine tahsisi yapılmıştır. Hettie, sevimliği köpeği "Bobby" ile başka bir evde yaşamaya devam etmiştir.

Yıllar geçmiş Hettie hastalanmış ve tedavi için İstanbul'a gitmiştir. Son yıllarını Beyoğlu'nda Tepebaşı J. Vatan Hastanesi'nde mutluluk içinde geçirmiştir. Bu hastanenin sahibi ve Universal Hospitals Group kurucusu Dr. Azmi Ofluoğlu tarafından ölümüne kadar Hettie'ye çok iyi bakılmış, bütün ihtiyaçları karşılanmıştır. Bunun üzerine Hettie teşekkür etmek için bütün mal varlığını vasiyetinde Dr. Azmi Ofluoğlu'na bırakmıştır. Onun adını yaşatmak için ise Dr. Azmi Ofluoğlu 2010 yılında Karaköy'de "Hettie Hotel"i açmıştır. Hettie Grech popüler ve renkli kişiliği ile sosyal hayata katkıları sebebiyle Çanakkale'nin hafızasında yerini almıştır.

"Dönemin Çanakkale Valisi Süreyya Yurdakul'un kızı Beria Yurdakul ile Bayan Hettie çağdaş Türk Hanımın yaşam tarzının simgesi olan bir insandı.

Çanakkale'de kadınlar ilk kez 1930 yılı Ekim ayında yapılan Belediye seçimlerinde oy kullanmışlardı. Belediye seçimlerinden sonra 5 Aralık 1934 tarihinde Anayasada yapılan değişiklikle kadınlara milletvekili seçmek ve seçilmek hakkı verilmişti. Tüm bu haklar verilirken Vali Süreyya Bey'in yanında iki yardımcısı vardı. Bunlardan biri değerli eşi Misli Hanım'dı. Cumhuriyetin bütün değerlerinin Çanakkale'de kadınlar arasında yaygınlaşması ve kökleşmesi için



Henriette (Hettie) Beatrice Grech (1902-1983) babası Alfred Charles Grech'in çalışmalarına katılmakla da tanınmıştır.
Kaynak: Dr. Mithat Atabay arşivi.

elinden gelen bütün gayreti gösteriyordu. Diğer en büyük yardımcısı kızı Beria Hanım'dı. Henüz çok genç olmasına rağmen, Çanakkale'de çağdaş Türk kızının simgesiydi. Spor yapıyor, balolara katılıyor, 1932 yılında kurulan Halkevinin faaliyetlerinde yer alıyordu. Onun en büyük zevki arkadaşı Hettie ile güzel havalarda ata binmekti. Jandarma Okulu'ndan binici subayların getirdiği atlara Bayan Hettie ile birlikte Beria Hanım bindiklerinde herkes hayran kalıyordu. İki genç kız da Çanakkale'de Cumhuriyet gençliğinin simgesiydi.

Atatürk 1934 yılı Nisan ayının ilk haftasında Batı Anadolu gezisine çıktığında ani bir kararla İzmir'den ayrılarak otomobille Edremit, Ayvacık, Ezine yoluyla 14 Nisan 1934 günü Çanakkale'ye gelmiş ve yanındaki komutanlarla birlikte, önce Çanakkale'deki askeri birlikleri denetlemişti. Akşam da onuruna Orduevi'nde düzenlenen baloya katılmıştı.

Baloda Çanakkale'nin askeri ve mülki erkânının tamamı bulunuyordu. Baloya katılanlar arasında Matmazel Hettie de bulunmaktaydı. Atatürk, Parti Başkanı Tercüman Halil Bey'i yanına çağırarak "Ben



1906 yılında İzmir Körfezi Karaburun Büyük Sahip'de karaya bindiren "Plymothian" isimli yük / yolcu gemisini kurtarmak için yapılan çalışmalar; Fotoğrafta Alfred, William & Richard A.Grech'e ait çift bacalı "Knight of St. Patrick" römorkörü, geminin sancağında ise "Harlequin" römorkörü görülmekte. Yine sancakta kıç tarafa doğru olan yandan çarklı römorkör kesin olmamakla birlikte J.P. Rennoldson firmasına ait "Mary Louise"dir. Fotoğraf- Richard Cox müsaadesiyle.

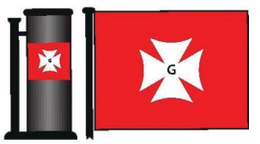
Vali Bey'in kızı Beria Hanım'la dans ederek baloyu açacağım, siz de Matmazel Hettie ile pistte eşlik edin, bize" diye buyurmuştu. Herkes Atatürk'ün Matmazel Hettie ile dans edeceğini zannederken, Atatürk Vali Süreyya Bey'in kızı Beriye Hanım ile dans etmiş ve gecenin sonunda da Beriye Hanım'a altın bilezik hediye etmişti. Ancak bu balo beklenin aksine kısa sürmüş ve bir gazetecinin İtalyan tehdidi konusunda Mustafa Kemal'e yönelttiği soru ile bitmişti. Mustafa Kemal ertesi günü Çanakkale'den ayrılmıştı.

Vali Süreyya Bey'in, 1935 yılı yaz mevsiminde Sinop'a tayini çıktı. Kızı Beria Hanım da Sinop'a gitti. Orada da özellikle halkevinde örnek çalışmalara katıldı. Türkiye'nin tanınmış şahsiyetlerinden Nuri Aziz Beler'in gelini olmuştur.[75]

25 Ocak 1906 günü İzmir Körfezi Karaburun Büyük Sahip mevkiinde kayalıklara bindiren "Plymothian" genel yük / yolcu gemisini Charles V. Grech'in "Knight of St. Patrick ve Harlequin kurtarma ve yedekleme römorkörleri müdahele ederek yeniden yüzüdürülmesi sağladılar. Kurtardığı gemi aslında kendisine aitti.

. 1883 C.S. Swan & Hunter Wallsend kızakları (Kızak No. 69) inşa 1532 grt., 953 nrt. genel yük / yolcu gemisi "Plymothian"ın ilk armatörlük firması Plymouth merkezli Port of Plymouth Steamship Co.Ltd. (Bellamy & Co.) idi.
. 1892'de Londra merkezli Westcott & Laurence firmasına satıldı.
. 1902'de Plymothian Steaship Co.Ltd. (Westcott & Laurance) adına tescil olundu.
. 1906'da Vincent Charles Grech satın aldı.
. 25 Ocak 1906'da İzmir Körfezi, Karaburun Büyük Sahip mevkii'nde kayalıklara bindirdi.
. 8 Şubat 1906'da yüzdürüldü ve satıldı.
. 1907'de Pire'de kurulu Bank of Athens'e devredildi ve "Marika" adı verildi.
. 1911'de Pire merkezli Donestini, Oeconomou & Co. satın aldı ve "Georgios" adı verildi.
. 1912'de Pire merkezli Stylianos Castanos satın aldı.
. 1913'de adı "Aghia Pelaghia" olarak değiştirildi.
. 1923'de Carlo Napoli fu R satın aldı ve "Saru" adı verildi.
. 1926'da Catania'dan Alfo Napoli fu Rosairo satın aldı.
. 1929'da Catania'dan Ant Macri satın aldı ve "Alfredo" adı verildi.
. Nisan 1929'da hurdaya çıkartılarak söküldü.[76]

Buharlı pervaneli demir römorkör "Gayret" – (Ex-Shannon , Ex-Harlequin)



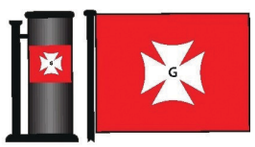
31 Ocak 1885 tarihinde 186 Kızak Numarasıyla J. Wigham Richardson & Co, Low Walker'da inşaatına başlanan "Shannon" isimli römorkör Şubat 1885'de tamamlandı. Yat ve römorkör amaçlı olarak dizayn edilmişti.
. 2 Genişlemeli 70 nhp güç üreten buharlı ana makinesi A Shank & Sons, Arbroath imalatı idi. . 139 grt. ve 25 nrt.olan Shannon'nun ölçüleri 100.7 x 19.2 x 11.1 ft. idi.
.1885'de Limerick'e bağlı olarak Limerick'te kurulu Colonel Edward A.Gore adına tescil edildi.
. 1890'da Gosport'tan Benjamin Nicholson satın aldı.
. 1890'da Hamble'dan George A.C. Schanley'e satıldı.
. 1891'de Çanakkale'de kurulu Alfred, William & Richard A.Grech firması satın aldı ve "Harlequin" adını verdi.
. 1896'da Firmanın adı "Alfred, William & Richard A.Grech, Dardanelles" olarak yenilendi.
. 1907'de Osmanlı İdare-i Mahsusa'ya devredildi ve "Gayret" adı verildi.
. 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi.
. Tadil edilerek 1914-1918 yıllarında Osmanlı Donanmasında mayın dökücü gemi olarak hizmet verdi.
. 1927'de Haliç'te söküldü.[77]

[75] Dr.Mithat Atabay; "Atatük'ün Dans Ettiği Beria Hanım Kimdi ve Nasıl Bir Hayat Yaşadı", Aynalı Pazar, 26 Temmuz 2015, s.14; Dr. Mithat Atabay, İbrahim Aksu; "Madam Kety'nin ardından", Çanakkale İçinde,Aralık 2017. Dr.Mithat Atabay; Çanakkale'nin Renkli Siması Madam Kety'nin Hayat Hikayesi", 10 Ocak 2017.
[76] Tyne Built Tugs & Tug Builders.
[77] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register.



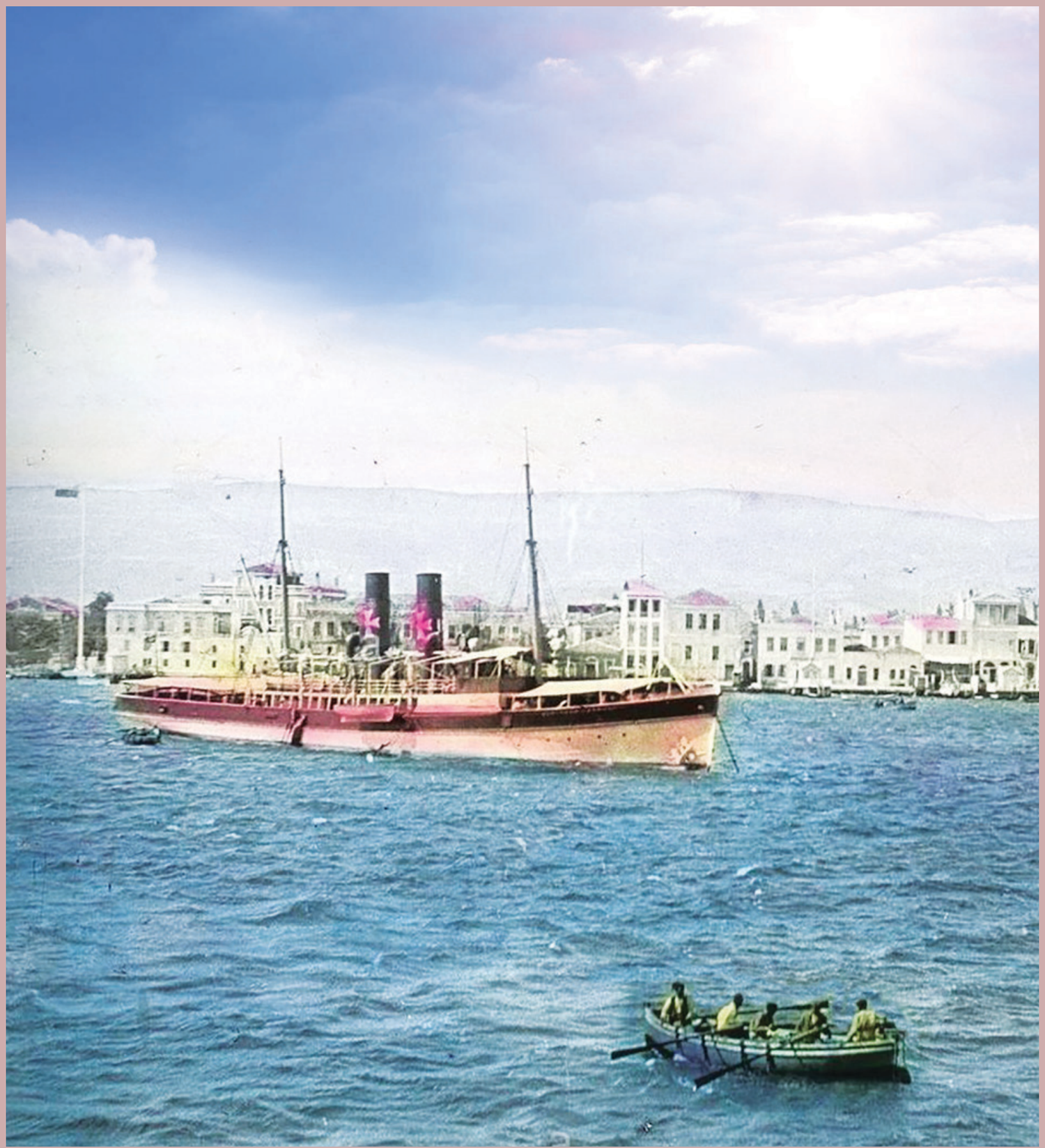
Dalkeith (Ex- Dalhouise) kurtarma römorkörü. Kaynak: Clyde Built Tugs & Ships.

Buharlı, pervaneli,sac gövdeli kurtarma römorkörü - (Ex- Dalhouise)



1889 yılında (Official Number: 97582) Dumbarton, William Denny & Bros Tersanesi Leven Yard'da 420 Kızak Numarasıyla inşa edilen buharlı, pervaneli sac gövdeli, çift bacalı kurtarma römorkörü "Dalhouise" 13 Eylül 1889 günü denize indirildi.

. 741 grt., 62 nrt. olan Dalhouise Tam boy: 216 ft., Genişlik: 32.1 ft., Derinlik: 15.6 ft. idi ve Dumbarton, Denny & Company yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 250 nhp, güç ürertiyordu ve 2 pervaneli idi.
. Calcutta bölgesinde gemi kurtarma hizmeti için planlanmış olmasına karşın, zamanla Gelibolu ve İstanbul liman bölgelerinde görev yaptı. İlk armatörlük firması Londra merkezli Robert Stewart and James Mudie idi. 22 Kasım 1889'da Glasgow limanına tescil olundu.
. 1893'de Londra'dan James Heggie Mudie satın aldı. 1899'da Londra mderkezli Clive Steam Tug Co. Ltd satın aldı. Şirketin başkanı J.H. Mudie idi. 1902'de Gelibolu'dan Vincent Stephen Emanuel Grech satın aldı ve Londra limanına tescil etti. Römorkör İngiliz gemi siciline kayıtlanmıştı.
. 1908'de Vincent Emanuel Grech aile arası anlaşmazlıklar sonucu iflas etti.
. 1910'da İstanbul'dan Richard Anthony Grech / Galata satın aldı.
. Mart 1916'da I. Dünya Harbi Seferberlik ihtiyaçları için satın alınan römorkörlerden biri de Dalhoise oldu ve "Dalkeith" adı verilerek Admiraly hizmetinde Akdeniz'de görevlendirildi.
. 28 Nisan 1918 tarihinde UB 48 Alman denizaltısı tarafından torpido isabetiyle ağır yaralanmasına neden olduğundan Sardinya adası San Pietro Kanalı'nda karaya oturmak suretiyle batmaktan kurtulan Kingstonian isimli yolcu / yük gemisini



Çanakkle'de sırasıyla Grech ailesinden Vincent Stephen Emanuel Grech'in ve sonrasında Richard Anthony Grech'e intikal eden "Dalkeith" kurtarma ve yedekleme römorkörü Çanakkele'de. Yıl 1910; Fotoğraf: Herry W.Schaeffer Collection.



Warren Hastings ve Dalhousie römorkörleri Gelibolu'da .

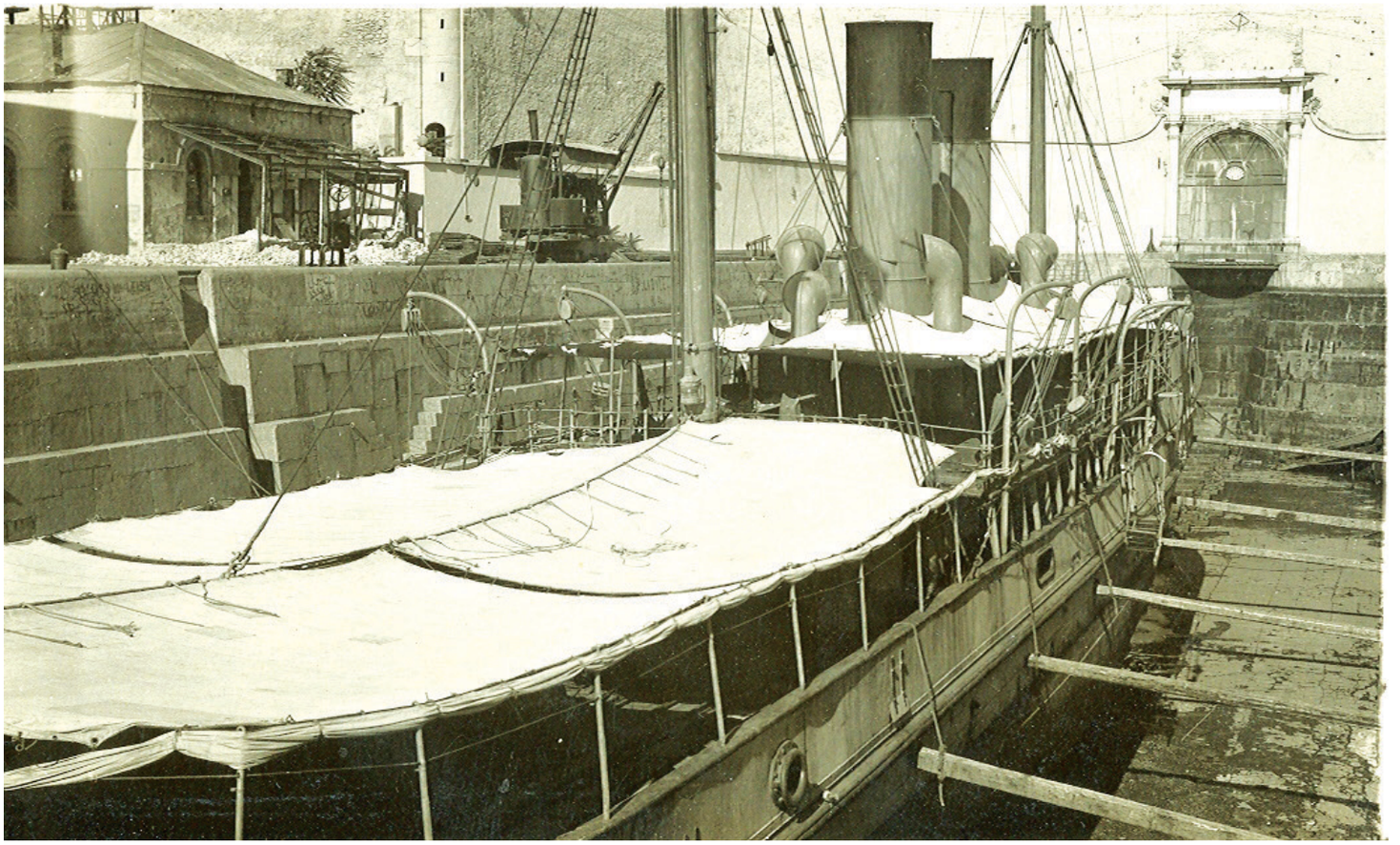
kurtarmak için görevlendirildi. Geminin sancak bordasına yanaşarak yardıma başlarken, iskele tarafına da Moose isimli römorkör aborda olmuştu. Amaçları Kingstonian'u Cagliari'ye kadar yedeklemekti. Bu seyir sırasında UB 48'un yeniden attığı torpido Moose ve Dalkeith'in altından geçerek Kingstonian'da infilak etti. Geminin baş tarafı ayrılarak anında battı. Fakat infilak sonucu Dalkeith'in bordasında da büyük bir yara meydana geldi. Bir süre sonra denizaltı suüstüne çıktı ve açtığı ateş sonucu Dalketih'in 9 mürettebatını ve Kingstonian'dan mürettebatından da 1'ini öldürdü. Dalkeith açılan yara sonucu iki dakika için 38 ft. derinliğe gömüldü. Batık, savaş sonrasında İtalyan dalgıçları tarafından parçalar halinde çıkartılarak hurda olarak satılmıştır.

Uluslarası araştırmacı David Asprey, römorkörün çift bacalı olmasının, muharebe gemisi veya kruvazör görüntüsü vermesi amacıyla tasarladığını yazmıştır. Admiraly tarafından daha sonra Admiraly mahkemesinde açılan soruşturmada, Dalkeith ve römorkör Moose (Mersey Towing Co.)'nun bir kusuru olmadığına karar verilmiştir.

Buharlı, yandan çarklı, ahşap gövdeli römorkör "Çeşme" - (Ex - Nonparail, Ex - Trojan)



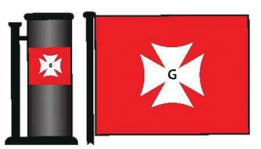
5 Haziran 1869 tarihinde CW Dodgin & Co., North Shields'de North Shields'den Thomas Charlton adına inşaatına başlanan ahşap gövdeli yandan çarklı römorkör



Ex- Warren Hastings kurtarma römorkörü Haliç Tersanesi kuru havuzunda.

"Nonparail"Ağustos 1869'da hizmete girdi.
. 111 grt. ve 12 nrt. olan römorkörün JP Almond North Shields imalatı olan 1 genişlemeli buhar ana makinesi 41 nhp güç üretiyordu. Ölçüleri 97.2 x 18.9 x 10.2 ft. idi.
. 1884'de Londra limanına Nonpareil Steam Ship Co.Ltd. adına tescil edildi.
. 1888'de Yunanistan'da Pericles d'Andrea & Co. satın aldı.
. 1897'de İstanbul'da Vincent SE Grech satın aldı ve "Trojan" adını verdi.
. 1898'de Osmanlı İdare- i Mahsusa'ya devredildi ve "Çeşme" adı verildi.
. 1904 yılında Lloyd's Register kaydı silindi.[78]

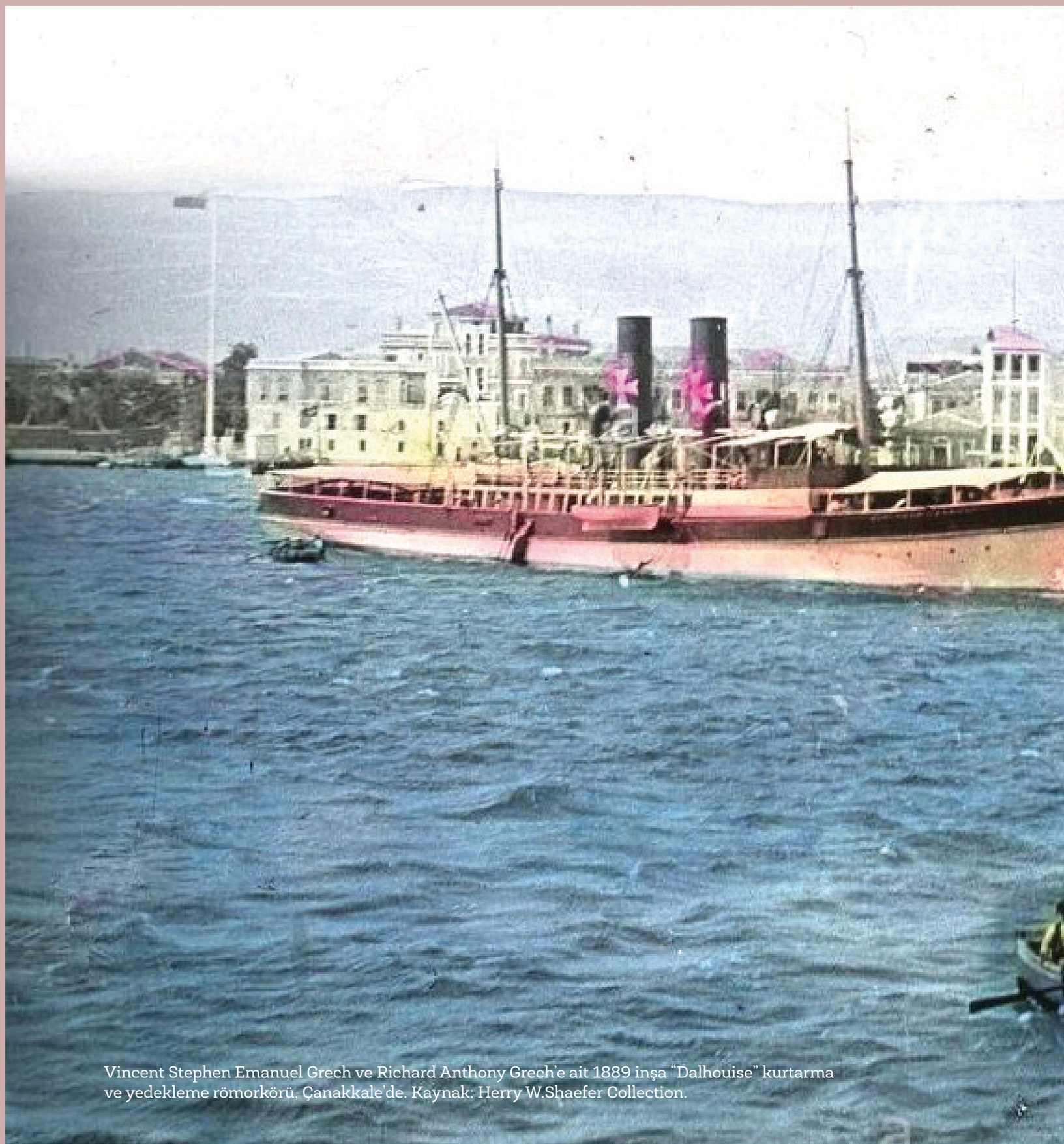
Buharlı, çift pervaneli sac römorkör "Uyanık" – (Ex - Warren Hastings, Ex - İntibah)



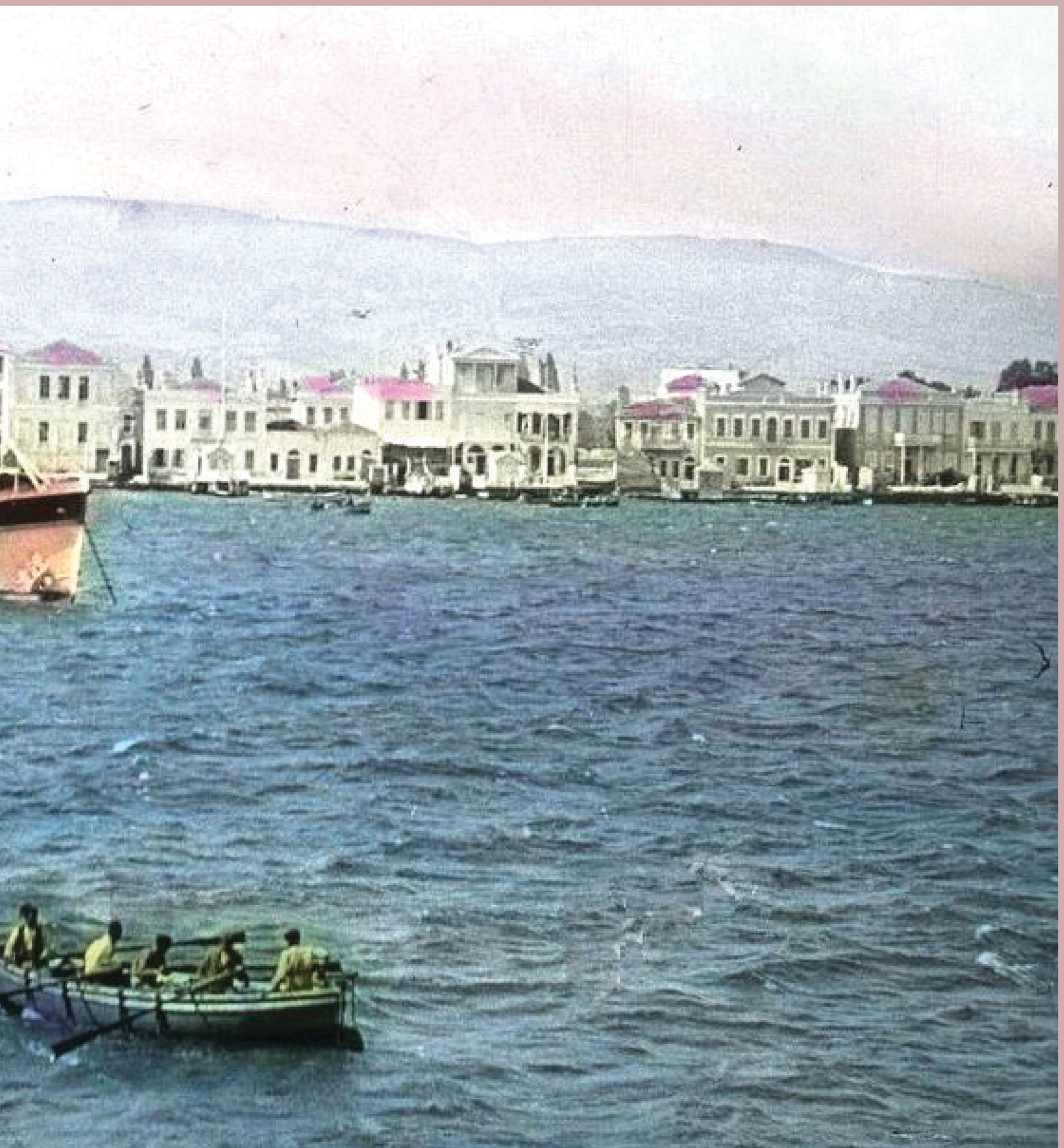
15 Temmuz 1886'de Port Glasgow'da R.Duncan & Co. tersanesinde 233 Kızak Numarasıyla Malaren Gölü'nde yolcu taşımacılığı yapmak amacıyla Bockholmssundsbolaget adına inşasına başlanan "Warren Hastings" 131,62 grt ve 93,84 nrt. idi. Çift bacalı ve çift pervaneli olan römorkör 19,20x5, 43x 2,07 mt. ölçülerindeydi. Rankin & Balckmore yapımı olan ana buhar makinesi 1670 ihp. güç üretiyordu.

1857'den itibaren römorkörlerde görülen dizayn değişikliği, 1868 inşa 160 nhp güce sahip "Knight Commander", 1876 inşa 180 nhp güce sahip "Brillant Star", 1883 inşa 99 nhp güce sahip "Knight of the

(78) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register



Vincent Stephen Emanuel Grech ve Richard Anthony Grech'e ait 1889 inşa "Dalhouise" kurtarma ve yedekleme römorkörü, Çanakkale'de. Kaynak: Herry W.Shaefer Collection.





Warren Hastings-Uyanık Römorkörü; Ressam - Cumhur Koraltürk

Cross", 1885 inşa 30 nhp güce sahip "Stormcock", 1885 inşa 975 ihp güce sahip "William Jolliffe" gibi römorkörlerle devam etti. Bu römorkörlerin pruva dizaynı özellik olarak "Canoe Bow" olarak tanımlanmıştır. Bir bakıma "Canoe Bow" bir römorkör tipini işaret etmektedir. "Warren Hastings" bu tip römorkörlerdendi.

. 25 Ağustos 1886'da Greenock'da Londra merkezli Partick Keith & James Heggie Mudie adına (Clive Steam Tug Co.) hizmete girdi.
. 1899'da Londra'da Clive Steam Tug Co.Ltd.'e devredildi.
. 1903'de Gelibolu'da gemi yedekleme,gemi kurtarma ve kılavuzluk hizmeti veren Londra merkezli V.S.E. (Vincent, Stephen, Emmanuel) Grech İngiliz firması satın aldı. Çanakkale Limanına tescil edildi.
. 1910'da ayni amaçla ve İstanbul'dan Richard Anthony Grech satın aldı.
. 1912'de Osmanlı Donanması adına satın alındı ve "İntibah" adı verildi..

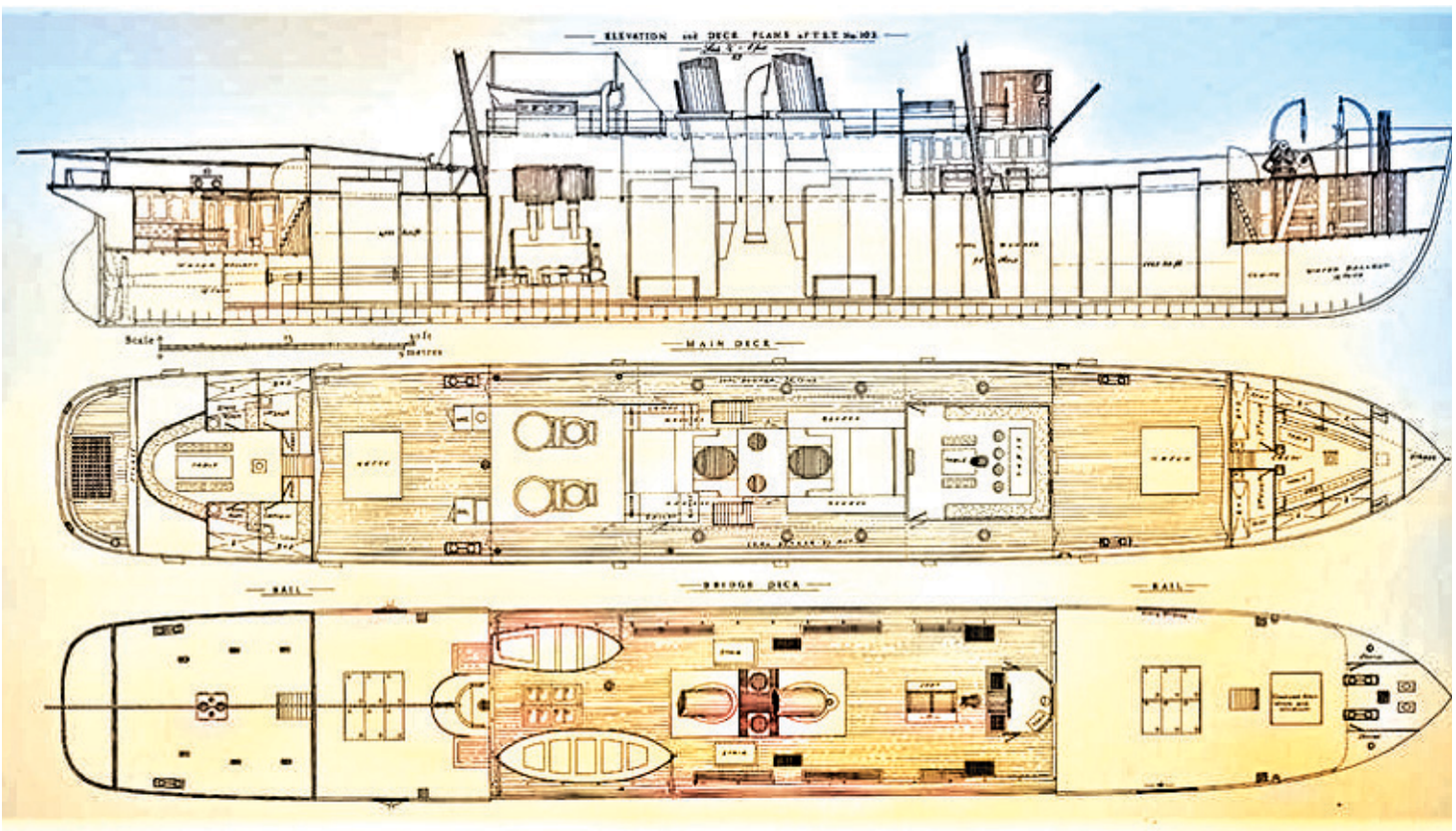
Geçirdiği tadilat sonrasında gemi kurtarma römorkörü olarak kullanıldı.
. 1914'de mayın dökücü gemi olarak tadil edildi.
. 14 Temmuz 1917'de Zonguldak'tan İstanbul'a gelirken bir gemi batığına bindirdi. Su almaya başladığından baştankara yaptı. Yarası onarıldı ve onarım için İstanbul'a yedeklendi.
. 23 Ocak 1918'de İngiliz Denizaltısı E14 tarafından torpido hücumuna maruz kaldıysa da, torpido isabet etmedi. Denizaltı sahil bataryaları tarafından batırıldı.
. 1925'de "Uyanık" adıyla Türk Donanması'na katıldı.
. 1933'de Gölcük Tersanesi'nde römorkör olarak tadil edildi ve adı yeniden " İntibah" olarak değiştirildi.
. 1956'da hizmet dışı edildi ve Başiskele'de bağladı.
. 1958'de satıldı.
. 1959'da dizel motorlu yük gemisi haline tadil edildi.
. 1967'de Mustafa Okan Kardeşler (Mustafa Okanoğulları Gemicilik San. ve Tic. A.Ş),

şirketi satın aldı ve "Ararat" adını verdi.
. Nisan 1989'da battıysa da yüzdürülerek onarıldı.
. 1993'de Doğruyol Karadeniz Denizcilik Nakliyat Ltd.Şti.'ye İstanbul'a satıldı.
. 1997'de yeniden el değiştirdi.
. 1999'da İtalya'da söküldü.[79]

Buharlı, yandan çarklı, demir gövdeli römorkör "Leonida" - (Ex - Pilot Fish, Ex - Pathfinder)

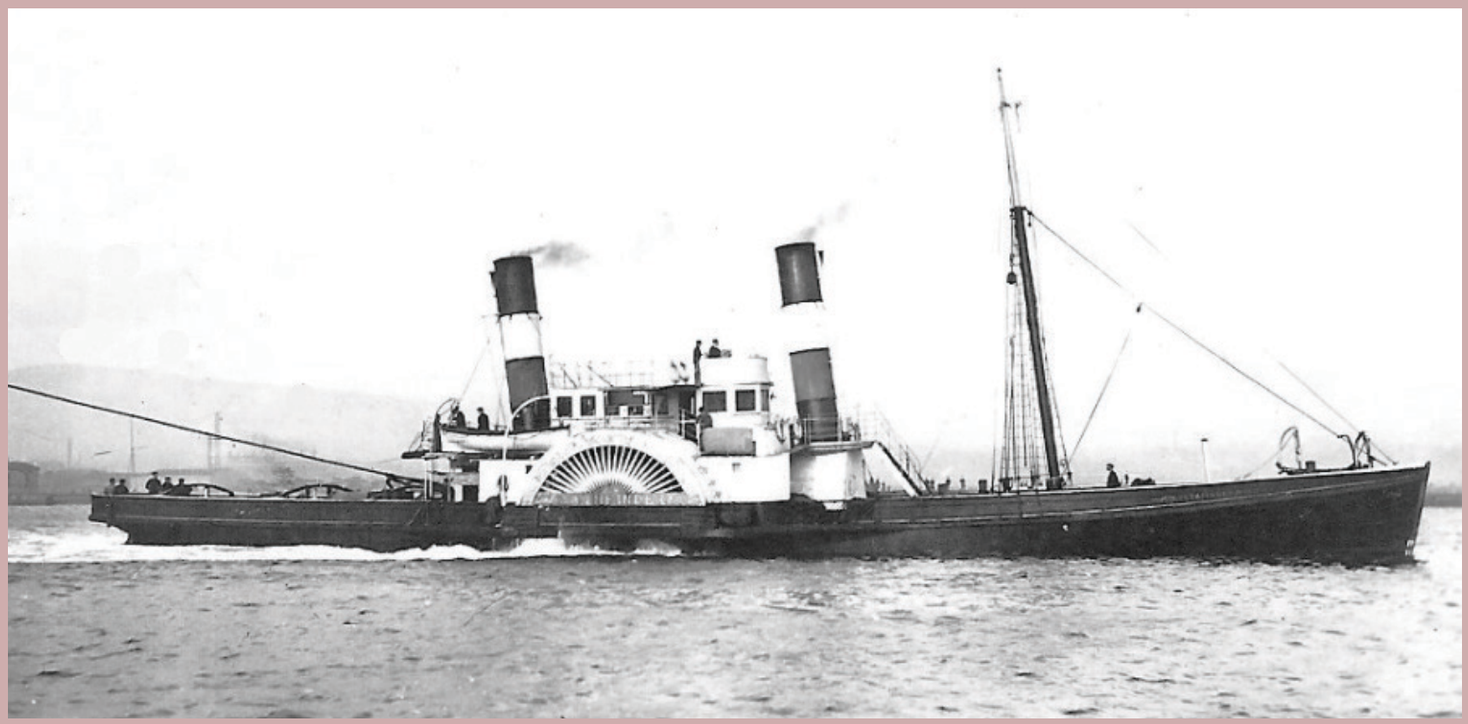


1876 yılında John Readhead & Co., South Shields'de inşa edilen "Pilot Fish" römorkörü Aralık 1876'da tamamlandı. Kızak Numarası 127 olan römorkör 326 grt., 120 nrt. idi ve buhar makinesi John Readhead & Co., South Shields imalatı idi. 2 genişlemeli makinesi 200 nhp güç üretiyordu.
. 1877'de Liverpool limanından Joseph Kelsall et al firması adına tescil edildi.
. 1879'da Liverpool limanından St. John Steam Tug Co. Ltd' ye satıldı.
. 1882'de adı "Pathfinder" olarak değiştirildi. Devrinin Okyonus aşırı yedekleme yapabilen tip "Ocean-going Type Tug" sınıfındadı.
. 1910'da İstanbul'da Richard Albert Grech kılavuzluk, gemi yedekleme ve kurtarma firmasına satıldı ve Gelibolu, Çanakkale'de hizmete girdi.
. 1913'de İstanbul'dan NC Zarcalis ve AP Lascarides satın aldı ve adı "Leonida" olarak değiştirildi.
. Ağustos 1915'de Osmanlı Devleti adına elkonuldu ve Donanma emrine verildi. Adı değiştirilmedi.
. 5 Ekim 1915'de İngiliz Denizaltısı E12 tarafından Tekirdağ önlerinde torpido atışıyla batırıldı.[80]
. "Ocean- going Tugs" denilen bu tip römorkörler daha uzun mesafelerde yedekleme ihtiyacı sonucu olarak dizayn edildiler. Dünya limanlarının artan ihtiyaçları karşısından daha yüksek tonajla yolcu/

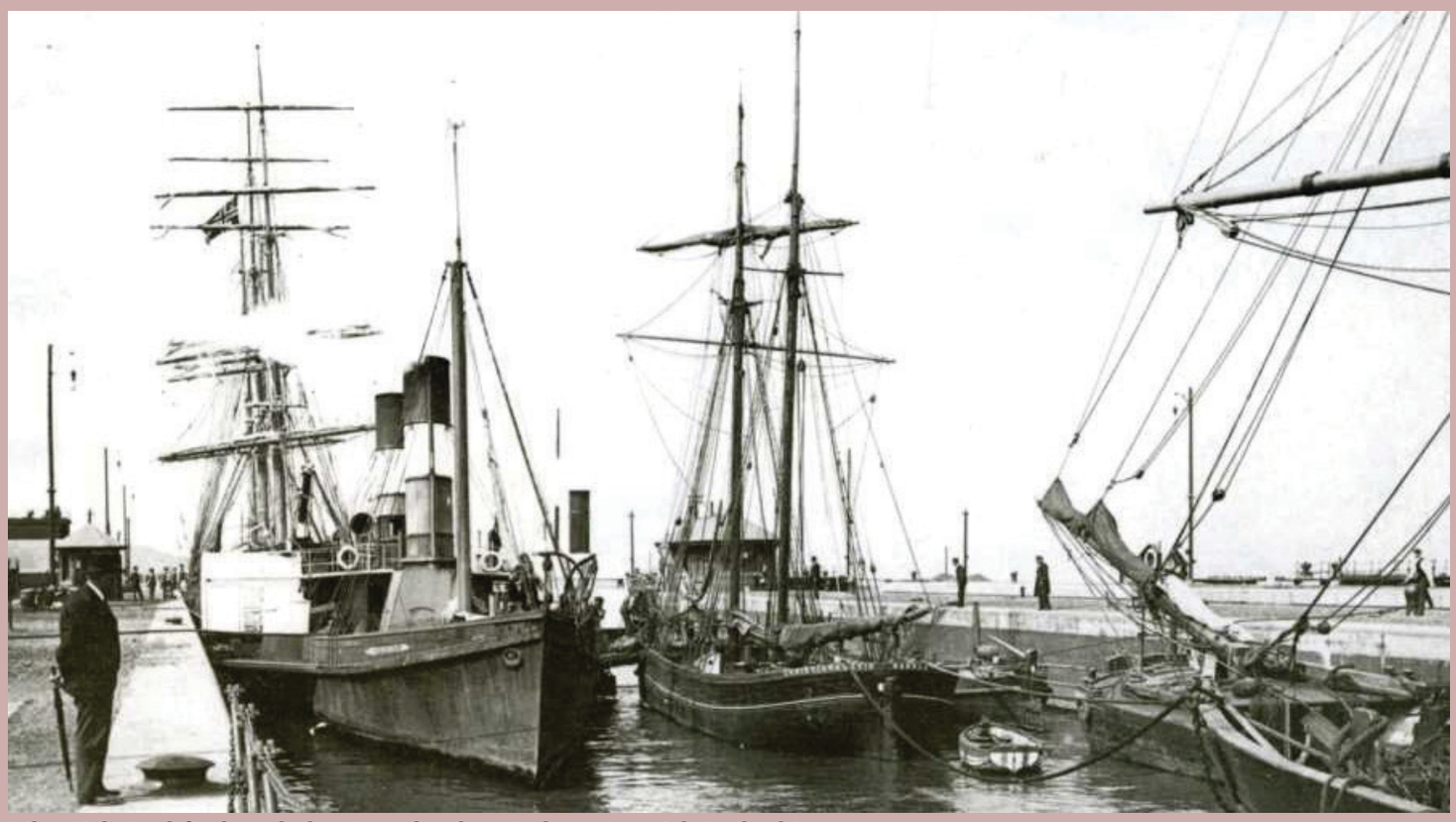


Stormcock "Canoe Bow" tip römorkerlere örnek gösterilmiştir. Kaynak: P.N. Thomas - "British Steam Tugs".

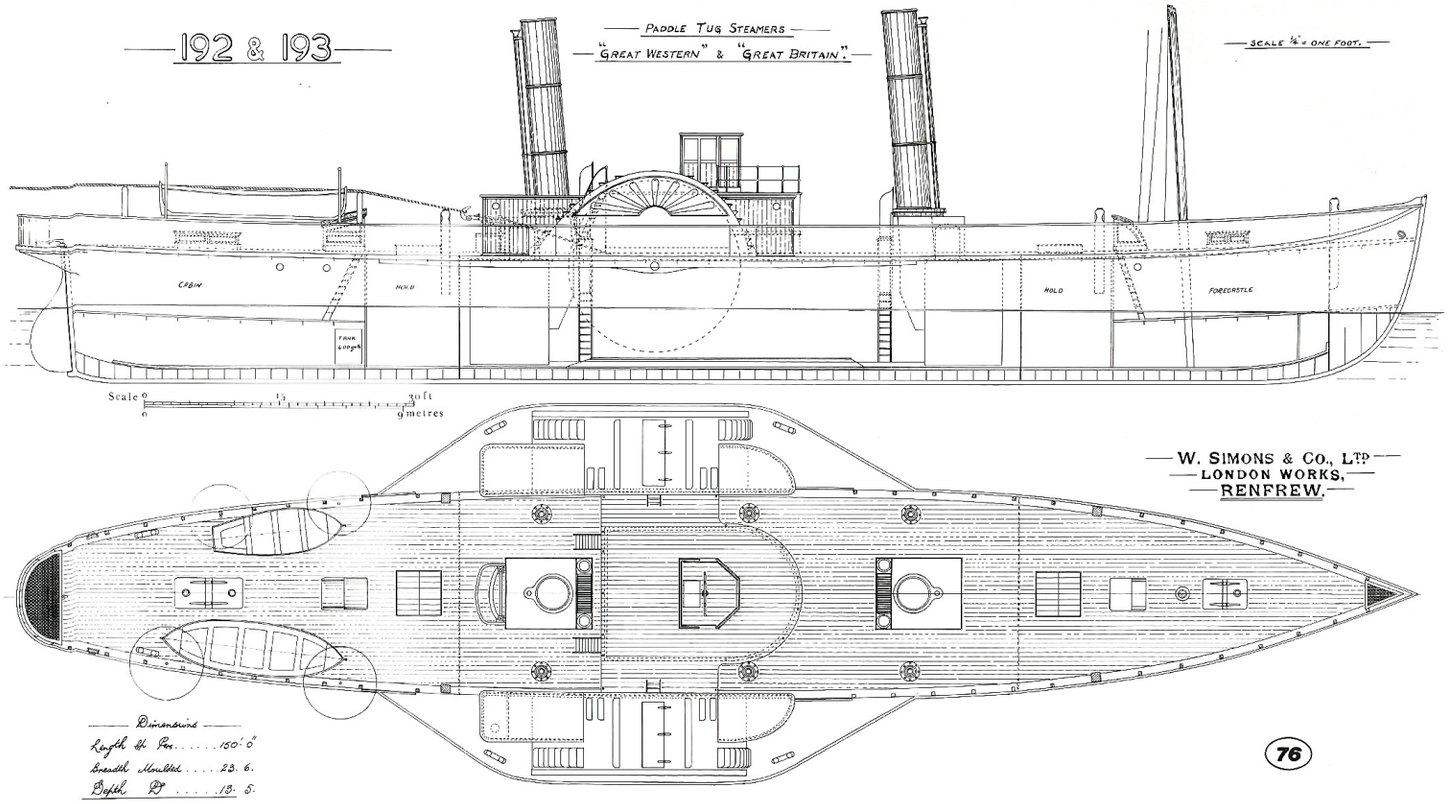
[79] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register; Osman Öndeş; "Türk Armatörleri Tarihi", C.III, Sf. 68-71.
[80] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.



Pilot Fish, Pathfinder adıyla. Kaynak: Paul Hunter ve Stephen Carter, Scottish Built Ships.



Pilot Fish, Pathfinder adıyla. Kaynak: Alan Hudges, Scottish Built Ships.



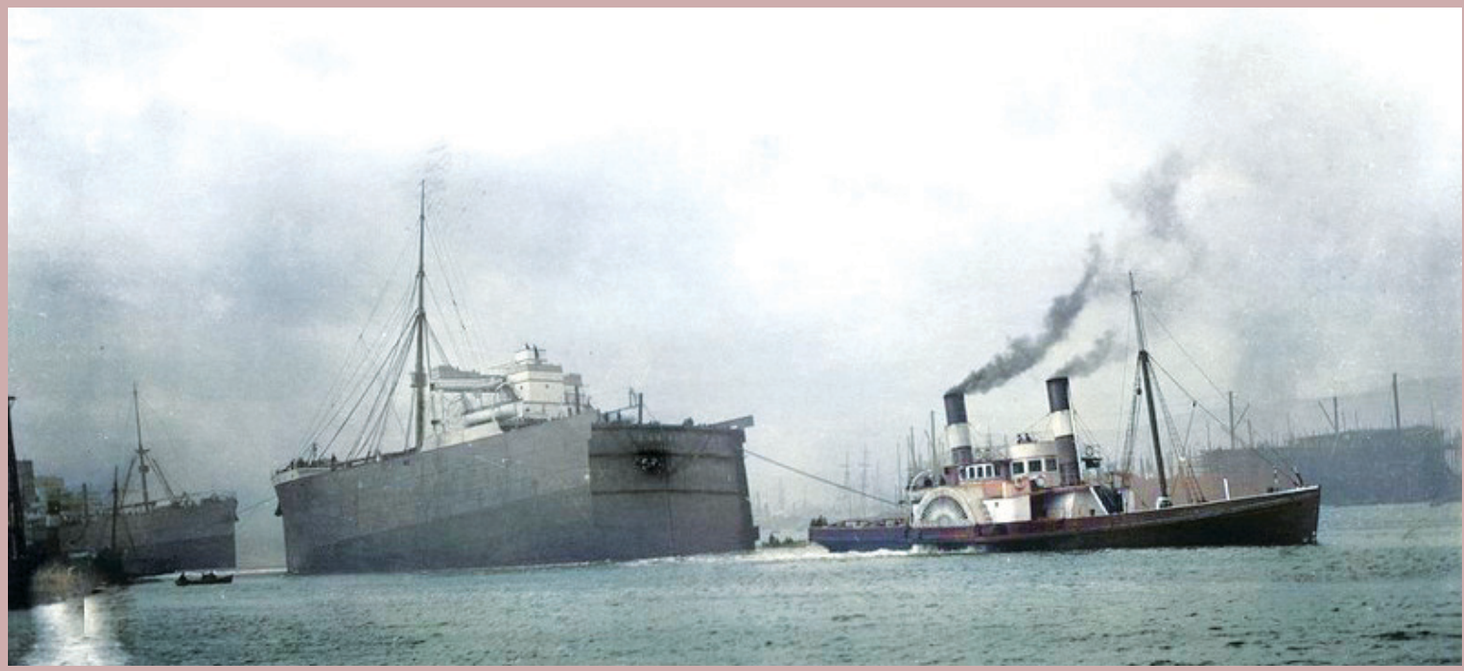
"Pilot Fish - Pathfinder", Great Britain ve Great Western yandan çarklı römorkörleri gibi "Ocean- going Tugs" sınıfından römorkördü. Kaynak:P.N.Thomas-"British Steam Tugs"

yük gemileri inşa edilirken, mavnaları ve özellikle liman inşaatları için büyük ihtiyaç duyulan tarak dubalarını denizden açık denizlerde yedeklemek mümkün olamadığından, parçalar halinde gemilere yükleniyordu. Ancak ulaştıkları liman bölgelerinde İngiliz tersanelerindeki beceri olmadığından büyük sorunlar meydana gelmekteydi.

. 1859'da Londra'da William Watkins oğluna ait römorkör filosundan 1857 inşa Victor ile "Navigator" adlı tarak dubasını 752 Sterling fiyatla Gravesend'den Cadiz'e yedekledi. "Victor" bir başka sekiz günlük seyirde 1,150 mil yapmıştı.

1866'da William Watkins daha uzun mesafelerde yedekleme yapacak güce ve denize elverişililiğe sahip demir gövdeli yandan çarklı römorkör tasarlamıştı. Bu römorkör dört kazanlı ve dört bacalı bir römorkör olacaktı. Fakat kömür bunkerleri için yeterli alan kalmadığından bir kazanı römorkörün baştarafına taşıdılar. Böylece, baştarafında bacası olan, fakat yandan çarkların hemen önünde ve arkasında iki bacası daha olan garip bir römorkör dizaynı ortaya çıktı. Bu römorkör "Three Fingered Jack" adıyla hafife alınmıştır. 144.4 ft tam boy ve 275 grt. idi ve 700 ihp güç üretiyordu. Çok fazla kömür tüketimi yapıyor ve her dört milde bir ton kömür ihtiyacı doğuyordu. Üç bacalı yandan çarklı römorkör ancak özel projelerde kullanıldı.

Artan uzun deniz aşırı yedekleme ihtiyaçları 1883'de çift pervaneli iki yakın bacalı ve iki yedekleme kancalı daha büyük güce sahip römorkör tiplerini gerçekleştirmiştir. Bunlardan birincisi "The Knight of the Cross", ikincisi "The Night of St.John" olmuştur. "The Great Britain" ve "Great Eastern" Okyonus tipi eş römorkörler olarak hizmete girmiştir.



Pathfinder yeni inşa bir geminin vasata kadar olan kısmını yedeklerken. Kaynak: P.N. Thomas-"British Steam Tugs"



Çanakkale'den Richard Albert Grech'e ait yandan çarklı, ahşap gövdeli römorkör "Hellespont". 1890'da Malta'da HMS Australia bordasına bağlı iken çekilmiş fotoğrafı. Kaynak: John Ward-McQuaid.



Gemi kurtarma römorkörü; Helga-Costance Grech–Tenedos (Bozcaada). Kaynak; Historisches Marinearchiv & Forum Marinearchiv.

Yabancı römorkör firmaları İstanbul ve İzmir limanlarına hep çok yeni inşa römorkörlerini getirdiler. Bu bakımdan özellikle İstanbul'da hizmet veren yandan çarklı ahşap veya demir gövdeli römorkörler devrinin yeni dizayn römorkörlerinden olmaktaydılar.

Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Hellespont"



1867 yılında Readhead Softley & Co., South Shields'de inşa edilen "Hellespont" römorkörü Aralık 1867'da tamamlandı. Kızak Numarası 22 olan römorkör 137 grt., 72 nrt., Tam boy: 115.1 ft., Genişlik 198.0 ft. Derinlik 9.9. ft. idi ve 2 genişlemeli buhar makinesi 60 nhp. güç üretiyordu.

. 1867'de South Shields'den Richard Albert Grech & James Wardell adına tescil edildi.

. Richard Albert Grech kılavuzluk, gemi yedekleme ve kurtarma firmasına satıldı ve Çanakkale'de hizmete girdi.

. 20 Nisan 1878'de İngiliz Deniz Kuvvetleri satın aldı.

. 12 Aralık 1904'de hurdaya çıkartıldı.[81]

Buharlı, pervaneli, saç gövdeli kurtarma römorkörü "Colonel Edward A.Gore" – (Ex-Helga, Ex-Costance Grech, Ex-Tenedos)



Albert Richard Grech'in "Costance Grech" adını verdiği gemi kurtarma römorkörü Osmanlı Donanması için cephane taşırken, Ekim 1912 yılında Limnos önlerinde Yunan savaş gemileri tarafından 23 mürettebatı ve asker olmak üzere tutuklanmıştı.

. İlk adı "Colonel Edward A.Gore" olan 283 grt. ve tam boy 43.3 mt., genişlik 43.3 mt. ve derinlik 4.3 mt. "Costance Grech" 1891'de bir yat olarak Derrymore, Country Clare, İrlanda (O yıllarda Britanya İmparotorluğu'na bağlıydı) Ayr'deki Samuel McKnight & Co. Ltd. Tersanesinde 31 Kızak Numarası ile adıyla inşa edildi.

. 1900'de Dublin' merkezli Tarım ve Teknik İnşaatı Departmanı'na devredildi.

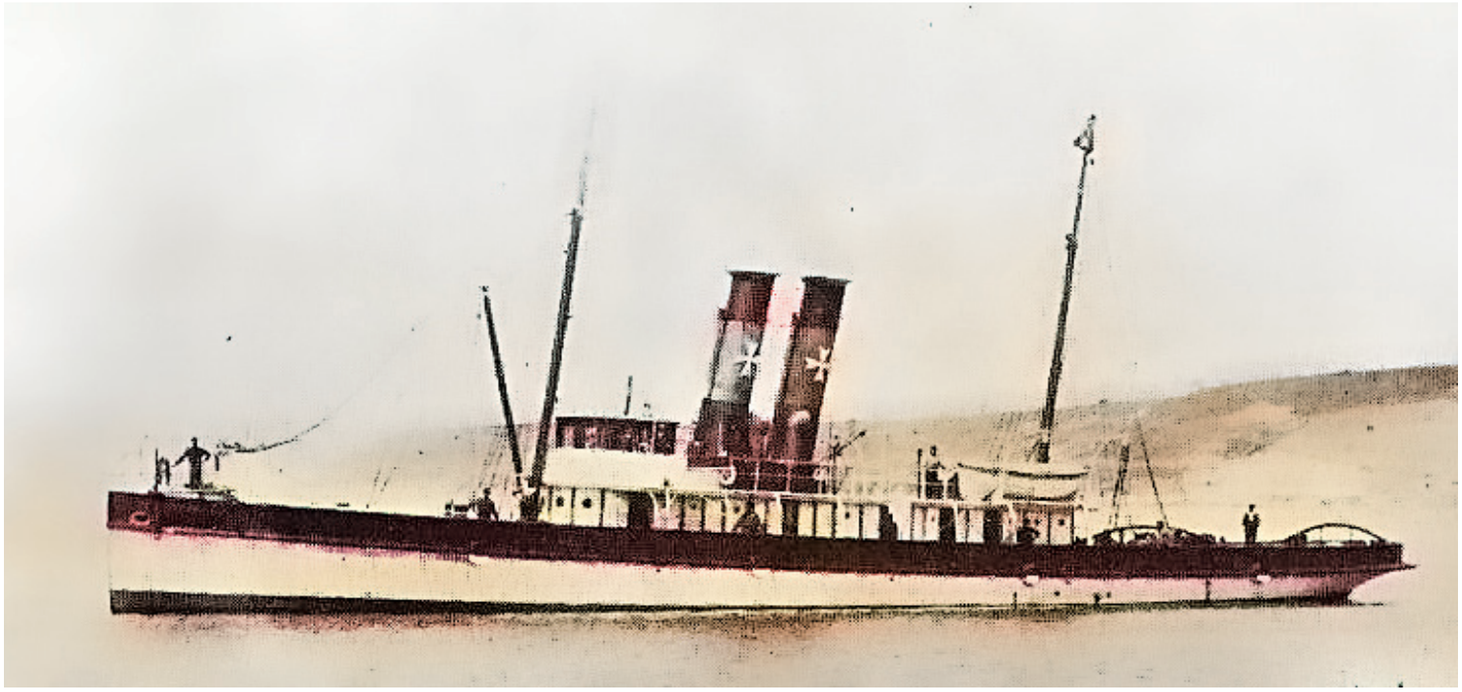
. 1908'de Londra merkezli Richard Grech satın aldı.

. 1912'de Richard A. Grech tarafından İstanbul'da faaliyete başladı.

. 1912'de Yunan Donanması tarafından el konuldu.

. 1941'de Alman Reich tarafından elkonuldu.

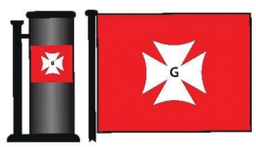
(81) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.



Knight of St. John adı verilen çift pervaneli römorkör Liverpool merkezli Prendeville adına 1884 yılında inşa edilmiş "Ocean Going Tug" tip bir buharlı römorkördü. Kaynak: P. N. Thomas-"British Steam Tugs".

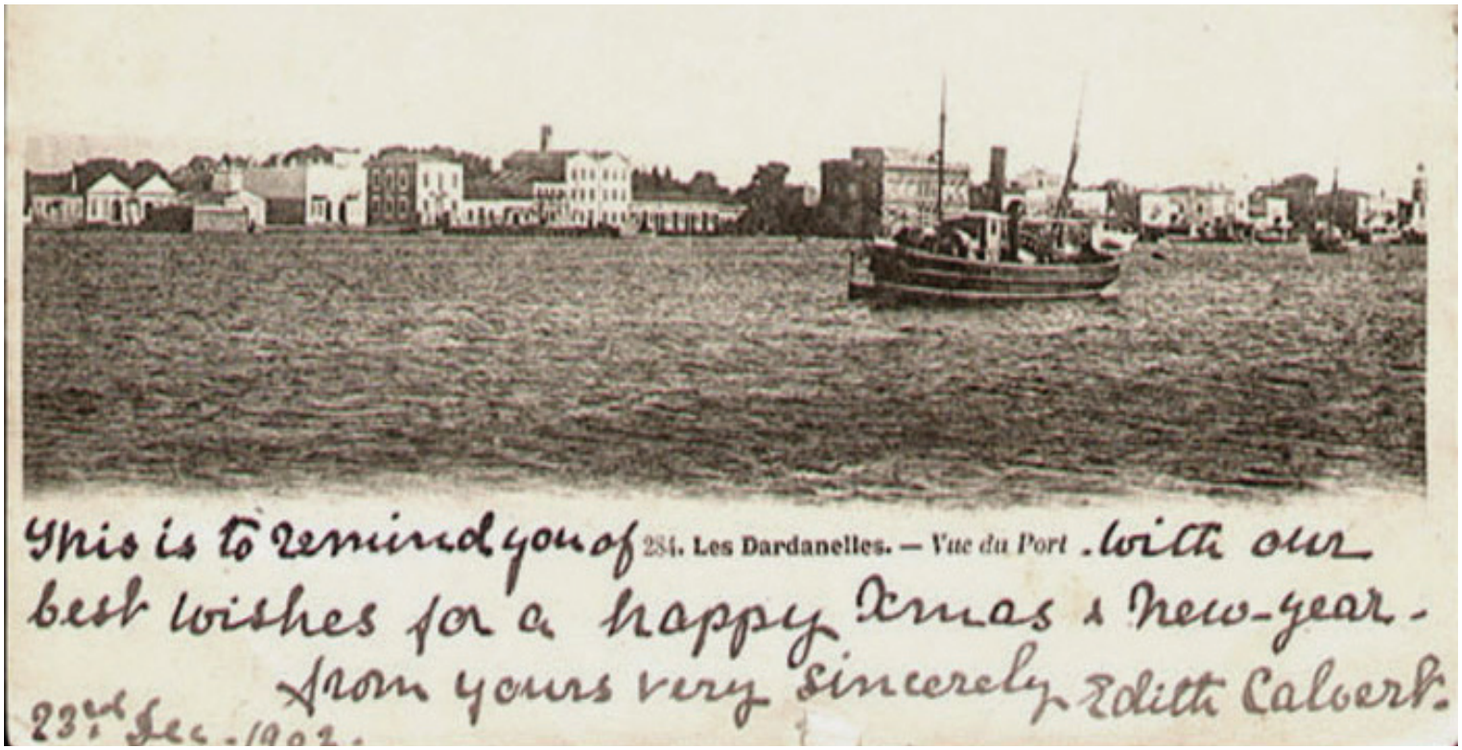
. 1900'de açık deniz balıkçıları için barınma gemisi olarak tadil edildi. 1908'de Albert Richard Grech tarafından satın alındı ve kurtarma gemisi olarak tadil edilerek "Costance Grech" adı verildi ve kısa zaman sonra Preveze'de karaya oturan Antalya torpidobotunu kurtarmak üzere Preveze'ye sevk edildi. Yunan Deniz Kuvvetleri tarafından el konularak "Helga" ve ardından "Tenedos" adı verildi.
. Yunan Donanması'nda ihtiyat filoda fenerler bakım gemisi olarak kullanıldı.
. I.Dünya Harbi'nde yeniden gemi kurtarma amaçlı römorkör olarak tadil gördü ve Salamis'in 23 Nisan 1941 tarihinde Alman uçakları tarafından bombalanması sırasında aldığı yaralar sonucu kısmen batık hale geldi. Yunanistanı işgal eden Almanlar tarafından yüzdürüldü ve UJ.2016 borda numarası verilmek suretiyle denizaltı savunma gemisi olarak onarıldı.
. 21 Temmuz 1944'de Cape Maleas'ın güneyinde seyrederken İngiliz denizaltısı Unsparing tarafından batırıldı.[82]

Buharlı, pervaneli, demir gövdeli çift pervaneli römorkör; "Samsun"- (Ex - Night of St. John)



. 1883'de W. A. Stevens, Birkenhead'de inşa edildi. Tam boy 43.8 mt., Genişlik 6.8 mt. ve derinlik 3.5 mt. olan demir gövdeli çift pervaneli römorkör 275 grt., ve 48 nrt. idi. 106 nhp güce sahipti.
. Bu dizaynda iki uzun baca birbirine çok yakın tutulmuştu. Amaç vasattan kıça kadar olan güverte alanında daha fazla yer bırakabilmekti.
. 1884'de "Knight of St. John" adıyla Liverpool merkezli Prendeville-Knight St. John Tug Co. adına Liverpool limanında hizmete girdi.
. Ayni sene Prendeville - Knight of St.John Steamship Co., Liverpool'a devredildi.
. Royal Alexandra isimli direksiz barko tip yelkenlyi Rio de Janiero'dan yedeklerken kömür ihtiyacı için çaresiz yedeğindeki barkoyu bıraktı ve 400 mil mesafedeki St.Vincent'ten kömür ikmali yaparak geri döndüğünde, Royal Alexandra'yı bulamadı. Bir

(82) Clyde Built Tugs & Tug Builders; Scotland Built Tugs; Lloyd's Register of Shipping, Historisches Marinearchiv & Forum Marinearchiv.



Çanakkaleli levanten Edith Calvert tarafından 23 Aralık 1902'de Richard Grech'e gönderilmiş Kristmas tebrik kartpostalı. Kaynak: Levantine Heritage arşivi.

zaman sonrasında yelkenlideki mürettebatın kendi imkanlarıyla Barbados'a ulaştıkları, geminin direk ve yelken donanımını orada tamir ederek kendi yelken gücüyle yola devam ettikleri öğrenildi.
. 1896'da Empreza Insulana de Navigation, Lizbon tarafından satın alındı.

. 1897'de Gelibolu'da kurulu ve Londra merkezli Vincent Stephan Emmanuel Grech tarafından satın alındı. Adı değiştirilmedi ve Gelibolu ve Çanakkale bölgesinde hizmete girdi.

. Ayni sene Osmanlı İdare-i Mahsusa tarafından satın alındı ve "Samsun" adı verildi.

. 28 Ağustos 1897'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi.

. Eylül 1897'de Osmanlı Donanması'na devredildi ve Tersane-i Âmire'de mayın dökücü gemi olarak tadil edildi.

. 1911'de silahtan arındırıldı.

. 23 Kasım 1914'de mayın dökücü gemi olarak hizmete girdi.

. Ayni sene Erdek'te İngiliz denizaltısı E2 tarafından batırıldı.[83]

Sac gövdeli motorlu, pervaneli römorkör "Samsun"-(Ex-Samsam)

9 Kasım 1910 tarihinde Bowling, Scott & Sons Tersanesinde 224 Kızak No.'su ile inşaatına başlanan (Official Number: 129593) sac gövdeli motorlu römorkör "Samsam", 1911 yılında hizmete girdi. 105 grt. Tam Boy: 90.0 ft., Genişlik: 18.2 ft., Derinlik: 8.4 ft. idi. 3 genişlemeli Paisley, Fisher & Company yapımı ana makinesi 60 nhp., 400ihp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Glasgow'dan John Stewart & Walter Fulton idi ve 9 Ağustos 1911'de Glasgow limanına tescil olundu. Ayni ay içinde Osmanlı Donanması adına satın alındı ve "Samsun" adı verildi. Çanakkale'de üslendirildi.

[83] Clyde Built Tugs & Tug Builders; Scotland Built Tugs; Lloyd's Register of Shipping.

378	358	1910	Ruhrtal	sleepkaan	J. Winschermann, Duisburg	65,50 x 8,20 x 2,15	848		26.04.1910
379	351	1910	Firmine 2	sleepkaan	A. van Kessel, Schiedam	90,00 x 10,50 x 2,60	1810		
380	359	1910	Amicitia	sleepkaan	A. Borgarts, Duisburg	65,50 x 8,20 x 2,15	852		
381	360	1910	No. 1	kraanponton	J. Knipscheer, Duisburg	35,00 x 10,50 x 1,60			
382	361	1910	No. 2	kraanponton	J. Knipscheer, Duisburg	35,00 x 10,50 x 1,60			
383	362	1910	No. 3	kraanponton	J. Knipscheer, Duisburg	35,00 x 10,50 x 1,60			
384	363	1910	No. 4	kraanponton	J. Knipscheer, Duisburg	35,00 x 10,50 x 1,60			
385	364	1910	Elbe	sleepkaan	J. Eifert, Ruhrort	48,50 x 6,53 x 2,40	564		
386	365	1910	Richard Grech	stoomsleepboot	R.A. Grech, Constantinopel	28,28 x 6,71 x 3,50		GT Gray, S.Shlds	76 nhp
387	366	1910	Underwriters	stoomsleepboot	R.A. Grech, Constantinopel	28,28 x 6,71 x 3,50		GT Gray, S.Shlds	80 nhp
388	367	1910	Maud	barge	Tough & Henderson, Londen	26,23 x 7,01 x 2,29	240		
389	372	1911	Walter	sleepkaan	Joh. Eifert, Ruhrort	48,50 x 6,53 x 2,40	564		
390	373	1911	[illegible]	sleepkaan	Joh. Eifert, Ruhrort	48,50 x 6,53 x 2,40	564		
391	368	1911	Nutrix	sleepkaan	A. Böhm, Ruhrort	65,50 x 8,20 x 2,15	848		
392	374	1911	Bremen 109	ijzeren weserschip	Bremer Schleppschiff Ges, Bremen	60,00 x 9,20 x 2,10	700		
393	376	1911	Bremen 110	ijzeren weserschip	Bremer Schleppschiff Ges, Bremen	60,00 x 9,20 x 2,10	700		
394	377	1911	Minden 65	sleepkaan	Mindener Schleppschiff Ges, Minden	60,00 x 9,20 x 2,10	730		
395	371	1911	Gijsbert Sch 468	zeillogger	C. van den Toorn, Scheveningen	23,95 x 6,60 x 2,95	76		
396	379	1911	Bremen 111	ijzeren weserschip	Bremer Schleppschiff Ges, Bremen	60,00 x 9,20 x 2,10	700		
397	369	1911	De Gebroeders	zeillogger	P. Haasnoot, Katwijk	25,00 x 6,60 x 3,05	90		
398	378	1911	Minden 67	sleepkaan	Mindener Schleppschiff Ges, Minden	60,00 x 9,20 x 2,10	730		
399	375	1911	Zena	zeevracht stoomschip	Glen & Co, Glasgow	73,20 x 10,67 x 5,34	2000	GT Gray, S.Shlds	800 ipk
400	372	1911	Casu	sleepkaan	A. Storm, Rotterdam	36,50 x 6,55 x 2,00	322		
401	380	1911	Minden 68	sleepkaan	Minden Schl. Ges, Minden	60,00 x 9,20 x 2,10	730		
402	382	1911	Cornelia Kw 175	zeillogger	C. Ouwehand, Katwijk aan zee	25,00 x 6,60 x 3,05	90		
403	381	1911	Adam Elise	sleepkaan	A. Fachinger, Moudach	86,00 x 10,20 x 2,50	1612		
404	383	1911	Gladys	barge	Tough & Henderson, Londen	26,23 x 7,01 x 2,29	240		
405	385	1911	N.N.	barge	Tough & Henderson, Londen	26,23 x 7,01 x 2,29	240		
406	387	1911	Martin	sleepkaan	Nefkens & van Steen, Rotterdam	48,50 x 6,53 x 2,40	568		
407	386	1911	Gertrude Maria	sleepkaan	A. Diepenbruck, Duisburg	65,50 x 8,12 x 2,15	848		

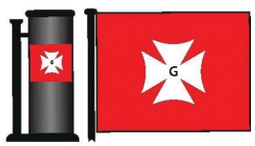
Hollanda'nın Capelle aan den Ijsel'deki H. Vuijk & Zonen, Tersanesinde inşa edilen gemilerin resmi kayıtlarından bir bölüm. Kaynak: H. Vuijk & Zonen arşivi.

Sac gövdeli, buharlı römorkör "Menderes" - (Ex-Semender)

19 Ocak 1911'de Bowling, Scott & Sons Tersanesi'nde 225 Kızak No.su ile inşaatına başlanan sac gövdeli buharlı, pervaneli römorkör "Semender" 1911 yılı içinde hizmete girdi.

105 grt., ve Tam boy: 90.0 ft., Genişlik:18.2 ft., Derinlik 8.4 ft. idi. (Official Number: 129594) 3 genişlemeli Paisley, Fisher & Company yapımı ana buhar makinesi 60 nhp., 400 ihp. güç üretiyordu. İlk armatörlük firması Glasgow'dan John Stewart & Walter Fulton idi ve 9 Ağustos 1911'de Glasgow limanına tescil edildi. Ayni ay içinde Osmanlı Donanması adına satın alındı ve "Samsun" adı verilerek Çanakkale'de üslendirildi.1 Mayıs 1912 günü Akbaş açıklarında mayın sahalarını temizlerken bir Türk mayınına çarparak battı. Römorkörün 15 kişilik personeli ve 7 sivil de şehit düştü.

Buharlı, pervaneli, demir gövdeli römorkörler "Richard Grech" ve "Underwriters"



Richard Grech, 1910 yılında Çanakkale ve Gelibolu'da hizmet vermek üzere

Hollanda'nın Capelle aan den Ijsel'deki H.Vuijk & Zonen Tersanesine "Richard Grech" ve "Underwriters" adını verdiği 2 buharlı römorkör siparişi vermiştir. Bu römorkörler 1912'de Osmanlı Devleti adına elkonulmuş ve Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredilmiş ve Kurtuluş Savaşı sırasında da Milli Mücadele için fedakarlık dolu görevler üstlenmiştir.

Buharlı, sac gövdeli, pervaneli römorkör "Richard Grech"- "Noor-ul Bahr"

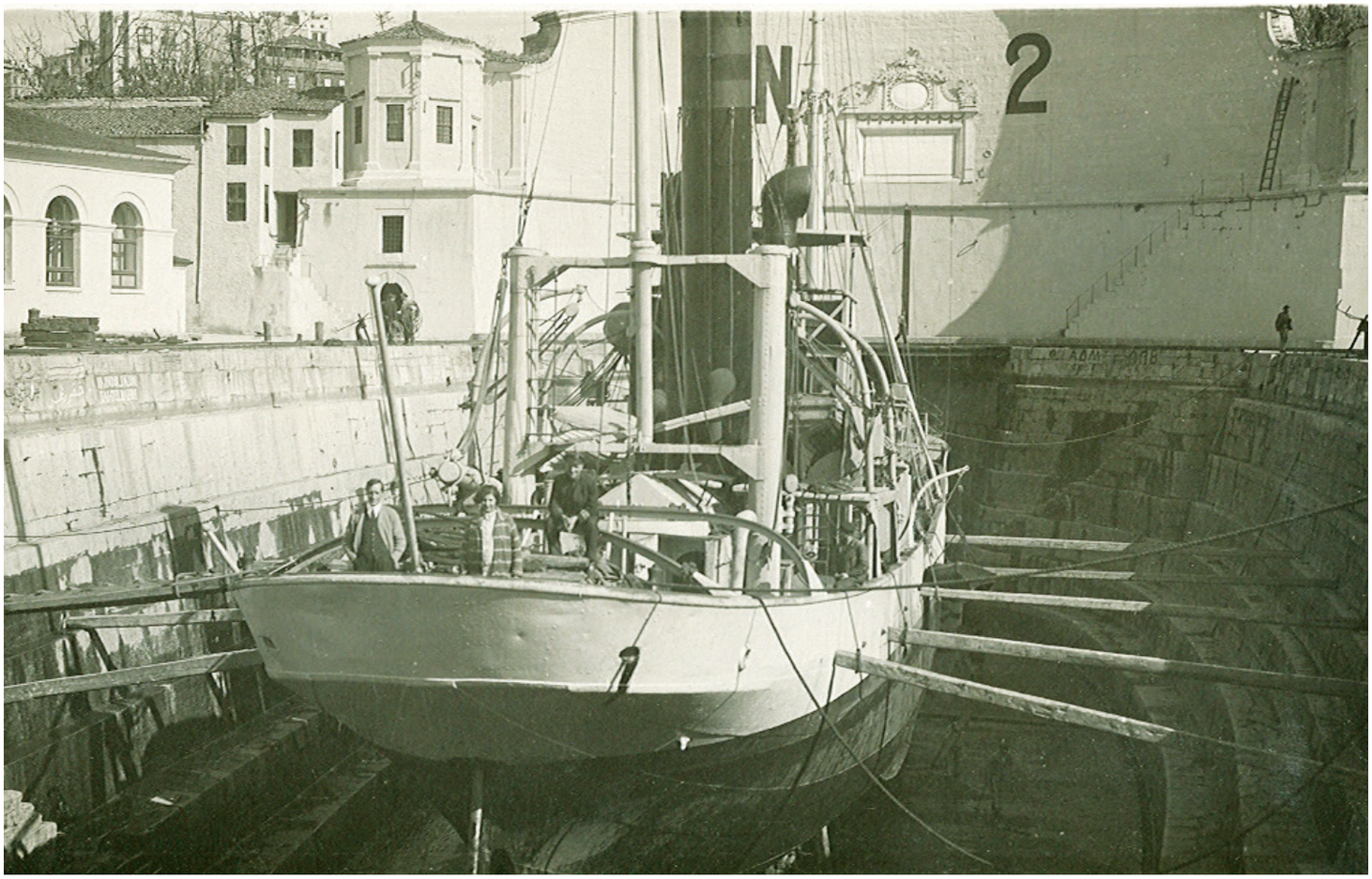


Aralık 1893'de Gourlay Brothers & Co. Dundee'de inşaatı tamamlanarak hizmete giren "Richard Greech" koster amaçlı genel yük gemisi 297 grt. ve 180 nrt. idi. 3 genişlemeli buhar ana makinesi 59 hp güç üretiyordu. Ölçüleri: 150 x 23.2 x 10.7 ft. olan geminin ilk armatörü İstanbul merkezli Richard Grech başkanlığındaki Société du Tambac idi.
. 1897'de İstanbul'da V.S.E. Grech firmasına devredildi.
. 1924 yılına kadar gemi yedekleme ve genel yük taşımalarında kullanıldı.
. 1926'da İstanbul'da söküldü.[84]

Buharlı, demir gövdeli, pervaneli römorkör "Richard Grech"



Çanakkale ve Gelibolu'da kurulu V.C.Grech firması adına 1910 yılında Hollanda'nın Capelle aan den Ijsel'deki Scheepswersen H. Vuijk &

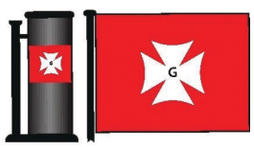


Richard Grech ve Henriette Beatrice Grech, Haliç (Kasımpaşa) Tersanesi'nde onarımda olan "Richard Grech" kurtarma ve yedekleme römorköründe. Kaynak: Levantine Heritage, Haliç Tersanesi fotoğraf arşivi-Osman Öndeş.

[84] Clyde Built Tugs & Tug Builders; Scotland Built Tugs; Lloyd's Register of Shipping.

Zonen tersanesine "Richard Grech" adıyla sipariş edildi.
. 365 Kızak No.'su ile inşa edilen römorkör Tam boy 28,28 mt., Genişlik 6,71 mt, Derinlik 3,50mt. idi. 2 genişlemeli ana buhar makinesi South Shields, GT Gray imalatıydı ve 76 nhp güç üretiyordu. Azami seyir sürati 10 knots idi.
. 1912'de Osmanlı İdare-i Mahsusa tarafından satın alındı ve Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi.
. Eylül 1912'de Osmanlı Donanması'na devredildi.
. 1918'de İşgal Kuvvetleri Komutanlığı tarafından armatörüne iade edildi.[85]

Buharlı, sac gövdeli, pervaneli römorkör "Maggie Grech"



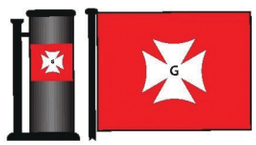
1888 Sheemess Dockyard inşa 642 grt., 185 nrt. Tam boy: 59.6 mt., Genişlik: 8.5 mt. sac gövdeli 2 şaft ,iki pervaneli, pervaneli buharlı şalopa (Sloop) 1 Mayıs 1888'de denize indirildi ve 6 Haziran 1888'de seyir tecrübesi yapıldı.
. 24 Haziran 1889'da "Basilisk" adıyla İngiliz Donanması'nda hizmete girdi.
. 1905'de hizmet dışı edildi.
. 18 Kasım 1905'de Çanakkale'den Vincent S. Grech satın aldı ve kurtarma römorkörü olarak tadil etti.
. "Maggie Grech" adı verildi ve İngiliz gemi siciline kayıtlı olarak, İngiltere bayrağı taşıyan "Maggie Grech" Çanakkale- Gelibolu'da hizmete girdi.
. 14 Ekim 1910'da Fransız gemi siciline kayıtlı olarak, Fransa bayrağı taşıyan "Maggie Grech" İstanbul limanında hizmet vermeye başladı.
. 18 Mart 1915'de Osmanlı Hükümeti adına el konuldu.
. Nisan 1919'da Vincent E. Grech'e iade edildi.
. 1924'de hurdaya çıkartılarak satıldı.[86]

Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Mary Louise"



1878 South Shields Jarnes Wardle adına inşa (Kızak No. 60) 100 grt., 10 nrt. ahşap gövdeli yandan çarklı buharlı römorkör "Mary Luise" Temmuz 1878'de seyir tecrübesini tamamladı. J.P. Rennoldson yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesine sahipti.
.Tam boy: 30.0 mt., Genişlik: 5.8 mt., Derinlik: 2.9 mt. idi.
. 3 Mart 1901'de Londra'da kurulu Vincent S. Grech firması adına satın alındı.
. İngiliz gemi siciline kayıtlı olarak İngiltere barağını taşıyan "Mary Louise" Çanakkale ve Gelibolu'da hizmete girdi.
. 3 Kasım 1914'de Osmanlı devleti adına Gelibolu'da el konuldu.
. Nisan 1915'de hizmet dışı bırakıldı ve Gelibolu'da bırakıldı.[87]

Buharlı, demir gövdeli, yandan çarklı römorkör "Mathilda Foscolo"- "Beatrice Grech"



59C 09 Temmuz 1883 tarihinde North Shields'deki Hepple & Co. tersanesinde inşa edilen buharlı, demir gövdeli, yandan çarklı römorkör Ağustos 1883 sonunda hizmete girdi.
. İstanbullu levanten gemi acentesi ve vapur donatanı Foscolo Mango'nun Şıra merkezli Foscolo Mango & Co. adına satın alındı.



