TÜRK ARMATÖRLERİ TARİHİ

IV.CİLT

Eser

OSMAN ÖNDEŞ

TÜRK ARMATÖRLERİ TARİHİ

IV.CİLT

Bu kitap İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Türk Armatörleri Birliği tarafından yürütülen
Belge - Bilgi toplama, arşivleme, sergileme ve yayınlama projesinin ürünüdür.

İMEAK Deniz Ticaret Odası
Meclis-i Mebusan Cad. No.22
Fındıklı - Beyoğlu / İstanbul
Tel: +90 212 252 01 30
www.denizticaretodasi.org.tr

Eser
Osman ÖNDEŞ

Grafik Tasarım ve Uygulama
M. Tannur AYBERK - Nusret ÇALIŞIR

Baskı - Cilt
Pirintaş Basım San. ve Tic. A.Ş.
Esenkent Mah. Dudullu OSB 2. Cad. No: 5
Ümraniye / İSTANBUL
Tel: +90 216 645 63 63

ISBN
978 - 605 - 137 - 486 - 4 (Tk.)
978 - 605 - 137 - 490 - 1 (4.C.)
İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları: 94

I. Baskı
Mart 2017
© Telif Hakkı, IMEAK Deniz Ticaret Odası

İMEAK - Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan'ın Önsözü



Bu eser, Türk denizciliğinin sancağını asırlar boyunca denizlerde dalgalandırmış, ismi bilinen veya bilemediğimiz vefakar Türk denizcilerine adanmıştır. Onlar ki, denizciliğimizin bugünlere gelmesinde çok zor ve ağır şartlar altında çok çalışmışlar ve denizciliğimizin bu noktaya gelmesi için alın teri dökmüşler, büyük emek harcamışlardır.

Bu özel çalışma İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın ve aynı zamanda Türk Armatörleri Birliği'nin ortak çalışmalarının değerli bir adımı olarak sunulmaktadır. Biliyoruz ki, üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin milli ticaret filosu ve çağdaş limanları olmadan ekonomik olarak sağlıklı bir şekilde kalkınmasını beklemek düşünülemez. Millî filo, Türk Deniz Ticaret Filosu demektir. Bu filoyu oluşturanlar ve bugünkü konumuna getirenler yani dedelerimiz, atalarımız gerçekten meşakkatli koşullarda mücadele ederek Türk Ticaret Filomuzun bugünlere gelmesini sağlamışlardır. Her birinin yaşamı ayrı bir destan olan, mücadeleden vazgeçmeyen, yılmadan çalışan bu insanları, büyüklerimizi yani Türk armatörlerini saygıyla anıyoruz. Bu eser aynı zamanda bir vefa borcudur.

İstanbul Ticaret Odası Ticareti Bahriye Şubesi'nin 1926 yılı Raporu'ndan günümüz Türkçesine uyarlayarak bir alıntıyı paylaşmak isteriz: Bu raporda; "...Bu nedenle arz ettiğimiz koşullar altında, hükümetin tesis edebileceği tüm imkanlara sahip ve tüm ülke deniz ticaretini temsil edecek bir denizcilik cemiyetinin kurulması, bir Türk Armatörleri Cemiyeti teşkili lâzımdır. Bu cemiyet, her iki tarafın da maddi ve manevi beklentileri bakımından aynı derecede gereklidir ve önem taşımaktadır" denilmektedir. Bu husus, Türk armatörlerinin ilk örgütü olan "Milli Vapurcular Birliği"nden uluslararası anlamda "Türk Armatörleri Birliği"ne açılan yolu işaret etmektedir.

Dünya denizlerinde Türk ticaret denizciliğinin doğuşunu, büyümesini ve kaynağını teşkil eden Türk armatörlerinin yaşam öyküleri, bu eserle bir tarih metodolojisi içersinde kaydedilerek gelecek kuşaklara aktarılmaktadır. Mustafa Kemal Atatürk'ün söylediği gibi "Geçmişini bilmeyen geleceğine yön veremez". Gelecek kuşaklarımıza, gençlere Türk denizciliğinin geçmişini iyi anlatmalıyız. Bugünlere nasıl geldiğimizi bilirsek, azimle, birlik beraberlik içinde Türk denizciliğini çok daha ileri götüreceğimizi biliyoruz.

Denizcilik zor ve meşakkatli bir iştir. Denizde dümen tutmak, fırtınadan sağ salimen çıkmak yürek işidir. İşte bu yürekli büyüklerimizi rahmetle ve saygı ile anıyoruz. Denizde her şey hafızada kayıtlıdır. Bu eserle tarihe not düşüyoruz. Unutmamak ve unutturmamak adına...

Bu vesile ile dördüncü cildini sunduğumuz "Türk Armatörleri Tarihi" başlıklı eseriyle, Araştırmacı Meslek Yazarı Osman Öndeş'e ve emeği geçenlere teşekkür ediyoruz.

Metin Kalkavan
İMEAK Deniz Ticaret Odası
Yönetim Kurulu Başkanı

Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Bedri İnce'nin Önsözü



Dünyanın yüzde 71'i denizlerle ve Okyonuslarla kaplı. Bu denizlerin yüzde 64'ü ulusal hükümranlık alanının dışında kalmaktadır.

230 bayrak ülkesi ulusal hükümranlık alanının dışındaki denizlerde serbestçe seyrediyor.

BM - Birleşmiş Milletler'e üye 193 devletin uluslar arası deniz yönetimine katılımı söz konusu olsa da tek bir kapsayıcı yapı bulunmuyor.

BM çatısı altında çalışan Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO)'da Türkiye etkin şekilde temsil edilmesi önem arzetmektedir. Bunun için güçlü bir yapıya ve güçlü filoya ihtiyaç var.

AB - Avrupa Birliği denizciliği, refah, kalkınma, rekabet gücünü artırma, ekonomik sorunlardan arınma, istihdam sorunlarını çözme gibi hedeflere ulaşmada en önemli araçlardan biri saymaktadır. AB Komisyonu'nda "Denizcilik ve Balıkçılık Bakanlığı"nın da bulunması denizciliğe verilen önemi göstermektedir.

Türkiye'nin dış ticaret yüklerinin yüzde 90'nın denizyoluyla yapıldığını hatırlatmak isterim.

Bize verilen böylesine saygın sorumluluklarımızın bilincinde olarak, üstlendiğimiz görevlerimizde, ebediyete intikal etmiş tüm büyüklerimizi saygıyla ve rahmetle anıyor ve tüm bu değerleri en iyi şekilde kucaklayıp, bugünden yarınlara azimle ve şevkle devam ediyoruz.

Türk Armatörlerinin ilk resmî örgütü "Milli Vapurcular Birliği"ydi. O yıllardan nice mücadelerle ve çabalarla "Türk Armatörleri Birliği"ne ulaşıldı.

Türk Armatörlerinin yaşam öykülerini arşivlemeliyiz ve anlatmalıyız.

"Türk Armatörleri Tarihi" başlığını verdiğimiz bu eser böylesine bir amaçla; İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın ve Türk Armatörleri Birliği'nin ortak kararı olarak kararlaştırılmıştır.

Dünya denizlerinde Türk ticaret denizciliğinin doğuşunu, büyümesini ve kaynağını teşkil eden Türk armatörlerinin yaşam öyküleri, bu eserle gelecek kuşaklara emanet edilmektedir..

Dördüncü cildini sunduğumuz "Türk Armatörleri Tarihi" başlıklı eseriyle, Araştırmacı Meslek Yazarı Osman Öndeş'e ve emeği geçen tüm katılımcılara teşekkür ederiz.

Ahmet Bedri İnce
Türk Armatörleri Birliği
Yönetim Kurulu Başkanı

İçindekiler

Başlarken 10

Değerlendirme 11

Ziya Kalkavan 61

Sefer Kalkavan 81

Hayri Baran 87

Hüseyin Avni Sohtorik 111

Semih Sohtorik 140

Fahri Paçalıoğlu 142

Sıtkı Koçman 144

Ali Koçman 159

Selahattin Göktuğ 165

Faruk Ebubekir 169

Hikmet Erman 172

Abdullah Gücüm 175

Ahmet Kalaycıoğlu 176

Yusuf Arısan 187

Haşim Mardin 189

Ali İpar 219

Geçmiş Zaman Olur ki 245

Rami Seferoğlu 246

Mehmet Selim Dervişoğlu 249

Nejat Doğan 250

Malik Yolaç 253

Nâzım Kalkavan 263

Orhan Kalkavan 276

Ahmet Şevket Manioğlu 277

Osman Şevki Marmaradenizi 291

Yusuf Kalkavan 292
Hacı Talip Kalkavan 302
Sefer Kalkavan 303
Hüsniye Kalkavan 303
Geçmiş Zaman Olur ki 304
Kâmil Yazıcı ve İzzet Özilhan 305
Tuncay Özilhan 311
Turgut Güneri - Asaf Güneri 313
İsmail Hakkı Deval 336
Orhan Deval 352
Necat Günay Akçal 360
Erol Yılmaz Akçal 366
Salih Kalkavan 367
Geçmiş Zaman Olur ki 368
Ali Uzundemir ve Ahmet Uzundemir 369
Turgut Işık 372
Ali Şükrü İskefyeli 375
Mustafa Demirel 377
Muzaffer Gazioğlu, Demir Karamancı, Şarık Tara, Nuri Cerrahoğlu 380
Nadir Şükrü Deniz 381
Kaptan Nezihi Arda 385
Sefer Yağcı 388
Kemal Tarık 399
Kaptan Mustafa Osman Şevki 399
Nadire Cenâni Ercan 400
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları 402
Kaynakça 403
Dizin 405
Armatörler Alfabetik dizin 410

Başlarken

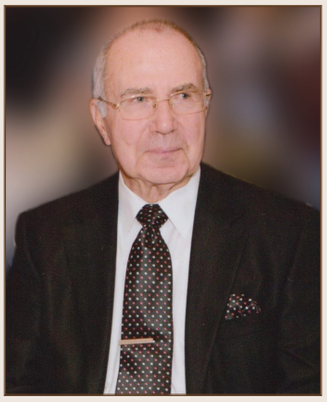


İkinci kuşak Türk armatörlerine ait nadir fotoğraflardan biri;

1 - Kayhan Yolaç
2 - Nuri Cerrahoğlu
3 - İrfan Cerrahoğlu
4 - Ali İpar
5 - Malik Yolaç
6 - Sadi Pekin
7 - ...
8 - Hayri Baran
9 - Nejat Doğan
10 - Salih Akıncı
11 - Lütfi Yelkenci'nin Müdürü Kemal Kaptan

Kaynak: Pekin Baran arşivi.

Değerlendirme



1920 yılından başlayarak *"Milli Vapurcular Birliği"* oluşumundan Türk Armatörleri Birliği'ne kadar geçen uzun soluklu tarihi süreci ilk üç ciltte vermiş olduk.

Bu esere ilk karar verildiğinde böyle bir kapsamın meydana geleceği tahmin edilmemişti. Türk Armatörleri Tarihi'nin günümüz armatörlerinin tümünü kapsaması için bir süre daha çalışma yapılması gerekmektedir.

Geldiğimiz bu noktada, başlangıcından itibaren bütününde fedakar, mücadeleci ve başarmak azmini asla terk etmeyen tüm armatörlerimize, vefat etmiş olanların engin alâkalarına mazhar olduğum aile fertlerine, belge imkanı yaratan kurumlara, bilgi ve belge kaynaklarından hayranlık içinde yararlandığım bilhassa İngiliz ve Hollanda gemi inşa ve deniz ticareti arşivlerinin düzenleyicisi kurumlara sonsuz teşekkür ediyorum.

Tüm bu çalışmaların karar ve yönlendirme makamında yeralan Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Metin Kalkavan'ın desteğini daima yanımda hissettim.

Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Bedri İnce'nin sevecen ve daima yapıcı kişiliğiyle, kendisini dinlerken bu esere coşkuyla sahip çıkmasına tanık olmaktan derin mutluluk duyuyorum.

Türk Armatörleri Birliği Başkan Yardımcısı Erol Yücel'e, İş disiplinine hayran olduğum Tamer Kıran'a, Alev Tunç'a ve Recep Düzgit'e ayrıca teşekkürüm var. Onlar bana tüm çalışmalarım boyunca destek oldular, fikir ürettiler, ulaşmakta güçlük çektiğim adreslerle bizzat irtibat kurarak bana çok zaman kazandırdılar. Zaman zaman sohbet etmek için telefon ettiler, mesajlar gönderdiler, daima teşvik ettiler. IMEAK Deniz Ticaret Odası İdari İşler Birim Müdürü Mina Ceylan'a "İyi ki varsınız" demek istiyorum. Ayrıca İMEAK Deniz Ticaret Odası Genel Sekreteri Murat Tuncer'e, Türk Armatörleri Birliği Genel Sekreteri Hüseyin Çınar'a teşekkür ederim.

Bir ismi daha belirtmeliyim; Trabzon kökenli ne kadar eski armatör varsa, arşivlere ulaşmamda, Trabzon'da vilayetten, üniversiteye, Ticaret ve Sanayi Odası kayıtlarından, hatta Kırzâde Ailesi konusundaki araştırmalar için Trabzon'dan Of Nüfus Müdürlüğü'ne kadar giderek, yerel adresleri bulmak suretiyle, bu esere çok değerli katkılar sağlayan Yusuf Çakır'a teşekkür etmek isterim.

Bu eserin mizanpaj çalışmaları son derece sabırlı çalışmayı gerekli kılmaktaydı. Deniz Ticaret Odası'nca neşredilen önceki eserlerimde olduğu üzere, bu eserin tüm çalışmalarını birlikte üstlendiğimiz Pirintaş / Umur Basımevi'nin yıllardır tanıdığım, aynı zamanda bir denizci çocuğu olan grafiker Tannur Ayberk'e ve grafiker Nusret Çalışır'a emekleri için teşekkür ederim.

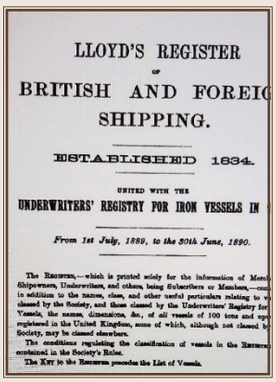
Çok değer verdiğim bir anımdan birkaç cümleyi bu satırlara aktarmayı görev sayıyorum; Semih Sohtorik'le Taksim-Elmadağ Caddesi'ndeki şirketinde defalarca sohbet etmişimdir. Zaman zaman telefon eder, sohbet için davet ederdi. En içtenlik dolu beklentilerinden biri "Türk Armatörleri Tarihi" nin yazılmasıydı. Benim "Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi" üzerinde yaptığım uzun yıllara dayalı çalışmamı bildiğinden, "Türk Armatörleri Tarihi" konusunda devam etmemi teşvik ederdi. Kısmet bu yıllara imiş!

Osman Öndeş

Lloyd’s Register ve Türk Armatörleri Birliği Arşiv Çalışmaları

Üç seneden beri devam eden belge ve arşiv çalışmalarımda birbirinden önemli kaynaklara ulaştım. İki arşiv çalışmam ilk kez Türk Armatörleri Tarihi’nin Dördüncü cildinde yer almaktadır.

Günümüze dek Türk Deniz Ticareti Tarihi adı altında yapılan bilimsel çalışmalarda benim ulaştığım kaynaklar bulunmamaktadır. Bu kaynaklardan birincisi Lloyd’s Register of Shipping sicilleridir. Çalışmalarımda 1872 yılından başlayarak 1945 yılına kadar olan tüm ciltleri taradım.



LLOYD'S REGISTER
OF
BRITISH AND FOREIG
SHIPPING.

ESTABLISHED 1834.

UNITED WITH THE
UNDERWRITERS' REGISTRY FOR IRON VESSELS IN

From 1st July, 1889, to the 30th June, 1890.

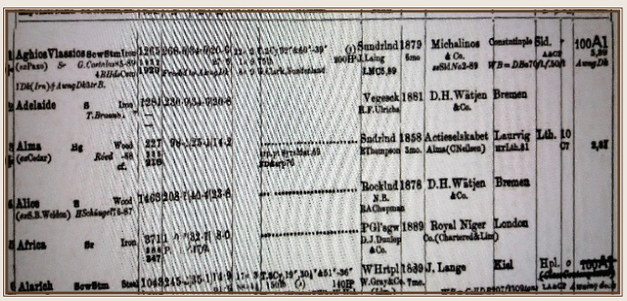
The Register,—which is printed solely for the information of Merch
Shipowners, Underwriters, and others, being Subscribers or Members,—cont
in addition to the names, class, and other useful particulars relating to v
classed by the Society, and those classed by the Underwriters' Registry for
Vessels, the names, dimensions, &c., of all vessels of 100 tons and upw
registered in the United Kingdom, some of which, although not classed by
Society, may be classed elsewhere.
The conditions regulating the classification of vessels in the Register
contained in the Society's Rules.
The KEY to the Register precedes the List of Vessels.

Lloyd’s Register of Shipping 1889-1890 Cildinin ilk sayfası

1921-1922 yılına ait Lloyd’s Register of Shipping çalışmasını C-III’de neşrettik. Sadece bu cilt 1700 sayfadır! Sayfa yapısı ve kayıtlı gemilere ait verilere bilgi vermesi açısından 1872-73 cildi 620 sayfadır ve 12,380 gemiye ait sicil kayıtları mevcuttur. Sayfa sayıları ilerleyen yıllarda artış göstermektedir. 1889 - 1890 yılına ait LR cildi 857 sayfadır ve 17,140 gemiye ait sicil kayıtları mevcuttur.

Sessizlik, sabır ve dikkat isteyen bu çalışmaların bütününde 375,000 gemi sicili taranmıştır.

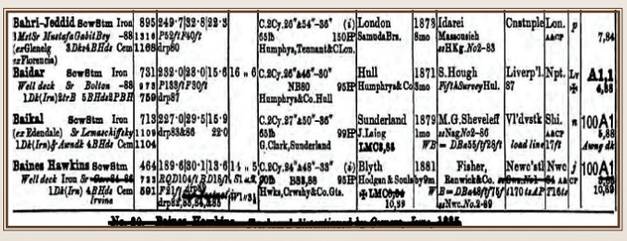
Ortaya çıkartılan bilgiler arşiv oluşturması bakımından benzersiz bir kazanım olmasına karşın, öyle sayfalarla anlatılacak bilgiler de değildir! 1872’den 1881’e kadarki ciltlerde Osmanlı İmparatorluğu bağlamında, özel bir armatörlük adı bulmak hayaldir!



Aghios Vlassios’a ait sicil kayıtlarının bulunduğu sayfa.

1889 - 1890 yılı kayıtlarında göreceli bir hareket tespit edilmiştir. Ancak sayısal olarak diğer batı ülkeleriyle kıyaslanamayacak derece cılız durumdadır ve çoğunluğu İdare-i Mahsusa’ya ait çeşitli gemilerdir. Diğerleri içinde birkaç Türk armatör adı görülse de çoğunluğu Rum, Ermeni ve Levanten armatörlerden oluşmaktadır.

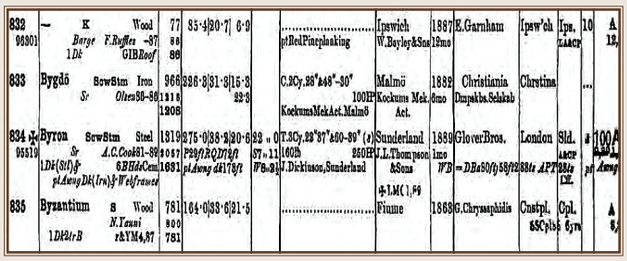
Devletin deniz ticaret faaliyetleri için verilecek ilk örnek 1843 yılında kurulan Fevaid-i Osmaniye olmuştur. Bu şirket Kadıköy - Karaköy ve Adalar’a yolcu taşımacılığı ile faaliyetlerine başlamıştır.



Bahr-i Cedîd’e ait sicil kayıtlarının bulunduğu sayfa.

1870 yılında “İdare-i Aziziye” unvanını almıştır. 1878 yılında unvanı “İdare-i Mahsusa” olarak değiştirilmiştir. 1909 yılında siyasi ve ekonomik sebeplerden gemi işletme imtiyazı bir İngiliz şirketine devredilmiştir. Ancak İngiliz şirketi yükümlülüğünü yerine getirmeyince 1910 yılında İdare-i Mahsusa’nın unvanı değiştirilerek “Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi” olmuştur.

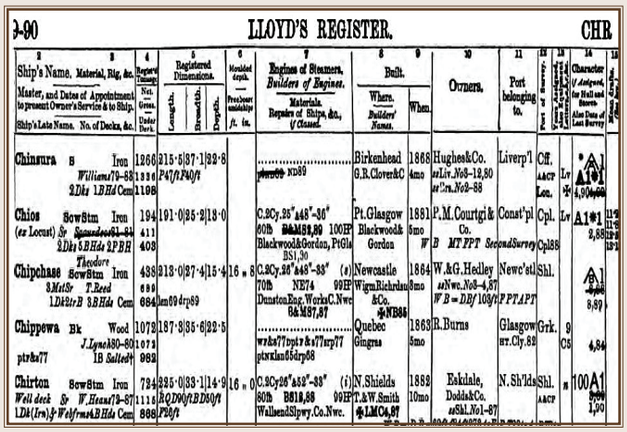
.1879 Sunderland, J.Laing inşa "Aghios Vlassios" 1932 gt. yük yolcu gemisiydi. İlk inşa adı "Pazo" olan gemi 2 genişlemeli buhar makinesiyle 200 hp. güç üretiyordu. Sicil kaydında süvarisi G.Costalris yazılıdır. Armatörü "Michalinos & Co." olup bağlama limanı İstanbul idi.



Byzentium'a ait sicil kayıtlarının bulunduğu sayfa.

Alfabetik sırayla giderek tespit ettiğim Türk (Osmanlı) armatörlerine ait bilgiler devam eden sayfalarda yer almaktadır:

.1878 Samuda Brothers/Londra inşa Bahr-ı Cedîd'in ilk adı "Florencia"idi. Satılmış ve "Glenelg" adını almış. Müteakiben İdare-i Mahsusa'ya devredilmiş ve Bahr-ı Cedîd adı verilmiş. 1310 gt. 2 genişlemeli buhar makinesi 150 hp. Güç üretmekteydi. Bağlama limanı İstanbul idi.



Chios'a ait sicil kayıtlarının bulunduğu sayfa.

. 1863 Fiume inşa 800 gt. olan "Byzentium" isimli geminin armatörü "G. Chrysasphidis". Makinesi hakkında bir bilgi yoktur. Bağlama limanı İstanbul idi.

XIX.Yüzyıl son çeyreğinde sıkça rastlanan bir Osmanlı Rum armatörü "P.M. Courtgi" dir. Kayıtlarda gemilerinin bazılarının İzmir Limanı'na, fakat çoğunun İstanbul Limanı'na kayıtlı olduğu görülür.

. Chios (Sakız) isimli 411 gt. olan gemi 1881 Pt. Glasgow Blackwood & Gordon inşa bir yük, yolcu gemisidir. Bu gemilere günümüz kavramlarına göre "Yolcu" gemisi demek çok şaşırtıcı olacaktır. O devirde gemiler iki amaçlı olarak dizayn edilmekteydiler.

Chios'un armatörü "P.M. Courtgi" dir ve bağlama limanı İstanbul'dur. Geminin ilk adı "Locust"dur, 2 genişlemeli buhar makinesi 100 hp güç üretiyordu.