."Mathilda Foscolo " adı verilen römorkör 192 grt., 111 nrt., Tam boy: 121.6 ft., Genişlik 21.2 ft. Derinlik 10.6 ft. idi.
. North Shields, Hepple & Co. üretimi 1 genişlemeli buhar makinesi 90 nhp güç üretiyordu.
. 1897'de Çanakkale'den Richard Albert Grech satın aldı ve "Beatrice Grech" adını verdi.
. Lloyd's Register'deki kaydı 1908'e kadar devam etti.[88]

(85) Capelle aan den Ijsel'deki Scheepswersen H. Vuijk & Zonen; Lloyd's Register.
(86) Tyne Built Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register.
(87) Tyne Built Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register.
(88) Tyne Built Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register.



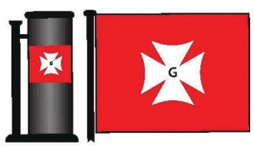


Harf Devriminden önce eski yazıyla “Gazal” römorkörü (üstte) ve Harf devrimi sonrası yeni yazıyla “Gazal” Römorkörü Sirkeci’den Haydarpaşa’ya vagon yüklü mavnaları yedeklerken.



Gazal römorkörü'nün nadir fotoğraflarından biri; Baca forsunun; siyah zemin üzerine, üst kısımda iki kırmızı şerid arasında daha geniş beyaz bir şerit oluşu dikkat çekmelidir!

Buharlı, demir gövdeli, pervaneli römorkör "Underwriters"- "Gazal"



. Çanakkale ve Gelibolu'da kurulu V.C.Grech firması adına 1910 yılında Hollanda'nın Capelle aan den Ijsel'deki Scheepswersen H. Vuijk & Zonen tersanesine "Underwriters " adıyla sipariş edildi.

. 366 Kızak No.'su ile inşa edilen römorkör Tam boy 28,28 mt., Genişlik 6,71 mt, Derinlik 3,50mt. idi. 2 genişlemeli ana buhar makinesi South Shields, GT Gray imalatıydı ve 76 nhp güç üretiyordu. Azami seyir sürati 10 knots idi.

. 1912'de el konularak Seyr - i Sefain İdaresi'ne devredildi ve "Gazal" adı verildi.

. 16 Mart 1920 günü İstanbul resmen işgal edilmiş, kısa bir süre sonra da İstanbul'da toplanan Meclis Padişah tarafından kapatılmıştır. 23 Nisan 1920'de Ankara'da Büyük Millet Meclisi resmi olarak kurulmuş ve bağımsızlık için savaş veren bir hükümet ilan edilmiştir.

. Milli Mücadele döneminde Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı emrine verildi.[69]

. İstanbul'dan kaçan ve Ankara Hükümeti adına çalışan Rüsumat No.4 motoru ve Gazal Römorkörü ile kaçak olarak Rusya'ya bir iki defa sefer yapıldı. Bu Motorlar kömürle çalıştığı için bacasından düşman gemilerinin uzaktan görebileceği şekilde siyah duman çıkmaktaydı. Bu duman çok tehlikeliydi.

[89] Hikmet Öksüz, "Kurtuluş Savaşı Sırasında Türk Deniz Kuvvetlerinin Durumu ve Milli Mücadeleye Katkıları", Türk Dünyası Araştırmaları, Sayı 164, Eylül-Ekim 2006, s. 4-33; Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, C. IV, s.71-72.



TÜRKAN ŞORAY ✱ EKREM BORA

KADIN İNTIKAMI

ÖNDER SOMER ✱ REHA YURDAKUL ✱ FUNDA POSTACI ✱ ENGİN İNAL

YARINDAN ITIBAREN

Beyoğlu – Rüya, Pangaltı – İnci, Aksaray – Bulvar, Kadıköy – Feza, Çarşıkapı – Şık, K. M. Paşa – Çoruh, Beşiktaş – Suat Park, Mecidiyeköy – Işın, Sarıyer – Gezi, Bakırköy – Yeni, Pendik – Mehtap, Beykoz – Zafer

YAKINDA: K. Yalı – İlya, Çağlayan – Erkoç, Bursa – Tayyare, K. Gümrük – Aysu, Çorlu – Ersözler, Geb ze – Atlas, İzmit – Oğuz, Eyüp – Melek, Kasımpaşa – Yavuz, Çekmece – Çiğdem

DOÇ. DR. DİLEK ONEL

Fizik Tedavi ve Romatizma Enstitüsü

Hasta kabulüne başlamıştır. Adres: Aksaray, Ordu Cad. 296/1 Alter Apt. Telefon: 22 62 72

GAYRİMENKUL SATIŞI

İstanbul 9. İcra Memurluğundan

AKÇİMENTO TİCARET ANONİM ŞİRKETİ

İdare Meclisi Başkanlığından

Fevkalâde Umumi Heyet Toplantısına Davet

AVRUPA'YA TAKSİ ve OTOBÜS DOLMUŞLARI

TOTO ATLAS'TA

TOTO - TURAK TURIZM ve SEYAHAT ACENTASINDA.

ADRES: Sirkeci, Hamidiye Caddesi Sah . Aa Han, Kat 2 - No. 20-22 TEL: 27 38 39

Organizasyon : TURAK TURİZM ve SEYAHAT

AHMET HALİT TURAK

SEKRETER ARANIYOR

GAİP TEKNE İLANI

BAŞAK SİGORTA A. Ş.

GAİP TEKNE İLANI

Şirketimize sigortalı 114 gros tonluk «GAZAL» adlı cer römorkörü 24.1.1968 tarihinde 6 mürettebatı ile birlikte Kadıköy'den hareket etmiş ve hareket tarihinden bugüne kadar tekneden bir haber alınamamıştır.

Mezkûr teknenin âkibeti hakkında bilgisi bulunanların Şirket Merkezimizin Halâskârgazi Caddesi No. 15 Harbiye İstanbul adresine neticeyi duyurmalarını rica ederiz.

BAŞAK SİGORTA A. Ş.

Genel Müdürlüğü

Yıldız: 220 - 3734

Başak Sigorta A.Ş.'nin 24 Mart 1958 tarihli Milliyet Gazetesi'ndeki "Gaip Tekne İlanı'nın yeraldığı sayfa.

Bu sebeple, Rize'li Osman Bey Gazal Römorkörünü Rusya'da kömürden mazota çevirerek daha emniyetli seferler yapmasını sağlandı. Bu iki gemi personeli Hükümetten maaş alamadığı için onların da para ihtiyaçları, yiyecek ve içecek ihtiyaçları Osman Bey tarafından giderildi. 1920 yılı sonlarında Rusya'dan yapılan taşımacılığın ağır yükünü Rüsumat No. 4 ve Gazal römorkörü üstlenmiştir.(90)

. TBMM 6 Eylül 1920 Oturumunda alınan kararla Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti'ne bağlandı.

. Rusya'da mürettebatsız beklemekte olan Gazal'a Milli Savunma Bakanlığı'nın Trabzon Liman Başkanlığı'na gönderdiği 7 Kasım 1920 tarih ve 7 Numaralı telgrafı uyarınca Kıdemli Yüzbaşı Savmi Efendi Gazal'ın süvariliğine, Süvari Yardımcılığına Yüzbaşı Adil Efendi, Baş Çarkçılığına Aydın Reis Gambotu çarkçılarından Yüzbaşı Sadi Efendi ve ikinci çarkçılığa Yüzbaşı Kaşif Efendi atanmıştır.(91)

. 1923 Aralık ayında yeniden Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi.

. 1954'de hizmet dışı bırakılarak satıldı. Metear Dalgıç şirketi satın aldı.

. 24 Ocak 1968'de Kadıköy'den inşaat malzemesi yüklü olarak Yalova'ya hareket ettikten sonra Kınalıada civarında battı ve personeli ile kayboldu. (Kaynak- Milliyet Gazetesi Arşivi 24 Mart 1968).

Vincent S. Grech- Antonio Griscti Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Lizzie" – (Ex – Omonoria)



09 Mayıs 1879 tarihinde North Shields'deki Wouldhave & Johnson tersanesinden denize indirilen buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör Haziran 1879'da hizmete girdi.

."Omonoria " adı verilen römorkör 125 grt., 14 nrt., Tam boy: 108.0 ft., Genişlik 18.1 ft., Derinlik 9 ft. idi.

. South Shields'den Hepple & Co.'da üretimi yapılan 1 genişlemeli buhar makinesi 60 nhp güç üretiyordu.

. İlk armatörü Hepple & Co. idi.

. 1879'da Şıra'da kurulu Pandermaly Brothers (Kardeşler)'e sattı.

. "Omonoria" İstanbul'da hizmete girdi.

. 1892'de Çanakkale'den VSE Grech satın aldı. İngiliz gemi sicilinde kalmak kaydıyla "Lizzie" adı verdi.

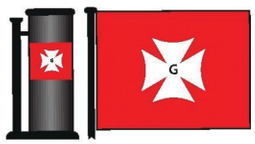
. 1898'de İstanbul'lu Maltız levanten Anotonio

(90) Gazal Römorkörü'nün makinesinin Mazota tahvili; "Efendiler; Tuapse'den Trabzon'da üçüncü fırkaya yazıyorum. Bunun aynı olmak üzere de Müdafaai Milliyeye daha sert olmak üzere yazıyorum. Burada silâh, cephane çalınıyor da fırka sonra noksanları benden soruyor, dedim. Burada benim adamım yoktur, cephaneleri esasen sayamamıştım. Sonra efendiler; aldığım 6500 liranın hesabını vermek istiyorum size. Arkadaşlarım beş bin lira harcirah almışlardır. Bu 6500 lirayı Gazal römorkörünün kazanını kömürden mazota tahvil ettirdim. Çünkü Tuapse'de kömür yoktu. Kömürle onu işletemiyecektik. Rus meclisleri geldiler, dediler ki siz eziyet çekmeyiniz. Mazot bizde vardır, dediler. Kömürü burada bulamazsınız dediler. Zaten oradan aldığı kömürü yolda yakar, ufacık bir römorkör, binaenaleyh bunu mazota tahvil edelim. Hay hay yapın dedim. Tahvil ettim ve bahri tertibat yaptım. Onu da bahriyelilerin ve mütehassıslara terk ediyorum, söylesinler kaça mal olur. Vapurunun kazanını tamir ettirdim, dört yüz esir şevkettim. Bundan sonra belki daha yüz esir sevk edilmiştir. (Kaynak- TBMM Gizli Celse Zabıtları, 28 Kânunisâni 1338 (1922) Lazistan Mebusu Osman Bey Hakkındaki Mazbata -Fezleke üzerine Osman Bey'in yaptığı konuşmadan alınan ilgili kısım. Sf.659)

(91) Umut C. Karadoğan; "Milli Mücadele Yıllarında Türk Bahriyesinin Durumu ve Faaliyetleri", Atatürk Araştırma Merkezi ; İbrahim Sarı- "Trabzonlu Teyyareci Savmi Uçan", 2016.); Yakup Özkan; Lazistan Mebusu Osman Bey'in Rusya'dan Ankara'ya Gönderdiği Silahlar", 28 Temmuz 2012).

Griscti[92] (G.Cappola & Co.) İngiliz gemi sicilinde devam etmek üzere satın aldı.
. Bu römorkörün Lloyd's Register'deki 1902 yılı dahil kaydı mevcuttu.

Richard Grech
Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Surprise"



Thames Northam , Money Wigram & Sons 1852 inşa buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Surprise" ın ilk armatörü, Gravesend merkezli Richard Ross ve Blackwall'dan William Caulfield ortaklığı olan Lloyds Steam Towing Co. idi. "Surprise" 17 Ekim 1852'de hizmete girdi. Blackwall, J.Stewart yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 80 nhp. güç üretiyordu. 122 grt., 36 nrt. ve Tam Boy: 111.4 ft., Genişlik: 16.6 ft., Derinlik: 9.9 ft ve azami seyir sürati 10 knots idi.
26 Ağustos 1852'de brigantin tip İspanyol yelkenli ticaret gemisini Londra Mouse sığlığından yedekleyerek kurtarması 150 Sterling gelir sağladı. 4 Temmuz 1854'de Wololwich limanı girişinde başka bir gemiyle çatma sonucu yaralanmış ve sığ suda batmış olan "Silence"ı yüzdürme karşılığı 120 Sterling kazanıldı. Mart 1857'de Maplin Sığlığı'nda karaya oturmuş olan yelkenli Vixen'in mürettebatı kurtarıldı. 1858'de Richard Ross ve William Beare Caulfield ortaklığındaki "Surprise" Blackwall-Coldharbour'a tescil edildi. Mayıs 1862'de satışa çıkartıldı ve Londra, West India Dock'ta bağladı. 23 Temmuz 1863'de açık artırmayla satıldı. 1864'de Liverpool'dan Thomas Readhead römorkörü onarıma aldı ve kazanını değiştirdi. 111 grt., 32 nrt. ve Tam boy: 115.1 ft., Genişlik: 18.0 ft., Derinlik: 9.8 ft. olarak sicil kaydı değiştirildi. 21 Ocak 1865 günü Mersey Nehri'nde seyrederken Woodside Ferry mevkiinde Sofia isimli buharlı gemiyle çarpışarak ağır hasar aldı. 1865'de Malta'lı olup Çanakkale'de yaşamakta olan Richard Grech satın aldı. Adını değiştirmedi ve İstanbul'da yedekleme hizmetine verildi. 1886'da yabancı bir alıcıya devredildi ve İstanbul limanında çalışmaya devam etti. [93]

İstanbul'da faaliyet gösteren ikinci Fransız gemi yedekleme, kılavuzluk ve gemi kurtarma şirketi "Compagnie Française de Remorquage, de Pilotage et de Sauvetage Société Anonyme, Paris"

"Compagnie Française de Remorquage, de Pilotage et de Sauvetage Société Anonyme", 10 Mayıs 1895'de Paris'te kuruldu. Kuruluş sermayesi 3 Milyon Frank ve adresi: 6, Rue Auber Paris idi. 30 Temmuz 1902 tarihinde faaliyetine son vermiştir. Son adresi; 17 Boulevard Haussmann Paris idi.[94]



Stimli römorkör Katadin; Ressam : James Williamson

[92] XIX. Yüzyıl ilk yarısında Malta'dan İstanbul'a önemli sayıda Maltız - Maltese aile göç etmiştir. Bu ailelerden biri Andrea Callus idi ve yine Maltalı olup İstanbul'a yerleşmiş Griscti ailesinden Marie Ann Griscti ile 1848'de İstanbul'da evlendiler. İkisi de Malta'dan dünyaya gelmiş ve İstanbul yaşamına katılmışlardır.
Andrea Callus 1811'de Malta Adası'nda Zebbug kasabasında dünyaya geldi ve 18 yaşında iken (1829) İstanbul'a göç etti. Galata'da gemi kumanyacılığı (Ship Chandler) yapmıştır.
Griscti ailesi önce İzmir'e göçetmiş ve 1843'de İstanbul'a yerleşerek Andrea Callus gibi Joseph Griscti de Galata'da gemi kumanyacısı olarak çalışmıştır. Kuzenleri Antonio Griscti ve Emmanuel Griscti de gemi kumanyacısıydılar ve gemi yedekleme işlerine de yöneldiler. 1868'deki adresleri Gümrük Sokak No.26 Galata idi. Bu adresi gemilerin kaynaştığı Galata Rıhtımına yakın olması nedeniyle seçmişlerdi. Erkek kardeşi Emmauel Griscti'nin demir işleme atölyesi Şişhane Yokuşu'ndaydı. Daha sonra Gümrük Sokak No.19'a taşınmıştır.
Kaynaklar;
-L'İndicateur Oriental Annuaire du Commerce (1868-95);SALT Galata; Levantine Heritage, Callus Maddesi.
-Osman Öndeş; "Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi", İMEAK- VDA Yayını, 2013.
-Vapeurs Et Voiliers Français Coulés en 1914-1918 d'après le Lloyd Français.
- Graham Lee; "The Grech Family for Dardanelles"- Levantine Heritage 87, 2010
[93] Thames Built Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
[94] Archives Commerciales de France, Sayı 49,Çarşamba 19 Haziran1895, Sayfa. 762.

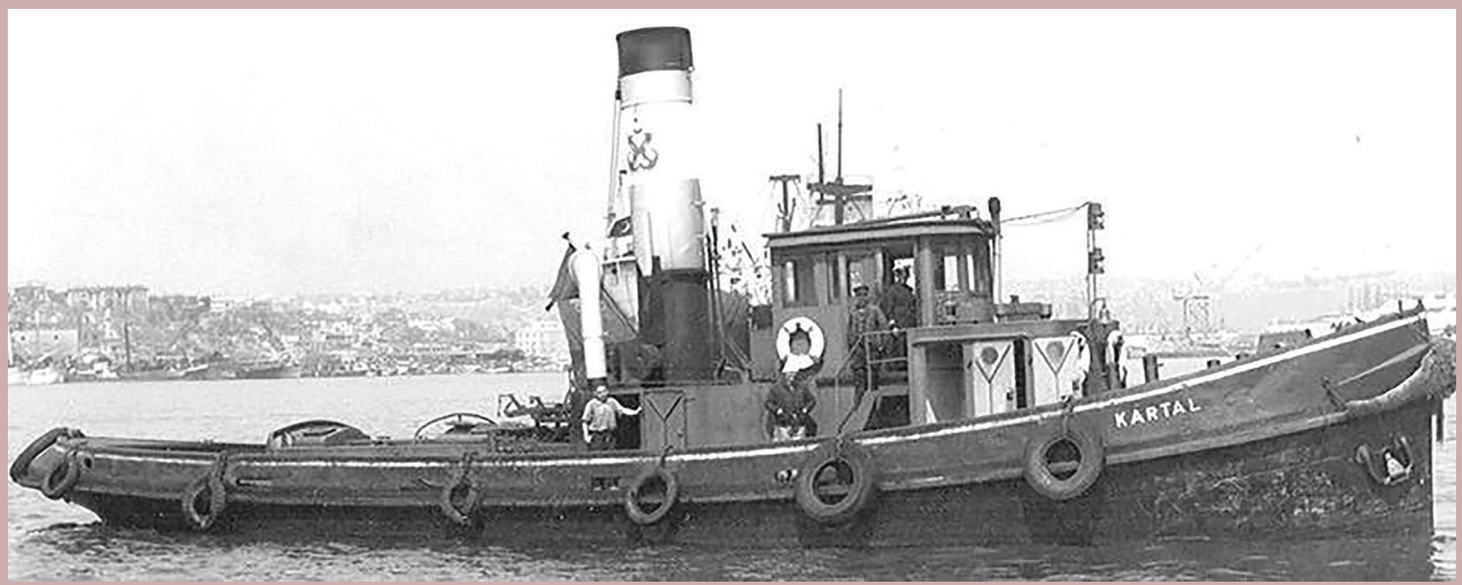




Kartal Römorkörü (üstte) Haliç Kasımapaşa Tersanesi'nde kuruhavuzda. (altta) Kartal römorkörü adı henüz eski yazılı olarak seyir halinde.



Hangi Kartal - Biri eski yazıyla adı yazılı, diğeri yeni yazıyla adı yazılı "Kartal" isimli iki römorkör; Eski yazıyla Kartal römorkörünün bacasında Osmanlı Seyr-i Sefain'e ait logo yok (Lloyd's Book of House Flags & Funnels). Her iki römorkörün baştan kıça kadar güverte binalarında büyük ölçülerde farklılıklar var. Eski yazıyla yazılı olan Kartal römorkörünün baştarafında sancak iskele köşeli adeta pencere misali lumbuzlu üç kamara veya salon ve üzerinde tente gerilmiş halde bir dinlenme alanı (Baş kasara gibi) mevcut ve bir sehpaya bağlı projektör fark ediliyor. Alttaki yeni yazıyla "Kartal" römorkörü karşılaştırıldığında tamamiyle farklı. Çok ciddi onarım ve değişim geçirmiş.



Buharlı, pervaneli, sac gövdeli römorkör "Kartal" - (Ex-Enterprise)



Buharlı, pervaneli, sac gövdeli "Kartal" Kapitülasyon devrinden kalan herhangi bir römorkör olduğu halde kahraman ilan edildiğinden dolayı, bu madde kitabın amacından da ötede sıkıntılı bir çalışmayı zorunlu kılmıştır. Haliyle bu maddede amaç, tarihi belgeleriyle doğru olarak tespit edebilmektir. Amacımı ve bunca çalışmamın nedenini Mustafa Kemal Atatürk'ün bir sözüyle ifade edeceğim; *"Tarih yazmak, tarih yapmak kadar mühimdir. Yazan yapana sadık kalmazsa, değişmeyen hakikat insanlığı şaşırtacak mahiyet alır."*

. 13 Kasım 1918'de "Kartal" isimli bir römorkör yoktu.
. 13 Kasım 1918'de "Kartal II" isimli bir römorkör hiç yoktu.
. 13 Kasım 1918'de İstanbul Liman bölgesinde Fransız bayraklı "Enterprise" isimli bir römorkör yoktu.
Mustafa Kemal Paşa ve Yaveri Cevad Abbas, Harbiye Nezareti Sevkiyat Şubesi tarafından gönderilen bir motör ile Sirkeci'ye geçti.

Mustafa Kemal Paşa, Yaveri Cevad Abbas'ın hatıratında ifade ettiği üzere bir römorkör ile değil, Askerî Sevkiyat'ın bir köhne motörü ile Sirkeci'ye geçti.

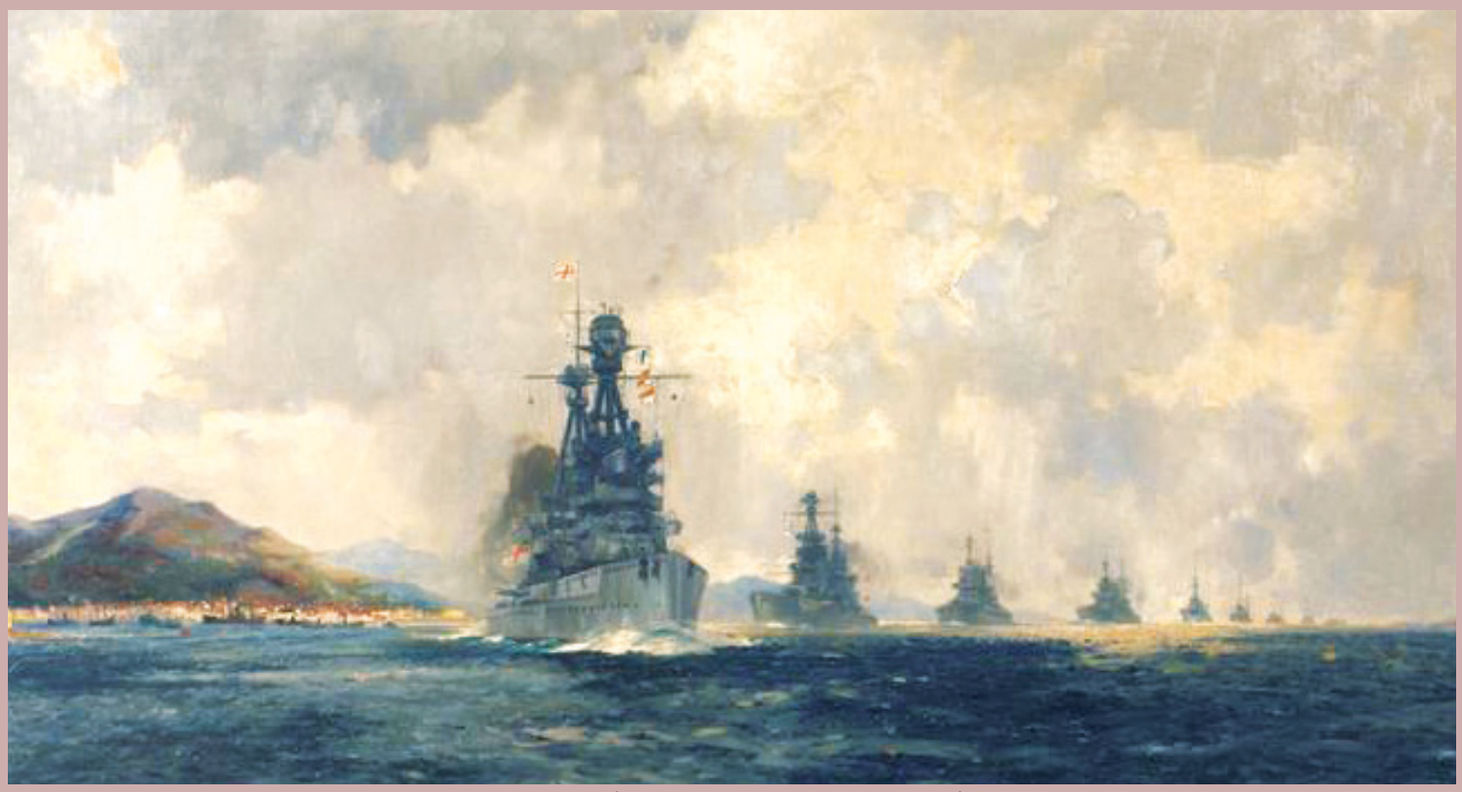
Cevad Abbas Bey'in ifade ettiği "motör" 1900 sonrasında giderek deniz araçlarında da kullanılmakta olan benzinli motörle donatılmış teknelere verilen genel isimdi. Başlangıçta, Fransa'da Bateaux- Mouche olarak Seine Nehri'nde yolcu taşımacılığı amaçlı deniz ulaşımına giren buharlı tekneler, ayni zamanda bir zerafet örneği idiler. Rütbeli, rütbesiz paşaların, varlıklı ailelerin çoğunlukla Boğaz'da gezmelerde ve yine çoğunlukla Boğaz'daki yalılarından Haliç'e gidip gelmekte kullandıkları Bateaux- Mouche, Türkçe'de "Muş" olarak itibar gördü. 1900 sonrasında Gottlieb Daimler ve Wilhelm Maybach'le geliştirilen benzinli motorların küçük teknelerde gördüğü rağbet, Muş'ları geride bıraktı. Osmanlı Devleti ile Almanya arasındaki siyasi ve askerî işbirliği sonucu o yıllarda Gottlieb Daimler ve Wilhelm Maybach - Daimler Motoren Gesellschaft (DMG) yapımı motörler son derece yaygın hale geldi.

Kartal römorkörü, devlet denizcilik kurumlarına ait arşivlerin yeterince incelenmemesinden dolayı karmaşık hale dönüşmüştür. Her geminin olduğu üzere Kartal römorkörünün de düzenli sicil kaydının arşivde olması gerekir. Bu römorkör 1974 yılına kadar İstanbul Liman Başkanlığı'na kayıtlı idi. İkinci husus bu römorkör son yıllarında TDİ'ye dönüşen devlet denizcilik kurumu kadrosunda idi.

Heyecanla, gönüllerinde nice Mustafa Kemal Paşa sevdasıyla hayal dünyasında kurgular kuranlardan bazıları; ***"Haydarpaşa Garı'nda bulunan Mustafa Kemal, iskelede bekleyen Fransız işgal kuvvetlerine ait Enterprise (Kartal) istimbotuna binerek, Haydarpaşa'dan Galata'ya hareket etmiştir"*** diye yazdılar.

"Kendisini karşılamaya gelen yakın dostu Dr. Rasim Ferid'le ***"Osmanlı'nın orduları dağıtıldığı ve elinde hiçbir deniz ulaşım aracı bırakılmadığı için, işgal kuvvetlerinden ricayla alınan bir istimbotla Haydarpaşa'dan Galata'ya geçebilir."*** dediler.
"1911 yılında Hollanda'da Fransızlar için yapılan ve 1918'de Fransız İşgal Kuvvetlerinin emrinde olan, 22 Metrelik 80 tonluk Kartal istimbotunun Mustafa Kemal Paşa'yı Haydarpaşa'dan Galata' ya taşıdığı zamanki adı Enterprise" dediler. (Kimi 80 tonu az buldu 100 ton diye yazdı..)

"107 yaşındaki römorkör, ayni zamanda Cumhuriyet Donanması'nın ilk ve en yaşlı unsurlarından biridir ve korunmayı, gelecek nesillere şerefli bir miras olarak aktarılmayı hak etmektedir. Bence Enterprise (Atılgan), Kartal, Kartal II, Mustafa Kemal Paşa'ya yakışan, Geldikleri gibi giderlere yakışan, efsane olmaya lâyık, yiğit ve çalışkan bir denizcidir." dediler. Dünya genelinde, "Onursal Klas Sertifikası" verilen tek römorkör oldu!



Limni Adası Mondros Koyundan hareket etmiş olan İtilaf Devletleri harp gemileri İstanbul'un işgali için Çanakkale Boğazı'ndan geçmekteler. En baştaki sancak gemisi HMS Superb kruvazörüdür.

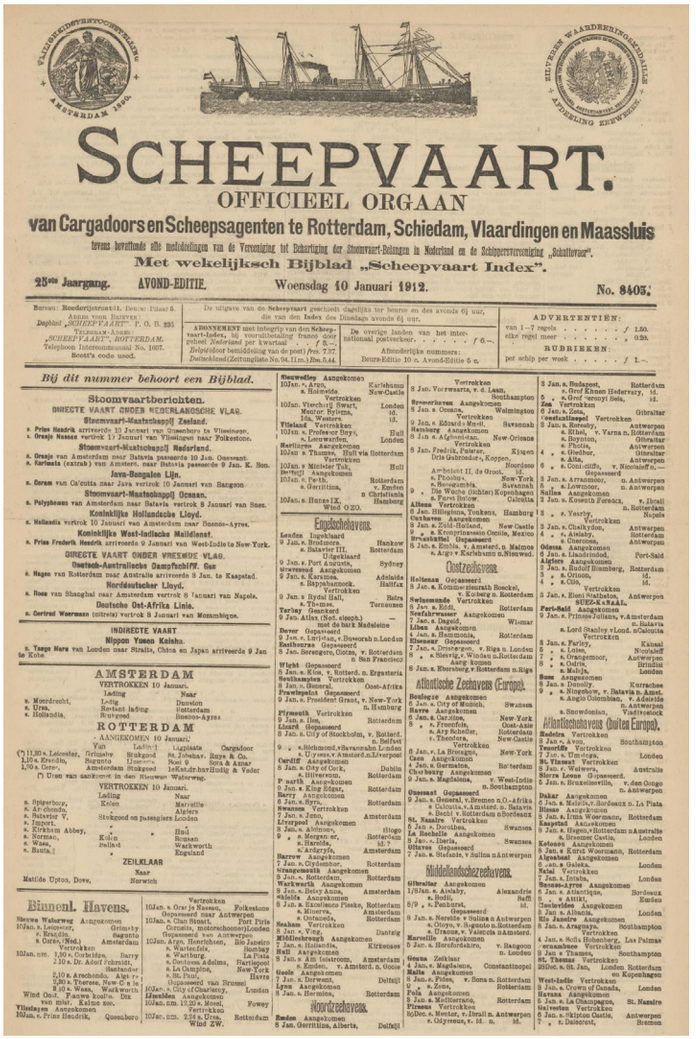
(Altta) 13 Kasım 1918-İtilaf Devletleri harp gemileri İstanbul'da. Kaynak: Imperial War Museum.



Bu maddeyi çalışırken, yazarken zaman zaman üzüntümün alabildiğine arttığını ifade etmek isterim! Deniliyordu ki; Kartal adı verilen römorkör, 1911 yılında Hollanda'da Rotterdam yakınlarında Slikkerveer'deki Wed. C. Boele & Zonen, S Scheepsbouw Maatschappıj, N . V Tersanesi'nde İstanbul limanında hizmet vermek üzere Compagnie Française de Remorquage, de Pilotage et de Sauvetage, Marseille & Constantinople adına Enterprise" adıyla inşa edilmiştir! Bir süre ben dahi bu ifadeye güvenerek araştırmalar yaptım. Zaman geçtikçe belgeler başka bilgileri veriyordu.[95]

. Bu durumda Mustafa Kemal Paşa'nın mürettebatı Fransız olan Fransız römorkör şirketine ait ve Fransız bayraklı bir römorkörle Haydarpaşa'dan Sirkeci'ye geçmiş olması gerekiyordu!
. Değil ki, bahsedilen Fransız şirketin Osmanlılığı (Teba olmayı) reddetmiş İstanbul'daki Rum asıllı iki ortağı Eugene Eugenides ve George Zarifis ve İstanbul'daki direktörü olarak kayıtlarda yer alan birdiğer ortağı St. Pandermaly idi. Üçü de İstanbul'un kurtarılmasından sonra İsviçre'ye ve Yunanistan'a göç etmişlerdir! Açıkcası firar etmişlerdir..
. Slikkerveer'deki Wed.C. Boele & Zonen, Scheepswerf Maatschappıj , NV- "Wed.C. Boele & Sons Shipbuilding Company N. V" de inşa edildiği ileri sürülen "Enterprise" konusunda Slikkerveer tersaneleri internet kayıtlarında araştırma yaptım. Hollanda Maritem Museum'den, Stichting Maritiem – Historische Databank'tan, Culturbezit Familie Smit'ten, Alblasserdamse Machine Fabriek arşivinden ve olası diğer adreslerden bilgi istirhamında bulundum. Her tersanenin ayrıntılı tarihçesi ve inşa ettiği gemiler, hangi tip olursa olsun, ayni şekilde resmî bilgileri ve çoğunlukla fotoğrafları mevcut. The Yards & Boele'deki istenilen bilgiler cetveline "Enterprise" adını girdiğimizde şu cevap çıkıyor;

*"Selection of measurements from Beams Ship Measurement Service -This program displays the measurements you have selected in the database. You have selected by ship name: *ENTERPRISE* (Note: the ship name you see in the list below is*



SCHEEPVAART.

OFFICIEEL ORGAAN

van Cargadoors en Scheepsagenten te Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis

Met wekelijksch Bijblad „Scheepvaart Index".

25ste Jaargang. AVOND-EDITIE. Woensdag 10 Januari 1912. No. 8405.

Bij dit nummer behoort een Bijblad.

Stoomvaartberichten.

DIRECTE VAART ONDER NEDERLANDSCHE VLAG.

Stoomvaart-Maatschappij Zeeland.

Prins Hendrik arriveerde 13 Januari van Queenboro te Vlissingen.
Oranje Nassau vertrok 13 Januari van Vlissingen naar Folkestone.

Stoomvaart-Maatschappij Nederland.

Oranje van Amsterdam naar Batavia passeerde 10 Jan. Gibraltar.
Karimata (extrab.) van Amsterd. naar Batavia passeerde 9 Jan. E. Son.

Java-Bengalen Lijn.

Coraw van Calcutta naar Java vertrok 10 Januari van Rangoon.

Stoomvaart-Maatschappij Oceaan.

Polyphemus van Amsterdam naar Batavia vertrok 8 Januari van Suez.

Koninklijke Hollandsche Lloyd.

Hollandia vertrok 10 Januari van Amsterdam naar Buenos-Ayres.

Koninklijke West-Indische Maildienst.

Prins Frederik Hendrik arriveerde 9 Januari van West-Indië te New York.

DIRECTE VAART ONDER VREEMDE VLAG.

Deutsch-Australische Dampfschiffs. Ges

Magen van Rotterdam naar Australie arriveerde 9 Jan. te Kaapstad.

Nordöstlicher Lloyd.

Rose van Shanghai naar Amsterdam vertrok 9 Januari van Napels.

Deutsche Ost-Afrika Linie.

Gertrud Woermann (uitreis) vertrok 3 Januari van Mozambique.

INDIRECTE VAART

Nippon Yusen Kaisha.

Tango Maru van Londen naar Straits, China en Japan arriveerde 9 Jan te Kobe.

AMSTERDAM

VERTROKKEN 10 Januari.

Lading	Naar
Nestant lading	Rotterdam
Ruwgoed	Buenos-Ayres

ROTTERDAM

AANGEKOMEN 10 Januari.

Van	Lading	Cargadoor
Tirlemont	Stukgoed	Rotterdam Lloyd
Sagunto	Ijzererts	Kuyper, Boye & Co.
Amsterdam	Stukgoed	Nod. Sc. & Amer.
Schiedijk	Stukgoed	Schiedijk & Veder

VERTROKKEN 10 Januari.

Lading	Naar
Köln	Marseille
	Alexeria
Stukgoed en passagiers	Londen
"	Hull
"	Boulogne
"	Köln
Ballast	Harwich
"	Engeland

ZEILKLAAR

Naar
Matilde Upton, Dove,	Norwich

Binnenl. Havens.

Nieuwe Waterweg Aangekomen
10Jan. s. Leicester, Vertrokken
" s. Enadin, Grimsby
" s. Corso, (Ned.) Sagunto
Vertrokken Amsterdam
10Jan.nm. 1,30 u. Corbridge, Barry
" 2,10 u. Dr. Adolf Schmidt, Santander
" 2,10 u. Arcbondo, Algiers
" 7,30 u. Thorsen, Nieuw C e s
" 8,10 u. Waes, Wark worth
Wind O.O. Pauwe Koolen. Dit
van mist. Kalme zee.
Vlissingen Aangekomen
10Jan. s. Prins Hendrik, Queenboro
Vertrokken Folkestone
10Jan. s. Oranje Nassau, Gepasseerd naar Antwerpen
10Jan. s. Clan Stuart, Port Pirie
" Cornelis, motorschoonerLondon
Gepasseerd van Antwerpen
10Jan. Arge, Boerichsen, Rio Janeiro
" s. Wartenfels, Bombay
" s. Wartburg, La Plata
" s. Contessa Adelina, Hartlepool
" s. La Champion, New York
" s. St. Paul, Havre
Uitgezeerd van Brussel
10Jan. s. City of Chesterey, London
Ijmuiden Aangekomen
10Jan. nm. 11,20 u. Mosel, Fowey
Vertrokken
10Jan. nm. 2,24 u. Ozon, Rotterdam
Wind ZW.

Stoomvaart-Maatschappij Nederland.

10Jan. s. Argo, Karlshamn
" s. Holmedie, Newcastle
Vertrokken
10Jan. Vlieck, D. Swart, Londen
Mentor Reisma, id.
Jan. Wemmers, id.
Vlieland Vertrokken
10Jan. s. Professor Buys, Hull
" s. Leeuwarden, Londen
Harlingen Aangekomen
10Jan. s. Thames, Hull via Rotterdam
Vertrokken
10Jan. s. Minister Tak, Noordzee
Terneuzen Aangekomen
10Jan. s. Perth, Rotterdam
" s. Gerritsma, n. Emden
n. Christiansta
10Jan. s. Horsa IX, Hamburg
Wind O.ZO.

Engelschehavens.

Leuven Ingebaard Hankow
9 Jan. s. Brabantia, Rotterdam
" s. Balaster III, Uitgeklaard Sydney
9 Jan. s. Port Augusta, Adelaide
uitgezeend Aangekomen Halifax
9 Jan. s. Karnima, s. Rappahannock. Vertrokken Baltz
9 Jan. s. Rydal Hall, Terneuzen
s. Thomas, Tarbay Geankerd —
9 Jan. Atlas (Ned. stoph.) met de bark Madeleine
Dover Gepasseerd Wilmar
9 Jan. s. Lariston, s. Dysoorah n. London
Eastbourne Gepasseerd Rotterdam
8 Jan. Berengaria, Cloton, v. Rotterdam n San Francisco

Wight Gepasseerd
8 Jan. s. Kina, v. Rotterd. n. Ergasteria
Southampton Vertrokken Oost-Afrika
8 Jan. s. General, Prawlepolot Gepasseerd
9 Jan. s. President Grant, v. New-York n. Hamburg
Plymouth Vertrokken Rotterdam
9 Jan. s. Ilse, Lizard Gepasseerd
8 Jan. s. City of Stockholm, v. Rotterd. n. Hull
9 " s. Richmond, v. Havre n. Londen
" s. Uryuwa, v. Amsterd. n. Liverpool
Cardiff Aangekomen Dublin
8 Jan. s. City of Cork, s. Milverton, Rotterdam
P narth Aangekomen Rotterdam
9 Jan. s. King Edgar, Barry Aangekomen Rotterdam
8 Jan. s. Syra, Swansea Vertrokken Amsterdam
7 Jan. s. Jano, Liverpool Aangekomen Rotterdam
8 Jan. s. Alkinoos, Iligo
9 " s. Morgan-er, Swansea
" s. Haranda, id. ?
" s. Ardaryle, Amsterdam
Barrow Aangekomen Rotterdam
7 Jan. s. Clydesdale, Rotterdam
Workington Aangekomen Rotterdam
8 Jan. s. Rotterdam, Rotterdam
Warkworth Aangekomen Amsterdam
8 Jan. s. Betsy Ann, Whitby Aangekomen Rotterdam
8 Jan. s. Excellence Fleske, Rotterdam
" s. Minerva, Amsterdam
" s. Octavela, Rotterdam
Seaham Vertrokken Amsterdam
8 Jan. s. Ving, Dantzig
Middlesbrough Aangekomen Kirkenes
7 Jan. s. Hollandia, Hull Aangekomen Amsterdam
9 Jan. s. Am Ioistroom, Amsterdam
" s. Emden, v. Amterd. n. Gloco
Goole Aangekomen Delfzijl
7 Jan. s. Derwent, Lyra Aangekomen Rotterdam
8 Jan. s. Hermina, Emden Aangekomen
9 Jan. Gerritsma, Alberts, Delfzijl

Noordzeehavens.

Vertrokken
8 Jan. Voorwaarts, v. d. Laan, Southampton
Sevenoorhaven Aangekomen
9 Jan. s. Ocean, Wolmington
Vertrokken
9 Jan. s. Edvard-Medl, Savannah
Hamburg Aangekomen
8 Jan. s. Agtenstan, New-Orleans
Vertrokken
8 Jan. Fredrik, Pawar, Riseo
Dris Gabroeder-, Koppen,
Amsterdam
Arbeidett II, de Groot, Noordzee
s. Phoebe, New-York
s. Soerabaia, Savannah
9 " s. De Weste (ilsbier) Kopenhagen
s. Paret Below, Calcutta
Alleen Vertrokken
6 Jan. Hillegiana, Toekoea, Hamburg
Charlaroux Aangekomen
8 Jan. s. Zuid-Holland, New Castle
9 " s. Kompinsoon Cecile, Mexico
Breskuttel Gepasseerd
8 Jan. s. Emilie, v. Amsterd. n. Malmo
s. Aigo, v. Karlshamn n. Nieuwed.
Calcutta Aangekomen
Holtenau Gepasseerd
8 Jan. s. Kommerzienrath Boockel, v. Koberg n. Rotterdam
Nelsonsunde Vertrokken
8 Jan. s. Rijn, Rotterdam
Neufahrwasser Aangekomen
7 Jan. s. Ingrid, Wilmar
Libau Aangekomen
s. Jan. s. Hammonia, Rotterdam
Elsenear Gepasseerd
7 Jan. s. Dronsegen, v. Riga n. London
8 " s. Slesvig, v. Windau n. Rotterdam
Aarg komen
8 Jan. s. Ehrenberg, v. Rotterdam n. Riga

Atlantische Zeehavens (Europa).

Bestegoe Aangekomen
6 Jan. s. City of Munich, Swansea
Havre Aangekomen
6 Jan. s. Carolina, New-York
8 " s. Fraenfels, Oost-Azie
" s. Arp Schelde, Rotterdam
" s. Theodora, New-Castle
Vertrokken
8 Jan. s. La Bruagne, New-York
Oaes Aangekomen
4 Jan. s. Germania, Rotterdam
Uhrsberg Aangekomen
9 Jan. s. Magdalena, v. West-Indië n. Southampton
Queenst Gepasseerd
9 Jan. s. General, v. Brunen n. O.-Afrika
" s. Calcutta, v. Amsterd. n. Batavia
" s. Bedd, v. Rotterdam n. Soerabaia
St. Nazaire Vertrokken
5 Jan. s. Dordtdiep, Swansea
La Rochelle Aangekomen
5 Jan. s. Ibeln, Swansea
Oltarea Gepasseerd
7 Jan. s. Stefanie, v. Sulina n. Antwerpen

Middellandschezeehavens.

Gibraltar Aangekomen
1/Jan. s. Aislaby, Alexandrie
" s. Bodil, Safft
8/9 " s. Penhurst, id.
Gepasseerd
8 Jan. s. Neredo, v. Sulina n. Antwerpen
" s. Onyx, v. Sagunto n. Rotterdam
" s. Uranus, v. Valencia n. Amsterd.
Marseille Aangekomen
6 Jan. s. Herefordshire, v. Bangoon n. London
Gouna Zeilkar
4 Jan. s. Magdalena, Constantinopel
Salle Aangekomen
6 Jan. s. Fides, v. Sona n. Rotterdam
" s. Zona, Rotterdam
Foki Aangekomen
8 Jan. s. Mediterraan, Rotterdam
Piraeus Vertrokken
8/Dec. s. Nestor, v. Ibrail n. Antwerpen
" s. Odysseus, v. id. n. id.
9 Jan. s. Budapest, Rotterdam
" s. Graf Knuo Hoderary, id.
" s. Graf Szecsenyi Sels, id.
Zee Vertrokken
9 Jan. s. Zeta, Gibraltar
Constantinopel Vertrokken
9 Jan. s. Rotosky, Antwerpen
s. Rhein, v. Varna n. Rotterdam
s. Burgos, Oostzee
s. Photia, Antwerpen
4 " s. Gunther, Gloucter
s. Alta, Antwerpen
6 " s. Coni-cliffe, v. Nieuhoff n. —
Gepasseerd
9 Jan. s. Arrangmor, n. Antwerpen
s. Lowmoor, n. Antwerpen
Salles Aangekomen
3 Jan. s. Kossuth Feroscz, v. Ibrail n. Rotterdam
3 " s. Yearby, Napels
Vertrokken
3 Jan. s. Chalkydon, Antwerpen
4 " s. Anlaby, Rotterdam
s. Cisarcon, Antwerpen
Odessa Aangekomen
4 Jan. s. Llandrindod, Port-Said
Algiers Aangekomen
3 Jan. s. Rudolf Blumberg, Rotterdam
3 " s. Ottoun, id.
4 " s. Clio, id.
Vertrokken
3 Jan. s. Rioni Nathalon, Antwerpen
SUEZ-KANAL.
Port-Said Aangekomen
9 Jan. s. Prinses Juliana, v. Amsterdam n. Batavia
s. Lord Stanley v. Lond. n. Calcutta
Vertrokken
3 Jan. s. Farley, Kassai
" s. Leiaa, Woolwich
" s. Orangemoor, Antwerpen
" s. Galata, Bristol
Vertrokken
Suez Aangekomen
8 Jan. s. Timothy, Kurrachee
9 " s. Ringebow, v. Batavia n. Amst.
s. Anglo Columbian, v. Adenlla n. Antwerpen
s. Snowdonian, Vladivostock

Atlantischezeehavens (buiten Europa).

Madeira Vertrokken
9 Jan. s. Avon, Southampton
Teneriffe Vertrokken
9 Jan. s. Tiger, Londen
St. Vincent Vertrokken
9 Jan. s. Vorwaarts, Australie
Sierra Leone Gepasseerd
9 Jan. s. Nigerville, n. den Congo
Dakar Aangekomen n. Antwerpen
6 Jan. s. Fabrik, v. Bordeaux n. La Plata
Bissao Aangekomen
8 Jan. s. Irma Woermann, Rotterdam
Kaapstad Aangekomen
4 Jan. s. Gogra, v. Rotterdam n. Australie
s. Bremner Castle, Londen
Kotonou Aangekomen
8 Jan. s. Karel Woermann, Rotterdam
Algoabaai Aangekomen
6 Jan. s. Galeka, Londen
Natal Vertrokken
7 Jan. s. Intaba, Londen
Buenos-Ayres Aangekomen
8 Jan. s. Atlantique, Bordeaux
" s. Ashby, Santos
Montevideo Aangekomen
3 Jan. s. Alnmain, Londen
Rio Janeiro Aangekomen
8 Jan. s. Aragaya, Southampton
Vertrokken
4 Jan. s. Sofia Hohenberg, Las Palmas
Fernambuco Vertrokken
9 Jan. s. Thames, Southampton
St. Thomas Vertrokken
Bilbao 8. 10. Jan. London Rotterdam
" " " Kopenhagen
West-Indië Vertrokken
8 Jan. s. Crown of Canada, Londen
Havana Aangekomen
8 Jan. s. La Champagne, St. Nazaire
Curaçao Vertrokken
8 Jan. s. Skipton Castle, Antwerpen
7 " s. Dalecraig, Bremen

Scheepvaart Officieel Orgaan – Scheepvaart Index"- 1911-1912. Kaynak: George Snijder.

the name at the first measurement. Click on the magnifying glass to see ALL the names of this ship.)
AND on building material: iron
AND on year of construction between 1911 and 1912
AND by tonnage of the ship between 80 and 7000 tons sorted by ship name.
Number of measurements in the selection is "0"[96]

Bu cevapla ve bilgiyle yetinmedim; Dutch Maritime Database adına Bay George Snijder mesajıma bir gün geçmeden cevap verdi. İlk aşamada "Enterprise" isimli bir römorkörün olmadığını Scheepvaart

[95] Selection of measurements from Beams Ship Measurement Service



13 Kasım 1918 sonrası günlerde Karaköy Kemankeş Caddesi'ndeki Çinili Gümrük Han işgal güçleri adına Fransız Deniz Kuvvetleri Karargahı yapılmıştı. Bir tarafta Fransız bayrağı dalgalanırken, denize bakan tarafta "Base Navale Française" yazısı okunuyordu. Galata rıhtımları İngiliz ve Fransız harp gemileri tarafından Tophane'ye kadar işgal edilmişti.

(Altta) İşgal İstanbul'unda Haliç'te ve Galata Köprüsü'nde muhtelif tip motörler. (1918- 1923 yılları). Kaynak: IWM.



Officieel Orgaan – Scheepvaart Index"- 1911-1912/ Boele, wed. C. (Slikkerveer) arşivinden naklen bildiriyordu.[97]

George Snijder daha ayrıntılı bir çalışma yaparak iletti; Bukez "Scheepvaart Officieel Orgaan – Scheepvaart Index- 1911-1912."i digital olarak bana gönderdi. George Snijder'e teşekkür ediyorum. Hollanda gemi inşa tersanelerinde inşa edilen her sınıf gemi hakkındaki resmi kaynak olan "Scheepvaart Officieel Orgaan"ın "Scheepvaart Index" 1911-1912 yıllarında inşa edilen germiler endeksi sayfalarında Amerika'ya ihraç edildiği veya Amerikalı bir firma tarafından inşa ettirilerek Amerika'ya intikal ettiği belirtilen "L'Enterprise" römorkörü kaydı var. Ancak bu römorkörün ilk armatörü veya satın alan (İkinci el gemi) bir başka gemi sahibi hakkında yeterli bilgi bulunması imkanının olup olmadığına dair soruma verdiği cevapta şöyle diyordu; "Hollanda'da yabancı müşteriler için gemiler inşa edildiğinde, gemi herhangi bir kayıt olmadan ülkeyi terk ediyordu ve size gönderdiğim tersane ve sair evraklarda sadece 'Buitenl - İhraç edildi' yazardı. Nitekim L'Enterprise için sadece 'Amerika'ya ihraç edildi' kaydı vardır.

Şöyle devam ediyordu; "*Daha önce de belirttiğim gibi sorun, geçtiğimiz yüzyıllarda Hollanda'da yüzlerce tersane olması, ancak bu tersanenin yalnızca birkaçının arşivlenmiş olmasıdır. Maalesef bu tersanenin (Slikkerveer'deki Wed.C. Boele & Zonen) arşivleri de (Rotterdam Şehir Arşivi)'indedir.. Yine de etrafta bir şey olup olmadığını soruyorum. Üstelik Hollanda bayraklı ve içsularda çalışan küçük tonajlı gemilerin hiçbiri Lloyd's siciline kaydedilmemiş. Bu nedenle, bir içsularda çalışan gemiden gelen tüm bilgileri bulmak ve söz konusu gemi benzeri bir geminin izlenmesi neredeyse imkansız gibidir ve bir yabancı armatör için yapılmış olup olmadığını öğrenmek oldukça zordur.*"

Bu yazışmalar sayesinde muazzam önemde "Scheepvaart Officieel Orgaan – Scheepvaart Index"- 1911-1912." arşivini digital ortamda çalışmak imkanı kazandım. [98]

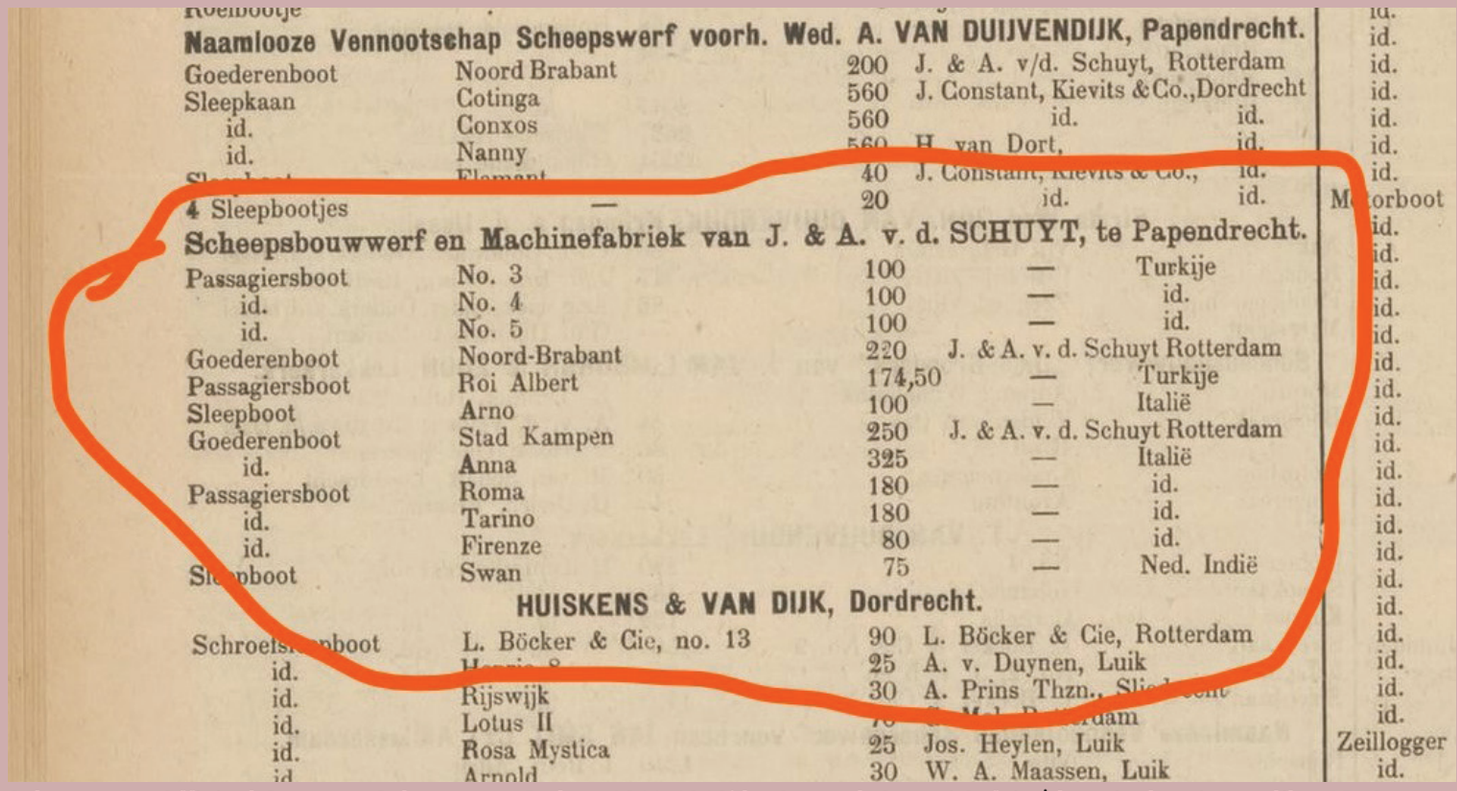
Bu tersanede inşa edilen gemiler hakkındaki resmi kaynak "Scheepvaart Officieel Orgaan – Scheepvaart Index"- 1911-1912" George Snijder tarafından gönderilmiş oldu. Eserimde bu belgelerden bazılarını kendisine teşekkür ederek naklediyorum;

---

(96) I'll explain the resources I have consulted and that are available to me at short notice.
I have looked (as you might have done already) in the database with ships measurements
https://s2ho.nl/LSD/top/common/ZoekInLiggers_01.php but so far locating this tug was unsuccessful
The Dutch equivalent of 'Enterprise' is 'Onderneming' and there are of course plenty ships with this name. So in the database with ships measurement no such vessel (a tug called Onderneming built in 1911) is present as far as I can see now.
Also the Maritime database https://www.marhisdata.nl/ does not have such a vessel.
In the maritime magazine Schuttevaer I found (see attached) 3 tug (steamengine driven) built in 1911, 1912 and 1913 judging by the date of the magazine (23-42-9 means year of publication 23 (i.e. 1911), number 24 page 9)
In this index no names are mentioned for these tugs.
The second and third are built for Belgium and France respectively but do have a steam engine from the factory in Alblasserdam.
Ships built in The Netherlands for foreign clients are not measured in The Netherlands.
Unfortunately there is no list of ships built on the yard of Wed. C. Boele in Slikkerveer (Wed. meaning Widow).
I doubt whether the vessel is in any Dutch Lloyds register if it is an inland vessel and not a sea going vessel, but I would have to make enquiries as I do not have direct access to Lloyds register.

(97) İtilaf Devletleri silah, cephane, binek hayvanı, askerî birlik nakli için önemli sayıda römorkör satın almış veya kiralama yoluna gitmiştir. Harbiye Nezareti arşivinde bulunan evraklardan sadece üçü 1915 yılında daha da artan bu ihtiyaca dair bilgileri vermektedir;
-Atina Ataşenavallığı'ndan: ..İngilizler Pire'de işe yarar römorkör ve salapurya buldular ise yüksek fiyatlar ile aldılar. Amiralin ifâdâtı şâyân-ı dikkatdir. 28 Mart 1331 / [10 Nisan 1915] BOA, DH. EUM. VRK, 14/87.
-Bâb-ı Âlî Hariciye Nezâreti Umûr-ı Siyasiye Müdüriyet-i Umumiyesi Mühimme Kalemi Kayıd Numarası: 348 Hulâsa: Şira'dan Limni'ye götürülen mavnalar Başkumandanlık Vekâleti ve Dahiliye Nezâret-i Celîlesi'ne Limni'de bulunan Müttefikîn donanmasına iltihak etmek üzere 12 Nisan sene 1915'de Marsilya'dan Şira Limanı'na yedeğinde demirden ma'mûl ve kenarı parmaklıklı hayvan nakline mahsus büyük bir mavna olduğu halde bir Fransız römorkörü vürûd edip oraca tathîr edildikden sonra Nisan'ın on dördünde mavna ile birlikde Limni'ye azîmet etdiği ve aynı günde Şira'ya vâsıl olan diğer bir römorkörün dahi oradan bir mavnayı Limni'ye götürdüğü Atina Sefâret-i Seniyyesi'nden bildirilmişdir. Fî 12 Nisan sene 1331 / [25 Nisan 1915] BOA, HR. SYS, 2322/82.
- Atina Sefâret-i Seniyye-i Osmaniyyesi Umumî: 3421 Hususî: 446, Greko nâm İngiliz tahlîsiye kumpanyasına mensub iki römorkörün 8 Mayıs sene 1915 tarihinde Şira Limanı'na gelip bunlardan birinin yedi, diğerinin üç mavna alarak Limni'ye götürdüğü ve mezkûr römorkörlerden birinin kaptanının, Müttefikîn askerlerinden bazısının karaya çıkmamak için kendilerini denize atdıklarını rivayet etdiği, Şira Şehbender Vekâleti'nden bildirilmişdir. Ol bâbda emr u fermân hazret-i veliyyü'l-emrindir. Fî 20 Mayıs sene 1915 Atina Sefiri Galib Kemâlî. Kaynak: Harbiye Nezareti Arşivi.

(98) Les combattants & l'histoire de la Grande Guerre Forum Pages 14-18;Lloyd's Register of Shipping 1913-1914.



Naamlooze Vennootschap Scheepswerf voorh. Wed. A. VAN DUIJVENDIJK, Papendrecht.

Goederenboot	Noord Brabant	200	J. & A. v/d. Schuyt, Rotterdam	id.
Sleepkaan	Cotinga	560	J. Constant, Kievits & Co., Dordrecht	id.
id.	Conxos	560	id.	id.
id.	Nanny	560	H. van Dort,	id.
		40	J. Constant, Kievits & Co.,	id.
4 Sleepbootjes	—	20	id.	id.

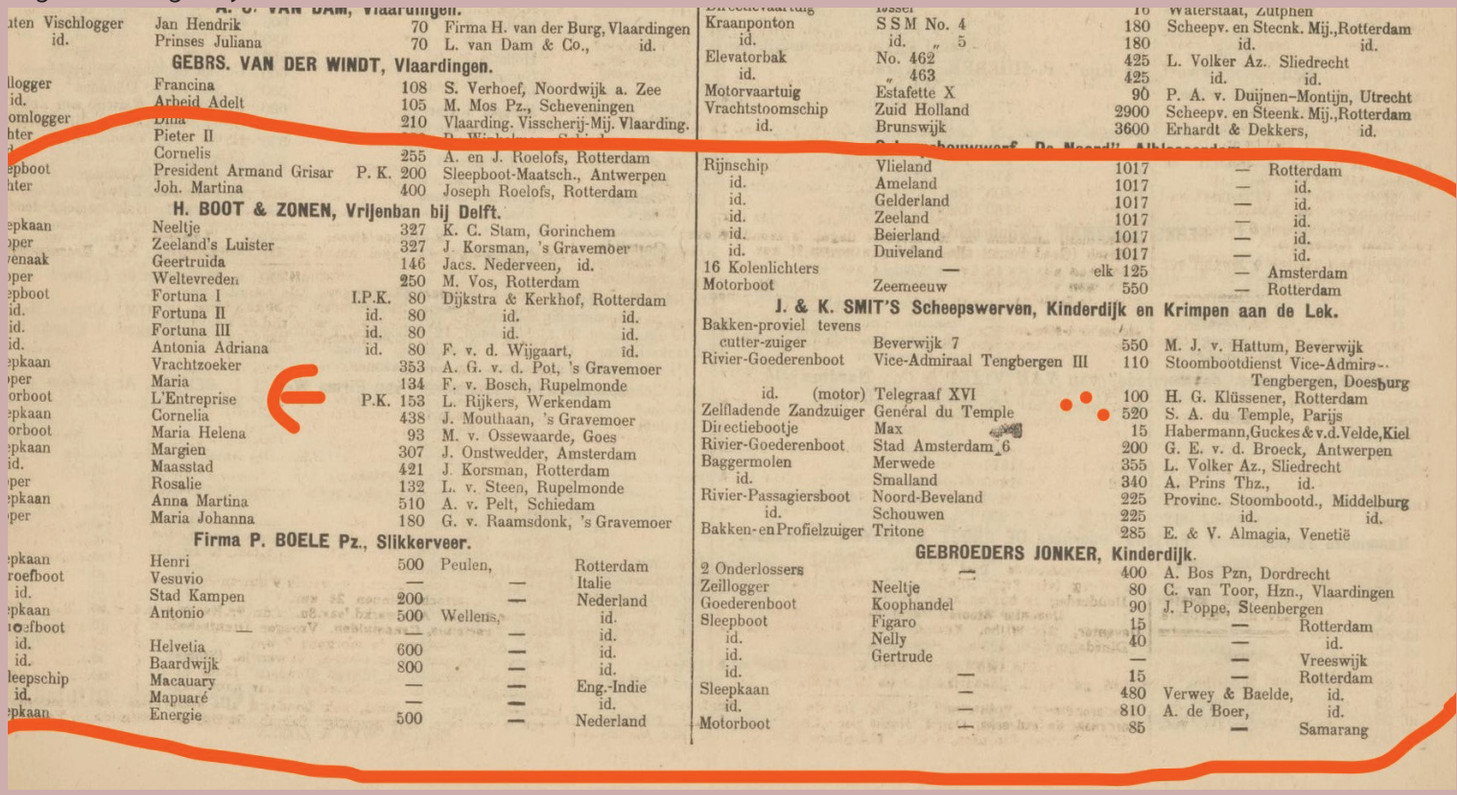
Scheepsbouwwerf en Machinefabriek van J. & A. v. d. SCHUYT, te Papendrecht.

Passagiersboot	No. 3	100	—	Turkije
id.	No. 4	100	—	id.
id.	No. 5	100	—	id.
Goederenboot	Noord-Brabant	220	J. & A. v. d. Schuyt	Rotterdam
Passagiersboot	Roi Albert	174,50	—	Turkije
Sleepboot	Arno	100	—	Italië
Goederenboot	Stad Kampen	250	J. & A. v. d. Schuyt	Rotterdam
id.	Anna	325	—	Italië
Passagiersboot	Roma	180	—	id.
id.	Tarino	180	—	id.
id.	Firenze	80	—	id.
Sleepboot	Swan	75	—	Ned. Indië

HUISKENS & VAN DIJK, Dordrecht.

Schroefsleepboot	L. Böcker & Cie, no. 13	90	L. Böcker & Cie,	Rotterdam
id.		25	A. v. Duynen,	Luik
id.	Rijswijk	30	A. Prins Thzn.,	
id.	Lotus II			dam
id.	Rosa Mystica	25	Jos. Heylen,	Luik
id.	Arnold	30	W. A. Maassen,	Luik

Scheepvaart Officieel Orgaan – Scheepvaart Index- 1911-1912'de Osmanlı Seyr- i Sefain İdaresi adına inşa edilen No.3, No.4, No.5 şehir hatları vapurları ve eski adı Roi Albert olan 174,50 grt. olan yolcu vapurunun Türkiye'ye satıldığına dair bilgilerin olduğu sayfa.



GEBRS. VAN DER WINDT, Vlaardingen.

Francina		108	S. Verhoef,	Noordwijk a. Zee
Arbeid Adelt		105	M. Mos Pz.,	Scheveningen
Dina		210	Vlaarding. Visscherij-Mij.	Vlaarding.
Pieter II				
Cornelis		255	A. en J. Roelofs,	Rotterdam
President Armand Grisar	P. K.	200	Sleepboot-Maatsch.,	Antwerpen
Joh. Martina		400	Joseph Roelofs,	Rotterdam

H. BOOT & ZONEN, Vrijenban bij Delft.

Neeltje		327	K. C. Stam,	Gorinchem
Zeeland's Luister		327	J. Korsman,	's Gravemoer
Geertruida		146	Jacs. Nederveen,	id.
Weltevreden		250	M. Vos,	Rotterdam
Fortuna I	I.P.K.	80	Dijkstra & Kerkhof,	Rotterdam
Fortuna II	id.	80	id.	id.
Fortuna III	id.	80	id.	id.
Antonia Adriana	id.	80	F. v. d. Wijgaart,	id.
Vrachtzoeker		353	A. G. v. d. Pot,	's Gravemoer
Maria		134	F. v. Bosch,	Rupelmonde
L'Entreprise	P.K.	153	L. Rijkers,	Werkendam
Cornelia		438	J. Mouthaan,	's Gravemoer
Maria Helena		93	M. v. Ossewaarde,	Goes
Margien		307	J. Onstwedder,	Amsterdam
Maasstad		421	J. Korsman,	Rotterdam
Rosalie		132	L. v. Steen,	Rupelmonde
Anna Martina		510	A. v. Pelt,	Schiedam
Maria Johanna		180	G. v. Raamsdonk,	's Gravemoer

Firma P. BOELE Pz., Slikkerveer.

Henri	500	Peulen,		Rotterdam
Vesuvio	—	—		Italie
Stad Kampen	200	—		Nederland
Antonio	500	Wellens,		id.
	—	—		id.
Helvetia	600	—		id.
Baardwijk	800	—		id.
Macauary	—	—		Eng.-Indie
Mapuaré	—	—		id.
Energie	500	—		Nederland

Kraanponton	S S M No. 4	180	Scheepv. en Stecnk. Mij.,	Rotterdam
id.	id. „ 5	180	id.	id.
Elevatorbak	No. 462	425	L. Volker Az.,	Sliedrecht
id.	„ 463	425	id.	id.
Motorvaartuig	Estafette X	90	P. A. v. Duijnen-Montijn,	Utrecht
Vrachtstoomschip	Zuid Holland	2900	Scheepv. en Steenk. Mij.,	Rotterdam
id.	Brunswijk	3600	Erhardt & Dekkers,	id.

Rijnschip	Vlieland	1017	—	Rotterdam
id.	Ameland	1017	—	id.
id.	Gelderland	1017	—	id.
id.	Zeeland	1017	—	id.
id.	Beierland	1017	—	id.
id.	Duiveland	1017	—	id.
16 Kolenlichters	—	elk 125	—	Amsterdam
Motorboot	Zeemeeuw	550	—	Rotterdam

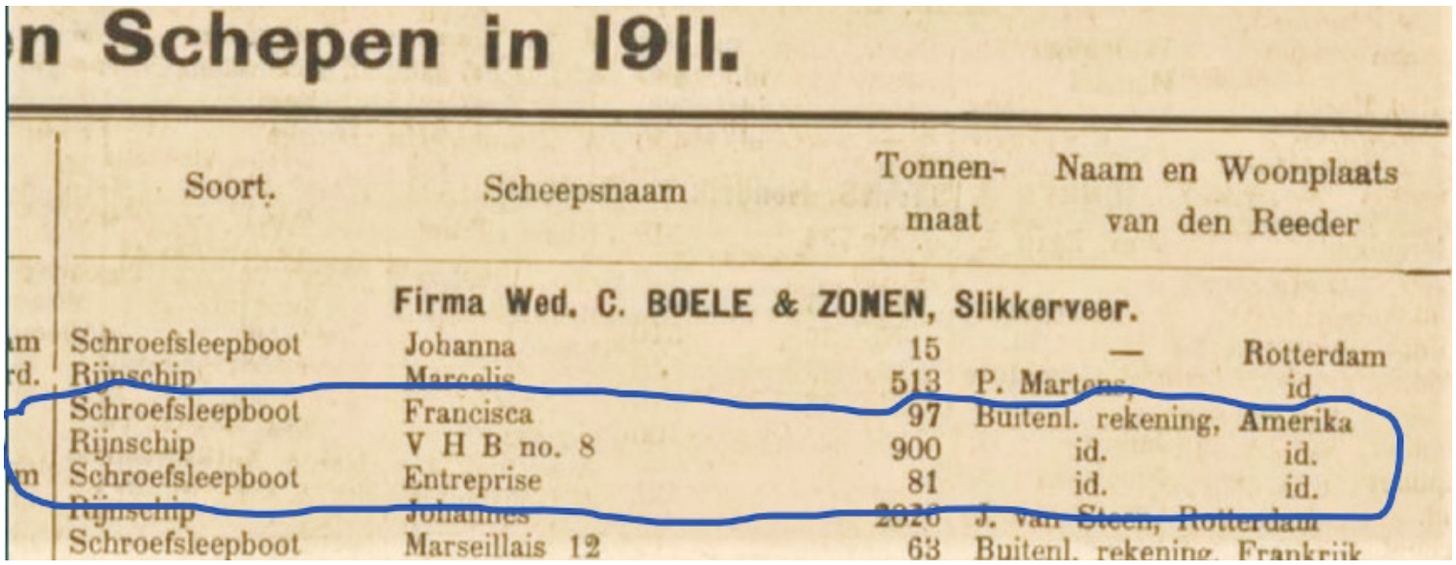
J. & K. SMIT'S Scheepswerven, Kinderdijk en Krimpen aan de Lek.

Bakken-proviel tevens cutter-zuiger	Beverwijk 7	550	M. J. v. Hattum,	Beverwijk
Rivier-Goederenboot	Vice-Admiraal Tengbergen III	110	Stoombootdienst Vice-Admiraal Tengbergen,	Doesburg
id. (motor)	Telegraaf XVI	100	H. G. Klüssener,	Rotterdam
Zelfladende Zandzuiger	Général du Temple	520	S. A. du Temple,	Parijs
Directiebootje	Max	15	Habermann, Guckes & v.d. Velde,	Kiel
Rivier-Goederenboot	Stad Amsterdam 6	200	G. E. v. d. Broeck,	Antwerpen
Baggermolen	Merwede	355	L. Volker Az.,	Sliedrecht
id.	Smalland	340	A. Prins Thz.,	id.
Rivier-Passagiersboot	Noord-Beveland	225	Provinc. Stoombootd.,	Middelburg
id.	Schouwen	225	id.	id.
Bakken- en Profielzuiger	Tritone	285	E. & V. Almagia,	Venetië

GEBROEDERS JONKER, Kinderdijk.

2 Onderlossers	—	400	A. Bos Pzn,	Dordrecht
Zeillogger	Neeltje	80	C. van Toor, Hzn.,	Vlaardingen
Goederenboot	Koophandel	90	J. Poppe,	Steenbergen
Sleepboot	Figaro	15	—	Rotterdam
id.	Nelly	40	—	id.
id.	Gertrude	—	—	Vreeswijk
id.	—	15	—	Rotterdam
Sleepkaan	—	480	Verwey & Baelde,	id.
id.	—	810	A. de Boer,	id.
Motorboot	—	85	—	Samarang

Scheepvaart Officieel Orgaan – Scheepvaart Index- 1911-1912'de Hollanda, Werkendam merkezli L. Rijkers adına inşa edilen 153 grt. "L'Enterprise" isimli römorköre ait bilgilerin olduğu sayfa.No.4, No.5 şehir hatları vapurları ve eski adı Roi Albert olan 174,50 grt. olan yolcu vapurunun Türkiye'ye satıldığına dair bilgilerin olduğu sayfa.



n Schepen in 1911.

	Soort.	Scheepsnaam	Tonnen-maat	Naam en Woonplaats van den Reeder	
		Firma Wed. C. BOELE & ZONEN, Slikkerveer.			
am	Schroefsleepboot	Johanna	15	—	Rotterdam
rd.	Rijnschip	Marcelis	513	P. Martens,	id.
	Schroefsleepboot	Francisca	97	Buitenl. rekening,	Amerika
	Rijnschip	V H B no. 8	900	id.	id.
m	Schroefsleepboot	Entreprise	81	id.	id.
	Rijnschip	Johannes	2026	J. van Steen,	Rotterdam
	Schroefsleepboot	Marseillais 12	63	Buitenl. rekening,	Frankrijk

Scheepvaart Officieel Orgaan – Scheepvaart Index- 1911-1912'de 1911 yılında Amerika'ya ihraç edildiği kayıtlı "Francisca" ve "Enterprise" isimli römorkörlere ait bilgilerin olduğu sayfa.



Edouard Spartali arşivinden tespit edilmiş bir fotoğraf. Bacasındaki Malta Haçı nedeniyle Çanakkale ve İstanbul'daki römorkörleriyle yedekleme ve kurtarma yapan Maltalı / İngiliz vatandaşı Richard Grech - William Grech ailesine ait olması öngörülen buharlı, sac gövdeli romorkör. Bu römorkörün 1923 yılında "Kartal" adı verilen römorkörle benzerliği olsa da, o yıllarda römorkörlerin dizaynı birbirine benzemekteydi. Arka planda yıkılmakta olan bina 1910 yılında yıkılmaya başlanan Dersaadet Rıhtım Dok ve Antrepo Şirket-i Osmaniyesi - Ottoman Pier, Warf and Warehousing Company'e ait bina ve rıhtımlarıdır. Kaynak: Takvor Spartali'nin oğlu Edouard Spartali (1879-1956) arşivi; Craig Encer.



İnternette dünyaca ünlü Smit ailesine ait bir arşiv mevcut. Muhteşem bir arşiv. Cultuurbezit Familie Smit arşivinde 9646 fotoğraf var! Bu arşivden 40 No'daki "Emma" isimli römorkörün fotoğrafını seçtim. Biliyoruz ki gemi tasarımcısı mimarlar kendi yaklaşımlarıyla bir kültür üretirler. Meydana gelen çizim çoğunlukla kolektiftir ve bir özellik taşır. Cultuurbezit Familie Smit arşivindeki "Emma" römorkörü, Kartal römorkörü ile karşılaştırma yapmak adına özellikle tasarımcılara çok anlamlı bir örnek olmaktadır inancındayım. İnşa tarihleri yakın olan iki römorkörün genel tasarımlarında büyük benzerlikler mevcut! Ancak Emma'yı Smit ailesinin tenezzüh amacıyla kullandıkları belirtiliyor. Arkada görülen gezi teknesinin adı "Nepos" olarak yazılı.



Scheepvaart Officieel Orgaan – Scheepvaart Index-1911-1912'de 1911 yılına ait gemi inşaatları bölümü Slikkerveer'de kurulu Firma Wed. C. Boele & Zonen'de inşa edilen "Francisca" ve "Enterprise" isimli iki römorkörün Amerika'ya ihraç edildiğini belirtiyor. Bu arşiv kaydıyla "Compagnie Française de Remorquage, de Pilotage et de Sauvetage, Marseille & Constantinople" şirketinin hiçbir bağlantısı olmadığı ispatlanmış oluyor.

Bu iddia zaten gerçek olamazdı. Fransız dedikleri şirketin İstanbul limanında çalışan römorkörlerinin tüm mürettebatı kısmen Rum ve çoğunlukla Fransız denizcilerden oluşuyordu. Römorkörler Fransız gemi siciline kayıtlıydı! Örneğin; bu şirkete ait Penguin / France isimli römorkör 28 Temmuz 1919'da İstanbul Boğazında bir Romanya vapuru ile çarpışıp batmıştır. Belgelerde çarpışma sırasında La Chapelle - sur - Dun doğumlu 2.ci Sınıf Usta Gemici Coruble Joseph Gustave, Champagnole, 7 Haziran 1878 doğumlu baş makinist Felix Alfred ve Belz doğumlu gemici Grouhel Albert Anatole'un çarpışma sırasında denize düşerek boğuldukları yazılıdır.[99]

Belgeler ışığında "Kartal" römorkörü

Türk Loydu Vakfı, Kartal römorkörüne klaslama aşamasında özel önem göstererek "Onursal Klas Sertifikası" verdi. Sertifikada şu bilgiler vardı:

Römorkörün armatörü: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
Bayrağı: Türkiye
Çağrı İşareti: TCIJ
İnşaat Tersanesi: Wed. C. Boele & Zonen, Slikkerveer
Ana Makinesi: T 3cyl, 175 ihp Alblasserdamsche Maschinefabriek
Tamamlanma Tarihi: 1911
Sertifikanın geçerlilik süresi: İlelebet (Sonsuza dek)
İmza: Türk Loydu Vakfı Adına: Cem Melikoğlu / Yönetim Kurulu Başkanı

Bu sertifikada gerekçeli bir açıklama da bulunmakta ve şöyle: *"Bu Onursal Klas Sertifikası, KARTAL İstimbotu'na Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuna yaptığı katkılardan dolayı TÜRK LOYDU tarafından verilmiştir"*. Sertifikanın son satırında *"Geldikleri gibi Giderler"* ve *"K. Atatürk"* imzası yer almaktadır.

Stichting Maritiem - Historische Databank arşivinde "NV Alblasserdamsche Machinefabriek" yapımı makinelerin kullanıldığı gemileri, römorkörleri ve bunlara ait bilgileri ayrı ayrı ve senelerine göre inceledim. Mükemmel bir arşivdir ve bizim açımızdan ağlanacak bir tablodur!
Stichting Maritiem - Historische Databank arşivi bu fabrikanın adını "NV Alblasserdamsche Machinefabriek" olarak belirtmektedir. Bu bakımdan Türk Loydu tarafından Kartal Römorkörü'ne verilen "Onursal Klas Sertikası" ndaki "Alblasserdamsche Maschinefabriek" deki çok küçük bir yazılım

---

[99] Ms.Annet Koster
Managing Director.
KVNR- The Royal Association of Netherlands Shipowners
Info: Mr.Nathan Habers
Public Relations
KVNR- The Royal Association of Netherlands Shipowners
Dear Ms.Koster
I am a Turkish Maritime Historian who has published a number of books on the subject.
I would like your assistance if possible for a historical matter that in I fear if unchallenged will result in a false historical narrative with consequences of meagre resources being spent on an expensive restoration of a tug by supporters of such a scheme who have not provided any historical documentation to back their claims of its authenticity.
The attached photographs with this e-mail show the tug-boat in its current scrap form and named in its later incarnation as first 'Kartal' in 1923 and later 'Kartal II'. The registration certificate from 1923 records the sole technical detail of: Engine Builder: T3cyl 175 ihp, Alblasserdamsche Machinenfabriek.
Even this tug has been honoured and certificated by the Turkish Lloyd with a special certificate that copy of related certificate as enclosed.
From notebooks left over from an officer who served on board this vessel back in 1942 he has recorded that this vessel was built in the Netherlands in 1911 under Wed. C. Boele & Zonen Slikkerveer. However despite my efforts I have found no official records of this tug in the Istanbul Ports authority archives.
An article claims the first name of this vessel was 'Enterprise', however there is no such named tugboat built in the Netherlands in 1911 when checked in Lloyd's Register of Shipping records.
So my question is; I am sure that the Netherlands also keep their own records of construction and registration akin to the detail as seen in Lloyd's Register. Does the name 'Enterprise' or its Dutch equivalent exist in any such records?
Thanking you for your time and attention to this matter whose resolution I would welcome greatly. I am happy to provide more information on the current situation of the tug if you so wish. Kind regards-Osman Öndeş

farkı "s" harfi ihmal edilerek "Alblasserdamsche Machinefabriek" düzeltilmelidir. Çelişkiyi ortadan kaldırabilmek adına "KVNR- The Royal Association of Netherlands Shipowners" Genel Müdürü Annet Koster'e ve bilgi amaçlı olarak da PR Müdürü Nathan Habers'e konuyu ilettim ve belge amaçlı yardımlarını rica ettim.[100]

KVNR-The Royal Association of Netherlands Shipowners Halkla İlişkiler Müdürü Nathan Habers cevap yazısında Slikkerveer kasabasında kurulu Wed. C Boele & Zonen tersanesinin daha sonra adını Boele Bolne olarak değiştirdiğini, fakat iflas ettiğini yazdı. Bu tersaneye ait arşiv kayıtları için Rotterdam Şehir Arşivi'ne müracaat edilmesini öneriyordu.

Zeeuws maritiem muZEEum-Musée Maritime de Zélande Flessingue / Hollanda'ya yazdım ve en kısa en kısa zamanda cevap verildi. Mesajda; "Size yardımcı olamadığımız için çok üzgünüm. Belki bu konuda Leiden Universitesi'ne, Maritime Museum Roterdam'a müracaat edebilirsiniz" deniliyordu. Belge ve arşiv çalışmaları konusunda saygı gösteren, bunun önemini derinliğine hisseden Pol Verbeeck'e de teşekkür ediyorum!

Hollanda'daki arşivlere neden müracaat etmek zorunda kalıyoruz? Bu römorkörün İstanbul Liman Başkanlığı'nda Liman Sicil Kaydı halen meydanda yok! Bu eksiklik, devlet kavramında, Türk Deniz Ticaret Tarihi'nin belgelenmesi adına rahatsızlık verici ve vahim bir durumdur. Türk Loydu Onursal Sertifikası'ndaki bilgiden hareketle; Stichting Maritiem - Historische Databank arşivine müracaat ettim, Türk Loydu'nun Kartal için verilmiş Onursal Klas Sertifikası'nın fotoğrafını da ekledim. Bu arşivde Alblasserdamsche Machinefabriek tarafından ana makine donatımı yapılmış tüm gemilerin, römorkörlerin sicil kayıtları en mükemmel şekilde (Hayran olmamak ve kendi durumumuza bakarak üzülmemek mümkün değil) ayrıntılarıyla listelenmiş.

Stichting Cultuurbezit Familie Smit fotoğraf ve bilgi arşivi

Ana buhar makinesi Alblasserdamsche Machinefabriek yapımı 1911'de inşa edilmiş bir römorkör mevcut gözükmüyor. Ancak 1905'de Slikkerveer, M. Van der Kuijl'de inşa edilmiş olan Londra limanına kayıtlı "Mesh- Maas" isimli römorkör hakkında bilgi var; 27 Ağustos 1919 tarihinde Preston'dan Plymouth'a seyrederken devrilerek batmış ve 11 kişilik mürettebatından onu boğularak vefat etmiş. Diğer tarihler 1920 ve 1921! Bureau Wisjmuller arşivi de tüm ayrıntılarıyla ve

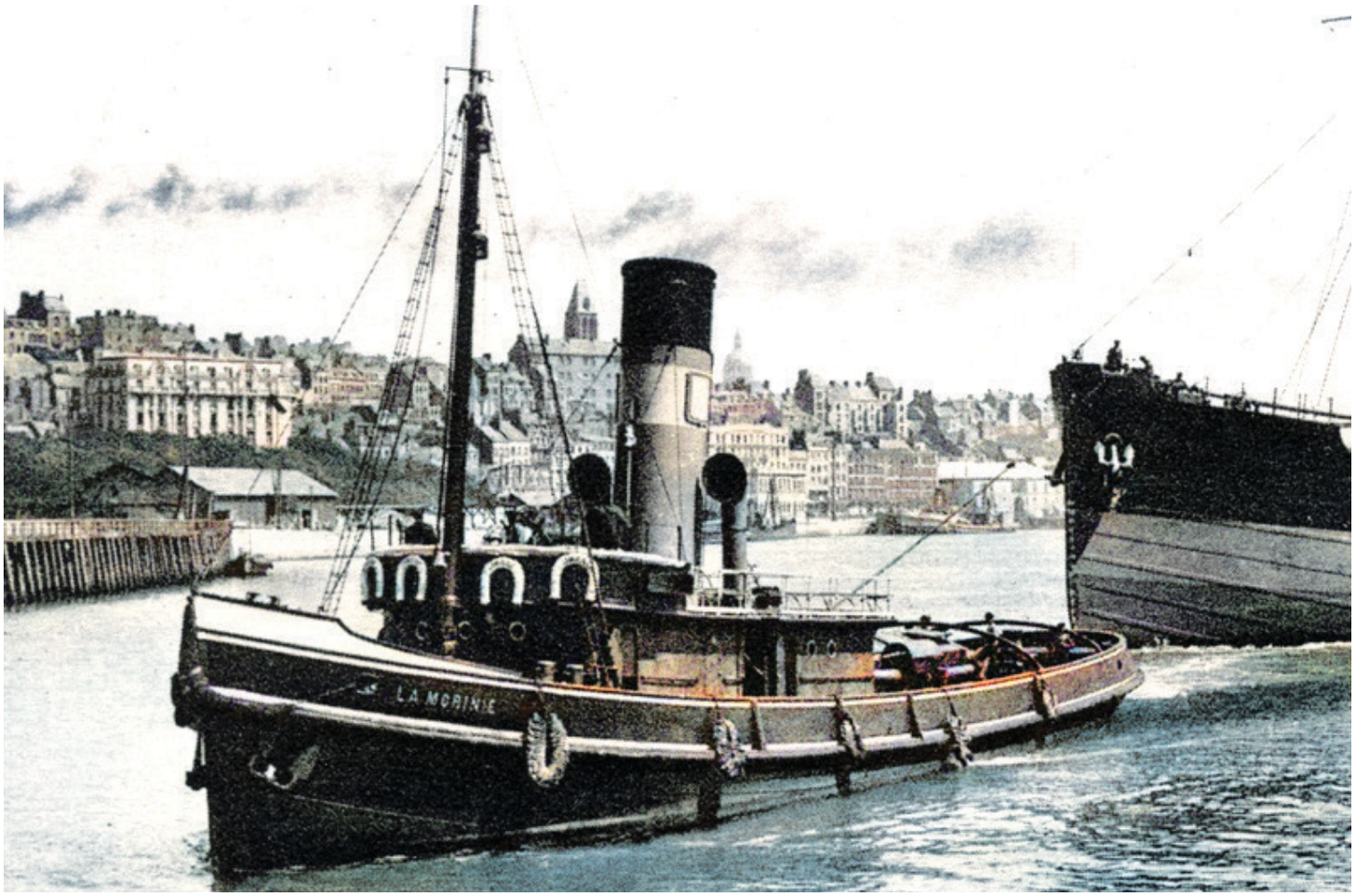
Name:	LA MORINIE
Launched:	
Completed:	1919
Builder:	Scheepswerf P Boele & Zoon, Slikkerveer
Yard Number:	
Dimensions:	213grt, 23nrt, 101.2 x 22.5 x 10.4ft
Engines:	T3cyl (14, 23 & 39 x 27ins), 79nhp, 600ihp
Engines By:	Alblasserdamsche Machinefabriek
Propulsion:	1 x Screw
Construction:	Steel
Reg Number:	n/a; (1949: 169221)
History:	
1919	Chambre de Commerce de Boulogne, Boulogne
1940	German Kriegsmarine, Bordeaux
02/1949	Lawson-Batey Tugs Ltd, Newcastle
24/10/1949	Registered at Newcastle, renamed WAY-SIDER
01/1959	Chartered to Tyne Tugs Ltd, Newcastle
01/1964	Broken up
Comments:	C1940: Siezed by the Kriegsmarine & served with Hafenkommandant Bordeaux
	1945: Returned to owner
	02/1949: Cost £6,881
	03/1949: Arrived in the Tyne, towed by the SERVICEMAN
	04/1949: Towed by JOFFRE to Sunderland for refit by John Crown & Sons Ltd
	1964: Broken up by Hughes Bolckow Ltd at Blyth; Cost £1,710

[100] Dr. Fethi Tevetoğlu; "Atatürk'le Okyar'ın Çıkardıkları Gazete", Minber Gazetesi 14 Kasım 1918 Cuma, No.13, S.2. Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Cilt.V., Sayı: 183, No.13, S.2 .



Şişli, Bomonti'deki Mimar Sinan Üniversitesi Genel Sanatlar Fakültesi'nin - 5.ci kattaki Garaj alanında yeralan onbinlerce gemi ve tersane (Sayısı 40.000 olarak belirtiliyor) çalışanına ait dosyanın bulunduğu arşiv. Buradan Devlet Arşivlerine intikal ettiği belirtilmiştir.





Scheepswerf P Boele & Zoon, Slikkerveer 1919 inşa buharlı pervaneli sac gövdeli römorkör "La Morinie"

alfabetik olarak römorkörleri vermekte. Sadece Culturbezit Familie Smit arşivinde 9648 adet tarak dubası, yandan çarklı veya pervaneli nehir gemisi ve römorkör fotoğrafı var. Dış dünyada bunca arşivde gemiler, römorkörler tüm ayrıntılarıyla verilirken, 1974'de hizmet dışı kalmış "Kartal" römorkörü hakkında memleketimizde bilgi arıyor ve bulamıyoruz!

Madem ki böyle, arşiv kayıtlarının açıklanması gerekmez mi? Kartal römorkörünü üçüncü tarihi varlık yapandan veya katılımcılardan tek ses yok. Sadece bana *"Devam ederseniz, tüm Platform üyelerini karşınıza alırsınız"* diye mesaj gönderen de oldu!

Son derece kolay bir gemi sicil kaydı bulunamıyor!

Biz bir römorkörün sicil kaydı için adeta çırpınırken, Batı dünyasında bu kayıtlar bizler için inanılmayacak derecede düzgün ve ayrıntılı. Hollanda'dan bir örnek aldım. Römorkörün adı "La Morinie". Kartal ile aralarında sekiz yıllık bir fark var.

Fransa, Boulogne Ticaret Odası - Chambre de Commerce de Boulogne adına Hollanda Scheepswerf P Boele & Zoon, Slikkerveer 1919 inşa buharlı pervaneli sac gövdeli römorkör "La Morinie" 213 grt., 23 nrt. ve Tam boy: 101.2 ft., Genişlik: 22.5 ft., Derinlik: 10.4 ft. idi. Alblasserdamsche Machinefabriek ana buhar makinesi T3cyl (14,

23 & 39 x 27ins), 79nhp, 600ihp güç üretiyordu. Register Number: n/a; (1949: 169221) olan La Morinie 1940'da Bordeaux'da Alman Hafenkommandant Kriegsmarine tarafından elkonuldu German Kriegsmarine devredildi. Şubat 1949'da Newcastle'dam Lawson- Batley Tugs Ltd. satın aldı. 24 Ekim 1949'da Newcastle limanına "Waysider" adıyla tescil olundu. Ocak 1959'da Newcastle!dan Tyne tugs Ltd.'e kiralandı. Ocak 1964'de Blyth, Hudges Bolckow Ltd. tarafından 1,710 Sterling maliyetle söküldü. Avrupa'daki arşivler böyle!

Kartal römorkörü için yazılabilecekler

. İstanbul 6 Ekim 1923 tarihinde İtilaf Devletleri işgalinden kurtarıldı.

. Yabancılara ait römorkörlere 1924'de devlet adına el konularak Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi ve bunlardan biri de "Kartal" adı verilen römorkördü. Devlet, bu süreçte İtilaf Devletleri'nden kalan birçok vasıtayla ve haliyle römorkörlere de elkoymuştur. (Bazı kişiler "Seyr-i Sefain İdaresi'ne satıldı" diye de yazıyorlar..)

. 1924'de Türkiye Seyr - i Sefain İdaresi'ne ve 1933 tarihinde idarenin yerine kurulan Devlet Deniz Yolları İstanbul Liman İşletmesine ve idarenin adının tekrar değiştirilmesi ve yeniden yapılanma sonucu Denizbank Umum Müdürlüğü İstanbul Liman İşletmesi'ne devredildi.

. 1936 Şubat ayında İstanbul'da hakim olan fırtına sonucu denizde de hasarlar meydana gelmiş ve 23 mavna batmış, bazı römorkörler hasar



Mustafa Kemal Paşa'nın Yaveri Cevat Abbas'ın 20 Birinci Teşrin (Aralık) 1938'de başlayan hatıratının ilk sayfası. (Sağda) Hatırat 1939'da kitap halinde neşredilmişti. Kaynak: Osman Öndeş arşivi.



16 Şubat 1936 — AKŞAM — Sahife 3

AKŞAMDAN AKŞAMA

Esnaflık, halkı soymak demek değildir

İstanbulda bir gün müthiş bir kar fırtınası oldu. Mezbaha yolu bir kaç saat için kapandı. Kasap dükkânlarında etin kilosu yetmiş seksen kuruşa çıktı. Mezbahadan et gelebileceği anlaşılınca, fiat düşmeğe başladı.

Gene ete dair başka bir havadis: Şu mevsimde hayvan gelmesi biraz sekteye uğradığından fiatler yükselmiştir. Kurban bayramından sonra fiatlerin düşeceği ümid ediliyor.

Şu vaziyet yalnız kasaplarımıza mahsus bir şey değildir. Bütün esnaf bizde ayni düstura riayet ederler. Hiç tereddüt etmeden söyliyelim: Bu yoldaki esnaflığın manasını katiyyen anlıyamıyoruz.

«Ekonomi politik» bir arz ve talep kaidesinden bahseder. Piyasaya çıkarılan bir mala çok talip varsa malın fiati artar, alıcı az ise fiatler düşer. Bunu hepimiz biliriz. Bütün alış veriş âleminin en esaslı kanunu budur. Tekmil endüstri ve ticaret faaliyetini bu kanun tanzim eder. Fakat şu en büyük ekonomi kanunu ile bizdeki hal arasında hiç bir münasebet yoktur. Bizim esnafımızın yaptıkları şey fırsattan istifade ederek halktan fazla para koparmaktır. Tıpkı kırda giderken karşınıza birisi çıkarak, elindeki kuvvete istinaden, cebinizdeki paraları alması gibi.

Mezbaha yolu kapanmış ta dükkânlara et gelmiyorsa kasapların mevcut et fiatlerini yükseltmeğe ne hakları var? Onlar ellerindeki eti ucuza almışlardır, kar yağıncıya kadar, o etleri kârile satıyorlar, kazanıyorlar ve bundan memnun oluyorlardı. Kar yağdıktan ve yollar kapandıktan sonra da eski fiatle satsalar gene kazanacaklarını kazanacaklardır. Hemen fırsattan istifadeye kalkarak bizden fazla fiat istemeleri de nedir?

Bunu yapan esnaf ihtimalki hususî hayatlarında pek temiz, doğru, merhametli ve iyi adamlardır. Fakat ticaret hakkındaki telâkkileri çok yanlış ve zararlıdır; ahlâka uygun değildir.

Bu noktada belediyemize bir şey söylemeğe pek hakkımız yok. Her dükkânın başına bir memur dikip nezaret edemez ya. Mesele daha ziyade ahlâk ve telâkki meselesidir. Fakat, esnaf ve tüccarlarımızda ticaret mefhumu yükselinceye kadar, belediyede şiddetli ahkâm ile buna yardım etmek icap eder. Bu yolda insafsızlığa kalkan bir esnaf âdeta mahvedilelidir. Yani büyük bir para cezasından başka kendisi ticaretten katiyyen menolunmalıdır. Böyle şiddetli hareketle esnafın gözü yıldırılmazsa onlar fırsat yoksulluğu etmekten hiç bir zaman vaz geçmezler. Cürüm ile ceza arasında bir tenasüp aramak lüzumu böyle şiddetli davranmaya bir mani teşkil etmez, bilâkis bizi buna sevketmek lâzım gelir. Çünkü yapılan muamele sosyetenin medenî, ahlâkî surette yaşayışına karşı bir suikasttir, bir insafsızlıktır..

Akşamcı

Kömürden zehirlendi

Kadıköyünde Yeldeğirmeninde cami civarında oturan Sofu adında bir adam dün gece odasına mangalı koyup yatmış ve kömürden zehirlenmiştir. Sofunun ölüm halinde yattığını gören cami müezzini polise haber vermiştir. Sofu söz söyliyemiyecek bir halde hastaneye kaldırılmıştır.

ŞEHİR HABERLERİ

Temizlik işler[i]

Hazirandan itibaren yeni usul tatbik edilecek

Belediye şehiri karlardan temizlemek için üç günden beri çalıştırdığı amele masrafı 1500 lira tutmuştur. Bu para, yalnız büyük caddelerin tathirine hasredilmiştir. Eğer belediye diğer cadde v[e] sokakların da temizletilmesine t[e]şebbüs etmiş olsaydi büdçeye [ko]nan senelik temizlik tahsisatın[ı] bu işe sarfetmek lâzım gelecekt[i].

Belediye yalnız bu gibi k[a]lı zamanlarda değil, umumiyet[le] şehrin temizlik işlerini yeni ba[şt]an tanzim ve ıslah edecek ye[ni] bir usulü hazirandan itiba[re]n tatbike başlayacaktır.

Temizlik usulü, geçen sene frankfodda toplan[an] beynelmilel temizlik kongresin[de] ittihaz edilen kararlara göre tan[zi]m edilecektir. Şehrin temizliği b[ir]de senelerden beri ayni usûl ve [k]aide altında idare edildiği için [bu]günkü ihtiyaca uymamaktadır. [B]u seneden itibaren - evvelcede ya[z]dığımız gibi - çöpler denize dökülm[iy]ecek, yakılacak, şehir, temizlik itibarile mıntakalara ayrılacak, evle[re] uğrayacak çöpçüler muayyen ola[cak] ve bir binanın çöpü alınmazsa o çöpçü mesul edilecektir.

Hazirandan itibaren caddeler, muntazam yıkanacaktır. O zamana kadar terkos su mıktarı da arttırılacaktır.

Mektep imtihanları

Vekâlet talimatnameyi hazırlamağa başladı

Vekâletçe hazırlanmakta olan liseler ve orta mekteplerde imtihan talimatnamesi etrafında lise ve orta mektep muallimlerinin mütalâaları sorulmuş, muallimler fikirlerini vekâlete bildirmişlerdi.

Maarif vekâleti bu mütalâaları da nazarı dikkate alarak lise ve orta mektepler için esas talimatnaeyi hazırlamağa başlamıştır.

Evvelce hazırlanan projede bazı tadilât yapılarak talimatname buna istinaden hazırlanacaktır.

Hariçten lise mezuniyet ve olgunluk imtihanlarına girecek olanlar yeni talimatname karşısında vaziyetlerinin ne şekil alacağını öğrenmek üzere vekâlete müracaata karar vermişlerdir.

Liman işleri

Fırtınada 23 mavna batınca işler daha güçleşti

İstanbul liman idaresinin mevcut [m]avnaları ihtiyaca kâfi gelmediğinden [t]ahmil ve tahliye işleri zorlukla yapı[l]ıyordu.

Son fırtınada mevcuttan yirmi üç tanesi de parçalanmış ve batmıştır. Bu yüzden bugün tahmil ve tahliye işleri büsbütün güçleşmiştir.

İdareye yüz tane mavna, on romörkör daha alınması için vekâlete müracaat edilmişti. Bunların süratle mübayası için bu defa vekâlete müracaat edilmiştir.

Vekâletten emir geldiğinde yeni mavna ve romörkörlerin mübayaasına başlanacaktır.

Bir çocuk yandı

Sirkeci civarında oturan Alinin bir buçuk yaşlarındaki oğlu Hasan dün odada oynarken mangala düşmüştür. Bu düşme neticesinde mangal üzerinde kaynıyan su tenceresi Hasanın üzerine dökülmüş ve vücudunun birçok yerlerinden tehlikeli surette yanmıştır.

Çocuk baygın bir halde hastaneye kaldırılmış, kaza etrafında tahkikata girişilmiştir.

Liman hanı

Yeniden müzayedeye çıkarılıp çıkarılmaması yarın [k]ararlaştırılacak

Liman şirketinin [tas]fiyesi üzerine şirkete aid Liman hanı mü[zaye]deye çıkarılmış ve Eskişehirli B. Mehmed[in üze]rinde kalmıştı. Müzayededen sonra hana birçok talibler zuhur ettiğinden hanın tekrar müzayedeye konulması düşünülmüştü.

Şirketin umumî heyeti yarınki pazartesi günü fevkalâde bir toplantı yaparak hanın yeniden müzayedeye çıkarılmasını kararlaştıracaktır. Bu içtimada Ankaradan maliye vekâletinden de bir mümessil bulunacaktır.

Romanyaya buğday

Romanya hükûmeti tarafından yapılan talep üzerine kânunusani ayı içinde Romanyaya kırk bin ton buğday satılmıştır.

Bugünkü maçlar

Bugün yalnız Şeref stadında tehir edilmiş lig maçlarına devam edilecek ikinci kümeden Karagümrük - Ortaköy, Kasımpaşa - Sümerspor ve birinci kümeden Beşiktaş - İstanbulspor takımları karşılaşakcaktır.

[Y]ol vergisi

Ye[n]i lâyihanın hu[s]usî idareye tesiri

Dün [A]nkaradan gelen bir telgrafta h[ü]kûmetçe hazırlanan bir kanun la[yi]hası mücibince kazanç vergisine t[ab]i olan 18 ilâ 65 yaş arasındaki [ka]dınlardan yol vergisi alınacağı [ve] bu verginin yüzde ellisinin de n[af]ia bakanlığı emrine verileceği [bi]ldiriliyordu. Şehrimizde kazanç vergisine tabi olan kadın sayısı h[a]kkında resmî bir istatistik yoktu[r].

Mamafih [g]erek memur, gerek serbest mesl[ek] eshabından kazanç vergisine ta[bi] olan kadınların adedi maliy[e] tahsil şubeleri kayıtlarından [an]laşılabilir.

Yollar [v]e köprüler kanunu neşredilmed[e]n evvel yol vergisi tahsilâtının yüzde ellisi nafia vekâleti büdç[es]ine veriliyordu. Fakat bu kanun [ç]ıktıktan sonra bu mikdar yüzde on beşe indirilmiştir. Şimdiki h[a]lde tatbik edilen budur.

Ye[ni] kanun çıktıktan sonra idarei h[u]susiyeler varidatından bir kısm[ın]ı kaybedecektir. Mamafih nafia vekâleti memleketin şose ve k[ö]prülerini mükemmel bir program altında yapılacağından bu yol v[er]gisinden düşünülen gaye de bu sure[tle] temin edilmiş olacaktır.

[S]ahte memur

[F]azıl adında bir adam Sarıyer civarında kendisine memur süsü vererek yol parası toplamak suretile dolandırıcılık yaparken cürmü meşhut halinde yakalanmıştır. Fazıl hakkında tahkikata devam ediliyor.

Hırsız mı deli mi?

Neriman çalıştığı fabrikadan 15 lira çalmış

Sultanhamamı civarında bir imalâthanede çalışan on altı yaşlarında Neriman adında bir kız dün evinden kaçmıştır.

Neriman evden çıkarken kimseye haber vermeden sandıktan yüz yirmi lira ile bir de altın beşibirlik aşırmıştır.

Nerimanın kardeşi Orhan polise müracaat ederek hemşiresinin akıl hastalığına müptelâ olduğunu ve kızcağızın ayni imalâthanede çalışan Riza adında biri tarafından kandırılarak paralar çaldırılıp evden kaçırıldığını söylemiştir. Zabıta Rizayı yakalıyarak tahkikata başlamıştır.

Bir çırpıda

Bir aşk sahnesi

İstanbul halkı dört beş gündenberi gayet ateşli bir aşk sahnesi seyrediyor. Bu aşk sahnesi tam Karaköy köprüsünün üstündedir. Eski, ihtiyar, köprü kendisinden çok genç olan sevgilisi Galata köprüsünün yanına sokulmuş, onun kulağına âşıkane sözler fısıldıyor gibi:

— Sevgilim... Uzaktan sana yıllarca baka baka hasretini çeke çeke bak ne hallere geldim. Uzaktan sana kaç yüzlerce gece, kaç binlerce gece kırmızı, yeşil, beyaz ışıklarımı titreterek göz kırptım.

İşte nihayet şöyle kuvvetli bir fırtına kopar kopmaz, beni senden uzaklarda tutan bütün zincirleri paralıyarak, kopararak, sürükliyerek, koştum, geldim. Yüzümü, yüzüne sürdüm. Sevgilim.. Emin ol ki Unkapanı köprüsünün öteki parçaları da senin hasretinle yanıp tutuşuyorlar. İnşaallah ilk fırtınada diğer parçalar da zincirlerini sürükliyerek gelecekler, senin dizinin dibine boylu boyuna uzanacaklar... Ah «Galatacığım»... Sen ne kadar genç ve cazipsin..

«Galata» köprüsü kırıtarak Unkapanına:

— Ah ah «Unkapancığım»... Sen benim bu genç bu dinç halime bakma... Hani ben de senden pek üstün değilmdir. Dubalarım romatizmalı.. Sancılar içinde kıvranıp duruyorum.. Eğer fırtına biraz daha kuvvetli esseydi belki beni burada bulamazdın.. Ne ise dağ dağa kavuşmaz ama demek köprü köprüye kavuşurmuş.. Bu fırsattan istifade ederek herkesin gözü önünde sevişelim.. Gel gel sevgilim.. — *H. F.*

Kızamık hastalığı

Mekteplerin bir hafta tatil edilmesi muhtemel

Mekteplerde kızamık hastalığının artmakta olduğu anlaşılmıştır. Bilhassa Fatih, Beşiktaş, Kadıköy ve Üsküdar taraflarında mektep talebelerinin bir çoklarında kızamık hastalığı görülmüştür.

Sıhhat müdürlüğü kızamığın seyri tabiisinde olduğunu ve buna karşı da icap eden tedbirler alındığını söylemiştir.

Şimdiye kadar yapılan tetkikattan alınan neticelerde yukarıda yazdığımız semtlerde mektep çocukları arasında kızamık hastalığının yüzde elliye yakın olduğu görülmüştür.

Bu vaziyet karşısında mekteplerin bir hafta tatil edilmesi muhtemeldir. Bu hususta maarif idaresi tetkikat yapıyor.

Gümrüklere kimyager

Gümrüklere otuz lira aslî maaşli bir kimyager alınması kararlaştırılmış ve bir imtihan açılmıştır. İmtihana üniversite kimya şubesinden bir erkek ve iki kız iştirâk etmişlerdir. İmtihan evrakı Ankaraya gönderilmiştir.

Ankara tarih ve çoğrafiya fakülteleri

Ankarada açılan tarih coğrafya fakültesine talebe olarak beş ve altı senelik muallim mektepleri mezunlarının kabul edilmesi kararlaştırılmıştır.

Ancak bunlar arasından iyi ve pek iyi derecede mezun olanlar kabul edilecek, orta derecede mezun olanlar alınmıyacaklardır.

Romen permileri

Romanya hükûmeti 936 senesinde vereceği ithal primlerinin 934 senesi ithalâtının yüzde altmışı nisbetinde olmasını kararlaştırmıştır. Keyfiyet alâkadarlara bildirilmiştir.

Romanya ticaret ve sanayi odasına icap eden takası yatırılmamış olan bütün ithal primlerinin hükümsüz kalması da gene Romanya hükûmeti tarafından kararlaştırılmıştır.

Son kar fırtınası esnasında, Unkapanı köprüsünden iki parçanın koptuğunu yazmıştık. Yukarıki klişemiz, öteye beriye çarparak bir kazaya sebebiyet vermemek için Karaköy köprüsüne zincirlerle bağlanan bu iki kopuk kısmı gösteriyor.

1936 yılı şubat ayında İstanbul'da çok büyük bir fırtına hakim olmuş, limanda 23 mavna batmış, bazı römorkörler hasar görmüştür. Kaynak: 16 Şubat 1936 Akşam Gazetesi.

görmüştür. Sonraki dönemlerde Devlet Demiryolları İşletmesi'nde hizmet verdiği gibi, 1952'den itibaren adı yeniden değiştirilen ve yapılandırılan Denizcilik Bankası TAO İstanbul Liman İşletmesi' ne devredildi.
. 1 Temmuz 1933 tarihinde Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi yerine Münakalât Vekaleti Devlet Deniz Yolları ve Limanları İşletmesi'ne devredildi.
. 1 Temmuz 1939'da Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü hizmetine devredildi.
. 1 Mayıs 1944'te tekrar Deniz Yolları'na, 1 Mart 1952'de Denizcilik Bankası TAO İstanbul Liman İşletmesi'ne devredildi.
. 1974 yılında 63 yaşında hizmet dışı bırakıldı ve özel sektörde geçirdiği tadilat ile ana makinesi sökülüp yerine Skoda dizel makine monte edildi ve "Kartal II" adı verildi.
. 2015 yılında tam 104 yaşında hurdaya çıkartılarak Tuzla'da bağladı.
. 2017 yılından itibaren gönüllü bir grup tarafından Mustafa Kemal Paşa 13 Kasım 1918 günü Haydarpaşa Garı'ndan Sirkeci'ye "Kartal" römorkörü ile geçti denilerek müze gemi olması için onarımı gerçekleştirildi.. Ancak; o tarihte "Kartal adlı eski bir askeri istimbot" olmadığı gibi, "Kartal" isminde bir römorkör de yoktu. Ait olduğu ileri sürülen Fransız şirketinin İstanbul'daki direktörü durumundaki S.Pandermalis idi. Ortaklardan ikisi Eugene Evgenides ve Leonidas Zarifis (Babası Yorgo Zarifi'ye Sultan II. Abdülhamid - Reaya ol, seni vazir yapacağım demesine rağmen Rum banker Yunan vatandaşlığından çıkmayı reddetmiştir) Osmanlı reayası sayılan fakat Yunan vatandaşı olan bir müteşebbistiler. (Bkz-Eugene Evgenides-Evgenidion Foundation, Atina / Yunanistan).

Compagnie Française de Remorquage, de Pilotage et de Sauvetage'e ait "Paris", "Liverpool", "Odessa", "Ron", "Castor", "Pollux", "Helesponte", "Triumphant" isimli römorkörler İstanbul, Gelibolu gibi bölgelerde yedekleme yapıyorlardı.

Mustafa Kemal Paşa Harbiye Nezareti emriyle gönderilen Askerî Sevkiyat Şubesi'ne ait bir motör ile Sirkeci'ye geçmiştir!

Yıldırım Ordusu Grubu ile Yedinci Ordu Karargahı lağvedilince, Yedinci Ordu Komutanı bulunan Mustafa Kemal Paşa Harbiye Nezareti emrine alınmıştır. Mustafa Kemal Paşa 13 Kasım 1918 günü İstanbul'a geldiğinde Mustafa Kemal Paşa, Yaveri Cevad Abbas'ın hatıratında ifade ettiği üzere Askerî Sevkiyatın bir köhne motoru ile Sirkeci'ye geçmiştir. Bu bilgi haber olarak Minber Gazetesi'nde de mevcuttur.[101]

Atatürk'ün vefatı sonrasında Yaveri Cevad Abbas Gürer Derince'de yarı harap haldeki evine çekilmiş ve Atatürk'ün ebedî ufulü ile derin ve acıklı günleri, Derince'de büyük tabiatla , o mutlak hâkimle baş başa kalarak ruhî mücadelesinin yenilgisine kimseyi tanık yapmamak istemiştir. 1939 yılı Aralık ayının yağmurlu, sisli, soğuk onuncu günü akşamı yarı harap evine bağlı telefonla Derince Tren İstasyonu'nda bir misafiri olduğunu öğrenmiştir. Bu misafir Son Posta Gazetesi'nin genç muhabirlerinden Sabih Alaçam'dır.

Misafir buyur edilmiş, geceyi Cevad Abbas'ın misafiri olarak geçirmiş ve ertesi sabah kendisinden Mustafa Kemal Paşa'ya ait anılarını anlatmasını rica etmiştir. Cevad Abbas (Gürer) anılarını ilkkez 1938 yılında Son Posta Gazetesi muharirine anlatmış[102] ve anıları bu gazetede neşredilmiştir. Ayrıca anıları 1939'da İstanbul Halk Basımevi tarafından "Ebedî Şef Kurtarıcı Atatürk'ün Zengin tarihinden birkaç yaprak" başlığıyla neşredilmiştir ki bir nushası arşivimdedir. Bu eserin 164'cü sayfasından itibaren 13 Kasım 1918 günü şöyle anlatılmıştır; *"Sadrazam Mareşal İzzet telgrafında diyordu ki; (badessulh arkadaşlığımız eltaf-ı sübhaniyeden mamuldur- Barıştan sonra arkadaşlığımız Allah'ın lütfuyla olur). Bugün bu cevabı tahlile girişmeyeceğim. Ancak şu kadarını söylemek istiyorum ki, Atatük'ün Kilikya'yı ve Kilikya hudutlarını dahi bilmeyecek kadar gaflet göstermiş olan Sadrazamla Adana'dan makine başında saatlerce süren yazışmalarına şahit olmuştum.*

Atatürk bütün samimiyetiyle kolayca ağlayan fakat ağladıktan sonra en müsterih (rahatlamış) bir vücut

[101] Mütarakede Atatürk, Anlatan Cevat Abbas, Söyleşiyi kaydeden: Sabih Alaçam, Son Posta Gazetesi, 20 Birinci Teşrin 1938 / 20 Aralık 1938, Sf. 1, 8,18 ve bu söyleşi bir ay hergün devam etmiştir.

gibi hemen oturduğu yerde uyuyan Sadrazam Mareşal İzzet'in devletin bulunduğu vaziyet hakkında aydınlatmaktan kendisini alamıyordu. Fakat her defasında aldığı cevaplar pek sudan ve aldatıcı idi. En nihayet Atatürk'ün kişiliği ortaya çıkan bu hükümetin sayılı günlere bağlı olduğunu ve pek yakında Vahdettin tarafından atılacaklarını da Sadrazama bildirmekle vicdanî vazifesini yaptı.

Fakat boş durmayı hiçbir zaman âdet edinmemiş ve cephede vazifesi kalmamış olan Mustafa Kemal uzakta kalmaktansa Yıldırım Orduları Kumandanlığından istifa etmiş, zayıf da olsa Mareşal İzzettin hükümetini İstanbul'da girişeceği faaliyet ile yaşatmayı; yapacağı işlerin birincisi olarak saymıştı. İstifası kabul olundu. Fakat Mareşal İzzet'in hükümetinin desteklenmesine yetişemedi. İstanbul'a geldiğimiz günü hiç unutmuyorum. Şehrin çok hazin b ir hali vardı. İstabul düşman donanmalarının limana girmeleri felaketinin matemini tutuyor. Bu büyük matemine Mustafa Kemal Paşa'yı da ortak ediyordu (kitapta Atatürk yazılıdır).

Atatürk ile ben askerî sevkiyatın bir köhne motoru[(102)] ile deniz ortasında yaslanan bu çelik ormanının içinden geçiyorduk. Atatürk'ün zarif dudaklarında"Geldikleri gibi giderler" cümlesini işittiğim zaman, mütarekenin doğurduğu derin ve elemli ümitsizliği derhal unutmuştum. Cevabımda aceleci davrandım. (Size nasip olacak, siz bunları kovacaksınız paşam) dedim. Gülümsedi, aziz başının içinde belirmeye başlayan vatanı kurtarma planlarını bir an için yeniden geçiriyor gibi daldı.Sonra (Bakalım) dedi."

O tarihte "Kartal" isimli bir römorkör de yoktu!

Ayrıca Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Başkanlığı'nın bana sayfa belirterek işaret ettiği eserlerde de Enterprise isimli bir Fransız römorkörünün adı geçmemektedir.[(103)]

Olmayan Kartal römorkörünü Kurtuluş Savaşının ilk işaretinin verildiği römorkör diye takdim eden anlayışın sahipleri, tüm iyi niyetine karşın tarihî gerçeklerin ancak belgelerle doğru olabileceğine önem vermemeleri nedeniyle "Anadolu'dan gelen Atatürk, 13 Kasım 1918 tarihinde işgal altındaki İstanbul Boğazı'ndan geçerken düşman gemilerine bakıp, 'Geldikleri gibi giderler' diyerek Kurtuluş Savaşı'nın ilk işaretini Kartal istimbotunun güvertesinde vermişti." gibi vahim bir yanılgıya neden olmuşlardır. O tarihte "Kartal" isimli bir römorkör de yoktu!

---

(102) Cevad Abbas (Gürer); "Ebedî Şef Kurtarıcı Atatürk'ün Zengin tarihinden birkaç yaprak" İstanbul Halk Basımevi,1939; Sf. 164-165;
-Turgut Gürer; "Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer", Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017.
- Hikmet Bayur : "1918 Bırakışması Sırasındaki Tinsel Durum ve Mustafa Kemal'in İki Demeci", Belleten T.T.K., Cilt: XXXII, Sayı: 128, s.479-497, Ekim 1968, S.179.
- Hikmet Bayur: "Atatürk Hayatı ve Eseri", Güven Basımevi, Ankara, 1963, S.188.
- Sadi Borak; "Atatürk", Başak Kitabevi, İstanbul, 1973179-180.
- Sabahattin Selek; "Millî Mücadele (Ulusal Kurtuluş Savaşı)", Cilt: I, Ağaoğlu Yayınevi, İstanbul, 1970,S.76.
- Rauf Orbay; "Rauf Orbay'ın Hatıraları", Yakın Tarihimiz Dergisi, Cilt: 1-4, Sayı: 1-52, 1962-1963, S.400.
- Enver Behnan Şapolyo; "Kemal Atatürk ve Millî Mücadele Tarihi", Üçüncü baskı, Rafet Zaimler Yayınevi, İstanbul, 1958,S.272-273.
- Mahmut Goloğlu; "Türkiye Cumhuriyeti (1923)", Başnur Matb., Ankara, 1971, S.120
- Andrew Mango; "Atatürk", Sabah kitapları, İstanbul, 2000,S.193.
- Enterprise 1839:Iron Paddle Tug. 92 grt. 40nhp ;1839 Operating Thames 1859 at Dover. 3-1862 Rescued crew from rigging of schooner Joseph Jackson aground on Black Tail Spit. 2-1879 Towed schooner Ocean Queen off Gull Sand and into Ramsgate.
-Enterprise 1856: Built as Wonder, 1856 by John Thompson, Rotherhithe. Wood Paddle tug. L87.5'. B17.1'. D8.7'. 82grt. 23nrt. 36nhp 2cyl side lever steam engine. ON10160.
1856 Delivered to William J Thomas & others, London. 1868 Owner W J Thomas, Gravesend. 1875[by] Owner George Thomas, Gravesend. 1875 Sold to Paul Bonta, Milton. 1877 Renamed Enterprise. 1882 Sold to George Petrie, Middlesbrough. 1910 Owners Watkins Petrie Ltd, London. 1912 Scrapped.
-Enterprise 1859:Built 1859 By C. Lungley & Co., Deptford Green. Iron Paddle Tug. 147 grt 55 nrt. L114.8 ft B19.2 ft D9.9 ft 70nhp C2cyl (23 & 46 x 30ins) by J. Stewart, Blackwall. ON27216.C 18-3-1859 Delivered to Roxberry, Martin, Stobart et al, Gravesend. 5-3-1872 Sold to F Xavier Lapersonne, Le Havre, renamed JEAN BART. 7-3-1872 Departed Gravesend for Le Havre. 19-10-1881 Collided with coastal packet VILLE DE CAEN in Le Havre outer harbour; both vessels sank; later raised. 1891(?) Owner Société Havraise de Remorquage, Le Havre. 4-1894 for sale. 1899 Converted to barge.
-Enterprise 1885: Built 1885 by Hepple & Co Ltd., North Shields. Iron paddle tug. L118.4'. B19.7'. D10.2'. 157grt. 480ihp 2cyl compound steam engine by builder. ON89665 Callsign KNFQ.1885 Delivered to John Mitchell, Elizabeth Martin et al, London. 1885 Owners Elizabeth Martin, John Mitchell, Thomas Martin & others, Gravesend. 1891 Owners Enterprise Tug Ltd (Thomas C. Coggins), Liverpool. 18?? Owners The Liverpool Steam Tug Co Ltd., Liverpool. 1918 Owner David Lewis Griffiths, Liverpool. 1921 Owners The West Coast Towage & Salvage Co Ltd (David L Griffiths), Liverpool. 1924 Scrapped at Tranmere. Kaynak: Early Steam Tugs Arşivi.

(103) Bernd Langensiepen – Ahmet Güleryüz; "Ottoman Steam Navy 1828 - 1923" Denizler Kitabevi, 2014.



SON POSTA — Birincikânun 20

Atatürkle 24 sene

Mütarekede Atatürk

Adanadan İstanbula geldiğimiz gündü. (Askerî sevkıyat)ın köhne bir motörile Haydarpaşadan İstanbula geçiyorduk. Liman düşman gemilerile dolu idi. Bu çenk ormanının içinde yol alırken Atatürk ağır ağır mırıldandı: "Geldikleri gibi giderler"

Anlatan: Cevad Abbas

Mustafa Kemal Paşa'nın yaveri Cevd Abbas 20 Ocak 1936 tarihli Son Posta Gazetesi'nde "Atatürk'le 24 sene" başlıklı hatıratında Mütarekede Atatürk"ü anlatırken, şöyle diyordu; "(Askerî Sevkiyat)' ın köhne bir motoru ile Haydarpaşa'dan İstanbul'a geçiyorduk."

Dört yıl geriye gidersek; 1914 devamında yabancılara ait römorkörlere seferberlik adına elkonulmuş ve Donanma emrine verilmiştir. Bu römorkörler; *Yenikapı*, *Mesut*, *Samsun*, *Menderes (Ex- Semender)* , *Sürat*, *Katerin*, *Muha*, *Kurt*, *İğtinam*, *Gazal (Underwriters)*, *Memo*, *Express*, *Fatihiye (Futijy)*, *İstanbul*, *France*, *Bordeaux*, *Maggie Grech*, *Bospordok*, *Mary Louise*, *Lutèce*, *Eole*, *Paris*, *Liverpool*, *İstinye*, *Foça*, *Elena*, *Cemil*, *Gürcistan*, *Bayraklı*, *Şevkiyat*, *Bornova*, *Dofen*, *Maltepe*, *Sa'na*, *Alemdar (Danmark)*, *Abdül Kadir*, *Arslan*, *Süleymaniye*, *Leonida*, *Menfaat isimli römorkörlerdi*. *Ayrıca*, *Boyana*, *Çatalca*, *Oltanica*, *Suda*, *Şeref Nüma*, *Ereğli*, *İslahat*, *Marmara*, *Nüzhet*, *Alos*, *Fazılillah*, *Kasım Paşa*, *Fındıklı*, *Kabataş*, *Medvet Resan*, *Cibali*, *Rusçuk*, *Tophane* isimli römorkörler su tankeri veya su deposu olarak kullanıldılar.[104]

Bu listede yeralan römorkörlerin bir kısmının adı değiştirilmiştir, birkısmının ise ismi aynen bırakılmıştır. 1914 listesinde Enterprise isimli bir römorkör yoktur. Fransız Cie. De Remorquage de Pilotage et de Sauvetage, S.Pandermaly filosunda elkonulan römorkörler; "Lutéce, Eole, Paris, Liverpool, France, Stamboul (İstanbul)'dır. Bu süreçte isimleri değiştirilmemiştir! Kaynak eserde 1914 yılı olarak belirtilen listede yeralan bazı römorkörler 1914 öncesine aittir ve bu listede olamamaları gerekir. Örneğin "Menderes" adı verilmiş olan römorkörün ilk adı "Semender" idi ve Bowling, Scott & Sons inşa idi. İlk armatörü ise; Glasgow'da kurulu John Stewart & Walter Fulton firmasıydı. Römorkörü İstanbul imanında yedekleme yapmak üzere planlamıştı. Ağustos 1911'de Osmanlı Donanması adına satın alındı ve "Menderes" adı verildi. Bu römorkör 1 Mayıs 1912 tarihinde Akbaş açıklarında mayın döşeme çalışmaları sırasında batmıştır. Clyde Built kaynak arşivi, hataları ortaya çıkartmaktadır. 1914 ve devamında başlığı ile verilen listede yeralmasına rağmen bu römorkör 1912'de batmıştır! Lloyd's Register of Shipping 1921-22 ve 1922-23 ciltlerinde bu römorkörlerin yeniden Cie. De Remorquage de Pilotage et de Sauvetage, S.Pandermaly filosunda yeraldığı kayıtlıdır. İstanbul'un işgalini takiben elkonulan deniz araçları da İtilaf Devletleri tarafından sahiplerine iade edilmiştir.

Haydarpaşa Tren İstasyonu 13 Kasım 1918 günü ne haldeydi?

Haydarpaşa Garı'nın ve çevresinin müthiş denecek derecedeki harabiyetinden bir yıl sonra Mustafa Kemal Paşa 13 Kasım 1918 günü, trenle Haydarpaşa'ya vardığında, Haydarpaşa Garı yapılabilen enkaz kaldırmalarına rağmen, yine de harabe haldeydi.

Alman Mimar Otto Ritter ve Helmuth Cuno'nun eseri olan Haydarpaşa Garı ve çevresi İngiliz vatandaşı Gizli Servisi (SIS)'inden soyadını gizlemek amacıyla değiştirilmiş George Roupin isimli bir Ermeni Doktor'un civardaki cephaneliklere yerleştirdiği dinamitlerin ateşlenmesi sonucu 6 Eylül 1917 günü cephaneliklerin birbiri ardından infilakı ile havaya uçmuş, tamamiyle harabe haline gelmiş, nice asker şehit düşmüş veya yaralanmıştır.[105]

[104] Nigel West; "Historical Dictionary of World War I, Intelligence", Rowmand & Littlefield, U.K. yayını, 2014; "Haidarpasha Explosion; Sabotage was suspected from the start, however nobody claimed responsibility. However in June 1934 Blackwood's Magazine published an article entitled 'A bow with two strings' that attributed the incident to a clandestine operation conducted by a Secret Intelligence Service (SIS) volunteer agent identified as an Irish Armenian doctor named George Roupin [the surname is probably a cover name as it has a French feel]. Apparently a German secret document, recovered from a fire at a headquarters at Kreuznach, had indicated a planned Turkish offensive and pinpointed the munitions at Haidar Pasha as the site where the necessary weapons and explosives were being assembled." S. 116.

[105] Dr. Fethi Tevetoğlu; "Atatürk'ün Güvendiği Bir kişi, Doktor Râsim Ferid Talay", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Sayı: 21, Cilt: VII, Temmuz 1991, S.632-633.



Haydarpaşa İstasyonu ve çevresi, İngiliz Gizli Servisi (SIS) ajanı ve takma soyadıyla George Roupin isimli bir Ermeni doktorun cephaneliklere yerleştirdiği dinamitlerin infilakı sonucunda yanmış ve tüm binalar harabeye dönmüştür. (Sağda) 6 Eylül 1917 sabotajı sonrasında Haydarpaşa İstasyonu'nun hali! Kaynak: Levantine Heritage.



Kartal Römorkörü adı nereden çıktı?

Yanılgılara neden olan imza sahiplerine ilk örnek olarak "Büyük Türkçü" olarak tanınan, bir süre Cumhuriyet Senatosu Senatörlüğü yapmış Dr. Fethi Tevetoğlu'nun 1991 tarihli bir makalesindeki[106] anlatımı şöyle; "*7 Kasım 1918 günü VII. Ordu Karargahı'nın lağvedilmesinden sonra Başkent'e dönmek üzere yıla çıkan Mustafa Kemal Paşa, 10 /11 Kasım (1918) günü Adana'dan hareket eder ve 13 Kasım 1918 Çarşamba günü saat 12.45'te İstanbul'a varır. Bir askerî müfreze tarafından törenle karşılanan Mustafa Kemal Paşa'yı Haydarpaşa Garı'nda Dr. Râsim Ferid Bey beklemektedir.*

İngiliz, Fransız, İtalyan ve Yunan gemilerinden oluşan Marmara'yı doldurmuş 61 parçalık düşman filosu da o gün, Haydarpaşa önünden geçmekte ve karaya bir miktar asker çıkartmaktadır. Mustafa Kemal Paşa ile Dr. Râsim Ferid bu geçişi çok acı düşüncelerle seyrederler. O sırada Mustafa Kemal Paşa: 'Hata ettim. İstanbul'a gelmemeliydim. Ne yapıp yapıp Anadolu'ya dönmenin çaresine bakılmalı'der. Yunan savaş gemisi Averof'un da aralarında bulunduğu düşman donanmasının gösteri geçişi son bulunca, Mustafa Kemal Paşa ve Dr.Râsim Ferid Kartal istimbotu ile Galata'ya geçmektedirler. Limanı dolduran düşman zırhlılarına büyük bir üzüntü ile acı acı bakan Mustafa Kemal Paşa yanında bulunan Dr.Râsim Ferid ve Yaver Cevad Abbas Beylere şunu söyler; 'Geldikleri gibi giderler.'

Dr. Fethi Tevetoğlu 1918 tarihinde "Kartal" isimli bir römorkör olmadığını bilmiyor olmalıdır ki, bu konuda çalışma yapacaklara kendi hatalı ifadesinin yayılmasına neden olmuştur. Ayrıca bu römorkör hakkında belge, kaynak göstermesi beklenirdi. Geniş bir bilgi taması yaptım; bu konuyla doğrudan veya dolaylı olarak yazılmış başka hiçbir eserde, makalede, tezde böyle bir yanılgıya tanık olmadım. Ortada müthiş bir yanılgı vardır ve bu yanılgı ileriki yıllarda doğru gibi kopyalanmıştır! Mustafa Kemal Atatürk'ün sözleriyle "*Tarih yazmak, tarih yapmak kadar mühimdir. Yazan yapana sadık kalmazsa, değişmeyen hakikat insanlığı şaşırtacak mahiyet alır.*"

12-13 Kasım 1918 günlerine isabet eden olayları özetle nakledelim;[107] "12 Kasım 1918 günü Uzunköprü'den İstanbul'a gelen Fransız müfrezesinden birkaç subay bir gün sonra savaş sırasında Osmanlı Devleti tarafından ganimet olarak ele geçirilmiş olan M. Ojier'e ait üç römorköre zorla Fransız bayrağı çekmişlerdir.[108] Osmanlı Hükümeti ve Genelkurmayı buna tepki gösterememişti. Çünkü bir sonraki gün büyük bir müttefik donanmasının geleceği haber verilmişti 13 Kasım 1918 tarihinde yerel saat sabah sekizde öncü 4 İngiliz torpidosunun ardından donanma komutanı Calthorpe'un içinde bulunduğu "Superb Dretnotu" ve onları takiben 61 parçadan oluşan büyük bir Müttefik Donanması Dolmabahçe Sarayı'nın önünden geçerek İstanbul'a demir atmıştı. Kabataş, Ortaköy, Beşiktaş, Kadıköy, Haydarpaşa, Fenerbahçe açıkları bir anda düşman gemileri ile dolup taşmıştı. İstanbul'a gelen bu donanmayı İtilaf Devletlerine ait iki uçak havadan desteklemişti. Osmanlı Genelkurmayı'na göre bu donanmada 15 muharebe gemisi, 11 kruvazör, 29 muhrip ve 6 denizaltı bulunmaktaydı. Yine dönemin kaynaklarına göre bu donanma 22 İngiliz, 18 Fransız, 17 İtalyan ve 4 Yunan gemisinden ibaretti. Aynı gün gemi sayısı 73'ü bulmuştu. Birkaç gün içerisinde gemi sayısı 167 olmuştu.13 Kasım 1918'de karaya 2,616 İngiliz, 540 Fransız, 470 İtalyan olmak üzere toplam 3,626 asker, General F.M. Wilson'un kumandasında çıkarılmıştı. Wilson bu birliklerin işgal tasavvuru ile değil askeri harekat için İstanbul'a geldiklerini bildirmişse de işgal kuvvetleri İstanbul'un faklı noktalarına dağıtılmışlardı. İngiliz birlikleri Beyoğlu'nu ve Haliç'in kuzeyinden itibaren Karadeniz Boğazı'nın Rumeli tarafını, Fransız birlikleri İstanbul-Çekmece hattı ile bu bölgeden itibaren Marmara Denizi'nin Rumeli tarafını,

---

[106] Abdurrahman Bozkurt; "İtilaf Devletlerinin İstanbul'da İşgal Yönetimi" T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilimdalı Doktora Tezi, 2009.

[107] Sina Akşin: İstanbul Hükümetleri ve Milli Mücadele (Mutlakıyete Dönüş 1918- 1923), c.I., İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, s.228.

[108] Lloyd's Register of Shipping 1918-1919. Osman Öndeş Arşivi. Tyne Built Tugs & Ships;Thames Built Tugs; Pre-war Admiralty service - Fleet tugs; Dockyard & Harbour tugs, including purchased ... Built 1911, 323grt. ... Enterprıse, dockyard tug, Enterprise-class.

İtalyan birlikleri ise İstanbul'un Anadolu yakası ile Marmara Adalarını işgal etmişlerdi. İngilizler Harbiye Mektebi'ni, Fransızlar İstanbul'daki Şehremaneti binasını, İtalyanlar ise Nişantaşı'nda Cevdet Paşa Konağı'nı işgal ederek karargah olarak kullanmaya başlamışlardı. Böylece İstanbul fiilen işgal edilmişti. 15 Kasım 1918 tarihinde İtilaf Devletleri Donanma Komutanlığı ile İstanbul Boğaz Komutanlığı arasında yapılan bir antlaşma ile Boğazlardaki müstahkem mevkilerin İtilaf Devletlerine teslim edilmesini öngören bir protokol hazırlanmıştı. Yapılan protokol gereği İtilaf Devletleri askerleri yalnızca müstahkem mevkileri işgal edeceklerdi. Aynı gün İstanbul'da müstahkem mevkileri işgal eden Müttefik kuvvetleri İstanbul'a dağılarak şehrin belirli bölgelerini işgal etmeye başlamışlardı. Böylece İstanbul fiilen İtilaf Devletlerinin işgali altına girmişti."

Bu tarihte Bahriye Nazırı Ali Rıza Paşa'dır (11 Kasım 1918 – 4 Mart 1919). 14 Mart 1919 - 2 Nisan 1919 aralığında Mehmed Şakir Paşa ve Nisan - Temmuz 1919 aralığında Sultan Vahdeddin'in Seryaveri Ahmed Avni Paşa Bahriye Nazırı olarak görev yapmıştır.

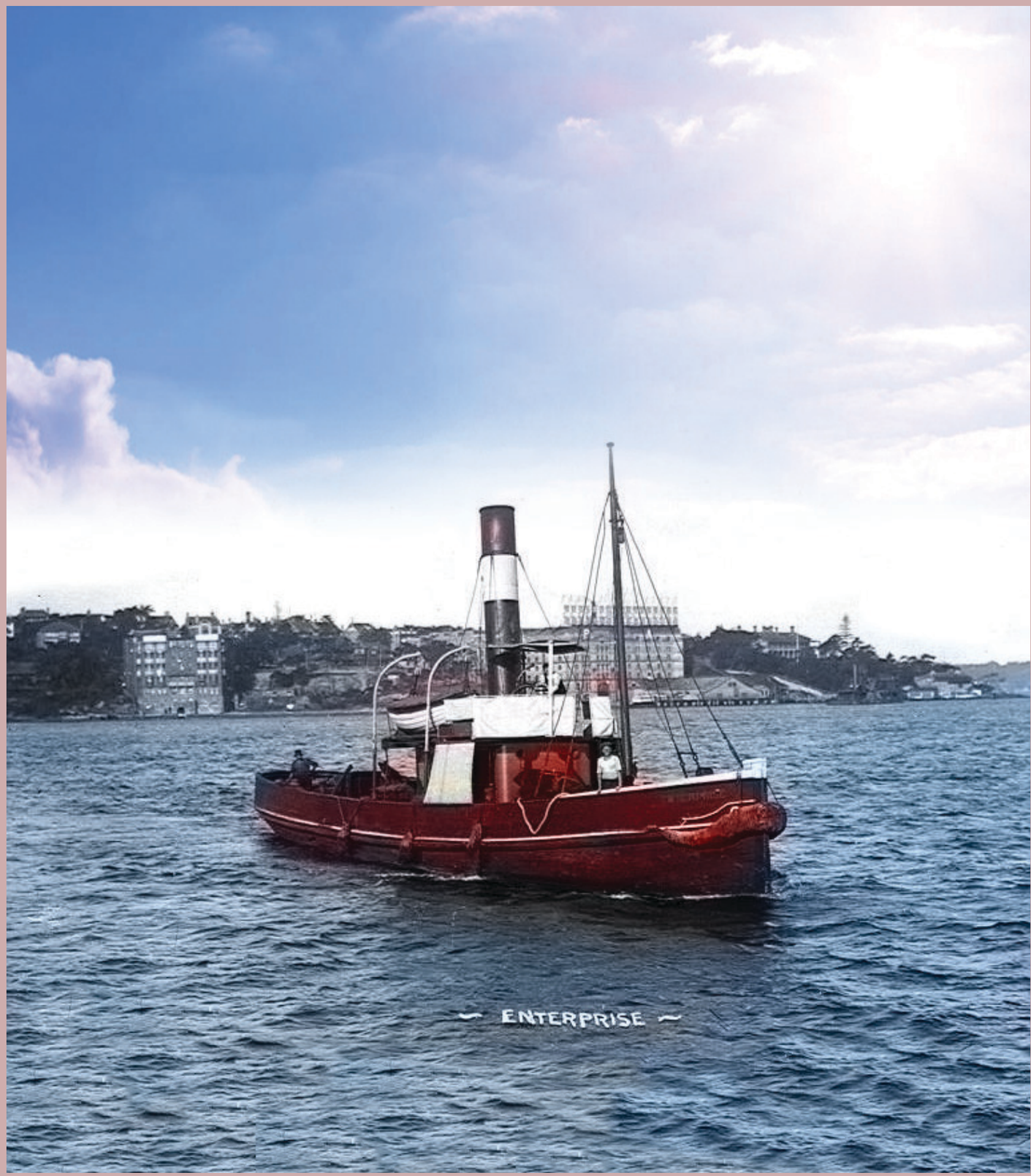
Osmanlı Donanması'nda 1914 - 1918 yılları döneminde "Enterprise" isimli bir römorkör yoktu

Lloyd's Register of Shipping kayıtlarına göre, "Enterprise" ismini sahip römorkörlerden 1856 yılında "Wonder" adıyla Rotherhithe'den John Thompson adına inşa edilen "Enterprise" isimli römorkör ahşap gövdeli ve yandan çarklı idi.1877'de adı "Enterprise" olarak değiştirildi. 1912'de sahibi Londra merkezli Watkins Petrie tarafından hurdaya çıkartıldı. 27 Kasım 1894 tarihinde South Shields, JP Rennoldson & Sons tersanesinde inşaatına başlanan 162 Kızak No.'lu sac gövdeli "Enterprise" isimli römorkör 185grt, 9nrt, Tam boy: 120.8 ft., Genişlik: 22.6 ft., Derinlik: 9.9ft. idi. Aralık 1894'de hizmete girdi. İlk armatörlük firması Preston'dan Mayor & Corporation of Preston idi.1919'da Preston'dan Borough of Preston'a devredildi ve "Enterprise II" adını aldı. 30 Ocak 1931'de Ribble Estuary'de haritalarda kaydedilmemiş bir batığa çarparak battı.

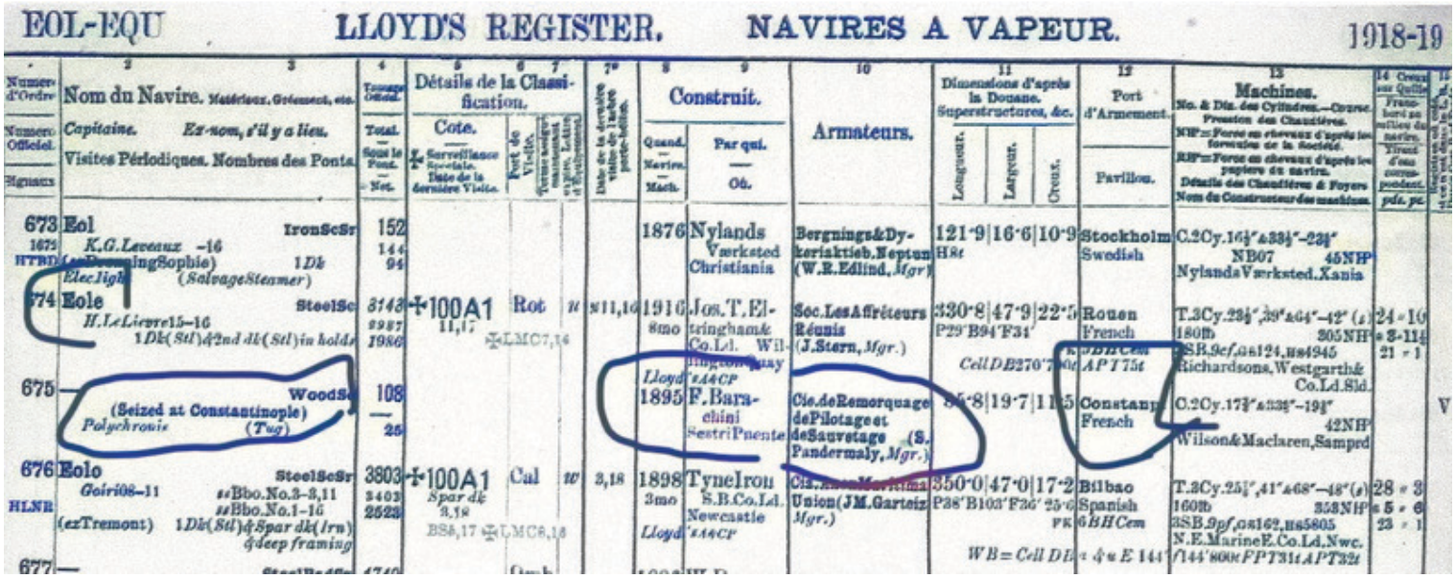
1868 yılında R. J. Blyth, Great Yarmouth'da inşa edilen 31 grt., 40 nhp. güce sahip buharlı pervaneli römorkör "Enterprise" ın ilk armatörü Lambeth'den Richard Cory idi. 1884'de Londra'dan Francis Cory - Wright satın aldı.1887'de Stepney'den George Etheredge satın aldı. 1891'de Woolwich'den Thomas & Sarah satın aldı. 1903'de hurdaya çıkartıldı.

Name	Builder Dimensions Displacement, Hull Speed Complement	Machinery Boiler, Bunkers Engines Armament	Ordered Laid down Launched Trials	Commissioned Decommissioned Afterward
Yenikapı[15]	SA Stabilimento Tecnico Triestino, Trieste			
Mesut[15]	-, -			
Samsun[15]	Scott & Sons, Bowling			
Menderes[16]	Scott & Sons, Bowling			
Sürat[17]	-, -			
Katerin[17]	-, -			
Teshila[17]	-, -			
Muha[17]	-, -			
Kurt[17]	-, -			
İğtinam[17]	-, -			
Gazal[17]	H. Vujik & Zonen, Capelle aan den IJssel			
Memo[17]	-, -			
Express[18]	-, -			
Fatihiye[19]	Scott & Sons, Bowling			
Istanbul[19]	F. Barachini, Sestri Ponente			
France[19]	Cox & Co., Falmouth			
Bordeaux[19]	S. MacKnight & Co., Ayr			
Maggie Grech[19]	Admiralty Dockyard, Sheerness			
Bospordok[19]	-, -			
Mary Louise[20]	J. P. Rennoldson, South Shields			
Lutèce[21]	S. MacKnight & Co., Ayr			
Eole[21]	F. Barachini, Sestri Ponente			
Paris[21]	D. J. Dunlop & Co., Port Glasgow			
Livaerpool[21]	D. J. Dunlop & Co., Port Glasgow			
İstinye[21]	-, -			
Foça[21]	-, Piraeus			
Elena[22]	Guiffray Tersâne, Smyrna			
Cemil[22]	-, -			
Gürçıstan[23]	-, -			
Bayraklı[23]	-, -			
Şevkiyat[23]	-, -			
Bornova[23]	-, -			
Dofen[23]	F. Barachini, Sestri Ponente			
Maltepe[23]	-, -			
Sa'na[24]	-, -			
Alemdar[25]	Helsingør Jernsk & Mark., Helsingør			
Abdül Kadir[25]	-, -			
Arslan[25]	-, -			
Süleymaniye[25]	-, -			
Leonida[25]	J. Readhead & Co., South Shields			

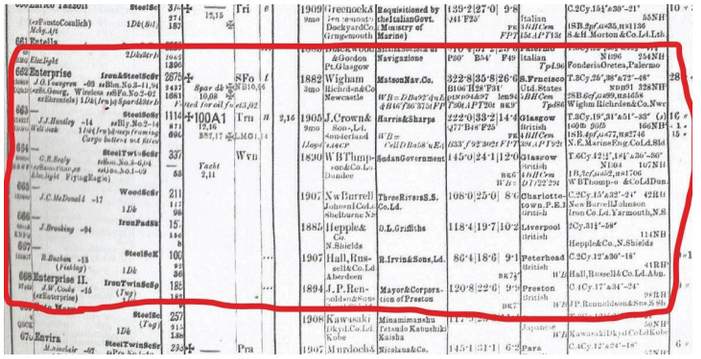
1914 -1918 sürecinde Osmanlı Donanması'ndaki römorkörler. Kaynak: Bernd Langensiepen / Ahmet Güleryüz.



1877 inşa ve 1930'da batmış olan Thames Tug inşa "Enterprise" römorkörü. Kaynak: Early Tug Names, Thames Tugs.UK.


EOL-EQU LLOYD'S REGISTER. NAVIRES A VAPEUR. 1918-19

Lloyd's Register of Shipping 1918-1919 nuhasında Cie. De Remorquage de Pilotage et de Sauvetage, S.Pandermaly filosunda yer alan "Eole" isimli römorkörün İstanbul'da "Seized at Constantinople" elkonulduğu belirtilmekte. Osman Öndeş arşivi.



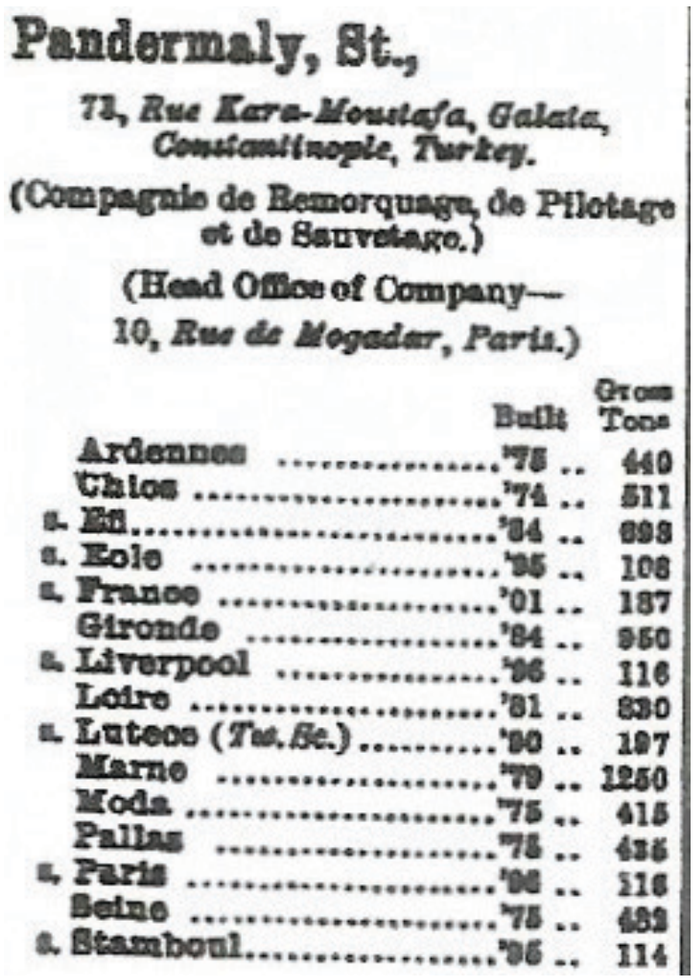
Lloyd's Register of Shipping 1918-1919 'daki Enterprise isimli römorkörler sayfası. Osman Öndeş arşivi.

Üçüncü sıradaki "Enterprise" isimli sac gövdeli römorkörün 22 Eylül 1899 tarihinde South Shields, JP Rennoldson & Sons tersanesinde inşaatına başlandı. 162 Kızak No.'lu römorkör 70 grt, 0 nrt, Tam boy: 70.4 ft., Genişlik: 16.2 ft., Derinlik: 9.3ft. idi. 1899'da hizmete girdi. İlk armatörlük firması York'dan Trustees of the Ouse Navigation idi.1915'de Hull'den William G. Bingham satın aldı. 1916'da Brenford'dan Clements, Knowling & Co.Ltd. satın aldı. 1938'de hurdaya çıkartılarak söküldü. Bu bilgiler British Naval History kayıtlarında, her gemi, her römorkör isimleriyle, tipleriyle, teknik bilgileriyle, hangi bölgede hizmet yaptıklarına dair açıklamalarla listeler halinde bulunmaktadır. Bu arşiv internet üzerinden okunabilmektedir.[109]

Genel merkezi 10 Rue de Mogador, Paris olan Compagnie de Remorquage, de Pilotage et de Sauvetage'in hemen tüm römorkörleri İstanbul, Galibolu gibi bölgelerde çalışıyordu. Bu şirketin başında St. Pandermaly bulunuyordu ve adresi Galata, Kara Mustafa Paşa Sokak No.73 idi. Değil ki, Compagnie Française de Remorquage, de Pilotage & de Sauvetage, Marseilles, Constantinople adına armatörü Osmanlı reayası Rum asıllı müteşebbis St.Pandermalis'in direktörü olduğu bu şirkete ait "Enterprise" isimli bir römorkör yoktu!

Bu şirketin İstanbul'daki ortaklarından Eugene Eugenides ve George Zarifis'in İstanbul'un kurtuluşu sırasında Yunanistan'a ve İsviçre'ye göç (Kaçtıklarını) ettiklerini hatırlatmalıyım! Öylesine yazıldı ki, bu bir gerçekmiş gibi araştırma yaptım ve belgelere ulaştıkça çarpıklığı fark ettim. Bu firmanın filosundaki römorkörler (bazıları kurtarma gemisi) Lloyd's Register of Shipping 1918- 1919

(109) Ali Bozoğlu; "Geldikleri gibi Gidecekler", Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi-"Denizden Merhaba Dergisi", 2018. Gökhan Karakaş; "Kartal İstimbot-Kurtuluş Savaşı'nın Fişeği" Milliyet Gazetesi Kıdemli Muhabiri; Beşiktaş Belediyesi Kent Kültürü Dergisi Bülteni b+, Sayı 29, İlkbahar 2020.



Pandermaly, St.,

71, Rue Kara-Moustafa, Galata, Constantinople, Turkey.

(Compagnie de Remorquage, de Pilotage et de Sauvetage.)

(Head Office of Company—
10, *Rue de Mogador, Paris.*)

	Built	Gross Tons
Ardennes	'75	440
Chios	'74	511
a. Elfi	'84	693
a. Eole	'95	106
a. France	'01	187
Gironde	'84	950
a. Liverpool	'96	116
Loire	'81	330
a. Lutece (Tug. Sc.)	'80	197
Marne	'79	1250
Moda	'75	415
Pallas	'78	435
a. Paris	'96	116
Seine	'75	482
a. Stamboul	'96	114

Compagnie de Remorquage, de Pilotage et de Sauvetage'in sahip olduğu römorkörler arasında "Enterprise" diye bir römorkör bulunmamakta! Kaynak: Lloyd's Register of Shipping 1918-1919., Osman Öndeş arşivi.

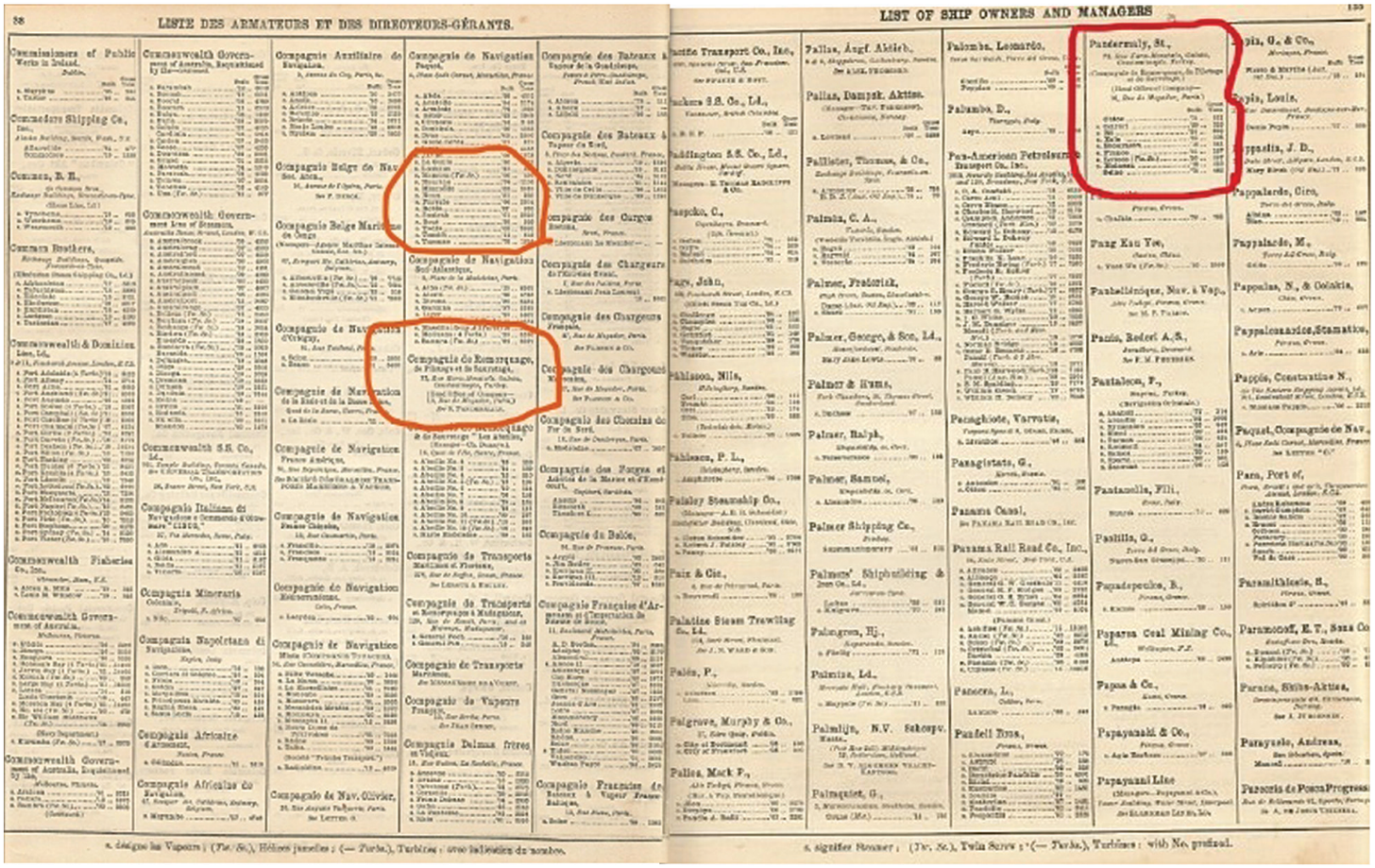
sicil kayıtlarına göre şöyleydi: 1875 inşa 440 grt. "Ardennes", 1874 inşa 511 grt. "Chios", 1884 inşa 693 grt. "Elfi", 1895 inşa 106 grt. "Eole", 1901 inşa 187 grt. "France", 1884 inşa 950 grt. "Gironde", 1896 inşa 116 grt. "Liverpool", 1881 inşa 330 grt. "Loire", 1890 inşa çift pervaneli 197 grt. "Lutece", 1879 inşa 1250 grt. "Marne", 1875 inşa 415 grt. "Moda", 1878 inşa 435 grt. "Pallas", 1896 inşa 116grt. "Paris", 1875 inşa 482 grt. "Seine", 1895 inşa 114 grt. "Stamboul". Compagnie de Remorquage, de Pilotage et de Sauvetage'ın 1921-1922 yılı LR kayıtlarındaki römorkörler arasında yine "Enterprise" isimli bir römorkör yok. Mevcut filosu şöyle:

Chios	1874 inşa	811 grt.
Colibri	1820 inşa	319 grt.
Efi	1884 inşa	698 grt.
Eole	1895 inşa	108 grt.
Etourneau	1818 inşa	341 grt.
France	1901 inşa	187 grt.
Moineanu	1918 inşa	319 grt.
Seine	1875 inşa	485 grt.

"Enterprise - Kartal" ikilemi karşısında römorkörle ilişki olabilecek belgeye dayalı her eseri incelemeye önem verdim. Remzi Kitabevi tarafından yayınlanmış Turan Akıncı imzalı "İşgal" başlıklı eser bunlardan biridir. Sayfa 65'de İstanbul Limanı'nın "12 Kasım 1918- Bahriye Nezareti Tebliği" ara başlığı, 13 Kasım günü 08.00'den saat 14.00'e kadar her türlü tekne trafiğine kapatıldığını duyuruyor. Gerekçesi çok açıktır; İtilaf Devletleri Harp gemileri İstanbul'u işgal etmeye başlayacaklardır! Bu eserin "İstanbul'un Fiili İşgali" başlıklı 67.ci sayfası 13 Kasım 1918- İşgal Donanması İstanbul'da ara başlığı ile işgali anlatır. Mustafa Kemal Paşa, Yaveri Cevad Abbas, yakın dostu Dr. Rasim Ferid ile Haydarpaşa'dır ve eserde Kartal römorkörü gibi bir ayrıntı, tek kelime bile mevcut değildir. Aynı durum Prof. Dr. Nur Bilge Bliss'in Kültür AŞ yayını olan "100. Yılında İstanbul'un İşgal Günleri" başlıklı eserinde de çok doğru olarak mevcut değildir.

Bilgi karışıklığının nedenleri

Daima arşiv kayıtlarını esas alarak araştırma yapmaya devam ettiğimizde, Lloyd's Register of Shipping'den hareket edersek karşımıza Danzig'de kurulu "Werftbetriebsgemeinschaft Klawitter & Co., tersanesi çıkar. Bu tersanenin arşiv kayıtlarını incelediğimizde 383, 384, 385, 386 sicil kaydı ile Osmanlı Seyr - i Sefain İdaresi'ne Boğaz ve Adalar için 1914 yılında inşa edilen 4 şehirhattı (ferry) vapuru inşa ettiği bilgisine ulaşılır. Bu vapurlar; Kınalı, Pendik, Kartal ve sonradan satın alınmayan



LISTE DES ARMATEURS ET DES DIRECTEURS-GÉRANTS.

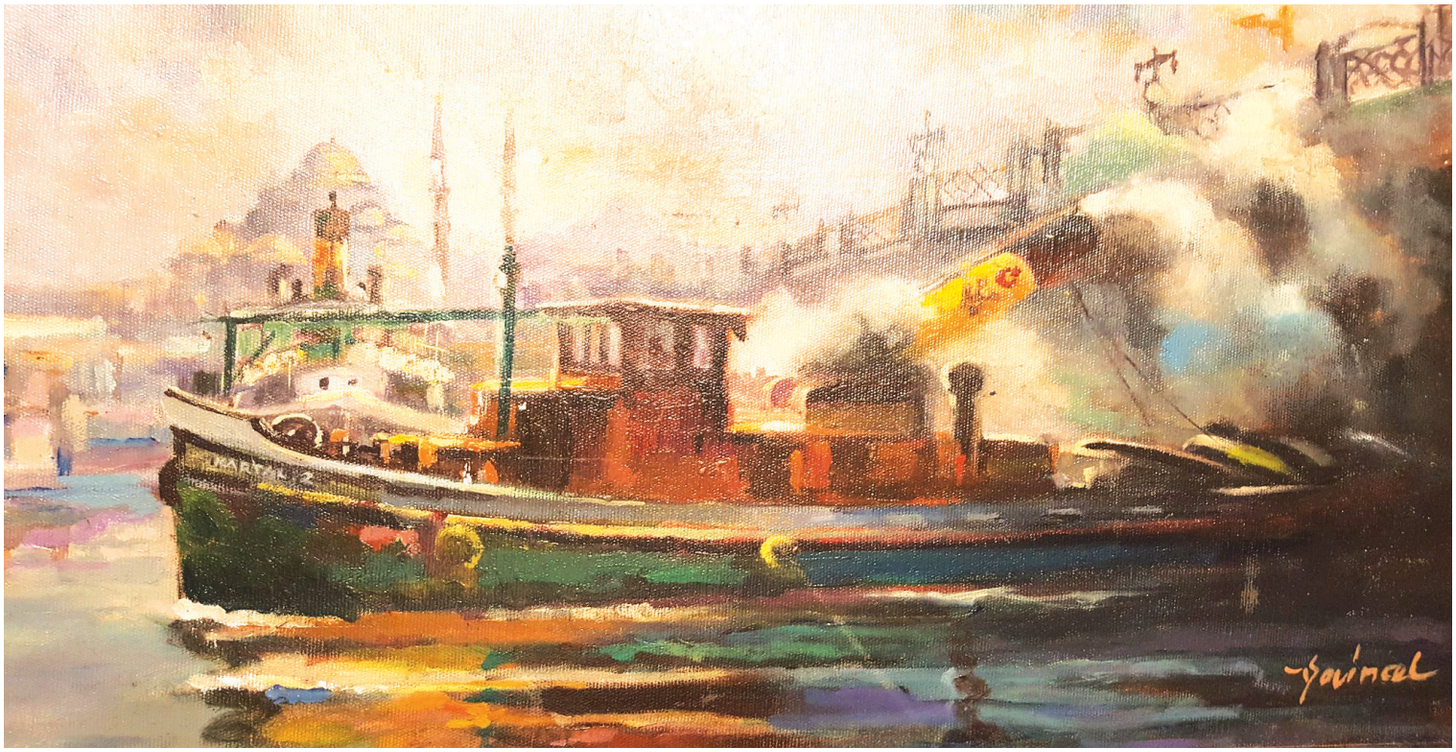
LIST OF SHIP OWNERS AND MANAGERS

Compagnie de Remorquage , de Pilotage et de Sauvetage ve St.Pandermaly; Lloyd's Register of Shipping / List of Ship Owners and Managers.

Bostancı'dır. Ancak sipariş sırasında adı Kartal olan vapura inşaatı devam ederken "Maltepe" adı verilmiştir. Böylece Kartal adı belgede kalmıştır. " Bostancı" adıyla sipariş edilmiş olan vapur da Alman bayrağında kalmış ve "Stettin" adı verilmiştir. Ayrıca, Lloyd's Register of Shipping 1921- 1922 cildinde "Enterprise" isimli bir römorkör mevcut değildir. Nitekim Lloyd's Register of Shipping'de inşa tarihi 1914 olarak verilen sac gövdeli, çift pervaneli 350 grt. olan bir feribotun kaydı (Seyr-i Sefain İdaresi için) mevcuttur. Bu vapur (Şehir hatları) Danzig'de kurulu Werftbetriebsgemeinschaft Klawitter & Co. Tersanesi inşa olarak karşımıza çıkmaktadır ve önceki satırlarda kaydettiğim bilgiyi tekrarlamaktadır Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne ait olan bu vapur Tam boy: 175.5 ft., Genişlik: 25.6 ft. ve Derinlik: 11.5 ft. ölçülerindedir. Danzig, J.W.Klawitter yapımı 6 genişlemeli buhar ana makinesi 130 nhp. güç üretmektedir ve İstanbul limanına tescillidir.

Dr. Fethi Tevetoğlu'na sorulabilseydi.

Hatanın başlangıcı Dr. Fethi Tevetoğlu'nun 1991 tarihli bir makalesindeki *"Mustafa Kemal Paşa ve Dr. Râsim Ferid Kartal istimbotu ile Galata'ya geçmektedirler."* cümlesinde yer almaktadır. Tam tersine, Mustafa Kemal Paşa'nın yaveri Cevad Abbas Harbiye Nezareti'nin Askeri Sevkiyat Dairesi tarafından tahsis edilmiş köhne bir motörle geçtiklerini yazmıştır!



Kartal römorkörü efsanevi hale getirilince, bu haber dalga dalga yayıldı. Eser: Ressam Yalçın Sevinçer'in Kartal II'yi resmeden yağlıboya tablosu.

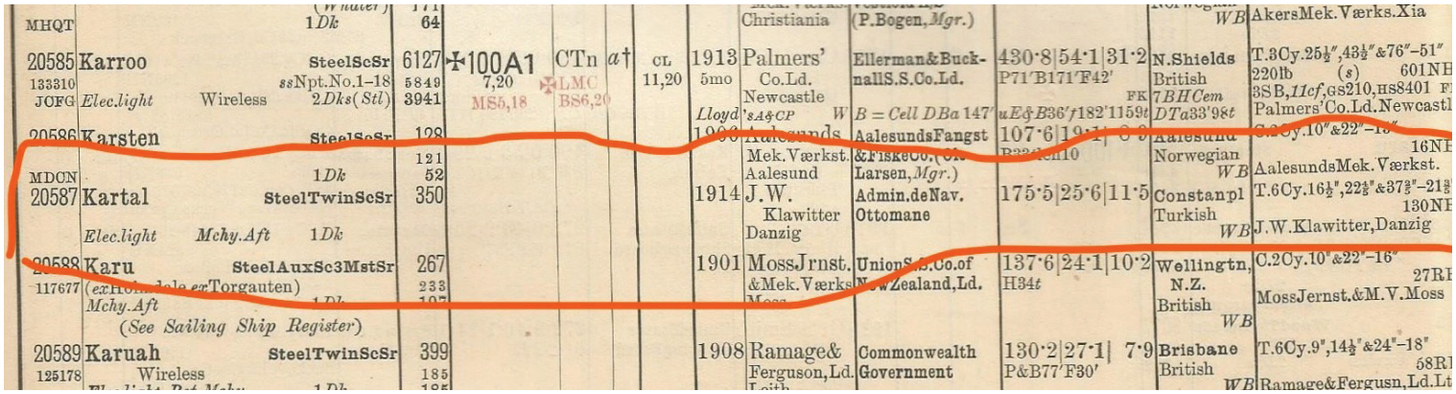
Bunlardan ikincisi; Alev Coşkun'un eserinde Kartal adını Cevad Abbas'ın "Askerî Sevkiyat tarafından tahsis edilen köhne bir.." kelimesini ekleyerek yazmış olmasıdır. Eğer bu cümlenin arşiv kaynağı var ise, yazar tarafından açıklanması gerekir! Alev Coşkun Bey'e bu konuda asistanı Berrin Karadeniz Hanım vasıtasıyla şu mesajı gönderdim ve belge, arşiv olarak bizleri aydınlatmasını istirham ettim. Birkaç kez istirhamımı tekrarladımsa da olasıdır ki cevap vermeye gerek görülmedi.