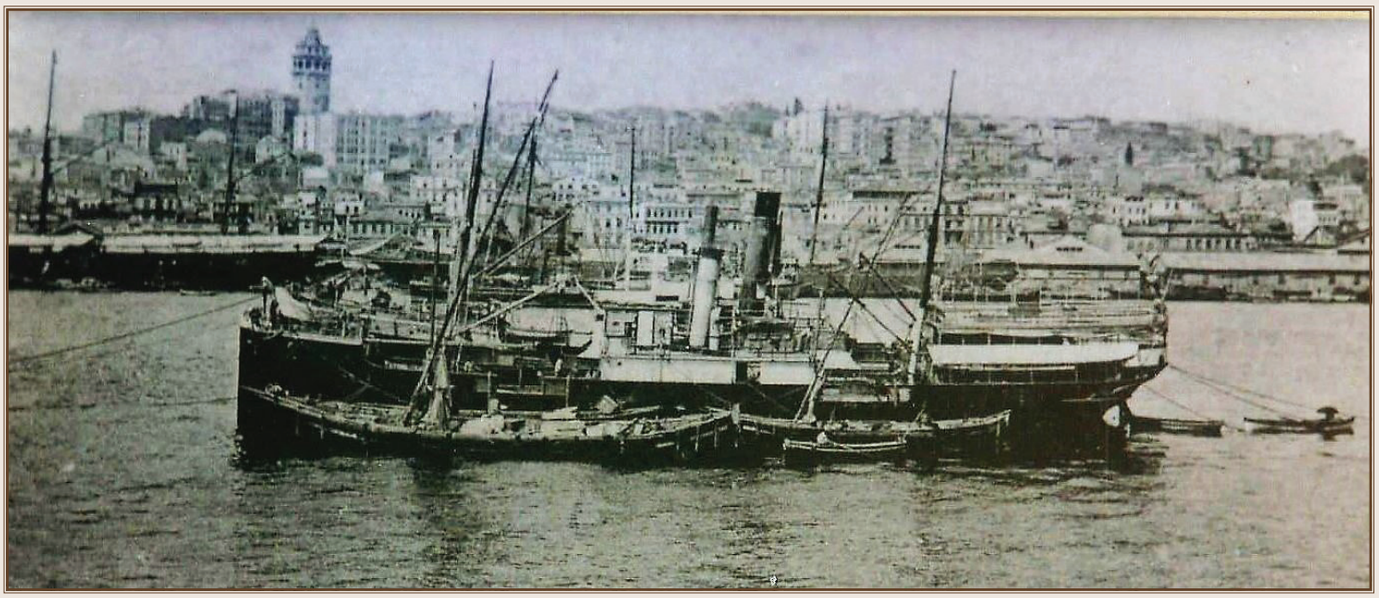
.1879 Bnlamd D.P. Repeten inşa 500 gt. olan "Daim Selâmet" in armatörü "Mustafa Bey" di.

Ahşap bir gemiydi ve başkaca bir bilgi bulunmamaktadır. Geminin adı "Diem Selamet" olarak yazılıdır.

.1887 Sunderland Shipbuilding Co. inşa "Edremid" in ilk adı çok silik olduğundan ancak ilk kısmı "Kydapisi" olarak okunmuştur. 414 gt. ve 3 genişlemeli buhar makineli idi ve 90 hp. güç üretiyordu. Armatörü İdare-i Mahsusa'ya aitti. Bağlama limanı İstanbul idi.

.1865 Glasgow R.Xapier & Sons inşa "Kriti" nin ilk adı çok silik olduğundan ancak ilk kısmı "Flare.." olarak okunmuştur. 691 gt. ve 2 genişlemeli buhar makineli idi ve 250 hp. güç üretiyordu. "Kriti" olarak sicilde yazılı olmasına karşın asıl adı " Girit" olan bu gemi İdare-i Mahsusa'ya aitti.

.1883 Glasgow A.Stephen inşa "Eleni" nin ilk adı "Iantha" idi. 423 gt. ve 2 genişlemeli buhar makinesi 65 hp. güç üretiyordu. Armatörü "P.Pantaleon" ve bağlama limanı İzmir idi.



Karaköy Koyu'nda şamandıralara bağlı ticaret gemileri .

.1870 Sestri Pnote Luigiano Caselli inşa "Hûdaverdi"nin ilk adı "Attivo" idi. 721 gt. ve ahşap bir gemiydi. Armatörü "Karamanyan Şahinoğlu ve Şurekası" idi. Sicil kaydında bir de "Ahmet Halil" adı görülmektedir. Bu isim geminin süvarisine ait olabilir ki o devirlerde gemiler süvarileriyle birlikte ilan edilmekteydiler.

.1856 gt. olan 1878 Greenock J.E.Scott inşa "Kâmil Paşa" gemisinin ilk adı "Devon" idi. 2 genişlemeli buhar makinesi 275 hp güç üretiyordu. Armatörü İdare-i Mahsusa ve bağlama limanı İstanbul idi.

.1887 Hull Earle & Co. İnşa "Kaplan" ın ilk adı "Atlantic" idi. Tek uskurlu ve pervaneli,1320 gt. ve 2 genişlemeli buhar makinesi 150 hp. güç üretiyordu. Armatörü İdare-i Mahsusa ve bağlama limanı İstanbul idi.1888'de süvarisi Tahir Bey olarak kayıtlıdır.

.Yeniden inşa tarihi 1882 olan"Mesud" un ilk adı "Hawk" idi. 2 genişlemeli buhar makinesi 45 hp. güç üretiyordu. İnşa tersanesine ait bir bilgi mevcut değildir. Bağlama limanı İstanbul ve armatörü "Osman Bey" idi. 1888'de süvarisinin Tahir Efendi olduğuna dair bir kayıt mevcuttur.

.1877 Sunderland Doxford & Sons inşa "Nicholaeff" in ilk adı "King Docema" idi. Satılmış ve "Nubia" adı verilmiştir. 333 gt. ve 2 genişlemeli buhar makinesi 54 hp. güç üretiyordu. Armatörü "M.J. Stamadiades" ve bağlama limanı İstanbul idi.

.1885 ve 1887 (32 baca numaralı römorkör) Bristol Newall & Co. İnşa olan 26,27 ve 32 baca numaralı buharlı römorkörler 39 gt. idiler. 2 genişlemeli buhar makineleri 30 hp güç üretiyordu. Armatörü İdare-i Mahsusa ve bağlama limanı İstanbul idi.

. 1871 Hartlepool Withy, Alexander & Co. inşa "Pars" 408 gt. yük yolcu gemisi idi. 2 genişlemeli ana makinesi 96 hp. güç üretiyordu. Armatörü İdare-i Mahsusa ve bağlama limanı İstanbul idi.

. 1882 P.T. Glasgow, Murdoch & Murray Co. inşa "Panarmos" 256 gt. yük yolcu gemisi idi. İlk inşa adı "Davonia" olan Panarmos'un 2 genişlemeli ana makinesi 80 hp. güç üretiyordu. Armatörü "P.M. Courtgi" ve bağlama limanı İstanbul idi.

. 1875 P.T. Greenock, R.Steele & Co. inşa " Söğütlü" 2004 gt. olan bir yat idi. İlk inşa adı "City of Santiago" idi ve satılmış "Gloucester" adını almıştır. 3 genişlemeli ana makinesi 130 hp. güç üretiyordu. Armatörü İdare-i Mahsusa ve bağlama limanı İstanbul idi. Süvarisi Hakkı Bey olarak belirtilmiştir.

. LR 1889- 1890 sicil kaydı 684 ve 685 olan iki geminin ayrı ayrı armatörü İstanbul'dan G.Chryasaphidis ve P.M. Courtgi'dir.

684 No.'lu sicil sırasında olan "Smyrna"Trieste 1866 inşa ahşap ve 495 gt. olan bir gemiydi. Sevk sistemi hakkında bir bilgi yoktur. Ancak buharlı bir gemi olduğu için bu sıralamada yeralmıştır. Sicil kaydında yer alan süvarisi Kaptan M.Manoloudis'tir. Armatörü "G.Chryasaphidis" ve bağlama limanı İstanbul idi.

684 No.'lu sicil sırasında olan "Smyrne" Paisley H.M'intyre & Co. 1879 inşa sac gövdeli ve 560 gt. olan bir gemiydi. 2 genişlemeli buhar makinesi 90 hp. güç üretiyordu. Sicil kaydında yer alan süvarisi Kaptan Campanidis, Armatörü "P.M. Courtgi" ve bağlama limanı İstanbul idi.

. 1879 P.T. Paisley H.M'intyre & Murray Co. İnşa "Trabzon" 560 gt. yük yolcu gemisi idi. İlk inşa adı "San Jose" olan Trabzon'un 2 genişlemeli ana makinesi 90 hp. güç üretiyordu. Armatörü "P.M. Courtgi" ve bağlama limanı İstanbul idi.

. 1873 P.T. Sunderland, Oswald & Co. İnşa "Türk" 1736 gt. yük yolcu gemisi idi. İlk inşa adı "Severn" [1] olan Türk'ün 2 genişlemeli ana makinesi 220 hp. güç üretiyordu. Armatörü İdare-i Mahsusa ve bağlama limanı İstanbul idi. Sicil kaydında süvarisi Mustafa Bey olarak kayıtlıdır.

. 1860 inşa"Yaprad " 336 gt. yük yolcu gemisi idi. İlk inşa adı "Hellas" olan Yeprad'ın sevk sistemi ve inşa tersanesi hakkında bilgi mevcut değildir. Armatörü "G.Sıvacıyan" (Veya Suvacıyan) ve bağlama limanı İstanbul idi.

. 1858 Spezia inşa "Yorgios Joannu" 338 gt. yük yolcu gemisi idi. Sevk sistemi hakkında bir kayıt yoktur. Armatörü "G.V. Boyacıoğlu" ve bağlama limanı İstanbul idi. Sicilde kaptanı Y.Krisco olarak kayıtlıdır.

. Lloyd's Register 1889 - 1890 sicil kaydının son sayfasında "Henüz isim konulmamış yeni inşa gemiler" sayfası vardır. Bu sayfada yandan çarklı 139 gt. ve Londra Bermuda Brothers 1889 inşa bir gemi adı yer almaktadır. Armatörü İdare-i Mahsusa (Imperial Ottoman Government yazılıdır) ve bağlama limanı İstanbul idi. Limanla ilgili "İstanbul ile Adalar arasında yolcu taşımacılığı için" açıklaması kaydedilmiştir.

Türk Armatörleri Birliği'nin (10 Ağustos 1939) kuruluşunda üye olan armatörler

1) On Mar. 12, 1879, Severn, Captain Lawson in command, was en route from Hamburg, Germany, to Southampton, U.K., with 5 passengers & a crew of 49. At midnight on Mar. 13, the vessel was in the vicinity of Dungeness, Kent, headed west. Also in the vicinity was Edinburgh, a 62 ton sailing pilot cutter out of Dover, with a crew of 8 & 12 pilots aboard. At 12:20 a.m. on Mar. 14, 1879, Severn struck Edinburgh's starboard bow at nearly a right angle. Edinburgh sank quickly. Severn launched its boats but 15 aboard Edinburgh, being 5 crew & 10 pilots, were lost. The Court determined that responsibility for the collision was shared between the vessels. However the 2nd officer of Severn, Clement J. (James) Bateman, had his licence suspended for 6 months for failing to keep a proper lookout, for failure to reduce speed etc. In 1887, sold to "Karamanyan Şahinoğlu ve Ortakları", of Istanbul, Turkey, & renamed Turc. Also advises that the vessel was sold again, in 1888, to İdare-i Mahsusa of Istanbul (Constantinople). On May 19, 1895, Turc was wrecked on Abu Madafi Reef, about 40 miles N. of Jeddah in the Red Sea - at 22.03N/38.45E. Source: Sunderland Built Ships.

10 Ağustos 1939 günü yaptı ve ilk kez üye kaydı bu toplantı sırasında gerçekleştirildi.

Fotoğrafta görülen Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 tarihli ilk Aza Kayıt Defteri'dir.

1960 yılına kadar olan Karar Defteri/Defterleri bulunamamıştır!

10 Ağustos 1939 tarihindeki ilk gün resmen kaydını yaptıran armatör sayısı 33 olmuş, 1941 yılına kadar bu sayı 41'e yükselmiştir.

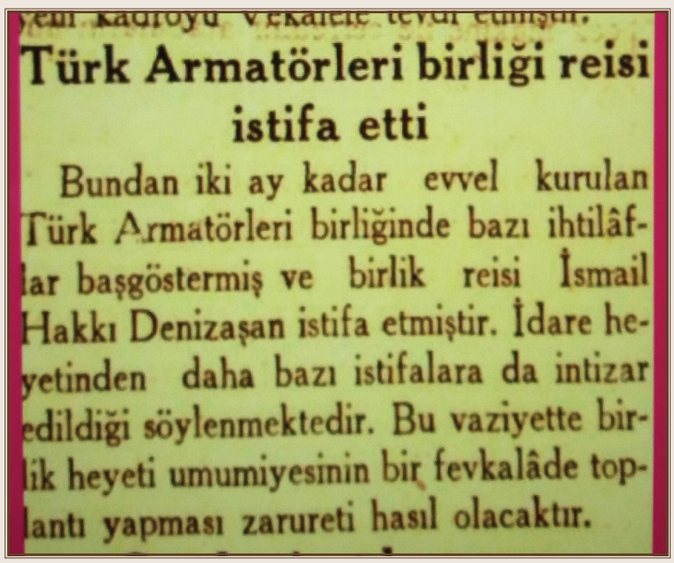
1966 yılına kadar olan sıralamada Aza Kayıt Defteri'nde kayıtlı üye sayısı 199 olmasına karşın, listelenmiş üye sayısı 146'da kaldığı görülmektedir..

Yaptığım çalışmalar üye sayısının 199'dan da fazla olduğunu ortaya çıkartmıştır.

Aza Kayıt Defteri'nde yer almayan bir kısım armatörler ise büyük olasılıkla Türk Armatörleri Birliği'ne üye olmamışlardır. Bu durumun günümüzde giderilmeye çalışıldığı bilinmektedir.

Aza Kayıt Defteri sayesinde üyelerin büyük çoğunluğunun vesikalık fotoğraf tarzında da olsa fotoğraflarına, şirket ve ev adreslerine kadar bilgilere ulaşabildim. Bazı üyelerin fotoğraflarının Aza Kayıt Defteri sayfalarından başka gerekçelerle alınmasından dolayı yerinin boş kaldığı veya fotoğraf temin edilemediği anlaşılmaktadır. Bu nedenle bazı üyelerin sayfalarında fotoğraf bulunmamaktadır.

Yine Aza Kayıt Defteri'ndeki bilgilerden yararlanarak başka kaynaklara yönelme imkanını buldum. Ancak, Aza Kayıt Defteri'nde bazı üyelere ait baba adı, doğum tarihi ve yeri, sahibi olduğu gemi veya gemiler, yazıhane ve ev adresi, Birlik'teki üye olarak aldığı görevler, üyelik fotoğrafı gibi çok basit bilgilerin dahi ihmal edildiği görülecektir.



Türk Armatörleri birliği reisi istifa etti

Bundan iki ay kadar evvel kurulan Türk Armatörleri birliğinde bazı ihtilâflar başgöstermiş ve birlik reisi İsmail Hakkı Denizaşan istifa etmiştir. İdare heyetinden daha bazı istifalara da intizar edildiği söylenmektedir. Bu vaziyette birlik heyeti umumiyesinin bir fevkalâde toplantı yapması zarureti hasıl olacaktır.

Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'ndan iki ay geçmeden ilk Yönetim Kurulu Başkanı İsmail Hakkı Denizaşan ve yönetim kurulu üyeleri istifa etmişlerdi.
Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi.

Bu noktadan itibaren yeniden aylar sürecek çok sabırlı, dikkatli bir çalışma dönemi başladı.

Müteakip sayfalarda neşredilmiş önceki ciltlerde yer alan birçok armatöre ait yeni bilgilerle karşılaşacaksınız. Bunun nedeni, ilerleyen zaman sürecinde sadece iz sürmek suretiyle, hatta aklı hayale gelmeyecek adreslerde Türk armatörlerine, ailelerine ait bilgilere, fotoğraflara ulaşmış olmamdır.

Aza Kayıt Defteri'ne karşılık 1939 - 1965 yıllarını kapsayan ilk Karar Defteri veya defterleri mevcut değildir. Bu nedenle sadece gazete arşivlerinden yararlanarak Türk Armatörleri Birliği'ne ait gelişmeleri ve seçim sonuçlarını tespit etmek mümkün olabilmiştir.

. Abdi Vehbi Dural 16 Şubat 1940 tarihinde Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı seçiliyor;

Türk Armatörleri Birliği'nin ilk Genel Kurul toplantısından iki ay sonra, ilk yönetim

Kurulu Başkanı olan Mütercimzâde İsmail Hakkı Denizaşan'la birlikte hemen tüm Yönetim Kurulu üyeleri istifa etmiştir.

İsmail Hakkı Denizaşan'ın istifa nedeni hızla gelişmekte olan rahatsızlığı olmuştur. Diğer Yönetim Kurulu Üyeleri de yeni bir seçim yapılması amacıyla görevlerinden ayrılmışlardır.

Türk Armatörleri Birliği 2 Şubat 1940 tarihinde Genel Kurul Toplantısı ile yeni yönetim kurulu seçimlerini gerçekleştirmiştir. Seçim sonuçları ve görev taksimi 16 Şubat 1940 günkü iki gazetede yayınlanmıştır.

Bu duyuruya göre yönetim kurulu şöyle teşkil olunmuştur:

Yönetim Kurulu Başkanı: Abdi Vehbi Dural
Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Rıza Sadıkoğlu
Murakıb: Lütfü Yelkenci
Katip: Vehbi Aldıkaçtı
Asil ve Yedek Üyeler: Adnan Barsilay, Muzaffer Pehlivan, Ali Sohtorik, Ahmet Behçet Müezzinoğlu, Ferid İnal, Faik Zeren, Şevket Manioğlu, Halim Selimoğlu, İsmail Kalkavan



Fotoğraf- Türk Armatörleri Birliği'nin ilk genel Merkezinin bulunduğu Kefelizâde Hüseyin Han.

. Türk Armatörleri Birliği'nin ilk üyesi Abdi Vehbi Dural'dır.
10 Ağustos 1939 tarihinde ilk kayıt yaptıran armatör olmuştur.
1300 - 1884 Selanik doğumluydu. Babası Duralzâde Vehbi Bey'dir.
14 Şubat 1940 günü yapılan Umumi Heyet toplantısında Yönetim Kurulu Başkanı seçildi.
30 Temmuz 1942 de 28 Temmuz 1944 tarihleri arasında yönetim kurulu üyeliklerinde bulunmuştur. 16 Ağustos 1946 tarihinde yapılan seçimde yönetim kuruluna seçilmediğinden görevi sona erdiyse de, 28 Temmuz 1947'de yeniden yönetim kuruluna seçildi.
"Sevim" gemisinin armatörü idi. 1 Kasım 1949 tarihinde vefat etti.
(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II, Abdi Vehbi Dural)

. Mehmet Bülent Sirmen
Armatör Mehmet Bülent Sirmen, Abdi Vehbi Dural'ın damadıydı. Türk Armatörleri Birliği'nde üyeliğine dair bir kayıt mevcut değildir.
Annesi Rukiye Sirmen, babası Hasan Hüsnü Sirmen'di. Eşi Sevim Sirmen, kızı Handan Sirmen'di. 25 Mayıs 1958'de vefat etti. Cenazesi 30 Mayıs 1958 günü öğle namazını müteakiben Şişli Camii'nden alınarak Zincirlikuyu Asrî mezarlığında defnedildi.

. Müezzinzâde Ahmet Behçet (Dürer)
Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 2.ci üye olarak kaydedilmiştir.

1299 - 1883 İstanbul doğumluydu. Sahibi olduğu gemi "Sümer" vapuruydu.

15 Ocak 1949 günü vefat etti.



Adnan Barsilay (Barzilay)

. Adnan Barsilay (Barzilay)

İsak oğlu 1297 -1881 İstanbul doğumlu Adnan Barsilay Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk genel kurul toplantısında 3.cü kurucu üye olarak kaydedilmiş ve yönetim kurulu üyesi seçilmiştir. Bu karar 14 Ağustos 1939 tarihinde yapılan toplantıda onaylanmıştır.

Türk Armatörleri Birliği'ne üye olduğu süreçte "Doğan", "İkbal", " Refah", "Şule", "Necat", "Sebat", "Pek" isimli gemilerin armatörü bulunuyordu. Sahibi olduğu gemiler nedeniyle, en büyük tonaja sahip armatör durumundaydı.

14 Şubat 1940 ve 31 Temmuz 1940 çalışma dönemlerinde yönetim kurulu üyesi olarak görev yapmıştır. 21 Temmuz 1944 tarihine kadar yönetim kurulu üyesi olarak göreve devam etmiştir.

Ev adresi; Ayaspaşa Caddesi, Tüten apt. No. 28 D.5 Taksim ve Telefonu: 83719 idi. Galata, Kara Mustafa Paşa Caddesi, Hovagimyan Han (Sönmez Denizcilik Han) K.2 Karaköy idi.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II ve C-III Barzilay ve Benjamen)

. Ali Bayrı

Türk Armatörleri Birliği kuruluş safhasında bazı motor sahibi armatörleri de üye kaydetmiştir. Bu armatörlerden biri Amasya motorunun sahibi Ali Bayrı'dır.

Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk genel kurul toplantısında dördüncü üye olarak kaydedilmiştir.

1308 - 1892 Rize doğumluydu. Babası Osman Bayrı idi.

Şirket adresi Genç Rıza Kahvehanesi idi. Ev adresi Çubuklu, İskele Caddesi No.15'deki kendi eviydi.

Aidatları ödemediğinden ilişkisi kesilmiş, bir süre sonra aidatlarını ödemeye başladığından tekrar Türk Armatörleri Birliği'ne üye kaydedilmişse de, 1946'da ayni nedenden dolayı ilişkisi kesilmiştir. 26 Haziran 1955 tarihinde İstanbul'da vefat etmiştir.

"Akar" motorunun armatörü Faik Üster de ayni tip üyeler arasında yer almaktadır. Babası Mehmet Faik Efendi idi. Türk Armatörleri Birliği'nin ilk toplantısının yapıldığı 10 Ağustos 1939 tarihinde kaydını yaptıran yedinci armatör olmuşsa da aidatını ödemediğinden 29 Temmuz 1940 tarihli kararla üyelik ilişkisi iptal edilmiştir.

. Arslan Sadıkoğlu

Arslan Sadıkoğlu oğlu Arslan Sadıkoğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk genel kurul toplantısında 5.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Üyeliğe müracaatı safhasında "Sakarya" ve "Galatasaray" vapurlarının armatörü idi.

Yazıhane adresi; Galata, Muradiye Han K.1 Karaköy idi.

Ev adresi; Serencebey Yokuşu No.12 Beşiktaş idi.

Aidat borçlarını ödemediğinden dolayı 1 Eylül 1949 tarihli kararla üyelik ilişkisi kesilmiştir.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III, Sadıkoğlu)

. Hasan Basri Tumanbay
Türk Armatörleri Birliği'nin ilk toplantısının yapıldığı 10 Ağustos 1939 tarihinde kaydı yaptıran 6.cı armatör olmuştur.

28 Temmuz 1944 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda yönetim kuruluna seçilmiş ve 1949 yılına kadar yönetim kurulunda muhtelif görevler almıştır.