382					
383	Kinali	ferry	Administration de Nav a Vapeur Ottomane, Istanbul	1914	1954
384	Pendik	ferry	Administration de Nav a Vapeur Ottomane, Istanbul	1914	1955
385	Maltepe ex Kartal	ferry	Administration de Nav a Vapeur Ottomane, Istanbul	1914	1954
386	Stettin ex Bostandje	ferry	German ex Administration de Navigation a Vapeur,	1914	1951

Danzig'de kurulu Werftbetriebsgemeinschaft Klawitter & Co. tersanesi kayıtlarımda yeralan 4 şehirhatları vapuruna ait bilgi. Kaynak: Werftbetriebsgemeinschaft Klawitter & C., Danzig.

Bilgi istirhamında bulunduğum ve 13 Kasım 1918 gününe ait ayrıntılara yer vermiş 29 Mayıs Üniversitesi Tarih Bölümü hocalarımızdan Dr. Öğr. Üyesi Zekeriya Türkmen şöyle cevap gönderdi;

"Saygıdeğer Osman Bey,
Ülkemizde maalesef bilimsellikten ziyade bir büyük bilen olarak algılandığından dedikleri bilimin önüne geçiyor. Diğer bir husus biz her ne kadar tarihimizi seviyoruz desek de bırakın sevmeyi, tarihi yadigârları da mirasyedi olarak har vurup harman savuran bir toplumuz. Belki göçebelikten kalma bir genetik kültürel miras bu... Son yıllarda tarihi objeler, olaylar canlandırma adına gündeme getirilmeye başlandı. ..Her neyse hassasiyetleriniz benim de hassasiyetim. Ancak ipin ucu Nasrettin Hoca hesabı bir lüzumsuzun elinde olunca bu hatalar hep olacak, bunlara karşı çıkanlar da mutlaka bulunacaktır. Keşke tecrübelilerin söylemleri, bilgelerin söylemleri dikkate alınsa da hatalar olmasa.."



MHQT			1 *Dk*	64						Christiania	(P.Bogen, *Mgr.*)			*WB*	AkersMek.Værks.Xia
20585	**Karroo**		**SteelScSr**	6127	✠100A1	CTn	*a*†	CL	1913	Palmers'	Ellerman&Buck-	430·8|54·1|31·2	N.Shields		T.3Cy.25½",43½"&76"–51"
133310			*ss*Npt.No.1–18	5849	7,20	✠LMC		11,20	5mo	Co.Ld.	nallS.S.Co.Ld.	P71'B171'F42'	British		220lb (*s*) 601NH
JCFG	*Elec.light*	Wireless	2 *Dks* (*Stl*)	3941	MS6,18	BS6,20				Newcastle			7*BHCem*	FK	3SB,*11cf*,gs210,HS8401 F
										Lloyd's	*B = Cell DBa* 147'	*uE&B36'f182'1159t*	*DTa*33'98*t*		Palmers'Co.Ld.Newcastl
20586	**Karsten**		**SteelScSr**	129					1900	Aalesunds	AalesundsFangst	107·6|19·1|	Aalesund		C.2Cy.10"&22"–15"
				121						Mek.Værkst.	&FiskeCo.(Ltd.)	B33'6ch10	Norwegian		16NH
			1 *Dk*	52						Aalesund	Larsen, *Mgr.*)			*WB*	AalesundsMek.Værkst.
MDCN															
20587	**Kartal**		**SteelTwinScSr**	350					1914	J.W.	Admin.deNav.	175·5|25·6|11·5	Constanpl		T.6Cy.16½",22⅝"&37⅜"–21⅜
										Klawitter	Ottomane		Turkish		130NH
	Elec.light	*Mchy.Aft*	1 *Dk*							Danzig				*WB*	J.W.Klawitter,Danzig
20588	**Karu**		**SteelAuxSc3MstSr**	267					1901	Moss Jrnst.	UnionS.S.Co.of	137·6|24·1|10·2	Wellingtn,		C.2Cy.10"&22"–16"
117677	(ex Hol... dale *ex* Torgauten)			233						&Mek.Værks	NewZealand,Ld.	H34*t*	N.Z.		27RH
	Mchy.Aft		1 *Dk*	107						Moss			British		MossJernst.&M.V.Moss
	(*See Sailing Ship Register*)													*WB*	
20589	**Karuah**		**SteelTwinScSr**	399					1908	Ramage&	Commonwealth	130·2|27·1| 7·9	Brisbane		T.6Cy.9",14½"&24"–18"
125178		Wireless		185						Ferguson,Ld.	Government	P&B77'F30'	British		58RH
			1 *Dk*	185						Leith				*WB*	Ramage&Fergusn,Ld.Lt

"Kartal" çift pervaneli şehirhatları vapurunun sicil kaydı. Kaynak: 1921-1922 /1922 -23 tarihli Lloyd's Register of Shipping.

Temmuz 2020'de Kültür AŞ tarafından neşredilen "100. Yılında İstanbul'da İşgal Günleri" başlıklı eseri nedeniyle Prof. Dr. Nur Bilge Criss Hanımefendi'ye konuyu ilettim. Olası bir yardımı büyük değer taşıyacaktı. Nitekim Maryland'den lûtfedip şöyle bir değerlendirme yaptı;

"Değerli Osman Öndeş Beyefendi,
Sizinle sanal ortamda olsa da tanıştığımıza çok sevindim. Öncelikle birbirinden kıymetli çalışmalarınızı kutlarım. Size cevap vermeden önce arşivimdeki 1918 yılı İngiliz ve Fransız belgelerine baktım (bunlar 1999'da İletişim Yayınları'ndan basılmış doktora tezim İşgal Altında İstanbul (1918-1923) kitabında kullandığım siyasi/diplomatik/askeri belgeler. Herhalde 1918 yılında Mustafa Kemal Paşa henüz onların gündeminde hiç yer tutmuyor olsa gerek, söz edilmiyor. Sizin de isabetli olarak tespit ettiğinize göre, Yaver Cevad Abbas Bey'e inanmamak için bir neden yok.
"Size bu konuda belki iki katkım olabilir. Bir, Fransızların dillerine ne kadar düşkün olduğunu bilirsiniz, bir balıkçı kayığına bile İngilizce Enterprise adını vermezler - en fazla l'entreprise demeleri neredeyse ilahi emirdir. İkincisi, haydi diyelim bu gereksiz işgüzar kişiler ismi İngilizceye çevirdiler - bunun ötesi Fransız propagandasının ne kadar güçlü olduğundan haberleri yok derim. Keşfettikleri kaynak her ne ise eminim 1921'de Fransa artık Türkler hakkında müthiş olumlu 'charm attack' propaganda girişimlerine başladığı zamandan kalma sahte bir belgedir. Bakın görün o zaman dahi Mustafa Kemal Fransızlara güvendi havasını yaratmak için. Sahte belge üretmekte ustadırlar. Başınızı ağrıtmayayım ama hani şu 'meşhur' Çar Petro'nun Vasiyeti diye ortalara dökülen sahte belge sadece Paris kaynaklı olup Rusya'da bulunmayan ve sırf Napolyon Bonapart'ın istihbarat servisince Osmanlıları Rusya ile çatışmaya sevk etsin diye üretilmiştir. Rahmetli Hocam Roderick Davison bize hep derdi, her bulduğunuz belgenin üzerine atlamayın, sağlamasını yapın diye.
Alev Coşkun'un Samsun'dan Önce Bilinmeyen 6 Ay (Cumhuriyet Kitapları, 2008) kitabında s.39 denen şöyle: (13 Kasım 1918), 'Mustafa Kemal Paşa ancak öğleden sonra Saat 3'e doğru Kartal adlı eski bir askeri istimbotla Sirkeci'ye geçti, oradan doğru Pera Palas Oteli'ne gitti.' Benim en büyük şikayetim, çoğu yazarın mazrufu bir yana atıp zarfla uğraşmaları. Çok mu önemli hangi vasıta ile karşıya geçmiş olması? Neredeyse suyun üzerinden yürüyerek geçti demediklerine şükür diyeceğim. Her şeye rağmen bu tür saçmalıkları düzeltme gayretinizi sonsuz takdirle karşıladığımı bilmenizi isterim."

Buharlı, pervaneli, ahşap gövdeli Yanaşır - (Ex-Eole)

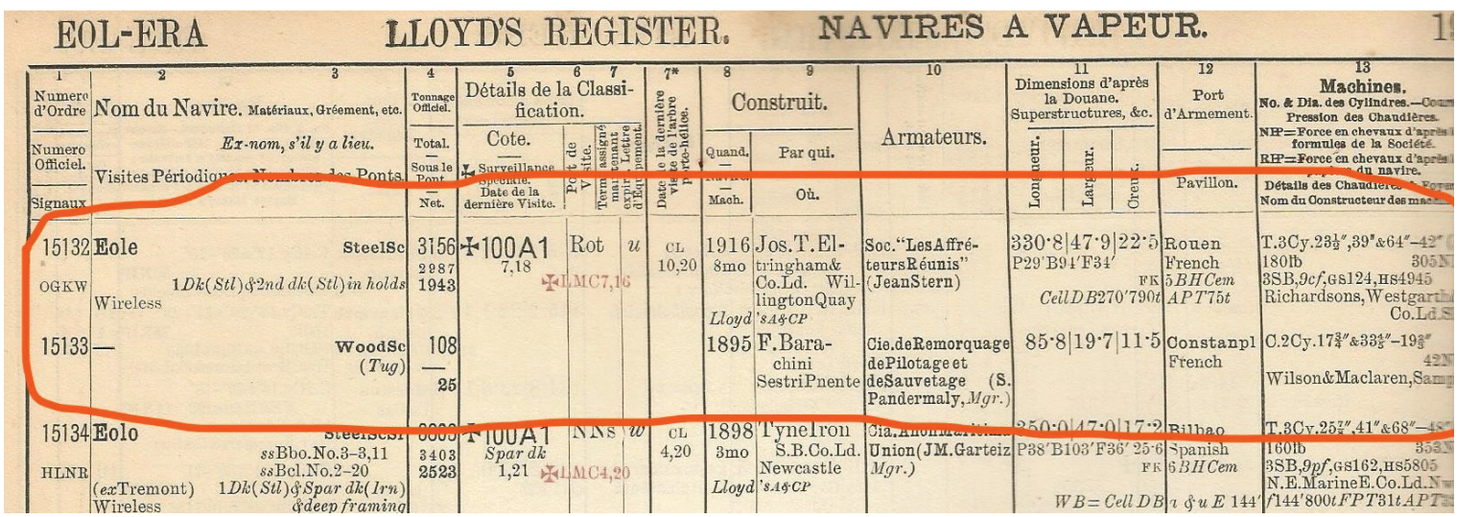
Français Compagnie Remorquage de Pilotage et de Sauvetage Marseille & Constantinople'e ait buharlı, pervaneli ve ahşap gövdeli römorkör "Eole" 20 Mayıs 1895'de F. Barachini, Sestri Ponente tersanesinde inşa edildi. 108 grt., 25 nrt. ve Tam boy: 85.8 ft., 26.13 m., Genişlik: 19.7 ft., 5.97 m., ve derinlik: 11.5 ft., 3.48 m. idi . Wilson & Maclaren yapımı iki genişlemeli ana buhar makinesi 42 nhp. hp. güç üretiyordu ve azami seyir sürati 9 Knots idi. (Official Number: 15133).[110]

1906'da İstanbul Limanında hizmete girdi. O tarihte şirketin direktörü S. Pandermalis idi. Diğerleri gibi Fransız gemi siciline kayıtlı olarak Fransız bayraklı İstanbul limanında yedekleme hizmeti verdi.1912'de İstanbul limanında Kaptan Polychronis römorkör kaptanı olarak görev yapıyordu. Kasım 1914'de Osmanlı Devleti adına elkonuldu ve 6 Ekim 1915'de Çanakkale'de hizmete verildi. Kasım 1918'de Hizmetdışı bırakıldı.

Aralık 1918'de Compagnie Remorquage de Pilotage et de Sauvatage Marseille & Constantinople'e iade edildi. 1923'de elkonuldu ve Zonguldak Ereğli Kömür İşletmesi T.A.Ş.'ye devredildi ve adı "Yanaşır" olarak değiştirildi. 28 Nisan 1937'de Zonguldak Etibank Ereğli Kömürleri İşletmesi T.A.Ş.'ye devredildi. 23 Ekim 1943'de Etibank Ereğli Kömürleri İşletmesi Müesessesi'ne devredildi. 22 Mayıs 1957'de Türkiye Kömür İşletmeleri Kurumu'na devredildi. 1962'de hurdaya satıldı.

Buharlı, sac gövdeli , pervaneli kurtarma gemisi / römorkörü "Paris"

. 1892 tarihinde Londra, Towage & Salvage Co. adına Kızak No. 231 Port Glasgow, D.J. Dunlop & Co. kızaklarında (Başkanı J. Fitgerald) "Paris" adıyla (Official Number: 105886) inşa edildi.
. 116 grt., 33 nrt.,Tam boy: 90.2 ft., Genişlik: 19.1 ft., Derinlik: 8.9 ft. ve 2 genişlemeli buhar ana makinesi Port Glasgow, David. J. Dunlop yapımı idi. Azami seyir sürati 10.5 knots'du.
. 1896'da Française de Remorquage de Pilotage & de Sauvetage S.A, (Başkanı S. Pandermaly-Pandermalis) Marseille adına satın alındı ve Fransız gemi siciline kaydedilerek, Fransa bayrağı ile İstanbul'da hizmet vermeye başladı.
. 1906'da şirket bünyesinde kalmak kaydıyla S.Pandermaly'e devredildi.



EOL-ERA LLOYD'S REGISTER. NAVIRES A VAPEUR.

Numero d'Ordre / Numero Officiel. / Signaux	Nom du Navire. Matériaux, Gréement, etc. Ex-nom, s'il y a lieu. Visites Périodiques	Tonnage Officiel. Total. / Net.	Détails de la Classification. Cote.	Construit. Quand. / Mach.	Par qui. Où.	Armateurs.	Dimensions d'après la Douane. Superstructures, &c. Longueur. / Largeur. / Creux.	Port d'Armement. Pavillon.	Machines.
15132 OGKW	**Eole** SteelSc 1Dk(Stl)&2nd dk(Stl)in holds Wireless	3156 2987 1943	✠100A1 7,18 Rot u ✠LMC7,16	CL 10,20	1916 8mo Lloyd's A&CP	Jos.T.Eltringham& Co.Ld. WillingtonQuay	Soc."LesAffréteursRéunis" (JeanStern)	330·8|47·9|22·5 P29'B94'F34' FK CellDB270'790t	Rouen French	T.3Cy.23½",39"&64"–42" 180lb 3SB,9cf,GS124,HS4945 5BHCem APT75t Richardsons,Westgarth Co.Ld.
15133 —	**WoodSc** (Tug)	108 — 25		1895	F.Barachini SestriPnente	Cie.deRemorquage dePilotage et deSauvetage (S. Pandermaly,Mgr.)	85·8|19·7|11·5	Constanpl French	C.2Cy.17¾"&33¾"–19⅝" 42N Wilson&Maclaren,Samp
15134 HLNR	**Eolo** SteelScSr ssBbo.No.3–3,11 ssBcl.No.2–20 (exTremont) 1Dk(Stl)&Spar dk(Irn) Wireless &deep framing	3403 2523	✠100A1 Spar dk 1,21 ✠LMC4,20 NNs W	CL 4,20	1898 3mo Lloyd's A&CP	TyneIron S.B.Co.Ld. Newcastle	Cia.AnonMarit. Union(JM.Garteiz Mgr.)	250·0|47·0|17·2 P38'B103'F36' 25·6 FK WB=Cell DB	Bilbao Spanish 6BHCem	T.3Cy.25½",41"&68"–48" 160lb 3SB,9pf,GS162,HS5805 N.E.MarineE.Co.Ld. f144'800t FPT31t APT

1921-1922 tarihli Lloyd's Register of Shipping'de Eole römorkörüne ait sicil kaydı.

[110] Eole- Remorqueur - Cie française de Pilotage, Remorquage & Sauvetage (Archives Commerciales de France, No. 131, 2 Pazartesi, 4 Kasım 1931 Çarşamba, Sf. 5.012); Lloyd's Register of Shipping. 1921-22.

. Eylül 1914'de Osmanlı devleti adına elkonuldu.

. Kasım 1914'de "Paris" ismiyle mayın arama botu olarak hizmete girdi.

. Çanakkale'de sahil güvenlik gemisi olarak hizmete alındı.

. Nisan 1919'da S. Pandermaly, "Compagnie Française de Remorquage de Pilotage et de Sauvetage Société Anonyme'e iade edildi.

. 1919'da Karadeniz'de battı.[111]

Buharlı, sac gövdeli, pervaneli römorkör "Omonia"- (Ex- Liverpool)

.1895 tarihinde Londra, Towage & Salvage Co. adına Kızak No. 228 Port Glasgow, David. J. Dunlop & Co. kızaklarında (Başkanı J. Fitgerald) "Liverpool" adıyla (Official Number: 105787) inşa edildi.

. 116 grt., 33 nrt.,Tam boy: 90.2 ft., Genişlik: 19.1 ft., Derinlik: 8.9 ft. ve 2 genişlemeli buhar ana makinesi Port Glasgow, David. J. Dunlop yapımı idi. Azami seyir sürati 10.5 knots'du.

. 22 Kasım 1892'de denize indirildi. 1896'da Londra Towage & Salvage Co Ltd. filosunda hizmete girdi.

. 1897'de Française de Remorquage de Pilotage & de Sauvetage S.A, (Başkanı S. Pandermaly) Marseille adına satın alındı ve "Omonia" adı verilerek Fransız gemi siciline kaydedildi. Fransa bayrağı ile İstanbul'da hizmet vermeye başladı.

. 1906'da şirket bünyesinde kalmak kaydıyla S.Pandermaly'e devredildi.

. 9 Ocak 1914'de Osmanlı Devleti adına elkonuldu.

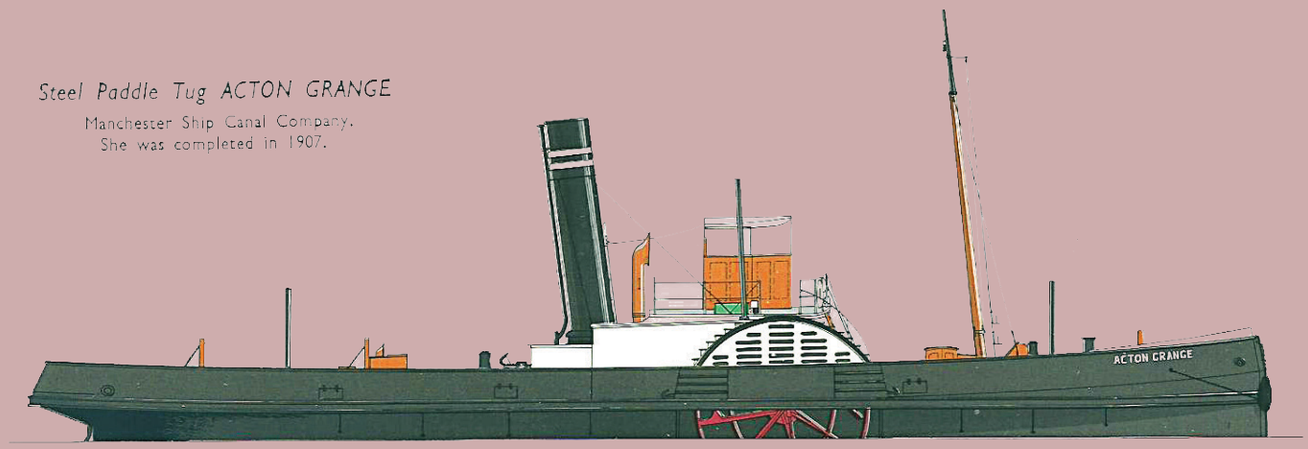


Demir ve zamanla sac gövdeli ve pervaneli römorkörlere rağmen, yandan çarklı, sac gövdeli römorkör inşaatları XX. Yüzyıl başlarında da North Shields ve South Shields tersanelerinde azalarak devam etti. Fotoğrafta 1904 inşa 116 grt . "Roker" ve "Elie" yandan çarklı römorkörleri görülmekte.

[111] Thames Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.;Ship Wreck.eu

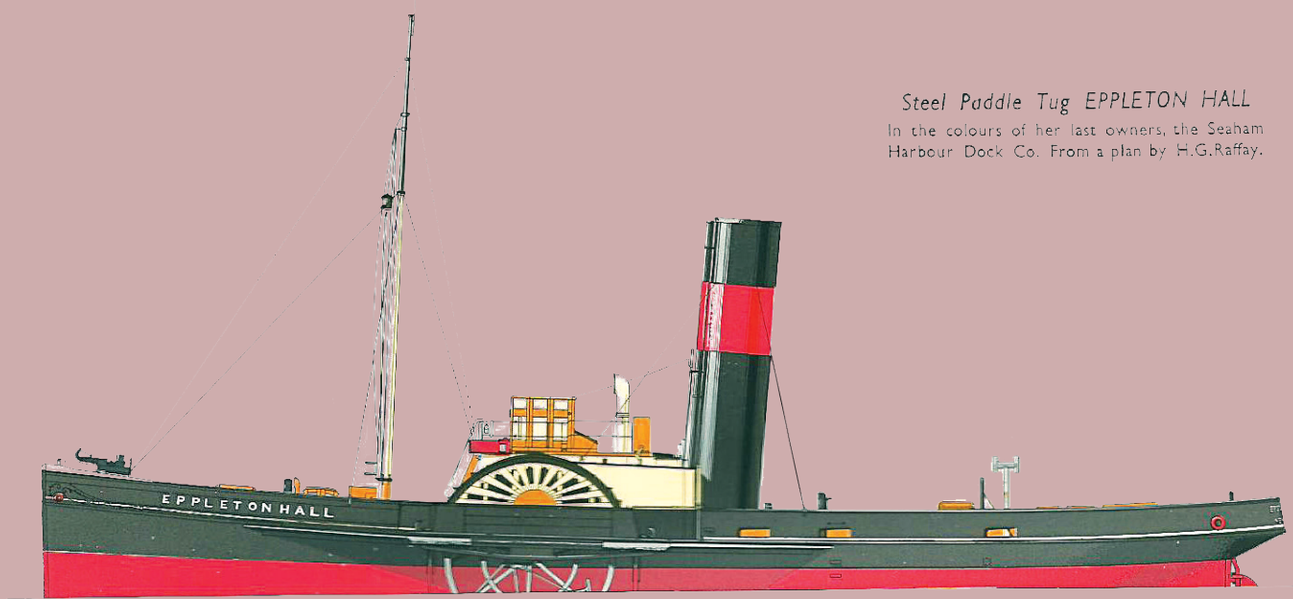
Steel Paddle Tug ACTON GRANGE

Manchester Ship Canal Company.
She was completed in 1907.



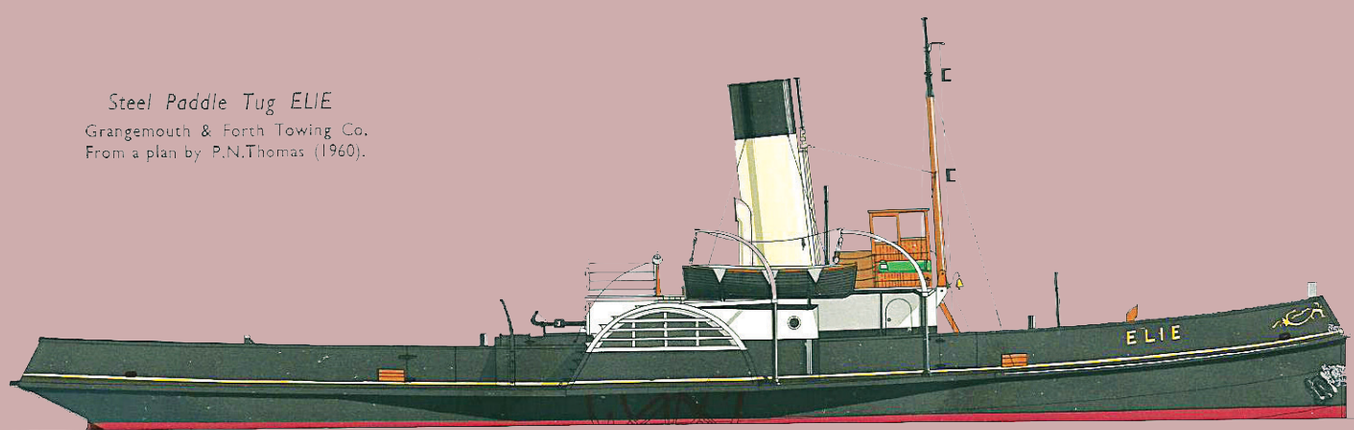
Steel Paddle Tug EPPLETON HALL

In the colours of her last owners, the Seaham Harbour Dock Co. From a plan by H.G.Raffay.



Steel Paddle Tug ELIE

Grangemouth & Forth Towing Co.
From a plan by P.N.Thomas (1960).



. Kasım 1914'de mayın arama botu olarak hizmete girdi.
. Nisan 1919'da S.Pandermaly, "Compagnie Française de Remorquage de Pilotage et de Sauvetage Société Anonyme'e iade edildi.
. 1919'da Karadeniz'de battı.[112]

Coudon-(Ex-Odessa)



1897 yılında İstanbul limanında gemi yedeklemesi yapmak üzere Fransa, Paris merkezli "Compagnie de Remorquage de Sauvetage et de Pilotage, Marseille & Constantinople" tarafından Port Glasgow, David J. Dunlop & Co., Inch Yard'da inşa ettirilen "Odessa" (Kızak No.229) 18 Aralık 1895 günü denize indirildi ve Ocak 1896'da teslim edildi.
. 11 grt., 33 nrt, sac gövdeli pervaneli, buharlı idi. Tam boy: 90.2 ft., Genişlik: 19.1 ft. Derinlik 8.9 ft. (Official Number: 105784) ve 2 genişlemeli Port Glasgow, David J. Dunlop & Co. buhar ana makinesi 60 nhp, 357 ihp güç üretiyordu. Azami seyir sürati 10.5 Knots'du.
. İlk armatörlük firması, "Compagnie de Remorquage, de Sauvetage et de Pilotage, Marseille & Constantinople" ye ait Londra tescilli olup İstanbul'da gemi yedekleme gemi kurtarma hizmetleri veren "Towage & Salvage Co.Ltd." idi.
."Odessa" "Compagnie de Remorquage, de Sauvetage et de Pilotage, Marseille & Constantinople" adına 1897'de Fransa bayrağına tescil olundu.
. İstanbul limanında hizmet vermesi için inşa ettirilmiş olmasına karşın, 1898'de Paris merkezli France Marine Nationale / Fransa Deniz Kuvvetleri adına satın alındı ve "Coudon" adıyla tescil olundu. Toulon'daki Fransız Deniz Kuvvetleri'ne ait askeri limanda gemi yedeklemesi hizmetlerine verildi.
. Compagnie de Remorquage, de Sauvetage et de Pilotage, Marseille & Constantinople kârlı bir satış sonrasında İstanbul limanı için ayni özellikle bir römorkör daha sipariş etti.
. "Coudon" 1931'de hizmetten alındı ve bağlayarak, buhar üretmek amacıyla kullanıldı.
. 27 Nisan 1939'da hurdaya çıkartıldı.[113]

1894 yılında Port Glasgow, Robert Duncan & Co., East Yard, (Kızak No. 268) Tersanesi'nde inşa edilen 513 grt., 124 nrt. sac gövdeli 2 direkli pervaneli buharlı römorkör " Hughli" (Official Number : 104821) 29 Ekim 1894'de denize indirildi ve Aralık 1894'de hizmete girdi.
. Tam boy 200.3 ft, Genişlik 27.7 ft. ve Derinlik 14.0 ft. idi ve Greenock, Rankin & Blackmore yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 1300 ihp güç üretiyordu ve çift pervaneli idi.Azami seyir sürati 13 knots idi.
. İlk armatörlük firması Londra merkezli James Nourse olan "Hughli" römorkörü 1897'de Londra'dan Charles A. Hampton ve Liverpool'dan Edward Bromehead ortaklığınca satın alındı. Şirketin başkanı Londra'da James Nourse idi.
. 1903'de James Nourse Ltd.'e kaydedildi.
.1907'de İstanbul'dan Richard Anthnoy Grech satın aldı ve Çanakkale'de hizmete girdi.
.1911'de St.Leonard's'dan Elizabeth C.V. Grech'e satıldı.
. 23 Şubat 1915- 31 Mayıs 1919 tarihleri arasında İngiliz Deniz Kuvvetleri adına elkonuldu ve Kurtarma gemisi olarak kullanıldı.
. 26 Nisan 1919 tarihinde Dover'den Ostend'e bahriyeye ait malzeme yüklü olarak seyrederken Middelkerke'de karaya düşerek battı. Bu kazada 29 kişi boğuldu.
. 15 Mayıs 1919'da yüzdürüldüyse de yeniden su alarak battı ve Belçika makamlarına devredildi.[114]

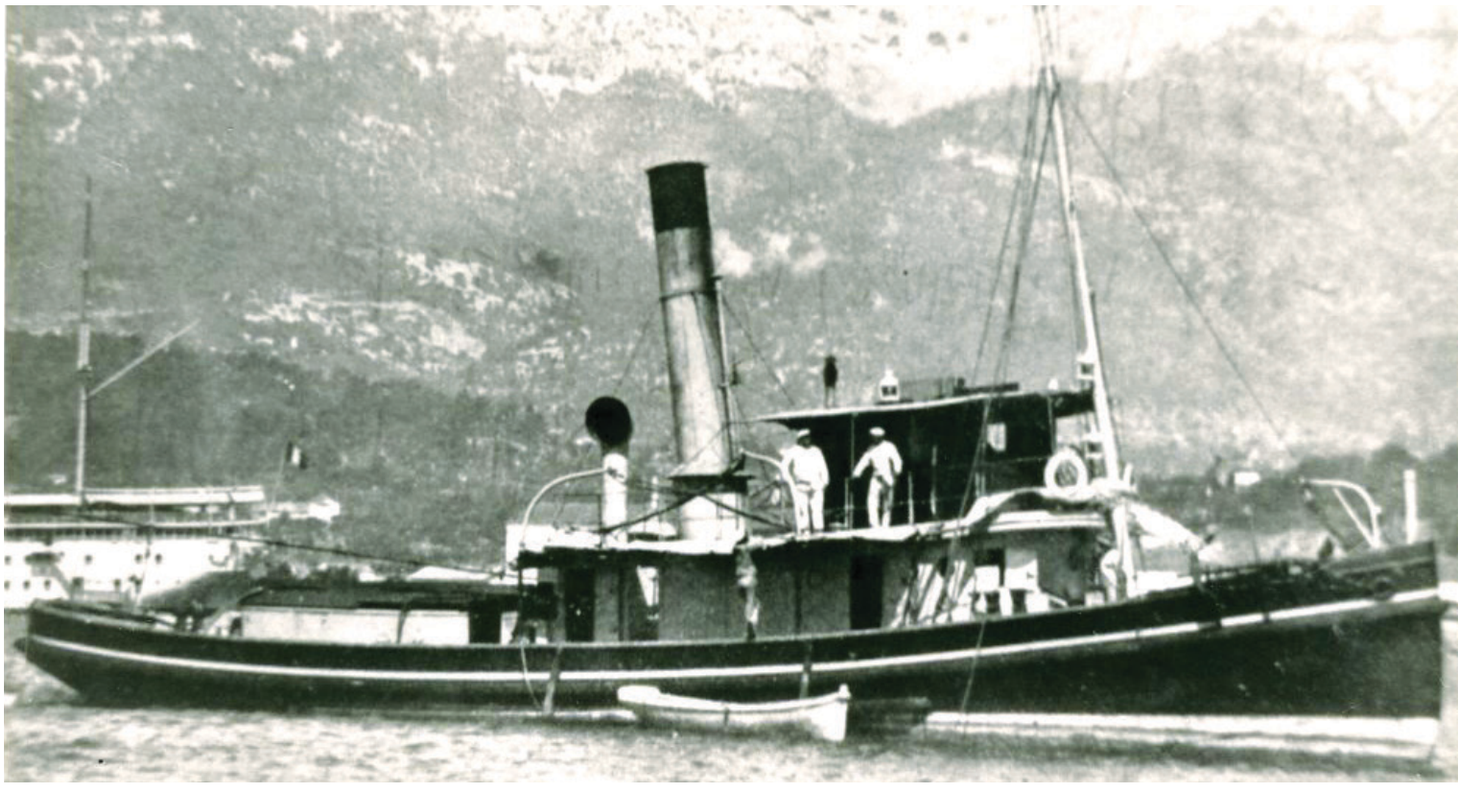
Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Biga" - (Ex- Malta)



1870 yılında South Shields, Readhead Softley & Co. tersanesinde inşa edilen denize 18 Temmuz 1870'de inşaatı tamamlanan ahşap gövdeli Kızak No. 65, 112 grt.,31 nrt., Tam boy: 102.8 ft., Genişlik: 18.9 ft., Derinlik 10.1 ft. yandan çarklı römorkör "Malta" Eylül 1870'de hizmete girdi.

. 1 genişlemeli 73 nhp güç üreten buhar ana makinesi

(112) Thames Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.;Ship Wreck.eu.
(113) Sunderland Tugs & Tug Builders, Clyde Built tugs & Tugs Builders; Lloyd's Register of Shipping.
(114) Kaynak: Clyde Maritime Forum



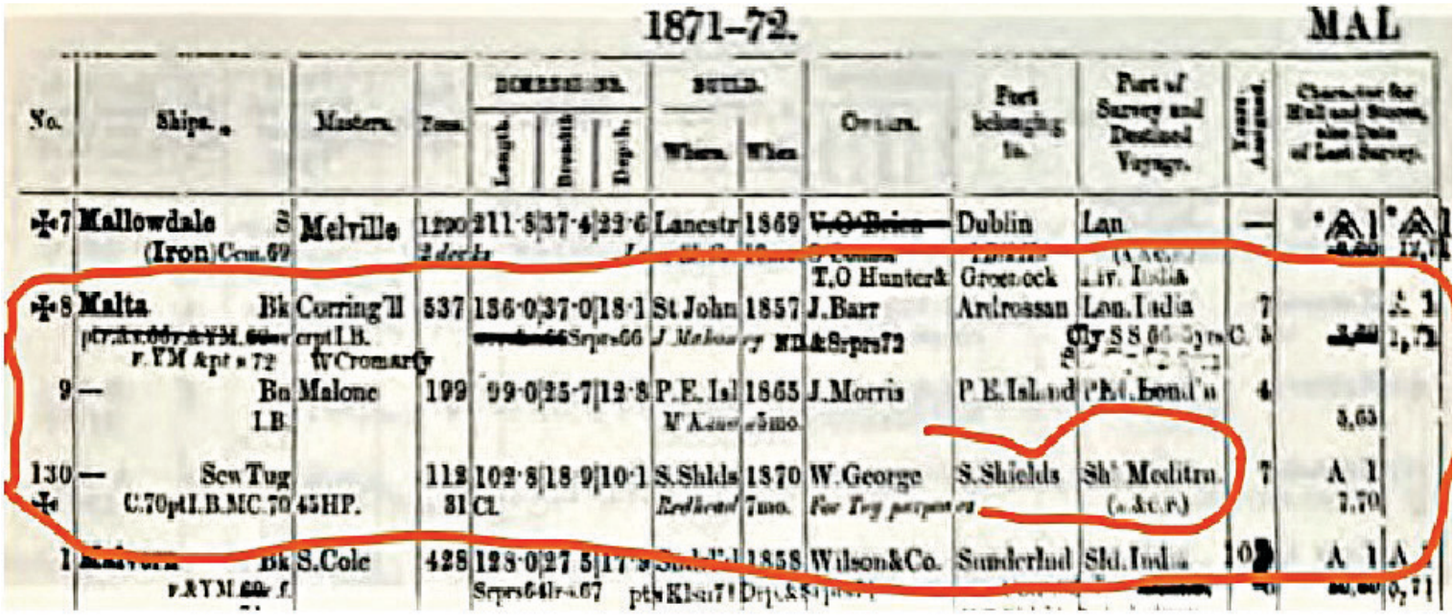
"P.R.S - Compagnie de Remorquage de Sauvetage et de Pilotage Marseille & Constantinople filosundaki römorkörlerden "Odessa".

South Shields, Readhead Softley & Co. yapımı idi.
. Bu römorkörün ilk sahibi George & Co. firmasının sahibi South Shields'li olup, İstanbul'a yerleşmiş olan İngiliz levanten William George idi.
."Malta" 3 Eylül 1870'de South Shields'de tescil olundu ve 20 Eylül 1870'de İstanbul'a intikal etmek üzere Gibraltar'a hareket etti.
. Gibraltar'dan sonra Malta'ya gerekli ikmali yaptıktan sonra İstanbul'a haeket etti.
. 7 Ekim 1870'de İstanbul'a ulaştı ve 1892'ye kadar limanda İngiliz bayraklı olarak yedekleme hizmeti verdi.
73- . 1875'de İstanbul'lu İtalyan (Malta asıllı) levanten Emmanuele Pelegrini satın aldı.
. 1892'de İstanbul'lu İtalyan levanten Pappa De Calogero ve Francisco Grimo satın aldı.
. 1898'de İngiliz liman kaydı kapandı.
. 1901'de Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı[115] ve adı "Biga" olarak değiştirildi.
. 1908 yılına kadar Lloyd's Register'de faal olduğuna dair kayıt bulunuyordu.
. 1909'de Haliç'te söküldü.[116]

Buharlı sac gövdeli. Pervaneli römorkör- "San'a"

Mevcut bilgilere göre; 1897'de İngiltere'de inşa edildi. Buharlı sac gövdeli pervaneli olup 75 grt. ,48 nrt. idi.
. 1 adet 2 genişlemeli buhar ana makinesi 200 ihp güç üretiyordu ve azami seyir sürati 6 knots'du.
. 1900'da Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı ve "San'a" verildi.
. 1910'de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi.
. Mart 1915'de Osmalı Donanması emrine verildi ve Gelibolu'ya gönderildi.
. 1923'de Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi.
. 1933'de Deniz Bank İstanbul Liman İşletmesi'ne devredildi.
. 1953'de hizmet dışı bırakıldı.[117]

[115] 1870 yılında Tersâne-i Âmire'ye bağlı olarak kurulan İdare-i Aziziye'nin adı 1876 yılında İdare-i Mahsusa'ya çevrilmiştir.
[116] Sunderland Tugs & Tug Builders, Clyde Built tugs & Tugs Builders;Lloyd's Register of Shipping.
[117] Clyde Built Ships; Sunderland Built Ships, Lloyd's Register of Shipping.



1871–72. MAL

No.	Ships.	Masters.	Tons.	Dimensions. Length.	Breadth.	Depth.	Build. Where.	When.	Owners.	Port belonging to.	Port of Survey and Destined Voyage.	Years Assigned.	Character for Hull and Stores, also Date of Last Survey.
✠7	Mallowdale S (Iron) Ccm.69	Melville	1290 2 decks	211·5	37·4	22·6	Lancstr	1869	~~V.O'Brien~~ T.O Hunter&	Dublin Greenock	Lan Liv. India	—	[illegible]
✠8	Malta Bk	Corring'll crpt I.B. W Cromarty	537	136·0	37·0	18·1	St John	1857	J.Barr	Ardrossan	Lon. India	7	A 1
9	— Bn I.B.	Malone	199	99·0	25·7	12·8	P.E. Isl	1865	J.Morris	P.E.Island	P.E.Lond'n	4	5,65
130 ✠	— Scw Tug C.70pt I.B.MC.70	45HP.	112 81 Cl.	102·8	18·9	10·1	S.Shlds Redhead	1870 7mo.	W.George For Tug purposes	S.Shields	Sh' Meditra.	7	A 1 7,70
1	[illegible] Bk	S.Cole	428	128·0	27·5	17·9	[illegible]	1858	Wilson&Co.	Sunderlnd	Sld. India	10	A 1

Lloyd's Register 1871-72 kayıtlarında 1847 (Brik), 1865 (Brigantin) ve 1870 (Römorkör) yıllarında inşa edilmiş ve "Malta" adı verilmiş üç gemi görülür. 1870 inşa römorkör Shouth Shields'den William George'a aittir ve İstanbul limanında çalıştırmıştır.



1894 yılında Port Glasgow, Robert Duncan & Co., East Yard, (Kızak No. 268) Tersanesi'nde inşa edilen 513 grt., 124 nrt. sac gövdeli 2 direkli pervaneli buharlı kurtarma ve yedekleme römorkörü "Hughli".



XX yüzyıl başları Haliç kıyıları boyunca yelkenli gemiler.

Galata Bankerlerinden Tubini- John Corpi'nin İstanbul limanında çalışan "Fiddler", "Lard Warden", "Punch", "Monarch" ve "Britannia" isimli römorkörler



1833'de John Rogers Watkins ve 14 yaşındaki oğlu William Watkins'in okul sonraları babasıyla çalışmak suretiyle kurdukları limited şirket Thames'de ilk olarak Lady Dundas adındaki römorkörle gemi yedekleme servisi vermeye başlamıştır.

John Watkins North Shields'de H.S.White tersanesine ilk ağaç gövdeli yandan çarklı bir römorkör sipariş etmiş ve "Monarch" adını vermişti. "Fiddler", "Lord Warden" ve "Punch" isimli römorkörler de İstanbul limanında gemi yedekleme, kurtarma ve kılavuzluk hizmeti veren (Galata bankerlerinden) Tubini - John Corpi'ye ait kayıtlarda yer almaktadır.

. Kadıköy'de Bahariye sahilinden Kadıköy'e kadar olansahil şeridindeki evler ve köşkler Tubini ailesine aitti ve bu cadde "Tubini Street" olarak kayıtlıydı.[118]

(118) Levantine Heritage – Tubini - Corpi maddesi.

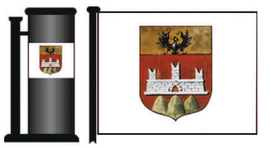


Buharlı, yandan çarklı, demir gövdeli römorkör "Lord Warden"



İsimleri geçen römorkörlerden 1865'de inşa "Lord Warden"in sicil kaydındaki ilk armatörleri Joseph Martin ve Gravesend limanı kılavuz kaptanları idi. 1895'deki armatörü South Sheilds'den Joseph T. Eltringham'dir ve ayni sene North Shields'den John Anderson & Robert Chater satın almıştır. 1903'de Sunderland'dan Anchor Steam Tug. Co. Ltd. satın almıştır. Bu römorkörün sicilinde Tubini - Corpi görülmese de, imtiyazlar nedeniyle römorkörün adı diğerlerinde olduğu üzere Tubini - Corpi'ye aittir. İstanbul limanında çalışan yabancı bayraklı römorkörlerden biri olarak yedekleme hizmeti vermiştir.[119]

Ahşap gövdeli buharlı ve yandan çarklı "Dragon"



İngiltere'de inşa edilerek zamanla İstanbul limanına getirilen römorkörlerden biri de "Dragon" dur. İlk sahibi tespit edilemeyen "Dragon", 1826 yılında Sunderland'da inşa edildi. Buharlı, ahşap gövdeli ve yandan çarklı idi.

. 43 ton olup, Tam boy: 62.7 ft., Genişlik: 15.0 ft., Derinlik: 7.4. ft idi.
. 1843'de Stockton'da satıldı.
. 4 Eylül 1845'de Hartlepool'dan Benjamin Huntley satın aldı.
. 1845'de büyük tadilat ile 65 grt., 19 nrt. olarak yenilendi.
. 2 Kasım 1855'de North Shields'den Richard Swan satın aldı.
. Haziran 1855'de İstanbul'a hareket etti.
. 26 Haziran 1855'de Lowestoft armuzlardan su kaçırması nedeniyle kısa onarım gördü.
. 1859 yılına kadar İstanbul limanında yedekleme hizmeti gördü. Batış sebebi kayıtlı değildir.
. 1863'de kaydı silinmiştir.

Ahşap gövdeli buharlı ve yandan çarklı "Captain Washington"



1853'de South Shields, A.Woodhouse'da inşa edilen ahşap gövdeli buharlı ve yandan çarklı "Captain Washington" Şubat 1853'de hizmete girdi.

(119) Tyne Tugs and Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.



Galata Bankerleri arasında Saray'a yüksek faizlerle kredi sağlayan Tubini ve Corpi aileleri aynı zamanda ticaret alanında da çok nüfus sahibiydiler. Fotoğrafta Corpi ve Tubini ailesi, Corpi'lerin Beylerbeyi'ndeki yalısında görülmekteler.

. 80 grt., 27 nrt. ve Tam boy: 79.7 ft., Genişlik: 16.0 ft., Derinlik: 9.1 ft. idi.
. 40 nhp güç üreten Buhar ana makinesi North Shields, William Scott imalatı idi.
. 12 Şubat 1853'de Shields'den J.Hutchinson adına tescil olundu.
. 1855'de South Shields'den William Wright satın aldı.
. 5 Temmuz 1855'de Tyne'den İstanbul'a hareket etti.
. 1857'de Shields'den W.Shaw satın aldı.
. 3 Ocak 1859'da yabancı bir alıcıya satıldı.
. Akıbeti bilinmemektedir.[120]

Buharlı, yandan çarklı, ahşap gövdeli römorkör "Fiddler"



Tubini - Corpi ailesine ait olarak görülen yandan çarklı, ahşap gövdeli 1840 Nort Shields, James Dowey kızakları inşa römorkör "Fiddler"in LR'deki en son kaydı 1860 yılıdır. İstanbul, İzmir gibi Osmanlı Devleti limanlarında hizmete girmiş olan bu tarz muhtelif römorkörün LR kaydı eksik kalmıştır. Bunu gerekçesi o devirlerdeki imkanların yetersiz kalmış olması gibi görülebilir.

[120] Tyne Tugs and Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping

. 78 grt., 20 nrt ve Tam boy: 69.5 ft, Genişlik: 16.3 fr., Derinlik: 8.5 ft. olan"Fiddler" in buharlı 1 genişlemeli ana makinesi 20 nhp. güç üretiyordu.
. İlk armatörü Londra merkezli William Watkins idi.
. 1841'de Londra merkezli John R. Watkins'e devredildi.
. 1847'de William Watkins geri aldı.
. 1848'de Millwall'den William ve Richard Sutcliffe satın aldı.
. 1860'den itibaren LR'de kaydı bulunmamaktadır.[121]

Buharlı, yandan çarklı, ahşap gövdeli römorkör "Britannia"



1852-1871 yılları arasında Newcastle Upon - On Tyne tersaneleride inşa edilemiş "Britannia" adında sekiz römorkörün sicili bulunmaktadır. Ancak bu sicillerde hangisinin Tubini - Corpi mülkiyetinde olduğuna dair bir açıklama mevcut değildir. "Fiddler" ve "Lord Warden" römokörlerinde olduğu üzere, imtiyazlar nedeniyle römorkörün adı ayni kalmak kaydıyla, Tubini - Corpi adına İstanbul limanında çalışan yabancı bayraklı römorkörlerden biriydi. Ancak kesin bir kayıt yoktur!
. North Shields, Hepple & Landells inşa 71 grt., 26 nrt., yandan çarklı, ahşap gövdeli "Britannia" nın ilk armatörü North Shields'den Edward Pearson idi.
. 1872'de Londra merkezli George H.Ross satın almıştır. Bu römorkör hakkında başka bir sicil kaydı mevcut değildir.[122]

Buharlı, yandan çarklı, demir gövdeli römorkör "Monarch"



1854 yılında South Shields tersanesinde inşa edilen buharlı, demir gövdeli ve yandan çarklı römorkör "Monarch" ayni sene denize indirildi.[123]

Ana makinesi 80 nhp güç üretiyordu. 122 grt, 46 nrt. olan römorkörün tam boy, kaimeler arası genişlik ve derinlik ölçüleri ; 95.4 x 17.5 x 9.7 ft. idi. 6 Temmuz 1854'de Southampton Steam Towing Co. adına tescil edildi. 1870 yılına kadar sicil kaydı mevcuttu. İstanbul'da Galata bankerlerinden Tubini - Corpi'ye[124] satıldı. İstanbul'da hizmete girdi.[125]

Bankerdiler ve ticari fırsatları sonuna kadar değerlendirmesini de biliyorlardı

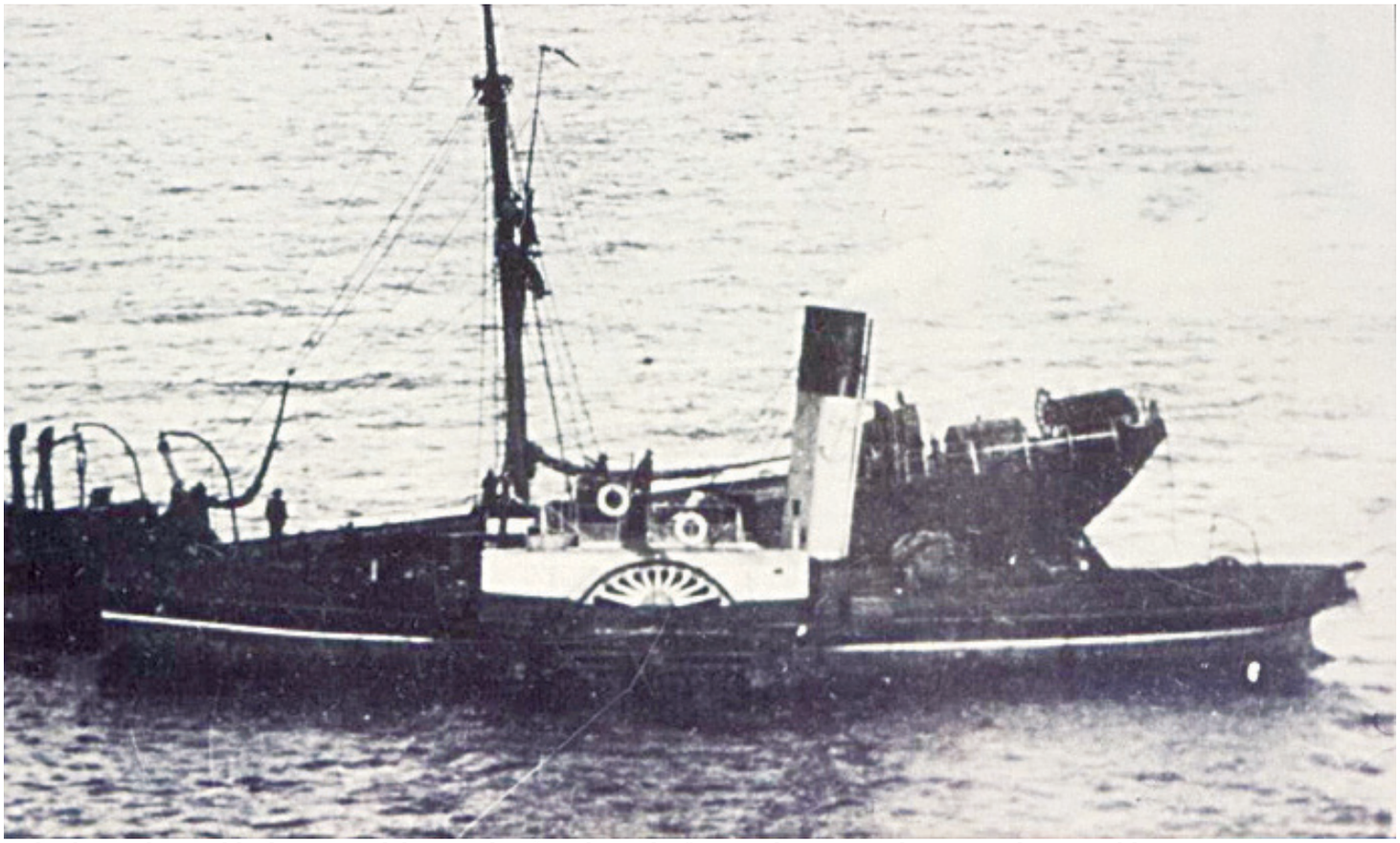


Tubini ve Corpi devlete kredi veren, Comando ve George Zarifi gibi sayılı Galata Bankeri olarak bilinir. Devleti öylesine bağlamışlardır ki, verdikleri İstikraz (Borç) ve faizleri zamanında geri ödenmediği takdirde Devletin ilk aşar vergisine elkoymak suretiyle alacaklarını "İstikraz Antlaşması"na madde olarak ilave ettirmişlerdir.[126]

George Zarifi Osmanlı tebası olmayı reddetmiş, armatör olarak da gemilerine Yunan Bayrağı çekmeyi tercih etmiştir.[127] Tubini ve Corpi ise, İstanbul limanı'nda görülen römorkör ihtiyacını değerlendirmişler ve İngiltere'den römorkör getirip satmak veya çalıştırmak suretiyle ayrı bir ticareti de sürdürmüşlerdir. Corpi, Devlete verdiği borç geri dönmeyince Fransız mahkemesine başvurmuş ve sonunda Fransız Donanması'na ait savaş gemileri Midilli Adası'nı işgal etmiştir.

"11 Şubat 1867 tarihli 15 000 000 Kuruşluk Tubini ve Corpi İstikraz (Borç) Anlaşması"nın[128] ibretlik Birinci Maddesi şöyleydi;
Giriş - Başvezir Altesleri Mehmed Rüştü Paşa ve Maliye Nazırı Ekselansları Mehmed Rüştü Paşa

(121) Tyne Tugs and Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
(122) Tyne Tugs and Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
(123) Clyde Tugs and Tug Builders; Clyde Maritime, Steel & Bennie Ltd.;Lloyd's Register of Shipping.
(124) Osman Öndeş; "Bir Zamanlar Moda'da Levantenler Yaşardı", İşkültür Yayını, 2019; Levantine Heritage Foundation.
(125) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
(126) Osman Öndeş; "Modalı Vitol Ailesi" Tarihçi Kitapevi, 2016
(127) "Levantine Testimony 44-Tubini- Mavrogordato, Corpi, Baltazzi"-Levantine Heritage.; Cüneyt Ölçer; "Osmanlı Bankası Aracılığı ile Yapılan Osmanlı Devleti Borç Anlaşmaları-Metinler", Temmuz 1989, İstanbul



Buharlı, yandan çarklı, demir gövdeli römorkör "Lord Warden". Kaynak: Tyne Built Tugs and Tug Builders.

tarafından, İmparatorluk iradesi ile temsil edilen İmperial Majesteleri Sultan Hükümeti ve aşağıda imzaları bulunan kendilerini temsil eden, İstanbul'da Bankerler Tubini ve Corpi arasında, aşağıdaki hususlarda anlaşmaya varıldı;

Madde 1 : Tubini ve Corpi Beyler, İmperial Majesteleri Sultanın hükümetine 15 000 000.- kuruşu Beşlik olarak ödünç vermektedirler. Bu miktarlar bugün 1/13 Kasım 1866 (1282 Hicri) tam ve peşin olarak İmparatorluk Hükümetince teslim alınmıştır.

İmparatorluk Hükümeti yukarıda sözü geçen meblağı, borcu verenlere bugünden sekiz ay sonra ayda % de 1 faizle 1/13 Temmuz 1867 (1283 Hicri) de başlamak üzere, dört ay içinde dört milyon kuruşluk bölümlerle ödemeyi taahhüt etmektedir. Anapara ve faizlerinin anlaşmanın hitamı olan 1/13 Kasım 1867'de tamamen geri ödenmesi, İmparatorluk Hükümetince teslim alınmıştır. İmparatorluk Hükümeti yukarıda sözü gecen meblağı, borcu verenlere bugünden sekiz ay sonra ayda % de 1 faizle 1/13 Temmuz 1867 (1283 Hicri)'de başlamak

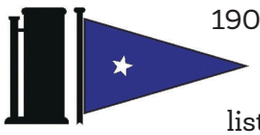
(128) Osman Öndeş; "Société d'Heraclée 20 Aralık 1891'de imtiyaz aldı ve 18 Mayıs 1896'da Paris'te kuruldu. Ortakları; Yanko Yoanidis, Leonidis Zarifi, Gaston Auboyneau ve Albert Cazes idi. Albert Kazes firma tarafından çıkarılan kömürün pazarlanmasından sorumlu olan kişiydi. Kömür madeni açmak, işletmek ve pazarlama yapmak amaçlı olarak kurulan Société d'Heraclée'nin merkezi İstanbul'da idi.

Kuruculardan Gaston Auboyneau Osmanlı Bankası başkan yardımcısıydı. S.E. Yanko Bey Yoannidis asıl imtiyaz sahibi olarak tüm haklarını şirkete devretmiştir. Osmanlı Bankası'nın desteğiyle şirket sadece maden ocağı açmakla kalmadı, aynı zamanda bir liman ve bunları birbirine bağlayan bir demiryolu hattı da açtı ve yolcu taşımacılığı dahi yaptı.

I. Dünya Harbi yıllarında Osmanlı ordusunun / donanmasının kömür ihtiyacı büyük ölçüde ve sivil halkın kömür ihtiyacı bu firmadan karşılanmıştır. 1937'de şirket adını "Société Français d'Heraclée"ye dönüştürdü"; Levantine Testimony 83- Société d'Heraclée-Levantine Heritage,Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi, VDA Neşriyatı ,2010.

üzere, dört ay içinde dört milyon kuruşluk bölümlerle ödemeyi taahhüt etmektedir. Anapara ve faizlerinin anlaşmanın hitamı olan 1/13 Kasım 1867'de tamemen geri ödenmesi, İmparatorluk Hazinesinin ayni yıla aid ilk[129] aşar satışları ile sağlanacaktır."

P.Pantaleon Şirketi "Navigation Oriantale, Smyrna"



1908'de İzmir'e sefer yapan yük ve yolcu taşıyan buharlı armatörlük şirketleri listesine baktığımızda Avrupa asıllı geleneksel acentelerden ayrı olarak Osmanlı reayası Rum bir müteşebbis olan P. Pantaleon armatörlük şirketinin acentesi, yine P. Pantaleon et Freres Ltd.'di.

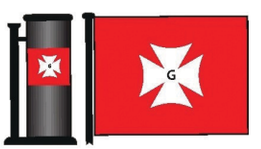
İstanbul'da 1902 yılında kurulan Chambre Des Maritimes de Navigation Etrangers'den onbir yıl sonra, 1913'de İzmir'de yine aynı gerekçelerle "Chambre Maritime de Symrne- İzmir Deniz Ticaret Odası" kuruldu. Kuruluşa ait tüzükten bir nusha Hendrik dutilh'in arşivindeydi. Bugüne kadar bu belgenin sadece bir nushasının günümüze intikal ettiği anlaşılmaktadır.

1908'de İzmir'e sefer yapan yük ve yolcu taşıyan stimli armatörlük şirketleri listesine baktığımızda Avrupa asıllı geleneksel acentelerden ayrı olarak Osmanlı reayası Rum bir müteşebbis olan P. Pantaleon armatörlük şirketinin acentesi, yine P.Pantaleon et Freres Ltd.'di. Hacı Davud Farkouh armatörlük şirketinin acentesi Pr.Anatolois, A.Kiriazis, Destunis Yanulatos'du. Rus gemilerinin acentesi G.Begleris, Karnezi'nin acentesi N. Pappas olarak verilmekte. Yine o yılların Levant Herald Tribune gibi gazetelerinde yeralan ilanlardan hareketle Osmanlı reayası Iperokeanos Elliniki armatörlük şirketinin acentesi D.İ.Alecras olarak görülmekte. İzmir'de faaliyet gösteren vapur acentelerini listeleyen iki rehberden biri Mihail İ. Mihailidis'in İzmir'de basılmış: 1908 Yılına Ait Dünya Ticaret Rehberi (Pankosmios Emborikos Odigos tu Etus 1908); ikincisi, G. N. Mihail'in Atina'da basılmış: Yunanistan Rehberi 1920 (Ellinikos Odigos) broşürleridir. Bu broşürler 1908 yılı itibarıyla İzmir'deki Vapur Donatanı ve Acentesi olan şirketleri, Armatörlük şirketlerini ve acentelerini ayrıca adresleriyle vermektedir. Bir diğer önemli kaynak; Indicateur Commecial of Smyrna 1898-99 olmuştur.

1919 yılındaki kayıtlarda; Ioannis Papadimitrios, Onisser Pasajı'nda N. Missir, Rıhtımda Efraim Kohen ve D.İ.Alevras, Mithat Paşa Pasajı'nda S.İliadis, Rıhtımda Piyer Dorsumet ve Edoardo D'Andria, Zoli ve Alevras, O.H.Hansen, İ.Zumbulakis, Andreas Arnavutoğlu, Bakırcıyan Sokağında D. ve A. Varvetian isimli gemi acenteleri adlarına rastlanılmaktadır. Bu acenteler römorkör taleplerini yine kendi çevrelerinden karşılamaktaydılar. Yine bazıları P. Pantaléon ve S.Pandermali gibi ayni zamanda römorkör sahibi olarak da ortaya çıkmaktadırlar.

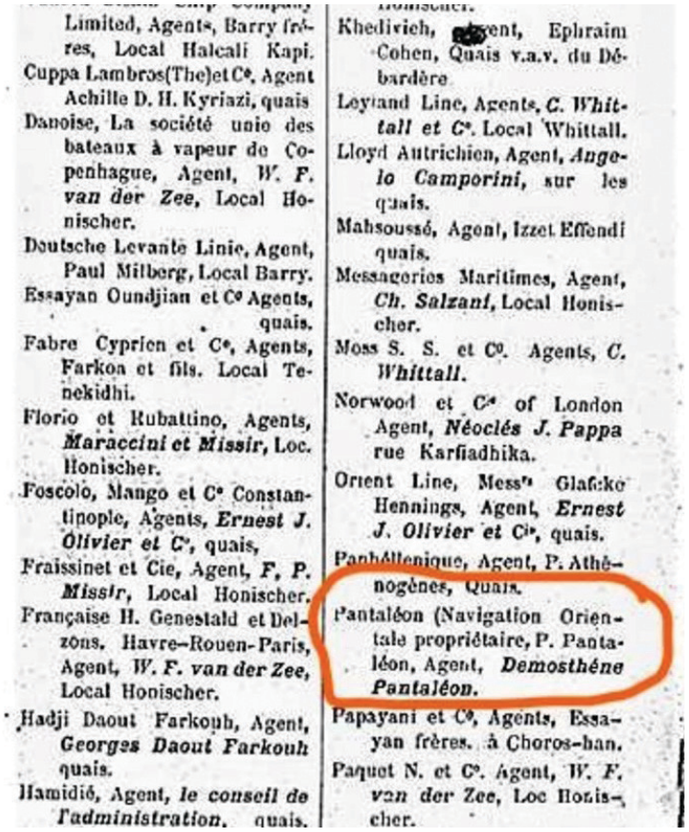
P.Pantaléon (Navigation Oriantale) bir armatörlük firmasıdır, Demosthene Pantaléon adında İzmir'de gemi acentesidir. Armatörlük yanıyla sahibi olduğu gemilere çoğunlukla "Anatoli", " Eleni", "Smyrni" gibi isimler vermiştir.

V.S.E. Grech, Perikles Kendros Buharlı pervaneli sac gövdeli römorkör "Andros" – (Ex-Knight of St. Patrick)



.1885 Grangemouth Dockyard buharlı pervaneli sac gövdeli olarak "Knight of St.Patrick" adıyla inşa edildi.
.İlk armatörü Liverpool limanı merkezli St. Patrick Steam Tug Co. (m) J. Prendiville & Co. şirketi idi.
. 1893'de Liverpool'da kurulu V.S.E. Grech firmasına satıldı. Bu firma Çanakkale, Gelibolu bölgesinde gemi yedekleme ve kurtarma hizmetleri vermekteydi.
. 1905'de İstanbul'lu armatör satın aldı ve "Andros" adını verdi.

[129] Aşar Vergisi; Onda bir anlamına gelen "öşr"ün çoğulu olup, Osmanlı maliye tarihinde toprak ürünlerinden alınan vergidir. Osmanlı İmparatorluğu'nda genellikle "miri arazi" adındaki devlet toprakları üzerinde yaşayan çiftçiler, bu toprağın kiracılarıydı. Toprağa karşılık "çift resmi" adındaki parasal bir ek vergiyi yetiştirdiği ürünün "öşr"ü ile birlikte devlete daha doğrusu, toprakların bulunduğu yerleşme birimini tımar düzeniyle elinde tutan ve o yerin geliriyle geçinen ya da padişah ve vezir haslarını (gelir) toplayan muhassıllara (vergi memuru) verirlerdi. Aşar, Osmanlı Devlet hazinesinin ana gelir kaynaklarının başında geliyordu!



Limited, Agents, Barry frères, Local Halcali Kapi.
Cuppa Lambros(The)et Cᵉ, Agent Achille D. H. Kyriazi, quais
Danoise, La société unie des bateaux à vapeur de Copenhague, Agent, *W. F. van der Zee*, Local Honischer.
Deutsche Levante Linie, Agent, Paul Milberg, Local Barry.
Essayan Oundjian et Cᵉ Agents, quais.
Fabre Cyprien et Cᵉ, Agents, Farkon et fils. Local Tenekidhi.
Florio et Rubattino, Agents, *Maraccini et Missir*, Loc. Honischer.
Foscolo, Mango et Cᵉ Constantinople, Agents, *Ernest J. Olivier et Cᵉ*, quais,
Fraissinet et Cie, Agent, *F, P. Missir*, Local Honischer.
Française H. Genestald et Delzons. Havre-Rouen-Paris, Agent, *W. F. van der Zee*, Local Honischer.
Hadji Daout Farkouh, Agent, *Georges Daout Farkouh* quais.
Hamidié, Agent, *le conseil de l'administration*. quais.
Khedivieh, Agent, Ephraim Cohen, Quais v.a.v. du Débardère
Leyland Line, Agents, *C. Whittall et Cᵉ*. Local Whittall.
Lloyd Autrichien, Agent, *Angelo Camporini*, sur les quais.
Mahsoussé, Agent, Izzet Effendi quais.
Messageries Maritimes, Agent, *Ch. Salzani*, Local Honischer.
Moss S. S. et Cº. Agents, *C. Whittall*.
Norwood et Cᵉ of London Agent, *Néoclés J. Pappa* rue Karfiadhika.
Orient Line, Messrs Glafcko Hennings, Agent, *Ernest J. Olivier et Cie*, quais.
Panhellenique, Agent, P. Athénogènes, Quais.
Pantaléon (Navigation Orientale propriétaire, P. Pantaléon, Agent, *Demosthène Pantaléon*.
Papayani et Cº, Agents, Essayan frères. à Choros-han.
Paquet N. et Cᵉ. Agent, *W. F. van der Zee*, Loc Honischer.

Demosthéne Pantaléon, İzmir'de P. Pantaléon (Navigation Oriantale) armatörlük firmasının sahibi idi.
Kaynak: Indicateur Commecial of Smyrna 1898-99

. D. Delagramatikas Osmanlı Devleti ile Yunanistan arasındaki savaş ve gerginlik nedeniyle römorkörü Pire'de "Yannoulatos Cie a Vapeur Ionienne" (Yannoulatos Bros)'a sattı / devretti.
. Römorkör Yunan bayrağına tescil edildi.
. Ancak 1912 Ekim ayında İstanbul limanında iken devlet tarafından elkonuldu.
. 1914'de armatörlük firmasına devredilerek, serbest bırakıldı.
. 1915 Ağustos tarihinde I.Dünya Harbi savaş ihtiyaçları için İngiliz Donanması adına satın alındı ve İstanbul limanında hizmet vermeye devam etti.
. 1922 Ağustos tarihinde İstanbul'lu Perikles Kendros İstanbul'da kurulu gemi yedekleme ve kurtarma firması "P. & A. Kendros" satın aldı.[130]

France- (Ex- Penguin)

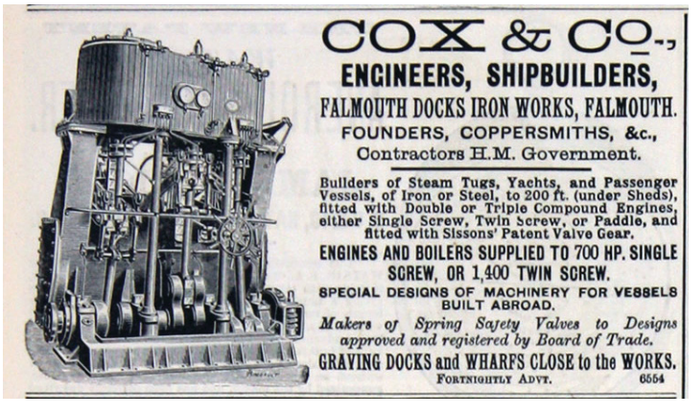


1900 yılında Cox & Co. Falmouth Dockyards (Yard No.78)'da William Rowe adına inşa edilen buharlı, demir gövdeli, pervaneli "Penguin" isimli römorkör 187 grt., 25 nrt., Tam boy: 120.0 ft, Genişlik: 21.0 ft., Derinlik: 12.5 ft. idi ve (Official Number: 109227) İngiliz gemi siciliyle Flamouth limanına kaydedildi.16 Aralık 1900'de hizmete giren Penguin'in 3 Genişlemeli Cox & Co. yapımı buhar makinesi 700 ihp güç üretiyordu ve azami seyir sürati 10 Knots idi.

Remorquage, de Pilotage & de Sauvetage, Marseille & Constantinople (Direktörü S.Pandermalis) tarafından satın alındı. Adı "France" olarak değiştirildi ve Fransız bayrağına tescil edildi.
. İstanbul limanında yedekleme hizmeti verirken Eylül 1914'de Osmanlı Donanması adına elkonuldu ve mayın tarama gemisi olarak hizmet verdi. 1915'de kurtarma gemisi olarak görevlendirildi.
. Nisan 1919'da Compagnie Française de Remorquage, de Pilotage & de Sauvetage, Marseille & Constantinople'a (Direktörü S.Pandermalis) iade edildi.
. 28 Temmuz 1919'da Romanya bayraklı bir gemiyle İstanbul Boğazı'nda çarpışması sonucu battı.

Römorkör Frace'ın ikinci usta gemicisi Saint-Malo 4118 olan Juhel (Jean-Baptiste-Henry), Marmara Denizi'nde çarpışma sonucu batmış Fransa römorköründe görevi başında boğulmuştur. Mürettebatı Fransız denizcilerden oluşuyordu. Belgelerde çarpışma sırasında Kaptan Joseph-Ange - Marie, Binic 2989 görevinin başında römorkör ile batmıştır.19 Nisan 1899 La Chapelle - sur - Dun doğumlu 2.ci Sınıf Usta Gemici Coruble Joseph Gustave, Champagnole, 7 Haziran 1878 doğumlu baş makinist Felix Alfred (Rochefort 4525), (Saint-Malo 4118) usta gemici Juhel (Jean-Baptiste-Henry) ve 4 Ağustos 1896 Belz doğumlu gemici Grouhel Albert Anatole'un çarpışma sırasında denize düşerek boğuldukları yazılıdır.[131]

[130] Aris Bilalis, Tyne Built Ships, Hellenic Ship Register.
[131] Les combattants & l'histoire de la Grande Guerre Forum Pages 14-18;Lloyd's Register of Shipping 1913-1914.



COX & Co.,
ENGINEERS, SHIPBUILDERS,
FALMOUTH DOCKS IRON WORKS, FALMOUTH.
FOUNDERS, COPPERSMITHS, &c.,
Contractors H.M. Government.

Builders of Steam Tugs, Yachts, and Passenger Vessels, of Iron or Steel, to 200 ft. (under Sheds), fitted with Double or Triple Compound Engines, either Single Screw, Twin Screw, or Paddle, and fitted with Sissons' Patent Valve Gear.

ENGINES AND BOILERS SUPPLIED TO 700 HP. SINGLE SCREW, OR 1,400 TWIN SCREW.

SPECIAL DESIGNS OF MACHINERY FOR VESSELS BUILT ABROAD.

Makers of Spring Safety Valves to Designs approved and registered by Board of Trade.

GRAVING DOCKS and WHARFS CLOSE to the WORKS.

FORTNIGHTLY ADVT. 6554

Cotard (Joseph-Ange-Marie), maître patron pilote, Binic 2989, remorqueur *France* : de quart sur la passerelle du remorqueur *France*, au moment où le bâtiment a été abordé, est descendu constater l'importance de l'avarie, a sombré avec le bâtiment en faisant son devoir. A été cité.

Félix (Alfred), maître mécanicien, Rochefort 4525, du remorqueur *France* : maître mécanicien du remorqueur *France*, abordé par un paquebot dans la mer de Marmara, a trouvé la mort en descendant dans la machine faire son devoir, alors qu'il aurait pu se sauver en restant sur le pont. A été cité.

Juhel (Jean-Baptiste-Henry), second maître de manœuvre, Saint-Malo 4118, du remorqueur *France* : mort en service à bord du remorqueur *France*, coulé par abordage en mer de Marmara. A été cité.

France isimli römorkörün kaza sonucu boğulan mürettebatına ait haber.

Buharlı, pervaneli sac gövdeli römorkör "Castor"

1890 yılında Stettin'de Stettiner AG für Schiffs und Maschinenbau'da Kaiserliche Marine adına inşa edilen "Castor"un Stettiner AG üretimi buhar ana makinesi 2 genişlemeli lokomotif tipiydi ve 120 ihp güç üretiyordu. Tam boy 22.6m, Genişlik 4.7m, Derinlik 1.6m. ve azami seyir sürati 6 kts. idi.
. 1889'da İstanbul merkezli S. Pandermalis satın aldı ve İstanbul limanında hizmet vermeye başladı.
. Ağustos 1914'de Osmanlı Hükümeti tarafından elkonuldu.
. Mayın tarama gemisi olarak tadil edilerek hizmete alındı.
. Ekim 1918'de hizmet dışı bırakıldı.[132]

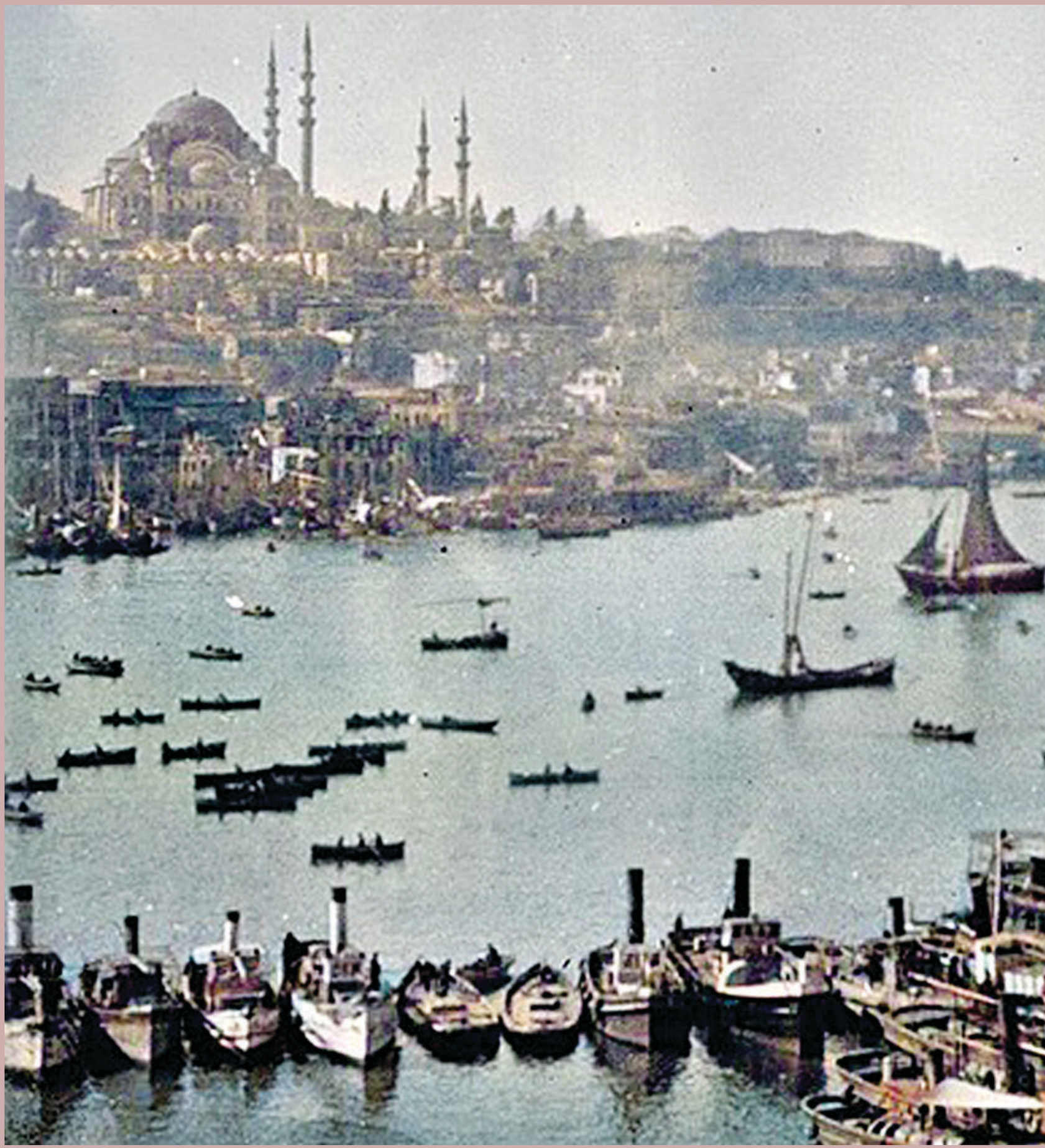
S. Pandermalis'e ait buharlı, pervaneli sac gövdeli römorkör "Pollux"

1890 yılında Stettin'de Stettiner AG für Schiffs und Maschinenbau'da Kaiserliche Marine adına inşa edilen "Pollux"unStettiner AG üretimi buhar ana makinesi 2 genişlemeli lokomotif tipiydi ve 120 ihp güç üretiyordu. Tam boy 22.6m, Genişlik 4.7m, Derinlik 1.6m. ve azami seyir sürati 6 kts. idi.
.1914'de İstanbul merkezli S.Pandermalis satın aldı ve İstanbul limanında hizmet vermeye başladı.
.Ağustos 1914'de Osmanlı Hükümeti tarafından elkonuldu.
.Mayın tarama gemisi olarak tadil edilerek hizmete alındı.
.Ekim 1918'de hizmet dışı bırakıldı.[133]

S. Pandermalis'e ait buharlı, pervaneli demir gövdeli römorkör "Muzaffer" – (Ex-Triumphant)

. Stettiner AG üretimi buhar ana makinesi 2 genişlemeli lokomotif tipiydi ve 120 ihp güç üretiyordu.
.1913'de İstanbul merkezli S.Pandermalis satın aldı ve İstanbul limanında hizmet vermeye başladı. "Triumphant" adı değiştirilmedi.
.70 grt idi. Tek pervaneli buharlı ana makinesi ile 8 knots sürat yapıyordu.
.1914'de Osmanlı Hükümeti tarafından el konuldu ve Tersâne-i Âmire'de mayın gemisi olarak tadil edildi ve "Muzaffer" adı verildi.
.1915'de İstanbul Boğazı'nda kılavuz botu olarak kullanıldı.
.Ekim 1918'de hizmet dışı bırakıldı.[134]

[132] Stettiner AG für Schiffs und Maschinenbau arşivi.
[133] Stettiner AG für Schiffs und Maschinenbau arşivi.
[134] Stettiner AG für Schiffs und Maschinenbau arşivi.