Babası Beşiktaş'lı Hacı Hüseyin Efendi idi. Uzun zamandan beri devam eden hastalıktan kurtulamayarak 22 Mayıs 1950 günü vefat etti.



Hasan Basri Tumanbay

"Ilgaz" gemisinin armatörü ve kaptanıydı. Yazıhanesi; Galata, Eski Gümrük Sokak Ada Han K.2 ve Telefonu: 43509 idi.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III, Tumanbay)

. Faik Üster
Türk Armatörleri Birliği'nin ilk toplantısının yapıldığı 10 Ağustos 1939 tarihinde kaydı yaptıran 7.ci armatör olmuştur.

Üyelik kaydı yapıldığında "Akar" motorunun armatörü idi.

Aidat borcunu ödemediğinden 29 Temmuz 1940 tarihi itibarıyla üyelik kaydı iptal edilmiştir.

Üster Deniz Taşıt Evi A.Faik Üster firmasının sahibiydi. Sovyetler Birliği'yle bağlantılı ithalat ve ihracat yapan Köstence, Poti, Batım ve Novorossky gibi limanlara için motör ve gemi kiralaması yapmaktaydılar.

Firmanın adresi Ada Han No.2/1 Galata /Karaköy , Tel:442341- Ev:480881 idi.

. Faik Zeren
Türk Armatörleri Birliği'nin ilk toplantısının yapıldığı 10 Ağustos 1939 tarihinde kaydı yaptıran 8.ci armatör olmuştur.

18 Ağustos 1948 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda yönetim kurulu yedek üyeliğine seçilmiş ve 1949 yılına kadar yönetim kurulunda yedek üye olarak muhtelif görevler almıştır.

Babası Karadeniz Ereğlisi'nden Nadir Efendi idi.

Üyelik kaydı yapıldığında " Şark" vapuru ile "Doğu" motorunun armatörü idi.

Yazıhanesi; Galata, Kara Mustafa Paşa sokak Mesruriye Han K.3, Telefonu: 44509 idi.



Ferit İnal

Maçka'da Kâğıthane Caddesi 73 No'lu evde oturuyordu. Ev telefonu 81022 idi.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-IV, Faik Zeren)

. Fehmi Sadıkoğlu

Türk Armatörleri Birliği'nin ilk toplantısının yapıldığı 10 Ağustos 1939 tarihinde kaydı yaptıran 9.cu armatör olmuştur.

Arslan Sadıkoğlu'nun oğluydu. Birliğe katıldığı süreçte "Adana" ve "Kaplan" isimli gemilerin armatörü bulunuyordu.

Yazıhanesi; Galata, Muradiye Han K.4, 27 ve 28 No'lu odalardı. Telefon numarası: 49438 idi. 18 Ocak 1943 tarihinde vefat etti.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III, Fehmi Sadıkoğlu)

. Ferit İnal

Cemal oğlu 1311 - 1895 İstanbul doğumlu Ferit İnal Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 10.cu üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "İnal" isimli geminin armatörü bulunuyordu.



Fuat Akbaş

30 Ekim 1939 tarihinde yapılan ikinci toplantıda yönetim kurulu üyesi seçilmiştir.

Şirket adresi Galata, Marmara Han K.1 idi. Ev adresi Beyoğlu, İman Sokak No.20 idi.

(Bkz- Türk Armatörleri Tarihi- C-II Paşabahçeli Mustafa Cemal İnal ve oğlu Ahmet Ferit İnal)

. Fuat Akbaş

Recep oğlu 1311 - 1895 Trabzon doğumlu Fuat Akbaş Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 11.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Trabzon" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

1947 – 1949 çalışma dönemlerinde Yönetim Kurulu yedek üyesi olarak görev yapmıştır. Şirket ve Ev adresi kaydı mevcut değildir.

. Mütercimzâde İsmail Hakkı Denizaşan

Yusuf Bahri oğlu 1311 - 1895 İstanbul doğumlu Mütercimzâde İsmail Hakkı Denizaşan Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 12.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Antares" isimli tanker (Gaz gemisi yazılıdır) armatörü bulunuyordu.

10 Ekim 1939 tarihinde yapılan ilk toplantıda yönetim kurulu üyesi seçilmiştir.

Türk Armatörleri Birliği'nin ilk yönetim kurulu başkanıdır. Bu göreve 14 Ağustos 1939 tarihinde başlamıştır. Ancak 11 Ekim 1939 tarihli dilekçesiyle bu görevinden istifa etmiştir.

İstifa nedeni sağlık durumunun bozulmasıyla ilgiliydi. Nitekim mahcur olması nedeniyle Beyoğlu I.ci Hukuk Mahkemesi kararıyla sahibi olduğu "Antares" isimli tanker satışı yapılmıştır. Müteakiben üyelik ilişkisi sona ermiştir. Karar tarihi 10 Mart 1944'dür

Şirket adresi Galata, Kefeli Han No.10 idi. Ev adresi Taksim, Yanna Palas No.5 idi.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III, Hakkı Denizaşan)

. Hamdi Selimoğlu
Salih oğlu 1309 - 1893 Rize doğumlu Hamdi Selimoğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 13.cü üye olarak kaydedilmiştir ve yönetim kurulu üyesi seçilmiştir.

Kurucu üye ve yönetim kurulu üyesi olan Hüseyin Tavil'in istifası nedeniyle 10 Mart 1944 günkü kararla yeniden Yönetim Kurulu üyesi seçilmiştir.

2 Ağustos 1945 tarihinde yapılan genel kurul toplantısında Başkan Vekili seçilmiş ve Ali Sohtorik'in ayrılmasıyla 9 Haziran 1947 gün ve 367 Sayılı kararla kuruluşundan itibaren üçüncü Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı olmuştur.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II, Hamdi Selimoğlu)

. Hasan Mete
1305 - 1889 Rize doğumlu Hüseyin oğlu Hasan Mete Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 14.cü üye olarak kaydedilmiştir.

Aidat borçlarını ödemede gösterdiği ilgisizlik nedeniyle 17 Temmuz 1946 günkü kararla Birlik'le ilişkisi kesilmiştir.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II, Hasan Mete)

. Hüseyin Avni Sohtorik
Cafer oğlu 1303 - 1887 Rize doğumlu Hüseyin Avni Sohtorik Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 15.ci üye olarak kaydedilmiştir ve yönetim kurulu üyesi seçilmiştir. Ancak 28 Ekim 1939 günkü dilekçesiyle Birlik'ten istifa etmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Altay" ve "İstikbal" isimli gemilerin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Galata, Kara mustafa Paşa Cad. Liman Bahçe Han K.2 ve Telefonu: 49299 idi. Ev adresi; Kıztaşı Kâmil Paşa sokak No.15 Fatih idi.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-IV ve C- V Hüseyin Avni Sohtorik)

. Hüseyin Tavil (Taviloğlu)
Tavilzâde Mahmud oğlu 1298 -1882 İstanbul doğumlu Hüseyin Tavil Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 16.cı üye olarak



Hayik Keleşyan

kaydedilmiştir ve yönetim kurulu üyesi seçilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Tavil" ve "Kurtuluş" isimli gemilerin armatörü bulunuyordu.

Ancak 28 Ekim 1939 tarihli istifa dilekçesiyle yönetim kurulu üyeliğinden ayrılmıştır.

31 Temmuz 1940 tarihli Genel Kurul Toplantısı'nda yeniden yönetim kurulu üyesi seçilmiş ve Yönetim Kurulu Başkan Vekili olmuştur (Karar 2 Ağustos 1940).

3 Mart 1994 tarihli dilekçesiyle sağlık sorunlarını belirterek görevlerinden ayrılmıştır. (Karar 10 Mart 1944). 3 Kasım 1957 tarihinde vefat etmiştir.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III, Tavilzâde)

. Hayik Keleşyan

Karabet oğlu 1307 -1891 İstanbul doğumlu Hayik Keleşyan Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 17.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Emek" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Galata, Rıhtım Caddesi No.37 Karaköy. Ev adresi; Pangaltı, Belvü Apt. No.1 idi.



Türk Armatörleri Birliğinden:

Nizamnamemiz gereğince 31 Temmuz 1950 günü Birliğimizde yapılan yıllık genel kurul oturumunda seçilen yönetim kurulu üyelerile azalarında yapılıkları iş bölümü şekli ve denetçi aşağıda yazılmıştır. Bilgi için ilgililere saygım efendim.

Başkan	:	İbrahim Kalkavan
Başkan vekili	:	Vehbi Aldıkaçtı
Muhasib	:	Ahmet Kalaycıoğlu
Kâtib	:	Şevket Manioğlu
Üye	:	Hamdi Selimoğlu
Üye	:	Ali Sohtorik
Üye	:	Saat Sadıkoğlu

Fotoğraf: Türk Armatörleri Birliği'nin 31 Temmuz 1950 tarihli Genel Kurul seçimleri sonucunun gazetelerde yer alan sonuçları. Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi.

. İbrahim Kalkavan

Rize eşrafından Rıza oğlu 1301 -1885 doğumlu İbrahim Kalkavan Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 18.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Yazıhane adresi; Galata, Kefeli Hüseyin Han K.1 idi.

"Nazım" vapurunun hissedarlarındandı. Yönetim Kurulu üyesi Muzaffer Pehlivan'ın istifası nedeniyle 29 Eylül 1942 tarihli kararla Yönetim Kurulu üyesi seçilmiştir. 18 Ağustos 1948 gün ve 402 No.'lu kararla Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı seçilmiştir.

1950 çalışma döneminde de yönetim kurulu başkanı olarak görev üstlenmiştir.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III, İbrahim Kalkavan)

. İsmail Kalkavan

1312 -1896 Rize doğumlu Rıza oğlu İsmail Kalkavan Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 19.cu üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Vatan", "Mete", "Üsküdar", "Kalkavan" isimli gemilerin armatörü bulunuyordu.

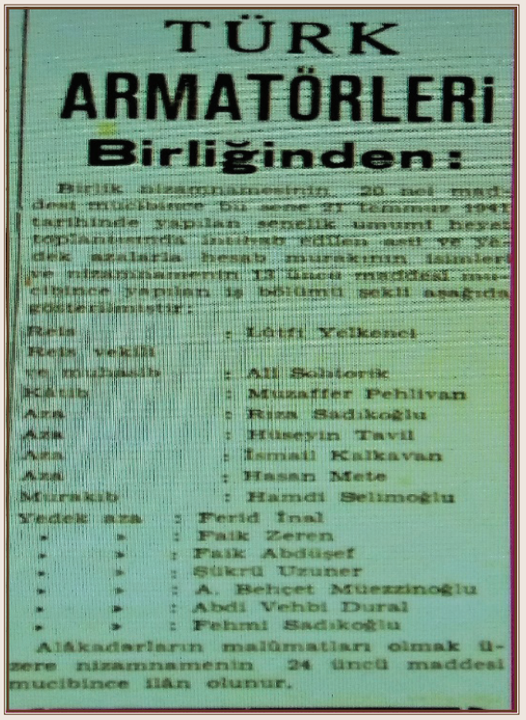
Yazıhane adresi; Galata, Rıhtım Caddesi Kefeli Hüseyin Han K.1 Karaköy. idi.

3 Eylül 1941 gün ve 107 No.'lu kararla Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı seçilmiştir.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III, İsmail Kalkavan)

. Kadir Hantal

Tayyar oğlu 1310 -1894 Rize doğumlu Kadir Hantal Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk genel kurul toplantısında 20.ci üye olarak kaydedilmiştir.



TÜRK
ARMATÖRLERİ
Birliğinden:

Birlik nizamnamesinin 20 nci maddesi mucibince bu sene 21 temmuz 1941 tarihinde yapılan senelik umumi heyet toplantısında intihab edilen asil ve yedek azalarla hesab murakıbının isimleri ve nizamnamenin 13 üncü maddesi mucibince yapılan iş bölümü şekli aşağıda gösterilmiştir:

Reis	: Lütfi Yelkenci
Reis vekili ve muhasib	: Ali Sohtorik
Kâtib	: Muzaffer Pehlivan
Aza	: Rıza Sadıkoğlu
Aza	: Hüseyin Tavil
Aza	: İsmail Kalkavan
Aza	: Hasan Mete
Murakıb	: Hamdi Selimoğlu
Yedek aza	: Ferid İnal
» »	: Faik Zeren
» »	: Faik Abdüşef
» »	: Şükrü Uzuner
» »	: A. Behçet Müezzinoğlu
» »	: Abdi Vehbi Dural
» »	: Fehmi Sadıkoğlu

Alâkadarların malûmatları olmak üzere nizamnamenin 24 üncü maddesi mucibince ilân olunur.

Birliğe katıldığı süreçte "Burhaniye" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Bahçekapı Anadolu Han No.3 K.2 Eminönü idi.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II, Kadir Hantal)

. Lütfi Yelkenci

1307 -1891 Samsun doğumlu Şükrü oğlu Kadir Hantal Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 21.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Tan" ve "Yelkenci" isimli gemilerin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Yelkenci Han K.1 Sirkeci ve telefonu; 21515 idi. Ev adresi; Kâğıthane Caddesi No.104 Maçka ve Telefonu 87046 idi.

14 Ağustos 1939 günkü toplantıda Muhasip üye seçilmişse de bu kararı kabul etmeyerek istifa etmiştir. 31 Temmuz 1940 tarihinde yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda yönetim kurulu üyesi ve 21 Temmuz 1941 tarihli Genel Kurul Toplantısı'nda Yönetim Kurulu Başkanı seçilmiştir. (Karar No. 101 ve Tarih: 24 Temmuz 1941).

21 Temmuz 1941 tarihli Genel Kurul Toplantısı'nda seçilen asil ve yedek üyelerle denetçinin isimleri nizamnamenin 13.cü Maddesi uyarınca iş bölümü yapılarak şöyle teşkil olunmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı: Lütfü Yelkenci

Yönetim Kurulu Başkanı Yardımcısı ve Muhasib: Ali Sohtorik

Kâtib: Muzaffer Pehlivan

Üye: Rıza Sadıkoğlu

Üye:Hüseyin Tavilzâde (Aza defterinde "Tavil" yazılıdır.)

Üye:İsmail Kalkavan

Üye:Hasan Mete

Denetçi: Hamdi Selimoğlu

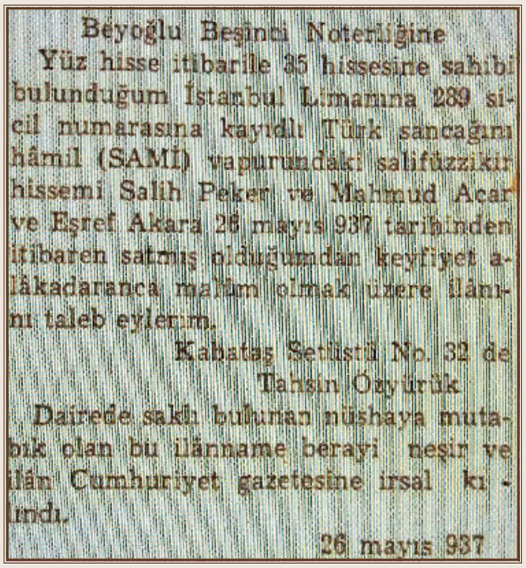
Yedek Üyeler: Ferit İnal, Faik Zeren, Faik Abdüşef, Şükrü Uzuner, A.Behçet Müezzinoğlu, Abdi Vehbi Dural, Fehmi Sadıkoğlu.

Lütfi Yelkenci bu karardan bir ay kadar sonra 28 Ağustos 1941'de verdiği istifa dilekçesiyle Yönetim Kurulu'ndan ayrılmıştır.

1 Kasım 1957 günü vefat etmiştir.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-I ve C-II Lütfü Yelkenci)

. Mahmut Acar


Beyoğlu Beşinci Noterliğine
Yüz hisse itibarile 35 hissesine sahibi bulunduğum İstanbul Limanına 289 sicil numarasına kayıdlı Türk sancağını hâmil (SAMİ) vapurundaki salifüzzikir hissemi Salih Peker ve Mahmud Acar ve Eşref Akara 26 mayıs 937 tarihinden itibaren satmış olduğumdan keyfiyet alâkadaranca malûm olmak üzere ilânını taleb eylerim.
Kabataş Setüstü No. 32 de
Tahsin Özyürük
Dairede saklı bulunan nüshaya mutabık olan bu ilânname berayi neşir ve ilân Cumhuriyet gazetesine irsal kı - lındı.
26 mayıs 937

Sami isimli vapurun Mahmud Acar, Salih Peker ve Eşref Akar'a satıldığına dair Beyoğlu Beşinci Noteri'ne verilmiş ilam. Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi

Mehmet oğlu 1318 -1902 İnebolu doğumlu Mahmud Acar Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 22.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Cide" isimli geminin (Gemi veya ahşap motor olduğuna dair bir açıklama mevcut değildir) armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Atatürk Caddesi No.129 Şehzadebaşı idi.

Yazıhanesi Kabataş Setüstü No.32'de olan Armatörler Tahsin Özyürük İstanbul Limanı'na 289 sicil Numarasıyla kayıtlı Türk bayrağındaki "Sami" vapurunun uhdesinde bulunan yüzde 35 hissesini Salih Peker, Mahmud Acar ve Eşref Akar'a 26 Mayıs 1937 tarihinden itibaren sattığını 26 Mayıs 1937 tarihinde Beyoğlu Noterliğine verdiği ilan ile duyurmuştur.

Armatörlerimizi yakından ilgilendiren Kabotaj Yasası'nın CHP Kurultay kararlarına uyularak bir an önce düzeltilmesi, 1000 dwt.'dan büyük gemilerle dış sulara yapılan seferlerde elde edilecek Sterling cinsi dövizlerin de Türk lirasına çevrilmesine müsaade edilmesi ve vapurların mer'i geçerli navlun tarifesinin uygulanmasında görülen bazı aksaklıkların giderilmesi için Türk Armatörleri Birliği tarafından Ankara'ya gönderilmiş olan Türk Armatörleri Birliği Umum Kâtibi (Genel Sekreteri) olan Mahmud Acar ile armatör Mustafa Umman 30 Ekim 1948 günü Ankara'da İstanbul'a dönerek çalışmalarına Bayram'dan sonra devam edeceklerini açıklamışlardır.

. Mehmet Kazancı

Samsun eşrafından Süleyman oğlu 1307 -1891 Samsun doğumlu Mehmet Kazancı Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 23.cü üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte sahibi olduğu gemi veya gemilere ait bir açıklama mevcut değildir.

Birlikte 28 Temmuz 1947 süresi dahil yönetim kurulu üyesi görevlerinde bulunmuştur.

Yazıhane adresi; Kara Mustafa Paşa Sokak, İktisat Han. K.5 Galata idi.

. Mehmet Tahsin Cerrahoğlu

Cerrahzâde Eşref oğlu 1307 -1891 Karadeniz Ereğlisi doğumlu Mehmet Tahsin Cerrahoğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 24.cü üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte sahibi olduğu gemi "Hacı Eşref" gemisi idi.

Yazıhane adresi; Kara Mustafa Paşa Sokak, Bosfor Han. No. 8 - 9 Galata idi.

Sahibi olduğu "Hacı Eşref" isimli gemiyi Nazım Miskavi'ye sattığından 14 Nisan 1941'de Birlik'ten ayrılmıştır.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II ve C-IV İrfan Cerrahoğlu)

. Muharrem Tavil

Tavilzâde Mahmud oğlu 1307 -1891 Samsun doğumlu Muharrem Tavil (Taviloğlu) Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 25.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Yazıhane adresi; Yemiş, Zindan Han Karşısı No.58 idi.

1947 yılı aidatını ödemediğinden Birlik üyeliği Temmuz 1947'de iptal edilmiştir.

14 Nisan 1954'de vefat etmiştir.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C- II ve C-III, Taviloğlu)

. Nazım Sadıkoğlu

Sadıkzâde Arslan oğlu 1307 -1891 Samsun doğumlu Nazım Sadıkoğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 26.cı üyesi olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Suat" ve "Früzan" isimli gemilerin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Yemiş, Zindan Han Karşısı No.58 idi.

16 Eylül 1944 tarihinde vefat ettiğinden Birlik üyeliği sona ermiştir.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-IV, Sadıkoğlu)

. Pertev Benjenk

1297 -1881 İstanbul doğumlu Avram oğlu Pertev Benjenk Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 27.ci üye olarak kaydedilmiştir. Adnan Barsilay'in (Barzilay) ortağı idi.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III,Adnan Barzilay-Pertev Benjamen)



Pertev Benjenk

. Reşit Eskin

Dursun oğlu 1307 -1891 Samsun doğumlu Reşit Eskin Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 28.ci üye olarak kaydedilmiştir. Birliğe katıldığı süreçte sahibi olduğu gemi "Reşit - Florya" gemisi idi. Yazıhane adresi; Kara Mustafa Paşa Sokak, Bosfor Han. No. 8 - 9 Galata idi.

Yakın akrabası Siranüs Garsiyan idi. 4 Ocak 1948 tarihinde vefat etmiştir.

Sahibi olduğu"Reşit - Florya" isimli gemiyi Zonguldak Vapurculuk ve Kömürcülük Türk Ltd. Şti.'ye sattığından Ekim 1939 tarihinde Birlik'ten ayrılmıştır.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II, Reşit Eskin)

. Rıza Kalkavan
1284 -1868 Rize doğumlu Kalkavanzâde İbrahim oğlu Rıza Kalkavan Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 29.cu üye olarak kaydedilmiş ve Yönetim Kurulu Üyesi seçilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Mete", "Kalkavan", "Üsküdar" ve "Vatan" isimli gemilerin armatörü bulunuyordu.

28 Aralık 1949 Tarih ve 10 No.lu kararla Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı seçilmiştir.

Vefatı nedeniyle Birlik üyeliği sona ermiştir.

Yazıhane adresi; Rıhtım Caddesi Kefeli Hüseyin Han K.1 Galata/Karaköy idi.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-IV, Kalkavan)

. Rıza Sadıkoğlu
Sadıkzâde Hüseyin oğlu 1313 -1897 Rize doğumlu Rıza Sadıkoğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 30.cu üye olarak kaydedilmiş ve Yönetim Kurulu Üyesi seçilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Şadan" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

16 Şubat 1941 Tarih ve 14 No.lu kararla Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı seçilmiştir. Yapılan yeni seçimde Başkan Vekili olmuştur. (Karar No. 150 ve Tarih: 3 Ağustos 1942)

Aidat borçlarını ödemediğinden 341 No.'lu karar ve 17 Temmuz 1946 tarihi itibarıyla birlik üyeliği sona ermiştir.

Yazıhane adresi; Rıhtım Caddesi Muradiye Han K.3 Galata/Karaköy idi.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III, Sadıkoğlu)

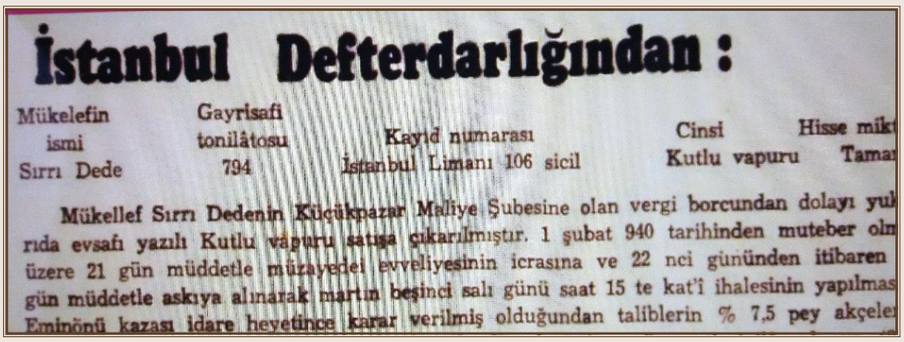
. Sırrı Dede
Şükrü oğlu 1313 -1897 Rize doğumlu Sırrı Dede Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 31.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Kutlu" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Aidat borçlarını ödemediğinden 46 No.'lu karar ve 29 Nisan 1940 tarihi itibarıyla birlik üyeliği sona ermiştir.