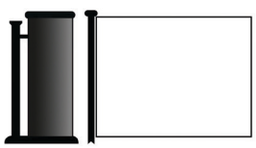


S. Pandermalis'e ait buharlı, pervaneli demir gövdeli genelyük gemisi "Hellesponte"- (Ex-Alaska)



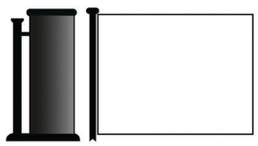
Cherbourg merkezli Cie. De Remorquage et de Sauvage, gemi yedekleme, kurtarma ve kılavuzluk hizmeti vermesine rağmen, şirketin önde gelen ismi S.Pandermaly (Pandarmalis) 1893 yılında "Hellesponte" adını verdiği bir genel yük/yolcu gemisini satın aldı.
.İlk adı "Alaska" olan 1883 yılında 2112grt. ve 1381 nrt. olan genel yük/yolcu gemisi Sunderland, Short Brothers Ltd. tersanesinde 139 Kızak No.su ile Cardiff merkezli T.R.Thompson adına inşa edildi. (Denize iniş tarihi 8 Nisan 1883)
.Buharlı ana makinesi 2 genişlemeli Carr & Co.imalatı idi ve 180 ihp güç üretiyordu. Azami seyir sürati 10 knots idi.
.1894'de Steamship Alaska Co.Ltd., Maclay & Mcintyre, Glasgow adına tescil edildi.
.1914'de Marsilya/Charbourg merkezli Cie. De Remorquage et de Sauvage- S.Pandermaly satın aldı ve "Hellesponte" adını verdi.
.11 Eylül 1914'de seferberlik nedeniyle Osmanlı Hükümeti adına elkonuldu.
.9 Mayıs 1915'de Kdz.Ereğli açıklarında Rus muhripleriDerzku ve Bespokoinyi tarafından yapılan top atışıyla batırıldı.[135]

Ralph Denham Jacob Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Caterina"



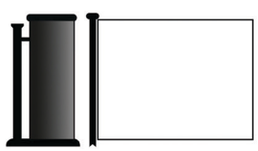
14 Temmuz 1868 tarihinde South Shields'deki South Shields'deki Readhead Softey & Co., tersanesinde 39 Kızak No.'su ile denize indirilen "Caterina" römorkörü Ağustos 1868 tarihinde hizmete girdi.
.İstanbul limanında hizmet vermek üzere İstanbul'da kurulu Ralph Denham Jacob & Co. adına inşa edilen römokör 80 grt., 22 nrt., Tam boy: 99.6 ft., Genişlik 18.3 ft., Derinlik 9.6 ft. idi ve buhar ana makinesi 45 nhp. güç üretiyordu. .
29 Ağustos 1868 tarihinde Newcastle'de tescil edildi.
.Tyne'den hareketinden 7.5 gün sonra 9 Ağustos 1868'de Gibraltar'a ulaştığında iki gün daha seyir yapabilecek kadar kömürü vardı. İkmalden sonra İstanbul'a doğru yoluna devam etti.
.Aynı sene Ralph Denham Jacob et al tarafından İstanbul'da hizmete alındı.
.26 Temmuz 1869 R.Jacob & Co. adına yedekleme hizmeti vermekteydi. İstanbul'da başka bir gemi yedekleme firmasına satıldı.[136]

Ralph Denham Jacob, William Jacob Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Bosphorus"



5 Haziran 1869 tarihinde South Shields'deki Readhead Softey & Co., tersanesinde 46 Kızak No.'su ile denize indirilen "Bosphorus" römorkörü 7 Haziran 1869 tarihinde hizmete girdi.
.İstanbul limanında hizmet vermek üzere South Shields'den Ralph Denham Jacob et al adına inşa edilen römokör 115 grt., 26 nrt., Tam boy: 104.5 ft., Genişlik 18.7 ft., Derinlik 10.0 ft. idi ve buhar ana makinesi 50 nhp. güç üretiyordu.
.31 Temmuz 1869 tarihinde South Shields'e tescil edildi.
.Ayni sene Ralph Denham Jacob et al tarafından İstanbul'da hizmete alındı.
.9 Nisan 1870'de İstanbul'da başka bir gemi yedekleme firmasına satıldı.[137]

Ralph Denham Jacob, William Jacob Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Boxer"

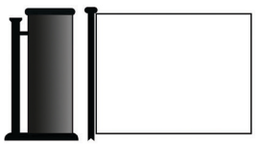


28 Temmuz 1868 tarihinde South Shields'deki DT Stewart tersanesinde denize indirilen "Boxer" römorkörü Eylül 1868 tarihinde hizmete girdi.
. North Shields'den W. Jacob adına inşa edilen römokör 86 grt., 4 nrt., Tam boy: 93.8 ft., Genişlik 18.7

(135) Tees Built Tugs & Tug Owners; Lloyd's Register of Shipping.
(136) Tyne Tugs & Tug Owners; Lloyd's Register of Shipping.
(137) Tyne Tugs & Tug Owners Lloyd's Register of Shipping.

ft., Derinlik 10.0 ft. idi ve North Shields, JP Almond imâlatı buhar ana makinesi 1 genişlemeli idi.
.15 Eylül 1868 tarihinde W. Jacobs adına North Shields'de tescil edildi.
.22 Temmuz 1868'de North Shields'ten İstanbul'a hareket etti.
.19 Ekim 1868'de İstanbul'a vardı.
. Sahibi olan armatör firması veya şahıs bilinmemektedir.[138], [139]

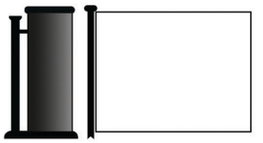
Hamilton & Hodge Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Shark"- (Ex- Brothers, Ex- Pigeon)



1852 yılı sonunda North Shields'deki William Cooper tersanesinde inşaatına başlanan "Brothers" römorkörü 22 Şubat 1852'de hizmete girdi.
. North Shields'den Joseph Swan . adına inşa edilen römokör 94 grt., 34 nrt., Tam boy: 85.8ft., Genişlik 16.4 ft., Derinlik 9.4 ft. idi ve North Shields Willian Scott imâlatı buhar ana makinesi 53 nhp. güç üretiyordu.
. 22 Şubat 1852 tarihinde Joseph Swan adına North Shields'de tescil edildi.
.12 Haziran 1952'de İstanbul'a hareket etti.
.15 Ağustos 1854'de Kırım Harbi nedeniyle İngiliz Donanması adına 4,420 Sterling bedelle satın alındı ve "Pigeon" adı verildi.
.Kırım Harbi ihtiyaçları ortadan kalktığından14 Temmuz 1856'da İstanbul'da Hamilton & Hodge 2,005 Sterling bedelle satın aldı ve "Shark" adını verdi.[140]

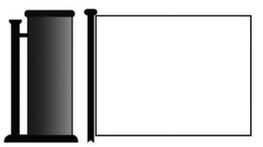
Joseph Wetherall et all Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Brothers"

1855 yılında North Shields'de inşaatına başlanan "Brothers" römorkörü 81 grt., 28 nrt., Tam boy: 82.0 ft., Genişlik 16.8 ft., Derinlik 8.8 ft. idi ve buhar



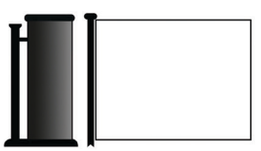
ana makinesi 35 nhp. güç üretiyordu.
. Ayni sene George & John Heads adına North Shields'de tescil edildi.
.İstanbul'a intikal tarihi bilinmemekte.
. 1857'de Kırım Harbi nedeniyle İstanbul ve Karadeniz'de yedekleme yaptığı kayıtlıdır.
.1865'de Joseph Wetherall et al adına tescil edildi.
.1867'de Shields'den Christopher & John Askew adına tescil edildi.
.1870'de Shields'den Christopher Askew adına tescil edildi.
.1880'de hurdaya çıkartıldı.[141]

Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Bull Dog"



16 Nisan 1855 yılında North Shields'de R. Stobbs tersanesinde J. Hall of Tynmouth adına inşaatına başlanan "Bull Dog" isimli römorkör 81 grt., 51 nrt., Tam boy: 80.5 ft., Genişlik 16.7 ft., Derinlik 8.7 ft. idi . 1 genişlemeli JP Almond imâlatı buhar ana makinesi 40 nhp. güç üretiyordu.
. Bull Dog 19 Haziran 1855'de İstanbul'a hareket etti.
. J.Hall of Tymouth gemiyi bir ay sonra İstanbul'da İngiliz Hükümeti'ne sattı.
. 1867'de Malta'dan Vincenza Gollcher satın aldı.
. 10 Ağustos 1872'de Malta'da hurdaya çıkartıldı.[142]

Mr. Wood Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Crescent"



1851 yılında South Shields'de Andrew Woodhouse tersanesinde inşa edilen "Crescent" römorkörü 90 grt.,

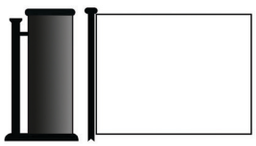
[138] Bernd Langensiepen, Ahmet Güleryüz; "The Ottoman Steam Navy, 1828-1923", Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1995; Lloyd's Register for Tugs; C.I.M.A.S- Pecios De Nuestras Costas.
[139] Wear Built Ships; Lloyd's Register of Shipping.
[140] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
[141] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
[142] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping





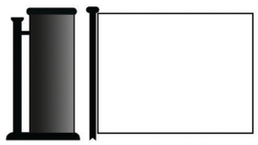
28 nrt., Tam boy: 80.9 ft., Genişlik 16.6 Ft. Derinlik 9.1 ft. idi.
. Newcastle, Rayne & Burn, Ouseburn Ironwork üretimi 1 genişlemeli buhar makinesi 40 nhp güç üretiyordu.
.11 Haziran 1851'de South Shields'den William & George Wright ile Newcastle'den John Gibson adına tescil edildi.
. Kırım Harbi ihtiyaçları için İstanbul'a geldi.
. 22 Mart 1854'de Rus gemisinden açılan ateşle yaralandı ve onarıldı.
. 21 Temmuz 1854'de İngiliz Donanması adına hizmete alındı.
. 21 Temmuz 1854'de 3,000 Sterling bedelle Kırım'da ikmal hizmeti vermek üzere satın alındı.
. 7 Temmuz 1856'da 1,700 Sterling bedelle İstanbul'dan Bay Wood'a satıldı.[143]

Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Chesapeake"



1853 Temmuz tarihinde North Shields, Robert & Richard Stobbs tersanesinde denize indirilen ahşap gövdeli ve yandan çarklı "Chesapeake" römorkörü Aralık 1853'de hizmete girdi.
. North Shields'ten David B.Pearson'a ait olan römorkör 57 grt., 19 nrt., Tam boy: 72.0 ft., Genişlik 14.0 ft., Derinlik 8.2 ft. idi.
. 1 Genişlemeli buhar ana makinesi 25.2 nhp. güç üretiyordu.
. Aralık 1853'de David B.Pearson adına North Shields'de tescil edildi.
. Haziran 1856'da Hull'den Joseph Gee'e satıldı.
. 1860 tarihinde Great Yarmouth'dan Samuel J.Fill & Thomas Pain'e satıldı ve Yaromuth'a tescil edildi.
. 1861'de James Swallow'a satıldı ve Hull'e tescil edildi.
. 1861 tarihinde Newcastle'den John Rogerson'a satıldı ve Newcastle'e tescil edildi.
. 1862'de Newcastle merkezli The Tyne General Ferry Co. satın aldı.
. 1863'de Newcastle'den John Rogerson satın aldı.
. 1864'de Heald Mathurin & Co. satın aldı.
. 1865'de İstanbul'lu İtalyan levanten... satın aldı.
. Louise Crawshay isimli römorkörle Tuna Nehrine yapılan maceralı bir intikal seyri mevcuttur.
. 1876'da İngiliz sicil kaydı kapatıldı.[144]

George Oswald Jolly
Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Constantine"

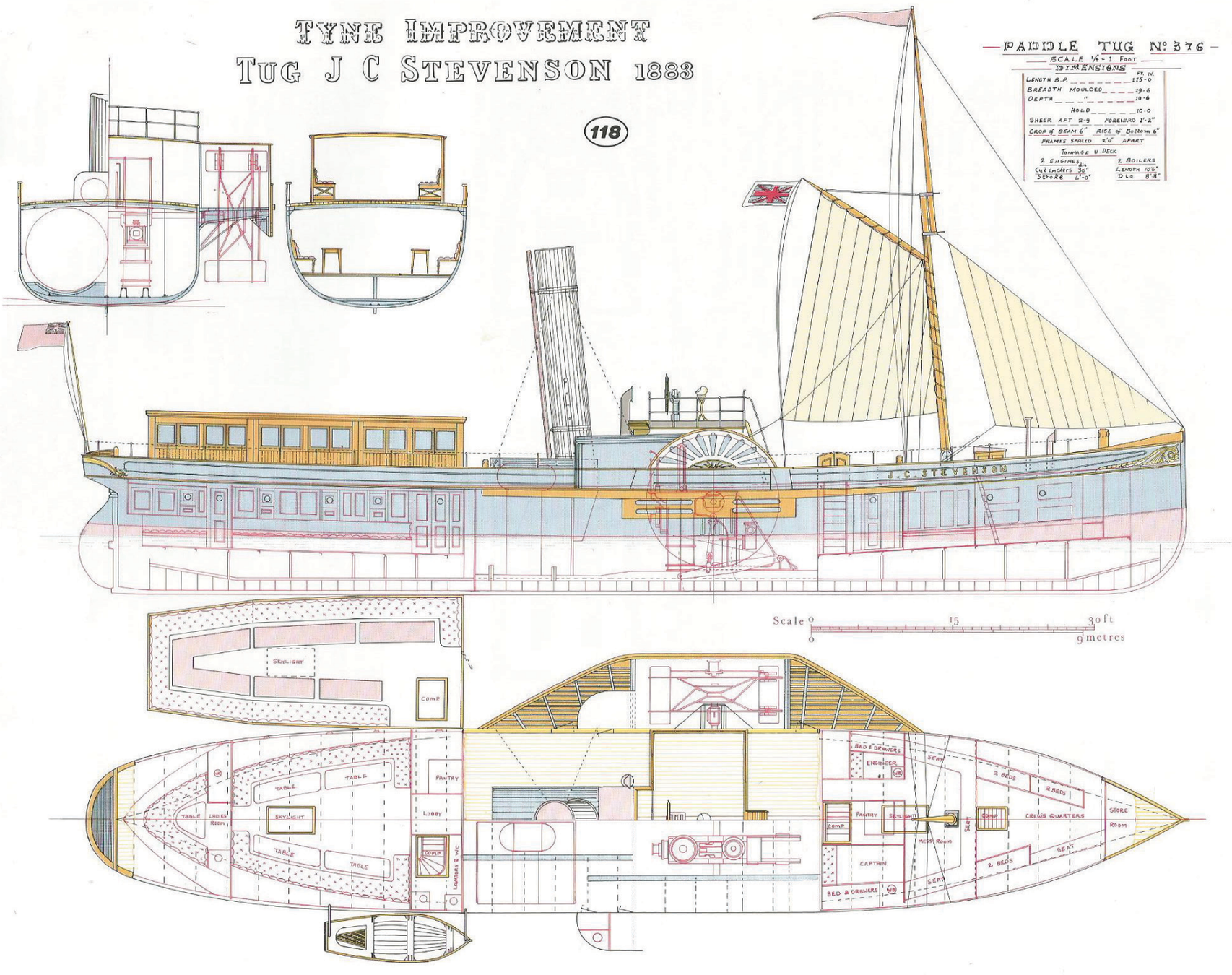


1879 tarihinde South Shields'de inşa edilerek hizmete giren ahşap gövdeli ve yandan çarklı "Constantine" römorkörü 65 grt., 2 nrt., Tam boy: 81.1 ft., Genişlik 16.7 ft., Derinlik 8.6 ft. idi.
.North Shields'ten Thomas Charles Jolly'e ait olan römorkörün 1 Genişlemeli buhar ana makinesi 30 nhp. güç üretiyordu.
. Liverpool merkezli Thomas Charles Jolly adına North Shields'de tescil edildi.
.1879'da İzmir'e intikal etti.
. 1888'de Liman sicili North Shields olmak kaydıyla İzmir'de George Oswald Jolly adına tescil edildi.
. George Oswald Jolly 1854'de İzmir'de dünyaya geldi. Babası Edwin Sidney Jolly ve annesi Anne Jolly (Sargologo) idi. Babası 1825 İzmir doğumludur. Anne Jolly (Sargologo) 1833'de Fiume'de doğmuştur. George Oswald Jolly İzmir'de Paulina Joly (Amat Brugada) ile evlendi. 1905 yılında 51 yaşında iken İzmir'de vefat etti.



Thomas Charles Jolly 1826 yılında dünyaya geldi. Babası John Jolly ve annesi Elizabeth Jolly (Pepper) idi. Elisabeth Ağustos 1796'da İngiltere'de Exeter, Devon'da dünyaya geldi. Thomas Charles Jolly'nin 10 kardeşi olmuştur. İzmir'e göç eden Jolly ailesi ferdi olarak 1850'de Caroline Mathilda Jolly (Parker) ile evlendi. Dört çocukları olmuştur. En büyük oğluna Charles Thomas Jolly adını vermiştir.1909 yılında 83 yaşında İzmir'de vefat etti.[145]
. Römorkörler yedekleme hizmeti verirken, ihtiyaç durumunda yolcu alınması da zamanla ticari bir ek

[143] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
[144] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
[145] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping



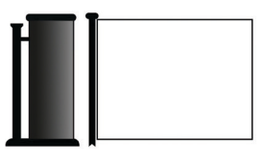
Römorkörlerde zamanla ihtiyaç nedeniyle yolcu da taşıyacak şekilde dizayn değişikliğine gidildi. Bu römorkörler "Tenders & Passenger Carrying Tugs"olarak sınıflandılrıldı. Kaynak: PN.Thomas- "British Steam Tugs.

On Saturday, the handsome new steamtug Cosmopolitan, built by Messrs Redhead and Softley, South Shields, for Messrs Gibson and Co., Constantinople, made a trial trip out to sea. The mean of the runs of the measured mile showed an average speed of 11¼ knots per hour. The new vessel will sail for Constantinople in a day or two.

Shields Daily Gazette'nin Pazartesi, 21 Haziran 1869 tarihli nüshasındaki "Cosmopolitan"ın bir iki gün içersinde İstanbul'a hareket edeceği haberi.

gelir görülmeye başlanmıştır. Bu talebin artması nedeniyle römorkör dizaynlarında yolcu taşımaya elverişli bölümler ilave edilmiş ve bu ihtiyaca uygun daha yüksek tonajlı römorkörler dizayn edilmiştir. 1892'de inşa edilen 141 grt., 100.0 ft. tam boy olan "Violet"nin kıç tarafında 70 yolcu alacak kadar bir yolcu salonu bulunuyordu. "Constantine" bu tip römorkörlerin çok küçük bir örneğini meydana getirmiştir.1883 inşa "J.C.Stevenson" bu tip römorkörler için örnek dizayn teşkil etmektedir.

James Wardle
Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Cosmopolitan"



1 Mayıs 1869 tarihinde South Shields, Readhead Softley & Co. tersanesinde denize indirilen ahşap gövdeli ve yandan çarklı "Cosmopolitan" römorkörü Haziran 1869'da hizmete girdi. Nicholas Gibson et al adına inşa edilen ve South Shields'den tescil edilen römorkör 170 grt., 70 nrt., Tam boy: 118.7 ft., Genişlik 20.1 ft., Derinlik 11.2 ft. idi.

. South Shields Readhead Softley & Co. üretimi olan 2 adet 1 genişlemeli ana makinesi 60 nhp güç üretiyordu.

. 25 Haziran 1869 tarihinde South Shields'den Nicholas Gibson et al adına İstanbul'a intikal etmek üzere South Shields'de tescil edildi.

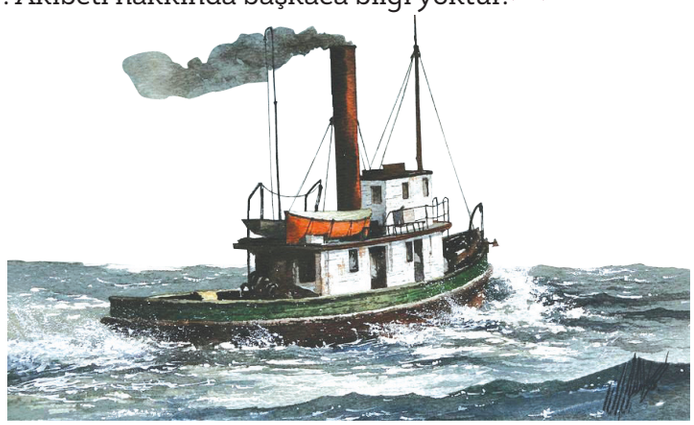
Pazartesi 21 Haziran 1869 tarihli Shields Daily Gazette'de römorkörle ilgili şu haber mevcuttur; "Redhead ve Softley tarafından inşa dettirilen gayet endamlı yeni römorkör Cospomolitan İstanbul için ilk seyir tercübesini açıkkdenizde yaptı. Ortalama azami seyir süratinin 11.5 knots olduğu görüldü. Yeni römorkör bir iki gün içersinde İstanbul'a hareket edecektir."

. Haziran 1869'da Tyne'den İstanbul'a hareket etti.

. İstanbul limanındaki çalışma yıllarından sonra Çanakkale'de faaliyet göseteren James Wardle'e satıldı..(Tarihi belli değil)

. 1890'da Çanakkale'de James Wardle'e ait olarak Çanakkale ve Gelibolu'da hizmet verdiği kaydı mevcuttur.

. Akıbeti hakkında başkaca bilgi yoktur.[146]



Stimli römorkör Katadin; Ressam : James Williamson

[146] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.



Sir William Whittall ve Lady Lilian Whittall ailesi'nin Moda'da çekilmiş aile fotoğrafı-29 Aralık 1902.; Levantine Heritage Foundation arşivi - Whittall aile albümü.

Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Danube"un armatörü James William Whittall aslında İstanbul'da pekçok alanda ticarî bağlantıları olan bir İngiliz levantendi. Moda'da geniş bir aile topluluğuna sahipti. (Kaynak: Osman Öndeş-"Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi, VDA Yayını, 2013; Osman Öndeş-"Modalı Whittall Ailesi", Tarihçi Kitapevi, 2012.



1894 yılında Port Glasgow, Robert Duncan & Co., East Yard, (Kızak No. 268) Tersanesi'nde inşa edilen 513 grt., 124 nrt. sac gövdeli 2 direkli pervaneli buharlı kurtarma ve yedekleme römorkörü "Hughli".

Ralph D. Jacobs, John Smart, William Whittall Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Danube"



1870 yılında South Shields, Readhead softley & Co. tersanesinde (Kızak No. 66) (Reg Number: 62997) inşa edilen "Danube" ahşap gövdeli yandan çarklı römorkör 92 grt., 11 nrt., Tam boy: 92.5 ft., Genişlik: 18.2 ft., Derinlik 9.7 ft. idi
. 1 genişlemeli South Shields, Readhead Softley & Co. yapımı buhar ana makinesi 40 nhp güç üretiyordu.
Eylül 1870'de denize indirildi.
. İlk armatörlük firması Londra Depthford merkezli Ralph D. Jacobs idi. Römorkör South Shields'de tescil olundu.
. Ralph D. Jacobs İstanbul'lu levanten olabileceği gibi, İstanbul limanında kapitülasyonların sağladığı sınırsız imkanlar sayesinde rahatlıkla İstanbul limanında çalışabileceğini bilen bir İngiliz müteşebbis de olabilir. Kasım 1870'de "Danube" İstanbul limanına intikal etti.
. Ralph D.Jacobs, İstanbul'da "Danube" ile yedekleme hizmeti vermeye başladı. Danube South Shields limanına kayıtlıydı ve İngiliz bayraklıydı.



Vapurların şamandıralarda birbirlerinin üzerine bağlandığı, yelkenli teknelerin rıhtımları boydan boya kapladığı limansız bir İstanbul limanında, iki kürekçiyle yol almaya çalışan mavnalar da görülmekte. Bu tabloda römorkörler yükün, yolcuların yaşam ve ulaşım aracı olmaktaydılar.

. 1878'de İstanbul'dan John Smart satın aldı ve "Danube", İngiliz bayraklı ve South Shields'e kayıtlı olarak İstanbul'da yedekleme hizmeti veremeye devam etti.
. 1885'de Moda'lı ünlü levanten William Whittall satın aldı ve yeniden South Shields'e tescil etti ve İngiliz bayraklı olarak İstanbul limanında yedekleme hizmeti vermeye devam etti.
. 1895'de Kalamış vapuru ile Üsküdar önlerinde çarpıştı. Karaya oturdu ve battı.[147]

Buharlı, yandan çarklı, ahşap gövdeli römorkör Bozcaada - (Ex-Meggie Smart)

1868 yılında North Shields, J.P. Rennoldson[148] tersanesinde inşa edilen 102 grt., 16 nrt. Tam boy: 97.6 ft., Genişlik: 18.6 ft., Derinlik: 9.6 ft. yandan çarklı, ağaç gövdeli römorkör "Meggie Smart" 5 Ağustos 1868 günü denize indirildi ve Eylül 1868'de hizmete girdi. (Register Number: 58714)
. 1 genişlemeli 60 nhp. güç üreten buhar ana

[147] Tyne / Clyde Tugs and Tug Owners; Lloyd's Register of Shipping.
[148] J.P. Rennoldson and Sons gemi inşa tersanesi 1863'de James Purdy Rennolson tarafından South Shields, Lawe yakınlarında küçük bir ahşap kızak olarak faaliyete geçti.
. 1870'de demir gövdeli gemi inşaatı başladı. 1875'de Charles Rennoldson şirkete ortak oldu ve 37 yıl ortak olarak çalıştı.
. 1890'da ilk yandan çarklı ve pervaneli römorkörlerin inşaatı gerçekleştirildi. Bu römorkörlerin ana makineleri de tersanede yapıldı.
. 1899'da Avusturalya'ya önemli sayıda römorkör inşaatı başladı.
. 1913'de Charles Rennoldson şirketten ayrıldı ve Charles Rennoldson And Co. adıyla kendi tersanesini kurdu.
. 1916'da tersanede 230 ft. uzunluğunda dört kızak bulunuyordu.
. 1929'da finansal olarak çıkmaza giren tersane kapandı. Kaynak: Grace's Guide to British Industrial History.



Haliç'te yedekleme hizmeti veren iki römorkörden yakın planda olanında İtalyan bayrağı görülmektedir. Fotoğraftaki iki römorkör de "Thames Craft Tugs" sınıfı römorkördür.

makinesi North Shields, J.P. Rennoldson yapımı idi ve ilk armatörlük firması North Shields'den John Marshall idi
.23 Eylül 1868'de North Shields merkezli John Marshall Smart firmasına bağlı olarak South Shields'de tescil olundu.
. 1884'de Osmanlı İdare-i Mahsusa tarafından satın alındı ve "Bozcaada" adı verildi.
. 1902'ye kadar Çanakkele'de yedekleme yaptı.
. 1902 -1909 yıllarında İstanbul limanında hizmet verdi ve 1909'da hizmet dışı bırakıldı.
. 1911'de söküldü.[149]

Sotirios Hazzopoulos
Buharlı, ahşap gövdeli yandan çarklı römorkör /Ceylan – (Ex- Socrates)

1871 yılında Low Walker, Thomas Hepple & Co. tersanesinde inşa edilen (Reg.Number: 65386) , (Kızak No. 273) 115 grt., 37 nrt. Tam boy: 101.3 ft., Genişlik: 18.9 ft., Derinlik 10.1 ft. yandan çarklı ağaç gövdeli römorkör "Socrates" 20 Mart 1871'de denize indirildi ve Nisan 1871'de hizmete girdi.
. Low Walker,Thomas Hepple & Co. yapımı 1 genişlemeli buhar ana makinesi 46 nhp. güç üretiyordu.
. 1871'de North Shields'den Henry I. Brigthman adına North Shields'de tescil olundu.
. 1872'de İstanbul'lu Osmanlı reayasından Sotirios Hazzopoulos satın aldı ve Manchester limanına tescil etti.
. "Socrates" yedekleme hizmeti vermek üzere İstanbul'a intikal etti.
. 1875'de İdare-i Nehâri Osmanî satın aldı ve "Ceylan" adı verildi.
. 1898'de Osmanlı İdare-i Mahsusa satın aldı.
. 1909'de hizmet dışı bırakıldı.[150]

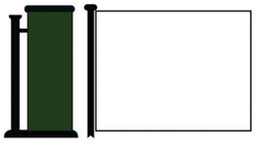
[149] Tyne Built Ships And Shipbuilders; Lloyd's Register of Shipping.
[150] Tyne Built Ships And Shipbuilders; Lloyd's Register of Shipping.

MARINE INTELLIGENCE.

The fine tug steamer Etna, 52 horse-power, Jobson, master, built by Mr. Heppell, Walker, and owned by Mr. Matthew Cockburn, left the Tyne on Monday for Constantinople, where she will be employed in the tug trade.

Pandi Antonio Ralli
Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Etna"

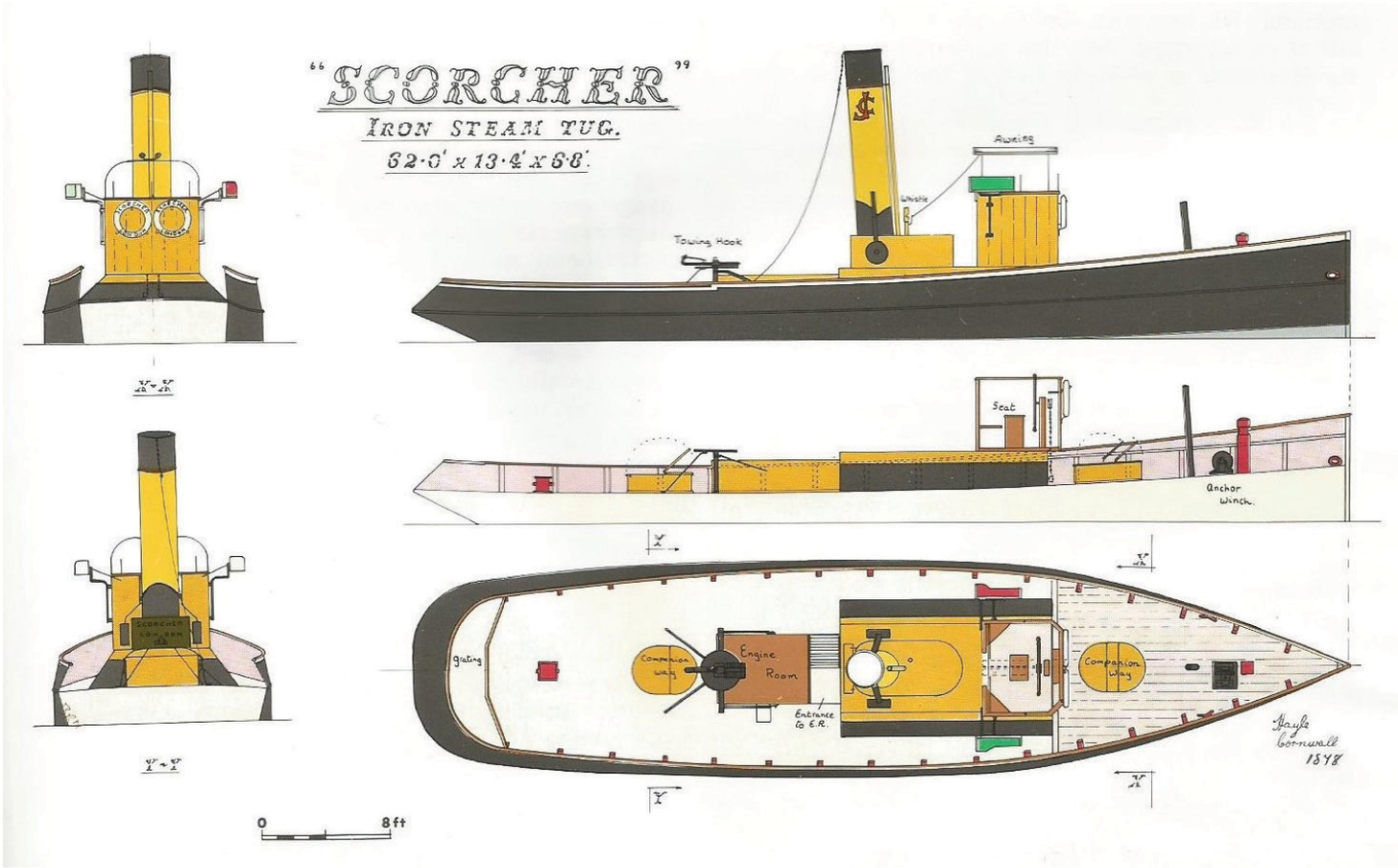
20 Haziran 1868'de Low Walker'da Thomas Hepple tersanesinden denize indirildi.



."Etna" adı verilen römorkör 121 grt., 22 nrt., Tam boy: 105.0 ft., Genişlik 19.3 Ft. Derinlik 10.2 ft. idi."Thames Craft Tug" tip bir römorkördü.
. Low Walker, Thomas Hepple üretimi 1 genişlemeli buhar makinesi 52 nhp güç üretiyordu.
. 12 Ağustos 1868'de North Shields'den Matthew Cockburn adına tescil edildi.
. 17 Ağustos 1868'de Tyne'den İstanbul'a hareket etti.
. The Newcastle Courant Gazetesinin Cuma, 21 Ağustos 1868 tarihli nüshasında şu haber yer almıştır; "Bay Heppell, Walker tarafından inşa edilen,



Etna römorkörü "Thames Craft Tugs" olarak adlandırılan bir dizayna sahipti. Rahmi Koç Müzesi'nde yenilerek müze gemi haline getirilmiş olan Hollanda, I.A.Kreber, Vlaardingen inşa Liman 2 römorkörü de "Thames Craft Tug" tip bir römorkör olmaktadır



1848 tarihli "Scorcher" römorkörüne ait teknik çizim Bu römorkörlerin özelliklerini göstermektedir.

Bay Matthew Cockburn'a ait 52 beygir gücündeki Etna römorkörü, Tyne'den römorkör ticaretinde çalışmak üzere Pazartesi günü İstanbul'a hareket etti."

. 1875'de İstanbul'da Pandi Antonio Ralli adına tescil edildi. North Shields'deki kaydı kapatıldı.

. İstanbul Limanı'nda İtalyan bayraklı gemi yedekleme hizmetlerinde kullanıldı.

. 1878'de Romanya Sulina'dan Madelena Caruana satın aldı

Bu römorkör hakkında başka bilgi mevcut değildir.[151]



Stimli römorkör Katadin; Ressam : James Williamson

[151] Tyne Built Ships And Shipbuilders; Lloyd's Register of Shipping.





Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı "Express" römorkörünün özelliğindeki benzer yıllarda hizmete giren "Express" isimli bir başka römorkör yelkenli tekneleri yedeklerken.



Carlton Whittall, C. Jacob

Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Express"



90- 1846 yılında South Shields'deki Andrew Woodhouse tersanesinde inşa edilen buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör 31 Aralık 1846'da hizmete girdi.

."Express" adı verilen römorkör 178 grt., 100 nrt., Tam boy: 106.4 ft., Genişlik 19.7 Ft. Derinlik 11.0 ft. idi.

. South Shields, TD Marshall üretimi 1 genişlemeli buhar makinesi 100 nhp güç üretiyordu.

. İlk armatörü bilinmemektedir.

. 12 Şubat 1847'de Liverpool'dan Liverpool Steam Tug Co. adına tescil edildi.

. 1 Aralık 1854'de Charlton Whittall satın aldı (İzmir'li levanten).

. 7 Aralık 1847 tarihinde Holyhead'den İstanbul'a hareket etti.

. 10 Ocak 1855'de Kırım Harbi nedeniyle İngiliz Donanması adına 7,500 Sterling bedelle satın alındı.

. İngiliz Donanması adına ihtiyaç kalmadığından 21 Temmuz 1856'da İstanbul'lu C. Jacob 1,400 Sterling bedelle satın aldı.(152)

. Osmanlı reayası Rum müteşebbis satın aldı ve İstanbul limanında yedekleme işlerinde çalıştırdı.

. 20 Ekim 1912'de Osmanlı Devleti adına elkonuldu ve Aralık 1912'de Tersane-i Âmire hizmetine verildi.

.Mayıs 1915- 1917 yıllarında Alman mürettebatlı olarak Donanma hizmetinde kullanıldı.(153)

(152) Tyne Built Ships And Shipbuilders; Lloyd's Register of Shipping.
(153) Bernd Langensipen - Ahmet Güleryüz; "1828-1923 Osmanlı Donanması-Römorkörler"; Kaptan Yayıncılık.

The following are the particulars of the sultan's narrow escape from being run down :—" His highness was crossing the port towards the old palace of the Seraglio, in a seven-oared caïque, when a steam-tug, the General Pelissier, under the English flag, and commanded by an Ionian master, was seen to steer straight towards the sultan's boat. The man that steered the caïque, in great alarm shouted to the people on board the tug to alter their course, the sultan being passenger in the caïque. But the steam-tug, without taking the least notice of the warning, stood to its course and steered direct for the sultan's barge ; and when the warning was repeated in a louder voice and with vehement gesticulations, it was equally unheeded. The sultan himself rose and stood prominently forward in the boat, but, notwithstanding, the General Pelissier moved not by an inch from its line of passage, and seemed bent on running down the caïque. At length the boatmen made two efforts, by turning to the right and to the left, to avoid a collision, but the steamer followed their movement, and a catastrophe seemed inevitable. By dint of great exertion, however, the caïque was at last extricated from its perilous situation, and the sultan was safely landed.

" On the following day Sir Henry Bulwer was admitted to an audience of his imperial highness, who related to the ambassador what had occurred—how his life had been imperilled, and that by a vessel under British colours. Sir Henry, greatly moved and shocked by what he had heard, assured the sultan that every step should be taken on his part to punish the offenders. Accordingly, orders were immediately issued to arrest the master of the General Pelissier, but, though the strictest search was made for the man throughout the whole of the city and its suburbs, he was nowhere to be found

General Pelissier römorkörünün neden olduğu olay hakkında Lloyd's Weekly Gazetesi'nin 25 Eylül 1859 Pazar günkü nüshasında yer alan olaya ait haber.

Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "General Pelissier"

1855 yılında North Shields'deki J.Dowey tersanesinde inşa edilen buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör 31 Temmuz 1855'de denize indirildi. Ve aynı sene hizmete hazır hale getirildi.

."General Pelissier" adı verilen römorkör 89 grt., 19 nrt., Tam boy: 89.0 ft., Genişlik 18.0 Ft. Derinlik 9.8 ft. idi.
. North Shields, JP Almond üretimi 2 genişlemeli buhar makinesi 55 nhp güç üretiyordu.
. Kasım 1855'de North Shields'den Archibald Rawlings Grant ve William Gibson adını tescil edildi.
. Shields'e tescili yapıldı.
. 1856'da South Shields'den Marshall Breddell satın aldı.
. Tyne'den İstanbul'a hareket etti.
. İstanbul'daki yedekleme çalışmalarında devrin Padişahının içinde bulunduğu saltanat kayığını batma tehlikesi içinde bırakması büyük bir olay yarattı. Olay hakkında Lloyd's Weekly Gazetesinin Pazar günkü nüshasında General Pelissier römorkörünün yarattığı tehlikeye ait şu haber yeralmıştır; "Osmanlı Sultanın saltanat kayığı batmaktan kılpayı kurtuldu;Padişah hazretleri yedi çifte salatanat kayığı ile Sarayburnu'undaki Topkapı Sarayı'na giderken, Yunan kaptanın yönettiği İngiliz bayraklı General Pelissier römorkörü doğrudan Sultanın bulunduğu salatanat kayığına doğru çatışma rotasında gelmekteydi. Saltanat kayığından römorköre rotasını değiştirmesi için bağırarak defalarca ihtar edilmesine rağmen,kaptan dümen kırmadan durmadan Sultanın bulunduğu saltanat kayığının üzerine gelmeye devam etti.O kadar ki hatasında ısrarı sonucu Sultan'ın kayığının devrilmesi an meselesiydi. Neyse ki birkaç santim farkla sıyırıp geçti ve Sultan selametle karaya çıkabildi.(154)

Ertesi günü İngiliz Sefiri Sir Henry Bulwer Saraya çağrılarak İngiliz bayrağı altındaki römorkörün saldırganlığı anlatılarak hayatına kastedildiğini belirtince Sir Henry Bulwer müthiş şaşkınlık içinde kaldı ve kaptanın en ağır şekilde cezalandırılacağına emin olmalarını belirtti. Kısa zaman geçmeden General Pelissier'in kaptanı tutuklanması için harekete geçilmesine rağmen, şehirde ve civarda kaptan bulunamadı.."
. 1864'de İstanbul Boğazı'nda battı. North Shields'deki sicil kaydı silindi!

(154) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping



Yandan çarklı buharlı römorkör "Pathfinder". Yağlıboya tablo: Denizler & Gemiler ressamı Cumhur Koraltürk tarafından bu eser için resmedilmiştir.

Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Great Conquest"

1856 yılında North Shields'deki C.Chisholm tersanesinde inşa edilen buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör ayni sene hizmete girdi.
."Great Conquest" adı verilen römorkör 107 grt., 67 nrt., Tam boy: 95.0 ft., Genişlik 18.0 ft. Derinlik 10.0 ft. idi.
. North Shields, W.Scott üretimi 2 genişlemeli buhar makinesi 60 nhp güç üretiyordu.
. 22 Mart 1856'da South Shields'den gemi simsarı James Renner Walker & James Jobling adına Shields'de tescili yapıldı.
. 28 Nisan 1856'da Malta'dan İstanbul'a hareket etti.
. 2 Haziran 1856'da İstanbul'a ulaştı.
. 6 Eylül 1856'da İstanbul'da satıldı. Satın alan armatöre ait bilgi bulunamamıştır.[155]

Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Joseph Locke"

21 Mart 1867 tarihinde South Shields'deki Readhead Softley & Co. tersanesinde inşa edilen buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör Mayıs 1867'de hizmete girdi.
."Joseph Locke" adı verilen römorkör 87 grt., 27 nrt., Tam boy: 93.0 ft., Genişlik 17.6 ft. Derinlik 9.7 ft. idi.
. South Shields, Readhead Softley & Co. üretimi 1 genişlemeli buhar makinesi 45 nhp güç üretiyordu.
. 25 Nisan 1867 tarihinde South Shields'den J.Wilson adına tescil yapıldı.
. 29 Haziran 1867'de İstanbul'a ulaştı.
. 25 Kasım 1867'de İstanbul'da satıldı.[156]

(155) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping
(156) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping

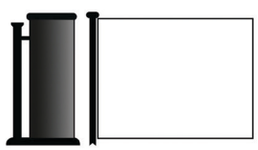


Le Progress. Kaynak: Tyne Built Tugs.

Buharlı, sac gövdeli, pervaneli , demir gövdeli römorkör "Le Progress NO.119"- (Ex-Le Progress)

30 Nisan 1892 tarihinde Low Walker'deki Sir WG Armstrong, Mitchell & Co. Ltd. tersanesinde inşa edilen buharlı, sac gövdeli, pervaneli demir gövdeli römorkör Mayıs 1892'de hizmete girdi.
."Le Progress" adı verilen römorkör 449 grt., 205 nrt., Tam boy: 164.0 ft., Genişlik 27.0 ft. Derinlik 13.5 ft. idi.
. Wallsend, Wallsend Slipway & Engineering Co.Ltd. üretimi 2 genişlemeli buhar makinesi 70 nhp güç üretiyordu.
. Port Said merkezli Cie Universalle du Canal Maritime de Suez satın aldı.
. 1923'de adını " Le Progress No.119" olarak değiştirdi.
. 1933'ee Anglo- Persian Shipping & Trading Co.Ltd. satın aldı ve adını yeniden " Le Progress" olarak değiştirdi.
. 1935'de Malta Adası'ndan Tank Coasters Ltd. satın aldı.
. 1937'de İstanbul'dan Bay Öğdevin et al satın aldı.
. 21 Ekim 1942 tarihinde Karadeniz'de Rus Denizaltısı M35'in attığı torpido isabetiyle Sulina önlerinde battı. (157)

Francisco Grimo
Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Biga" - "Bigah"- (Ex-Malta)



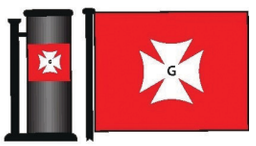
18 Temmuz 1870 tarihinde South Shields'deki Readhead Softley & Co. tersanesinde inşa edilen buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör Eylül 1870'de hizmete girdi.

"Malta" adı verilen römorkör 112 grt., 31 nrt., Tam boy: 102.8 ft., Genişlik 18.9 ft. Derinlik 10.1 ft. idi.
. South Shields, Readhead Softley & Co. üretimi 1 genişlemeli buhar makinesi 73 nhp. güç üretiyordu.
. 3 Eylül 1870 tarihinde William George adına tescil

(157) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping

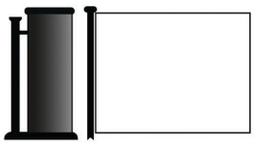
edildi ve İstanbul'da kurulu George & Co. firmasına devredildi.
. Tyne'den İstanbul'a hareket etti.
. 20 Eylül 1870'de Gibraltar'dan Malta adası'na hareket etti.
. 7 Ekim 1870 tarihinde İstanbul'a ulaştı.
. 1875 yılına kadar İstanbul'da Emmanuell Pelegrini adına hizmet verdi.
. 1892'de İstanbul'dan Francisco Grimo satın aldı.
. 1898'de İngiliz sicil kaydı silindi.
. 1901'de İdare-i Mahsusa'ya devredildi ve "Biga" adı verildi.
. 1908'de Lloyd's Register'deki kaydı devam ediyordu.[158]

Vincent SE
Grech Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Mary Louise"



03 Temmuz 1870 tarihinde South Shields'deki JP Rennoldson & Sons tersanesinde inşa edilen buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör Temmuz sonunda hizmete girdi.
"Mary Louise" adı verilen römorkör 100 grt., 10 nrt., Tam boy: 98.6 ft., Genişlik 19.1 ft. Derinlik 9.8 ft. idi.
. South Shields, J.P. Rennoldson & Sons üretimi 2 genişlemeli buhar makinesi 50 nhp güç üretiyordu.
. 3 Eylül 1870 tarihinde William George adına tescil edildi ve İstanbul'da kurulu George & Co. firmasına devredildi.
. Temmuz 1879 tarihinde Çanakkale merkezli James Wardle satın aldı ve South Shields'e tescil ettirdi.
. 1901'de Londra ve Çanakkale merkezli Vincent SE Grech satın aldı.
. Çanakkale ve Gelibolu bağlantılı olarak 'de hizmete girdi.
. 3 Kasım 1914'de I.Dünya Harbi nedeniyle Osmanlı hükümeti tarafından Gelibolu'da elkonuldu ve Donanma emrine verildi.
. 1915'de Gelibolu'da hizmet dışı bırakıldı ve olduğu yerde battı.[159]

Buharlı, demir gövdeli, yandan çarklı römorkör "Napoleon"



09 Mayıs 1855 tarihinde Jarrow'daki Palmer Brothers tersanesinden denize indirilen buharlı, demir gövdeli, yandan çarklı römorkör ayni sene hizmete girdi.
."Napoleon " adı verilen römorkör 115 grt., 48 nrt., Tam boy: 104.0 ft., Genişlik 18.0 ft., Derinlik 9.0 ft. idi.
. İlk sahibi William Portesu römorkörü inşa sırasında John Swan'a sattı.
. Jarrow'dan John Swan adına Shields'de tescil edildi.
. John Swan "Napoleon" la İstanbul'a geldi.
. İki sene İstanbul liman bölgesinde çalıştıktan sonra satıldı. Alıcı bilinmemektedir.[160]

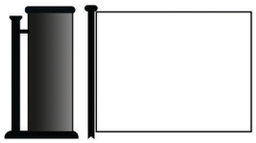
Hacı Davud Farkouh
Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Olga"- (Ex- Stefano)



Ocak 1879'da North Shields'deki Wouldhave & Johnson tersanesinden denize indirilen buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör Mart 1879'da hizmete girdi.
."Stefano" adı verilen römorkör 111 grt., 29 nrt., Tam boy: 103.3 ft., Genişlik 18.4 ft., Derinlik 9.9 ft. idi. (Register Number: 79216).
. South Shields, W.Hepple & Co. üretimi 1 genişlemeli buhar makinesi 71 nhp güç üretiyordu.
.1879'da South Shields'den W.Hepple & Co. firması adına tescil edildi.
. 1890 Ocak ayında Liverpool merkezli TC Jolly adına North Shields'de tescili yapıldı.
. Ayni sene İstanbul'dan M. J. Stamadiadis satın aldı.
.1897'de İzmir'li levanten Hacı Davud Farkouh satın aldı ve "Olga" adıyla İzmir'de hizmete girdi.
. 1908 yılı dahil faal olduğu kaydı mevcuttur.[161]

(158) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
(159) Tyne Tugs & Tug Builders;Lloyd's Register of Shipping.
(160) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
(161) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.

İstanbul limanı ihtiyacı için römorkör satın alanlar vardı

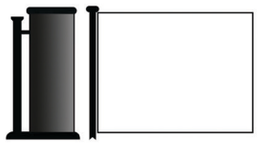


XIX. Yüzyıl ortalarında İstanbul limanı ihtiyacı için İngiltere'de özellikle Clyde (Glasgow, Govan) veya Upon- On Tyne tersanelerinde römorkör işe ettirenler veya inşa edilmiş olan römorkörleri satın alanlara tanık olunmaktadır. Tespit ettiğim örneklerden biri Liverpool'lu makine imalatçıcısı James Jack'ın "Emperor" isimli yandan çarklı, demir gövdeli, buharlı römorkörü İstanbul'da satmak amacıyla satın almış olmasıdır.

. Bu konudaki sicil kaydında inşa yılı 1855 ve Glasgow'dur. İlk inşa siparişi veren sicil kaydında mevcut değildir.
. Tonajı 145 grt., 91 nrt. ,Tam boy: 129.8 ft., Genişlik: 18.6 ft., Derinlik: 8.9 ft. Draftı: 6.5 ft. idi. 2 genişlemeli 80 nhp güç üreten buhar ana makinesi Liverpool'dan James Jack & Co. (Victoria Engine Works, Bootle) firmasına yapımıdır. "Emperor" adıyla 9 Kasım 1855'de Liverpool limanına tescil edildi.
. 10 Kasım 1855 günü Mersey'de seyir tercübesi yapıldı.
. 3 Ocak 1856'da Liverpool'da açık artırma ile satıldı.
. Satılmak amacıyla Liverpool'dan İstanbul'a hareket etti ve 20 Şubat 1856 günü Güney İngiltere Cornish Yarımadası (Isles of Scilly) Adası civarında su yapmaya başlaması üzerine Cadiz'e ulaşmaya çalışıldı. Fakat makine arızası nedeniyle hareketten sakıt kaldı ve sürüklenerek La Galita kayalıklarına bindirdi. James Jack, römorkörü on iki aylık sürede İstanbul'da veya Karadeniz'de herhangibir limanda satmak için William Hadfield'e yetki verdi.
. Römorkör onarılamadığından 28 Mart 1856'da terk edildi.

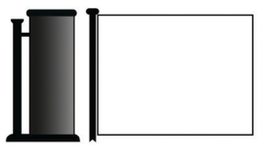
Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Pauline"

18 Nisan 1868 tarihinde South Shields'deki Readhead Softley & Co. tersanesinden denize indirilen buharlı,



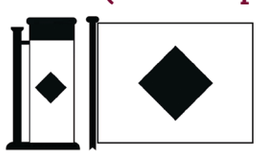
ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör Haziran 1868 sonunda hizmete girdi.
."Pauline" adı verilen römorkör 94 grt., 18 nrt., Tam boy: 96.3 ft., Genişlik 18.2 ft., Derinlik 9.0 ft. idi.
. South Shields, Readhead Softley & Co. üretimi 1 genişlemeli buhar makinesi 50 nhp güç üretiyordu.
.İstanbul'da çalışan tüm römorkörler gibi 6 ft. draftına kadar bakır levha kaplaması yapıldı. (Kaynak: Tyne Built Tugs- Sheathed in Copper -Yellow metal to 6 ft draft like other tugs for Constantinople)
. 4 Haziran 1868 tarihinde Robert Rowell adına Newcastle'da tescili yapıldı.
. 12 Haziran 1868 tarihinde Shields'ten İstanbul'a hareket etti.
. 27 Temmuz 1868 tarihinde İstanbul'a ulaştı.
. 18 Kasım 1870'de İstanbul'da satıldı.
. İstanbul limanındaki son armatörü ve çalışma tarihi hakkında bilgi bulunamamıştır.[162]

Buharlı, demir gövdeli, yandan çarklı römorkör "Pelissier" - (Ex-Iron Duke)



1 Eylül 1855 tarihinde South Shields'deki TD Marshall tersanesinden denize indirilen buharlı, demir gövdeli, yandan çarklı römorkör ayni sene hizmete girdi.
"Iron Duke" adı verilen 118 grt., 164 nrt., Tam boy: 102.0 ft., Genişlik 18.5 ft., Derinlik 10.0 ft. idi.
. South Shields, TD Marshall üretimi 1 genişlemeli buhar makinesi 60 nhp güç üretiyordu.
. İlk armatörü Shields'den Messrs Gibson et al idi."Pelissier" adı verilen römorkör
. Ekim 1855'de İstanbul'a hareket etti.İstanbul'daki armatörü bilinmemektedir.[163]

Spiridion Gopcevich
Buharlı, demir gövdeli, yandan çarklı römorkör "Zara"- (Ex-Principe Stirbey)

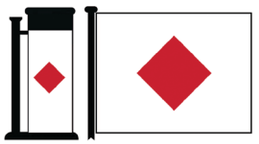


12 Haziran 1850 tarihinde South Shore'daki Gateshead'a Jonathan Robson tersanesinden

(162) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
(163) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
(164) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping

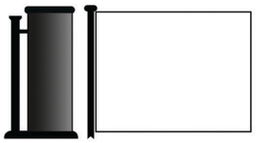
denize indirilen buharlı, demir gövdeli, yandan çarklı römorkör Ağustos 1850 hizmete girdi.
."Principe Stirbey " adı verilen 124 grt., 50 nrt., Tam boy: 106.5 ft., Genişlik 18.3 ft., Derinlik 09.3 ft. idi.
. South Shore,Gateshead'de Jonathan Robson , üretimi 1 genişlemeli buhar makinesi 57 nhp güç üretiyordu.
. İlk armatörü Galatz'dan Spiridion Gopcevich'dir.
"Principe Stirbey" Ağustos 1850'de Spiridion adına tescil edildi.
. İstanbul'da Haziran 1854'de "Zara" adı verildi.
. 1856'da İstanbul'da eldeğiştirdi. Armatörü bilinmemektedir.(164)

Caragosocevich Barre
Buharlı, demir gövdeli, yandan çarklı römorkör "Chioggia"- (Ex-Principe Karagergevich)



13 Temmuz 1850 tarihinde South Shore, Gateshead'de Jonathan Robson tersanesinden denize indirilen buharlı, demir gövdeli, yandan çarklı römorkör Ağustos 1850 hizmete girdi.
."Principe Karagergevich" adı verilen 126 grt., 57 nrt., Tam boy: 107.2 ft., Genişlik 18.3 ft., Derinlik 09.2 ft. idi.
. South Shore, Gateshead'de Jonathan Robson üretimi 1 genişlemeli buhar makinesi 57 nhp güç üretiyordu. Azami seyir sürati 10 knots idi.
. Ana buhar makinesi yuvarlak yatay silindirli olup silindir boyu 41 inch x 4 feet 3 inch idi.Yandan çarklı olup çarkların çapı 14 feet 8 inch ve baştaraftaki draftı 2 feet 3 inch, kış taraftaki draftı 2 feet idi.
. İlk armatörü Galatz'dan Spiridion Gopcevich'dir.
"Principe Karagergevich" Ağustos 1850'de Spiridion Gopcevich adına tescil edildi. Amacı Tuna'da gemi yedeklemesi yapmaktı.(165)
. 23 Ağustos 1850'de Tuna Nehri'nde gemi yedeklemesi yapmak amacıyla Galatz'a intikal etmek üzere hareket etti.
. Haziran 1854'de Trieste'de Austrian Lloyd satın aldı ve "Chioggia" adını verdi.
. 1856'da İstanbul'da Caragosocevich Barre satın aldı ve"Principe Caragosocevich Barre" adını verdi.(166)

Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Robert Ingham"



Mart 1855 tarihinde South Shields, Andrew Woodhouse tersanesinde denize indirilen "Robert Ingham" römorkörü Mayıs 1855'de hizmete girdi.
. South Shields'ten Jopling & Walker firmasına ait olan römorkör 112 grt., 34 nrt., Tam boy: 88.0 ft., Genişlik 18.1 ft., Derinlik 9 ft. idi.
. William Scott üretimi buhar ana makinesi 50 nhp. güç üretiyordu.

One half-lever engine of 57 horses nominal power; diameter of cylinder, 41 inches × 4 feet 3 inches length of stroke; diameter of paddle-wheels, extreme, 14 feet 9 inches; ditto, effective, 14 feet 4 inches; floats, 7 feet 2 inches; and varying in breadth from 17 to 21 inches; mean, 19 inches; three sets of 14 arms and floats. Launching draught of water, forward, 1 foot 11 inches; aft, 2 feet inches. (Engine. No. 43.)

Both vessels have 2 round flue boilers—length 20 feet, breadth 7 feet 10 inches, height 8 feet 3 inches; steam chests—length 3 feet 6 inches, breadth 3 feet 2 inches, height 2 feet; four furnaces, two in each boiler,—length 6 feet; bars 5 feet 9 inches, breadth 3 feet, height 3 feet 1 inch. There are 8 strakes of plates; the frames are 3½ × 2½ × ½ inches, and 2 feet 1 inch apart. On the 14th of August was the trial trip of both vessels, when a speed of 10¼ knots per hour was obtained: the engines of both vessels made 37 revolutions per minute; the draft of both vessels, with all on board, was 4 feet 2 inches. Each vessel has 4 water-tight bulk-heads. The engines are the strongest and best finished, made upon this principle, that I have yet seen. These vessels are to ply upon the Black Sea, with goods and passengers, and are owned by Signor Gogseivich.

Description.—A griffin figure-head, no galleries, round sterned and clinch built vessels, one deck flush, standing bowsprit, 2 masts, schooner rigged.

The two iron steamers, recently built by Mr. Robson, at the South Shore, on the Tyne, sailed last night for Galatz; they are intended to tow vessels in the Danube.

24 Ağustos 1850, cumartesi günkü Newcastle Journal'de yer alan haber

. 30 Mayıs 1855'de South Shields Pilots adına South Shields'de tescil edildi.
. Ağustos 1855 tarihinde South Shields'de Jopling & Walker firması tarafından satın alındı.
. Perşembe, 9 Ağustos 1855 tarihli North & South Shields Gazette'de şu haber yer almıştır; "South Shields Kılavuzlarına ait olan "Robert Ingham"

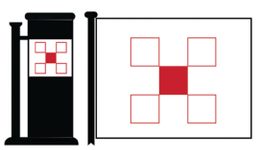
(165) New Castle Journal, 24 Ağustos 1850 Cumartesi
(166) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
(167) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping

THE "ROBERT INGHAM" STEAMBOAT.—The steamer *Robert Ingham*, belonging to the Pilots of South Shields, has been purchased by Messrs Jobling, Walker, & Co., of that place, for Constantinople. The steamer is at present in Mr Bushell's dock getting coppered and overhauled, previous to going out to Constantinople.

Perşembe, 9 Ağustos 1855 tarihli North & South Shields Gazette'de Robert Ingham isimli römorköürün İstanbul'a hareket edeceğine dair haber

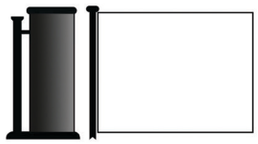
buharlı römorkörü İstanbul'da çalıştırılmak üzere Jobling, Walker & Co. firması tarafından satın alınmıştır. Römorkör halen Bay Bushell tersanesinde büyük bakıma alınmıştır ve bakır kaplama işlemi tamamlandıktan sonra İstanbul'a hareket edecektir."
. 22 Ağustos 1855'de Tyne'den İstanbul'a hareket etti.
. 26 Ağustos 1855'de Falmouth'ta kömür ikmali yaptı.
. 29 Ağustos 1855'de Falmouth'dan hareket etti.
. 3 Eylül 1855'de Gibraltar'a ulaştı.
. 17 Eylül 1855'de Malta'dan İstanbul'a hareket etti.
. Bu römorkörün İstanbul'daki faaliyeti hakkında başkaca bilgi bulunmamaktadır.[167]

John Marshall Smart
Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Sarah Smart"



25 Mart 1872 tarihinde South Shields, JP Rennoldson tersanesinden denize indirilen "Sarah Smart" römorkörü Mayıs 1872'de hizmete girdi.
. South Shields'ten Jopling & Walker firmasına ait olan römorkör 112 grt., 34 nrt., Tam boy: 88.0 ft., Genişlik 18.1 ft., Derinlik 9 ft. idi.
. South Shields, JP. Rennolson üretimi 1 genişlemeli buhar ana makinesi 80 nhp. güç üretiyordu.
. 4 Haziran 1872 tarihinde John Marshall Smart adına North Shields'de tescil edildi.
. 27 Haziran 1872'de İstanbul'a intikal etmek üzere Malta'ya ulaştı.
. 3 Temmuz 1872'de İstanbul'a ulaştı.
.10 Nisan 1879 tarihinde North Shields sicil kaydı kapatıldı.[168]

Sotirios Hazzopoulo
Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Ceylan"- (Ex- Socrates)



20 Mart 1870 tarihinde Low Walker, Thomas Hepple & Co. tersanesinden denize indirilen "Socrates" römorkörü Nisan 1871'de hizmete girdi.
.South Shields'ten Jopling & Walker firmasına ait olan römorkör 115 grt., 37 nrt., Tam boy: 101.3 ft., Genişlik 18.9 ft., Derinlik 10.1 ft. idi.
. Low Walker, Thomas Hepple & Co. üretimi 1 genişlemeli buhar ana makinesi 46 nhp. güç üretiyordu.
. North Shields'de Henry I. Brightman adına tescil edildi.
. 14 Mayıs 1871'de İstanbul'a ulaştı.
. 1872'de Sotirios Hazzopoulos'a satıldı ve Manchester gemi siciline tescil edildi.
. 1874'de Osmanlı Devleti adına satın alındı.
. 1905'de İdare-i Mahsusa bünyesinde "Ceylan" adı verildi.
.1909'da Malta'da söküldü.[169]

Pandia Antonio Ralli
Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Stefano"



Mart 1872 tarihinde North Shields, David J.Stewart tersanesinden denize indirilen "Stefano" römorkörü (Register Number: 65430) Mayıs 1872'de hizmete girdi.
. South Shields'ten William Hepple firmasına ait olan römorkör 111 grt., 15 nrt., Tam boy: 96.7 ft., Genişlik 18.9 ft., Derinlik 9.8 ft. idi.
. North Shields, W. Hepple & Co. üretimi 1 genişlemeli buhar ana makinesi 40 nhp. güç üretiyordu.
. 24 Mayıs 1872 tarihinde William Hepple adına North Shields'de tescil edildi ve "Stefano" römorkörünü ayni gün Sakız Adalı Ralli ailesinden olan Pandi Antonio Ralli, Londra'da İstanbul Limanı'nda çalıştırmak

(168) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping
(169) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
(170) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping



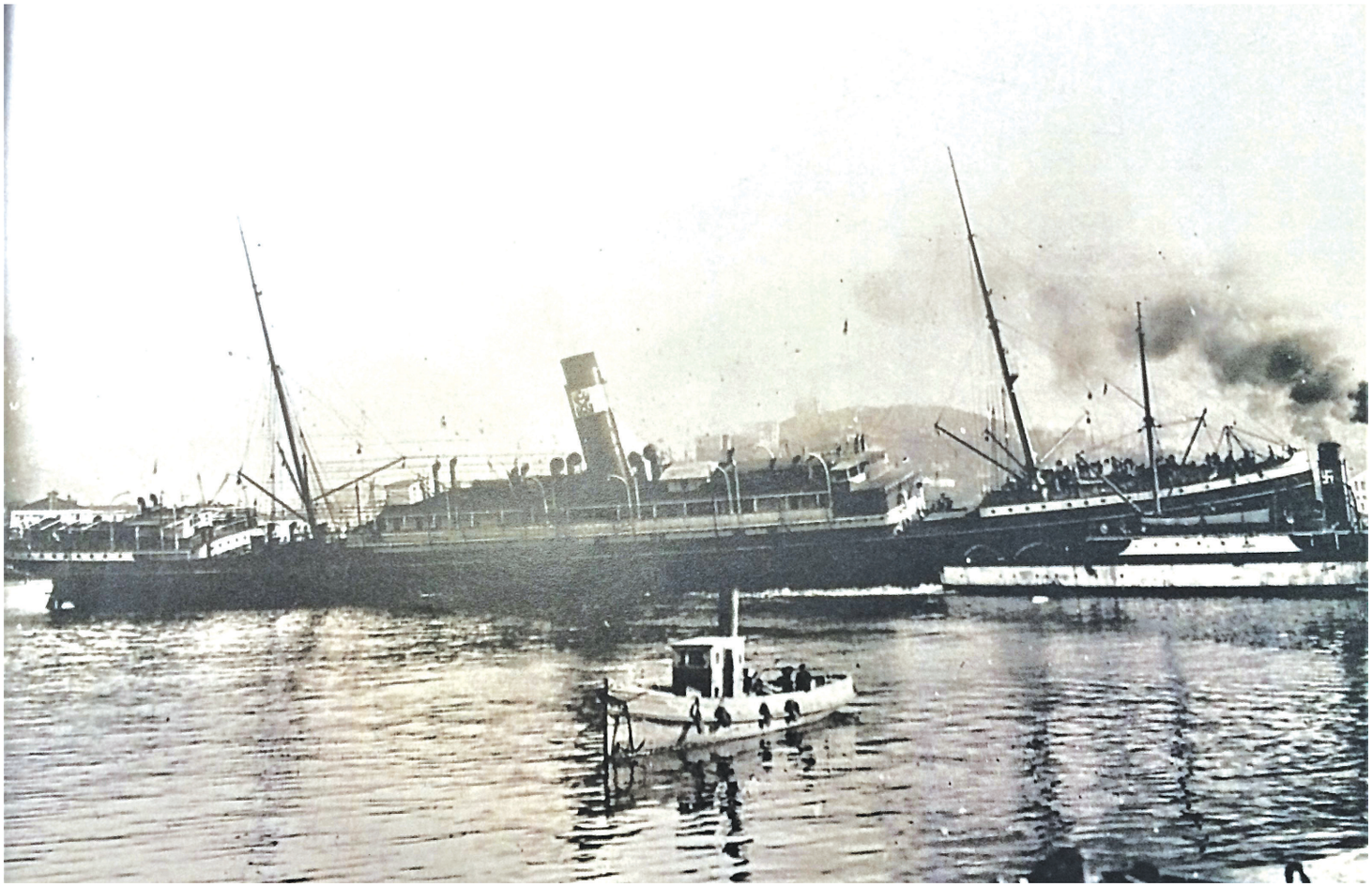
Buharlı, ahşap gövdeli ve yandan çarklı römorkörler (soldan) Stefano ve Stella. Kaynak: Tyne Built Tugs.

üzere satın aldı.
. "Stefano" Gibraltar - Malta'dan İstanbul'a intikal etti ve aynI sene İstanbul'da hizmete girdi.
. 1898 tarihinde North Shields sicil kaydı kapatıldı.[170]

Kökleri Sakız Adası olan Ralli ailesinden Zannia Ralli (1785-1859), Augustus (1792–1878), Pandia Zeus (1793–1865), Toumazis (1799–1858) ve Eustratios (1800-1884) ticarî etkinliği İngiltere ve ABD'ye kadat yayılan ticaret ağı kurmuş bir aile olarak tanınmaktadır. Ailenin bilinen ilk ferdi Stephanos Ralli (155-1827) Sakız Adası'ndan Marsilya'ya göç ederek çok güçlü bir tüccar haline gelmiştir. İlgilendikleri asıl ticaret alanı Manchester'den tekstil ürünleri ihraç etmek ve Odesa ile İstanbul'dan hububat alım satımı yapmaktı. Aile bireyleri St. Petersburg, Taganrog, Tebriz, İzmir ve Halep'te de etkin olmuşlardır. Kırım Savaşı sırasında buğday ticareti vesilesiyle önemli gelir kazandıkları yazılıdır.

Foscolo Mango'ya ait baca Forsu Swastika (Gamalı Haç) olan kurtarma/yedekleme römorkörü

1920-1926 yıllarında Karadeniz dahil, İstanbul, Çanakkale ve İzmir'e kadar gemi kurtarma hizmeti veren Ocean Salvage Co. Ltd. Londra merkezli bir



Bacasında Swastika-Gamalı Haç işareti olan kurtarma römorkörü, Reşit Paşa vapurunu yedeklerken.

İngiliz şirketiydi ve sahip olduğu kurtarma gemileri; "Caesar II", "Belos", "Cleopatra III", "La Valette", "Semper Paratus" ve "La Nina" idi.
"Belos" İsveç bayraklı bir kurtarma gemisiydi. Albüm kayıtlarında bu konuda açıklama mevcuttur. Buradan Belos'un kiralanmış olduğu anlaşılmaktadır. (Bkz-Sf.581)
Reşit Paşa vapurunu yedekleyen kurtarma römorkörünün baca forsunun "Swastika - Gamalı Haç" şeklinde oluşu, bu römorkörün hangi şirkete ait olduğunu araştırmayı kaçınılmaz kılmıştır.

Swastika'nın gemi bacalarında veya şirket flamalarında görülmesi pek ender bir olaydır. Çalışmalarım nedeniyle yazışma yaptığım; tarihi römorkörler konusunda dünyaca tanınan araştırmacı David Wallerdan bilgi istirhamında bulundum. David bu konuda yine çok önemli bir uzman araştırmacı David Asprey'e aktaracağını bildirmişti.
Dawid Waller "Swastika"nın bir römorkör bacasında görülmesinin hayli ilginç olduğunu belirtiyordu. Merakımızı çeken "Swastika- Gamalı Haç" konusu ise, çok ilginç bir bilgiyi ortaya çıkardı; Swastika (Gamalı Haç), dünya üzerinde belki de en çok nefret edilen simgelerden biri olmakta.

Akla Nazilerin "Gamalı Haçı" gelse de, aslında çok farklı bir anlamı mevcut. Swastika Sanskritçe kökenli

bir kelime. Su (iyi) ve asti (olmak) kelimeleri ile "ka" takısının birleşiminden oluşmuş. İyi olmak, mutlu ve sağlıklı olmak anlamlarına geliyor. Swastika'nın dört kolu, dört kozmik gücü (ateş, su, hava, toprak) simgelemekte. Kolları saat yönünde dönük olan swastika başarı, uğuru ve aydınlığı kolları ters yöne dönük şekli ise geceyi ve uğursuzluğu sembolize etmekte. Konya Çatalhöyük'te yapılan kazılardan elde edilen Cilalı Taş ve Bakır Devrine ait taş tabletlerde ve ev gereçlerinin bir kısmında da swastika işaretleri görülmekte.

Tanımlaması şöyle yapılmakta; "Neden ve nasıl olduğu tam olarak anlaşılamasa da Swastika sembolüne hemen hemen her medeniyet ve kültür ve inançta rastlanmakta. Budist Hinduizm, Budizm ve Jainizm'e göre kutsal bir işarettir. Bu sembol Hindular tarafından günümüzde dahi uğurlu olarak düşünülür. Genellikle küçük ya da büyük tüm Buda heykellerinin üzerinde bulunduğu gibi Hint kültürüne ait eşyaları dekore etmek amacıyla da kullanılır. Mumbai/ Bombay merkezli"Scindia Steamship Navigation Co. Ltd."nin şirket logosu ve gemilerinin baca forsu mavi zemin üzerine beyaz bir daire içinde yer almış Swastika'dır.

İslam sanatlarında, özellikle Selçuklu ve Osmanlı Dönemlerinde halı kilim motiflerinde ayrıca süsleme resimlerinde kullanılmış bu sembol. İran'daki Cuma Camisi ile Lübnan Tripoli'deki Taynal camilerinin her ikisinde de Swastika motifleri var. Kazakistan'ın Türkistan kentinde bulunan Ahmet Yesevi (1093-1156) Türbesi'nin ana kapısının iki tarafında da birer Swastika bulunmakta. Özellikle Selçuklu ve Osmanlı Dönemlerinde halı kilim motiflerinde, ayrıca süsleme resimlerinde ve hat sanatında kullanılmıştır. İslam sanatında süsleme resimlerinde desen ve motif olarak kullanılmıştır. Daha Nazilerin benimsemesine 30-40 yıl varken tüm dünyada iyi şansı temsil ettiği sıklıkla kullanılıyordu. 1911'de şanslı bir şekilde altın bulunmasının ardında Ontario'daki bir kasabaya Swastika adı verilmişti.[171]



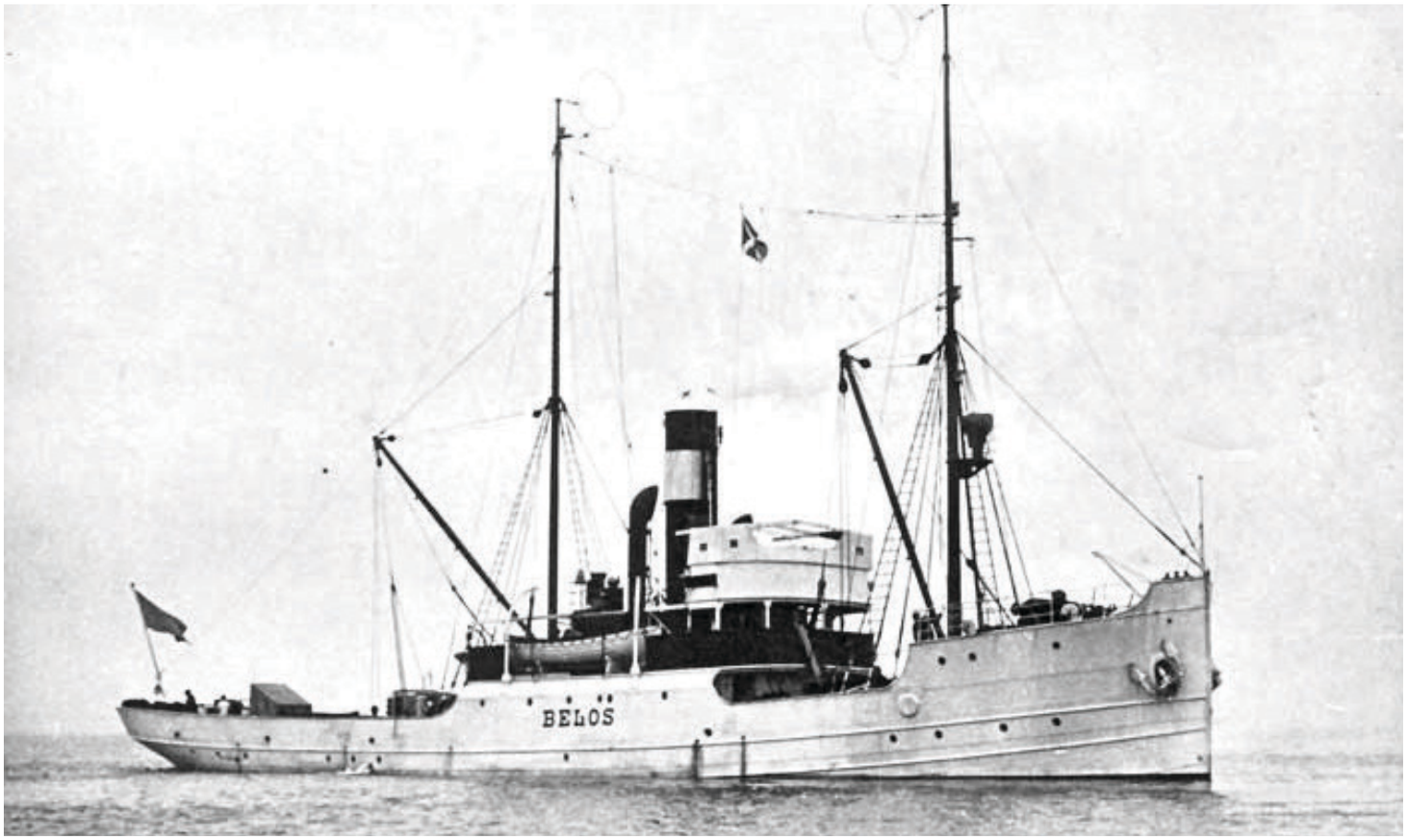
Römorkör firmaları arasında baca forsu olarak "Malta Haçı" kullanan başka firmalar da vardı. Bunlardan biri Loucas Matsas idi.

Baca forsunda "Malta Haçı" yaygındı

Römorkörcülük, gemi kurtarma hizmeti veren Grech grubu gibi, baca forsları "Malta Haçı" olan başka firmalar bulunuyordu. Bunlardan biri Amosgos Adası doğumlu Loucas K. Matsas idi.1880'de aile şirketi olarak kurulan Matsas gemi yedekleme hizmetleri Pire'de Botsari Caddesi'nde yerleşmiş ve senelerce sahibi olduğu ahşap gövdeli Aghios Georgios römorkörü ile çoğunlukla yelkenli gemileri açığa çekerek yedekleme hizmet vermiştir. Aynı zamanda Pachi'den Pire'ye mavnaları yedeklerdi. Matsas'ın sahibi olduğu "Aghios Nicolaos" ve "Aghios Dimitrios" kutsal iki kilisenin adıdır ve römorkörlerin baca forsları Malta Haçı biçimindedeydi.

Türkiye'deki gemi yedekleme ve kurtarma resmî arşiv kaynakları yetersiz kalınca, Boğazlarda hizmet veren Belos gibi bir kurtarma römorkörüne ait araştırmalar için dış kaynaklara müracaat kaçınılmaz olmakta. Bu konuda uzman olan David Waller, yine bu alanın önde gelen uzman araştırmacısı David Asprey'e konuyu iletti ve David Asprey şu açıklamayı gönderdi; "Baltık Denizi'ndeki gemi kurtarma şirketleri arasındaki rekabeti ortadan kaldırmak amacıyla 1889 Neptün Gemi kuratarma şirketi Baltık Denizi'ndeki Rus kıyılarında kurtarma operasyonu yapma hakkını sağlamak kaydıyla, Nordischer Bergungs-Verein'den üç küçük

[171] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping



Neptun firması Sandhamn'ı ana hareket merkezi olarak kullanmaktaydı. Fotoğraf arşivi: Bengt Westins saml.

kurtarma gemisi satın aldı. Bu gemiler daha önce Leningrad'daki Peter Bergs Bergnings Enterprise'e aitti. Ancak Almanlar bu gemileri Ruslardan satın alındıklarında yine Rus bayrağıyla hizmete alacaklardı..Ayrıca, Akdeniz ve çevre denizlerde gemi kurtarma faaliyetleri için işbirliğine gittiler ve için "International Savage Tim" olarak adlandırılan bir birlik kurulmasına ilişkin bir anlaşmaya varıldı. Alman şirket, üç gemisini, Svitzers ve Neptune de birer kurtarma ve yedekleme römorkörünü Akdeniz'e gönderecekti. Anlaşmaya göre Cebelitarık'tan İstanbul Boğazı dahil liman bölgelerinde faaliyete başladılar. Bu anlaşma daha sonra sonlandırıldı, ancak kısa bir süre sonra tekrar onaylandı ve yine de bir dereceye kadar uygulandı.
İngiliz sigorta şirketlerinin özel talebi üzerine, Neptune şirketi, belirtilen anlaşmaya varılmadan önce, Karadeniz'de karaya oturmuş olan İngiliz vapuru Easington'un kurtarılması için "Belos" adlı kurtarma gemisini Karadeniz'e gönderdi. Bu, şirketin Baltık Denizi dışındaki ilk gemi kurtarma harekatı oldu."

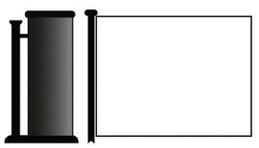
"Belos"un İsveç'teki resmi kaydına göre; Stockholm merkezli "Recovery & Dykeri AN Neptun" adına 1885'de Göteborg (NB 319) Lindholmens Mek. Verkstad'da inşa edildi. Tam boy: 44.73 mt., Genişlik: 9.95 mt., Derinlik 4.10 mt. idi ve 2 genişlemeli Motola yapımı buhar ana makinesi 640 ihk. güç üretiyordu. 1920'de büyük onarım gördü ve modernize edildi. 1940'da İsveç Devleti adına satın alındı. İsveç Deniz Ticaret Bakanlığı denizaltı filosu ana gemisi amaçlı olarak tamamiyle yeniledi. 1969-70'de hurdaya çıkartıldı ve ana makinesi Motola MV tarafından Motola Müzesi'nde sergilenmek amacıyla satın alındı.[172]

[172] http://www.tugboatlars.se/BelosTB.htm https://digitaltmuseum.se/011014884466/fo207421 (dated 1906) http://www.stigstigfinnare.se/132192690.

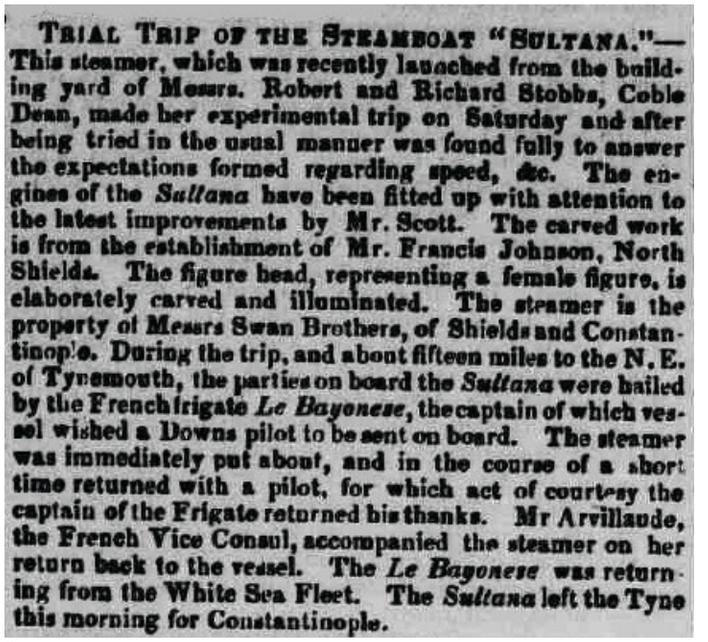
Ancak çok dikkatli inceleme yapıldığında bacasında Swastika" işareti olan Belos ile David Asprey'in İsveç kaynaklarından aktardığı "Belos" fotoğraflarında farklılıklar görülmekte. Nitekim bacasında Swastika işaretinin olmayışı, bu konudaki soruyu yine soruyu cevapsız bırakmakta!

Yaptığım araştırmalarla şu gerçeği saptadım; Lloyd's Book of House Flags & Funnels kataloglarında Swastika işareti olan tek şirket, Osmanlı'nın son yüzyılında İstanbul'da yaşamış olan levanten Foscolo Mango'dur. Böylece Foscolo Mango'ya ait olduğunu ortaya çıkardığım fotoğraftaki kurtarma ve yedekleme römorkörü "Belos"la büyük benzerlik göstermektedir. Bu sonuç, Belos benzeri bir kurtarma römorkörünün daha varlığını ve bu römorkörün Foscolo Mango'ya[173] ait olduğunu ortaya çıkartmıştır. Ancak römorkörün adını tespit etmek mümkün olamamıştır.

Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Sultan"



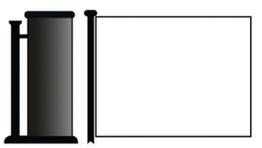
31 Ocak 1855 tarihinde North Shields, James Dowley tersanesinden denize indirilen ahşap gövdeli,yandan çarklı "Sultan" römorkörü Nisan 1855'de hizmete girdi.
. "Sultan" adı verilen römorkör 98 grt., 62 nrt., Tam boy: 98.4 ft., Genişlik 18.0 ft., Derinlik 10.1 ft. idi.
. North Shields W. Scotts üretimi 1 genişlemeli buhar ana makinesi 50 nhp. güç üretiyordu.
. Glasgow'dan Nicholas Strong'a firmasına ait olan römorkör North Shields'den (İstanbullu levanten) John Swan'a satıldı.
. 4 Nisan 1855'de North Shields'den John Swan adına Shields'de tescil edildi.
. 18 Nisan 1855 tarihinde Tyne'den İstanbul'a hareket etti.
.1857'ye kadar İstanbul limanında yedekleme hizmeti verdikten sonra satıldı. Alıcının kimliği tespit edilememiştir.[174]



TRIAL TRIP OF THE STEAMBOAT "SULTANA."—This steamer, which was recently launched from the building yard of Messrs. Robert and Richard Stobbs, Coble Dean, made her experimental trip on Saturday and after being tried in the usual manner was found fully to answer the expectations formed regarding speed, &c. The engines of the *Sultana* have been fitted up with attention to the latest improvements by Mr. Scott. The carved work is from the establishment of Mr. Francis Johnson, North Shields. The figure head, representing a female figure, is elaborately carved and illuminated. The steamer is the property of Messrs Swan Brothers, of Shields and Constantinople. During the trip, and about fifteen miles to the N. E. of Tynemouth, the parties on board the *Sultana* were hailed by the French frigate *Le Bayonese*, the captain of which vessel wished a Downs pilot to be sent on board. The steamer was immediately put about, and in the course of a short time returned with a pilot, for which act of courtesy the captain of the Frigate returned his thanks. Mr Arvillaude, the French Vice Consul, accompanied the steamer on her return back to the vessel. The *Le Bayonese* was returning from the White Sea Fleet. The *Sultana* left the Tyne this morning for Constantinople.

"Sultana" adı verilen römorkörün seyir tecrübesine ait North & South Shields Gazette, Perşembe, 6 Eylül 1855 nushasındaki haber. Bu haberde römorkörün Shields ve İstanbul'da faaliyet gösteren Swan Brothers (John Swan)'a ait olduğu belirtilmektedir.

H.Ridley
Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Sultana"



Temmuz 1855 tarihinde North Shields, R & R Stobbs tersanesinden denize indirilen ahşap gövdeli, yandan çarklı"Sultana" römorkörü Eylül 1855'de hizmete girdi.
."Sultana" adı verilen römorkör 116 grt., 41 nrt., Tam boy: 93.0ft., Genişlik 16.8 ft., Derinlik 9.6 ft. idi.
. North Shields, John Swan üretimi 1 genişlemeli buhar ana makinesi 50 nhp. güç üretiyordu.
. 31 Ağustos 1855'de North Shields'den John Swan adına Shields'de tescil edildi.
. 6 Eylül 1855 tarihinde Tyne'den İstanbul'a hareket etti.
. 22 Eylül 1856'da Pera'da yapılan bir pazarlık sonucu İstanbul'dan H.Ridley 2,700 Sterling bedelle satın aldı.[175]

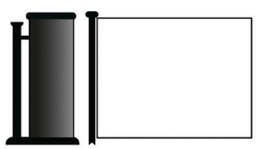
[173] Osman Öndeş; "Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi", VDA Yayını 2002.
[174] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping
[175] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.

LAUNCH OF THE STEAMBOAT "SULTANA."—Last week, Mr Stobbs, of Coble Dean, launched, from his building-yard at the Coble Dean, North Shields, a fine new steamboat, named the *Sultana*. Length, 82 feet; breadth, 18 feet. The boat is the property of Messrs. Swan Brothers, of Shields and Constantinople, to which latter place she will be sent when completed. Mr Scott, engine-builder, of North Shields, is putting in the engines, which are of 50-horse power.

"Sultana" adı verilen römorkörde bir öğle yemeği daveti düzenlenmesi nedeniyle North & South Shields Gazette, Perşembe, 2 Ağustos 1855 nushasında Shields ve İstanbul'da faaliyet gösteren Swan Brothers (John Swan)'a ait olduğunu belirten haber.

Dr. Glascote

Buharlı, demir gövdeli, yandan çarklı römorkör "Circassian"- (Ex-Swan)



1852 tarihinde South Shields, Thomas Marshall tersanesinden denize indirilen "Swan" römorkörü ayni sene hizmete girdi.

."Swan" adı verilen römorkör 118 grt., 24 nrt., Tam boy: 115.9 ft., Genişlik 19.0 ft., Derinlik 11.3 ft. idi.

. 1 genişlemeli buhar ana makinesi 90 nhp. güç üretiyordu.