İstanbul Defterdarlığı 15 Haziran 1938'de gazetelere verdiği ilanla borçlarından dolayı Kutlu vapurunun satışı yapılacağını duyurmasına rağmen alıcı çıkmadığından 17 Aralık 1940 günkü tarihle Cumhuriyet ve Akşam Gazetesi'ne verdiği ilanla İstanbul Limanı'na 106 Sicil Numarasıyla kayıtlı Gayrisafi Tonilatosu 794 olan "Kutlu" vapurunun tüm hisselerini

Küçükpazar Defterdarlığı'na olan borçlarından dolayı yeniden satışa çıkardığını duyurmuştur. Bu ilan ile 1 Şubat 1940 tarihinden itibaren 21 gün müddetle ilk müzayedenin yapılacağı, 22.ci günden itibaren on gün müddetle askıya alınarak 5 Mart günü Saat 15.00'da kat'i ihalesinin yapılacağı bildirilmektedir.



İstanbul Defterdarlığından :

Mükelefin ismi	Gayrisafi tonilâtosu	Kayıd numarası	Cinsi	Hisse mikt
Sırrı Dede	794	İstanbul Limanı 106 sicil	Kutlu vapuru	Tamar

Mükellef Sırrı Dedenin Küçükpazar Maliye Şubesine olan vergi borcundan dolayı yul rıda evsafı yazılı Kutlu vapuru satışa çıkarılmıştır. 1 şubat 940 tarihinden muteber oln üzere 21 gün müddetle müzayedei evveliyesinin icrasına ve 22 nci gününden itibaren gün müddetle askıya alınarak martın beşinci salı günü saat 15 te kat'i ihalesinin yapılmas Eminönü kazası idare heyetince karar verilmiş olduğundan taliblerin % 7,5 pey akçele

Türk Armatörleri Birliği'nin kurucu üyelerinden olan Sırrı Dede sahibi olduğu "Kutlu" isimli vapurun Küçükpazar Defterdarlığı'na olan borçlarını ödeyemediğinden hem gemisi satılmış ve hem de istifa etmek zorunda kalmıştı.

Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi

Sırrı Dede 20 Mart 1948 günü vefat etmiştir.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II, Sırrı Dede)

. Şükrü Uzuner

Sürmene eşrafından Hacı Yakup oğlu 1310 -1895 Sürmene doğumlu Şükrü Uzuner Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 32.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Eti" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Kara Mustafa Paşa Sokak Mesruriye Han No.3 K.2 Galata/Karaköy ve Telefonu: 42464 idi.

22 Temmuz 1950 tarihinde vefatı nedeniyle Birlik üyeliği sona ermiştir. Cenazesi 23 Temmuz 1950 Pazar günü Arnavutköy Üvez Sokağı'ndaki evinden Saat 12.00'de alınarak Arnavutköy Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Rumelihisarı'ndaki aile kabristanına defnedilmiştir. (Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C- III ve C-IV, Şükrü Uzuner)



Şükrü Uzuner

. Vehbi Aldıkaçtı

Samsun eşrafından Mustafa oğlu 1310 -1895 Samsun doğumlu Vehbi Aldıkaçtı Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Ağustos 1939 günü yapılan ilk Genel Kurul Toplantısı'nda 33.cü üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Samsun", "Yılmaz", "Anadolu" isimli gemilerin armatörü bulunuyordu.

28 Temmuz 1947 Gün ve 371 No.'lu Karar uyarınca Yönetim Kurulu Başkan Vekili seçilmiştir.

Yazıhane adresi; Rıhtım Caddesi Kefeli Hüseyin Han No. 22/23 K. 2 Galata/Karaköy ve Telefonu: 42009 idi. Ev adresi; Talimhane, Aydede Caddesi No.5 Ayhan Apt. K.4, Taksim idi.

Türk Armatörleri Birliği'nde yönetim kurulunda yer almak suretiyle yoğun faaliyetlerde bulunmuştur. 7 Ağustos 1950 tarihi itibarıyla basında yer alan 31 Temmuz 1954 tarihli seçim sonuçlarına göre; İbrahim Kalkavan Yönetim Kurulu Başkanı olarak seçilirken, Vehbi Aldıkaçtı da Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı olarak seçilmiştir.

Bu çalışma döneminde diğer görev bölümü şöyleydi;

Katib:Şevket Manioğlu

Muhasib:Ahmet Kalaycıoğlu

Üyeler: Hamdi Selimoğlu, Ali Sohtorik, Suat Sadıkoğlu, Adnan Dede.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III, Vehbi Aldıkaçtı)

1953 çalışma döneminde ise, Şevket Manioğlu Yönetim Kurulu Başkanı seçilirken, Kemal Ersay Başkan Yardımcısı, Katib: Ali Sohtorik , Muhasib: Vehbi Aldıkaçtı ve üyeler: Hayri Baran, Şadan Sadıkoğlu, İbrahim Kalkavan seçilmişlerdir.

. Ali Sohtorik
Sohtorikzâde Hüseyin Avni oğlu 1327 - 1911 Rize doğumlu Avni Sohtorik Türk Armatörleri Birliği'nin 29 Nisan 1940 tarihli toplantısında 34.cü üye olarak kaydoldu.

14 Şubat 1940 günkü Yönetim Kurulu Toplantısı'nda üye olarak seçildi.

Birliğe katıldığı süreçte "Altay"ve "İstikbal" isimli gemilerin armatörü bulunuyordu.

21 Temmuz 1941 tarihli Genel Kurul Toplantısı'nda yeniden Yönetim Kurulu Üyesi seçildi ve Yönetim Kurulu Başkan Vekili oldu.

30 Temmuz 1942 tarihli Genel Kurul Toplantısı'nda Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev üstlendi ve 1947 yılına kadar bu göreve devam etti. 6 Haziran 1947 Tarih ve 366 No.'lu Karar'la Yönetim Kurulu Başkanlığı görevinden istifa etti.



Muzaffer Pehlivan

Yazıhane adresi; Kara Mustafa Paşa Sokak Liman Bahçe Han K.2 Galata / Karaköy idi.

Ev adresi; Kıztaşı, Kâmilpaşa Sokak No.15 Fatih idi.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II ve C-IV, Sohtorik)

. Muzaffer Pehlivan
Hakkı oğlu 1316 - 1900 Karadeniz Ereğlisi doğumlu Muzaffer Pehlivan Türk Armatörleri Birliği'nin 23 Ekim 1939 tarihli toplantısında 35.ci üye olarak kaydoldu.

14 Şubat 1940 günkü Yönetim Kurulu Toplantısı'nda üye olarak seçildi.

Birliğe katıldığı süreçte "Florya" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Kara Mustafa Paşa Sokak Mesruriye han K.1 Galata/Karaköy ve Telefon: 40117 idi. Ev adresi; Rumeli Caddesi Yüksel Apt. No. 1 K.2 Osmanbay ve Telefon: 81841 idi.

29 Eylül 1942 tarihinde işlerinin yoğunluğu nedeniyle Yönetim Kurulu üyesi olarak göreve devam edemeyeceğini bildirdi.

22 Aralık 1945 tarihli mektubu ile hissedarı olduğu Vapurculuk Şirketi'nden çekildiğini belirterek, Birlik ile olan ilişkisinin kesilmesini talep etti.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II, Muzaffer Pehlivan)

. Mustafa Umman

İsmail oğlu 1299 - 1883 Trabzon doğumlu Mustafa Umman Türk Armatörleri Birliği'nin 18 Aralık 1939 tarihli toplantısında 36.cı üye olarak kaydoldu.

14 Şubat 1940 günkü Yönetim Kurulu Toplantısı'nda üye olarak seçildi.

Birliğe katıldığı süreçte "Sinop" ve "Kızılırmak" isimli gemilerin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Kara Mustafa Paşa Sokak İktisat Han K.5 Galata/Karaköy ve Telefon: 42337 idi. Bazı kayıtlarda "Uman" yazılı olmasına karşın doğru soyadı " Umman" dır.



Mustafa Umman

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II, Mustafa Umman)

. Şevket Manioğlu

Mânizâde Hüseyin oğlu 1314 - 1898 İstanbul doğumlu Şevket Manioğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 18 Aralık 1939 tarihli toplantısında 37.ci üye olarak kaydoldu.

22 Temmuz 1943 günkü Yönetim Kurulu Toplantısı'nda üye olarak seçildi.

Birliğe katıldığı süreçte "Nazım" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Kara Mustafa Paşa Sokak No.66/4 Galata/Karaköy ve Telefon: 41140 idi. Ev adresi; Abdülhakhamid Caddesi Ayyıldız Palas No.4 K.3 Taksim ve Tel: 84432 idi.

Şevket Manioğlu'na ait en son bilgi 13 Eylül 1949 tarihlidir ve yeniden yönetim kurulu üyesi seçildiğine dairdir. Aza Kayıt Defteri'nde ileri senelerde şahsına ait bir bilgi bulunmamaktadır.

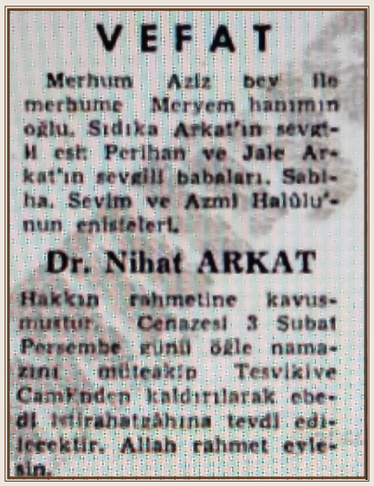


Dr. Nihat Arkat

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II ve C-III, Şevket Manioğlu)

. Dr. Nihat Arkat

Kıbrıs'lı Aziz Arkat ve Meryem Arkat'ın oğlu 1309 -1893 Kıbrıs doğumlu Dr.Nihat Arkat Türk Armatörleri Birliği'nin 29 Nisan 1940 tarihli toplantısında 38.ci üye olarak kaydoldu.



VEFAT

Merhum Aziz bey ile merhume Meryem hanımın oğlu, Sıdıka Arkat'ın sevgili eşi Perihan ve Jale Arkat'ın sevgili babaları, Sabiha, Sevim ve Azmi Halûlu'nun enistleri.

Dr. Nihat ARKAT

Hakkın rahmetine kavuşmuştur. Cenazesi 3 Şubat Perşembe günü öğle namazını müteakip Teşvikiye Camiinden kaldırılarak ebedi istirahatgâhına tevdi edilecektir. Allah rahmet eylesin.

Dr.Nihat Arkat'ın vefat duyurusu

Kaynak- Milliyet Gazetesi arşivi.

Eşi Sıdıka Arkat, çocukları Perihan ve Jale Arkat'tı. Kızkardeşleri Sabiha ve Sevim'di. Sevim Arkat, Azmi Halûlu ile evliydi.

2 Şubat 1966 Çarşamba günü 73 yaşında vefat etti. Cenazesi 3 Şubat 1966 Perşembe günü Teşvikiye Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Asrî Mezarlığı'nda defnedildi.

Bazı sicil kayıtlarında soyadı "Arkad" olarak geçmektedir. Doğrusu vefat ilanında görüleceği üzere "Arkat"tır.

Sahibi olduğu "Zühal" vapuru 20 Haziran 1943 günü Karaburun sahilinde fırtınaya yenik düşerek battığından ve başka bir gemisi de bulunmadığından 13 Temmuz 1943 tarihi itibarıyla üyelikten ve Birlik'ten ayrıldı.

Yazıhane adresi; Galata, Mesruriye Han K.3 Karaköy'dü. Ev adresi Ayazpaşa, İzmir Palas D.1 Taksim'di.



Yusuf Arısan

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II, Dr.Nihad Arkad)

. Yusuf Arısan

Kayseri eşrafından Mehmet oğlu 1311 - 1895 Kayseri doğumlu Yusuf Arısan Türk Armatörleri Birliği'nin 11 Ekim 1939 tarihli toplantısında 39.cu üye olarak kaydoldu.

Birliğe katıldığı süreçte "Zonguldak" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Necati Bey Caddesi Demirbağ Han No.19 Galata/Karaköy idi.

Ticaret yaşamında Kayseri'li tüccarlardan Ahmet Bakkalbaşı ile ortaktılar.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III, Yusuf Arısan)

. Ali Oytun

Mehmet oğlu 1313 - 1897 İstanbul doğumlu Ali Oytun Türk Armatörleri Birliği'nin 20 Ekim 1939 tarihli toplantısında 40.cı üye olarak kaydoldu.

Birliğe katıldığı süreçte "Yenice " isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Gemisinin batması dolayısıyla 30 Haziran 1942 günkü kararla Birlik'ten ayrıldı.

Gemi onarımcısı ve demir tüccarı olan Ali Oytun'un eşi Nuriye Oytun ve amcası Savarona Yatı'ın elektrikçisi Hulki Gımartın idi. 24 Ağustos 1951 günü vefat etti. Cenazesi 25 Ağustos 1951 Cumartesi günü Kasımpaşa Tersane Meydanı'nındaki 24 No.'lu evinden alınarak Kaptanı Derya Küçük Hüseyin Paşa Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Halıcıoğlu Mezarlığı'nda defnedildi.

Bazı sicil kayıtlarında soyadı "Oyton" olarak geçmektedir.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II,Ali Oyton)

. Mahir Dökmecioğlu

İstanbul doğumlu Hayri oğlu Mahir Dökmecioğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 13 Mart 1941 tarihli toplantısında 41.ci üye olarak kaydoldu.

Birliğe katıldığı süreçte "Bakır", "Demir" ve "Krom" isimli gemilerin armatörü sosyete Şilep TAŞ'yi temsilen üye olmuştur.

Gerçekte bu gemilerin Lloyd's Register'deki armatörü Muhip Özyiğit idi. Gemilerin Devlet Denizyolları İdaresi'ne devredilmesi dolayısıyla 21 Şubat 1945 tarihi itibarıyla Birlik'le ilgisi sona ermiştir. (Bkz- Türk Armatörleri Tarihi C-II Hacı Bekirzâde Muhip Özyiğit)



Mahir Dökmecioğlu

. İshak İlhan Bahar

Leon Bahar oğlu 1316 - 1900 İstanbul doğumlu İshak İlhan Bahar Türk Armatörleri Birliği'nin 19 Mart 1941 tarihli toplantısında 42.ci üye olarak kaydoldu.

Birliğe katıldığı süreçte "Erol" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Gerçekte bu geminin Lloyd's Register'deki armatörü Şirket-i Hayriye idi. Şirket-i Hayriye'nin Devlet Denizyolları İdaresi'ne devredilmesi dolayısıyla 21 Şubat 1945 tarihi itibarıyla Birlik'le ilgisi sona ermiştir.

(Bkz- Türk Armatörleri Tarihi C-II Hacı Bekirzâde Muhip Özyiğit)

Yazıhane adresi; Fermeneciler Caddesi, Arap Cami civarı Şirket-i Hayriye Binası, Galata. Ev adresi; Ayaspaşa Hariciye Konağı Sokak Ayarnati Apt No.6 Taksim idi.



Osman Şevki Marmaradenizi

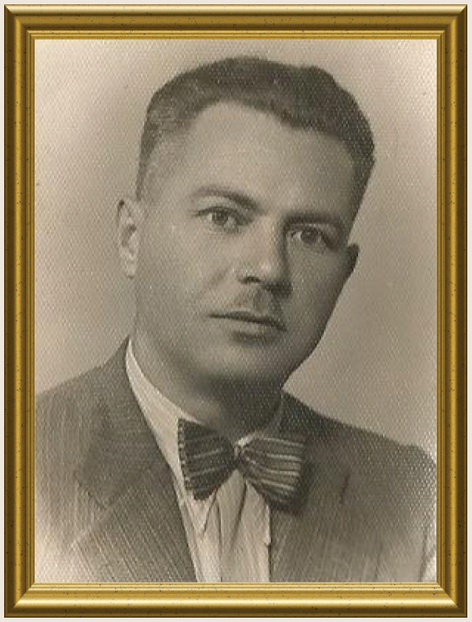
. Osman Şevki Marmaradenizi

Mehmet oğlu 1311 – 1895 İstanbul doğumlu Osman Şevki Marmaradenizi Türk Armatörleri Birliği'nin 16 Mart 1941 tarihli toplantısında 43.cü üye olarak kaydoldu.

Birliğe katıldığı süreçte "Hatay" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

(Bkz- Türk Armatörleri Tarihi C-IV Osman Şevki Marmaradenizi)

Yazıhane adresi; Kara Mustafa Paşa Sokak Ziraat Bankası yanında Gabay Han Galata. Ev adresi; Dereyolu Sokak No.7 Kızıltoprak idi.



Lütfi Koşkun

Hatay gemisini satmasından sonra Birlik'le ilişkisi kesilmiş, "Osman" adını verdiği bir gemi satın aldığını bildirmesi üzerine 31 Ocak 1950 tarihinde 446 No.'lu Karar'la yeniden Birlik üyesi olmuştur.

. Mustafa Giritlioğlu

Şakir oğlu 1303 - 1887 Rize doğumlu Mustafa Giritlioğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 20 Mart 1941 tarihli toplantısında 44.cü üye olarak kaydoldu. Aylık üyelik aidatı 2 TL. idi.

Birliğe katıldığı süreçte "Duatepe" isimli motorun armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Fındıklı, Dereiçi Taş Merdiven Sokak No.3 idi.

Aidatını ödeyemediğinden Birlik üyeliğinden çıkartıldı.

. Lütfü Koşkun

Halit oğlu 1311 - 1895 Selanik doğumlu Lütfü Koşkun Türk Armatörleri Birliği'nin 20 Mart 1941 tarihli toplantısında 45.ci üye olarak kaydoldu.

Birliğe katıldığı süreçte "Feyyaz" isimli motorun armatörü bulunuyordu.

Ev adresi; Ortaköy, Uncu Sokak Mahmut Apt. No. 34 K.1, Telefonu: 85318 idi.

17 Nisan 1945 tarihli dilekçesi uyarınca Birlik üyeliğinden ayrılmıştır

. Aziz Sürmen

Mustafa oğlu 1318 - 1902 Sürmene doğumlu Aziz Sürmen Türk Armatörleri Birliği'nin 20 Mart 1941 tarihli toplantısında 46.cı üye olarak kaydoldu.

Birliğe katıldığı süreçte "23 Nisan" isimli motorun armatörü bulunuyordu. Yazıhane adresi; Yerebatan Sokak Hamit Tamer Apt. No.5 idi. Ekim 1943 tarihli dilekçesi uyarınca motorunu Ferit İnal'a sattığını bildirdiğinden Birlik üyeliğinden ayrılmıştır.

Türk Armatörleri Birliği üyesi kaydedilmiş diğer Ahşap Motor sahipleri

Aza Kayıt Defteri 47. No'lu üyeden itibaren çoğunluk ahşap motor sahibi armatörlerin kadar Türk Armatörleri Birliği'ne üye kaydı yapılmış olan armatörler oldukları görülür ve tamamı motorlu ve yelkenli gemi armatörleridir. Bu isimlere ve sair sac veya ahşap tekne sahiplerine ayni zamanda Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti'nde, Küçük Deniz Motorları Nakliyatı Birliği'nde de rastlanılmaktadır.

47. No.'lu üye Hasan Kara "Bademli Aslan" motoru armatörü idi.

48. No.'lu üye İlyas Tuna "Tuna" motoru armatörü idi.

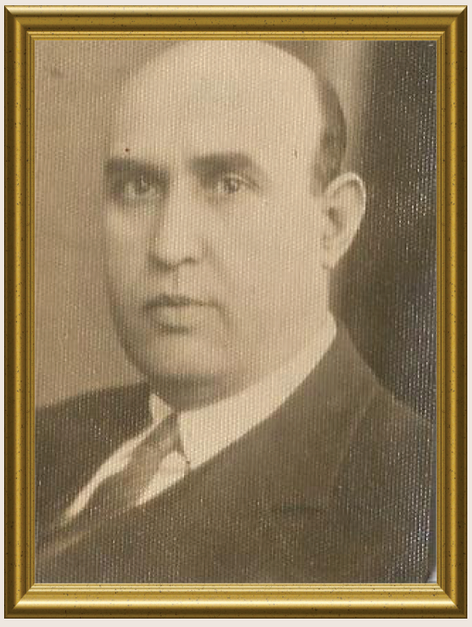
49. No.'lu üye Yusuf Başak "Demihisar" motoru armatörü idi.

50. No.'lu üye Hasan Mete "Demirtaş " motoru armatörü idi.

51. No.'lu üye Süleyman Mahan "Sabır" motoru armatörü idi.
52. No.'lu üye Veysel Okan "Okan" motoru armatörü idi.
53. No.'lu üye İsmail Kaptanoğlu "Çankaya" motoru armatörü idi.
54. No.'lu üye Şaban Koşar "İskenderun " motoru armatörü idi.
55. No.'lu üye Şevket Pırlant "Selahattin" motoru armatörü idi.
56. No.'lu üye Ruşen Kalkavan "...." motoru armatörü idi.
57. No.'lu üye Reşat Afşaroğlu "Arslan " motoru armatörü idi.
58. No.'lu üye Zekeriya Erduran "Taşucu " motoru armatörü idi.
59. No.'lu üye Salih Selimoğlu "Şark" motoru armatörü idi.
60. No.'lu üye Faik Abdüşef "Şafak" motoru armatörü idi.
61. No.'lu üye Hakkı Kaya "Kartalkaya" motoru armatörü idi.
62. No.'lu üye Leon Kohenka "Kayar " motoru armatörü idi.
64. No.'lu üye Süleyman Kalkavan "Erkan" motoru armatörü idi.
65. No.'lu üye Dikran Alman "Heybeliada" motoru armatörü idi.
66. No.'lu üye Fevzi Karagöz "Güven" motoru armatörü idi.
67. No.'lu üye Kadir Büyükkalfa "İhsanıhuda " motoru armatörü idi.
68. No.'lu üye Hasan Köse "Hudakerim" motoru armatörü idi.
69. No.'lu üye İsmail Hantal "İmdat" motoru armatörü idi.
70. No.'lu üye Aslan Göz "Yeşilırmak" motoru armatörü idi.
71. No.'lu üye Cemal Doğruyol "İyidere" motoru armatörü idi.
73. No.'lu üye Hikmet Demirkese "Lûtfuhuda" motoru armatörü idi.
74. No.'lu üye Emin Aslan "Bartın" ve "Şiriemin"" motorları armatörü idi.
75. No.'lu üye Zihni Dinçer "Terakki " motoru armatörü idi.
78. No.'lu üye Fikri Karakaya "Karakaya" motoru armatörü idi.
79. No.'lu üye Cemal Şahingiray "Şahingeri" motoru armatörü idi.
80. No.'lu üye Yako Bahar "Kayat " ve "Ayvalık" motorları armatörü idi.
82. No.'lu üye Ahmet Nemli "Ereğli " motoru armatörü idi.
84. No.'lu üye Rıza Mahvağli "Ticareti Bahri " motoru armatörü idi.
85. No.'lu üye Ziya Kalkavan "İkbal" motoru armatörü idi.



(Soldan) Kayar Motoru armatörü Leon Kohenka; Selahattin Motoru armatörü Şevki Pırlant; "Şahingeri" motoru armatörü Cemal Şahingiray; "Heybeliada" motoru armatörü Dikran Alman. Kaynak: Türk Armatörleri Birliği Arşivi. Tasarım: Nusret Çalışır.



Hayri Araboğlu

. Hayri Araboğlu

Ahmet oğlu 1311 – 1895 İstanbul doğumlu Hayri Araboğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 20 Mart 1941 tarihli toplantısında 63.cü üye olarak kaydoldu.

Birliğe katıldığı süreçte "Akbel" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Kara Mustafa Paşa Sokak Tahir Han Galata/Karaköy. Ev adresi; Halaskargazi Cad. Ömer Apt. No.301 K.2 No.3 Şişli idi. Aksel vapurunu Şevki Pırlant'a sattığından 11 Kasım 1944 tarihinde Birlik üyeliğinden ayrıldı.

(Bkz- Türk Armatörleri Tarihi C-I, Hayri Araboğlu)

. İsak Bahar

Salomon oğlu 1314 – 1898 Edirne doğumlu İsak Bahar Türk Armatörleri Birliği'nin 4 Nisan 1941 tarihli toplantısında 72.ci üye olarak kaydoldu.

Birliğe katıldığı süreçte "Çankaya" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Bankalar Cad. Danüp Sigorta Han No.19 K. 3 Galata/Karaköy. Ev adresi; Lamartin Cad. Felzen Apt. No.28 D.5 Taksim idi.

Çankaya vapurunu sattığından 28 Ağustos 1943 tarihinde Birlik üyeliğinden ayrıldı.

. Nâzım Miskavi

Mersin eşrafından Abdülkadir Miskavi'nin oğlu 1313 – 1897 Mersin doğumlu Nâzım Miskavi Türk Armatörleri Birliği'nin 14 Nisan 1941 tarihli toplantısında 76.cı üye olarak kaydoldu.

Birliğe katıldığı süreçte "Hacı Eşref" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Uray Cad. No.73 Mersin. Ev adresi; Kışla Cad. No.112 Mersin idi.

"Hacı Eşref" vapurunu İzzet Demirtaş'a sattığından Birlik üyeliğinden ayrıldı.



Nâzım Miskavi

. Mehmet Doğan

Hüseyin oğlu 1318 – 1902 Trabzon doğumlu Mehmet Doğan Türk Armatörleri Birliği'nin 15 Nisan 1941 tarihli toplantısında 77.ci üye olarak kaydoldu.

Birliğe katıldığı süreçte "İhsan" isimli motorun armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Ömer Abed Han K.3 No. 1-2-3. Tel: 40225 idi. Ev adresi; Muallim Naci Cad. No.118 D.4 Ortaköy, Tel: 82098 idi.

Aidatını ödemediğinden Birlik üyeliğinden ayrılmış ve 1 Eylül 1949'da yeniden müracaatı üzerine üye kaydedilmiştir. 24 Kasım 1954'de vefat etmiştir.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II,Mehmet Doğan)

. İsmet Barsilay (Barzilay)

Adnan Barsilay'ın oğlu İstanbul doğumlu İsmet Barsilay Türk Armatörleri Birliği'nin

9 Mayıs 1941 günü yapılan toplantısında 81.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Adnan Barsilay - Pertev Benjenk (Benjamen) ortaklığından şirketin hissedarı olarak görev yapmıştır. "Pek" gemisinin armatörü idi.

Ev adresi; Ayaspaşa Caddesi, Tüten apt. No. 28 D.5 Taksim ve Telefonu: 83719 idi.Yazıhanesi Galata, Kara Mustafa Paşa Caddesi, Hovagimyan Han (Sönmez Denizcilik Han) K.2 Karaköy idi.

1 Eylül 1949 tarihli kararla üyelikten ayrılmıştır.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III,Adnan Barzilay)



İsmet Barzilay



Ziya Kalkavan

. Ziya Kalkavan

Sefer oğlu 1333 – 1917 Rize doğumlu Ziya Kalkavan Türk Armatörleri Birliği'nin 20 Mayıs 1941 günü yapılan toplantısında 85.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "İkbal" isimli motorun armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Rıhtım Caddesi Kefeli Hüseyin Han K.1 idi. Ev adresi: Yeni Mahalle Fırın Sk. No.9 Beşiktaş idi.

28 Temmuz 1944 günkü Genel Kurul Toplantısı'nda yönetim kurulu üyesi seçildi. Ancak 17 Temmuz 1946 tarihinde aidat anlaşmazlığı nedeniyle Birlik'ten ayrıldı

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II, C-III, C-IV ve C-VI Ziya Kalkavan)

. Nuri Küçükosman

Salih oğlu 1317 – 1901 İstanbul doğumlu Nuri Küçükosman Türk Armatörleri Birliği'nin 16 Haziran 1941 günü yapılan toplantısında 86.cı üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Pınar" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Tasfiye halinde Maden Direği Ltd. Ev adresi; Terakki motoru (Zonguldak) idi.



Nuri Küçükosman

"Pınar" vapurunu Süleyman Sırrı Barlı'ya sattığından üyelikten ayrılmıştır.

. Süleyman Sırrı Barlı

Ahmet Ali oğlu 1317 – 1901 Zonguldak doğumlu Süleyman Sırrı Barlı Türk Armatörleri Birliği'nin 20 Kasım 1941 günü yapılan toplantısında 87.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Pınar" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; 6.cı Vakıf Han Kat. 3, Galata / Karaköy, Tel: 42143. Ev adresi: Barlı Apt. No.13 Ayaspaşa/Taksim, Tel: 82354 idi.

Aidat borçlarını ödemediğinden Temmuz 1947'de üyelikten ayrılmıştır.

. Bekkey Dabcovich

12 Şubat 1942 tarihli toplantıda Birliğe üye olan Bayan Bekkey Dabcovich katıldığı süreçte "İhsan" isimli motorun armatörü bulunuyordu.

Aidat borçlarını ödemediğinden Temmuz 1947'de üyelikten ayrılmıştır.

. Kemal Sadıkoğlu

Arslan Sadıkoğlu oğlu Samsun doğumlu Kemal Sadıkoğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 30 Haziran 1942 günü yapılan toplantısında 90.cı üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Sakarya" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Kara Mustafa Paşa Sk. Muradiye Han K.1 Galata /Karaköy.

Aidat borçlarını ödemediğinden Temmuz 1947'de üyelikten ayrılmıştır.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III, Sadıkoğlu)

1942 yılından itibaren yeniden motor sahipleri Türk Armatörleri Birliği üyesi

Yapılmaya devam ediliyor.

91. No.'lu üye Resul Çepoğlu "Hudakerim" motoru armatörü idi.

92. No.'lu üye Ahmet Kalkavan "Karaçay" motoru armatörü idi.

93. No.'lu üye Ali Rıza "Azerbeycan" motoru armatörü idi.

94. No.'lu üye Mehmet Kaptanoğlu "Barbaros" motoru armatörü idi.

95. No.'lu üye Fikri Karakaya "Turgut" motoru armatörü idi.

96. No.'lu üye Yakup Yıldıran "Yıldıran" ve motoru armatörü idi.

97. No.'lu üye Mustafa Şişmanoğlu "Savlet" motoru armatörü idi.

98. No.'lu üye Halit Sarı "Kaptanpaşa" motoru armatörü idi.

99. No.'lu üye Mehmet Kerim İnce "İnce " motoru armatörü idi.

100. No.'lu üye Muzaffer Divan "Viçe" motoru armatörü idi.

103. No.'lu üye Reşit Kalkavan "Kartaltepe " motoru armatörü idi.

104. No.'lu üye Mustafa Kurtuluş "Lâle" motoru armatörü idi.

107. No.'lu üye Hüseyin Acar "Besler" motoru armatörü idi.

108. No.'lu üye Halil Uzuner "Uzuner " motoru armatörü idi.

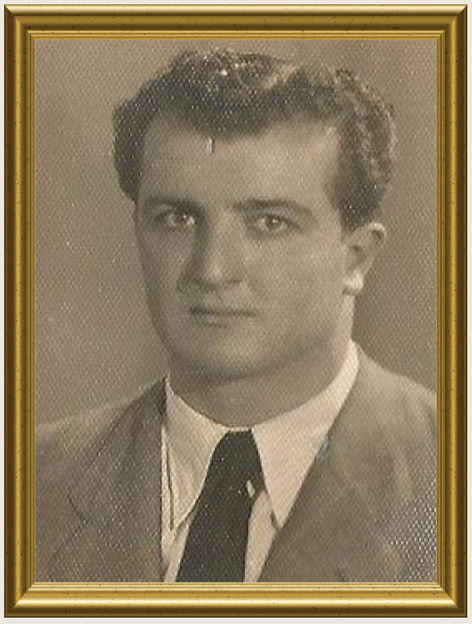
109. No.'lu üye Hilmi Arslan "Bartın" motoru armatörü idi.

110. No.'lu üye Ömer Selimoğlu "Denizaşan", "Şark II" motorları armatörü idi.

Türk Armatörleri Birliği asıl amacının dışında sac gemi armatörleriyle

kıyaslanamayacak kadar ahşap motor armatörlerini üye kaydediyor.

Türk Armatörleri Birliği'nin 1966 yılını da içine alan Aza Kayıt Defteri'nde ayrı ayrı incelendiğinde bu toplam içersinde 1942 yılından itibaren 34 üyenin daha ahşap motor armatörü olduğu görülecektir. Bu uygulama kayıtlarda görülen eksik bilgiler artarak 1966 yılı sonuna kadar devam etmektedir.



Orhan Sadıkoğlu

Eserin metodolojisi bakımından 102 No'lu üyeden itibaren 199.cu üyeye kadar sadece sac gemi armatörlerine ait Aza Kayıt bilgileri nakledilmiştir.

. Orhan Sadıkoğlu

Sadıkzâde Fehmi oğlu 1317 - 1901 Samsun doğumlu Orhan Sadıkoğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 7 Temmuz 1943 günü yapılan toplantısında 102.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Kaplan " isimli geminin armatörü bulunuyordu.

1947 ve 1949 çalışma döneminde Yönetim Kurulu Yedek üyesi olarak görev yapmıştır.

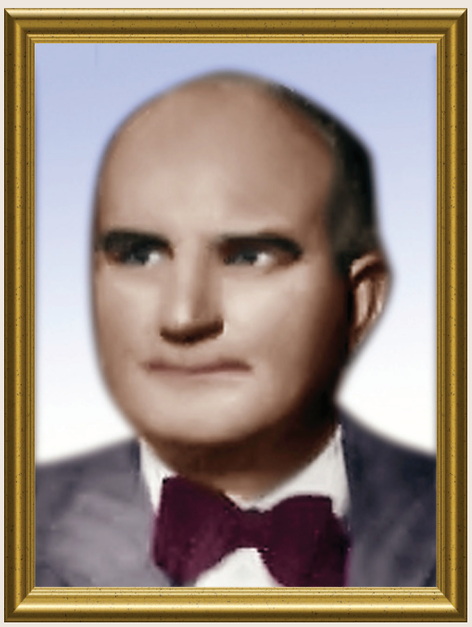
Yazıhane adresi; Kara Mustafa Paşa Sk. Muradiye Han K.4 Galata /Karaköy idi.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III, Sadıkoğlu)

. İzzet Demirtaş

Mustafa oğlu 1316 – 1900 Rize doğumlu İzzet Demirtaş Türk Armatörleri Birliği'nin 13 Eylül 1943 günü yapılan toplantısında 105.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Hacı Eşref " isimli geminin armatörü bulunuyordu.



Aram Güler

Aidatını ödemediğinden 17 Temmuz 1946 gün ve 341 No.'lu kararla Birlik üyeliği iptal edilmiştir.

. Kasım Başak

Ömer Lütfi oğlu 1314 – 1898 Rize doğumlu Kasım Başak Türk Armatörleri Birliği'nin 5 Kasım 1943 günü yapılan toplantısında 106.cı üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Demirhisar " ve "Demirtaş" isimli ahşap motorların armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Keresteciler No.77 Haliç. Ev adresi; Bursa Sk. No.27 Beyoğlu.

Aidatını ödemediğinden 17 Temmuz 1946 gün ve 341 No.'lu kararla Birlik üyeliği iptal edilmiştir.

. Aram Güler

Aram Güler Türk Armatörleri Birliği'nin 11 Mayıs 1944 günü yapılan toplantısında 112.ci üye olarak kaydedilmiştir.

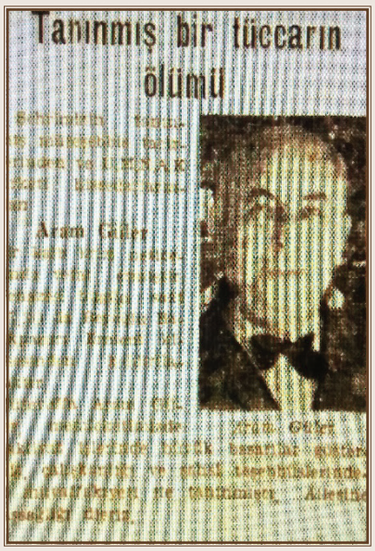
Birliğe katıldığı süreçte "Umnak " ve "Toplu" isimli ahşap motorların armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Keresteciler No.77 Haliç. Ev adresi; Bursa Sk. No.27 Beyoğlu.

Aidatını ödemediğinden 17 Temmuz 1946 gün ve 341 No.'lu kararla Birlik üyeliği iptal edilmiştir.

Aza Kayıt Defteri'nde adresi sadece 6.cı Vakıf Han 1.ci Kat Galata, Tel: 41929 olarak belirtilmiştir.

Umnak Nakliye Şirketi ortaklarından olan Aram Güler 13 Mayıs 1945 Pazar günü geçirdiği bir kalp krizi sonucunda vefat etti. Cenazesi 14 Mayıs 1945 Pazartesi günü Beyoğlu Balık Pazarı Ermeni Kilisesi'nde yapılan dînî tören sonrasında Şişli Ermeni Mezarlığı'nda defnedildi.


Tanınmış bir tüccarın ölümü

Aram Güler

Aram Güler'in vefat duyurusu. Kaynak- Cumhuriyet Gazetesi Arşivi.

1944 yılından itibaren Türk Armatörleri Birliği üyesi kaydedilen ahşap motor sahipleri

111. No.'lu üye İbrahim Koyunoğlu "Koyunoğlu " motorunun armatörü idi.

113. No.'lu üye Hüseyin Püskül "Orhan" motorunun armatörü idi.

114. No.'lu üye Rıza Güçlü "Göksu " motorunun armatörü idi.

115. No.'lu üye Hasan Konyalı "Büyük Konyalı " motorunun armatörü idi.

116. No.'lu üye Ferit Apaydın "……" motorunun armatörü idi.

117. No.'lu üye Şükrü Deniz "Sarıçam ", "Kayacık","Karaçam", "Sonbahar motorlarının armatörü idi.

118. No.'lu üye Kâzım Topçuoğlu "Kazbek", "Özbek", "Efe" motorlarının armatörü idi.

119. No.'lu üye Mehmet Uzunoğlu "Karamehmet " motorunun armatörü idi.

120. No.'lu üye Ahmet Kotiloğlu "Kavraz " motorunun armatörü idi.

121. No.'lu üye Lokman Kuriş "Kuriş" motorunun armatörü idi.

123. No.'lu üye Mahmut Baltan "Saadet " motorunun armatörü idi.

124. No.'lu üye Ömer Karabacak "Hayırlıiş " motorunun armatörü idi.

125. No.'lu üye Osman Çetin Türk "Köksal " motorunun armatörü idi.

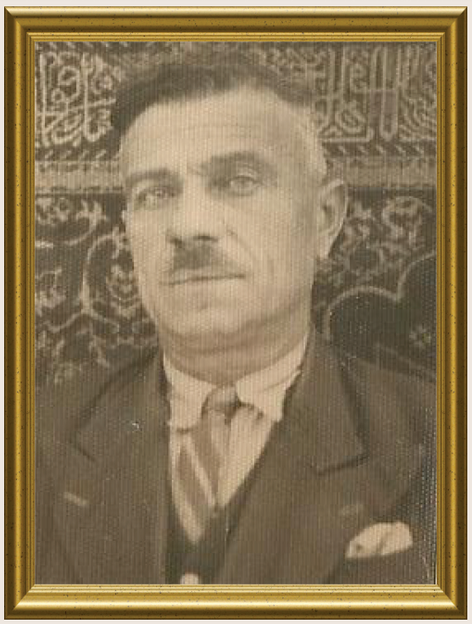
126. No.'lu üye Ali Kurtuluş "Çaplı " motorunun armatörü idi.

Motorlu ve Yelkenli gemi armatörlerinin Türk Armatörleri Birliği üyesi olarak kaydedilmeleri

Üye kazanmak gibi bir amaçtan ileri gelebilir. Ancak bu yıllarda Türk Armatörleri Birliği'ne

asıl üye kazanımının son derece sınırlı kaldığı görülmektedir.

Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörü olduğu halde Türk Armatörleri Birliği'ne 114.cü üye kaydedilen Rıza Güçlü hakkındaki mevcut bilgileri bir örnek olarak aldım;



Rıza Güçlü

. Rıza Güçlü

Kâmil oğlu Rize 1309 – 1893 Rize doğumlu Rıza Güçlü Türk Armatörleri Birliği'nin 5 Haziran 1944 tarihli toplantısında 114.cü üye olarak kaydedildi.

Birliğe katıldığı süreçte "Göksu " isimli ahşap motorun armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Balıkpazarı Hocazâde Yakup Yazıhanesinde, Galata, Ev adresi; Orta Çeşme No. 93 Sarıyer.

Aidatını ödemediğinden 17 Temmuz 1946 gün ve 341 No.'lu kararla Birlik üyeliği iptal edilmiştir.

Ahşap motor sahibi armatör üyelerin Türk Armatörleri Birliği ile ilişkilerinin aidat borçlarını ödemediklerinden dolayı hemen ayni nedenlerle 17 Temmuz 1946 gün ve 341 No.'lu kararla Birlik üyeliği iptal edilmiş olması, Yönetim Kurulu'nca alınmış bir genel uygulama olmalıdır.

. Suat Sadıkoğlu

Sadıkzâde Nâzım oğlu 1316 - 1900 Trabzon doğumlu Suat Sadıkoğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 6 Ekim 1944 günü yapılan toplantısında 122.ci üye olarak kaydedilmiştir.



Suat Sadıkoğlu

Birliğe katıldığı süreçte "Suat " ve " Firüzan" isimli gemilerin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Kara Mustafa Paşa Sk. Muradiye Han No. 18/19 K.3 Galata/Karaköy, Tel: 44347; Ev adresi; Tramvay Cad. No.116 Ortaköy, Tel: 84546 idi.

28 Temmuz 1947 Tarih ve 371 No.'lu Karar'la Yönetim Kurulu yedek üyesi seçilmiştir. 1948 yılı çalışma döneminde de ayni şekilde yönetim kurulunda görev almıştır.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III, Sadıkoğlu)

. Ahmet Kalaycıoğlu

Abdurrahman oğlu 10 Haziran 1322 - 1906 Kayseri doğumlu Ahmet Kalaycıoğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 14 Temmuz 1946 günü yapılan toplantısında 128.ci üye olarak kaydedilmiştir. Aylık aidatı 10 TL. idi.

Birliğe katıldığı süreçte " Zonguldak" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Necatibey Cd. Demirbağ Han K.2 Galata/Karaköy, Tel: 401177; Ev adresi; Ayaspaşa Mete Cd. Hatay Apt No.10 Taksim idi.

6 Haziran 1947 günkü kararla Yönetim Kurulu yedek üyesi olarak katılmıştır. Yedek üye olarak 1949 yılı dönemine kadar devam etmiştir.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II ve C-IV Ahmet Kalaycıoğlu)

. Cemal Pehlivan

Hakkı oğlu 1312 - 1897 Karadeniz Ereğlisi doğumlu Cemal Pehlivan Türk Armatörleri Birliği'nin 9 Ocak 1946 günü yapılan toplantısında 127.ci üye olarak kaydedilmiştir. Aylık aidatı 10 TL. idi.

Birliğe katıldığı süreçte " Florya" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Kara Mustafa Paşa Sk. Mesruriye Han No. 1 Galata/Karaköy, Tel: 401177; Ev adresi; İskele Sk. Kanarya Apt. Şişli idi.



Cemal Pehlivan

Zonguldak Vapurculuk ve Kömürcülük Türk Ltd. Şti.'yi temsilen şirketten ayrılmak isteği üzerine 28 Ocak 1948 Tarih ve 387 No.'lu Karar'la Türk Armatörleri Birliği'nde fahrî üye olarak kalmasına karar verilmiştir.

Cemal Pehlivan 24 Aralık 1956 tarihinde vefat etmiştir.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II, Cemal Pehlivan)

. Adnan Dede

Aza Kayıt Defteri'nde kimliği hakkında babasının "Armatör Sırrı Dede" olduğu hakkındaki bilgi dışında diğer satırlar boş bırakılmıştır!

Türk Armatörleri Birliği'nin 14 Temmuz 1946 günü yapılan toplantısında 129.cu üye olarak kaydedilmiş ve 13 Eylül 1949 tarihli kararla Yönetim Kurulu Yedek üyesi seçilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Kutlu" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

. Şadan Sadıkoğlu

Sadıkzâde Ruşen oğlu 1333 - 1917 İstanbul doğumlu Şadan Sadıkoğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 14 Temmuz 1946 günü yapılan toplantısında 130.cu üye olarak kaydedilmiş ve 28 Temmuz 1947 tarihli kararla Yönetim Kurulu Yedek üyesi seçilmiştir.



Adnan Dede

Birliğe katıldığı süreçte "Platin", "Şadan" isimli gemilerin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Yeni Yolcu Salonu Kat 4 Galata/Karaköy; Ev adresi; Halaskârgazi Cd. Sadıklar Apt. No.9 Şişli, Tel: 81954 idi.

6 Haziran 1947 günkü kararla Yönetim Kurulu yedek üyesi olarak katılmıştır. Yedek üye olarak 1949 yılı dönemi sonuna kadar devam etmiştir.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III, Ahmet Sadıkoğlu)

. Mehmet Çelikel

Hacı Hüseyin oğlu 1333 – 1917 Karadeniz Ereğlisi doğumlu Mehmet Çelikel Türk Armatörleri Birliği'nin 27 Ocak 1948 günü yapılan toplantısında 131.ci üye olarak kaydedilmiş ve Birliğe katıldığı süreçte "Florya" isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Kara Mustafa Paşa Sk. Mesruriye Han K.1 No. 2-3 Galata/Karaköy; Ev adresi; Sanatlar Mektebi Sk. No.14 Cihangir idi. 30 Ağustos 1956 tarihinde vefat etmiştir.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-IV, Çelikel)

. Kemal Ersay

Şükrü oğlu 1317 - 1901 İstanbul doğumlu Kaptan Kemal Ersay Türk Armatörleri Birliği'nin 20 Temmuz 1948 günü yapılan toplantısında 132.ci üye olarak kaydedilmiş ve Birliğe katıldığı süreçte "Tan" ve "Yelkenci" isimli gemilerin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Yelkenci Han K.1 Sirkeci; Ev adresi; Cavit Paşa Sk. No.6, Tel: 52455 idi.

18 Ağustos 1948 Tarih ve 402 Karar ile Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı seçilmiştir. 1949-50 döneminde Yönetim Kurulu üyesi olarak görev yapmıştır.