About one p.m. the French commenced their fire, in return to the fire of Fort Alexander, and we observed their shot to fall short. The *Agamemnon*, taking the lead of the British in-shore squadron, gallantly pushed on, being preceded, for the purpose of "showing soundings," by the little tug-steamer *Circassia*, in charge of Mr. Edward Ball, second master, who had offered to lead the way; and, his gallantry being accepted, performed the perilous duty, with a courage and dashing coolness that won the admiration of the whole fleets. The British fleet were thus towed into the action :—The *Britannia* by the *Furious*, the *Queen*

Cuma, 10 Kasım 1854 tarihli The Hull Packet and East Riding Times'de Circassian römorkörüyle ilişkili haber. Haberde "Circassia" yazılıdır.

. Shields'i römorkörlerinin tescili için kullanan John Swan aslında İstanbul'da römorkör işletmecisiydi.

. 20 Mayıs 1852'de Shields'de tescil yaptırttı.

. 22 Mayıs 1952'de Tyne'den İstanbul'a hareket etti.

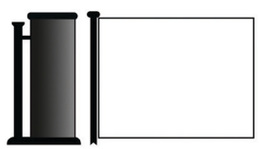
. 22 Ağustos 1854'de Kırım Harbi nedeniyle İngiliz Donanması adına 4,800 Sterling bedelle satın alındı ve adı "Circassian" olarak değiştirildi.

. 27 Temmuz 1856'da İstanbul'dan Dr. Glascote satın aldı.[176]

The tug steamer Twist, belonging to Mr W. Wright, South Shields, came off the slip this forenoon, after being coppered and refitted, to proceed to Constantinople.

Shields Daily Gazette'in Çarşamba,29 Nisan 1868 tarihli sayısında Twist ismli römorkörün gövdesinin bakır kaplaması yapıldıktan ve gerekli onarımını takiben İstanbul'a hareket ettiği haberi yer almakta.

Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Twist"



23 Mart 1868 tarihinde South Shields, Readhead Softley & Co. tersanesinden denize indirilen "Twist" römorkörü Nisan 1868'de hizmete girdi.

."Twist" adı verilen römorkör 89 grt., 22 nrt., Tam boy: 94.3 ft., Genişlik 17.8 ft., Derinlik 9.3 ft. idi.

. South Shields, Readhead Softley & Co. üretimi 1 genişlemeli buhar ana makinesi 40 nhp. güç üretiyordu.

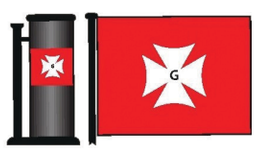
. Armatörü South Shields'den W.Wright idi.

. "Twist" Tyne'den İstanbul'a hareket etti.

. Römorkör hakkında başka bir bilgi bulunmamaktadır. [177]

Vincent SE Grech

Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Victoria"

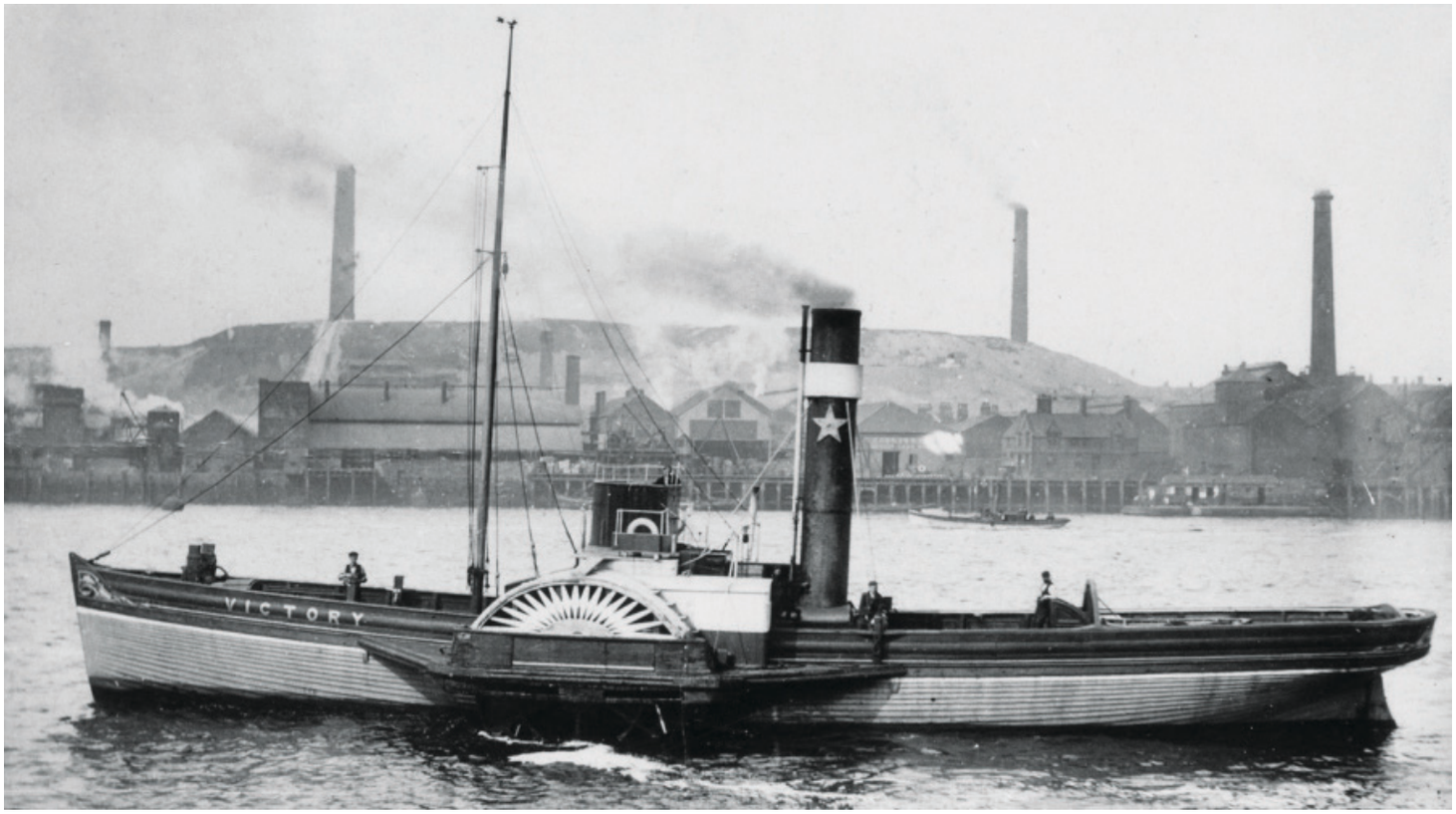


11 Haziran 1886 tarihinde South Shields, JR Rennoldson & Sons tersanesinden 102 Kızak No.'su denize indirilen "Victoria" römorkörü eksikleri tamamlandıktan sonra ayni sene hizmete girdi.

."Victoria " adı verilen römorkör 141 grt., 34 nrt., Tam

[176] Tyne Tugs & Tug Builders; 10 Kasım 1854 tarihli The Hull Packet and East Riding Times; Lloyd's Register of Shipping

[177] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.



"Victoria" ile ayni özelliklere sahip "Victory" isimli buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör.

boy: 115.6 ft., Genişlik 19.4 ft., Derinlik 10.8 ft. idi.

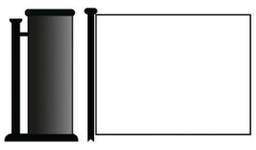
. South Shields, J. P. Renneldson & Sons üretimi 1 genişlemeli buhar ana makinesi 65 hp. güç üretiyordu.

. Çanakkaleli Vincent SE Grech tarafından satın alındı ve Londra'ya tescil etti.

. 1889'da Römorkörü Rusya, Kerch için talep eden Kerch'de kurulu C. Svorono & Sons genel müdürü CH. Hamilton'a sattı.[178]

Albert A.Hill

Buharlı, ahşap gövdeli, pervaneli römorkör "Thistle"



9 Ağustos 1888 tarihinde South Shields, J&PC Winlo tersanesinden denize indirilen "Thistle" römorkörü eksikleri tamamlandıktan sonra ayni sene hizmete girdi.

."Twist" adı verilen römorkör 19 grt., 0 nrt., Tam boy: 52.0 ft., Genişlik 12.8 ft., Derinlik 6.8 ft. idi.

. North Shields, Hepple & Co. üretimi 2 genişlemeli buhar ana makinesi 28 hp. güç üretiyordu. Bir baş tarafta, diğeri kıç tarafta olmak üzere iki kamarası bulunuyordu.

. 25 Ağustos 1888 tarihinde Cardiff merkezli Glamorgan Coal Co.Ltd. adına Cardiff'de tescil edildi.

. Glamorgan Coal Co. firması İstanbul ve Odesa'da faaliyet gösteriyordu.

. 10 Eylül 1888'de Penarth'dan Kaptan Donaldson yönetiminde İstanbul'a hareket etti.

. Kaptan Donaldson'un ifadesine göre Gibraltar'dan ve Malta'dan kömür ikmali yapılarak İstanbul'a ulaşılacaktı.

. İstanbul'daki beş yıl çalışmasından sonra, 27

[178] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping

At present a screw steamtug named Thistle, of Cardiff, is in the Tyne. She is being fitted out to proceed to Constantinople, via Cardiff. The Thistle was recently built by Messrs Winlo, South Shields, and sold to Cardiff owners. She will be employed in the passenger and towing trade. The vessel is 55½ft. in length, 12ft. 9in. breath, and depth 6ft. 6in., with two cabins, one in the after part of the vessel, and one forward. The engines are of 28 h.p., and are supplied by Messrs Hepple, of North Shields. She will be taken out to Constantinople, by Capt. Donaldson, of North Shields, and manned by a crew of four hands, besides the master. It is the captain's intention to put into Gibraltar and Malta for coal, as the tug is only able to stow away about ten tons of bunkers. The voyage, it is anticipated, will occupy something like 20 days from Cardiff, if the weather be favourable. The tug is rigged as a sloop and she will leave the Tyne on Satur-

Shields Daily Gazette'in Perşembe,23 Ağustos 1888 tarihli nüshasında "Thistle" hakkında teknik bilgiler verilerek, "İstanbul yolunda" başlığıyla Kaptan Donaldson yönetiminde Tyne'den İstanbul'a Cumartesi hareket edeceği belirtilmekte. Haberde römorkörün 10 tona kadar kömür yüklemesi yapabildiği ve havanın elvermesi durumunda İstanbul seyrinin 20 gün sürmesinin beklendiği de kaydedilmekte.

Temmuz 1893'de İstanbul'lu levanten Albert A.Hill'e satıldı.[179]

Buharlı, yandan çarklı, demir gövdeli römorkör "Alfred"

21 Haziran 1856 tarihinde Jarrow'daki Palmer Bros & Co. tersanesinde 51 Kızak No.'su ile inşa edilen buharlı,yandan çarklı, demir gövdeli römorköre "Alfred" adı verildi.

.1856 sonunda hizmete giren "Alfred" 123 grt., 33 nrt., olup Tam boy 110,9 ft., Genişlik 18.4 ft., Derinlik 9.2 ft. idi.

. JP. Rennoldson, South Shields üretimi olan buhar ana makinesi genişlemeli olup 70 nhp güç üretiyordu.

. İlk armatörü South Shields'den William Wright "Alfred"i 30 Ağustos 1856'da South Shields'e tescil ettirdi.

. 2 Eylül 1856'da Tyne'den İstanbul'a hareket etti.

. 1858 yılına kadar İstanbul'da hizmet verdikten sonra Ekim 1858'de yine İstanbul'da gemi yedekleme hizmeti veren başka bir firmaya sattı.[180]



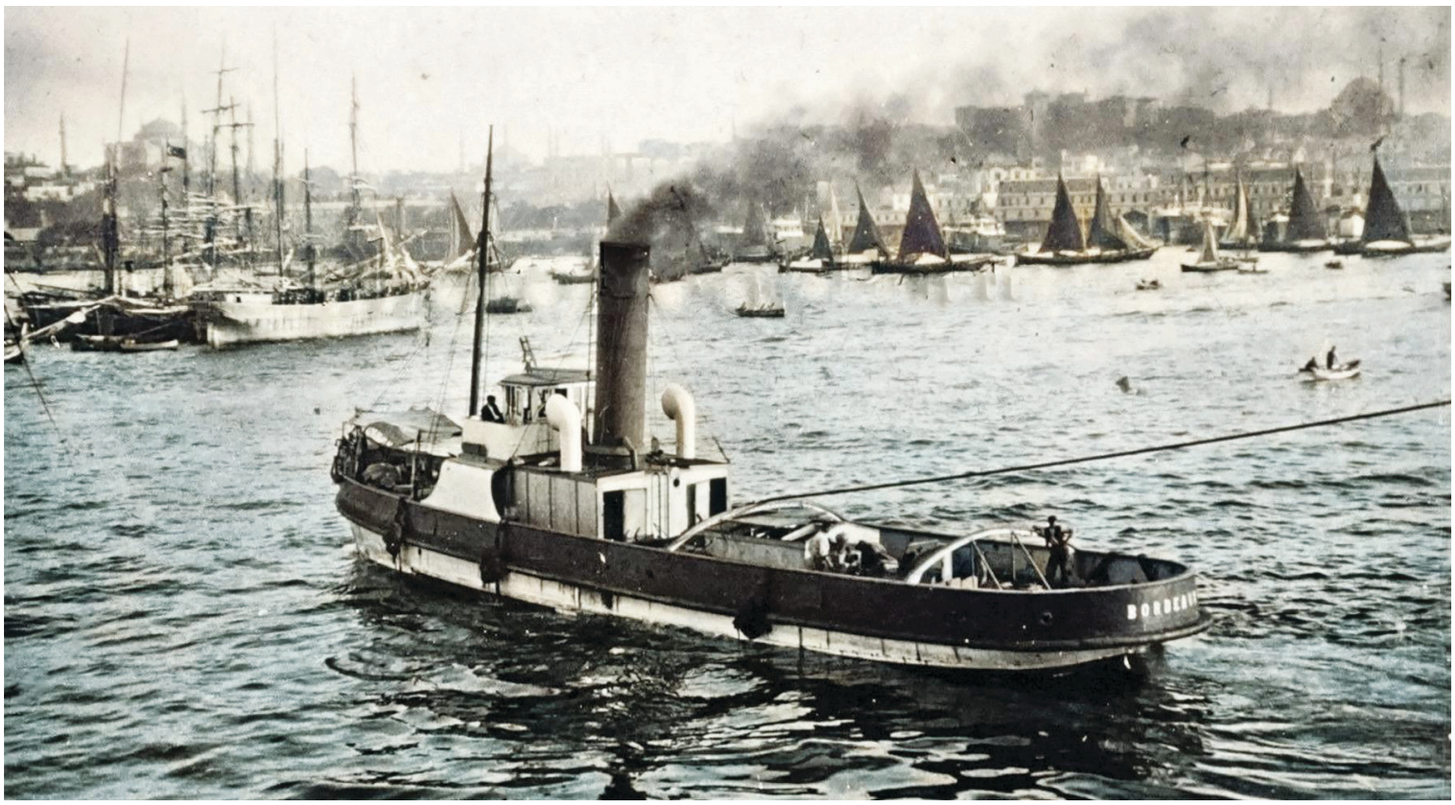
(179) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.
(180) Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.

Ressam John Scott 1856 imzalı "Alfred" römorkörü tablosu. Baş taraf Pruva direğinde Türk bayrağı, kıç taraf Mizana direğinde "Alfred" flaması görülmektedir. Tablo römorkörün İstanbul'a hareketini resmetmektedir.



LAUNCH OF AN IRON STEAM TUG.—A beautiful modelled steam tug named the *Alfred*, the property of Mr W. Wright of the West Docks, South Shields, was launched from the building yard of Messrs Palmer Brothers, and Company, Jarrow, on Saturday last. The ceremony of naming the vessel was gracefully performed by Mrs George Palmer. She was afterwards towed to the works of Mr J. P. Rennoldson to receive her engines.

The North & South Shields Gazette, 23 Haziran 1856,Pazartesi günkü nüshasında, Bay W.Wright'in sahibi olduğu "Alfred" adı verilen demir gövdeli buharlı römorkörün Souths Shields West Docks, Messrs Palmer Brothers & Co. tersenesinde geçen cumartesi günü denize indirildiği haber verilmekte. Yapılan törende Bayan George Palmer tarafından isim anneliği yapıldıktan sonra "Çok endamlı" römorkör Alfred, Bay J.P. Rennoldson'un buhar ana makinesini monte edeceği tesisine yedeklendi denilmekte.



Bordeaux römorkörü Haliç'te yedekleme yaparken. Yıl: 1909.

Bordeaux- (Ex-Alexandra)

1888 yılında Clyde, Samuel McKnight & Co Ltd, Ayr Tersanesi 15 No.'lu kızakta inşa edilen demir gövdeli, buharlı ve pervaneli römorkör "Alexandra" 23 Haziran 1888'de denize indirildi. (Official Number: 93819).
. İlk armatörlük firması Liverpool merkezli Alexandra Towing Co. Ltd. idi ve 25 Ekim 1888'de Liverpool Limanı'na tescil olundu.
. 1907'de Compagnie de Remorquage et de Sauvetage Marseille & Constantinople şirketi satın aldı ve "Bordeaux" adı verildi. Fransız bayrağına tescil olundu.
. 1912 yılına kadar İstanbul Limanında yedekleme hizmetinde kullanıldı ve ayni sene yine bir Fransız firması olan İstinye'deki SA Ottomane de Dock et Ateliers du Haut - Bosphore şirketine satıldı. Adı değiştirilmedi.
. 1914'de I. Dünya Harbi seferberlik yaptırımları uyarınca Osmanlı Donanması adına elkonuldu ve adı değiştirilmedi.
. Aynı sene kaydı silindi.

John G.Griffiths
Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Washington"

14 Ekim 1867 tarihinde North Shields, David J(Todd) Stewart tarafından inşa ettirilen römorkör Mart 1868'de hizmete girdi.
.David Todd Steward İstanbul'da yaşıyordu.
."Washington" adı verilen römorkör 98 grt., 8 nrt., Tam boy: 95.3 ft., Genişlik 18.3 ft., Derinlik 9.9 ft. idi.
. Shields, JP Almond üretimi 2 genişlemeli buhar ana makinesi 52 hp. güç üretiyordu.
. 12 Mart 1868 tarihinde İstanbullu levanten William Wilkinson Jacobs tarafından WW Jacobs et al (Ve ortakları) adına North Shields'de tescil ettirildi.
. 1871'de İstanbul'dan John G.Griffiths satın aldı ve Londra'ya tescil ettirdi.
. 1884'de İstanbul'da yeniden satıldı.
. Alıcının kimliği bilinmemektedir.[181]

[181] Tyne Tugs & Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.



"Bosphore"gemi yedekleme ve kurtarma firmasının kurucusu 1835 doğumlu Emmanuel Vernicos. Kaynak- Nicholas A.Vernicos aile albümü



Nikolaos Vernicos ve eşi İrini, ilk altı çocuklarıyla. Ailenin sekiz çocuğu olmuştur; Fotoğraftakiler (soldan) Dimitri, Nikolaos, Manos, Konstantinos, Varvara, anne İrene, Marika ve Eleni.

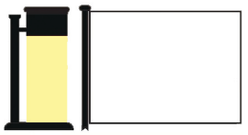
Emmanuel Vernicos ve oğlu Nicolaos E.Vernicos'un "Bosphore" gemi yedekleme ve kurtarma firması İstanbul'da 12 römokörlük bir filoya sahipti.

Günümüzde Vernicos ailesinden N.E. Vernicos Shipping Co. adıyla Vernicos firmasını başarıyla sürdüren isim Nicholas A. Vernicos. Babası 1916 Sifnos Adası doğumlu Alexandros Vernicos, annesi Marina Kanaki. Nicholas A.Vernicos'un eşi Stratos doğumlu Barbara Vernicos,Büyükbabası 1867 İstanbul doğumlu (ö.1947) Nicolaos E. Vernicos ve büyükannesi İrini Anastiadis'dir.

Vernicos ailesinin temel direği olan en üst isim; Nicholas A.Vernicos'un 1835 doğumlu büyük büyükbabası Emmanouil Vernicos ve büyük büyük babannesi Paros Adalı Barbara Vaou idi.

Türkçede Rum denince, Hıristiyan Ortodoks mezhebinden olan ve Yunanca konuşan kimse anlaşılır. Rum, Romeos (Romalı) sözcüğünden bozularak günümüze ulaşmış bir terimdir. Tarih içinde siyasi, ekonomik, kültürel anlam değişikliklerine bağlı olarak başka anlamlarda da kullanılmıştır.[182]

[182] Iraklis Millas; "Geçmişten Bugüne Yunanlılar", İletişim Yayınları,2014



İstanbul'lu Rumlar genel olarak denize yakın yerleştirildiler. Sonradan İstanbul'a gelen Rumlar da aynı yörelere yöneldiler. Bu yerleşim bölgeleri eski kiliselerin bulunduğu yerlerden saptanabilir. Beyoğlu'nun daha oluşmadığı 19. yy öncesinde Epirliler (genelde ekmek fırını işletirlerdi ya da öğretmendiler) Ayios Demetrios ve Ayios Yeoryios kiliselerinin etrafında, yani Edirnekapı'da Fevzi Paşa Caddesi ile surlar arasındaki Sarmaşık'ta yaşardı.

İnşaat işçileri Vlanga'da (Yenikapı'da) Ayios Teodoros Kilisesi civarında; Kaşıkadalı (Marmara Adası'nın yakınındadır) kayıkçılar Hasköy'de Ayia Paraskevi yakınında; Sakızlı tüccar ve gemiciler Galata"da İoannes Prodromos Kilisesi etrafında ve ayrıca Tatavla'da (bugün Kurtuluş), Haliç'te Yemiş İskelesi'nde; Manililer de (Güney Moralı) Tatavla'da; içkili aşevlerini işleten Konyalılar da Galata'nın Ayios Nikolaos Kilisesi yakınında bulunurdu. Kapadokyalı Karamanlılar Samatya'nın batısında Ayios Konstantinos Kilisesi civarında, Midillililer Kondoskali'de (Gedikpaşa), On İki Adalı kayıkçılar, Simi Adalı dalgıçlar ve Kalimnoslu süngerciler Galata'nın Balıkpazarı'nda yaşarlardı. Fener bölgesi ise daha çok bir tür 'Bizans" nüfusunu barındırırdı.

Üsküdar'da Rumlar Anadolu ticareti alanında çalıştılar. 17. Yüzyıldan itibaren Rum tüccarlar Fransız tüccarlarıyla rekabet etti, Rumlar ayrıca Kuruçeşme, Arnavutköy, Yeniköy, Tarabya, Büyükdere, Çengelköy gibi yörelerde de yoğun olarak yaşadılar.

Yunan ihtilalinin yankıları dindikten ve Tanzimat - Islahat Fermanı gibi reformlardan sonra, 19. Yılın ortalarından başlayarak 1908'e kadar olan özellikle Yunan devletinin genişleme eğilimleri sergilemediği yıllarda, Rum cemaati en parlak dönemini yaşadı, devletin güvenini yeniden kazandı ve özellikle Batılı devletlerin ticaret işlerinde aracılık yaparak zenginleşti.
Osmanlı Batı'nın Pazar ekonomisi yörüngesine girdiği 19.Yüzyıl'da özellikle 1838'de İngilizlerle imzalanan antlaşmadan ve Batı sermayesinin girmesinden sonra (1855, 1858, 1860 yıllarındaki devlet kredilerinden sonra), Rumların bir kesimi tüccar, İngiliz ve Fransız tüccarların komisyoncuları, aracıları ve banker (sarraf) olarak önem kazandılar.

II. Abdülhamid döneminde (1876-1909) Leonidas Zarifis, Hristakis Zoğrafos gibi bankerler devlete kredi verir konumdaydılar. Diğer ünlü bankerler arasında Evgenidis, Stefanovik Skilitsis, Mavrokordatos, İlyaskos vardı. İşadamları olarak da Simeon Sinissoğlu, Yorgos Hrisovergis, İoannis Haritonidis, İosifakis Eksercis gibi kimseler ün yapmıştı. Aynca kimi Rumlar hekimlik, mühendislik, avukatlık, ögretmenlik alanlarında da önemli mevkiler elde ettiler. Avrupa kökenli şirketlerde önemli idari görevler üstlendiler. Kalifiye işçi statüsünde olan işçiler de genellikle Rumlardı.

Yakın geçmişteki Rumlar, daha uluslararası ve Batı'ya açık kozmopolit bir İstanbul'u anımsattıkları derecede, günümüzde nostaljik bir atmosfer içinde gündeme gelmektedirler. Rumlarla ve ulusçu çatışmalarla ilgili hoş olmayan anılar genellikle unutulmuş, tavernalı, şakrak şarkılı yanları ise anımsanmaya başlanmıştır. Rumlar adeta İstanbul tarihinin geride kalmış hoş bir sayfası gibidir.

Osmanlı Rumlarını anlatan eseriyle İraklis Millas çok değerli ve ayni zamanda bizler ve ayrılıp gitmiş Rumlar için de hüzün dolu anıları dile getirmiş eseriyle meslekleri anlatırken, çok önemli bir meslek dalını unutmuş olmalıdır. Zira Rumlar yelken gemiciliğinde olduğu gibi, ahşap gemi inşaatında ve buharlı gemi sahipliğinde, limanlarda kılavuzluk, gemi yedekleme ve gemi kurtarma alanlarında da çok usta insanlardı. Emmanoul Vernicos'un öyküsü böyle bir açıdan okunmalıdır.

"Vernicos House", 120 yıldan fazla süredir sürekli canlılığını yaşatan en eski Yunan denizcilik şirketidir. Kurucular 19'uncu yüzyılın ortalarında İstanbul'da ilk girişimcilik adımlarını attığından beri, şirket sadece sürekli değişen çevrede değil, aynı zamanda gelişmek için de yollar bulmayı başardı. Dördüncü kuşak Nicolas A.Vernicos başkanlığında yollarına devam etmektedir.

Vernicos Grubu günümüzde Yunanistan'da varlığını halen sürdüren en eski denizcilik şirketidir. 19. Yüzyıl başlarında dedesi Nicholas E.Vernicos'un babası Emmanuel Vernicos'un İstanbul'da "Bosphorus" adıyla kurmuş yedekleme ve mavnacılık işi sırasında İstanbul Boğazının iki yakası arasında yelkenli ve kürekli tekneleriyle yolcu ve petrol ürünleri taşımacılığı yapardı.



N.E.Vernicos Shipping Co.Ltd. Yönetim Kurulu Başkanı Nicolas A.Vernicos. günümüzde Uluslararası Ticaret Odası (ICC-Hellas) başkanıdır. Meslek odaları üyelikleri yanında sanat ve tarihe olan saygısı doğrultusunda "Atina National Museum of Contemporary Art" genel müdürlüğü sorumluluğunu üstlenmiştir. Ayrıca "Yunanistan Milli Kültür Mirası ve Çevre Koruma Birliği" ve Milli Opera ve Maria Callas Akademisi" için yeni binanın gerçekleşmesi fonu birliği üyesi bulunmaktadır. Pire'deki "Kastella Centre of Contemporary Art"ın kurucu başkanıdır.

Oğlu Nicolas E. Vernicos (1869-1947) şirkete bugünkü adını vermiştir. Bu yeni atılımında adım adım buharlı römorkörlerden oluşan bir filo meydana getiren Nicolas E. Vernicos, zamanla İstanbul Boğazı ve Marmara gibi bölgelerde karaya oturmuş veya yardım isteyen gemileri kurtarmak amacıyla gemi kurtarma hizmetleri de vermeye başlamış ve 1906'da bir atılım daha yaparak eski adı "Sofia" olan bir yük/yolcu gemisini satın alarak "Varvara" adını vermiştir.

I.Dünya Harbi sonrasında İstanbul'dan ayrılan Nicolas E. Vernicos eşi Irene Anastasiadis'ı ve sekiz çocuğunu römorkörlerle Sifnos Adası'na götürmüş ve zamanla Pire'de şirketini yeniden kurmuştur.

Dördüncü kuşak olan Nicolas A.Vernicos, Vernicos ailesinin gemi yedekleme ve gemi kurtarma alanındaki çalışmalarıyla başladıkları aile öyküsü yayınlanmıştır.[183] Bir kopyasını bana da göndermek nezaketini gösterdiklerinden dolayı kendilerine teşekkür ediyorum. Ancak bir teşekkürüm de asistanı Dimitra Kouvela'ya olmalıdır. Kendilerinden bilgi istirham ettiğimde, hazırladığım sorulara ve rica ettiğim fotoğraflarla ve aile öyküsüne kadar tüm bilgi ve belgeleri bir iki dakika sonradan başlayarak kısa zamanda cevaplandıran asistanı Dimitra Kouvela'yı tebrik ediyorum. Haliyle tarih kavramında gösterdiği yakın alaka sebebiyle de Nicos A.Vernicos'a hayranlığımı belirtmek isterim.

Nicos A. Vernicos ailenin öyküsünü hazırlarken kendisine özel arşivinden el değmemiş fotoğrafları sağlayan Peter Davey gibi; Jochen Kruesmann, Peter Fitzpatrick, Paul Silverstone, Panteleimon Lelekis ve bir dizi diğer arkadaş ve araştırmacılar, tarihi fotoğraflar sunmuş. Nicos A. Vernicos'un Vernicos ailesinin tarihsel arşivini ve bir bütün olarak tarihini koruması saygıya ayrı bir not olmalıdır. Bu öykünün özelliği İstanbul'dan Pire'ye geçişi sağlayan Elli Vernicou'nun tarihsel birikimiyle daha da değerli hale gelmiştir.

Yüzyıllar boyunca İstanbul Doğu Akdeniz'in ekonomik başkentiydi. Batı ile Doğu arasında ve Karadeniz ve Tuna'ya ulaşım yollarındaki konumu, her tüccarın varış noktasını İstanbul yapmıştır. Osmanlı İmparatorluğunun başkentinde Rumlar, Ermeniler, Yahudiler de çok renkli bir kültürü meydana getirmekteydiler. Ticaret becerilerini ve gelişmelerini rahatlıkla sürdürdükleri bu kent

[183] Prof. Gelina Harlaftis;



Nicolaos E. Vernicos'un ilk ahşap gövdeli buharlı römorkörü "İreni". Kaynak: Nicolas A. Vernicos, Aris Bilalis arşivi.

Rumların denizcilik alanındaki ustalıkları için de vazgeçilmez bir liman kent olmuştur.

Emmanuel N. Vernicos (1835-1915), Batı Kikladlar'daki Sifnos Ege adasındaki Artemonas köyünde doğmuştur. Sifnos'tandaha iyi bir yaşam için İstanbul'a gelen Emmanuel Vernicos, kuzenlerinden üçü ile birlikte 1850'de İstanbul'a yerleşti. Kardeşlerinden ikisi ticaret ve bankacılık işleriyle uğraşırken, Emmanuel ve Michalis de deniclik alanına yöneldiler.

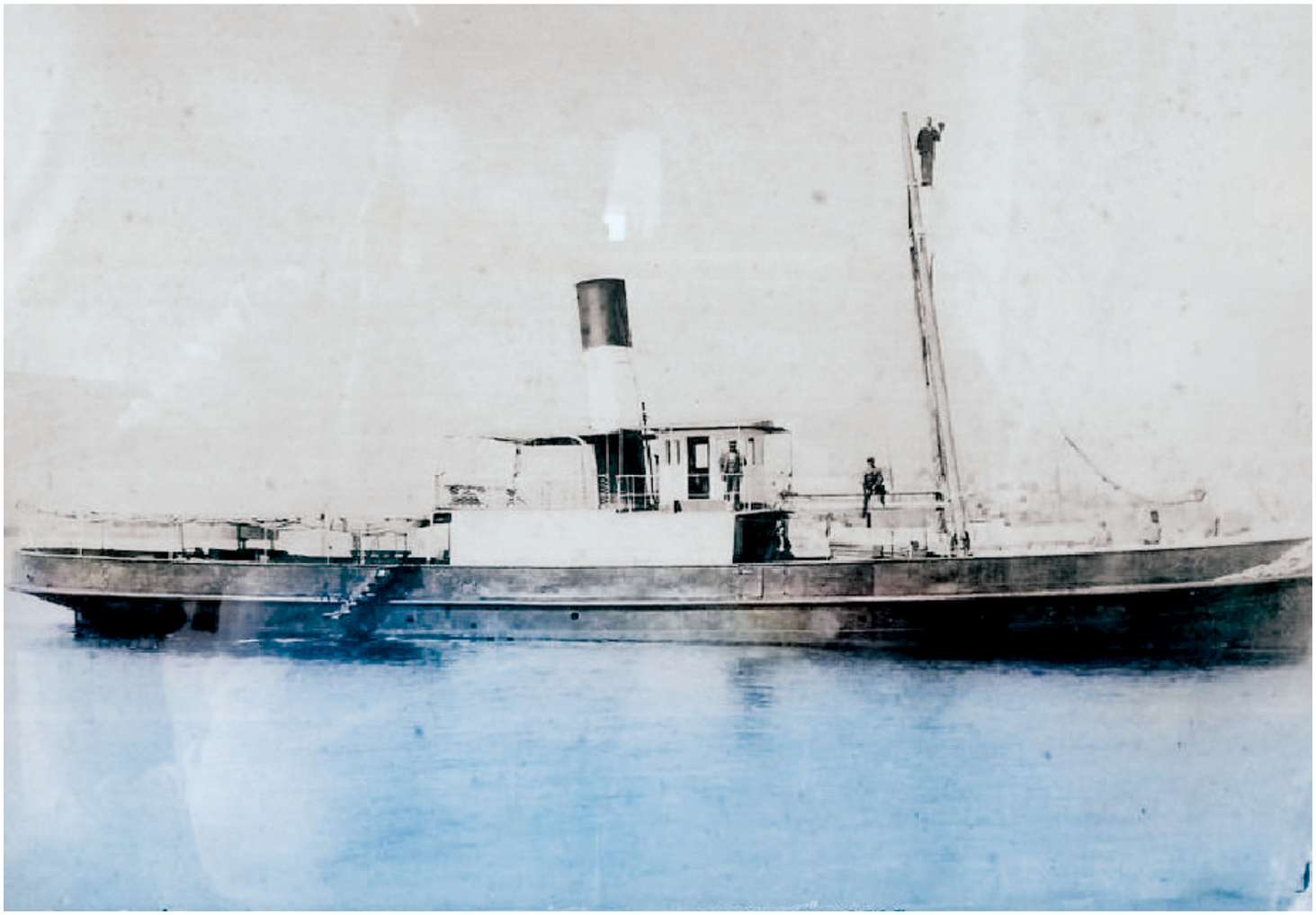
Emmanuel, Paros Naousa'da doğan Varvara Vaos'la evliydi ve Nikolaos (1867-1947), Frangiskos, Xenophon ve Vasilios da dahil olmak üzere birçok çocuğu vardı. Çocuklarının hepsiyle ve daha önemlisi oğlu Nikolaos'la birlikte İstanbul'da römorkörcülük yaptı.

Vernicos ailesi 1851'den itibaren gelişme gösteren römorkörcülük, gemi yedekleme ve kademe kademe ilerleyen gemi kurtarma alanına yönelirken, Yunanlıların ve Osmanlı tebaası Rumların geleneksel yük/yolcu gemilerine alanına dışında kalmıştır. Nicolaos E. Vernicos, köklü bir İstanbullu aileden olan Irene Anastasiadis ile tanıştı.
Irenes'in ailesi tarafından desteklenen Nikolaos kısa süre sonra "Odissos" adlı römorkörü satın aldı. Kısa zamanda kârlı bir girişim olduğunu kanıtladı, bu yüzden başka bir adım daha attı. İlk olarak, "İreni" adını verdiği ve onun şanslı gemisi olduğu düşünülen ahşap gövdeli ilk pervaneli buharlı römorkörün sahibi oldu.[184]

1886 yılında kendi römorkör şirketini kurdu. Bu şirketiyle Boğaz'daki Shell tesisinden yelkenli ve kürekli teknesiyle yolcu ve petrol ürünleri nakletmeye başladı. Şirketin logosu, Nikolaos E. Vernicos "Le Bosphore" idi.

Kardeşleri Xenophon, Frangiskos ve Vasilios da römorkörcülük işine atıldılar ve çok başarılı oldular. Emanuel'in kızı Polymnia'nın kocası Apostolos Philipakis da römorkörcülük yapmaktaydı. Zira, Marmara'dan gelip Karadeniz'e, veya İstanbul'da Karadeniz'e, Karadeniz'den İstanbul'a ve oradan Marmara'da geçen buharlı gemiler giderek artmak ve büyüklükleri de artan bu gemilerin yedeklenmesi için römokör talebi de yeni römokör talebini beraberinde getirmekteydi.

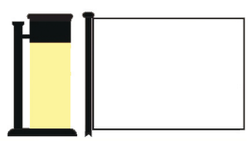
[184] Aris Bilalis



Nicolaos E. Vernicos'un sac gövdeli buharlı römorkörü. Kaynak-Nicolas A. Vernicos, Aris Bilalis arşivi.

1901'de Nicolaos ve Irene ilk erkek çocuklarına babasının adını vererek Emmanuel (Manos) dediler. Mutlu yaşamlarında sekiz çocuk sahibi oldular: Manos (1901-1947), Dimitrios (1907-1996), Alexandros (1916-1991), Konstantinos (1910-1984) ve dört kız: Varvara, Marika, Eleni ve Elli. İlk yedi çocuğu İstanbul'da dünya gelen aileden son erkek çocukları Alexandros Vernicos, Sifnos Adası doğumludur. Armatör Apostolos Philippakis, Emmanuel Vernicos'un kızı Polymnia Vernicou ile evlenmiştir.[185]

Yandan çarklı demir gövdeli römorkör "Olga"



Londra merkezli GN Tanivaco adına inşa edilen 119 grt., 34 nrt. ahşap gövdeli ve yandan çarklı römorkör "Olga" Aralık 1879'da hizmete girdi. Tek genişlemeli buhar ana makinesi 50 nhp güç üretiyordu ve makinesi W. Hepple & Co. South Shields imalatı idi.

1890'da İstanbul'da kılavuzluk, gemi yedekleme firması MJ Stamadiades satın aldı.

[185] Prof. Gelina Harlaftis;

1900'da İzmir'den kılavuzluk, gemi yedekleme firması Hacı Davud Farkouh satın aldı.

1902'de Nichalos E.Vernicos satın aldı ve "Sofia" adını verdi.

Nicolaos Emmanuel Vernicos sadece römorkör işi ile uğraşmadı. 1902'de, "Olga"[186] isimli küçük bir yük gemisini satın aldı ve altı yıl sonra satın aldığı gemiye "Sophia V" adını verdi. 1911'de satılmasına rağmen, bu gemi Vernicos ailesi tarafından tekrar satın alındı ve bu sefer "Varvara" olarak yeniden isimlendirildi. Michalis Vernicos da armatörlüğe yöneldi ve 1910'da "Penelope" adını verdiği 30 yaşındaki bir yük gemisini satın aldı.

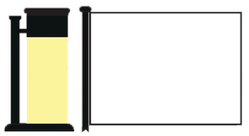
Vernicos ailesi, 1912' nin sonlarında römorkörlerinin Türk makamları tarafından olası bir müsadere edilmesini düşünerek tüm römorkörlerinin mülkiyetini İstanbullu levanten bir Fransız vatandaşı olan Marc Rigo'ya devretti. Gemiler, Vernicos ailesinin yönetimi altında kaldı ve daha sonra mülkiyete iade edildi.

1914'te Nikolaos, Standart Petrol kuruluşlarından İstanbul'a petrol taşımak için gemilerinden birini Osmanlı Hükümetine kiraladı. I.Dünya Harbi'nin patlak vermesinden dolayı, İtilaf Devletleri adına Nikolaos'tan petrolü Türkiye'ye teslim etmemesi ve gemisini Yunan limanlarına yönlendirmesi talimatı verilmişti.

Vernicos ailesi karşılaştığı çok zor durum karşısında bir süre sonra İstanbul'dan ayrıldı. Balkan Harbi sırasında, İstanbul'da kalan 12 römorköre Türk Hükümeti tarafından elkonulmuştu. 1914'te "Olga" başka bir Fransız vatandaşına satılmışken, "Varvara" da 1916'da satıldı

Evlerini ve işlerini İstanbul'da bırakarak ayrılmak zorunda kalmalarına ragmen Nikolaos, hiçbir zaman gemi yedekleme ve kurtarma işlerini bırakmadı. 1916'da ilk büyük gemi kurtarma römorkörünü inşa ettirmek üzere İskoçya'daki Ardrossan Shipbuilding Co.'ya verdiği siparişte römorköre "Aghios Georgios" adını vermişti.

Buharlı, pervaneli, demir gövdeli römorkör "Avgi"



İnşa tarihi ve inşa tersanesi kaydı bilinmeyen "Avgi" 36 grt. idi ve İstanbul Limanı kaydı No.51 idi.

1912'de Nicholaos Vernicos tarafından siyasi koşullar nedeniyle İstanbullu Fransız levanten M.Rigo'ya devredildi.

Mayıs 1919'da İstanbul'da kurulu I.Phillipakis ve D.Vernicos & Co.'ya iade edildi.

Temmuz 1922'de İstanbul'lu gemi yedekleme işi yapan armatör G.Vlastaris'e satıldı.

Ocak 1933'de Pire'de I.Kritikakis satın aldı ve Pire limanına tescil ettiği römorköre "Kalliope-Christiavgi" adını verdi.

Mart 1934'de Pire merkezli I. Gariffalos'a satıldı. Balık avlama gemisi olarak tadil edildi.

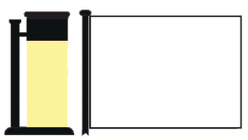
Ayni sene I.Kritikakis yeniden satın aldı ve römorkör olarak tadil etti.

1939 (?)'da Pire merkezli Panagiotopoulos Kardeşler'e satıldı.

Nisan 1941' de Alman işgal güçleri tarafından el konuldu.

Ağustos 1944'de Salamis Deniz Üssü önlerinde mayına çarparak battı.[187]

Buharlı, pervaneli, demir gövdeli römorkör "Eftychia"

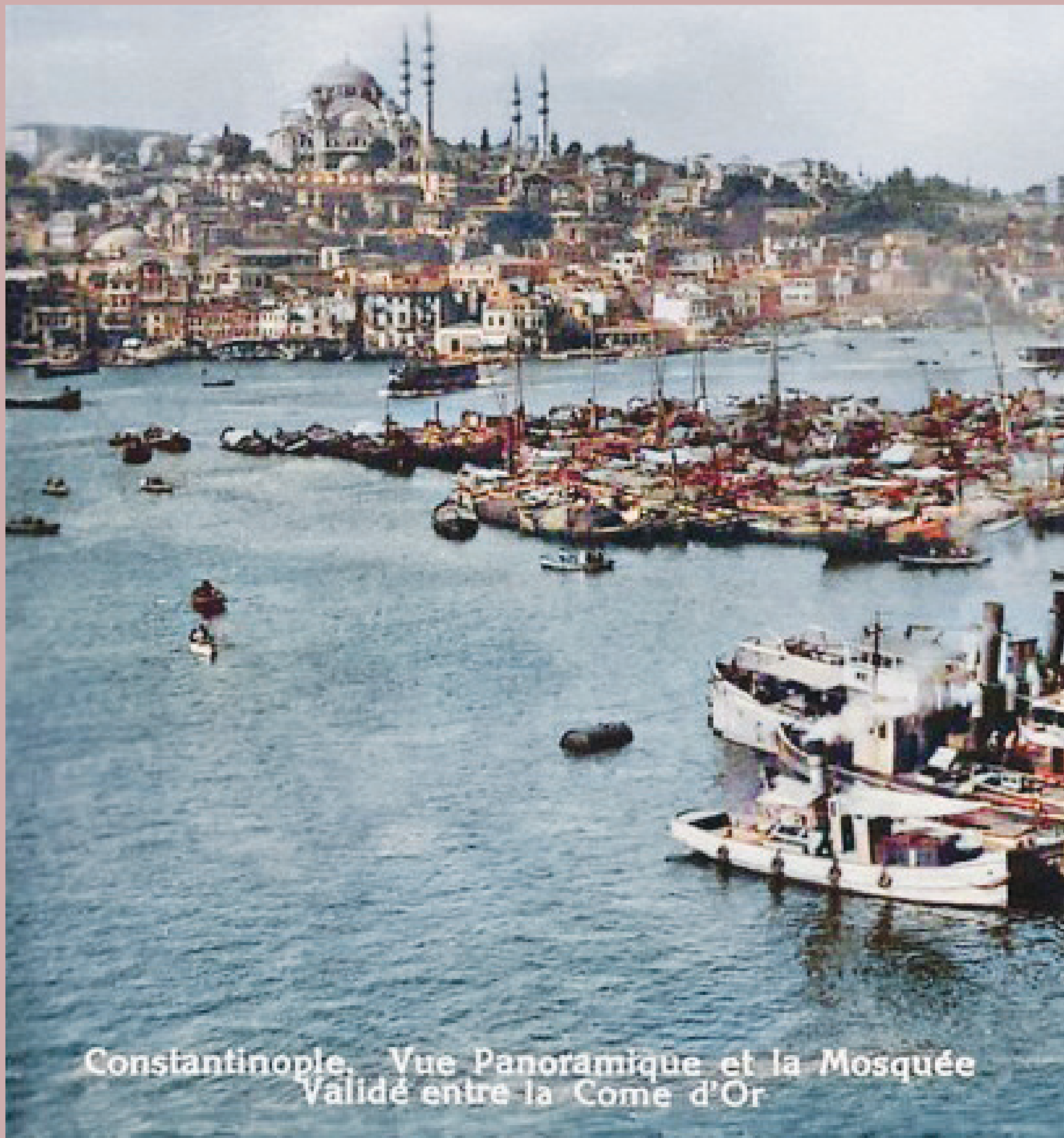


İnşa tarihi bilinmeyen Fransa inşa "Eftychia" 27 grt.,tam boy 15.65 m. ve genişlik 3.55 m. idi.

. İstanbul Limanı kaydı No. 4 olan Eftychia Aralık 1900'da Vas.Emmanuel Vernicos tarafından gemi yedekleme işi yapan İstanbul'lu armatör D.Alexatos'a satıldı.

. Mayıs 1911'de Emmanuel N.Vernicos satın aldı.

(186) Tyne Tugs and Tug Builders, Lloyd's Register of Shipping.
(187) Tyne Tugs and Tug Builders; Lloyd's Register of Shipping.



Constantinople. Vue Panoramique et la Mosquée Validé entre la Come d'Or





Aghios Georgios römorkörü karaya oturmuş olan Maria E. Diacakis genelyük gemisini yedeklerken.

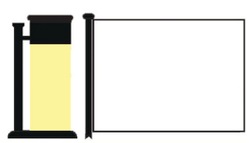
. Aralık 1922'de D.Alexatos tarafından satın alındı ve Pire limanına tescil edildi.
. 1924'de Psaros Kardeşler satın aldı.
. 1925'de Kouzoulis kardeşler satın aldı.
. 1929'de Nicolaos Vernicos satın aldı ve Pire limanına tescil etti.
.1 Ocak 1944 günü Müttefik Kuvvetlerinin işgal altındaki Salamis Deniz Üssü bombalamaları sırasında isabet alarak battı..[188]

Buharlı, pervaneli, sac gövdeli römorkör "Aghios Georgios"- (Ex-Stalwark, Ex-Sea Dog)



. 1916 yılında Ardrossan Dry Dock & Shipbuilding Co Ltd, Ardrossan'da The Admiralty, Londra adına 266 Kızak Numarasıyla inşa edilen römorkörün inşa adı "Stalwark" idi.Adı "Sea Dog" olarak değiştirildi.
. 153 grt. ve 12 nrt. olan "Sea Dog"un tam boy 95.0 ft. ,genişlik 22.0 ft. ve derinlik 12.8 ft. idi.
. Clydebank, Aitchison, Blair Ltd. üretimi olan buhar ana makinesi 3 genişlemeli idi ve azami sürati 9 knots'du.
. Nicolas E.Vernicos satın almak için anlaşma yaptı ve römorkör tamamlanmadan önce temmuz 1915'de satın aldı.
. İstanbul ve Marmara'da gemi kurtarma hizmetleri üstlendi.
. Vernicos ailesinin İstanbul'dan ayrılmasıyla 1919'da Nicolas E.Vernicos adına Pire limanına tescil edildi.

Buharlı, pervaneli demir gövdeli römorkör " Driskos"- (Ex-Vittorin, Ex- Mellon)



Nicolas E.Vernicos'un İstanbul'da olan römorkörlerden bir diğeri 1883 Hammersmith inşa 28 grt. "Vittorin" idi.
. 1912'de I.Vlasopoulos & P.Potamianos'a satıldı ve "Mellon" adı verildi.
. Eylül 1920'de N.Mihas'a satıldı ve "Driskos" adı verildi.
. Ocak 1929'da A.Nikolasrakis & Co.'ya satıldı.
. 23 Nisan 1941'de Salamis Deniz Üssü

[188] Tyne Tugs and Tug Builders, Lloyd's Register of Shipping

bombalanırken aldığı isabet sonucu battı.[189]

Aile bireyleri diğer taraftan armatörlüğe yönelirken I.Dünya Harbi'nin sona ermesinden sonra Nicolas Vernicos yeniden İstanbul'a döndü. Savaş koşulları içersinde römorkörlerinin çoğunun satılmış olması veya kaybedilmesi nedeniyle İstanbul'daki bir tersaneye bir römorkör siparişi verdi. 1920'de teslim aldığı bu römorköre "Sifnos" adı verilmiştir.[190]

Ailenin Michalis N. Vernicos gibi bireyleri 1922'den itibaren Yunanistan ana karası ile adalar arasında yolcu taşımacılığına yöneldiler.

Birbiri ardından gelen savaşlar neticesinde Vernicos ailesi 1922'de yakında geri dönecekleri umuduyla İstanbul'dan ayrıldı. Nicolas Vernicos'un babası Alexandros Vernicos Sifnos'a dönüşü şöyle anlatmıştır: Sifnos Adasında ilk kez sanırım Eylül 1922'de geldik.. Tüm ailemizin Pire için ayrıldığı 1924 yazının yaz sonuna kadar kaldık. Vernicos ailesi, İstanbul'daki varlıklarından mahrum kalmasına rağmen, işlerini Pire'den sürdürmeye kararlıydı.

Başlangıçta babam Akti Tzelepi'nin köşesinde bir binanın birinci katında bir ofis açtı. Bu dönemde Nikolaos ve Irene, yakın tarihte Kanada Ulusal Phoebe Coums'la evlenen Manos için bir ev inşa etmek amacıyla 28 Aidiniou Caddesi'ndeki Nea Smyrna'da bir mülk satın almıştı. Sonunda inşa edilen ev, Nikolaos ve Irene'nin ve kızlarının Elli'nin evi oldu.

Manos Vernicos, 1930'da Varvara'nın satışından onbeş yıl sonra bir genel yük vapuru satın aldı. Gemiye "Popi" ismi verildi ve tramp seferlerde kullanıldı.

Vernicos ailesinin öyküsünü burada noktalıyorum. Ancak bu öykünün tamamını "The History of The Vernicos Maritime Family" başlığıyla okuyabilirsiniz.[191]



Aghios Georgios römorkörü karaya oturmuş olan genelyük gemisi "Mete"yi kurtarma çalışmalarında.

(189) Aris Bilalisg
(190) Aris Bilalisg
(191) Ioannis ve Gelina Harlaftis; "Leadership in World Shipping: Greek Family Firms in International Business" Palgrave MacMillan, 2009.



İskoçya'da inşa edilen "Aghios Georgios", Vernicos ailesinin buharlı yedekleme ve kurtarma ilk römorkörü idi. 2003 yılından bu yana Rahmi Koç Müzesi'nde sergilenmektedir. İskele tarafındaki gemi "Gonca"dır.





Eleni II (solda) ve Alexandros II (ortada) Pire limanında

Günümüzde N.E.Vernicos, Yunanistan'ın en büyük ve en eski römorkörcülük şirketidir. Sahip olduğu ileri teknolojiyle donatılmış römorkörleriyle sadece Yunanistan limanlarında değil, uluslararası sularda da gemi yedekleme ve gemi kurtarma operasyonlarını devam etmektedir.

Buharlı, sac gövdeli, kurtarma ve yedekleme römorkörü "Alemdar" – (Ex-Danmark)

"Gazi Alemdar" gemisi hakkında yazılmış ve yayınlanmış hemen tüm makalelerde ve eserlerde ve hatta müze gemi Alemdar hakkındaki resmi kayıtlarda, bu geminin adı "Denmark" yazılıdır. Oysa doğru adı "Danmark" dır. Adı, geminin sahibi Danmark Em 2 Sviter Bjerg Enterprise şirketindan geliyordu. Umarım ki, bu eserim neşredildikten sonra yazarlar veya ilgili makamlar geminin ilk inşa adını "Danmark" olarak düzeltirler.

Danimarka Kopenhagen'de kurulu Danmark Em 2 Sviter Bjerg Enterprise armatörlük firması adına 1898'de Elsinore, Helsingörs Jernak & Msk tersanesinde inşa edilen gemi kurtarma ve yedekleme römorkörü, 4 Haziran 1898'de denize indirildi ve adı "Danmark" olarak vaftiz edildi.

Geminin sahibi Danmark Em 2 Sviter Bjerg Enterprise, Osmanlı İmparatorluğunun maruz bulunduğu kapitülasyon imtiyazlarından istifade ederek, tüm Osmanlı karasularında gemi kurtarma ve yedekleme hizmeti vermek amacıyla, "Danmark"ı 21 Mayıs 1899'da İstanbul'da hizmete aldı.

Danimarka gemi siciline kayıtlı olmasına ve Danimarka bayrağı taşımasına rağmen, diğer yabancı gemi kurtarma, yedekleme ve kılavuzluk şirketleri gibi, İstanbul "Danmark"ın bağlama limanı oldu.



Stimli römorkör Katadin; Ressam : James Williamson

Buharlı, sac gövdeli, kurtarma ve yedekleme römorkörü “Danmark”. Son adı “ Alemdar”.





Mürettebat sayısı 28 olan Danmark, 362 grt. ve tam boy 49.5 mt., genişlik 8 mt. ve derinlik 4 mt. olup, 3 genişlemeli ana buhar makinesi 132 nhp güç üretiyordu. Azami seyir sürati 10 knots idi.

.I.Dünya Harbi seferberlik hazırlıkları sırasında 8 Kasım 1914'de Osmanlı Devleti adına el konuldu ve 1 Ocak 1915'de "Alemdar" adı verildi.

. Yavuz Sultan Selim Zırhlısı Nara Burnu sığlığında karaya oturduğu 20 Ocak 1918 saat 11.32'den kurtulduğu 26 Ocak 1918 günü saat 05.47'ye kadar geçen zamanda kurtarma ve yedekleme hizmeti verdi.

. 25 Ocak 1921'de Milli Mücadele amaçlı olarak Karadeniz Ereğlisi'ne kaçırıldı.

. 1929 Kuruluş savaşı yıllarında değerli hizmetler gören Alemdar, Donanma envanterinden çıkartılarak Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi.

. 1951 yılında İstanbul Haliç tersanelerinde çok büyük bir bakım geçirdi, kazanları yenilendi modern kurtarma araç ve gereçleriyle donatılıp çalışmalarına devam etti.

. 1959 yılı sonlarına doğru Münakalat Vekaleti Devlet Denizyolları ve Limanları İdaresi Umum İşletmesi tarafından hizmet dışı bırakıldı.

. 1960'da özel sektöre satıldı ve su tankeri olarak tadil edildi.

. 1964'de Isıkurt Denizcilik şirketine devredildi.

. 1980'de Garzan Aksoy Denizcilik şirketi satın aldı.

. 1982'de Haliç'te söküldü.[192]

Yavuz Sultan Selim dretnotu 22 Ocak 1918'de Nara'da karaya oturmuştu

Yavuz zırhlısı 20 Ocak 1918 günü Nara Burnu'ndaki sığlık şamandırası sancağında kalacak şekilde geçiş yapması gerekirken, bir değerlendirme hatası sonucu Çanakkale/Nara Burnu sığlığına oturdu.

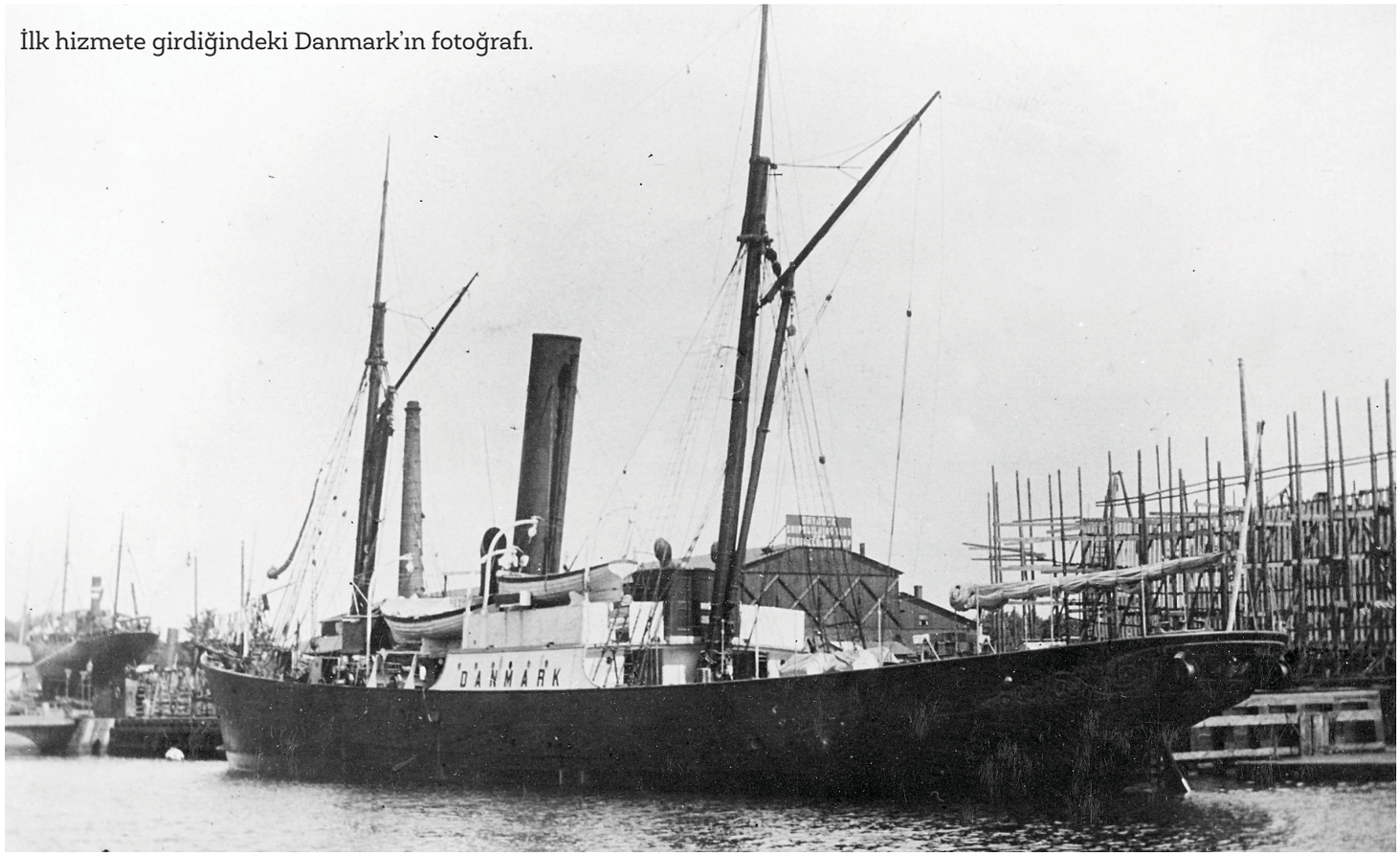


Yavuz zırhlısı Nara Burnu sığlığında oturmuş durumda. Kıç tarafta görülen Alemdar (Ex-Danmark) tahlisiye gemisidir.

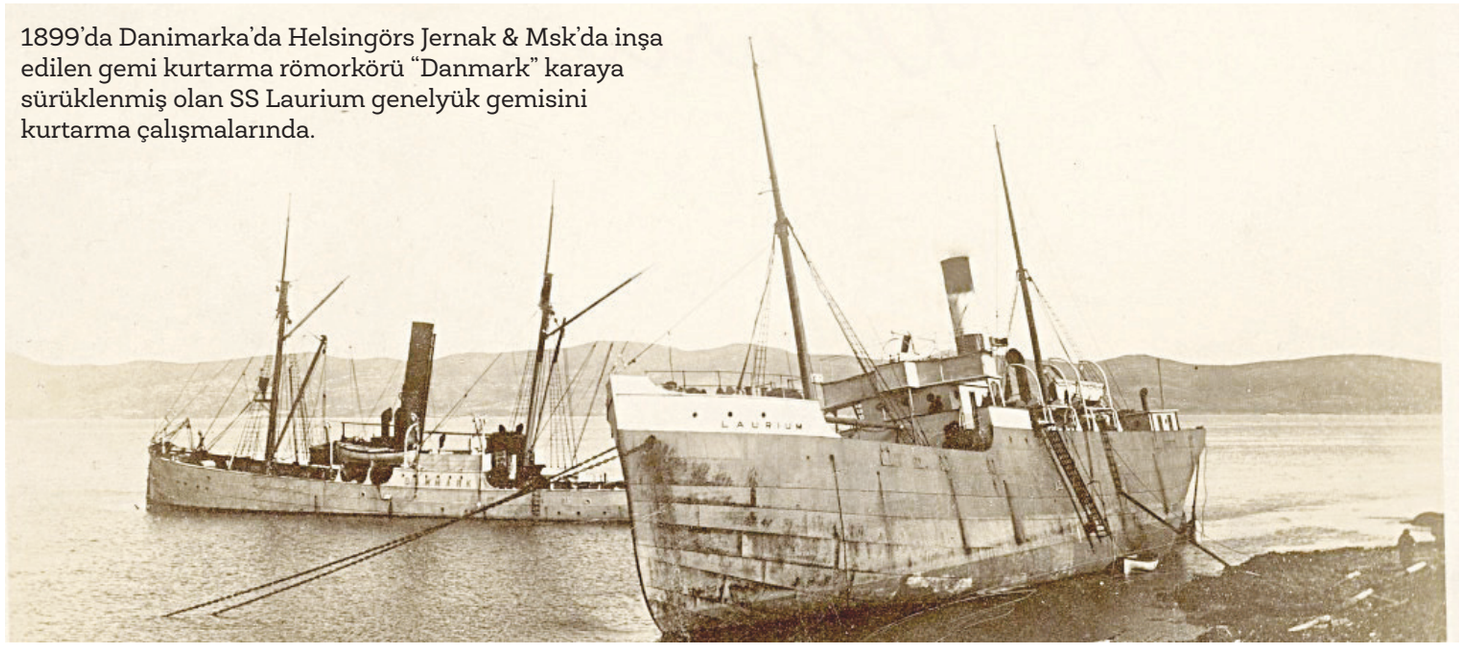
Yavuz Sultan Selim Zırhlısı Nara'ya oturduğu 20 Ocak 1918 saat 11.32'den kurtulduğu 26 Ocak 1918 günü saat 05.47'ye kadar geçen zamanda

[192] Elsinore, Helsingörs Jernak & Msk.

İlk hizmete girdiğindeki Danmark'ın fotoğrafı.



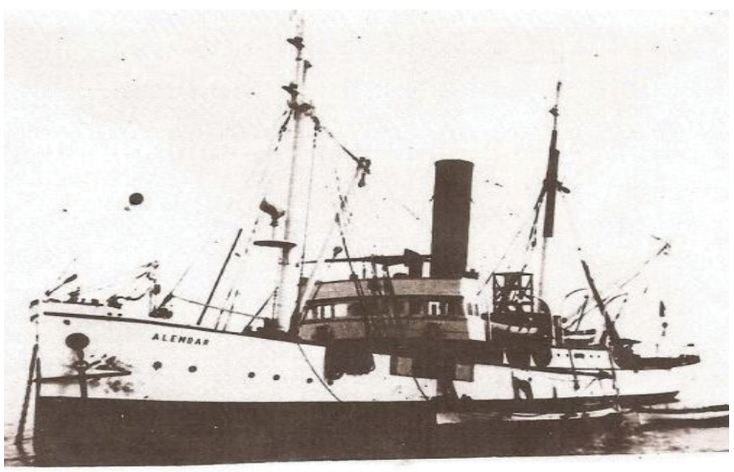
1899'da Danimarka'da Helsingörs Jernak & Msk'da inşa edilen gemi kurtarma römorkörü "Danmark" karaya sürüklenmiş olan SS Laurium genelyük gemisini kurtarma çalışmalarında.





22 Ocak 1918'de Nara'da karaya oturmuş olan Yavıuz Sultan Selim dretnotu (Yavuz zırhlısı) yüzdürüldükten sonra Deutsche Levante Linie A.G. (DLL) şirketine ait Gallipoli şilebi, Alemdar (Ex-Danmark) ve Kurt römorkörü tarafından yedeklenerek İstanbul / İstinye'ye intikal ederken. Alemdar adı lâtince ve altta eski yazılı olarak baştarafta görülmektedir.

Turgutreis zırhlısı, 6.000 grt. Deutsche Levante Linie şirketine ait genel yük gemisi, Alemdar tahlisiye (Ex-Danmark) gemisi ve İntibah mayın gemisinin kurtarmaya çalışmaları olumlu sonuç vermeyince, Zonguldak'tan İstanbul'a kömür getiren Deutsche Levante Linie A.G.'ye ait "Stambul- 1889, 2643 brt., 2880 dwt." şilebinin gemi kurtarma uzmanı olan kaptanı Friedrich Schenk, Nara'ya gönderildi. Kaptan Schenk'in talimatı ile Turgutreis dretnotu pervane çalıştırmak suretiyle Yavuz'un oturduğu kum tabakası engelini kaldırmış ve yeniden yüzen Yavuz dretnotu Giresun şilebi, Alemdar tahlisiye gemisi ve Kurt römorkörünün yedeğinde İstanbul, İstinye'ye çekilmiştir.[193]



Harf Devriminden sonra Alemdar Tahlisiye Gemisinin ilk fotoğraflarından biri.

[193] "Kahraman Gemilerimiz" sayfasında yer alan;"Danimarka ticaret filosuna bağlı bir kurtarma gemisi Alemdar römorkörü, Birinci Dünya Harbi çıktığı zaman Danimarka'ya dönememiş, Osmanlı Seyri Sefâin İdaresi de bu gemiye el koyarak, bandırası altında çalıştırmaya başlamıştır. Gemiye 1915 yılının Mayıs ayında "Alemdar" adı verilmiştir. 12 Ocak 1916'da Osmanlı Hükümeti tarafından resmen satın alınmıştır. 22/26 Ocak 1916'da Nara'da karaya oturan Yavuz zırhlısının kurtarılmasında görev almıştır"ifadeleri hatalı olduğundan düzeltilmiştir.

1.Kapitülasyonların verdiği sınırsız serbestiyet sayesinde İzmir, Çanakkale, Gelibolu ve İstanbul gibi Osmanlı Devleti karasularında hizmet veren yabancı gemi yedekleme, kurtarma ve kılavuzluk şirketlerinden Danmark Em 2 Sviter Bjerg Enterprise'e ait olan ve "Danimarka'ya geri dönemeyen Alemdar" diye ifade edilen Alemdar değil, Danmark'tır. Cümlenin düzeltilmesi gerekir.

2.Yavuz dretnotu 22/26 Ocak 1916'da Nara'da karaya oturmamıştır. 22 Ocak 1918'de karaya oturmuştur.

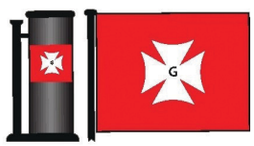
3.Yavuz'u yedekleyen gemilerden birinin adı "Gelibolu" değil, adı "Gallipoli"dir ve Deutsche Levante Linie A.G. (DLL) şirketine aittir.

4. Metinde adı geçen "Stamboul" değil, geminin adı Deutsche Levante Linie A.G. 'ye ait "Stambul" dur.Osman Öndeş.



London, Brigthon & South Coast Railway Co. adına inşa edilmiş olan Lyons kurtarma gemisi La Nina adıyla.

Buharlı, sac gövdeli kurtarma ve yedekleme römorkörü "Hora"- (Ex-Lyons, Ex-Lyon, Ex-La Nina, Ex-Lanina, Ex- La Nina)



1885 yılında Londra merkezli Brighton & South Coast Railway Co. adına Glasgow, J.Elder & Co. (Charles and William Earle) tersanesinde inşa edilen kurtarma gemisine "Lyons" adı verildi.
. Çift pervaneli 6 genişlemeli 250 hp güç üreten ana buhar makinesi J.Elder & Co. üretimi idi.
. Tam Boy 190.6 ft., Genişlik 26.1 ft., Derinlik 14.0 ft. olan "Lyons" adı 1889'da "Lyon" olarak yenilendi. Bağlama limanı Dieppe idi.
. 1892'de adı yeniden "Lyons" olarak değiştirildi.
. 1920'de Ocean Salvage Co.,London satın aldı ve adı "La Nina" olarak değiştirildi.
. 31 Ocak – 8 Şubat 1920 günleri Kızıl Ordu'dan kaçan Beyaz Rusların ve Amerika misyonunun tahliyesi için Odesa'da bulunan İngiliz harp gemilerinden HMS Robeck harp gemisi komutanı Albay Reinhold 13 Şubat 1920 tarihiyle ve "Gizli (ADM 137/1756)" kaydıyla İngiltere Akdeniz Filosu Komutanı Amiral Sir de Robeck'e, İstanbul'dan gönderdiği mesajda özetle şöyle yazmıştır; "31 Ocak 1920 günü HMS Ceres ve HMS Orion ve yedekleme römorkörü La Nina ile beraber Odesa limanında idik. Kızıl Ordunun Bug Nehri'ni geçerek Nicolaev'e girdikleri haberini aldık. Kömür gemisi Wotan buzlar arasında sıkışmıştı. Kendisine kanal açmaları sayesinde limana girebildi.
6 Şubat 1920 günü HMS Habsburg iltica eden 1300 Beyaz Rus'u almış olarak denize açıldı. Buradaki tüm

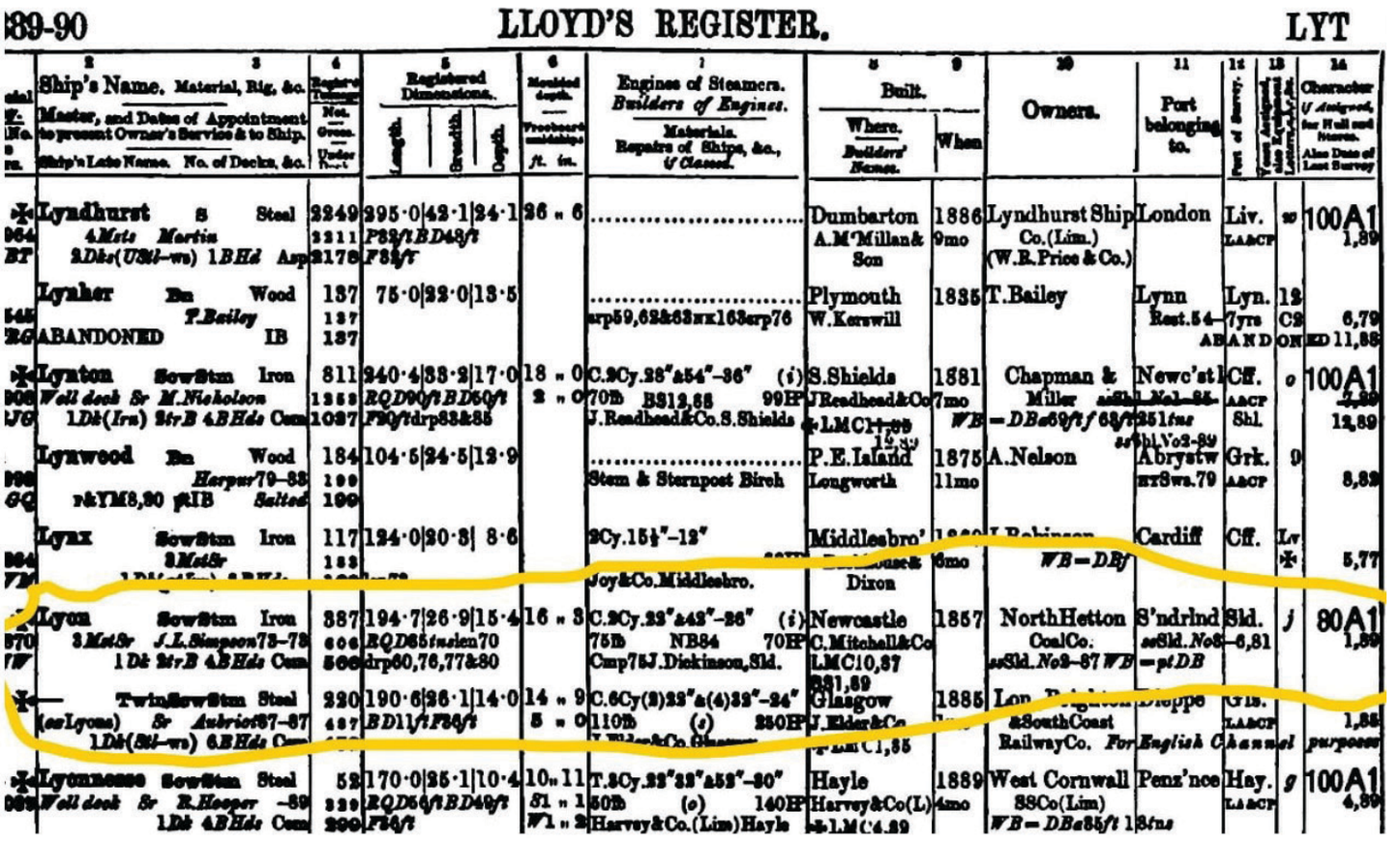
Amerikalılar, Konsolos ve yardımcılar HMS Orion'a geçtiler. George gemisi kanal açılması sayesinde La Nina tarafından yedeklenerek açık denize çıkartıldı.

8 Şubat günü römorkör Ceres rıhtımı değiştirdi ve Bakü isimli geminin baştarafına demirledi. Saat 14.00'de yedeğindeki Bakü ile Varna'ya hareket etti. Ancak yolda İstanbul'a gitmesi emrini aldı.
12 Şubat günü Sabah 09.00' da verilen emirle römorkör Alice'in Baku'yü Varna'ya götürmesi emri verildiğinden Ceres doğrudan İstanbul'a dönüş için yola çıktı.[194]

. 1932'de Türk Gemi Kurtarma AŞ'ye devredildi.
. 1935'de "Hora" adı verildi ve Türk Gemi Kurtarma AŞ bünyesinde yeraldı.
. 1940'da Türkiye Cumhuriyeti Devlet Denizyolları İşletme Müdürlüğü'ne devredildi.
. 1958 yılında hizmet dışı bırakıldı ve İstanbul Liman işletmesine devredildi.
. Bir süre deniz üzerinde büro olarak kullanıldı.
. 1984 yılında hurdaya satıldı.[195]



Hora (Ex-La Nina) kurtarma ve yedekleme gemisi Büyükdere'de. Kaynak: Altınkaya Turgay



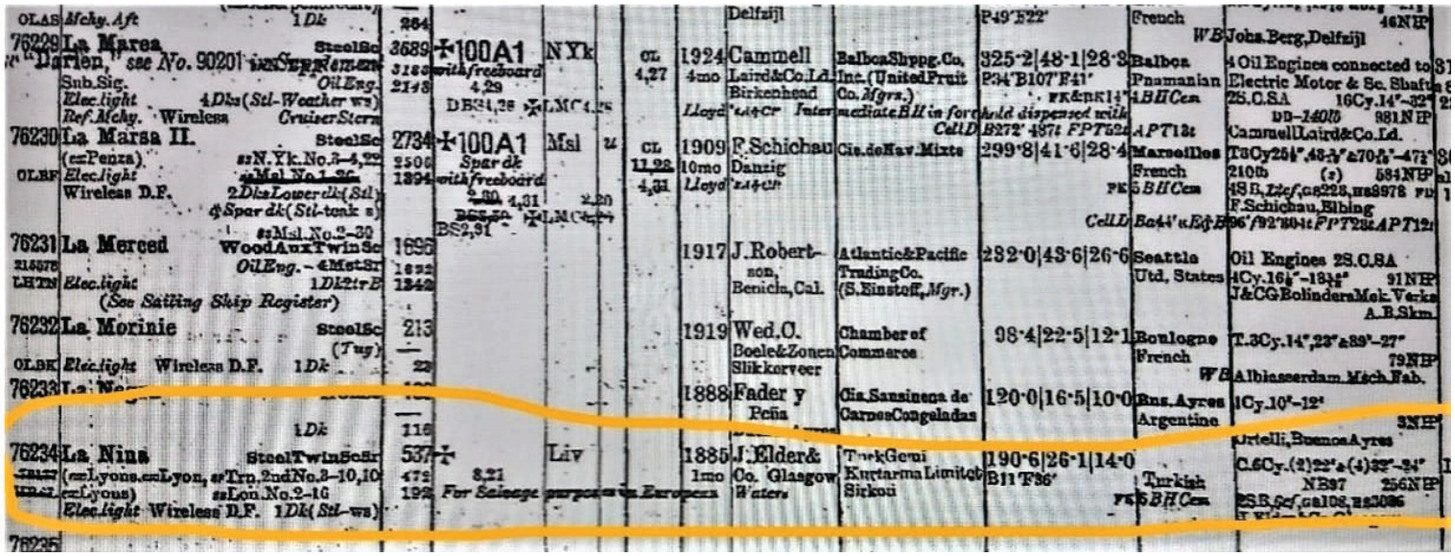
89-90 LLOYD'S REGISTER. LYT

2 Ship's Name. Material, Rig, &c. Master, and Date of Appointment to present Owner's Service & to Ship. Ship's Late Name. No. of Decks, &c.	4 Register Tonnage Net. Gross. Under Deck	5 Registered Dimensions. Length. Breadth. Depth.	6 Moulded depth. Freeboard amidships ft. in.	7 Engines of Steamers. Builders of Engines. Materials. Repairs of Ships, &c., if Classed.	8 Built. Where. Builders' Names.	9 When	10 Owners.	11 Port belonging to.	12 Time of Survey.	13 Year Assigned. Also Re-assigned, Transferred, &c.	14 Character (if Assigned, for Hull and Masts. Also Date of Last Survey
Lyndhurst S Steel 4 Mts Martin 2 Dks (Upper & Main) 1 B Hd Asp	2249 2211 2176	295·0 | 42·1 | 24·1 P32½ft B D42½ft F31½ft	26 " 6	.....	Dumbarton A. M'Millan & Son	1886 9mo	Lyndhurst Ship Co. (Lim.) (W. R. Price & Co.)	London	Liv. LABCP	10	100 A1 1,89
Lynher Bn Wood T. Bailey ABANDONED IB	137 137 137	75·0 | 22·0 | 13·5		..... arp59,62&63 BK 163 arp76	Plymouth W. Kerswill	1835	T. Bailey	Lynn Rest. 54–7 yrs ABAND	Lyn. 7 yrs	12 C2 ON	6,79 ED 11,86
Lynton SowStm Iron Well deck Sr M. Nicholson 1 Dk (Iron) 2 tr B 4 B Hds Com	811 1353 1037	240·4 | 33·2 | 17·0 RQD90ft B D60ft F90ft drp83&85	18 " 0 2 " 0	C.2Cy.28"&54"–36" (i) 70lb BS12,85 99HP J. Readhead & Co. S. Shields	S. Shields J. Readhead & Co 7mo WB	1881	Chapman & Miller as Shl. No1–85– –DBs69ft f 68ft 25 1 fms as Shl. No2–89	Newc'st l	Cff. Shl.	9	100 A1 12,89
Lynwood Bn Wood Harpur 79–83 r & YM 8,90 pt IB Salted	184 199 199	104·5 | 24·5 | 12·9		..... Stem & Sternpost Birch	P. E. Laland Longworth	1875 11mo	A. Nelson	Abrystw nr Swa. 79	Grk.	9	8,82
Lynx SowStm Iron 3 Mts Sr	117 183	124·0 | 20·3 | 8·6		2Cy. 15½"–12" Joy & Co. Middlesbro.	Middlesbro' Dixon	6mo	WB—DBf	Cardiff	Cff.	Lv	5,77
Lyon SowStm Iron 3 Mts Sr J. L. Simpson 75–78 1 Dk 2 tr B 4 B Hds Com	387 606 566	194·7 | 26·9 | 15·4 RQD65 ft sin en 70 drp60,76,77&80	16 " 3	C.2Cy.32"&42"–36" (i) 75lb NB84 70HP Cmp75 J. Dickinson, Shd.	Newcastle C. Mitchell & Co L.M.C 10,87 B31,89	1857	North Hetton Coal Co. as Sld. No3–87 WB—pt DB	S'ndrlnd as Sld. No3	Sld.	j	80 A1 1,89
Twin SowStm Steel (ex Lyons) Sr Aubriot 87–87 1 Dk (Stl–wn) 6 B Hds	220 487	190·6 | 26·1 | 14·0 BD11½ft F36½ft	14 " 9 5 " 0	C.6Cy(2)32"&(4)32"–24" 110lb (i) 250HP J. Elder & Co L.M.C 1,85	Glasgow J. Elder & Co	1885	Lon... & South Coast Railway Co. For English Channel purposes	...ppe	G'lds. LABCP		1,85
Lynmouth SowStm Steel Well deck Sr R. Hooper –89 1 Dk 4 B Hds Com	52 339 290	170·0 | 25·1 | 10·4 RQD56½ft B D40½ft F36½ft	10 " 11 8½ " 1 W1 " 2	T.3Cy.22"32"&52"–30" 50lb (o) 140HP Harvey & Co. (Lim.) Hayle	Hayle Harvey & Co (L) L.M.C 4,89	1889 4mo	West Cornwall S.S. Co (Lim.) WB—DBs 85ft 1 8 fms	Penz'nce	Hay. LABCP	g	100 A1 4,89

Lyons, Lloyd's Register 1889-90 yıllığında "Lyon" adıyla belirtilmekte

(194) Prof. Paul Halpem/ Florida StateUniversity; "The Mediterranean Fleet- 1919-1929", Routledge / Ashgate Publishing 2011

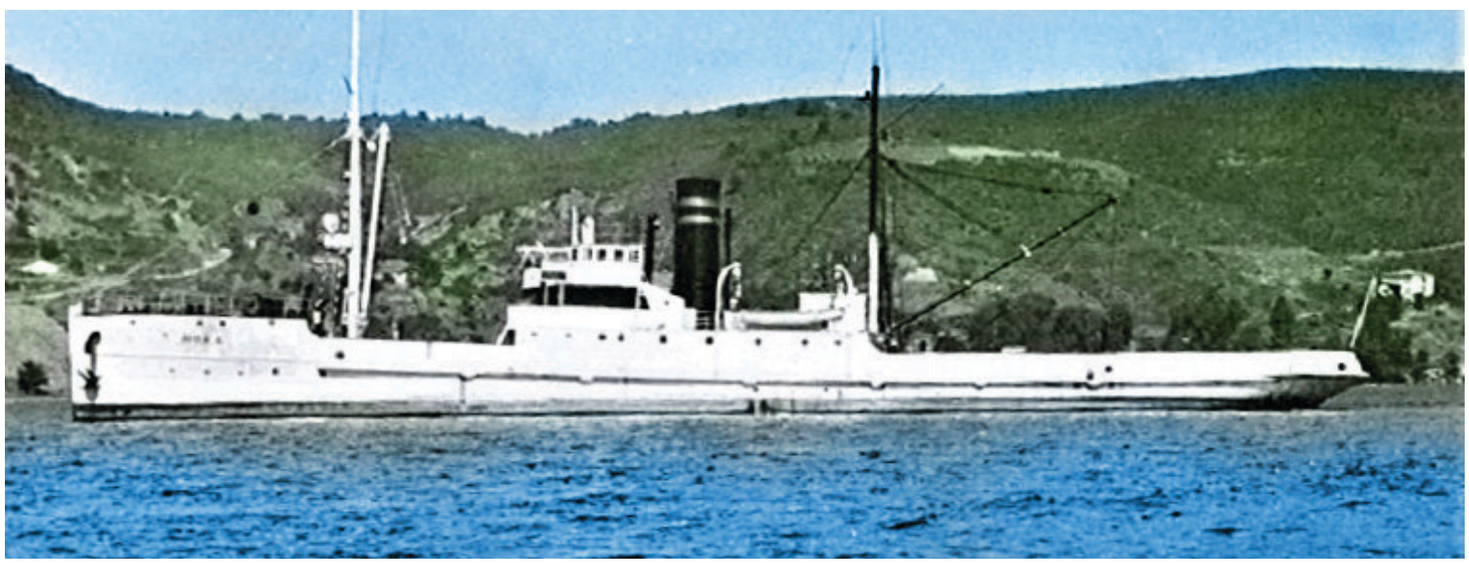
(195) Grace' Guide- "Hull Ships and Boat Builders & Marine Engineering Companies"; Charles and William Earle/ Earle's Shipbuilding and Engineering Co.Ltd. Maddesi-Plimsoll Ships Data-Lloyd's Register.
http://www.clydeships.co.uk/view.php.ref=6268; Aris Bilalis.