Bazı sicil kayıtlarında soyadı "Ersal" yazılıdır.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III, Kemal Ersal)

1949 yılından itibaren Türk Armatörleri Birliği üyesi

Motorlu ve Yelkenli gemi armatörleri sayısı önemli şekilde azalıyor.

1948-1949 yıllarından itibaren Türk Armatörleri Birliği üyelerinin niteliğinde önemli bir değişiklik izlenmektedir. Bu değişim yelkenli motorlu gemi armatörlüğünün koster tipi saç gemiler olduğu görülür.

Aza Kayıt Defteri'nde bazen "Motor" açıklaması yapılmakta, fakat birçoğunda böyle bir açıklama bulunmamaktadır. Hata payını en aza indirebilmem kırk yıla yaklaşan bir süredir Türk Deniz Ticareti dünyasını tanınmam sayesinde olabilmiştir.

Bu bölümde 149. No'lu üyeden başlayarak 199.cu üyeye kadar olan bölümde koster tipi gemi armatörlerinin sıralaması yer almaktadır.

149. No.'lu üye Ali Arkan "Meltem" ve "Beyhan" motorunun armatörü idi.

151. No.'lu üye Sultan Muhanlı "Kardeşler" motorunun armatörü idi.

161. No.'lu üye Emin Aslan "Zigana " motorunun armatörü idi.

170. No.'lu üye Ahmet Koşar "Demirkale" motorunun armatörü idi.

172. No.'lu üye Vedat Kocaarslan "Feza" motorunun armatörü idi.

180. No.'lu üye Salih Pırlant "Emek"motorunun armatörü idi.

118. No.'lu üye Kâzım Topçuoğlu "Kazbek", "Özbek", "Efe" motorlarının armatörü idi.

119. No.'lu üye Mehmet Uzunoğlu "Karamehmet " motorunun armatörü idi.

120. No.'lu üye Ahmet Kotiloğlu "Kavraz " motorunun armatörü idi.

121. No.'lu üye Lokman Kuriş "Kuriş" motorunun armatörü idi.

123. No.'lu üye Mahmut Baltan "Saadet " motorunun armatörü idi.

124. No.'lu üye Ömer Karabacak "Hayırlıiş " motorunun armatörü idi.

125. No.'lu üye Osman Çetin Türk "Köksal " motorunun armatörü idi.

126. No.'lu üye Ali Kurtuluş "Çaplı " motorunun armatörü idi.

. Hilmi Daregenli

Nadir oğlu 1332 - 1915 Samsun doğumlu Hilmi Daregenli Türk Armatörleri Birliği'nin 11 Ocak 1950 günü yapılan toplantısında 136.cı üye olarak kaydedilmiştir.



Hilmi Daregenli

Birliğe katıldığı süreçte "Neviye" isimli gemilerin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Demirbağ Han K.1 Tel: 492499; Ev adresi; Vali Konağı Cad. No.119 D.1 Nişantaşı idi.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II, C-III ve C-IV Hilmi Daregenli)

. Selahattin Doğan

Hüseyin Doğan oğlu 1322 - 1905 Trabzon doğumlu Selahattin Doğan Türk Armatörleri Birliği'nin 31 Ocak 1950 günü yapılan toplantısında 138.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Taşköprü " isimli kosterin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Kara Mustafa Paşa Sk. Muradiye Han K.4 Galata/Karaköy ; Ev adresi; Necati Bey Cd. No.109/1 Ortaköy Cad. No.119 D.1 idi.

. Enver Subaşı

Haşim oğlu 1326 - 1909 Trabzon Derebucak doğumlu Enver Subaşı Türk Armatörleri Birliği'nin 11 Şubat 1950 günü yapılan toplantısında 141.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Subaşı " isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi; Ziraat Bankası Yanı Gabay Han No.11 Galata/Karaköy ; Ev adresi; Kirazlı Çiftliği Beykoz idi.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II, Enver Subaşı)



(Soldan) Selahattin Doğan; Enver Subaşı; Sultan Muhanlı; Satveti Nusret Aral. Kaynak: Türk Armatörleri Birliği Arşivi. Tasarım: Nusret Çalışır.

. Sultan Muhanlı

Mehmet oğlu 1325 - 1908 Rize doğumlu Sultan Muhanlı Türk Armatörleri Birliği'nin 11 Şubat 1950 günü yapılan toplantısında 151.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Kardeşler " isimli kosterin armatörü bulunuyordu.

Ev adresi; Hacı Mansur Sk. No. 63/3 Nişantaşı , Tel: 82847 idi.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II, Sultan Muhanlı)

. Satveti Nusret Anal

Ahmet Nusret oğlu 1320 - 1904 İstanbul doğumlu Satveti Nusret Anal Türk Armatörleri Birliği'nin 22 Nisan 1952 günü yapılan toplantısında 156.cı üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Beyhan " isimli kosterin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi: Kara Mustafa Paşa Sk. Muradiye Han No.9 K.1 Galata /Karaköy idi. Ev adresi; Hanımefendi Sk.Topkaya Apt. No. 45/47 D. 4 Şişli idi.

. Şükrü Deniz

İbrahim oğlu 1332- 1916 Ayancık doğumlu Şükrü Deniz Türk Armatörleri Birliği'nin 22 Nisan 1952 günü yapılan toplantısında 157.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Hatay " isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi: Kara Mustafa Paşa Sk. Marmara Han No.2 K.1 Galata /Karaköy idi. Ev adresi; Abbasağa Jandarma Mektebi Sk. No.1, Tel: 87934 idi.

. Farukî Ardan

Ali İhsan oğlu 1325 - 1909 İstanbul doğumlu Farukî Ardan Türk Armatörleri Birliği'nin 22 Nisan 1952 günü yapılan toplantısında 158.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Cent " isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane ve ev adresi: Ardan Apt. K.1 Taksim ,Tel: 85617 idi.

. Burhanettin Semi

Mustafa Asım oğlu 1330 - 1914 İstanbul doğumlu Burhanettin Semi Türk Armatörleri Birliği'nin 22 Nisan 1952 günü yapılan toplantısında 160.cı üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Burhanettin " isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi: Anadolu Sigorta Han No. 46 K.2 Galata/Karaköy ,Tel: 40524 idi. Ev adresi: Soğanağa Mah. Abuhayat Sk. Penah Apt. No. 6, Tel: 27148 idi.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II, Burhanettin)



Şükrü Deniz

. Arslan Nihat Bekdik (Nihat Asım)

Asım oğlu 1902 Selanik doğumlu Arslan Nihat Bekdik Türk Armatörleri Birliği'nin 22 Nisan 1952 günü yapılan toplantısında 165.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Cent " isimli geminin hissedarı olarak armatörü bulunuyordu.Yazıhane adresi: Kürekçiler Sk. Güllaç Han K.3 No.11-12 Galata/Karaköy idi. Ev adresi: Emlak Cd. İnayet Apt. No.38/3 Teşvikiye idi.

Soyadı Kanunu öncesindeki adı "Nihat Asım" idi. Spor ve futbol yaşamında "Arslan Nihat Bekdik" olarak tanınmıştır.



Arslan Nihat Bekdik

1923 yılında yapılan sırıkla yüksel atlama ve üç adım atlama yarışlarında Türkiye birincisi olmuştu.1909'da yedi yaşında iken Galatasaray Sultanisi'nde öğrenime başladı. Daha 14 yaşında iken Galatasaray Futbol Klübü Birinci takımında oynamaya başladı ve 20 yıl bu takımdaki yerini korudu. Öğrenimine Deniz Harp Okulu'nda devam etti ve bu okuldan subay olarak mezun olduktan sonra spor yaşamı nedeniyle bu mesleğinden ayrıldı. Beyoğlu'nda spor mağazası açarak ticaret yaşamına dahil olduğu gibi 1934'de Galatasaray Takım Kaptanı olarak Fenerbahçe ile olan maçta 6-1 gibi çok ağır yenilgiye maruz kalmaları üzerine futbol yaşamına son verdi. Birkaç yıl süren hastalığa 1976 yılında yenik düşerek vefat etti.



(Soldan) Muzaffer Özseven; Nadire Cenâni Ercan; Vasil Vasiloğlu; Orhan Orsa. Kaynak: Türk Armatörleri Birliği Arşivi. Tasarım: Nusret Çalışır.

Amatör Haşim Mardin çok yakın dostlarından biriydi. Spordan gelen birikimini değerlendirmesi için yaptığı teşvik nedeniyle armatörlüğe katılmıştır.

(Bkz- Türk Armatörleri Tarihi- C-II, Hasan ve Mahdumları)

. Muzaffer Özseven

Hakkı Kalkavan kızı 1915 Rize doğumlu Muzaffer Özseven Türk Armatörleri Birliği'nin 13 Temmuz 1953 günü yapılan toplantısında 166.cı üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Yalçın " isimli kosterin armatörü bulunuyordu. Yazıhane adresi: Ömer Abed Han K.2 No.1 Galata/Karaköy idi.

Ev adresi: Ayaspaşa Sarayarkası Sk. Karabudak Apt. No.2 Taksim, Tel: 85906 idi.

. Nadire Cenani Ercan

Türk Armatörleri Birliği'nin Aza Kayıt Defteri'nde fotoğrafından ve isminden başka hiçbir bilgi yazılı değildir. 167 No.'lu üye olarak kaydedildiğine göre, 1953 yılı sonrası olmalıdır. Ancak ben yaptığım belge araştırmaları sonucu tüm yaşam öyküsünü ortaya çıkardım.

(Bkz Nadire Cenani Ercan C.V)

Nadire Cenani Ercan'ın İstiklâl Savaşı Gazisi babası Salih Cenani Ercan 7 Ekim 1984'de vefat etmiş ve cenazesi 8 Ekim 1984 günü Üsküdar Selimiye Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Nakkaştepe Mezarlığında defnedilmiştir.

. Vasil Vasiloğlu

Nikolakis oğlu 1317 – 1901 İstanbul doğumlu Vasil Vasiloğlu Türk Armatörleri Birliği'nin 13 Temmuz 1953 günü yapılan toplantısında 168.ci üye olarak kaydedilmiştir. Birliğe katıldığı süreçte "Martı" isimli kosterin armatörü bulunuyordu.Yazıhane adresi: Maksudiye Han K.3 No.43-45 Eminönü idi. Ev adresi: Kumrulu Sk. Küçük Yavuz Apt. No.18/2 Cihangir, Tel: 24812 idi.

. Orhan Orsa

Mehmet Ali oğlu 1904 İstanbul doğumlu Orhan Orsa Türk Armatörleri Birliği'ne 177.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Şark" isimli geminin armatörü bulunuyordu.Yazıhane adresi: Ada Han No.3 Galata/ Karaköy Tel: 441378 idi. Ev adresi: İstiklal Cd. Turhol Apt. No.7 D.20 Tel: 441925 idi.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-II, Orhan Orsa)

. Nezihi Arda

Anadolu Kavağı eşrafından Eyüp Ağa'nın torunu ve Halit Arda ve Zehra Arda'nın oğlu 1909 İstanbul doğumlu Kaptan Nezihi Arda Türk Armatörleri Birliği'ne 4 Temmuz 1955 tarihli toplantısında 183.cü üye olarak kaydedilmiştir.Birliğe katıldığı süreçte "Arda " isimli geminin armatörü bulunuyordu.

Eşi Semiha Arda, çocukları Sibel Tiğin ve Semih Arda idi. Ani bir kalp krizi sonucu vefat etti. Cenazesi 30 Ağustos 1976 Pazartesi günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Asri Mezarlığı'nda defnedildi.

Yazıhane adresi: Yeni Yolcu Salonu Karşısı Rüya Han K.3 Galata/ Karaköy Tel: 48389 idi. Ev adresi: Yıldız Cad. Mazhar Paşa Sk. No.5/3 Beşiktaş, Tel: 80032 idi.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-IV, Nezihi Arda)

. Azize Arkan

Hüseyin kızı 1326 - 1910 Hanya doğumlu Azize Arkan Türk Armatörleri Birliği'ne 4 Nisan 1956 tarihli toplantısında 187.cü üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Yener" isimli kosterin armatörü bulunuyordu.

İstanbul tüccarlarından Ali Arkan'ın eşiydi. Kızları Beyhan Erus ve damadı İstanbul tüccarlarından ve Galatasaray Lisesi 1941 mezunlarından Suat Erus, Ragıp Erus ve Salime Erus'un oğluydu.

Yazıhane adresi: Necatibey Cd. Kaini Han No. 3/2 Galata/ Karaköy idi. Ev adresi: Yeşilyurt Üçüncü Cd. No. 18/4 Yeşilköy, Tel: 738958 idi.



Azize Arkan

. Nuri Cerrahoğlu

1930 Karadeniz Ereğlisi doğumlu Cerrahzâde Mehmet oğlu Nuri Cerrahoğlu Türk Armatörleri Birliği'ne 13 Ekim 1958 tarihli toplantısında 188.ci üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Mehmet" ve " Nurfan" isimli gemilerin armatörü bulunuyordu. Yazıhane adresi: Kara Mustafa Paşa Sk. No. 209 Tel. 447621 Galata/ Karaköy idi. Ev adresi: Emlak Cd. No.33 Nişantaşı, Tel: 480580 idi.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III Nuri Cerrahoğlu)



Sevim Sirmen

. Sevim Sirmen

Hafize Dural ve Abdi Vehbi Dural kızı 1921 İstanbul doğumlu Sevim Sirmen Türk Armatörleri Birliği'ne 3 Mart 1966 tarihli toplantısında 194.cü üye olarak kaydedilmiştir.

Birliğe katıldığı süreçte "Sevim " isimli gemilerin armatörü bulunuyordu.

Yazıhane adresi: Hazeran Han K.1 Tel. 440057 Galata/ Karaköy idi. Ev adresi: Kuyulu Bostan Sk. No.21/4 K.5 Nişantaşı, Tel: 481236 idi.

Sevim Sirmen'in eşi Handan Sirmen'di. Kayınpederi Mehmet Bülent Sirmen 29 Mayıs 1958 günü vefat etti. Cenazesi 30 Mayıs 1958 Cuma günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Asrî Mezarlığı'nda defnedildi.

Sevim Sirmen'in annesi ve devrinin ünlü armatörlerinden Abdi Vehbi Dural'ın eşi Hafize Dural 14 Haziran 1977 Çarşamba günü vefat etti. Cenazesi 16 Haziran 1977 Perşembe günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Asrî Mezarlığı'nda defnedildi. Sevim Sirmen'in diğer kardeşleri Suna ve Semra Sirmen'dir.

Değişik denizcilik derneklerine kayıtlı aynı armatörler

Türk Armatörleri Birliği dışında, örneğin Küçük Deniz Motorları Nakliyat Birliği adı altında bir dernek daha var. Yine Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti adı altında bir başka dernek var. Bu derneklerin Aza Kayıt Defterleri karşılaştırmalı olarak incelendiğinde, bir armatörün bazen üç dernekte de üye olduğu ortaya çıkmakta.



Ruhigül Sabaz

Bu konuda bir örnek vermeliyim; Aram Güler, Küçük Deniz Motorları Nakliyat Birliği'nin 100 No.'lu üyesidir. Ayni zamanda Türk Armatörleri Birliği'nin 112 No.'lu üyesidir.

Muharrem Taviloğlu, Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti'nin 38 No.'lu üyesidir. Ayni zamanda Türk Armatörleri Birliği'nin 25 No.'lu üyesidir. Aksi olan örnekler de vardır;

. Ruhigül Sabaz

Ruhigül Sabaz, Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti'nin 491 No.'lu üyesidir. Fakat Türk Armatörleri Birliği üyesi değildir. Oysa 200 tonluk sac "Ruşen Kaptan" kosterinin armatörüdür.

1328 -1924 Sidons doğumlu olan Kahraman kızı Ruhigül Sabaz , Tahsin Memişoğlu ve Hasan Ayral tarafından derneğe üye yapılması için önerilmiş ve 23 Mayıs 1967 tarihinde üye yapılmıştır.



(Soldan) Celal Yıldıran; Fikret Gövül; Hanife Gülbaş; Fikri Selimoğlu Kaynak: Türk Armatörleri Birliği Arşivi. Tasarım: Nusret Çalışır.

. Yakup Yıldıran
Yakup Yıldıran Küçük Deniz Motorları Nakliyat Birliği'nin 249 No.'lu üyesidir.

Beş adet 47 – 97 tonluk çektirme armatörüdür. Sahibi olduğu çektirmeler isimleriyle ve tonajlarıyla verilmiştir. Aza Kayıt Defteri'nde Ev Adresi de verilmiştir; Moda Caddesi Şükran Sk. No. 2 Kadıköy'de oturmaktadır. Telefonu: 69036'dır.

Yakup Yıldıran Türk Armatörleri Birliği'nin 96 No.'lu üyesidir. Aza Kayıt Defteri'ndeki bilgiler eksiktir. Fotoğrafı da yoktur!

. Celal Yıldıran
Yakup Yıldıran'ın oğlu Celal Yıldıran babasının vefatından sonra da armatörü oldukları motorların işletmeciliğine devam etmiştir. Babası gibi Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri

Cemiyeti'nin 288 No.'lu üyesidir. Kendisine derneğe tavsiye eden iki armatörden biri olan Şükrü Göksu, Türk Armatörleri Birliği'nin 175 No.'lu üyesidir ve sahibi olduğu gemi "Zigana" isimli motordur.

. Fikret Gövül
Şakir oğlu 1909 Sinop doğumlu Fikret Gövül "Birinci" isimli 94 tonluk bir sac bunker tankeri armatörüdür. Makinesi Rus yapısı dizeldir ve 140 bhp güç üretmektedir.

Armatör Muzaffer Divan ve Osman Cebeci tarafından Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti'ne tavsiye edilmiş ve 6 Haziran 1957 tarihi itibarıyla 432 No.'lu üye olarak kaydı yapılmıştır.

İş adresi: Abdüllezel Paşa Cad. No.258 Fener ve ev adresi: İhlamur yolu No. 2/3 Nişantaşı'dır.

Benzer iş özelliğinde olan hayli sayıda armatör bu yıllarda Türk Armatörleri Birliği üyesidirler.

. Hanife Gülbaş
Doğum yeri İnebolu olan Ahmet kızı Hanife Gülbaş, Türk Armatörleri Birliği üyesi olan Veysel

Okan ve Ömer Akbaşoğlu tarafından Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti'ne tavsiye edilmiştir. Hanife Gülbaş 23 Haziran 1949 tarihinde 95 No.'lu üye kaydedilmiştir.

1949 yılı, Türk Armatörleri Birliği'nde motorlu ve yelkenli gemi sahibi armatörlerin büyük yoğunluk taşıdığı yıllar arasındadır. Hanife Gülbaş, benzerlerinin dışında Türk Armatörleri Birliği üyesi değildir.

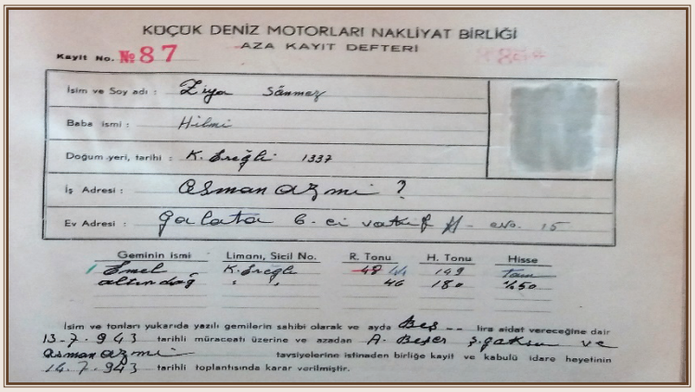
. Fikri Selimoğlu

Nazım oğlu 1330 - 1914 Rize doğumlu Fikri Selimoğlu , Türk Armatörleri Birliği üyesi olan Eyüp Turan ve Mustafa Kurtuluş tarafından 2 Temmuz 1954 tarihinde Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti'ne tavsiye edilmiştir.

Yazıhane adresi; Kara Mustafa Paşa Sk. Sabah Han No.47/3, Ev adresi: Ferhatağa Mektebi Sk. No.1/1 Fatih yazılıdır.

. Ahmet Dallal

Mustafa oğlu 1328 - 1912 Ava doğumlu Ahmet Dellal , Türk Armatörleri Birliği üyesi olan Mustafa Varol ve Osman Cebeci tarafından 1 Ocak 1957 tarihinde Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti'ne tavsiye edilmiştir. Ahmet Dellal 359 No.'lu üye kaydedilmiştir.


KÜÇÜK DENİZ MOTORLARI NAKLİYAT BİRLİĞİ
AZA KAYIT DEFTERİ
Kayıt No. № 87
İsim ve Soy adı : Ziya Sönmez
Baba ismi : Hilmi
Doğum yeri, tarihi : K. Ereğli 1337
İş Adresi : Osman Azmi ?
Ev Adresi : Galata 6. cı vakıf H. eNo. 15
Geminin ismi | Limanı, Sicil No. | R. Tonu | H. Tonu | Hisse
Emel Altındağ | K. Ereğli | 48 46 | 129 180 | Tam 450
İsim ve tonları yukarıda yazılı gemilerin sahibi olarak ve aydа Beş — — lira aidat vereceğine dair 13-7-943 tarihli müracaatı üzerine ve azadan A. Bezer ş. Gaktan ve Osman Azmi tavsiyelerine istinaden birliğe kayıt ve kabulü idare heyetinin 16-7-943 tarihli toplantısında karar verilmiştir.

Yazıhane adresi; Kara Mustafa Paşa Sk. Sabah Han No.52, Ev adresi: Avanda Armatör yazılıdır.

. Hasan Sadi Birkök

Bu belge, Haliç'te gemi inşa ve onarım tersanesi sahibi olan Sadi Birkök'ün armatör olarak da ticarî faaliyette bulunduğunu göstermektedir. Ahmet oğlu 1310 - 1894 İstanbul doğumlu Hasan Sadi Birkök , Türk Armatörleri Birliği üyesi olan Veysel Okan ve Ömer Alişoğlu tarafından 1 Temmuz 1949 tarihinde Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti'ne tavsiye edilmiş ve 103 No.'lu üye kaydedilmiştir.

Yazıhane adresi; Haliç Fener Caddesi'nde Kızak yeri yazılıdır. Ev adresi: Belirtilmemiştir.

. Ziya Sönmez

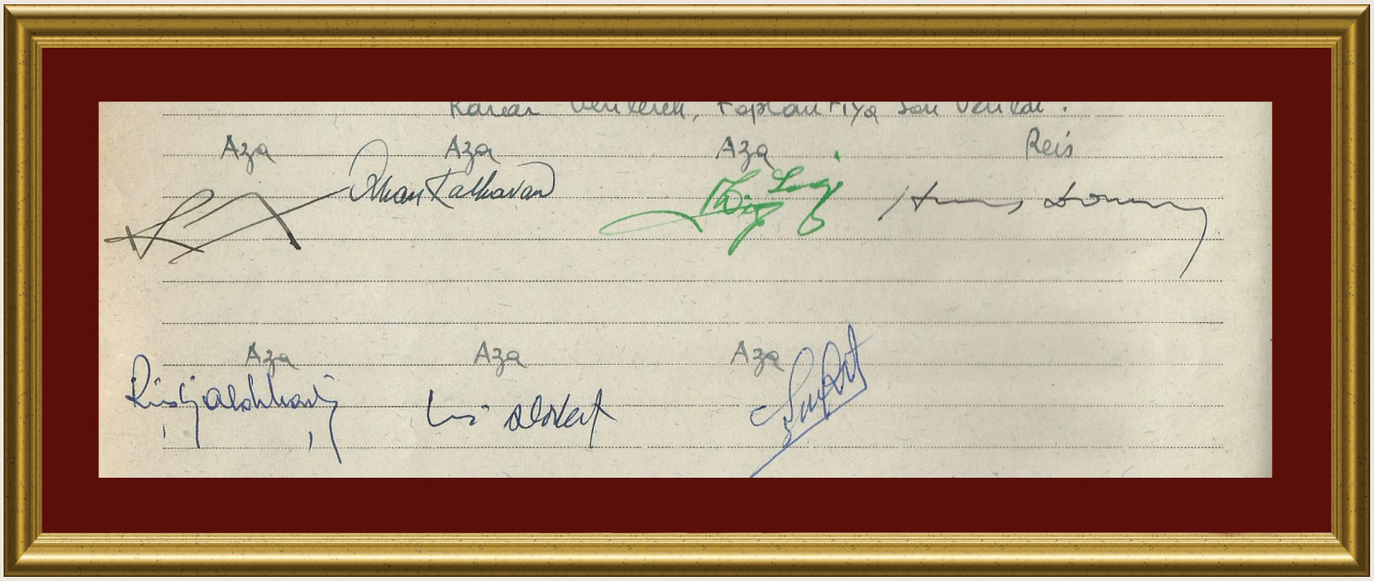
Türk Armatörleri Birliği 186 No.'lu üyesi olan Hilmi oğlu 1337 – 1921 Karadeniz Ereğlisi doğumlu Ziya Sönmez Birliğe üye kabul edildiği sırada "Nazar" kosterinin armatörü idi.

Yazıhanesi: Kara Mustafa Paşa Sk. Fazlı Han K.3 No. 3-4 Galata/Karaköy idi. Ev adresi: İstasyon Cad. No. 17 Göztepe idi.

1 Nisan 1956 tarihinde Türk Armatörleri Birliği'ne üye olarak katıldı. Ziya Sönmez 13 Temmuz 1943 tarihinde Küçük Deniz Motorları Nakliyat Birliği'ne 87 No.'lu üye olarak katılmıştır.

Üye olduğu tarihte iş adresi için 6.cı Vakıf Han No.15 Osman Azmi yazılıdır.

(Bkz. Türk Armatörleri Tarihi C-III, Ziya Sönmez)



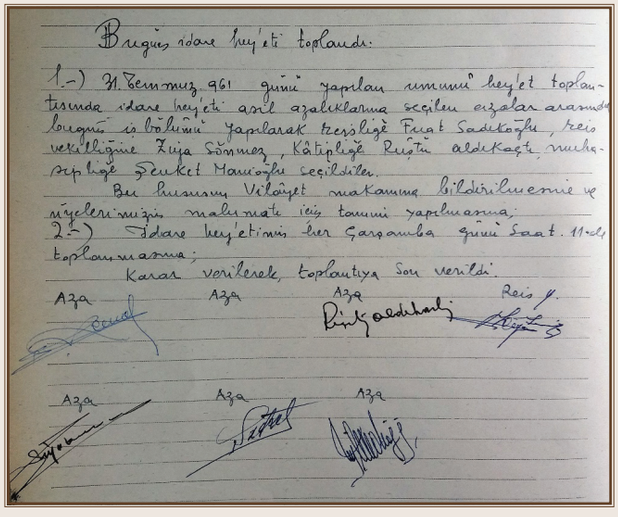
Türk Armatörleri Birliği 1960 yılı Yönetim Kurulu üyelerinin imzaları; (Üst sıra soldan) Kemal Ersay, Orhan Kalkavan, Mahmut Acar, Yönetim Kurulu Başkanı- Hilmi Daregenli; (Alt sıra) Rüştü Aldıkaçtı, Vehbi Aldıkaçtı, Şevket Manioğlu, Kaynak- Türk Armatörleri Birliği Arşivi Kaynak: Türk Armatörleri Birliği Arşivi. Tasarım: Nusret Çalışır.

Türk Armatörleri Birliği'nin 1960 - 1986 yıllarına ait Karar Defteri

Türk Armatörleri Birliği'nin 1960 - 1986 yıllarına ait Karar Defteri'nden önemli saydığım bazı kararları özetleyerek bu esere ekledim. Başlangıç yıllarında Türk Armatörleri Birliği'nin ikinci Genel Merkezi Kemankeş Kara Mustafa Paşa Sk. Galata, Kozluca Han'dadır.

. Dış sulara gidecek gemi personeline verilecek sigara konusu;

25 Eylül 1960 Gün ve 701 Sayılı Karar ile, Dış sulara gidecek gemilere kumanya ile beraber sigara verilmesinin bir gelenek olduğu belirtilerek bedellerinin armatörler tarafından ödendiği talep üzerine İstanbul Defterdarlığı'na iletilmiştir.



Fotoğraf- 31 Temmuz 1961 tarihli Genel Kurul Toplantısı zaptı. Kaynak: Türk Armatörleri Birliği arşivi.

. Yurtdışından satın alınacak veya hurdaya satılacak gemiler konusu;

Denizcilik Bankası Umum Müdürü tarafından bizzat telefonla bildirildiği üzere yurtdışından satın alınacak veya hurdaya satılacak gemiler hakkında Ulaştırma Bakanlığı'nın talep ettiği bilgiler için Türk Armatörleri Birliği'nden 24 Ekim 1960 tarihi itibarıyla Hilmi Daregenli

(Başkan), Mahmut Acar, Kemal Ersay Asil üye ve Rüştü Aldıkaçtı, Vehbi Aldıkaçtı ve Ziya Sönmez Yedek Üye olarak seçilmişlerdir.

. İstanbul Belediyesi'nin 1 Mart 1961 tarihinden itibaren Liman İşgal Vergisi'nin üç misli, artırmasına itiraz. Senelerce Türk deniz ticaretinin önüne kon ulan büyük engellerden biri olan Liman İşgal vergisi konusunda Hilmi Daregenli Başkanlığı'ndaki Türk Armatörleri Birliği 2 Mart 1961 gün ve 706 No.'lu Karar ile İçişleri Bakanlığı'na İstanbul Belediyesi Encümeni tarafından alınmış olan bu karar iptal edilmesi için yazı yazılmasına karar vermiştir.

. Fuat Sadıkoğlu Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı seçiliyor;

Türk Armatörleri Birliği 31 Temmuz 1961 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda yönetim kurulu üyeliklerine seçilenler arasında iş bölümü yaparak Başkanlığa Fuat Sadıkoğlu'nu, Başkan Yardımcılığı'na Ziya Sönmez'i, Kâtipliğe Rüştü Aldıkaçtı'yı ve Muhasipliğe Şevket Manioğlu'nu seçmiştir. Ancak 16 Ağustos 1961 günü yönetim kurulu üyeleri işlerinin fazlalığı nedeniyle istifa ettiklerinden Olağanüstü Genel kurul toplantısı'na kadar yedek üyelerle göreve devam edilmiştir.

. Şevket Manioğlu Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı seçiliyor;

İstifa eden yönetim kurulu üyeleri nedeniyle 8 Eylül 1961 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda asil üyeliklere seçilen üyeler arasından 18 Eylül 1961 günü yapılan işbölümü ile yeni yönetim kurulu şöyle oluşturulmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı : Şevket Manioğlu



Türk Armatörleri Birliği Rıhtım Caddesi'ndeki Kefeli Hüseyin Han'dan sonra 1961'de Kozluca Han'a taşındı. Günümüzde Kozluca Han'ın yerinde Novhotel yer almaktadır.

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Fuat Sadıkoğlu

Muhasip Üye: Ziya Sönmez

Kâtip Üye: Rüştü Aldıkaçtı

Üyeler: Nejat Doğan, Şükrü Göksu, Necati Pehlivanzâde.

. Türk Armatörleri Birliği Genel Merkezi Galata, Kemankeş Kara Mustafa Paşa Sokak'daki Kozluca Han'da kiralanmış üç odadan oluşuyordu.

Türk Armatörleri Birliği Genel Merkezi için Şevket Manioğlu ile ortaklaşa Vakıflar Genel Müdürlüğü'nden Galata, Kemankeş Kara Mustafa Paşa Sokak'daki Kozluca Han'daki üç oda kiralamıştır. Fakat Kasım 1961'de Vakıflar Baş Müdürlüğü, Birlik'e kiralanmış olan 6/7, 11/12 odalardan 12 No.'lu odayı bir ay içinde tahliye edilmesini talep etmiştir.

Birlik ihtiyaç nedeniyle 6/7 ve 10 Odalar için yeniden Vakıflar Baş Müdürlüğü'ne müracaat için yazı yazmaya karar vermiştir.

. Sadece kömür yakan klaslı ve 25 yaşına kadar olan gemilerin satın alınmasına müsaade edilmelidir;

12 Haziran 1961 günü yapılan toplantıda, Ulaştırma Bakanlığı'ndan yazıda, Türk Deniz Ticaret Filosunun geliştirilmesi hakkında bilgi istenmesi nedeniyle Birlik, Bakanlığa "Tonaj kısıtlaması konulmadan en fazla 25 yaşına kadar olan ve kömür yakan klaslı gemilerin satın alınmasına müsaade edilmesi" görüşünü iletme kararını almıştır.

. Şevket Manioğlu yeniden Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı seçiliyor;

27 Temmuz 1962 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda asil üyeliklere seçilen üyeler arasından 2 Ağustos 1962 günü yapılan işbölümü ile yeni yönetim kurulu şöyle oluşturulmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı : Şevket Manioğlu

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Fuat Sadıkoğlu

Muhasip Üye: Ziya Sönmez

Kâtip Üye: Rüştü Aldıkaçtı

Üyeler: Nejat Doğan, Şükrü Göksu, Necati Pehlivanzâde.

. 1963 yılında Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu ayni üyelerle devam ediyor;

27 Temmuz 1963 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda asil üyeliklere seçilen üyeler arasından 5 Ağustos 1962 günü yapılan işbölümü ile mevcut yönetim kurulu ile göreve devam kararını almıştır.

. 1964 yılında Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu ayni üyelerle devam ediyor;

20 Temmuz 1964 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda asil üyeliklere seçilen üyeler arasından 23 Temmuz 1964 günü yapılan işbölümü ile mevcut yönetim kurulu ile göreve devam kararını almıştır.

. Dış sularda yakıt ikmalinin yarattığı sorunun çözümü için öneri;

"Rıhtım Resmi" gibi " İhrakiye Rüsumu" nun yarattığı haksızlık karşısında Türk Armatörleri Birliği'nin başlattığı mücadele çok uzun yıllar sürmüştür.

"Transit vapurlarının ihrakiye alması en müsaid şartlarla kömür ihracı ve bu suretle memlekete döviz getirmesi ve bu esnada alacakları su ve erzaktan dolayı da para bırakacakları cihetle bu ihtiyaçlarını da resme tâbi olmaksızın alabilmeleri imkânını veren Hükümet lâyihası" 3 Temmuz 1939 tarihli Resmi Gazete'de memleketin menfaati noktasından çok isabetli ve yerinde görülmekle teklif Encümence de aynen kabul edilmiştir.

Türk Armatörleri Birliği'nin 10 Eylül 1964 günü yapılan Yönetim Kurulu Toplantısı'nda yabancı sulara sefer yapan Türk bayraklı gemi ile motorların dış pazarlarda yakıt ikmal ücretinin düşük olması sebebiyle temin eyledikleri ve bu suretle döviz kaybına neden oldukları Ulaştırma Bakanlığı'ndan bildirilmekte ve bu durumu önlemek amacıyla gereken önlemler hakkında Türk Armatörleri Birliği'nin görüşü sorulmaktadır. Birlik, döviz kaybını önlemek için en kestirme yolun, hariç sulara sefer yapan Türk bayraklı gemilerin dahilde alacakları akaryakıt fiyatlarını en az yabancı fiyatlarının seviyesine indirmek olduğu yolundaki görüşünü Ulaştırma Bakanlığı'na bildirmek kararını almıştır.

. Şevket Manioğlu 1965 döneminde yeniden Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı seçiliyor;

23 Temmuz 1965 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda asil üyeliklere seçilen üyeler arasından 30 Temmuz 1965 günü yapılan işbölümü ile yeni yönetim kurulu şöyle oluşturulmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı : Şevket Manioğlu

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Fuat Sadıkoğlu

Muhasip Üye: Rüştü Aldıkaçtı

Kâtip Üye: Ziya Sönmez

Denetçi: Ömer Tercan.

Üyeler: Vehbi Aldıkaçtı, Suat Sadıkoğlu, Şükrü Göksu,.

. 1966 yılında Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu ayni üyelerle devam ediyor;

10 Ağustos 1966 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda asil üyeliklere seçilen üyeler arasından 29 Temmuz 1966 günü yapılan işbölümü ile mevcut yönetim kurulu ile göreve devam kararını almıştır.

. 1967 yılında Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu mevcut üyelerle devam ediyor;

28 Temmuz 1967 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda asil üyeliklere seçilen üyeler arasından ayni gün yapılan işbölümü ile mevcut yönetim kurulu ile göreve devam kararını almıştır.

. Vehbi Aldıkaçtı Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı seçiliyor;

2 Ağustos 1968 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda asil üyeliklere seçilen üyeler arasından 6 Ağustos 1968 günü yapılan işbölümü ile yeni yönetim kurulu şöyle oluşturulmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı : Vehbi Aldıkaçtı

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Ömer Tekcan

Muhasip Üye: Şükrü Göksu

Kâtip Üye: Ziya Sönmez

Üyeler: Şevket Manioğlu, Ahmet Koşar, Kemal Ersay.

. Şevket Manioğlu Dördüncü kez Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı seçiliyor;

2 Ağustos 1969 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda asil üyeliklere seçilen üyeler arasından 4 Ağustos 1969 günü yapılan işbölümü ile yeni yönetim kurulu şöyle oluşturulmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı : Şevket Manioğlu

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Vehbi Aldıkaçtı

Muhasip Üye: Vedat Peker

Kâtip Üye: Celal Sadıkoğlu

Üyeler: Kemal Ersay, Faik Zeren, Şükrü Deniz.

. Şükrü Deniz Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı seçiliyor;

24 Ağustos 1970 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda asil üyeliklere seçilen üyeler arasından 25 Ağustos 1970 günü yapılan işbölümü ile yeni yönetim kurulu şöyle oluşturulmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı : Şükrü Göksu

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Feridun Özdoğan

Muhasip Üye: Vedat Peker

Kâtip Üye: Sabri Irmak

Üye: Celal Sadıkoğlu

. Türk Armatörleri Birliği 1971 yılı Genel Kurul Toplantısı

1971 çalışma dönemi hakkında 9 Temmuz 1971 tarihi itibarıyla 776 No.'lu Karar'da Genel Kurul Toplantısı'nın 16 Temmuz 1971 Cuma günü saat 14.00'de Birlik Merkezi'nde yapılmasına, o gün çoğunluk olmadığı takdirde ikinci toplantının 23 Temmuz 1971 Cuma günü Saat 14.00'de yine birlik merkezinde yapılmasına karar vermiş olmasına karşın, Birlik Karar Defteri'nde 1971 yılı tek sayfadan oluşmakta ve başkaca hiçbir bilgi yer almamaktadır.

. "Türk" adı yenilen ve resmen ilave ediliyor;

2 Haziran 1973 günü yapılan Yönetim Kurulu Toplantısı'nda Birliğin zorunlu olan olağanüstü Toplantısı için evvelce verilen karar gereğince Birliğin merkezi olan Karaköy, Kozluca Han K.1 6 ve 7 No.'lu odalarda toplantı yapılmış ve Hükümet komiseri olarak hazır bulunan Bayan Suzan Maçkan huzurunda yapılan sayımda yönetim kurulu şu şekilde teşkil olunmuştur:

Yönetim Kurulu Başkanı : Şükrü Göksu

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Feridun Özdoğan

Muhasip Üye: Vedat Peker

Kâtip Üye: Misbah Mertoğlu

Denetçi: Necmettin Aşar

Üye: Sabri Irmak.

Madde 2- Mevcut faaliyetin devamına, eskiden alınmış olup da bu defa konmayan "Türk" kelimesinin yine baş tarafa ilave edilerek "TÜRK ARMATÖRLERİ DERNEĞİ" olarak yapılması için gereken yüksek makam nezdinde müracaatte bulunulmasına veya dava açılmasına karar verilmiştir.

. İrfan Cerrahoğlu Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı seçiliyor;

5 Temmuz 1974 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda asil üyeliklere seçilen üyeler arasından ayni gün yapılan işbölümü ile yeni yönetim kurulu şöyle oluşturulmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı : İrfan Cerrahoğlu

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Feridun Özdoğan



Türk Armatörleri Birliği'nin 1975 yılına kadar Genel Merkezinin bulunduğu Taksim, Gümüşsuyu, İnönü Caddesi'ndeki Park Palas.

Muhasip Üye: Vedat Peker

Kâtip Üye: Nihat Zaman

Üye: Şükrü Göksu

. Türk Armatörleri Birliği 1975 yılı Genel Kurul toplantısı Taksim, İnönü Caddesi'ndeki Park Palas'taki Genel Merkez'de yapılıyor

17 Temmuz 1975 günü yapılan Yönetim Kurulu Toplantısı'nda Genel Kurul Toplantısı'nın 30 Temmuz 1975 Çarşamba günü Saat 14.00'de Taksim, İnönü Caddesi Park Palas' K.1 D.5'deki Genel Merkez'de yapılmasına, çoğunluk sağlanamaması halinde 6 Ağustos 1975 günü ayni yerde yapılmasına karar veriliyor.

. Şükrü Göksu 1975 dönemi Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı seçiliyor;

6 Ağustos 1975 günü yapılan Genel Kurul Toplantısı'nda asil üyeliklere seçilen üyeler arasından 8 Ağustos 1975 günü yapılan işbölümü ile yeni yönetim kurulu şöyle oluşturulmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı : Şükrü Göksu

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Necmi Aşar

Muhasip Üye: Vedat Peker



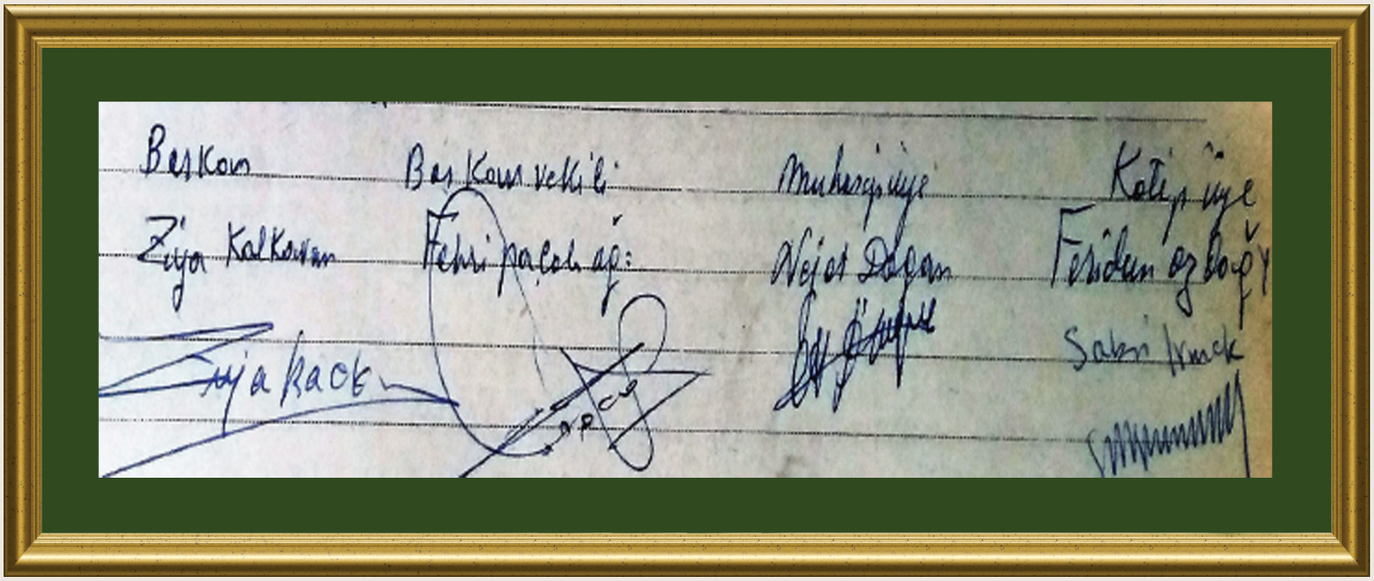
Türk Armatörleri Birliği'nin 1975 Eylül ayından itibaren Genel Merkezinin olduğu üçüncü adres; Karaköy'deki Ömer Abed Han.

Kâtip Üye: Nihat Zaman

Üye: İrfan Cerrahoğlu.

. Ziya Kalkavan 1975'de Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oluyor ve Genel Merkezi'in Ömer Abed Han K.4 Karaköy'e taşınmasına karar veriliyor;

Türk Armatörleri Birliği 17 Eylül 1975 günü yaptığı Genel Kurul Toplantısı'nda yeni Yönetim Kurulu üyelerini seçmiş ve ayni gün görev taksimi de gerçekleştirmiştir. (Karar No. 797)



Türk Armatörleri Birliği 1975 yılı Yönetim Kurulu üyelerinin imzaları; (Üst sıra soldan) Yönetim Kurulu Başkanı- Ziya Kalkavan, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı - Fahri Paçalıoğlu, Muhasip Üye - Nejat Doğan , Katip Üye: Feridun Özbağ, Üye: Sabri Irmak (Seçim listesinde üye olarak Ziya Sönmez yazılıdır) Kaynak: Türk Armatörleri Birliği Arşivi. Tasarım: Nusret Çalışır.

Bu seçimle yeni Yönetim Kurulu Başkanı Ziya Kalkavan seçilmiş ve görev bölümü şöyle olmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı : Ziya Kalkavan

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Fahri Paçalıoğlu

Muhasip Üye: Nejat Doğan

Katip Üye: Feridun Özbağ,

Üye: Ziya Sönmez.

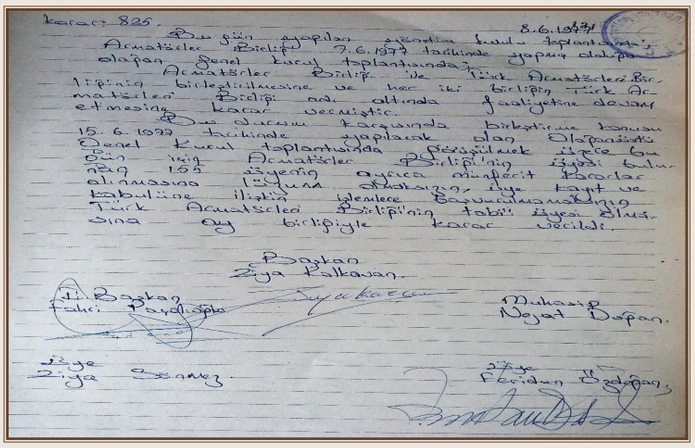
Ayni Genel Kurul Toplantısı'nda Taksim, Gümüşsuyu, İnönü Cad. Park Palas K.1'de olan Türk Armatörleri Birliği Genel Merkezi'nin Ömer Abed Han K.4 No. 21-22'ye nakledilmesine karar verilmiştir.