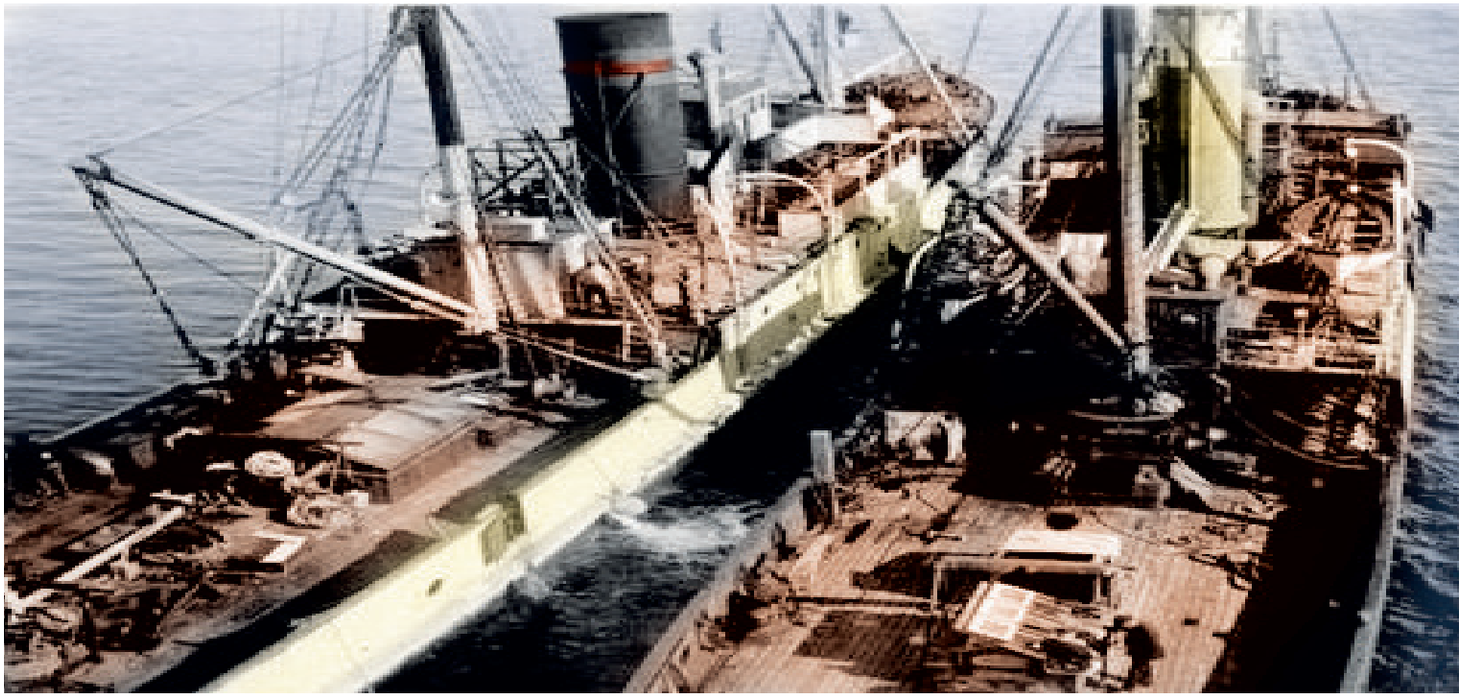
Hora, Lloyd's Register 1935, Lanina, (La Nina) adıyla kaydedilmekte.

Kilcher & Walkers
Buharlı, sac gövdeli kurtarma ve yedekleme römorkörü "Cleopatra" – (Ex-Cleopatra III, Ex-Kleopatra, Ex-Kilyos, Ex-Sadık Kaptan, Ex Hantallar)

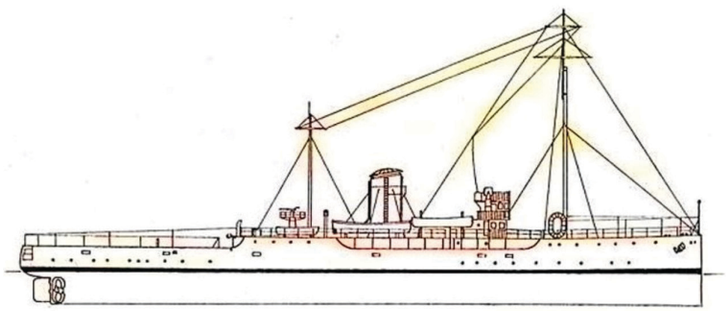
1 Şubat 1906 tarihinde Hull, Earle's Co. adına Earle's Shipbuilding & Engineering Co.Ltd. tersanesinde 506 Kızak No.'su ile denize indirilen açık deniz balık avlama gemisine "Cleopatra" adı verildi.
. Tam boy 56,83 mt., Genişlik 7,01 mt, Derinlik 3.81 mt. ve 119 grt.. olan "Cleoparta" nın 3 genişlemeli ana buhar makinesi 56 nhp., 102 hp güç üretiyordu. eminin ilk armatörü Hull'den Hellyer's Steam Fishing Co.Ltd. idi.
. 1914 yılında adı I.Dünya Harbi seferberlik gerekleri doğrultusunda Admiralty tarafından elkonuldu ve "Cleopatra III" olarak değiştirildi.
. 1918'de yeniden armatörüne İstanbul'da faaliyet gösteren İngiliz gemi kurtarma şirketi Kilcher & Walkers Co.'ya iade edildi ve adı "Cleopatra" olarak değiştirildi.



İlk inşa adı "Lyons" olan La Nina, Hora tahlisiye gemisi olarak hizmet verirken.



1926 yılı ve sonrasında İstanbul'da görev yaptığı belirtilen Danimarka bayraklı "Samber Parados" ve İsveç bayraklı "Belos" kurtarma römorkörü.



Harf Devriminden sonra Alemdar Tahlisiye Gemisinin ilk fotoğraflarından biri.

. 1933'da Türk Gemi Kurtarma Ltd'ye devredildi
. 1934'de adı "Kleopatra" olarak değiştirildi.
. 1935'de ve Türk Gemi Kurtarma AŞ bünyasinde "Kilyos" adı verildi.
. 1939'de Türk Gemi Kurtarma Müessesi olarak kurum adında değişiklik yapıldı.
. 1940'da Türkiye Cumhuriyeti Münakalat Vekaleti Devlet Deniz Yolları İşletme Umum Müdürlüğü'ne bağlandı.
. 31 Aralık 1967'de hizmet dışı bırakıldı.
. 1 Ocak 1968'de genel yük gemisi olarak tadil edildi ve " Sadık Kaptan" adı verildi.
. 22 Ekim 1991'de Rasim Hantal ve Ortakları satın aldı. Adı "Hantallar" olarak değiştirildi.[196]

James Stewart
Buharlı, saç gövdeli, pervaneli gemi kurtarma römokörü; "Buttercup" – (Ex-Semper Paratus, Ex-Teseo)

. "Buttercup" adı verilen şalopa 1915 yılında Glasgow, Barclay & Co.Ltd. adına Clydeholm Tersanesi'nde İngiliz Deniz Kuvvetleri adına inşa edildi.
. 931 grt../ 322 nrt./ 1250 dwt. olan "Buttercup", İngiliz Donanması'nda Arabis sınıfı bir mayın tarama gemisi idi ve 24 Ekim 1915'de denize indirildi, Aralık 1915'de donanmaya katıldı.
. Ana buhar makinesi Barclay, Curle & Co. Ltd., Glasgow üretimi tek şaftlı, 2 kömür kazanlı, 2000 ihp azami güce sahip olan Buttercup'ın azami seyir sürati 16 knots'du.
. Tam boy 255.4 ft., Genişlik 33.7 ft., Derinlik 17.2 ft.

[196] Grace' Guide;" Hull Ships and Boat Builders & Marine Engineering Companies;Charles and William Earle/ Earle's Shipbuilding and Engineering Co.Ltd. Maddesi-Plimsoll Ships Data-Lloyd's Register; http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=943468; Aris Bilalis.

idi ve 5 Şubat 1920'de Hudges & Co. firmasına satıldı.

. Kurtarma gemisi olarak büyük tadilat gördükten sonra "Semper Paratus" adı verildi. (41) Bu kelime Latince kökenli olup "Her zaman hazır" anlamına gelmektedir.

. Ayni sene Londra merkezli Cecil F.Read & Charles Z. Landi (Aveready Salvage Co.) adına satın aldılar.

. 1921'de Londra limanına tescil edildi.

. 1923'de Çanakkale ve Gelibolu'da faaliyet gösteren gemi kurtarma ve yedekleme şirketi Vincent S.E.Grech satın almak istediyse, Londra mahkemesi tarafından satış iptal edildi.

. 1926'da Londra, C.F.Read, C. Z. Landi ve Allert Trust Ltd. adına tescil edildi.

. 1927'de James Stewart başkanlığındaki 'İmdad' London Ltd. satın aldı.

. Geçici bir müsaade ile İstanbul'da hizmete girdi.

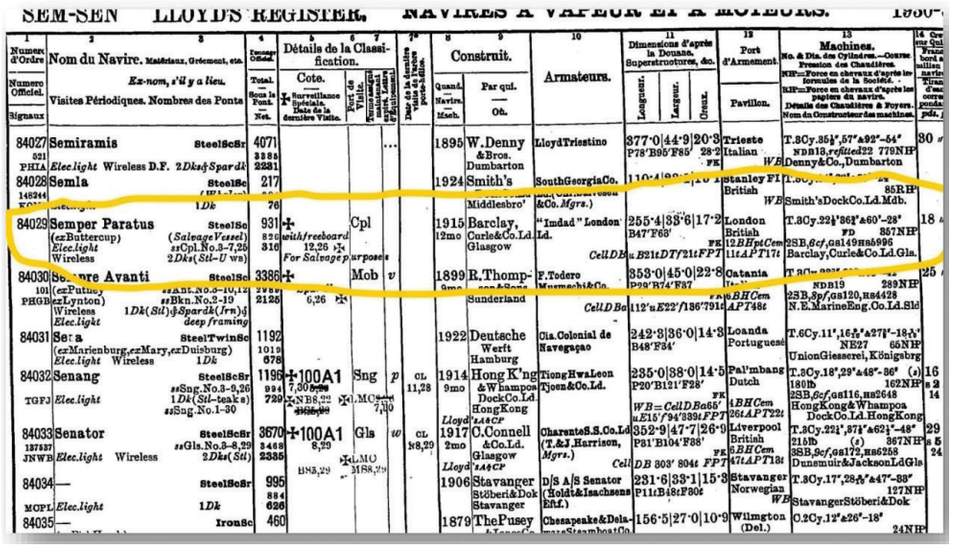
. James Stewart başkanlığındaki "İmdad" London Ltd. şirketi Londra merkezliydi.

. 1930'da Yunanistan'a intikal etti.

. 1930'da İmdad London Ltd. iflas ettiğinden borçları nedeniyle Pire İcra ve İflas Mahkemesi tarafından el konuldu.

. 1932'de İtalyan Hükümeti satın aldı ve "Teseo" adı verildi. İtalyan Donanmasına (Regina Marina) devredildi.

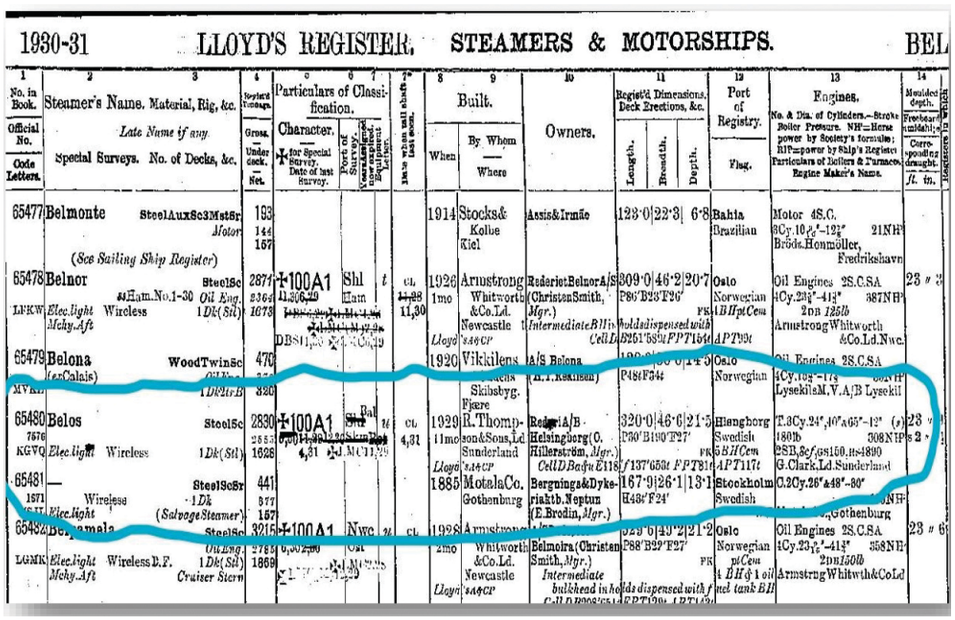
. 11 Nisan 1943 günü Trapani'nin hava bombardımanı sırasında aldığı isabetler sonucu battı.36 kişi olan personeli de öldü veya boğuldu.[197]



SEM-SEN LLOYD'S REGISTER. NAVIRES A VAPEUR ET A MOTEURS. 1930-

Numéro d'Ordre / Numéro Officiel / Signaux	Nom du Navire. Matériaux, Gréement, etc. Ex-nom, s'il y a lieu. Visites Périodiques. Nombres des Ponts	Tonnage Officiel. Total. Sous le Pont. — Net.	Détails de la Classification. Cote. Surveillance Spéciale. Date de la dernière Visite.	Port de Visite.	Date de la dernière visite périodique.	Construit. Quand. — Navire. Mach.	Par qui. — Où.	Armateurs.	Dimensions d'après la Douane. Superstructures, &c. Longueur. Largeur. Creux.	Port d'Armement. Pavillon.	Machines. No. & Dia. des Cylindres.—Course. Pression des Chaudières. NHP=Force en chevaux d'après les formules de la Société. - RHP=Force en chevaux d'après les papiers du navire. Détails des Chaudières & Foyers. Nom du Constructeur des machines.	Creux au Pont Franc-bord au milieu Tirant d'eau corresp. pieds.
84027 Semiramis	SteelScSr	4071				1895	W.Denny & Bros. Dumbarton	LloydTriestino	377·0 | 44·9 | 20·3	Trieste Italian	T.8Cy.35½",57"a22"–54" NDB13,refitted22 779NHP WB Denny&Co.,Dumbarton	30
84028 Semla	SteelSc	217				1924	Smith's	SouthGeorgiaCo.		Stanley FI British	WB Smith'sDockCo.Ld.Mdb.	
84029 Semper Paratus (exButtercup) Elec.light Wireless	SteelSc (SalvageVessel) ssCpl.No.3–7,25 2Dks(Stl–U ws)	931 836 310	Cpl withfreeboard 12.26 For Salvage purposes			1915 12mo	Middlesbro' Barclay, Curle&Co.Ld. Glasgow	"Imdad" London Ld. (&Co. Mgrs.) CellDB u B21cDT/F21cFF7	255·4 | 33·6 | 17·2 B47'F63' FK	London British 12.8HptCem 11t APT17t FD	T.8Cy.22½"36½"a60"–28" 357NHP 2SB,6cf,gs149 hs5996 Barclay,Curle&Co.Ld.Gla.	18
84030 Semore Avanti (exPutney) PHGB (exLynton) Wireless Elec.light	SteelSc ssBkn.No.2–19 1Dk(Stl)-§-Spard&(Jrn)§ deep framing	3386 2125	6.26	Mob	v	1899	R.Thompson&Sons Sunderland	F.Todero Mavrogeni&Co. CellDBe	353·0 | 45·0 | 22·8 P29'B74'F87	Catania WP	NDB19 239NHP 2SB,8cf,gs132,hs4428 BHCem N.E.MarineEng.Co.Ld.Sld	25
84031 Seta (exMarienburg,exMary,exDuisburg) Elec.light Wireless	SteelTwinSc 1Dk	1192 1019 978				1922	Deutsche Werft Hamburg	Cia.Colonial de Navegaçao	242·3 | 36·0 | 14·3 B48'F34'	Loanda Portuguese	T.6Cy.11",16½"a27½"–18½" NE27 65NHP UnionGiesserei, Königsbrg	
84032 Senang TGFJ Elec.light	SteelScSr ssSng.No.3–9,26 1Dk(Stl–teak s) ssSng.No.1–30	1196 994 729	100A1 7,30 NBS,22	Sng	p	CL 11,28 1914 9mo	Hong K'ng & Whampoa DockCo.Ld HongKong	TiongHwaLeon Tjoen&Co.Ld. Lloyd's 1.14CP	235·0 | 38·0 | 14·5 P20'B121'F28' FK WB=CellDBs65' u E15'f94'329cFFT	Pal'mbang Dutch	T.3Cy.18",29"a48"–36" (s) 180lb 162NHP 2SB,8cf,gs116,ns2648 HongKong&Whampoa DockCo.Ld.HongKong	16 e 2 14
84033 Senator JNWB Elec.light Wireless	SteelScSr ssGls.No.3–8,29 2Dks(Stl)	3670 1449 2335	100A1 8,29 LMC BBS,29 LMC 3168,29	Gls	w	CL 8s,29 1917 2mo	O'Connell &Co.Ld. Glasgow Lloyd's 1.14CP	CharentaS.S.Co.Ld (T.&J.Harrison, Mgrs.) Cell DB 303' 804c FPT	352·9 | 47·7 | 26·9 P31'B104'F38' FK	Liverpool British 6BHCem 14tAPT18t	T.3Cy.22½",37½"a62½"–48" 215lb (s) 367NHP 3SB,9cf,gs172,hs6258 Dunsmuir&JacksonLdGls	29 e 5 24
84034— MCPL Elec.light	SteelScSr 1Dk	995 884 626				1906	Stavanger Stöberi&Dok Stavanger	D/S A/S Senator (Holdt&Isachsens Enkl.)	231·6 | 33·1 | 15·3 P11'B48'F30c	Stavanger Norwegian WP	T.3Cy.17",28½"a47"–33" 127NHP StavangerStöberi&Dok	
84035—	IronSc	460				1879	ThePusey Chesapeake&Dela-		156·5 | 27·0 | 10·9	Wilmington (Del.)	O.2Cy.12"a26"–18" 24NHP	

Lloyd's Register'de "Semper Paratus" a ait kayıtların bulunduğu sayfa.



1930-31 LLOYD'S REGISTER. STEAMERS & MOTORSHIPS. BEL

No. in Book. Official No. Code Letters.	Steamer's Name. Material, Rig, &c. Late Name if any. Special Surveys. No. of Decks, &c.	Tonnage. Gross. Under deck. — Net.	Particulars of Classification. Character. Special Survey. Date of last Survey.	Built. When. By Whom — Where.	Owners.	Register Dimensions. Deck Erections, &c. Length. Breadth. Depth.	Port of Registry. Flag.	Engines. No. & Dia. of Cylinders.—Stroke Boiler Pressure. NHP=Horse power by Society's formulæ; RHPpower by Ship's Register Particulars of Boilers & Furnaces. Engine Maker's Name.	Moulded depth. Freeboard (middle). Corresponding draught. ft. in.
65477 Belmonte	SteelAuxSc3MstSr Motor (See Sailing Ship Register)	193 144 157		1914 Stocks& Kolbe Kiel	Assis&Irmão	123·0 | 22·3 | 6·8	Bahia Brazilian	Motor 4S.C. 8Cy.10½"–12½" 21NHP Bröd.Honmöller, Fredrikshavn	
65478 Belnor LFKW Elec.light Mchy.Aft	SteelSc ssHam.No.1–30 Oil Eng. 1Dk(Stl) Wireless	2871 2364 1673	100A1 11,30 6,29 DBS1,29	Shl Ham 11,30	t CL 11,30 1926 1mo Lloyd's 1.14CP	RoderietBelnorA/S (ChristanSmith, Mgr.) IntermediateBHds Cell D	309·0 | 46·2 | 20·7 P86'B23'F26' FK holddispensedwith Cell 5251'8s2cFPT15d APT99t	Oslo Norwegian 1BHptCem	Oil Engines 2S.C.SA 4Cy.23½"–413" 387NHP 2DR 125lb Armstrong Whitworth &Co.Ld.Nwc.	23
65479 Belona (exCalais)	WoodTwinSc 1Dk(TrB	476		1920 Vikkilens	A/S Belona (A.T.Knudsen)		Oslo Norwegian		Oil Engines 2S.C.SA 4Cy.10½"–17½" LyseklisM.V.A/B Lysekil
65480 Belos KGVQ Elec.light	SteelSc 1Dk(Stl) Wireless	2830 2553 1626	100A1 11,30 4,31 MCH,29	Bal	m CL 4,31 1929 11mo Lloyd's 1.14CP	R.Thompson&Sons,Ld Sunderland CellDBa,fu E118	320·0 | 46·6 | 21·5 P30'B190'F27' FK f137'653c FFT81	Hisingborg Swedish 6BHCem APT117t	T.3Cy.24",40"a65"–42" (s) 180lb 308NHP 2SB,8cf,gs150,hs4890 G.Clark,Ld.Sunderland	23 2
65481— 1571 Elec.light	Wireless SteelScSr 1Dk (SalvageSteamer)	441 377 157		1885	MotalaCo. Gothenburg	Bergning&Dykeriaktb.Neptun (E.Brodin, Mgr.)	167·9 | 26·1 | 13·1 H43'F24'	Stockholm Swedish	C.2Cy.26"a48"–80" Gothenburg	
65482 Be...mala LGMK Elec.light Mchy.Aft	SteelSc Wireless D.F. 1Dk(Stl) Cruiser Stern	3215 2785 1869	100A1 6,30 2,30 Nwc Oil Eng.		m CL 2mo Lloyd's 1.14CP	Whitworth &Co.Ld. Newcastle Belmoira(Christen Smith, Mgr.) Intermediate bulkhead in ho	P88'B22'F27' FK holds dispensed with f tnel tank BH	Oslo Norwegian 1BHptCem	Oil Engines 2S.C.SA 4Cy.23½"–413" 358NHP 2DR 150lb Armstrong Whitwth&CoLd	23 6

(197) Aris Bilalis(Atina/Yunanistan) ile yazışma (6 Kasım 2018);

Dear Mr.Ondes; Concerning Ocean Salvage' tugs;

LA NINA please see http://www.clydeships.co.uk/view.php?ref=6268

CLEOPATRA III was active until very recently under the Turkish flag. Please see: http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=943468

Also there is an interesting album in the courtesy of the Greenwich Maritime Museum. Part of it can be seen at http: collections.rmg. co.uk.

I have once found a newsclip mentioning that an Italian firm was selected in 1926 to raise more than 40 wartime wrecks from the Straits to the Bosphorus. They would use the converted British frigate SEMPER PARATUS- Info: www.culturnavale.it / documentazione.php. Among the wrecks that are mentioned is the THOMAS FOOKS (reported as 1865-built 803 grt cargo ship) which went aground in December 1925 at Caraburnu. They failed to refloat her as they found her entirely out of the water on the sand. In August 1926 the wreck was sold to an unnamed Greek of Istanbul with the intention to scrap her on the spot. If you are interested there are a couple of poor quality/ low resolution photos in the newspaper;Greenwich National Maritime Muesum.

Buharlı, sac gövdeli pervaneli gemi kurtarma römorkörü "Belos"

1885 yılında Gothenburg Motola Co. tersanesinde inşa edilen "Belos" gemi kurtarma römorkörü 441 grt. ve Tam boy:167.9 ft., Genişlik: 26.1 ft., Derinlik: 13.1 ft. idi.
. İlk armatörü Bergnings & Dykeriaktb, Neptun ve başkanı E.Brodin idi.
. 2 genişlemeli buhar ana makinesi Gothenburg, Motola Co. üretimi idi.
. 1920-1926 yıllarında İzmir, Çanakkale, İstanbul ve Karadeniz dahil Londra merkezli Norsk Bjergningskompagni "Neptun" kurtarma gemilerinden biri olarak hizmet gördü.
. Lloyd's Register'de 1940 yılına kadar kaydı bulunmaktadır.[197]

İstanbul Limanı'nda römorkör ihtiyacı artarak devam ediyor

İstanbul'da uluslararası kavramda bir liman mevcut olmadığından, 1923 yılında limandaki karışıklığı olabildiğince düzen altına almak amacıyla ilan edilmiştir.

10 Ekim 1339 (1923) tarihiyle Adliye Encümeni tarafından hazırlanan önerge "İstanbul Limanının yönetimi ve inzibat ve vergi uygulamalarının tanzimi konusunda olup, Adliye Encümeni Başkanı Namına Mazbata Muharriri Kastamonu Dersim Mebusu Mahir Feridun Fikri, Kâtip Bozok, Üyeler Ahmet Hamdi Ankara, İhsan Aza Mersin, Besim Aza Konya, Mustafa Feyzi Aza Bayezit tarafından Mebusan Meclisi'ne iletilmiştir.

"İstanbul Limanı Kanunu" nun römorkörler bağlantılı uygulamaları "İstanbul Limanı ve Demir Mevkii hakkında Hükümetin Teklifi" nin birinci faslında yer almaktadır. Önergede limandaki şamandıraların mülkiyetinin hangi kuruma ait olacağına dair maddeler de bulunmaktadır.

Üçüncü Fasıl Limandaki Şamandıralar hakkındadır ve "Gemiler, kendilerine tahsis edilen şamandıralara işbu şamandıralar dahilinde kendilerine verilen vazıyet ve istikamet sabit kalmak üzere baştan ve kıçtan bağlanacaktır". (Madde 6)

"Hiç bir gemi şamandıra hatları beyninde ne demirliyebilir ve ne de seyrü sefer edebilir. Yalnız havanın muhalefeti esnasında şamandıralara bağlı olan gemiler kendilerini bir kat daha emniyette bulundurmak için demirliyebilirler." (Madde 7)

"Römorkörlerin ve istimbotların Galata limanında ve iç limanda dörtten fazla mavna yedeklemeleri yasaktır. (Madde 17)

Demirli ve şamandıraya bağlamış veya rıhtıma aborda olmuş gemilerin bordalarında üst üste üç mavnadan ziyade bulunmıyacaktır. (Madde 21)

İstanbul limanı dahilinde her sefine millî bayrağını toka etmiş bulunacaktır. (Madde 22)

Galata limanında ve iç limanda kayık ve sandallarla mavna ve salapuryaların ve yük kayıklarının ve bilûmum deniz vasıtasının yelken basmaları yasaktır. (Madde 29)

Köprülerden geçecek gemilerden . 2, 000 ilâ 4,000 gayrı safi tonilâtosunda bulunan gemiler provalarındaki bir römorkör ile, dörtbin gayrı safi tonilâto üzerindeki gemiler dahi biri provasında diğeri kıç tarafında bulundurulacak iki römorkör ile bağlı olarak köprülerden geçeceklerdir.[198]

Buharlı, pervaneli, demir gövdeli römorkör "Memo"

İnşa tarihi ve inşa tersanesi kaydı bilinmeyen "Memo" 36 grt. idi ve Osmanlı reayası bir Rum müteşebbise ait Yunan bayraklı römorkör 20 Aralık 1912'de Osmanlı Devleti adına elkonuldu ve Donanma emrine verildi.
. 12 Aralık 1915'de İngiliz Denizaltısı E-11 yarafından Eskihisar civarında batırıldı.[199]

(197) Tyne Tugs and Tug Builders, Lloyd's Register of Shipping.
(198) 13.10.1339 (1923) Türkiye Büyük Millet Meclisi Riyaseti Celilesine-İstanbul Limanının idare ve inzibatı hakkında Kanun.
(199) Tyne/Clyde Tugs and Tug Builders, Lloyd's Register of Shipping.



1914 Glasgow, Steel & Bennie inşa buharlı pervaneli römorkör "Wrestler", 1920'de "Muria" adıyla.

Fethiyye- (Ex-Futijy, Ex-Hotspur, 1920 sonrasında Murie)

1914'de Bowling, Scott & Sons tersanesinde Kızak No. 225 olarak Glasgow, Steel & Bennie Ltd. adına inşa edilen "Futijy" adı verilen römorkör 26 Haziran 1914'de denize indirildi ve Temmuz 1914'de hizmete girdi.[200]

. 192 grt, Tam boy: 106.4 ft., Genişlik 23.1 ft., Derinlik 11.8 ft. olan Wrestler'in Aitchison, Blair Ltd. Clydbank yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 99 nhp, 800 ihp güç üretiyordu. Azami seyir sürati 12 knots'du.

. Adı ayni sene "Hotspur" olarak değiştirildi.

. Ağustos 1914'de Osmanlı Donanması adına satın alındı ve "Fethiyye" adı verildi.

. Aralık 1914'de Londra merkezli C. Rowbotham & Sons adına Bowling'de İngiliz Admiralty'si tarafından el konuldu.

. 1915'de Le Havre limanında Admiraly adına yedekleme hizmetlerinde kullanıldı.

. 1920'de Londra merkezli W.Watkins firmasına satıldı ve "Muria" adı verildi.

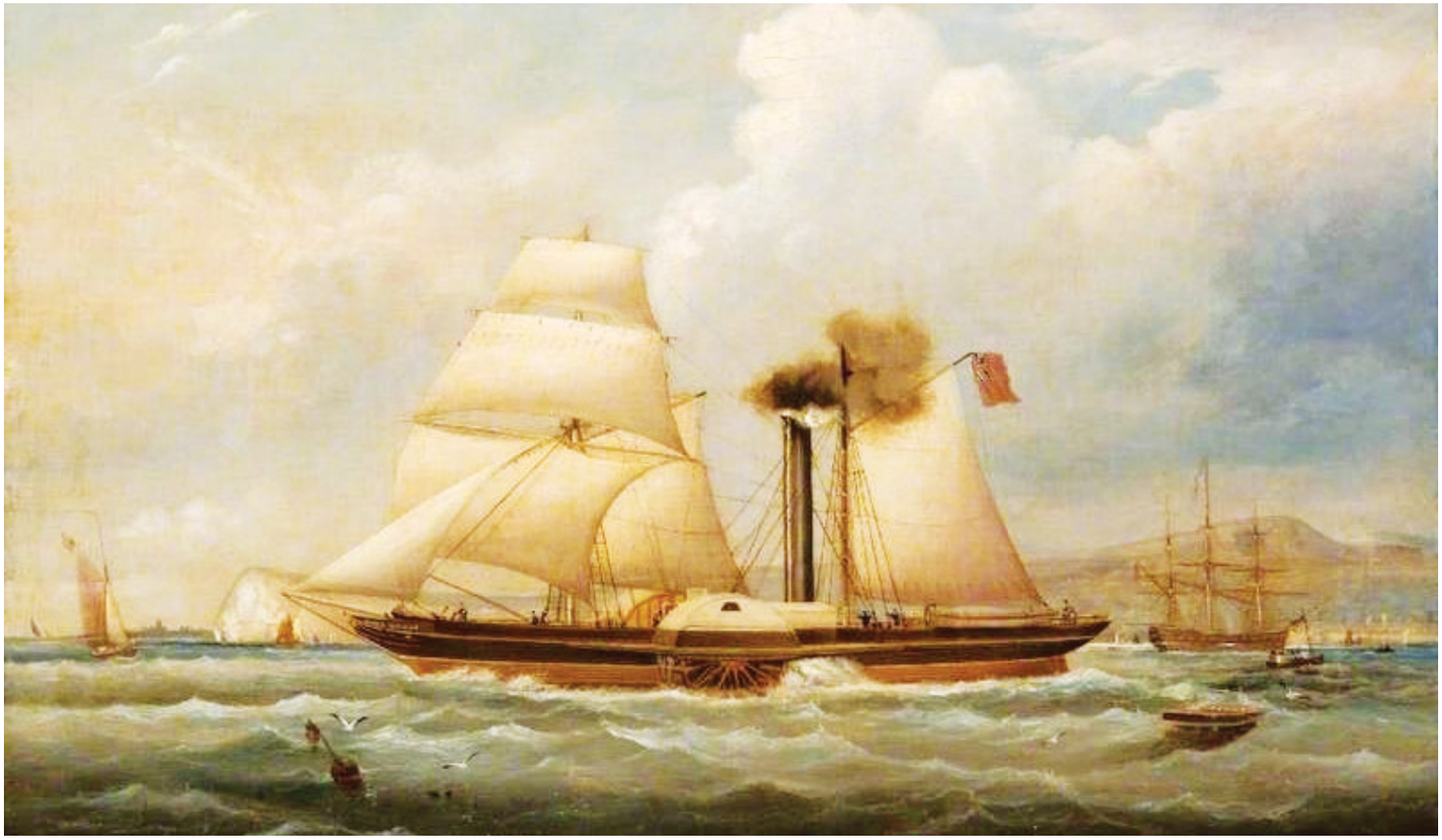
. 19 Eylül 1939'a kadar W.Watkins firması işletmesinde olan "Muria" 8 Kasım 1940'da Admiralty adına North Foredland'in beş mil açığında seyrederken bir mayının infilak etmesi sonucu battı.[201]

Buharlı, yandan çarklı, ahşap gövdeli römorkör "Britannia"

Londra merkezli William Watkins adına Southampton, Northam, Money Wigrams kızaklarında 1852 yılında inşa edilen inşa edilen ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Britannia" nın 2 genişlemeli buhar ana makinesi 400 ihp güç üretiyordu ve Londra John Stewart yapımı idi.

[200] Bernd Langensiepen- Ahmet Güleryüz; "1828-1923 Osmanlı Donanması" başlıklı çok değerli bir araştırma ürünü olan eserin Sf.223'de yer alan römorkörün adı, herhalde bir yazılım hatası olarak "Fatihiye" yazılıdır. Ferit Devellioğlu "Osmanlıca Türkçe Ansiklopedik Lûgat"ta böyle bir Osmanlıca kelime yoktur. Doğrusu "Fethiyye"olmalıdır.
Römorkörün adı "Wreatler" değil, Clyd Built Tugs And Tug Builders kayıtlarına göre; "Wrestler"olmalıdır.

[201] Clydeships; Ship Spotting; Bowling, Scott & Sons; Steel & Benny Ltd.; Screw Steamer, Wrestler; Clyde Built Tugs And Tug Builders.



Yandan çarklı buharlı römorkör Henry Wright; Ressam: John Scott. South Shields Museum & Art Gallery koleksiyonu. 1852 tarihli.

. 1855'de Galata bankerlerinden John T.Corpi satın aldı ve İstanbul'da sattı.[202]

H.George Graham et al
Buharlı, yandan çarklı, ahşap gövdeli römorkör "Henry Wright"

1852 yılında South Shields, A.Woodhouse Tersanesi'nde South Shields'den William Wright adına inşa edilen "Henry Wright" isimli buharlı, yandan çarklı, ahşap gövdeli römorkör 17 Nisan 1852'de hizmete girdi.
. 2 Haziran 1852'de William & George Wright ve John,Robert & George Gibson ortaklığına devredildi.
. 1852'de South Shields'den H.George Graham et al adına satıldı ve İstanbul limanına hareket etti.
. 5 Kasım 1852, Cuma tarihli Londra Daily News Gazetesindeki habere göre 19 Ekim 1852 'de İstanbul'da demirde yatarken yanarak ağır hasara maruz kaldı. İngiltere'den survey talep edildi.
. 1865 veya 1866 yazına kadar İstanbul, Karadeniz iskeleleri arasında yedekleme yapan "Henry Wright" römorkörü Karadeniz'de yedekleme yaparken tekneye sızan sular sonucu battı.
. Lloyd's Register'deki kaydı 31 Ocak 1889 tarihinde silindi.[203]

Henry Wright (steam tug), took fire the other morning while at anchor in the Bosphorus, and sustained considerable damage, the extent of which will be ascertained on the return of the survey which has been sent to her.—Constantinople, Oct. 19.

5 Kasım 1852, Cuma tarihli Londra Daily News Gazetesinde 19 Ekim 1852 'de "Henry Wright"in İstanbul"da demirde yatarken yanarak ağır hasara maruz kaldığına haber.

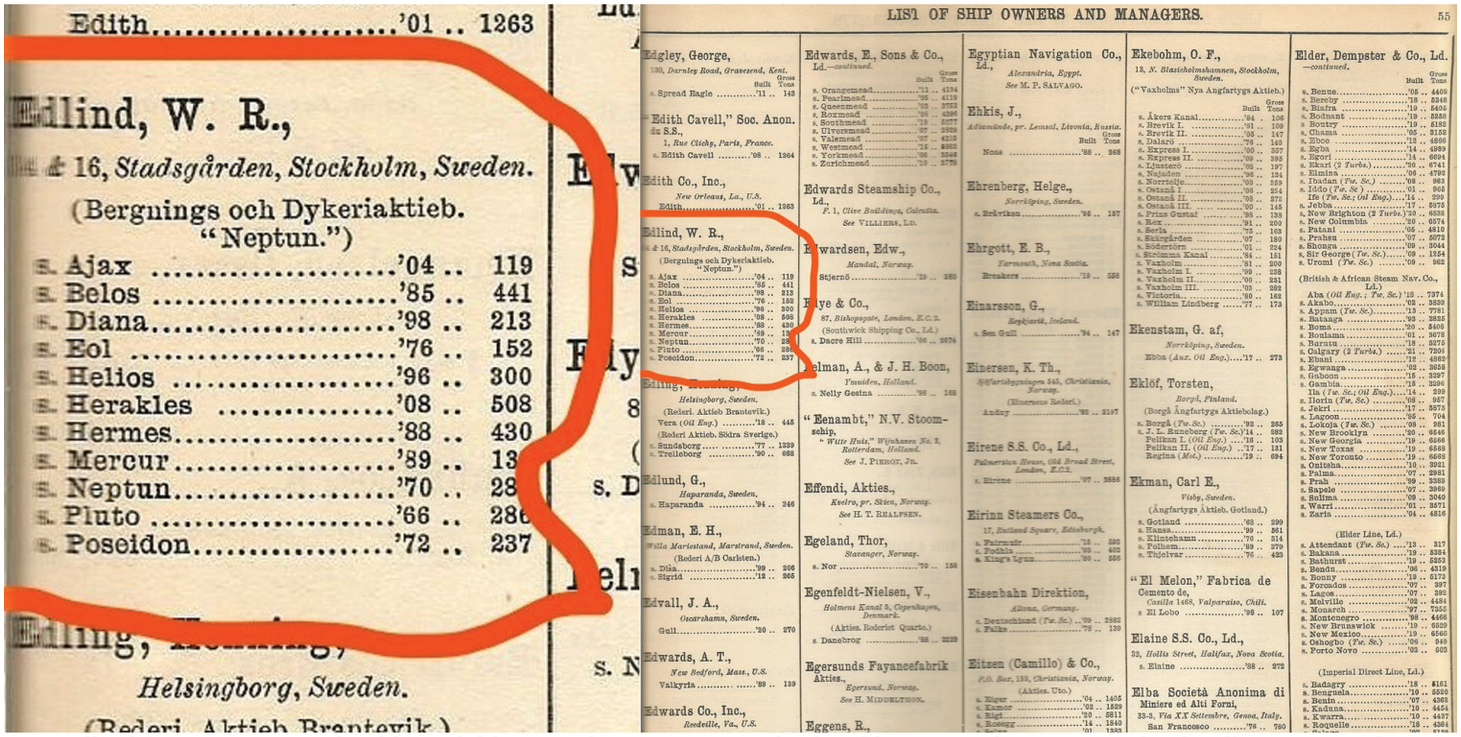
[202] Thames Built Tugs; Lloyd's Register of Shipping.
[203] Tyne Tugs And Tug Builders;London Daily News 1852; South Shields Museum & Art Gallery.



İsveç, Stockholm W.R. Edlind Uluslar arası gemi yedeklemesi kurtarma ve dalgıçlık hizmetleri şirketi "Belos" gibi "Herakles" gemi kurtarma ve yedekleme römorkörünü de Çanakkale'de ve Gelibolu'da üstlendirmek suretiyle güçlü gemi yedekleme ve kurtarma filosunu tesis etmişti. Fotoğraflar; Çanakkale Kent Arşivi.



"Herakles" gemi kurtarma ve yedekleme römorkörü Çanakkale'de



Edith.....'01 .. 1263

Edlind, W. R.,

& 16, *Stadsgården, Stockholm, Sweden.*

(Bergnings och Dykeriaktieb.
"Neptun.")

S. Ajax .....'04 .. 119
S. Belos .....'85 .. 441
S. Diana.....'98 .. 213
S. Eol .....'76 .. 152
S. Helios .....'96 .. 300
S. Herakles .....'08 .. 508
S. Hermes.....'88 .. 430
S. Mercur.....'89 .. 13
S. Neptun.....'70 .. 28
S. Pluto .....'66 .. 286
S. Poseidon.....'72 .. 237

Helsingborg, Sweden.

LIST OF SHIP OWNERS AND MANAGERS. 55

Edgley, George,
130, *Darnley Road, Gravesend, Kent.*
Built Gross Tons
s. Spread Eagle .....'11 .. 143

"Edith Cavell," Soc. Anon. de S.S.,
1, *Rue Clichy, Paris, France.*
s. Edith Cavell .....'08 .. 1264

Edith Co., Inc.,
New Orleans, La., U.S.
Edith.....'01 .. 1263

Edlind, W. R.,
& 16, *Stadsgården, Stockholm, Sweden.*
(Bergnings och Dykeriaktieb. "Neptun.")
s. Ajax .....'04 .. 119
s. Belos .....'85 .. 441
s. Diana.....'98 .. 213
s. Eol .....'76 .. 152
s. Helios .....'96 .. 300
s. Herakles .....'08 .. 508
s. Hermes.....'88 .. 430
s. Mercur.....'89 .. 13
s. Neptun.....'70 .. 28
s. Pluto .....'66 .. 286
s. Poseidon.....'72 .. 237

Helsingborg, Sweden.
(Rederi Aktieb Brantevik.)
Vera (*Oil Eng.*) .....'18 .. 445
(Rederi Aktieb. Södra Sverige.)
s. Sundsborg.....'77 .. 1339
s. Trelleborg .....'90 .. 668

Edlund, G.,
Haparanda, Sweden.
s. Haparanda .....'94 .. 246

Edman, E. H.,
Villa Mariestand, Marstrand, Sweden.
(Rederi A/B Carlsten.)
s. Disa.....'99 .. 206
s. Sigrid .....'18 .. 366

Edvall, J. A.,
Ostarhamn, Sweden.
Gull.....'20 .. 270

Edwards, A. T.,
New Bedford, Mass., U.S.
Valkyria .....'89 .. 139

Edwards Co., Inc.,
Reedville, Va., U.S.

Edwards, E., Sons & Co., Ld.—*continued.*
Built Gross Tons
s. Orangemead.....'11 .. 4134
s. Pearlmead.....'06 .. 4119
s. Queenmead .....'03 .. 3763
s. Rosmead .....'08 .. 4396
s. Southmead .....'18 .. 5877
s. Ulvermead .....'07 .. 3939
s. Valemead .....'07 .. 4235
s. Westmead .....'19 .. 8961
s. Yorkmead .....'06 .. 3546
s. Zurichmead .....'19 .. 5779

Edwards Steamship Co., Ld.,
P. I., Otter Buildings, Calcutta.
See VILLIERS, LD.

Edwardsen, Edw.,
Mandal, Norway.
Stjernö .....'19 .. 380

Eide & Co.,
87, *Bishopsgate, London, E.C.2.*
(Southwick Shipping Co., Ld.)
s. Dacre Hill .....'06 .. 3674

Eelman, A., & J. H. Boon,
Vlaardingen, Holland.
s. Nelly Gesina .....'98 .. 168

"Eenambt," N.V. Stoomschip,
"*Witte Huis*," *Wijnhaven No. 3, Rotterdam, Holland.*
See J. PIERROT, JR.

Effendi, Akties.,
Kvelro, pr. Skien, Norway.
See H. T. REALFSEN.

Egeland, Thor,
Stavanger, Norway.
s. Nor .....'70 .. 158

Egenfeldt-Nielsen, V.,
Holmens Kanal 5, Copenhagen, Denmark.
(Akties. Rederiet Quarto.)
s. Danebrog .....'98 .. 2239

Egersunds Fayancefabrik Aktie.,
Egersund, Norway.
See H. MIDDELTHON.

Eggens, R.,

Egyptian Navigation Co., Ld.,
Alexandria, Egypt.
See M. P. SALVAGO.

Ehkis, J.,
Adiamünde, pr. Lemsal, Livonia, Russia.
Built Gross Tons
Nona .....'88 .. 368

Ehrenberg, Helge.,
Norrköping, Sweden.
s. Bräviken .....'96 .. 187

Ehrgott, E. B.,
Yarmouth, Nova Scotia.
Breakers .....'19 .. 558

Einarsson, G.,
Reykjavik, Iceland.
s. Sea Gull .....'94 .. 147

Einersen, K. Th.,
Sjöfartsbygningen 543, Christiania, Norway.
(Einersens Rederi.)
Andoy .....'92 .. 2197

Eirene S.S. Co., Ld.,
Palmerston House, 6th Broad Street, London, E.C.2.
s. Eirene .....'07 .. 3886

Eirinn Steamers Co.,
17, *Rutland Square, Edinburgh.*
s. Patrondr.....'15 .. 595
s. Podiba .....'99 .. 402
s. King's Lynn.....'20 .. 556

Eisenbahn Direktion,
Altona, Germany.
s. Deutschland (*Tw. Sc.*) ..'99 .. 2982
s. Falke .....'78 .. 139

Eitzen (Camillo) & Co.,
P.O. Box, 159, Christiania, Norway.
(Akties. Ubo.)
s. Eiger .....'04 .. 1405
s. Kamor .....'02 .. 1829
s. Sligl.....'20 .. 2611
s. Roseggr .....'14 .. 1840

Ekebohm, O. F.,
13, *N. Blasieholmshamnen, Stockholm, Sweden.*
("Vaxholms" Nya Ångfartygs Aktieb.)
Built Gross Tons
s. Åkers Kanal.....'94 .. 106
s. Brevik I. .....'91 .. 109
s. Brevik II. .....'05 .. 147
s. Dalaro .....'78 .. 143
s. Express I. .....'00 .. 327
s. Express II. .....'18 .. 395
s. Ljusterö .....'08 .. 197
s. Najaden .....'96 .. 124
s. Norrtälje.....'00 .. 259
s. Ostanå I. .....'06 .. 254
s. Ostanå II. .....'03 .. 272
s. Ostanå III. .....'00 .. 145
s. Prins Gustaf .....'96 .. 133
s. Rex .....'91 .. 200
s. Serla .....'75 .. 163
s. Skärgården .....'07 .. 189
s. Södertörn .....'01 .. 224
s. Stockholms Kanal .....'94 .. 151
s. Vaxholm .....'81 .. 209
s. Vaxholm I. .....'99 .. 238
s. Vaxholm II. .....'00 .. 231
s. Vaxholm III. .....'03 .. 288
s. Victoria.....'20 .. 163
s. William Lindberg .....'77 .. 173

Ekenstam, G. af,
Norrköping, Sweden.
Ebba (*Aux. Oil Eng.*)....'17 .. 273

Eklöf, Torsten,
Borgå, Finland.
(Borgå Ångfartygs Aktiebolag.)
s. Borgå (*Tw. Sc.*) .....'92 .. 265
s. J. L. Runeberg (*Tw. Sc.*)'14 .. 382
Pellkan I. (*Oil Eng.*) ....'16 .. 103
Pellkan II. (*Oil Eng.*) ....'17 .. 131
Regina (*Mot.*) .....'19 .. 694

Ekman, Carl E.,
Visby, Sweden.
(Ångfartygs Aktieb. Gotland.)
s. Gotland .....'03 .. 290
s. Hansa.....'99 .. 361
s. Klintehamn .....'76 .. 314
s. Tolhem.....'93 .. 279
s. Thjelvar .....'76 .. 423

"El Melon," Fabrica de Cemento de,
Casilla 1468, Valparaiso, Chili.
s. El Lobo .....'98 .. 107

Elaine S.S. Co., Ld.,
32, *Hollis Street, Halifax, Nova Scotia.*
s. Elaine .....'88 .. 272

Elba Società Anonima di Miniere ed Alti Forni,
33-3, *Via XX Settembre, Genoa, Italy.*
San Francesco .....'78 .. 780

Elder, Dempster & Co., Ld.—*continued.*
Built Gross Tons
s. Benue.....'08 .. 4408
s. Bereby .....'18 .. 5248
s. Binfra .....'19 .. 5403
s. Bodumi .....'19 .. 5285
s. Boutry .....'19 .. 5182
s. Chama .....'08 .. 3153
s. Rhoo .....'18 .. 4896
s. Egba .....'14 .. 4989
s. Egori .....'18 .. 6694
s. Ekari (*3 Turbs.*).....'20 .. 6741
s. Elmira .....'08 .. 4792
s. Ibadan (*Tw. Sc.*) .....'08 .. 963
s. Ildo (*Tw. Sc.*) .....'01 .. 965
Ife (*Tw. Sc. Oil Eng.*).....'14 .. 899
s. Jebba.....'17 .. 6976
s. New Brighton (*3 Turbs.*)'20 .. 6338
s. New Columbia .....'20 .. 6574
s. Patani .....'05 .. 4819
s. Prahsu .....'07 .. 3072
s. Shonga .....'09 .. 3044
s. Sir George (*Tw. Sc.*).....'08 .. 1254
s. Uromi (*Tw. Sc.*) .....'09 .. 962

(British & African Steam Nav. Co., Ld.)
Aba (*Oil Eng.: Tw. Sc.*) '18 .. 7374
s. Akabo.....'02 .. 3839
s. Ajuan (*Tw. Sc.*).....'13 .. 7781
s. Batanga .....'93 .. 2825
s. Boma .....'09 .. 5408
s. Boulama .....'01 .. 3078
s. Burutu .....'18 .. 5273
s. Calgary (*3 Turbs.*) .....'20 .. 7305
s. Ebani .....'12 .. 4882
s. Egwanga .....'02 .. 3858
s. Gaboon .....'15 .. 3297
s. Gambia.....'15 .. 3296
Ila (*Tw. Sc.; Oil Eng.*).....'18 .. 299
s. Ilorin (*Tw. Sc.*) .....'08 .. 957
s. Jekri .....'17 .. 5873
s. Lagoon .....'95 .. 704
s. Lokoja (*Tw. Sc.*) .....'93 .. 951
s. New Brooklyn .....'20 .. 6646
s. New Georgia .....'19 .. 6266
s. New Texas .....'19 .. 6466
s. New Toronto .....'19 .. 6688
s. Onitsha.....'19 .. 3021
s. Palma.....'07 .. 2981
s. Prah .....'99 .. 2389
s. Sapele .....'07 .. 3989
s. Sulima .....'09 .. 3040
s. Warri.....'01 .. 3071
s. Zaria .....'04 .. 4816

(Elder Line, Ld.)
s. Attendant (*Tw. Sc.*) ....'13 .. 317
s. Bakana.....'19 .. 5384
s. Bathurst.....'19 .. 5353
s. Bendu.....'06 .. 4319
s. Bonny .....'19 .. 5172
s. Forcados .....'07 .. 397
s. Lagos.....'07 .. 393
s. Melville .....'02 .. 4484
s. Monarch .....'97 .. 7353
s. Montecristo .....'98 .. 4466
s. New Brunswick .....'19 .. 6529
s. New Mexico.....'19 .. 6566
s. Oshogbo (*Tw. Sc.*) .....'06 .. 949
s. Porto Novo .....'03 .. 603

(Imperial Direct Line, Ld.)
s. Badagry .....'18 .. 4161
s. Benguela.....'19 .. 5530
s. Benin .....'07 .. 4393
s. Kaduna.....'10 .. 4454
s. Kwarra.....'19 .. 4437
s. Roquelle .....'18 .. 4384

W.R. Edlind (Kurtarma ve Dalgıçlık) yedekleme ve kurtarma römorkörleri filosuna ait kayıt; Kaynak: Lloyd's Register of Shipping–Liste des Armateurs et des Directeurs- Génarants / List of Ships Owners and Managers.

"Belos" gemi kurtarma ve yedekleme römorkörü ile Türkiye'de hizmet veren römorkörün ait olduğu armatörlük firması İsveç, Stockholm 14- 16 Stadsgarden adresinde olan W.R. Edlind şirketi idi. Bu şirket uluslar arası sularda gemi yedeklemesi kurtarma ve dalgıçlık hizmetleri (Bergnings och Dykeriaktieb- Kurtarma ve Dalgıçlık) veriyordu.

Filosundaki gemiler şunlardı;

Ajax	1904	119 grt.
Belos	1885	441 grt.
Diana	1898	213 grt.
Eol	1876	152 grt.
Helios	1896	300 grt.
Herakles	1908	508 grt.
Hermes	1888	430 grt.
Mercur	1889	131 grt.
Neptun	1870	289 grt.
Pluto	1866	286 grt.
Poseidon	1872	237 grt.

Belos ve Heraksles gemi kurtarma römorkörü

Belos'un armatörü olan kurtarma ve dalgıçlık şirketinin kuruluş tarihi 1865 yılına kadar gitmektedir. Konsolos Edward Liljewalch Stockholm Borsası'ndan kurtarma ve dalgıçlık / batık çıkartma alanındaki faaliyetlerini içeren bazı hisseler satın alarak bu alandaki ilk adımını atmıştır. Neptun adı verilmiş olan şirket 1870'de Finlandiya'ya ait yelkenli Emilie'nin yüzdürülmesiyle önemli bir başarıya imza attı ve gemiyi Stockholm'e kadar yedekledi.

1878'e kadar önemli sayıda gemi kurtarması ve yedeklemesi gerçekleştiren şirket Reval'de "Bergungs und Taucher Gesellschaft Neptun" adı altında bir şubeyi hayata geçirdi.1887-88 yıllarında Rusya'nın Baltık denizi bölgesindeki faaliyeti devam etmedi ve bu sulardan çekildi.

1889'de daha önce Baltık ve Kuzey Denizi, İngiliz Kanalı, Atlantik ve Akdeniz'de faaliyetlerini sürdüren Hamburg'daki Alman Nordischer Bergungs-Verein



Belos kurtarma ve yedekleme römorkörü. Fotoğraf-W.R. Edlind - Bergnings och Dykeriaktieb arşivi.



Herakles filonun en yeni kurtarma ve yedekleme römorkörü idi. 1908 Burmeister & Wain A / S, Copenhagen inşa idi ve üç genişlemeli 1,060 Ihk gücündeki buhar ana makinesi Bergnings & Dykeri AB Neptun, Stockholm yapımıydı. 1961'de hurdaya çıkartılmıştır.



W.R. Edlind (Kurtarma ve Dalgıçlık) yedekleme ve kurtarma römorkörleri filosuna ait kayıt; Kaynak: Lloyd's Register of Shipping–Liste des Armateurs et des Directeurs- Génarants / List of Ships Owners and Managers.

şirketi kurtarma operasyonlarını Baltık Denizi ve Danimarka sularıyla sınırlandırmaya karar verdi ve bu şirket işbirliği teklif etti. Zamanla International Salvage Union Lim ortaklığı kuruldu. Anlaşmaya göre Alman şirketi 3 gemisini (Gemi kurtarma ve yedekleme römorkörü) bu birliğe verecekti. Svitzers ve Neptunbolaget Akdeniz'de birer kurtarma gemisi konuşlandıracaklardı. Bu anlaşmaya göre, gemiler Cebelitarık'tan İstanbul'a kadar uygun mevkilerde konumlandırılacaktı. Neptun Co. bu amaçla gemilerden Belos'u İstanbul Boğazı ve Karadeniz operasyonları için seçti ve römorkörü İstanbul'a gönderdi.

İngiliz sigorta şirketlerinin özel talebi üzerine, belirtilen anlaşmaya varılmadan önce, Neptün Şirketi, "Belos"u karaya oturmuş olan Easington'u kurtarmak üzere Karadeniz'e gönderdi.

1919'da Kopenhag'da kurulu ve Svitzers , Norsk Bjergningskompagni A / S ile Akdeniz'de gemi kurtarma operasyonlarını ortaklaşa yürütmek üzere anlaşma imzaladılar. İsveç'li şirketin gemileri Bizerte ve İstanbul'da (Çanakkale ve Gelibolu) mevkilendiler. Danimarkalı ortak şirket ise gemilerini Gibraltar ve Marsilya'da, Norveç'li ortaklık Pire ve İmeria'da konuşlandırdı.Böylece tüm Akdeniz'deki olası gemi kazalarına karşı bir büyük ortaklık tesis edilmiş oldu. (204)

(204) www.stigstigfinnafre.se

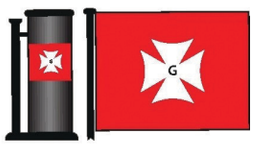


Galata Kulesi'nden çekilmiş 1876-1890 yıllarına ait Galata Köprüsü ve Eminönü'den Yemiş'e doğru uzanan sahilin manzarası. Denizde ve kıyı boyunca hakim olan araçların hemen çoğunda buharlı römorkörler, mavnalar, çektirmeler vardır. Haliç'ten Marmara'ya çıkmakta olan bir römorkör veya Marmara'dan Haliç'e girmekte olan römorkörler ve yedekledikleri mavnalar görülür. Römorkörler, yeni bir iş için köprünün dubalarından birine üst üste bağlamışlardır.. Fotoğraf: R.Saude.



Siyah beyaz fotoğraflarıyla bir fotoğraf klasiği yaratmış olan ünlü fotoğraf sanatçısı Ara Güler'in Yeni Cami minaresinden seyrettiği Haliç... Yine bir römorkör mavnayı yedeklemektedir. Fotoğraf: Ara Güler arşivi.

Alfred Charles Grech, William Grech, Richard A. Grech, Osman Bey
Mesut - (Ex- Hawk)



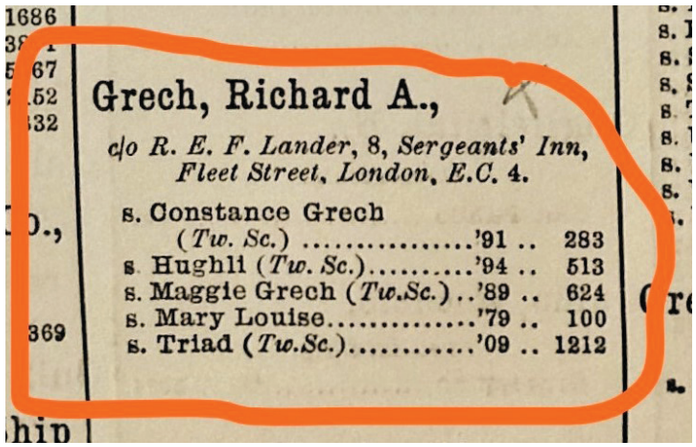
1869 İngiltere yapımı olan ahşap gövdeli buharlı ve pervaneli römorkörün inşa adı tespit edilememiştir. Gelibolu merkezli bir İngiliz müteşebbis tarafından Çanakkale Boğazı'nda hizmet verdiği kaydı vardır. Ancak ismi belli olmaması karşın, Çanakkale ve Gelibolu'daki gemi yedekleme hizmetleriyle bilinen ve yaşamı hakkında ayrıntılı kayıtlar bulunan aile Malta asıllı Alfred Charles Grech, William and Richard A. Grech'tir.
Gelibolu'da "Hawk" adıyla çalıştığı belirtilen römorkör 116 grt. Tam boy: 32.3 mt., Genişlik: 5.3 mt.,Derinlik: 2 mt. idi.
. 1882'de İstanbul'lu müteşebbis Osman Bey tarafından satın alındı ve "Mesut" adı verilerek tadil edildi.
. 1890'da İdare-i Mahsusa adına satın alındı ve Osmanlı Donanması hizmetine devredildi.
. 1909'da hizmet dışı bırakıldı.[205]

A.Richard Grech

Grech ailesi Malta asıllı İngiliz vatandaşı müteşebbis olarak Çanakkale'de yaşadıkları halde şirketin tescil adresi R.D.F. Lander, 8 Sergeants' Inn, Fleet Street, London E.C.4 idi. Sahip oldukları "Constance Grech", "Hughli", "Maggie Grech", "Mary Louise" Çanakkale, Gelibolu ve İstanbul ağırlıklı olarak çalışmışlardır. Gemilerin hepsi İngiliz bayraklıydılar.

Bu gemiler / Römorkörler şunlardı:

Constance Grech	1891 inşa	283 .grt.
Hughli (Çift pervaneli)	1894 inşa	513 grt.
Maggie Grech (Çift pervaneli)	1889 inşa	624 grt.
Mary Louise	1879 inşa	100 grt.
Triad (Çift pervaneli)	1909 inşa	1202 grt.



Lloyd's Register of Shipping / Liste Des Armateurs et Des Directeurs- Gérants 1921-22.

Giorgio Spiteri, Andrea Spiteri, Carlotta Spiteri, Hristo Fenerciyan Leinster

Hristo Fenerciyan Osmanlı gemi armatörleri listesinde yer almasına karşın, armatör olmakla birlikte sahibi olduğu "Leinster" İstanbul limanında hizmet veren yandan çarklı buharlı, ağaç gövdeli römorkördür.
Listede kayıtlı olmadığı halde Tyne Built Ships arşivindeki kayıtta İstanbul'da bu römorkörün ilk sahiplerinin Malta asıllı levanten Spiteri ailesi olduğu görülmektedir.

Malta'da Xaghra'lı olan Spiteri ailesi 2018'de köklerinin 250.ci yılını kilise ayini ile kutlamışlardır.

Özellikle XVIII. Yüzyılda İzmir'e ve İstanbul'a göceden Maltalı ailelerden Spiteri ailesinin bir kısmı Avusturalya'ya bazıları da ABD'ye göç etmişlerdir. William George Kilburn'dan "Leinster" isimli römorkörü satın alan Giogio Spiteri'nin vefatı nedeniyle mülkiyet oğlu Andrea Spiteri'ye intikal etmiştir. Firmaları Galata Han'da idi.[206]

Spiteri ailesinden İstanbul doğumlu Antonio Spiteri'nin babası Paolo Spiteri idi. Antonio Spiteri, 27 Şubat 1876'da Margarita Anno Foscolo ile evlendi. İkinci evliliğini 5 Aralık 1880'de St.Antonio

[205] Clyde Ships; Ship Spotting; Bowling, Scott & Sons; Steel & Benny Ltd.; Screw Steamer, Wrestler; Clyde Built Tugs And Tug Builders
[206] İstanbul Deniz Müzesi Arşivi- Mülga Bahriye Bölümü, 3 Ocak 1914.



1952 yılında Hollanda Rotterdam Stoomsleepdienst Mars'den satın alınan 42 yaşındaki "Mars VI" isimli römorköre "Yenikapı" adı verildi. Fotoğraf; Eski İstanbul fotoğrafları arşivi, T.D..İ. Resim ve Kültür Müzesi

Kilisesi'nde Maria Baila ile yaptı.

İstanbul Deniz Müzesi Mülga Bahriye arşivinde "Osmanlı tebaasından Fenerciyan Efendi'ye verilen kömür" kaydı bulunmaktadır.[207]
1869 South Shields, Readhead Softley & Co. inşa 111 grt., 31 nrt. yandan çarklı ağaç gövdeli ve buharlı römorkör (Kızak No. 47)"Leinster" 1 Mayıs 1869 günü denize indirilmiştir.

. Haziran 1869'da hizmete giren "Leinster", Tam boy: 102.6 ft., Genişlik: 18.5 ft. ve Derinlik: 9.8 ft. idi.
. Tek genişlemeli South Shields, Readhead Softley & Co. yapımı buhar ana makinası (Register Number: 62983) 50 nhp. güç üretiyordu.
. İlk armatörü South Shields merkezli William George Kilburn'dür. 11 Haziran 1869'da South Shields limanına tescil olunmuştur.
. 12 Temmuz 1869'da İstanbul limanına intikal ederek limanda yedekleme hizmetlerinde kullanıldı.
. 1873'de İstanbul'da yerleşmiş Maltalı levanten Giorgio Spiteri atın aldı. Adını değiştirmedi.
. 1892'da aileden Andrea Spiteri'ye devredildi.
. 1896'da aileden Carlotta Spiteri adına tescil edildi.
. 1903'de İstanbul'da Hristo Fenerciyan satın aldı ve adını korudu.
. 1908 yılında LR kayıtlarında sicili mevcuttu.[208]

[207] Osman Öndeş; "Vapur donatanları ve Gemi Acenteleri Tarihi", VDA Yayını, 2013
[208] Tyne Built Tugs



İstanbul Limanı'nında günlük yaşam; Azapkapı'da yedekleme için bekleyen römorkörler, onlarca sıra halinde mavnalar, bir şatı yedekleyen römorkör, Haliç'in ortalarında bir yelkenliyi ve bir mavnayı yedeklemiş bir römorkör. Römorkörlerin bacalarındaki renkler, her birinin başka bir firmaya ait olduğunu göstermekte.



Yenikapı- (Ex-Ercole)

1866 yılında Avusturya Macaristan İmparatorluğu'na bağlı olduğu yıllarda Trieste'nin San Rocco, Stabilimente Technico tersanesinde inşa edilen "Ercole" adı verilen buharlı, ahşap gövdeli yandan çarklı römorkör (Kızak No. 39) 107 ton., 70 grt., 30 nrt. idi.
.Tam boy: 26,4 mt., Genişlik: 4,8 mt., Derinlik: 2.8 mt. olan "Ercole" ün 1 genişlemeli Stabilimente Technico yapımı ana buhar makinesi 150 ihp güç üretiyordu ve azami seyir sürati 9 Knots idi.
. Trieste limanına tescil edildi ve 1869 yılına kadar İstanbul limanında hizmet verdi.
. 8 Ocak 1869 tarihinde Osmanlı devleti adına satın alındı ve "Yenikapı" adı verildi.
. 1880'de su tankeri olacak şekilde tadil gördü ve yangın tulumbaları monte edildi.
. 1888'de Osmanlı İdare-i Mahsusa'ya devredildi.
. 1909'da hizmet dışı bırakılarak söküldü.

Yenikapı- (Ex-Mars VI)

1952 yılında Hollanda . Rotterdam Stoomsleepdienst Mars'den satın alınan 42 yaşındaki "Mars VI" isimli römorköre "Yenikapı" adı verildi.

Ahırkapı- (Ex -Flora, Ex - Fram, Ex- Mars IV)

1910 yılında Hollanda, Vlaardingen, Scheepswerf de Nieuwe Maas N.V. tersanesinde inşa edilen 52 grt., 15 nrt. buharlı demir gövdeli pervaneli römorköre " Flora" adı verildi.
.2 genişlemeli buhar ana makinesi 230 ihp güç üretiyordu. Tam boy: 23.5 mt., Genişlik: 5.25 mt., Derinlik: 2.6 mt. idi.
. İlk armatörlük firması; Smit, Nijmegen' idi.
. 1920'de Rotterdam merkezli Sleepboot Fram/ Internationale Sleepdienst Mij N.V., Rotterdam satın aldı ve "Fram" adı verildi.
. 1938'de Rotterdam merkezli Stoomsleepdienst Mars satın aldı ve "Mars IV." Adını verdi.
. 1 Mart 1952'de Denizcilik Bankası T.A.O.'lığı İstanbul Liman İşletmesi adına satın alındı ve "Yenikapı" adı verildi.



1914 Glasgow, Steel & Bennie inşa buharlı pervaneli römorkör "Wrestler", 1920'de "Muria" adıyla.

. 1980'de hurdaya çıkartıldı.[209]

Herbert Whittall, Hadji Davut Farkouh Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı, pervaneli römorkör "Kocatepe"- (Ex-Mary)

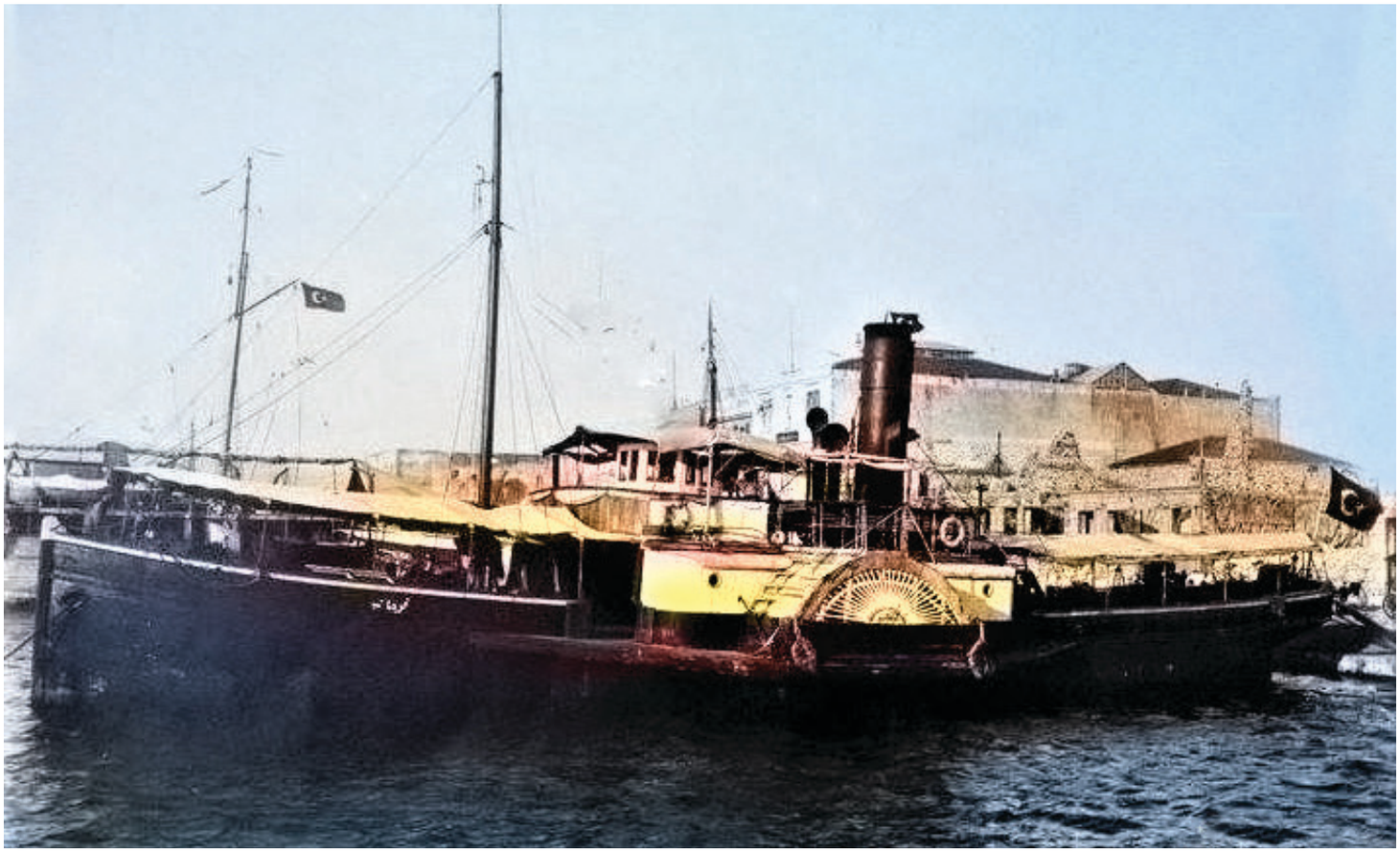
1890 yılına kadar geçen ilk yıllarda İzmir Körfezi'nde sefer yapan Hamidiye Şirketi vapurlardan adlarını bilinen vapurlar; "Adliye", "Dikili", "Girit", "Göztepe", "Hamidiye", "Islahhane", "İstanbul", "İzmir", "Karataş", "Karşıyaka", "Kilizman", "Terakki" ve "Urla"dır.[210]

Kocatepe vapuru olarak gösterilen römorkörün sicili hakkında; yani nerede, hangi sene inşa edildiği, ilk armatörü kimdi ve ilk adı neydi, Türkiye'ye ne zaman intikal etti,Türkiye'deki armatörü kimdi gibi bu sicil bilgilerinin hiçbiri, İzmir Körfez vapurlarını anlatan yerel resmi bilgiler dahil, diğer belgelerde, tebliğlerde, kitaplarda veya makalelerde yer almamaktadır.

Bu haliyle "Kocatepe"nin gerçek mazisi karanlıkta bırakılmıştır ki, Türkiye'de gemi sicillerinin tutulması konusunda görülen çok ciddi boşluk nedeniyle Kocatepe hakkında bilgi olmayışı şaşırtıcı olmamalıdır.

Bu römorkörü teknik özellikleri kadar yaklaşık inşa yılı esas alındığında, adı "Mary"dir ve Osmanlı dönemi İzmir'deki armatörü Herbert Whittall veya Hadji Davut Farkouh'tur. 1923 sonrasında Uşakizâde

(209) Warsailors,Shipspotting.Fotoğraf: T.D..İ. Resim ve Kültür Müzesi koleksiyonu.
(210) Avni Alanyalı; "Nostaljik İzmir Vapurları" 6 Kasım 2014 Perşembe.



Kocatepe adı verilen ahşap gövdeli buharlı ve yandan çarklı römorkör, İzmir Körfezi'nde Körfez içi yolcu seferlerinde kullanıldı.

Muammer Bey tarafından satın alınarak "Kocatepe" adı verilmiştir. Römorkör olmasına karşın yolcu vapuru bulunmaması nedeniyle İzmir Körfezi'nde yolcu taşımak amacıyla değerlendirilmiş ve sefere alınmıştır.

Bilinenlere göre ise; "Kurtuluştan hemen sonra körfezdeki vapur işletme işi tam karmaşa göstermiş ve izin almadan pek çok kişi ve kuruluş körfezde vapur işletmeye başlamıştır.
Ne var ki yeni kurulan Cumhuriyet'te hakim olan devletçilik anlayışı nedeniyle 1925'de Körfez'de yolcu vapuru çalıştırma hakkı Uşakizâde Muammer Bey'den alınmış ve "İzmir liman İşletmesi" adı verilen bir devlet kurumuna devredilmiştir. Bu kuruluş 1934'de İzmir Belediyesi'ne devredilmiştir.

1925 yılına kadar Uşakizâde Muammer Bey'e ait yolcu vapurlarından "Duatepe", balıkçı teknesi olarak inşa edilmişti ve Karşıyaka hattında çalıştırılırdı. Bu nedenle kamarası olmadığından az sayıda yolcu yeri vardı. 1934 yılında güç hareket etmesi ve özellikle baş tarafından su almaya başlamasından dolayı seferden alınmış ve daha sonraları Rizeli bir denizciye satılmıştır.[211]

"Kocatepe" vapuru şilep benzeri bir römorkördü. Kamarasızdı ve oturma yeri çok azdı. Fırtınalı denize dayanıklılığından dolayı Karşıyaka seferlerinden alınıp, Karaburun - Foça hattına verilmiş, 1930 yılında bağlı olduğu tersane açıklarında batmış ve 1932 yılında hurdaya çıkartılmıştır.

[211] Vehbi Mogol; "İzmir körfezi tarihi ve körfezde çalışan vapurlar üzerine resimli bir inceleme", İssuu, 20 Mayıs 2009.; İzmir Kent Kitaplığı.



İzmir'in Konak Alsancak rıhtımında yelkenli gemiler. Yıl 1910


İzmir'de römorkörler Yıl 1919



Ahşap gövdeli, buharlı pervaneli ve takalar, römorkörler.

Buharlı, ahşap gövdeli, pervaneli römorkör "Vatan"

1914 yılında Yunanistan'da inşa edilen ahşap gövdeli, buharlı, pervaneli 20 grt., 15 dwt. römorkör İstanbul'da faaliyet gösteren Fransız "SA Ottomane de Dock et Ateliers du Haut-Bosphore, Constantinople" tarafından satın alındı. Haliç ve Boğaz'da yedekleme hizmetlerinde kullanılan römorköre I.Dünya Harbi seferberlik gerekçesiyle el konuldu
. Tam boy: 18.60 mt., Genişlik:3.96 mt., Derinlik 2.13 mt. ve buhar ana makinesi 150 ihp. Güç üretiyordu. Azami seyir sürati 8.5 knots idi.
. 1923 sonrasında " Vatan" adı verildi ve 1950 yılında hizmet dışı bırakıldı. Hurda haldeyken 1960 başlarında Haliç'te söküldü.

Société Anonime Ottomane De Dock Et Ateliers Du Haut-Bosphore, Constantinople
Buharlı, sac gövdeli, pervaneli römokör "Ankara"- (Ex- Bufera, Ex-Angora)

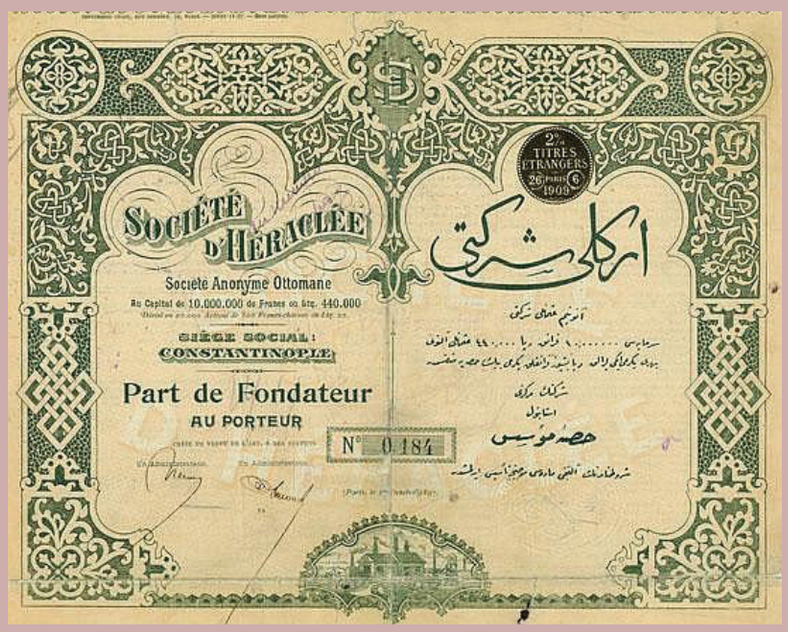
1906 yılında Norveç, Akers Mek, Vaerk Sted, Kristiania tersanesinde "Bufera" adıyla inşa edilen (Kızak No. 251) buharlı, sac gövdeli pervaneli 110 grt. römorkör ilk armatörlük firması Regia Marina idi.
. Tam boy: 29 mt., Genişlik: 5.50 mt., derinlik: 2.80 mt. idi. 3 genişlemeli buhar ana makinesi ile azami seyir sürati 9 knots idi.
. 27 Temmuz 1916'da hizmet dışı bırakıldı ve 1 Temmuz 1920'den 1926 yılına kadar İstanbul'da İstanbul limanında yedekleme hizmetinde çalıştıktan sonra "SA Ottomane de Dock et Ateliers du Haut-Bosphore, Constantinople" tarafından satın alındı. "Angora" adı verildi ve su tankerine tadil olundu.
. 1928'de adı "Ankara" olarak düzenlendi.
. 1960'da hizmet dışı bırakıldı ve hurdaya satıldı.[212]



Kocatepe adı verilen ahşap gövdeli buharlı ve yandan çarklı römorkör, İzmir Körfezi'nde Körfez içi yolcu seferlerinde kullanıldı.

[212] War Sailors

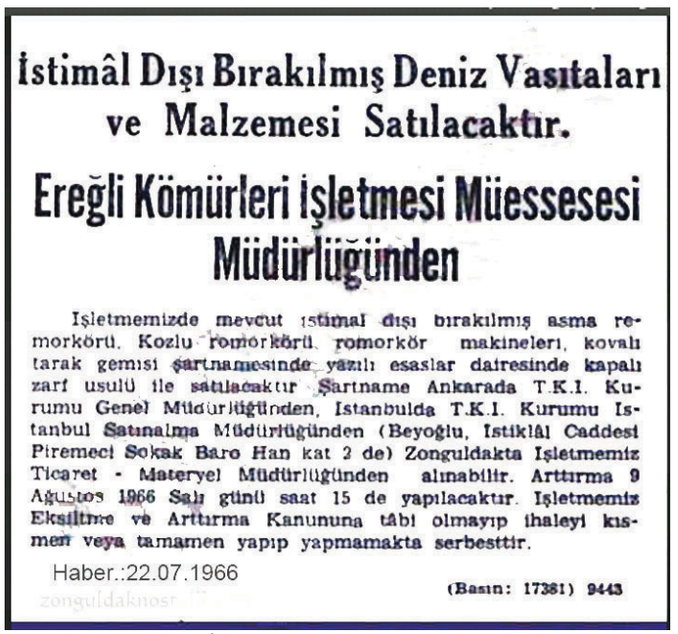
Zonguldak Limanı mendireği içersinde kömür yükleyen gemiler. Fotoğrafta bir orta alanda, diğeri geminin iskele bordasına yanaşmış halde tek bacalı buharlı, ahşap gövdeli iki römorkör vardır. Postcard'daki tarih 1897.





Société D'Heraclée Anonymme Ottomane hisse senedi, yıl 1897. (Sağda) Şirketin başlıklı kağıdı.

Yanko Yoanidis, Anton Leonidis, Georges Zarifi, Gaston Auboyneau, Albert Cazes Société D'Heraclée, Eti Bank, Mustafa Paksoy, Salih Ünal, Cafer Şener ve İsmail Şener Buharlı, sac gövdeli, pervaneli römorkör "Kozlu" - (Ex- Neptune)



İstimâl Dışı Bırakılmış Deniz Vasıtaları ve Malzemesi Satılacaktır.

Ereğli Kömürleri İşletmesi Müessesesi Müdürlüğünden

İşletmemizde mevcut istimal dışı bırakılmış asma römorkörü, Kozlu römorkörü, römorkör makineleri, kovalı tarak gemisi şartnamesinde yazılı esaslar dairesinde kapalı zarf usulü ile satılacaktır. Şartname Ankarada T.K.İ. Kurumu Genel Müdürlüğünden, İstanbulda T.K.İ. Kurumu İstanbul Satınalma Müdürlüğünden (Beyoğlu, İstiklâl Caddesi Piremeci Sokak Baro Han kat 2 de) Zonguldakta İşletmemiz Ticaret - Materyel Müdürlüğünden alınabilir. Arttırma 9 Ağustos 1966 Salı günü saat 15 de yapılacaktır. İşletmemiz Eksiltme ve Arttırma Kanununa tâbi olmayıp ihaleyi kısmen veya tamamen yapıp yapmamakta serbesttir.

Haber.:22.07.1966

(Basın: 17381) 9443

Ereğli Kömürleri İşletmesi Müessesesi Müdürlüğü'nün "Asma" ve "Kozlu" römorkörlerini kapalı zarf usulü ile satış ilanı-22 Temmuz 1966.

1893 yılında Glasgow, Barcley, Curle & Co.Ltd., Clydeholm Yard'da 385 kızak No.'su ile inşa edilen 165 grt., 5 nrt. buharlı, sac gövdeli, pervaneli römorkör "Neptune" (Official Number: 102585) 3 Mayıs 1893'de denize indirildi.(IMO Code: 5196282)

. Tam boy: 100.0 ft., Genişlik:21.1 ft., Derinlik: 10. Ft. ve Glasgow, Barclay, Curle & Co.Ltd. yapımı olan 2 genişlemeli buhar ana makinesi 54 nhp., 600 ihp. Güç üretiyordu, azami seyir sürati 12 knots idi.

. İlk armatörlük firması Glasgow merkezli John and Robert H. Steel and David Bennie (Şirketin adı Steel & Bennie) idi.

. 1898'de makinesi 84 nhp olarak yenilendi.

. 1903'de armatörlük firması Steel and Bennie Ltd. olarak yeniden düzenlendi.

. 1920'de Liverpool merkezli West Coast Towage & Salvage Company Ltd. satın aldı ve Liverpool limanına tescil edildi.

. 1925'de Sunderland merkezli Thomas Young firması satın aldı.

. 1926'da Londra merkezli British & Mediterranean Lighterage Co.Ltd satın aldı.

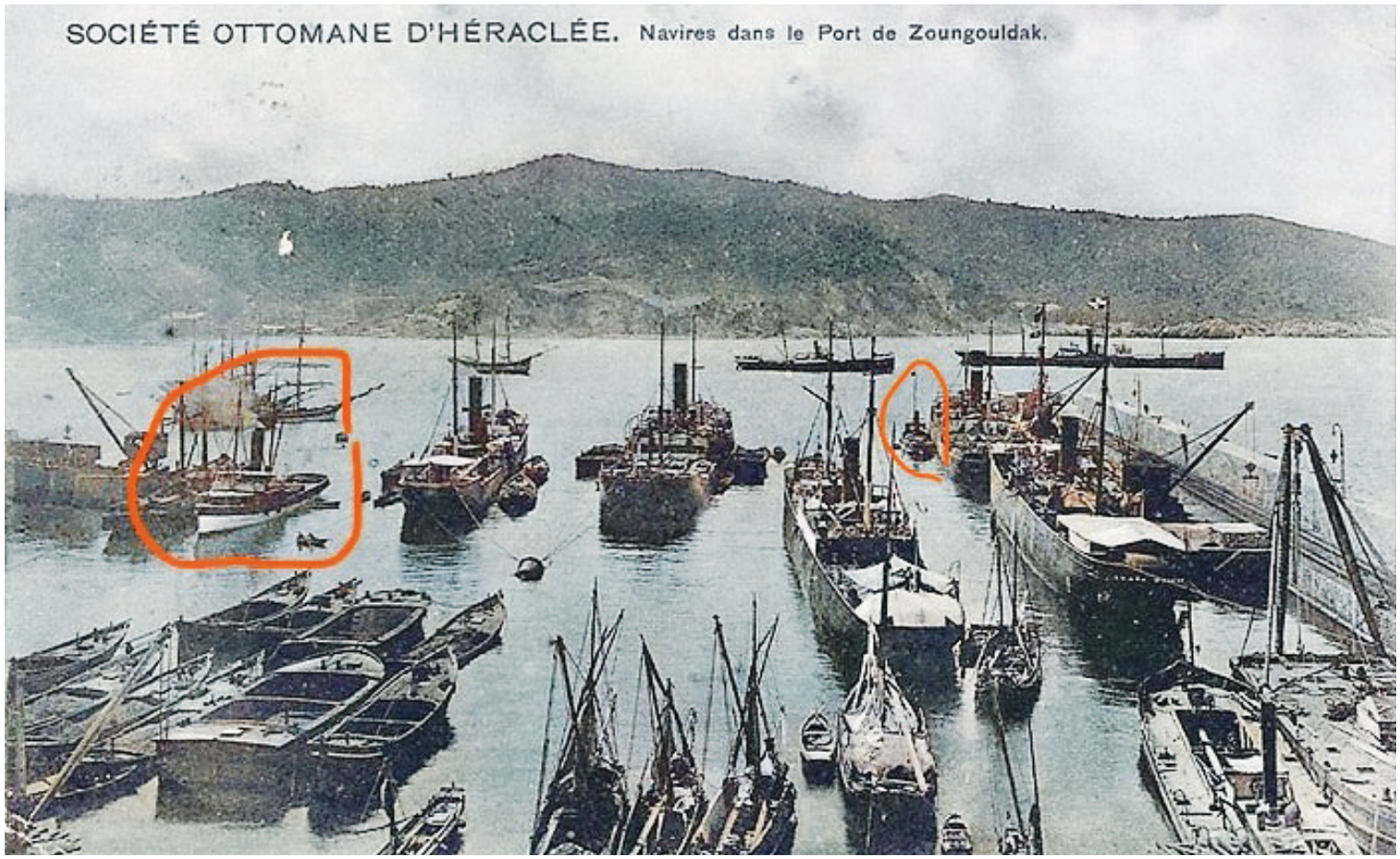
. 1928'de Yunanistan'a satıldı. Alıcı kaydı belli değildir.

.1928'de Yanko Yoanidis, Anton Leonidis, George Zarifi, Gaston Auboyneau ve Albert Cazes ortaklığındaki Société d'Héraclée - Ereğli Şirketi'ne satıldı ve İstanbul Limanı'na limanına tescil olundu. 35 yaşındaki römorkörün adı "Kozlu" olarak değiştirildi.

. 1939'da Zonguldak, Eti Bank- Ereğli Kömürleri İşletmesi satın aldı ve Zonguldak Limanına tescil olundu.



Kozlu römorkörünün ilk inşa adı "Neptune" idi. 1893 yılında Glasgow, Barcley, Curle & Co.Ltd., Clydeholm Yard'da inşa edildi.



Yanko Yoanidis, Anton Leonidis, George Zarifi, Gaston Auboyneau ve Albert Cazes ortaklığındaki Société d'Héraclée - Ereğli Şirketi'ne ait Römorkörlerden biri Zonguldak Limanı mendireği içinde.

. 1966'da Ereğli Kömürleri İşletmesi Müessesesi Müdürlüğü tarafından "İstimâl Dışı Bırakılmış Deniz Vasıtaları ve Malzemesi Satılacaktır" başlığı altında ilan yoluyla 22 Temmuz 1966'da satışa çıkartıldı. Satış ilanı şöyleydi; "İşletmemizde mevcut istimâl dışı bırakılmış (hurdaya çıkartılmış) Asma Römorkörü, Kozlu Römorkörü, römorkör makineler, kovalı tarak gemisi şartnamesinde yazılı esaslar dairesinde kapalı zarf usulü ile satılacaktır. Şartname Ankara'da T.K.İ Kurumu Genel Müdürlüğü'nden, İstanbul'da T.K.İ Kurumu İstanbul Satınalma Müdürlüğünden (Beyoğlu, İstiklâl Caddesi Piremeci Sokak Baro Han Kat.2'de), Zonguldak'ta İşletmemiz Ticaret- Materyal Müdürlüğünden alınabilir. Arttırma 9 Ağustos 1966 Salı günü Saat 15.p00'de yapılacaktır. İşletmemiz Eksiltme ve Artırma Kanunu'na tâbi olmayıp ihaleyi kısmen veya tamamen yapıp yapmamakta serbesttir."

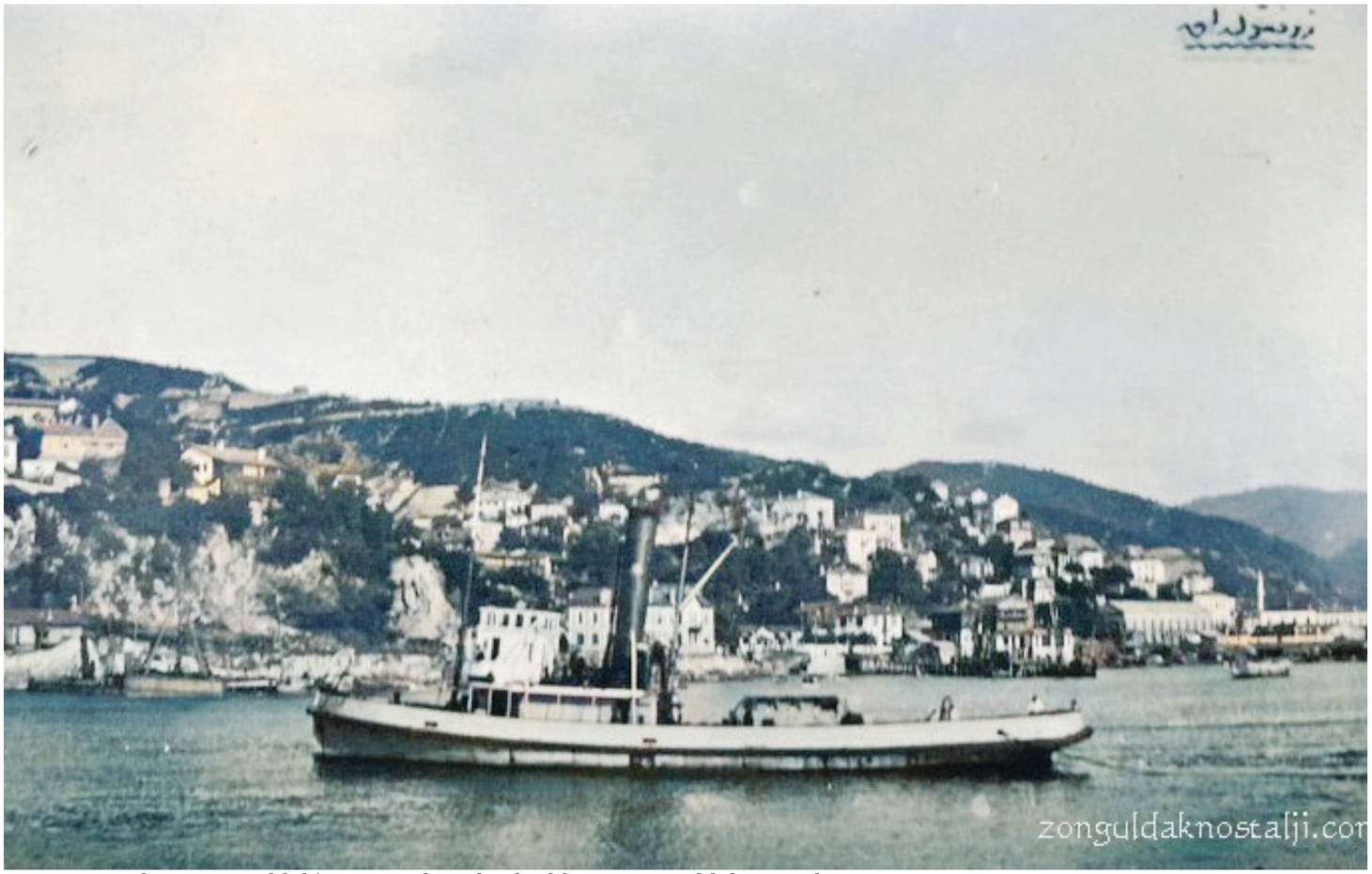
.1967'de ihale sonucunda Kozlu römorkörünü Zonguldak'tan Mustafa Paksoy, Salih Ünal, Cafer Şener ve İsmail Şener satın aldılar.

. Buhar makinesi yerine Magdeburg, Schwermaschinenbau "Karl Liebknecht" (SKL)110 bhp, 82 kWVEB, dizel motor monte edildi ve yük gemisine tadil edildi. Bu tadilatta 149 grt. ve 96 nrt. Tam boy: 32.09 mt., Genişlik: 6.43 mt. Derinlik: 3.15 mt. olarak değişti.

. 1990'da Lloyd's Register sicil kaydı silindi.[213]

Antalya - (Ex-Lomosonoff - Lomonosov, Ex-Antissa, Ex-Antalia)

[213] War Sailors;Clyde Built Tugs & Tug Builders.



Asma römorkörü Zonguldak'ta. Kaynak; Yüksel Yıldırım, Zonguldak Nostalji.

1890 tarihinde William Dobson&Co. Walker Tersanesinde inşa edilen 2 pervaneli sac gövdeli, yolcu yük gemisi "Lomosonoff" 27 Aralık 1980 tarihinde denize indirildi ve Mart 1891'de hizmete girdi.

. 977 grt., 480 nrt., Tam boy: 226.5 ft., Genişlik: 30.0 ft., Derinlik: 20.8 ft. idi.

. Hawtorn, Leslie & Co. Ltd, Newcastle yapımı 3 genişlemeli 2 buhar ana makinesi 121 nhp güç üretiyordu.

. Mart 1891'de Archangelsk, Arhangel- Mourman Steam Navigation Co. tarafından teslim alındı.

. 1920'de Newcastle'den W. Martin & Son satın aldı.

. 1922'de Liverpool merkezli Egypt & Levant Steamship Co. Ltd. adına T.Bowen Rees & Co. tarafından satın alındı. Ancak T. Bowen Rees İzmir'li ünlü levantenlerdendir ve şirketine ait bina Pasaport İskelesi karşısındadır. Gemiye "Antissa" adı verildi.

. 1924'de Osmanlı Seyr - i Sefain İdaresi satın aldı ve "Antalia" adını verdi.

. 1930'de Türkiye Seyr - i Sefain İdaresi'ne devredildi.

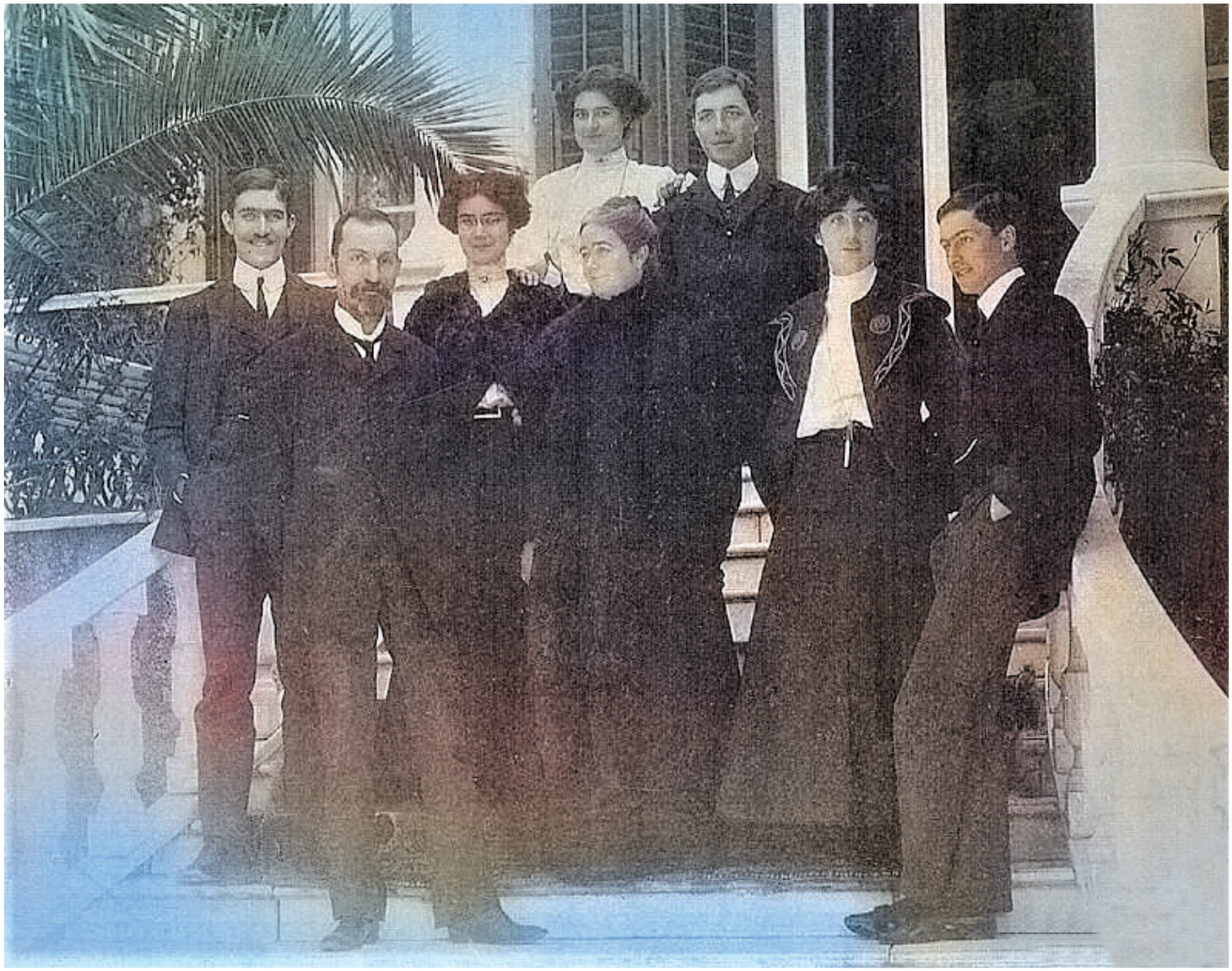
. 1934'de Devlet Denizyolları İdaresi'ne devredildi.

. 1938'de Denizbank - Denizyolları İdaresi'ne devredildi.

. 1940'de TC Münakalat Vekaleti Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredildi.

. 1952'de Denizcilik Bankası TAO'ya devredildi.

. Ekim 1955'de hizmet dışı bırakılarak Haliçte söküldü.



(Soldan sağa) Herbert Octavius Whittall ve eşi Louise Maltass ailesi kızı Kathieen, Luisa (Herbert Octavius'un eşi Maltass, kızı Mabel, oğlu George, kızı Helen ve oğlu Henry. Önsıra (soldan) Herbert, Herbert Oscar Whittall, Kathleen, Louisa Maltass, Helen, Henry. Bornova'daki evlerinin merdivenlerinde. Yıl 1910; Kaynak: Levantine Heritage Foundation-Philip Vincent arşivi.

Herbert Oscar (Octavius) Whittall

Herbert Whittall ve eşi Louise Maltass, İzmirli önde gelen Whittall ve Maltass ailesindendiler. Bornova'daki konakları "Big House" olarak anılmıştır. Herbert Octavius Whittall 1858 yılında İzmir'de dünyaya geldi. İzmir'de kurulu Charlton Whittall And Co. firmasının aile temelindeki ortağı ve yöneticilerindendi. Big House 1922'den sonra Giraud ailesine satılmıştır.71 yaşında 1929'da ve eşi Louise Maltass 1942'de Tunus'da vefat etmiştir.[214]

[214] Osman Öndeş; "Modalı Vitol Ailesi", Tarihçi Kitapevi, 3.Baskı., 2017.

Buharlı, sac gövdeli, pervaneli römorkör "Mary"

1887 yılında, (Official number: 94522) Aberdeen, Alexander Hall & Co. Aberdeen kızaklarında (Kızak No. 328) inşa edilen buharlı, sac gövdeli, pervaneli 30 grt. römorkör "Mary" Aralık 1887'de teslim edildi.
. Tam boy: 55.4 ft., Genişlik: 12.7 ft., Derinlik: 6.7 ft. ve Aberdeen, Alexander Hall & Co. yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 1000 psi. 25 hp. güç üretiyordu.
. İlk armatörlük firması Aberdeen merkezli Thomas Adam Junior'dur ve Aberdeen limanına tescil edilmiştir.
. 1888'de İzmir'de Herbert Oscar Whittall satın aldı. Adını değiştirmedi.
. 1914'de I.Dünya Harbi Seferberlik uygulamaları nedeniyle el konuldu.
. 1921'de sicili kapatıldı.[215]

Cosmetto Nicolas P.
Buharlı, demir gövdeli, pervaneli römorkör Nimet- (Ex - King Docemo, Ex - Nubia, Ex – Nicholas / Nicholaeff)

1877 yılında Port Glasgow, Blackwood & Gordon, Castle Yard tersanesinde 141 Kızak No.'su ile inşa edilen 233 grt., 158 nrt. demir gövdeli pervaneli buharlı römorkör (Sicilinde genel yük gemisi yazılıdır) "King Docemo" (Official Number: 76497) 14 Nisan 1877 günü denize indirildi.
. Tam boy: 140.2 ft., Genişlik: 23.2 ft., Derinlik: 8.7 ft. ve Port Glasgow, Blackwood & Gordon yapımı 2 genişlemeli buhar ana makinesi 54 nhp. güç üretiyordu.
. İlk armatörlük firması Liverpool merkezli John Walsh and Richard Duckett (Walsh & Co.) idi ve 14



İnşa adı King Docemo olan buharlı, demir gövdeli, pervaneli römorkör "Nimet" adıyla Haliç Tersanesinde havuzunda. Kaynak: Haliç Tersanesi fotoğrafları arşivi. Ali Bozoğlu.

[215] Clyde Built Tugs & Tug Builders; Clyde Maritime Forum;



Limanlardaki yaşamın vazgeçilmez araçları; Römorkörler.

Mayıs 1877'de Liverpool limanına tescil olundu. Batı Afrika'da koster olarak seferler yaptı.
. 23 Ekim 1880'de Liverpool'dan Marsilya'ya hareket etti.
. 1880'de Marsilya'da kayıtlı Société Cyprien Fabre & Compagnie satın aldı ve "Nubia" adı verildi.
. 1890'da İstanbul Rum armatör Cosmetto Nicolas P. satın aldı ve "Nicholas / Nicholaeff" adı verildi ve İstanbul limanına tescil olundu.
. 1891'de Osmanlı İdare-i Mahsusa'ya satıldı ve "Nimet" adı verildi.
. Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi.
. Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredildi.
. 1930'da Haliç Balat'taki Hüseyin İlhami Söker şantiyesinde söküldü.[216]

Buharlı, demir gövdeli, pervaneli römorkör "Hayırduası"- (Ex- Alert, Ex - Serk)

"Alert" adı verilen demir gövdeli, pervaneli römorkör Paisley, J.Fullerton & Co. Tersanesi Merksworth Work kızaklarında 69 Kızak No.' su ile 20 Haziran 1885'de inşa edildi ve ayni sene hizmete girdi. 112 grt. 13 nrt, Tam boy: 110.0 ft, x Genişlik: 19.0 ft. x Derinlik:10.1 ft. idi. (Official Number: 86459) Govan, William Kemp yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 300 ihp. güç üretiyordu.1885'de Guernsey, Guernsey Steam Towing & Trading Co. adına South Shields'de tescil olundu ve 16 Temmuz 1885'de Guernsey limanına tescil edildi. 1890'da onarım gördü ve 122 grt., 25 nrt. ve 122 grt., 37 nrt. olarak değiştirildi. 1895'de yeniden onarım gördü ve 137 grt. 14 nrt. olarak yenilendi. Üçüncü onarım 1900'de yapıldı ve 139 grt. 23 nrt. oldu.1904'de şirket Guernsey Steam Towing & Trading Co.Ltd oldu ve "Serk" adı verildi. 1913'de İstanbul Limanı için satıldı (Alıcı belli değil) ve "Hayırduası" adı verildi. İstanbul imanında hizmete alındı.
Akıbeti hakkında bir kayıt bulunmamaktadır.[217]

[216] Clyde Built Ships;Lloyd's Register of Shipping.
[217] Clyde Built Tugs

Buharlı, yandan çarklı, ahşap gövdeli römorkör "Danube"

"Danube" adı verilen ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör South Shields, Readhead Softley & Co. tersanesinde 66 Kızak No.'su ile Eylül 1870'de inşa edildi ve ayni sene hizmete girdi. 92 grt. 11 nrt, Tam boy: 92.5 ft, Genişlik: 18.2 ft., Derinlik: 9.7 ft. idi. (Reg. Number: 62997) Readhead Softley & Co., South Shields yapımı 1 genişlemeli ana buhar makinesi 40 nhp. güç üretiyordu.1870'de Londra, Deptford'da kurulu Ralph D. Jacobs adına South Shields'de tescil olundu. Ayni sene South Shields kaydı değiştirilmeden Ralph D. Jacobs tarafından İstanbul imanında hizmete alındı.

1878'de yine South Shields liman sicili kalmak kaydıyla İstanbul'dan John Smart satın aldı. 1885'de Moda'da oturan James W.Whittall satın aldı. 1895'da Kalamış vapuruyla çarpışarak batmamak için karaya oturtuldu. 1896'da söküldü.[218]

Buharlı, yandan çarklı, ahşap gövdeli römorkör "Unione"

12 Temmuz 1866'da South Shields'de Readhead Softley & Co. Tersanesinde Kızak No. 9 olarak denize indirilen ağaç gövdeli yandan çarklı "Unione" isimli römorkör İstanbul'da Mirale Bey & Is tarafından satın alındı. İsmin kaydedilişinde bir hata olmalıdır. Fakat "Mirale Bey" yazılıdır.
187 grt, 30 nrt, Tam boy: 125.0 ft., Genişlik: 22.0 ft., Derinlik 11.0 ft. olan "Unione" tek direkli, South Shields'de Readhead Softley & Co. yapımı 2 kazanlı ve 2 ana buhar makineli idi. Bu makineler 86 hp. güç üretiyordu. 1867'de İstanbul'da Russo & Co. tarafından satın alındı. Römorkörün adı değiştirilmedi.1878'de Romanya Sulina'da kurulu Madalena Caruana satın aldı. Bu römorkör hakkında başka bilgi bulunmamaktadır.[219]

Buharlı, yandan çarklı, demir gövdeli römorkör "Emperor"

1855 yılında Liverpool merkezli James Jack adına Port Glasgow'da ismi Clyde belgelerinde yer almayan bir tersanede inşa edilen buharlı, yandan çarklı, demir gövdeli römorkör "Emperor" (Official Number: 7005) 145 grt.,91 nrt. ve Tam boy: 129.8 ft., Genişlik: 18.6 ft., Derinlik: 6.5 ft. idi. Bootle, James Jack, Victoria Engine Works yapımı 2 genişlemeli ana buhar makinesi 80 nhp. güç üretiyordu.

9 Kasım 1855'de hizmete giren "Emperor" Liverpool limanına tescil olundu. 3 Ocak 1856 tarihinde Liverpool'da gerçekleştirilen açık artırma ile satıldı. Römorkörü satın alan İstanbul limanında çalıştırmak üzere Liverpool'dan İstanbul'a hareket etti. 20 Şubat 1856'da Sicilly Isles yakınlarında su yapmaya başladı. 28 Şubat 1856 günü Cadiz'e girmek isterken makine arızası sonucu La Galita sarp kayalıklarına sürüklendi. Mart 1856'da eski sahibi James Jack römorkörü onardı ve William Hadfield'e sattı. William Handfield bukez İstanbul'da veya Karadeniz'de herhangi bir limanda çalıştırmak üzere 12 ay gibi bir sürede bir başka alıcıya sattı.[220]

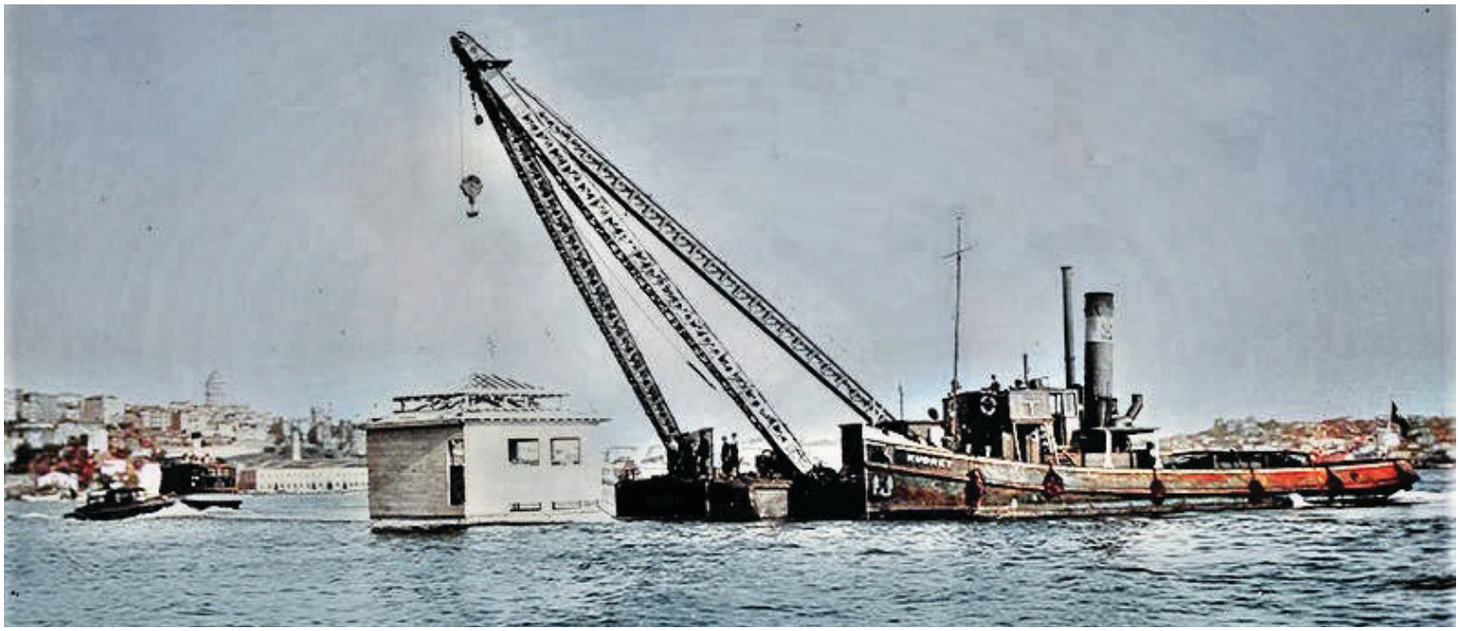
Buharlı, pervaneli,ahşap gövdeli römorkör "Wosd"

1852 tarihinde Greenock William Simons tersanesinde Cartside'de 61 kızak No.'su ile inşa edilen buharlı, pervaneli ve demir gövdeli römorkör "Wosd" 15 Mayıs 1852'de hizmete girdi.126 grt., 53 nm. olan "Wosd"un 2 genişlemeli ana buhar makinesi Greenock, Campbell, Macnab & Clark yapımı idi. İlk armatörlük firması Rusya Berdianska'dan Giovanni Delta, romorkörü İstanbul limanında çalıştırmak üzere sipariş etmişti. Diğer adı "Wosa"dır. Römorkör hakkında belgelerde başka bir kayıt bulunmamaktadır.[221]

Buharlı, pervaneli sac gövdeli römorkör Kudret - (Ex-)

1915 yılında İngiltere'de inşa edildiği bir görevlinin not defterindeki kayıttan anlaşılabilen (!) 85 grt., 17 nrt. buharlı, pervaneli, sac gövdeli römorkörün Tyne veya Clyde arşivlerinde kaydı bulunmamaktadır. Tam boy: 24.40 mt., Genişlik: 5.70 mt., Derinlik: 2.75 mt. idi. Üç genişlemeli buhar ana makinesi 280 ihp güç üretiyordu ve azami seyir sürati 8.5 knots idi. Kömür sarfiyatı 200 Kg., Kömür bunker kapasitesi 25 ton idi.
. TBMM'nin 29 /11/1339 (29 Kasım 1923) tarihli toplantısında "Seyr-i Sefain İdaresi Bütçesinin vapur ve römorkör mubayaası (Satın alınması) faslına

[218] Tyne Built Tugs
[219] Tyne Built Tugs
[220] Clyde Built Tugs
[221] Clyde Built Tugs



tahsisat ilâvesi hakkında bir yasa teklifi yapılmıştır." Bu amaçla Türkiye Seyr-i Sefain idaresinin 1339 (1923) senesi İkinci Avans Kanunu" iştira (Satın alınacak) edilecek iki römorkör, iki sandal bedel ve masarifi için bir önerge verilmiştir. Başvekil İsmet T. B. M. M. Riyaseti Celilesine "Türkiye Seyrisefain İdaresinin 1339 senesi Bütçesinin sekizinci vapur ve römorkör mubayaası faslına vaz'olunan tahsisatı munzamma hakkındaki önergresinde Müdafaai Milliye Vekâletince bittanzim (Düzenlenen) İcra Vekilleri Heyetinin 29 .11.1339 tarihli içtimaında (Toplantısında) tadilen Meclisi Aliye arzı takarrür eden (Gerçekleşen) lâyihai kanuniye (Yasa tasarısı) leffen takdim kılınmıştır.

"Başvekil, Layiha (önerge)'sinde gerekçesini şöyle izah etmiştir; "Nakliyatı bahriyenin memleketimiz için haiz olduğu ehemmiyeti mahsusa derkâr olup, ecnebi kumpanyalarının şimdiye kadar haiz oldukları kabotaj hakkı da Lozan Sulh Muahedenamesine merbut ticaret mukavelesi ahkâmı ile bertaraf edilmiş olduğu gibi, mübadele mukavelename mucibince Türkiye'ye nakillerine başlanan Yunanistan muhacirlerinin dahi nakliyatında kullanılmak ve bu husus için sarf edilen ücreti nakliyenin (Navlun) mümkün mertebe memleket dâhilinde kalmasına hâdim bulunmak üzere Seyr-i Sefain İdaresine müstacelen (Öncelikle) bir vapur mubayaa ettirmek mecburiyeti hâsıl olduğundan, bu maksatla idari mezkûrenin (Seyr-i Sefain İdaresi) 1339 senesi Bütçesinin faslı mahsusuna, 'Altı yüz bir' lira tahsisatı munzamma vaz'ına merbut lâyihai kanuniye müstacelen (Öncelikle) tetkik ve müzakere edilmek ricasiyle takdim kılındı."

Bu kanun teklifi kabul edilmiş ve 1924 yılında 2 römorkör satın alınmıştır.1924'de Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne devredilen römorkörün, sonradan adı Kudret olan römorkör olup olmadığını gösteren bir belgeye ulaşamadım. Ancak "Kudret" adı verilen bu römorkörün Seyr-i Sefain İdaresi'ne katılan römorkör olduğu görülmektedir. Mürettebatı; 1 Kaptan, 2 gemici, 1 Makinist, 1 Yağcı ve 2 Ateşçi'den oluşuyordu.

Kudret römokörü tonajları farklı olmasına karşın dizaynı bakımından bu tarz römorkör inşaatlarıyla tanınmış South Shields'deki Messrs J.P. Rennoldson and Sons inşaatı römorkörlere çok benzemektedir.

Hiçipzâde Mustafa Turgud ve Osman Peker Kollektif Şti'ne ait Kudret-1, Berat- 1 Römorkörleri ve Alsancak motorlu mavnası icra yoluyla satılıyor

Kasım 1948'de Kudret- 1, Berat -1 römorkörleri ve Alsancak motorlu mavnası Hiçipzâde Mustafa Turgud ve Osman Peker Kollektif Şti'nin borçları nedeniyle İstanbul Defterdarlığı tarafından satışa

çıkartılmıştır. Gazetelerde ilan yoluyla 2 Kasım 1948 günü yapılan duyuru 17 Kasım 1948 tarihli gazetelerde tekrarlanmıştır. İlanda yeralan Kudret-1 römorkörü özellikleri itibarıyla Kudret römorköründen farklıdır. İstanbul Defterdarlığı ilanında yer aldığı üzere Kudret -1 römorkörü tarihi verilmemiştir. Sadece inşa yeri "Ecnebi" olarak belirtilmiştir. Bu bilgi römorkörün Osmanlı dönemi yabancılardan kalan bir römorkör olduğu bilgisini vermektedir. Sicil Numarası: 406, Bağlama Limanı:İstanbul, Sicil Tasdikname sayısı: 1405, Uzunluğu 32.50 mt., Genişliği: 10.50 mt., Derinliği 4 mt.'dir. Gayrisafi tonilatosu: 8.19 yazılıdır ki bir hata olmalıdır. Makine cinsi Mazotlu olup, 45 hp güç üretmektedir. İnşa tarihi ve yeri kayıtlı değildir. Buna karşın İstanbul Limanı'na tescil tarihi ve sayısı: 7458 ve yıl 1927'dir. Römorköre biçilen değer 35,500 lira olup, satılacak hisse miktarı 2663 liradır.

"Berat -1" römorkörünün Sicil Numarası: 405, Bağlama Limanı:İstanbul, Sicil Tasdikname sayısı: 1404, Uzunluğu 89.50 mt., Genişliği: 13.50 mt., Derinliği 7 mt.'dir. Gayrisafi tonilatosu: 59.90, Makine cinsi: Kampound olup, ürettiği güç belirtilmemiştir. İnşa tarihi ve yeri "Ecnebi" , İstanbul Limanı'na tescil tarihi ve sayısı: 7246 ve yıl 1940'dır. Römorköre biçilen değer 111,600 lira olup, satılacak hisse miktarı yarısıdır.

MOTÖRLÜ MAVNA ve RÖMORKÖRLER SATIŞI

İstanbul Defterdarlığından:

Römorkörlerin isimleri	:	Alsancak	Kudret - 1	Berat - 1
Sicil numaraları	:	1123	406	405
Bağlama limanı	:	Şile 321	İstanbul	İstanbul
Cins ve nerede kullanıldığı	:	Motörlü mavna	Motörlü römorkör	Römorkör
Sicil tasdikname sayısı	:	3201	1405	1404
Uzunluğu	:	20	32,50	89-50
Genişliği	:	4,50	10,50	13,50
Derinliği	:	1,75	4 M.	7
G. safi tonilâtosu	:	29,21	8,19	59,90
Safi rüsum tonilâtosu	:	17,18	4002	32,55
Makine adedi	:	1	1	1
Makine cinsi	:	Dizel	Mazot	Kampavut
Makine kuvveti	:	50	45	—
Yapıldığı yer ve zaman	:	İstanbul 1934	Ecnebi	Ecnebi
Şehadetname No. ve tarihi	:	9288 istanbul 939	7458 İstanbul 927	7246 İstanbul 940
Kazan adedi	:	—	—	1
Kazan kuvveti	:	—	—	90
Yapı bedeli	:	—	2150 lira	2400 lira
Tamamının mukayyed kıymeti	:	6350 lira	35500 lira	111600 lira
Satılacak hisse mikdarı	:	Tamamı	Tamamı	1/2
Pey akçesi	:	477	2663 lira	4185 lira

Yukarıda isimi ve evsafı yazılı 3 aded deniz taşıtı, Hiçipzade Mustafa Turgud ve Osman Peker Kollektif Şirketinin Galata Maliye Şubesine olan kazanç vergisi borcundan dolayı tahsili emval kanunu hükümleri dairesinde satılacaktır.

Birinci arttırması 15 kasım 1948 pazartesi günü saat 14,30 da, ikinci arttırma ve kat'i ihalesi de 25 kasım 1948 perşembe günü aynı saatte icra kılınacaktır. Taliblerin pey akçelerini malsandıklarına yatırarak alındılarile birlikte belli gün ve saatlerde Beyoğlu kazası idare kurulunda «Beyoğlu Kaymakamlığı - Altıncı Daire» hazır bulunmaları ilân olunur. (16210)

Kasım 1948'de Alsancak, Kudret- 1 ve Berat -1 römorkörleri Hiçipzâde Mustafa turgud ve Osman Peker Kollektif Şti'nin borçları nedeniyle satışa çıkartılmıştır. Kaynak: 2 Kasım 1948 tarihli Cumhuriyet Gazetesi arşivi.

Motorlu mavna "Alsancak" ın Sicil Numarası: 1123, Bağlama Limanı:Şile, Sicil Tasdikname sayısı: 3201, Uzunluğu 20.00 mt., Genişliği: 4.50 mt., Derinliği: 1.75 mt.'dir. Gayrisafi tonilatosu:29.21, Makine cinsi Dizel olup, 50 hp güç üretmektedir. İnşa tarihi ve yeri İstanbul, 1934'dür. İstanbul Limanı'na tescil tarihi ve sayısı: 9288 ve yıl 1939'dur. Römorköre biçilen değer 477 lira olup, satılacak hisse miktarı tamamıdır. Birinci artırma 15 Kasım 1948 Pazartesi günü Saat 14.30'da, ikinci artırma ve kat'i ihalesi 25 Kasım 1948 Perşembe günü ayni saatte Beyoğlu Kaymakamlığı Altıncı Daire'de yapılacaktır.

Yabancılara ait römorkörlerin sonu

Hemen tamamı yabancılara ait römorkörlerden bir kısmı, I.Dünya Harbi'ne girilmesiyle seferberlik gerekçe gösterilerek el konulmuş ve Osmanlı Donanması hizmetine verilmiştir. Bazı römorkörler Cumhuriyet'in ilanından sonra İstanbul limanı veya tersanelerle bağlantılı olarak yeniden adlandırılmışlardır.

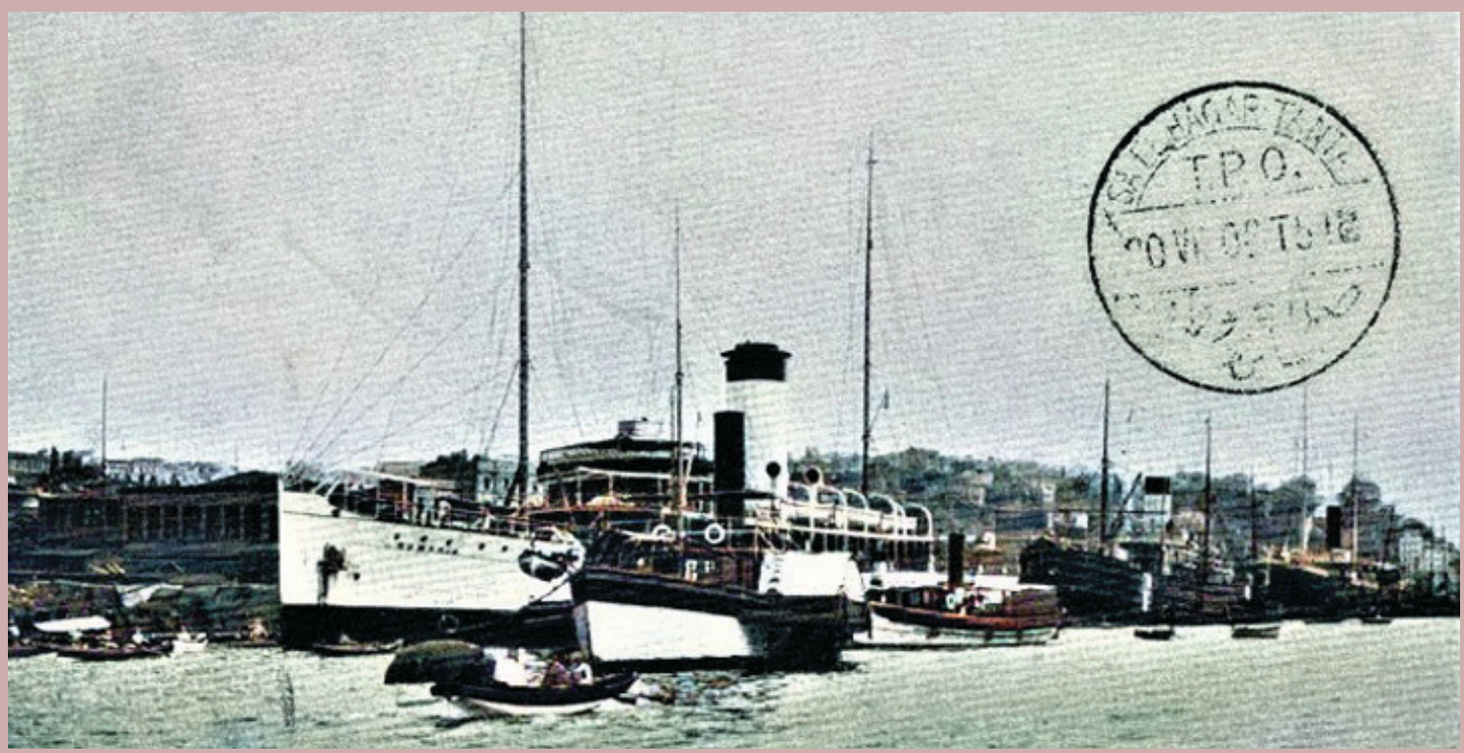
Bir kısım römorkörler İngiliz, Fransız donanması hizmeti için kiralanmış ve Çanakkale dışında, İmroz, Bozcada, Midilli Adası gibi üs bölgelerinde nakliye hizmetinde kullanılmışlardır

"Yenikapı, Mesut, Samsun, Menderes, Sürat, Katerin, Muha, Kurt, İğtinam, Gazal, Memo, Express, Fatihiye, İstanbul, France, Bordeaux, Maggie Grech, Bospordok, Mary Louise, Lutèce, Eole, Paris, Liverpool, İstinye, Foça, Elena, Cemil, Gürçistan, Bayraklı, Şevkiyat, Bornova, Dofen, Maltepe, Sa'na, Alemdar, Abdülkadir, Arslan, Süleymaniye, Leonida, Menfaat" isimli römorkörler son devir Osmanlı Donanması'na devredilmiş veya elkonulmuş veya Cumhuriyet yıllarına intikal ederek devlet hizmetinde kullanılmış olan römorkörlerdir. Ayrıca Boyana, Çatalca, Oltanica, Suda, Şeref Nüma, Ereğli, İslahat, Marmara, Nüzhet, Alos, Fazılillah, Kasım Paşa, Fındıklı, Kabataş, Medvet, Resan, Cibali, Rusçuk, Tophane isimli römorkörler su deposu veya su tankeri olarak kullanılmak üzere tadil edilmişlerdir.

Kapitülasyonların kaldırılmasıyla bu alanda da yeni bir dönem başlayacaktır. Ancak Türkiye'de römorkör inşaatı, özel sektör denizcilik firmalarına tanınan haklar sayesinde ulusal başlangıç yapacak ve uluslar arası boyutlara ulaşacaktır.



Buharlı, ahşap gövdeli, yandan çarklı römorkör "Stefano" Arnavutköy önlerinde. Mart 1872 tarihinde North Shields, David J.Stewart tersanesinden denize indirilen "Stefano" römorkörü Mayıs 1872'de hizmete girdi. South Shields'ten William Hepple firmasına ait olan "Stefano" römorkörünü aynı gün Sakız Adalı Ralli ailesinden olan Pandi Antonio Ralli, İstanbul Limanı'nda çalıştırmak üzere satın aldı. "Stefano" Gibraltar - Malta'dan İstanbul'a intikal etti ve aynı sene İstanbul'da hizmete girdi. 1898 tarihinde North Shields sicil kaydı kapatıldı. Kaynak: Osman Öndeş arşivi.



Buharlı, yandan çarklı, ahşap gövdeli römorkör "Meggie Smart"; 1868 yılında North Shields, J.P. Rennoldson tersanesinde inşa edilen yandan çarklı, ağaç gövdeli römorkör "Meggie Smart" 5 Ağustos 1868 günü denize indirildi. 23 Eylül 1868'de North Shields merkezli John Marshall Smart firmasına bağlı olarak South Shields'de tescil olundu. 1884'de Osmanlı İdare-i Mahsusa tarafından satın alındı ve "Bozcaada" adı verildi. 1902'ye kadar Çanakkale'de yedekleme yaptı. 1902-1909 yıllarında İstanbul limanında hizmet verdi ve 1909'da hizmet dışı bırakıldı. Kaynak: Osman Öndeş arşivi.

RESİM SANATÇILARININ TUVALLERİNDEKİ RÖMORKÖRLER VE YELKENLİLER





İstanbul Limanı - Karl Kaufmann

Resim ve fotoğraf sanatında römorkörler, gemiler, yelkenliler ve mavnalar

Hiçbir liman römorkör olmadan hayal bile edilemez. Batı resim sanatında yandan çarklı veya pervaneli buharlı römorkörlerle bütünleşmiş tasarımlardan oluşan çok zengin yağlıboya resim çalışmaları yer almaktadır. Özellikle İstanbul Limanı, yandan çarklı veya buharlı pervaneli römorkörler, yelkenliler ve mavnalar açısından sanatçılara çok zengin bir ilham kaynağı olmalıydılar. Römorkörler, Batı fotoğraf sanatında da yine çok geniş ölçekte ilgi görmüş ve çok önemli arşivler meydana gelmiştir.

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e römorkörleri bir kompozisyon içersinde fotoğraflayan fotoğraf sanatçıları ise yoğun olarak Polycarpe Joaillier, Pascal Sabah, Abdullah Freres, Mihran İranian, Garabed Krikorian, Max Fruchterman ve Ara Güler olmuştur. Türk resim ustalarının İstanbul Limanını hayal ederken, büyük çoğunlukla römorkörleri ve mavnaları göz ardı ettikleri veya dikkatlerine gelmediği görülmektedir. İnanıyorum ki çağımız resim sanatçıları adına bu eser yeni bir ilham kaynağı olacaktır.



İstanbul Limanı - Auguste Mayer



Carl Neumann (1883-1891)



Diyarbekirli İsmail Hakkı (1875 - 1937)



Hikmet Onat (1882-1977)



Cevat Erkul (1897-1981)



Hidayet Bey (- 1970)



Hikmet Onat (1882-1977)



Cumhur Koraltürk (1939 -)



Nazlı Ecevit (1900- 1985)



Cevat Erkul (1897 – 1981)



H. Selim Baydar (1962-)



Fausto Zonaro (1854 – 1929)



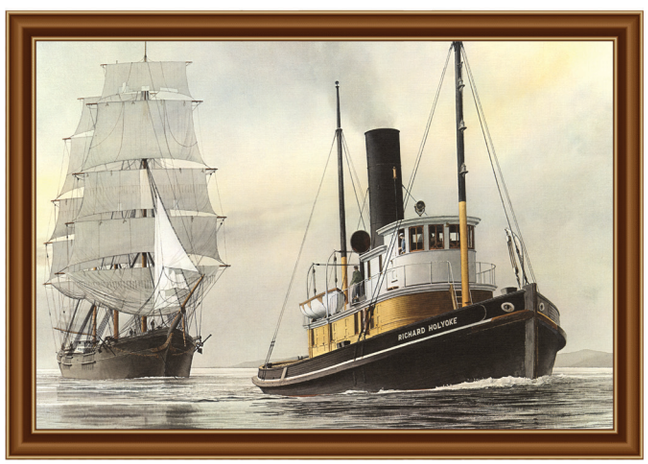
Cumhur Koraltürk (1939 -)



Cumhur Koraltürk (1939 -)



Alan Ronagall



Steve Mayo



William (Frederick) William Scarborough (1860- 1939)



Cumhur Koraltürk (1939 -)

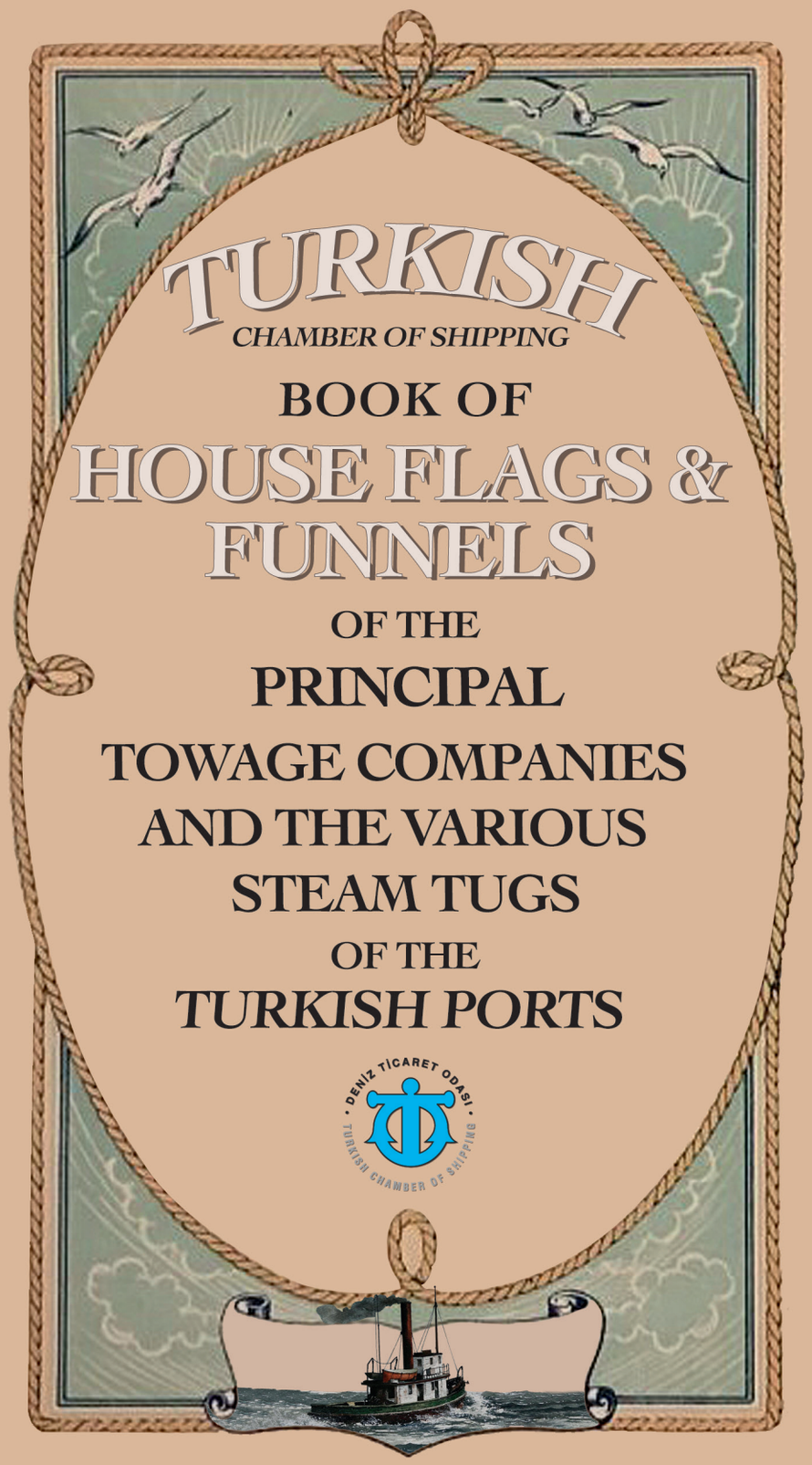


William Woolard (1883 – 1908) Suluboya

KAYNAKÇA

1- The Illustrated London News, Oct 17, 1874.
2- N.R.P. Bonsor; "North Atlantic Seaway" C.II.
3- John M. Maber; "North Star to Southern Cross".
4- Tees Built Ships.
5- Library Congress; "Ships built in the United Kingdom"; "Ships built in 1883".
6- Ship Wrecks.
7- Grace Guide.
8- Naval Ships of the Ottoman Empire.
9- Scottish Built Ships / Clyde Built Ships.
10- N.R.P.Bonsor; "North Atlantic Seaway" C.2.
11- Tyne Built Ships.
12- Wrecksite.eu.
13- Sara Ertuğrul (Korle)-Anlatan: Mevhibe Celâleddin; "Geçmiş Zaman Olur ki", M.Sıralar Matbaası, 1953, Çağdaş Yayınevi 1987.
14- Cumhuriyet ve Akşam Gazeteleri.
15- Bristol National Archives
16- Clyde Built Ships.
17- The Ships List.
18- Foundation of Lloyd's Register of Shipping
19- The Clyde Shipping,Glasgow.
20- Ships of J. Samuel White Cowes, Isle of Wight, England
21- Scottish Built Ships; Harland & Wolf Shipyard arşivi.
22- Tyne Tugs and Tug Builders.
23- Clyde Tugs and Tug Builders.
24- Sunderland Tugs and Tug Builders.
25- Tees tugs and tug Builders.
26- Aris Bilalis; Hellenic Ship Register.
27- Osman Öndeş; "Türk Armatörleri Tarihi", İmeak- Deniz Ticaret Odası ve Türk Armatörleri Birliği ortak neşriyatı, 2017.
28- Derya Geçili; "Osmanlı Devleti'nde Boğazlarda Kılavuz Kaptanlık"- KTÜ- Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Dergisi Yıl: 7, Sayı: 13, Haziran 2017.
29- Derya Geçili; "Esfar-ı Karibe ve Baide Tüccar Sefâini Süvarileriyle İkinci ve Üçüncü Kaptanlarının ve Liman Sefâini ile Yat Kaptanlarının İmtihanlarına Aid Programdır. Matbaa-i Bahriyede Tab' olunmuştur. 14 Teşrîn-i Sâni 1325."
30- Genealogy Pages- Family Group Sheet Zarifi.
31- Album entitled 'Salvage operations in Near Eastern Waters' (signed) W. A. Doust, relating to work carried out by the Ocean Salvage Co. Lt. London.
32- Lloyd's Register for Tugs; C.I.M.A.S- Pecios De Nuestras Costas.
33- "Türk Gemi Kurtarma Anonim Şirketi" teşkili hakkında kanun Resmî Gazete ile neşir ve ilânı: 17 Temmuz 1932 - Sayı: 2151, Resmi Gazete: No.2070, Kabul Tarihi: 9 Temmuz 1932.
-Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) Ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at Ve Ticaret Hakkında Kanun Kanun Numarası: 815 Kabul Tarihi : 19/4/1926 Yayımlandığı Resmî Gazete: Tarih: 29/4/1926 Sayı: 359, Yayımlandığı Düstur: Tertip: 3 Cilt: 7 Sayfa: 759)
34- Pantelis, Constantinos (Constantis) ve Antonios; "Greek Shipping Miracle" Enesel S.A., Papalemos Sons.
35-Osman Öndeş; "On appeal From to Supreme Consular Court of Constantinople (In Vice Admiralty)- No.25 1897". Osman Öndeş arşivi.

36- Nikos Vatopoulos;"Greece House Flags of Shipping Companies-The History of Greece-Written at Sea", Kathimerini, 2002.
37- Yorgo L.Zarifi; "Hatıralarım-Kaybolan Bir Dünya İstanbul 1800-1920-Oi Anamniseis Mou – Enas Kosmos Pou Efyge", Çeviren: Karin Skotinyadis, Literatür Yayınları, 2004
38- Frank Charles Bowen; "A Hundred Years of Towage – History of Messrs; William Watkins Ltd. 1833-1933"; Chizine Publication, 1924-2018.
39- Dr. Mithat Atabay; Çanakkale'nin Renkli Siması Madam Kety'nin Hayat Hikayesi", 10 Ocak 2017.
40- Dr. Mithat Atabay; "Atatük'ün Dans Ettiği Beria Hanım Kimdi ve Nasıl Bir Hayat Yaşadı", Aynalı Pazar, 26 Temmuz 2015, s.14.
41- www.photoship.com.uk.
42- www.plimsollshipsdata.com
43- www.tynebuiltships.com.uk
44- www.wrecksite.eu/Wreck.
45- www.shipspotting.com.
46- www.clydesite.co.uk
47- www.mariners-I.co.uk/Empire 1
48- www.shipbuildinghistory.com.
49- Amiralin ifâdâtı şâyân-ı dikkatdir. 28 Mart 1331 / [10 Nisan 1915] BOA, DH. EUM. VRK, 14/87.
- Bir römorkörün dahi oradan bir mavnayı Limni'ye götürdüğü Atina Sefâret-i Seniyyesi'nden bildirilmişdir. Fî 12 Nisan sene 1331 / [25 Nisan 1915] BOA, HR. SYS, 2322/82.
- Greko nâm İngiliz tahlîsiye kumpanyasına mensub iki römorkörün 8 Mayıs sene 1915 tarihinde Şira Limanı'na gelip bunlardan birinin yedi, diğerinin üç mavna alarak Limni'ye götürdüğü ve mezkûr römorkörlerden birinin kaptanının, Müttefikîn askerlerinden bazısının karaya çıkmamak için kendilerini denize atdıklarını rivayet etdiği, Şira Şehbender Vekâleti'nden bildirilmişdir. Fî 20 Mayıs sene 1915 Atina Sefiri Galib Kemâlî. Kaynak: Harbiye Nezareti Arşivi.
50- Les combattants & l'histoire de la Grande Guerre Forum Pages 14-18;Lloyd's Register of Shipping 1913-1914.
51- Müterakede Atatürk, Anlatan Cevat Abbas, Söyleşiyi kaydeden:Sabih Alaçam,
52- Son Posta Gazetesi, 20 Birinci Teşrin 1938 / 20 Aralık 1938, Sf. 1, 8,18 ve bu söyleşi bir ay hergün devam etmiştir.
53- Askeri Sevkiyat Şubesi (Askerî Sevkiyat ve Nakliyat, Muamelât Şubesi); Harbiye Nezareti'ne bağlı şubeler; Askerî Sevkiyat ve Nakliyat, Muamelât Şubeleriyle... Kaynak: İslâm Ansiklopedisi, Madde: Harbiye Nezareti, Müellifi: Abdülkadir Özcan.
54- Cevat Abbas (Gürer); "Ebedî Şef Kurtarıcı Atatürk'ün Zengin tarihinden birkaç yaprak" İstanbul Halk Basımevi, 1939; Sf. 164-165;
55- Turgut Gürer; "Atatürk'ün Yaveri Cevat Abbas Gürer", Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017.
56- Hikmet Bayur: "1918 Bırakışması Sırasındaki Tinsel Durum ve Mustafa Kemal'in İki Demeci", Belleten T.T.K., Cilt: XXXII, Sayı: 128, s.479-497, Ekim 1968, S.179.
57- Hikmet Bayur: "Atatürk Hayatı ve Eseri", Güven Basımevi, Ankara, 1963, s.188.
58- Sadi Borak; "Atatürk", Başak Kitabevi, İstanbul, 1973179-180.
59- Sabahattin Selek; "Millî Mücadele (Ulusal Kurtuluş Savaşı)", Cilt: I, Ağaoğlu Yayınevi, İstanbul, 1970,S.76.
60- Rauf Orbay; "Rauf Orbay'ın Hatıraları", Yakın Tarihimiz Dergisi, Cilt: 1-4, Sayı: 1-52, 1962-1963, s.400.
61- Enver Behnan Şapolyo; "Kemal Atatürk ve Millî Mücadele Tarihi", Üçüncü baskı, Rafet Zaimler Yayınevi, İstanbul, 1958, s. 272-273.
62- Mahmut Goloğlu; "Türkiye Cumhuriyeti (1923)", Başnur Matb., Ankara, 1971, S.120(15) Andrew Mango; "Atatürk", Sabah kitapları, İstanbul, 2000, s.193.
63- Bernd Langensiepen – Ahmet Güleryüz; "Ottoman Steam Navy 1828 – 1923" Denizler Kitabevi, 2014.
64- Nigel West; "Historical Dictionary of World War I, Intelligence", Rowmand & Littlefield, U.K. yayını, 2014; "Haidarpasha Explosion; s. 116.
65- Çocuk Hastalıkları Uzmanı Dr. Fethi Tevetoğlu; "Atatürk'ün Güvendiği Bir kişi, Doktor Râsim Ferid Talay", Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, Sayı: 21, Cilt:VII, Temmuz 1991, s.632-633.



(*) Bu tasarım, 1890 Lloyd's Book of House Flags & Funnels kitabından esinlenerek hazırlanmıştır.

Grafik&Tasarım Erdal Özmen I mopp marka iletişim ajansı

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e, Gemi Yedekleme, Gemi Kurtarma ve Kılavuzluk Şirketlerine ait Bayraklar ve Baca Forsları (*)



S. Senissioğlu
İstanbul



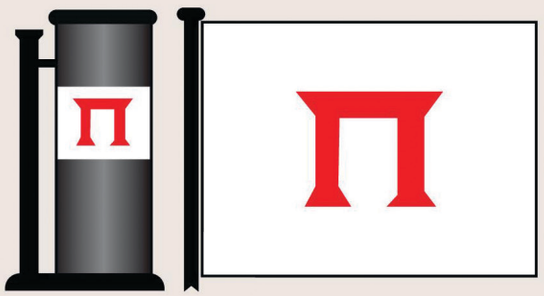
Tubini - Corpi
İstanbul



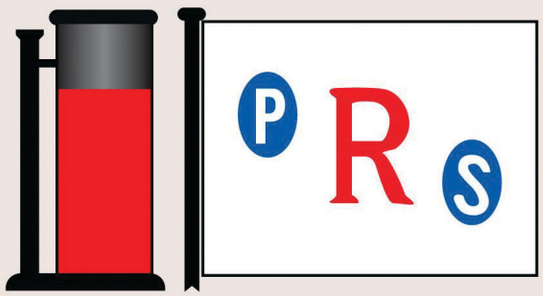
Foscolo, Mango Şirketi
İstanbul



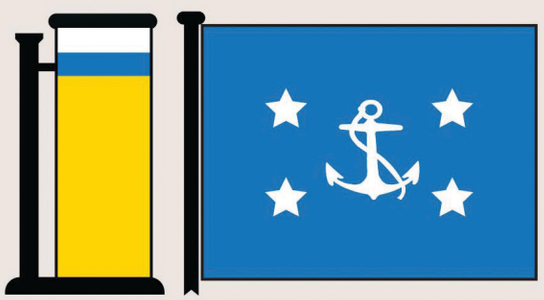
William Whittall
İstanbul



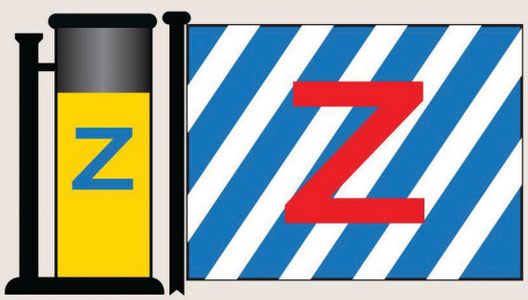
Pandelis Biraderler
İstanbul



Compagnie Française de Remorquage de Pilotage et de Sauvetage Marseiller Constantinople



Pappa - D. Calogero
İstanbul

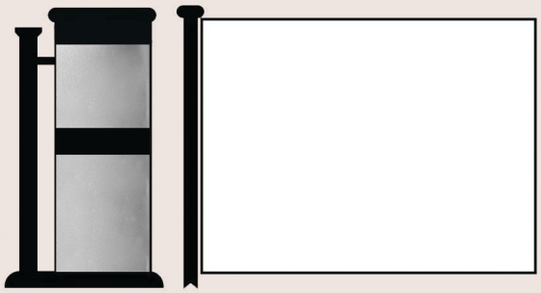


L. Zarifi
İstanbul

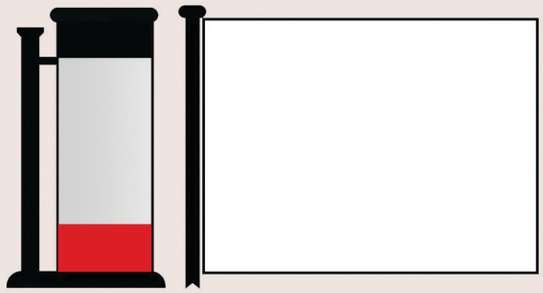
(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels 1904 - © Osman Öndeş

Grafik & Tasarım: Erdal Özmen / mopp marka iletişim ajansı

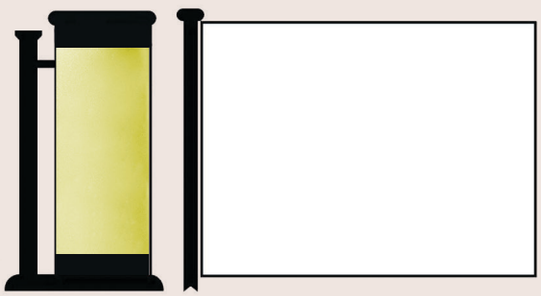
Osmanlı'dan Cumhuriyet'e, Gemi Yedekleme, Gemi Kurtarma ve Kılavuzluk Şirketlerine ait Bayraklar ve Baca Forsları (*)



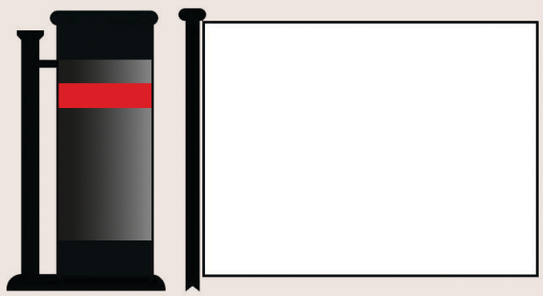
Sotirios Hazzopoulo
İstanbul



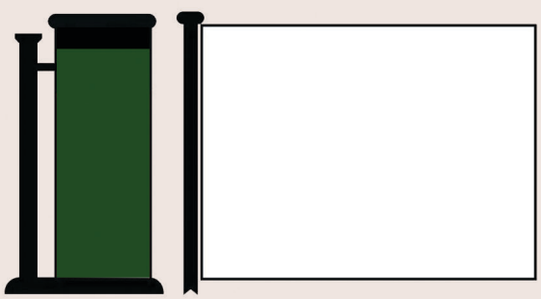
H.Ridley
İstanbul



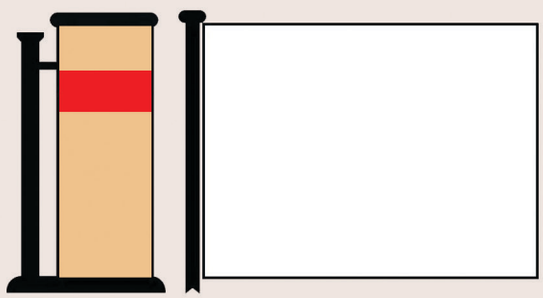
G.Vlastaris
İstanbul



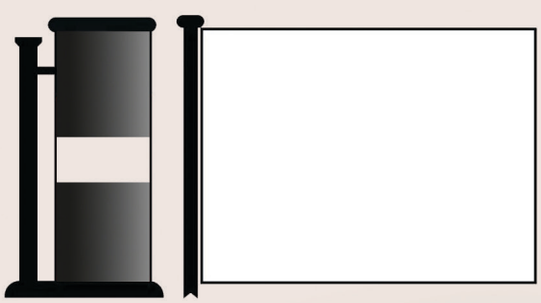
Francisco Pelegrini
İstanbul



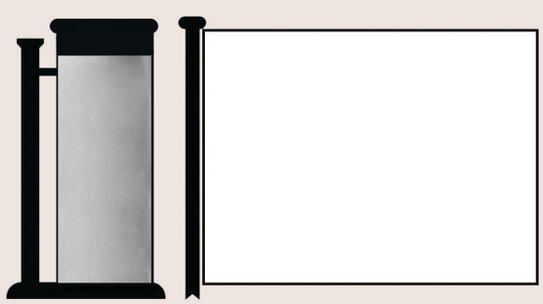
T. Lemni
İzmir



Marshall Breddell
İstanbul



G. Cappola & Co
İstanbul

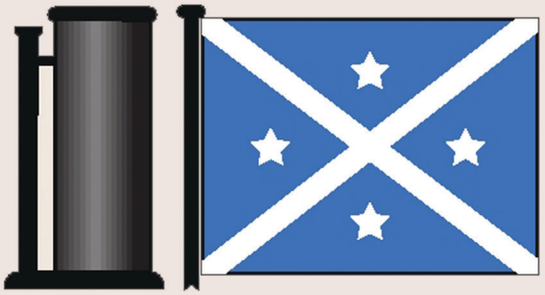


Stathos Biraderler (Stathos Bros.)
İstanbul

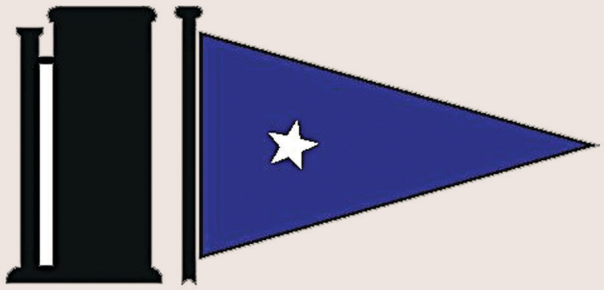
(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels 1904 - © Osman Öndeş

Grafik & Tasarım: Erdal Özmen / mopp marka iletişim ajansı

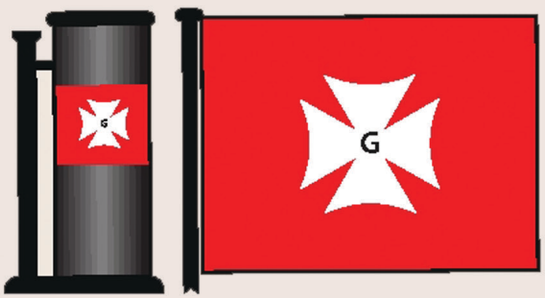
Osmanlı'dan Cumhuriyet'e, Gemi Yedekleme, Gemi Kurtarma ve Kılavuzluk Şirketlerine ait Bayraklar ve Baca Forsları (*)



Archipelago American Steamship Co. İzmir



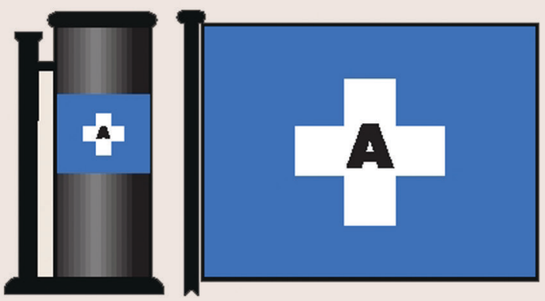
Oriantale Navigation, P.Pantaleon İzmir



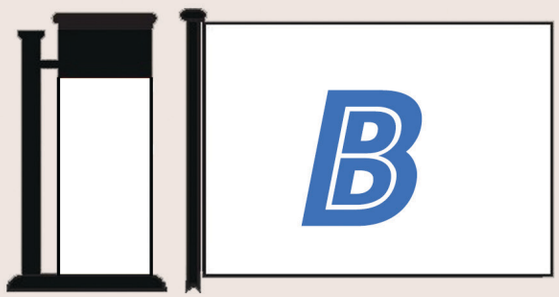
Richard A. Grech's British Salvage Co. İstanbul / Çanakkale



Foscolo Mango İstanbul



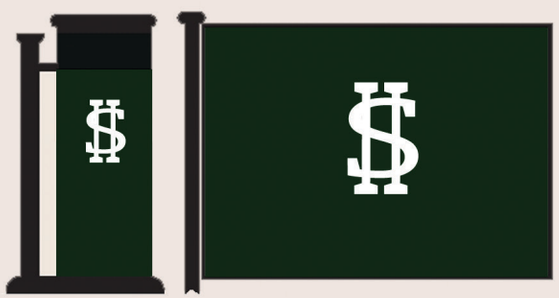
George F. Andraeu İstanbul



Vernicos İstanbul

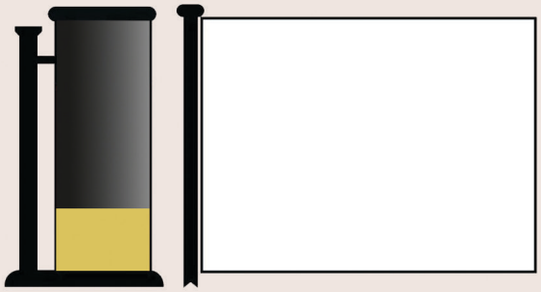


P.M. Courtgi & C. IE İstanbul

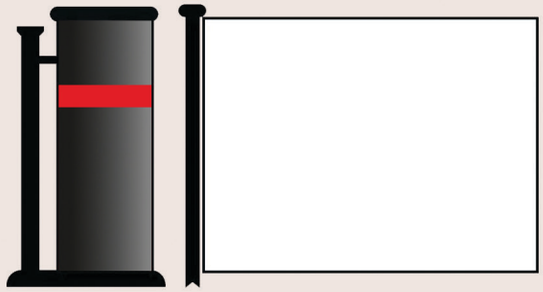


Société D'Heraclée İstanbul / Zonguldak

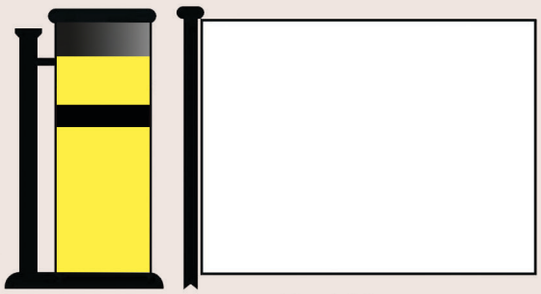
Osmanlı'dan Cumhuriyet'e, Gemi Yedekleme, Gemi Kurtarma ve Kılavuzluk Şirketlerine ait Bayraklar ve Baca Forsları (*)



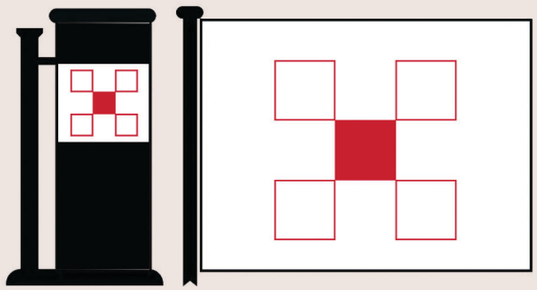
Alan Hudges
İstanbul



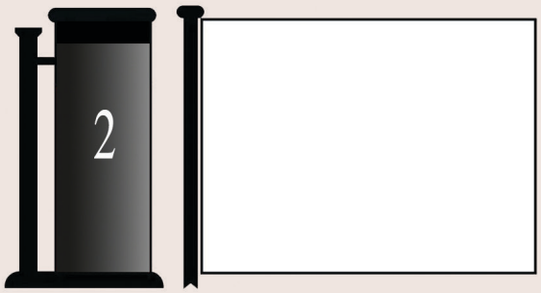
Stephen Conter
İstanbul



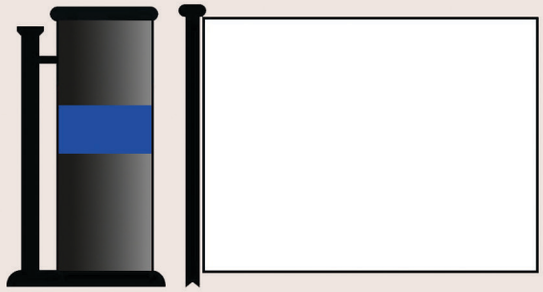
Paul Hunter
İstanbul



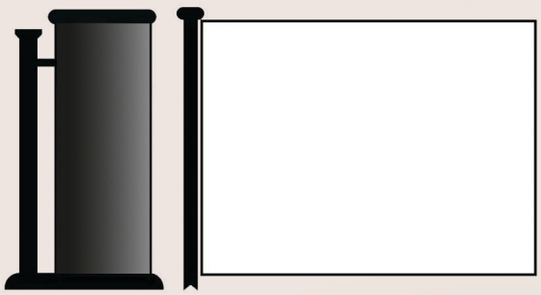
John Marshall Smart
İstanbul



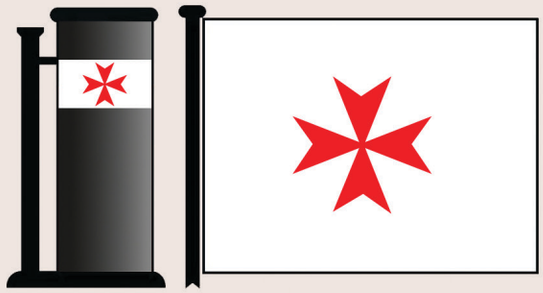
O. & A. Erghans, Burges
İstanbul



M.J. Stamiades
İstanbul

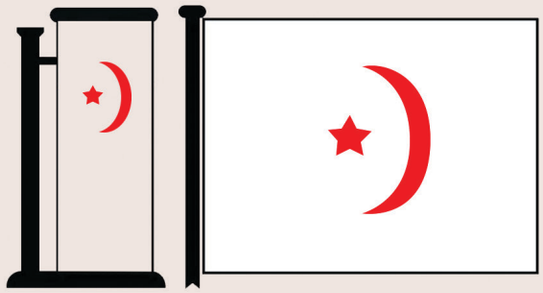


Dr. Glascote
İstanbul

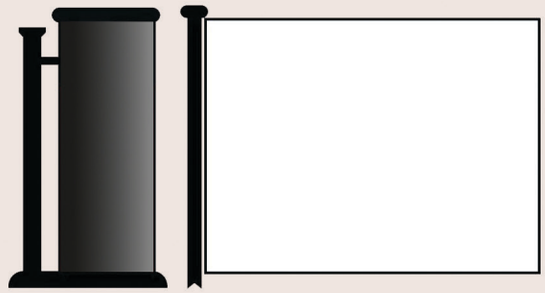


Philip Charles Cecil Vail
İstanbul

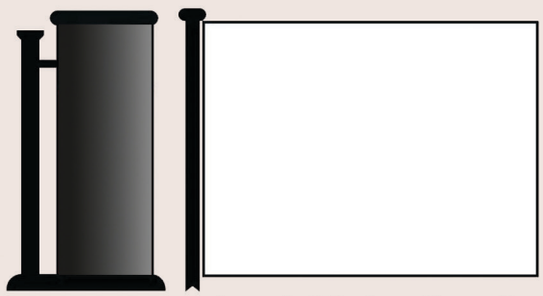
Osmanlı'dan Cumhuriyet'e, Gemi Yedekleme, Gemi Kurtarma ve Kılavuzluk Şirketlerine ait Bayraklar ve Baca Forsları (*)



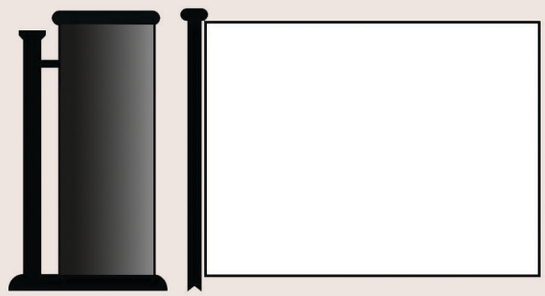
Ralph Denham Jacob
İstanbul



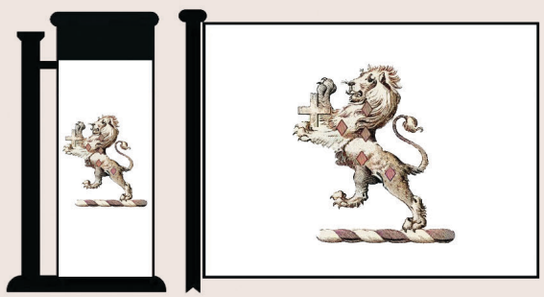
Hamilton & Hodge
İstanbul



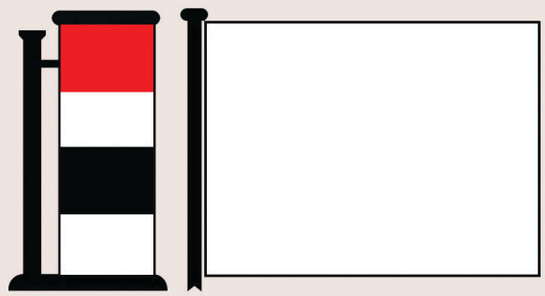
Joseph Wetherall et all
İstanbul



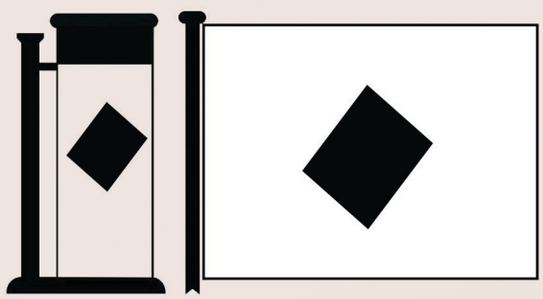
George Oswald Jolly
İstanbul



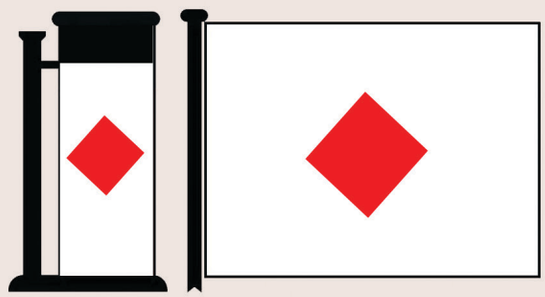
Pandi Antonio Ralli
İstanbul



Francisco Grimo
İstanbul



Spiridion Gopcevich
İstanbul



Caragosocevich Barre
İstanbul



Cihangir sırtlarından Sarayburnu'na doğru resmedilmiş 1860-1890'lı yıllara ait bir Karaköy Koyu fotoğrafı. Muhtelif yelkenli tekneler halen ağırlıklı olarak taşımacılık yapmaktadırlar. Buharlı ticaret gemilerinde yelkenden halen vazgeçilememiştir. Bunda buhar gücünden yararlanırken yelken gücünü kullanarak daha süratli ve daha ekonomik seyir yapmak kadar buhar gücüne olan güvensizlik de hakimdir. Gemilerin hepsi şamandıralara bağlanmıştır. Bu gemilerin bazılarının bordalarına bağlanmış yandan çarklı römorkörler görülmektedir. Bir grup yandan çarklı römorkör ise doğrudan bir şamandıraya bağlıdırlar. Seyr-i Sefain'e ait yandan çarklı (Şehir Hatları) yolcu vapurları ise Sarayburnu'na yakın bir şamandıraya bağlı olarak sefere çıkmayı beklemektedirler.