. İtalya'dan nakledilecek kök kömürü konusu;

15 Ekim 1975 günü yapılan (Karar No. 799) toplantıda Eti Bank'ın İtalya'dan Türkiye'ye nakledeceği kök kömürü için tahsis edilen Manizâde gemisine Eti Bank Ticaret Müdürlüğü'nde gösterilen zorluğu engellemek ve gereken şikayetleri yapmak üzere Sabri Irmak ile Osman Kasaroğlu'nun Eti Bank Genel Müdürü ile görüşmek üzere 16 Ekim 1975 günü Ankara'ya gönderilmelerine karar verilmiştir.

Ayrıca Romen Ticaret Müşaviri ile görüşmek üzere Fahri Paçalıoğlu, Nejat Doğan ve Ziya Sönmez'in görevlendirilmesine karar verilmiştir.

Çimento nakletmek için armatörlerle çimento ihracat komitesi arasında imzalan sözleşmeye rağmen, komitenin ihracatı yapmaması dolayısıyla bozulan anlaşmadan doğan armatör haklarının korunması için Av. Metin Baran ile görüşme yapılmasına karar verilmiştir.



Kaynak: Türk Armatörleri Birliği Karar Defteri; Karar No. 825.

. Türk Armatörleri Birliği'ne üye olmak konusu yeniden düzenleniyor;

31 Mart 1976 günkü toplantıda 24 Mart 1976 günü yapılan toplantıda verilen karar gereğince Aza Kayıt Defteri'ne yeni üye kaydı ilave etmek için yeni kurallar tesis edilmiştir.

Bu uygulamaya göre ilk başvuru sahibi Genel Denizcilik Nakliyatı AŞ.'nin talebi 7 Nisan 1976 günkü toplantıda incelenmiş ve üyeliğe kabulü uygun bulunmuştur (Karar No. 810)

. Türk Armatörleri Birliği ile Armatörler Birliği isimli derneğin birleştirilmesine karar veriliyor;

Türk Armatörleri Birliği'nin 7 Haziran 1977 tarihinde yapılmış olan Olağan Genel Kurul toplantısında; Armatörler Birliği Derneği ile Türk Armatörleri Birliği'nin birleştirilmesine ve her iki birliğin Türk Armatörleri Birliği adı altında faaliyetine devamına karar verilmiştir.

. Ziya Kalkavan 1977'de yeniden Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oluyor;

Türk Armatörleri Birliği Olağanüstü Genel Kurul Toplantısı'nı 22 Haziran 1977 Çarşamba günü saat 10.00'da Genel Merkezin bulunduğu Ömer Abed Han 4. Kat No. 19-20'de gerçekleştirmiştir.

27 Haziran 1977 günü yapılan yeni yönetim kurulu görev bölümü toplantısında yeni Yönetim Kurulu üyelerini seçmiş ve ayni gün görev taksimi de gerçekleştirmiştir. (Karar No. 826)

Bu seçimle görev bölümü şöyle olmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı : Ziya Kalkavan

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Fahri Paçalıoğu

Genel Sekreter: Mehmet Şekerci

Muhasip Üye: Nejat Doğan

Katip Üye: Feridun Özbağ,

Veznedar: Gündüz Kaptanoğlu

Üyeler: Celal Sadıkoğlu, Feridun Özdoğan, Gündüz Kaptanoğlu, Adil Göksu, Hakkı Uzunoğlu, Naim Kalkavan.

. Ziya Kalkavan 1978'de yeniden Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oluyor;

Türk Armatörleri Birliği Olağanüstü Genel Kurul Toplantısı'nı 6 Mart 1978 günü saat 10.00'da Genel Merkezin bulunduğu Ömer Abed Han 4.Kat No. 19-20'de gerçekleştirmiştir.

7 Mart 1978 günü yapılan yeni yönetim kurulu görev bölümü toplantısında yeni Yönetim Kurulu üyelerini seçmiş ve ayni gün görev taksimi de gerçekleştirmiştir. (Karar No. 856)

Bu seçimle görev bölümü şöyle olmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı : Ziya Kalkavan

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Fahri Paçalı

Genel Sekreter: Mehmet Şekerci

Muhasip Üye: Nejat Doğan

Katip Üye: Feridun Özbağ,

Veznedar: Gündüz Kaptanoğlu

Üyeler: Celal Sadıkoğlu, Feridun Özdoğan, Gündüz Kaptanoğlu, Adil Göksu, Hakkı Uzunoğlu, Naim Kalkavan.

. Ziya Kalkavan 1979'de yeniden Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oluyor;

Türk Armatörleri Birliği Olağanüstü Genel Kurul Toplantısı'nı 13 Mart 1979 günü saat 10.00'da Genel Merkezin bulunduğu Ömer Abed Han 4.Kat No. 19-20'de gerçekleştirmiştir.

16 Mart 1979 günü yapılan yeni yönetim kurulu görev bölümü toplantısında yeni Yönetim Kurulu üyelerini seçmiş ve ayni gün görev taksimi de gerçekleştirmiştir. (Karar No. 889)

Bu seçimle görev bölümü şöyle olmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı : Ziya Kalkavan

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Fahri Paçalıoğlu

Genel Sekreter: Mehmet Şekerci

Muhasip Üye: Nejat Doğan

Katip Üye: Feridun Özbağ,

Veznedar: Gündüz Kaptanoğlu

Üyeler: Celal Sadıkoğlu, Feridun Özdoğan, Sefer Yağcı, Turgut Kaptanoğlu, Gündüz Kaptanoğlu, Adil Göksu, Hakkı Uzunoğlu, Naim Kalkavan, Bedri İnce.

. Türk Armatörleri Birliği 1980 yılı Genel Kurul toplantısı;

Türk Armatörleri Birliği Olağanüstü Genel Kurul Toplantısı'nı 26 Şubat 1980 günü saat 10.00'da Genel Merkezin bulunduğu Ömer Abed Han 4.Kat No. 19-20'de gerçekleştirmiştir.

29 Şubat 1980 günü yapılan yeni yönetim kurulu görev bölümü toplantısında yeni Yönetim Kurulu üyelerini seçmiş ve ayni gün görev taksimi de gerçekleştirmiştir. (Karar No. 919)

Bu seçimle görev bölümü şöyle olmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı : Ziya Kalkavan

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Fahri Paçalıoğlu

Genel Sekreter: Mehmet Şekerci

Muhasip Üye: Fuat Miras

Katip Üye: Feridun Özbağ,

Veznedar: Gündüz Kaptanoğlu

Üyeler: Sefer Yağcı, Turgut Kaptanoğlu, Gündüz Kaptanoğlu, Bekir Sıtkı Kalkavan, Hakkı Uzunoğlu, Naim Kalkavan, Bedri İnce.

. Türk Armatörleri Birliği 1981 yılı Genel Kurul toplantısı;

Türk Armatörleri Birliği Olağanüstü Genel Kurul Toplantısı'na ait Karar Defteri'nde bir kayda rastlanılmamıştır. Ancak 1981 yılı Yönetim kurulu üyeleri, 1980 yılının ayni olarak devam etmiştir.

. Türk Armatörleri Birliği 1982 yılı Genel Kurul toplantısı;

Türk Armatörleri Birliği Olağanüstü Genel Kurul Toplantısı'nı 4 Mart 1984 günü saat 10.00'da Genel Merkezin bulunduğu Ömer Abed Han 4.Kat No. 19-20'de gerçekleştirmiştir.

11 Mart 1982 günü Saat 14.00'de yapılan yeni yönetim kurulu görev bölümü toplantısında yeni Yönetim Kurulu üyelerini seçmiş ve ayni gün görev taksimi de gerçekleştirmiştir. (Karar No. 992)

Bu seçimle görev bölümü şöyle olmuştur;

Yönetim Kurulu Başkanı : Ziya Kalkavan

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Fahri Paçalıoğlu

Genel Sekreter: Hilmi Sönmez

Muhasip Üye: Rüstem Markaloğlu

Veznedar: Turgut Kaptanoğlu

Üyeler: Şadan Kalkavan, Asaf Güneri, Pekin Baran (Genel Sekreter Yardımcısı), Semih Sohtorik (Genel Sekreter Yardımcısı), Eşref Cerrahoğlu, Bekir Sıtkı Kalkavan.

. Türk Armatörleri Birliği 1983 yılından 1985 yılına kadar Yönetim Kurulu durumu

1983 yılı dahil olmak üzere 1985 yılı dahil olmak üzere Karar Defteri'ndeki kayıtlara göre,

Türk Armatörleri Birliği'nin Genel Kurul Toplantısı ve sonuçları gibi bir kayda rastlanılmamaktadır. Buna karşın yapılan tüm toplantılarda 1983 yılı Yönetim Kurulu'nun (1984'de Ferit Özdemir dahil olmuştur) aynen devam ettiği görülmektedir.

7 Mayıs 1985 Tarih ve 1113 Sayılı Karar sayfasında Yönetim Kurulu şöyle verilmektedir;

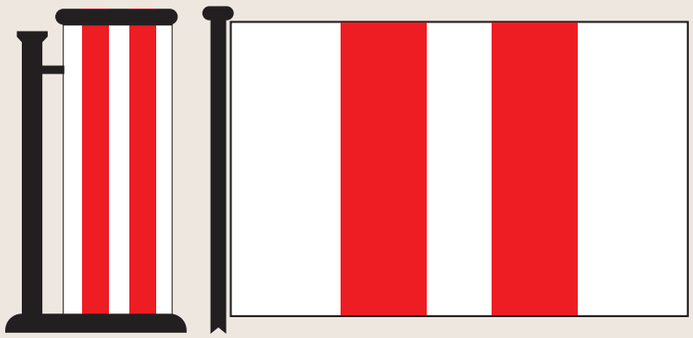
Yönetim Kurulu Başkanı : Ziya Kalkavan

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı: Ferit Özdemir

MEHMET ZİYA KALKAVAN



Rize denildiğinde Ekşioğlu, Kalkavanzâde, Hantal ve Mete aileleri etkinlikleriyle ve geniş akraba ağıyla önem taşırlar.



Kalkavanzâde Vapur Şirketi baca forsu ve şirketin flaması.

Kalkavanoğulları'nın seceresi üzerine Soybilimi kurallarına göre yazılmış muazzam bir çalışma; Rize'li Hüseyin Kalkavan tarafından üç senede hazırlanmış ve neşredilmiş olan *"Tam Kalkavan Seceresi"* başlıklı kütük dosyasıdır.

Hüseyin Kalkavan bu secere dosyasını yazarken kişilerle konuşmaktan ziyade, resmî ve yazılı kaynakları kullanmayı esas almış. Nüfus kütük kayıtları, tapu kayıtları, mezarlıklar, üniversite kütüphaneleri, arşivler araştırma ve danışma adresleri olmuş.

Tapu kayıtlarında bulunan en eski Kalkavan, 1760 doğumlu Kalkavanzâde Mehmet. Rize'li ve Rumca adı "Uncuvanoz", sonraki adı "Denizgören" köyünün camisinin avlusundaki mezarda yatmakta.

Denizgören köyünde arazisi olan Mehmet'in üç oğlu Salih, Hüseyin ve Keleş, deniz kıyısındaki İyidere köyüne giderken, en küçük oğlu Lik, Rize merkeze yerleşmiş.

Lik'in soyundan gelenler Kalkavanzâde olarak anılmışlar.

Toprak bakımından fakir olan Rize'de halk balıkçılıkla geçinmiş ve denize açılmışlar. O zamanlar 200 tonluk teknesi olana "Büyük adam" denilmiş.



Ziya Kalkavan ve Eşi Suriye Kalkavan

1920'lerden itibaren Kalkavanoğulları bütün Türkiye'ye yayılmışlar.(1)

Ziya Kalkavan'ın babası Kafkaslardaki mücadelelere olduğu kadar Kurtuluş Savaşı'na kendi oluşturduğu alayla katılarak büyük fedakarlıklar ve başarılar sergilemiş kahraman bir Karadenizliydi.

Sakarya Muharebesi sırasında Karadenizli denizci arkadaşlarının katıldığı yelkenlileriyle asker, cephane ve silah taşıyan Kalkavanlar, Rusya'ya balık satarak,

1) Hüseyin Kalkavan; Tam Kalkavan Seceresi - 1760 - 1996, İstanbul, Özel 5.ci baskı.

memleketlerinde pastacılık yaparak ticaret hayatında ilerlemeye azmetmişlerdir.

Ziya Kalkavan, Türk siyaset hayatının her noktasında muhalefette kalmayı tercih etmesiyle de dikkatleri çekmiştir. Tüm Kalkavan ailesi Cumhuriyet Halk Fırkası mensubu iken Ziya Kalkavan Serbest Fırka Ocak Başkanı olmuş, Demokrat Parti'nin kurulmasında Onaltıncı kurucu üye olmuş, ancak Demokrat Parti iktidara gelir gelmez parti üyeliğinden ayrılmıştı. Sonraki yıllarda Süleyman Demirel'e verdiği destekle tanınmıştı.



Ziya Kalkavan'ın Rize İyidere'de büyükleriyle çekilmiş ve daha çok gençlik yıllarından soluk bir fotoğrafı. (Sağdan ayakta en başta). Kaynak: Sefer Kalkavan arşivi.

ANAP'ın kurulmasında Turgut Özal'ı destekleyen Ziya Kalkavan, memleketlisi Tuncay Mataracı'nın DYP'den Meclise girmesinde büyük rol oynamıştır. CHP'ye geçmesinden sonra tamamıyla karşı tavırlı olmuştur.

Deniz Ticaretinin Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olmasından derin rahatsızlık duyardı. Yıllarca Denizcilik Bakanlığı'nın kurulması için yoğun çabalar sarfetmiştir. O'na göre, bir ülke için deniz ticareti, dünya denizlerinde ekonomik bağımsızlığın ilk temel adımlarındandı. Bu konuda Büyük Britanya İmparatorluğu'nun dünya denizlerinde tesis ettiği hakimiyeti örnek gösterirdi.

Türk Deniz Ticaret Tarihi için olduğu kadar, Türk siyaset tarihi adına da önemli bir kaynak olan yaşamı kayda geçirilmemiş, ailesinden intikal eden belgeler Yeniköy'deki yalısının 1960 yılında yanması sonucu yok olmuştur. Ziya Kalkavan bu anıların, belgelerin ve fotoğrafların kül olup gitmesine çok üzülürdü.

Denizcilerin *"Ziya Amcası"* denizcilik örgütlerinde yarım asırdan fazla etkin oldu, her derde, soruna sahip çıktı, koşmaktan, mücadele vermekten asla yorgun düşmedi.

Rize'nin Çayeli - İyidere kazasındandı. 9 Haziran 1992 gecesi her fâni gibi İstanbul'da Florance Nightingale Hastahanesi Acil Servisi'nde kalbine yenik düştü.



Ziya Kalkavan gençlik yıllarında. Kaynak: Halis Kalkavan arşivi.

İki ay öncesinde geçirdiği bir kalp krizi nedeniyle Esnaf Hastahanesi'ne yatırılan Ziya Kalkavan taburcu olduktan kısa bir süre sonra yeniden rahatsızlandığından, Taksim İlk Yardım Hastahanesi'ne yatırılmış ve aortstenozu teşhisi konulmuştu. Ana aort damarının daralması olan bir teşhis sonucu on gün kadar tedavi görmüştü.

Daha kapsamlı bir tedavi amacıyla hastaneden pazartesi günü evine dönen Ziya Kalkavan Salı günü yeniden fenalaştığından Haseki Hastahanesi Başhekimi E. Tuğamiral Doktor Mehmet Ali Işıgür ilk müdahelesini yapmakla birlikte Florance Nightingale Hastahanesi Acil Servisi'ne sevkettirmişti. İlk saatlerde durumunun iyilik gösterdiği belirtilen Ziya Kalkavan'ın sabaha karşı vefat ettiği açıklandı.

Ziya Kalkavan için 11 Haziran 1992 günü Deniz Ticaret Odası önünde büyük bir tören düzenlendi. Cenazesi Fatih Camii'nde kılınan ikindi namazını müteakiben Edirnekapı Şehitliği'ndeki alile kabristanında defnedildi.



(Sağdan) Ziya Kalkavan, Yalçın Kalkavan ve Ziya Kalkavan'ın annesi Hacı Anne, arkada ayakta olan Sefer Kalkavan'ın en büyükablası Şeniz Kalkavan. Kaynak: Sefer Kalkavan arşivi.

Tarih dolu bir yaşamın temsilcisiydi.[2]

Hükümetlerin Türk Deniz Ticaretine üvey evlat muamelesi yaptığını şikayet ederdi. Bir beyanatında *"Hükümet denizciliğimize taarruz ediyor. Hükümetin kastı nedir."* diye çıkış yapmıştır.

26 Haziran 1986 günü basına yaptığı konuşmasında Ziya Kalkavan şöyle diyordu; *"Bülent Ulusu hükümetinin aldığı isabetli kararlar sonucu hayal dahi edilemeyen tonaja kavuşan Türk deniz ticaret filosu, Özal Hükümeti'nin elinde iflasa sürüklenmektedir.*

Kararlar hiç kimseye danışılmadan, masa başında alınmaktadır. Başbakan Turgut Özal randevu talebimize iki yıldır cevap vermemektedir. Yüzde 76 banka kredi faizi yetmiyormuş gibi, bir de hiçbir hizmet verilmeden telsiz harcı alınmaktadır."

Denizcilik Bakanlığı'nın kurulması halinde Türk deniz ticaretinin ulusal yapıdan uluslar arası yapıya çok daha hızlı ve güvenli şekilde geçiş yapacağına inancını yaşamının sonuna kadar korudu. Basına yaptığı bir açıklamada şöyle diyordu:[3] *"Bu iktidar* içimi *daraltıyor. Neden bizi sahiplenmezler!. Bize, deniz suyu tuzlu mu değil mi bilen bir bakan tayin edin. Ama ne geçmişte böyle bir istek kabul görmüştür, ne de bugün.*

Ben 10 - 12 yaşarındayken varsa yoksa aklım denizdi. Mektep filan umursamadım.

Cumhuriyetin başlarında armatör sayısı varla yok arasındaydı. Bizden sonra Yelkenciler, Aldıkaçtılar geldi, Kavulzâdeler[4]*, Hantalzâdeler, Gelibolu'lu Rüstem Beyler geldi. Çok ağır inkişaf ettik. O dönemden geriye de bir biz kaldık zaten!*

Biz takalarla başladık bu işe. Cumhuriyetin ilanında da durum böyleydi. Cumhuriyetin ilanından hemen önce 'Kırım' vapurunu satın aldık. Sadıkzâdeler de 'Yeni Dünya' adını verdikleri vapuru satın aldılar. Vapurculuğa böyle başladık.

Bu gemiler o zaman için hadise yaratmıştı. Bizim için o zamanlar çok büyük tonajlardaydılar! Biri 800 ton, diğeri 1000 tondu! Daha sonra ikişer üçer bin tonluk gemiler aldık. Enbüyük tonajımız 5 bin tondu! Bunlar bize dev tankerler gibi görünmüştü.

1983'e kadar 10 bin tonluk birkaç gemi vardı. 1983'den sonra büyük atılım yapıldı ve patlama oldu.





Ziya Kalkavan'ın eşi Suriye Kalkavan, kucağında oğlu Sefer Kalkavan (Üstteki fotoğraf)
Ziya Kalkavan'ın halası ve aynı zamanda dayısı olan İstiklal Harbi gazisi İlyas Sami Kalkavanoğlu'nun hanımı, yeğeni Sefer Kalkavan'la. (1950)
Kaynak: Sefer Kalkavan arşivi.

2) Osman Öndeş, Tarih Dolu Bir yaşam - Ziya Kalkavan, Deniz Ticaret Odası Deniz Ticaret Dergisi, Kasım/Aralık 1989.(Deniz Ticaret Odası Dergisi için Ziya Kalkavan'ın yaşamını da kapsayacak şekilde kendisiyle yaptığım söyleşidir.)
3) Özcan Ercan, Denizcilik Bakanlığı Kurulsun, 28 Ekim 1990, Milliyet Gazetesi.
4) Muhtemelen Kırzâdeler olmalıdır.

Büyük adamdı Atatürk

Mustafa Kemal Atatürk'le ilgili bir anım da var; Büyük adamdı Atatürk. Hanımıyla Rize'ye gelmişti. Tüm Rize halkı karşılamaya gittik.



Ziya Kalkavan baba ocağı Rize'nin İyidere'deki dededen kalma konaklarında. Solundaki Dursun Kasmaz'dır. (28 Ağustos 1979) Kaynak: Sefer Kalkavan arşivi.

O gün Mataracıların evinde misafir edildiler. Ama nedense Rize Valisi Hurşit Bey, o eve girmedi. Döndü kendi makamına gitti.

Akşam davet var. Vali yine gelmedi. Bunun üzerine Atatürk 'Valiye haber salın gelsin.' demiş. Bir polis gönderildi. Polise 'Peki gelirim' dedi, ama yine gelmedi.

Sabah Atatürk Valiliğe gittiğinde Hurşit Bey'e 'Akşam seni davette görmedim. Gelmedin mi?' diye soruyor. Hurşit Bey de 'Gelmedim' deyince soruyor 'Neden?'.

Vali şu cevabı veriyor; 'Ben burada sizi temsil ediyorum. Mataracı Mehmet buralarda eşkıya hâmisi olarak tanınır. Bir vali öyle eşkıya hamisi diye tanınan birinin evine giderse o memlekette vazifesini göremez hale gelir.'

Atatürk o anda yanındaki yaverine döner ve der ki; 'Ankara'ya hemen telgraf çekin. Vali Bey'e kıdem verilsin."

12 Haziran 1950 tarihli gazetelerde şu duyuru vardır; *"Ailemizin her ferdini ve kendisini tanıyanları ölümü ile büyük teessüre gark eden Kalkavan Denizcilik İskenderun Şubesi Müdürü Hamdi Kalkavan'ın ölümünden duyduğumuz acıyı paylaşan İskenderun, İstanbul ve memleketimiz Rize'deki dostlarımıza, tanıdıklarımıza, bizzat cenazeye gelen dostlarımıza, akrabalarımıza, telgraf ve telefonla taziyette bulunan İskenderun halkına ayrı ayrı teşekküre teessürümüz mâni olduğundan , gazetenizin tavassutunu rica ederiz. Kalkavan ailesi adına Ziya Kalkavan."*



13 Ağustos 1950 tarihli gazetelerde İbrahim Kalkavan Şirketi'nin 6500 tonluk *"Sarayköy"* ve 5090 tonluk *"Nâzım"* vapurlarıyla İstanbul'dan hareketle, Mersin ve İskenderun'a uğrayarak Cidde'ye Hacı adaylarını götüreceği haberi yeralmıştır.

Sarayköy şilebi, 1951 yılında Türkiye'den yurtdışına ihraç edilen ilk kömür yükünü taşıyan gemi olmuştur.



İROÇHAN ENVER

KALKAVAN ÇIKARILDI 10 gün evvel Haskây tersanesinin kızağından denize indirilirken batan Ka Kavanzade gemisi dün askıya alınarak kurtarılmıştır. Alemdar tahlisiye g nisinin yardımı ile kurtarılan Kalkavanzade şilebi için Denizcilik Bankası her hangi bir tamirat talebinde b bulunmamaktadır. Tersane Müdürlüğü Kalkavan şilebinin yüzdürülmesi için, bundan sonra Haskây tersanesin tavsiyelerine uyulmasını söylemiştir. Yukarıdaki resimde gemi battığı yerin rıhtımına bağlı olduğu halde görülüyo

6 Kasım 1951 tarihli bir gazete haberi şöyleydi; *"Zonguldak (Hususi) - Yıllardan beri ilk defa kömür ihraç edebilecek duruma gelen memleketimiz, ilk satışı Fransa'da A.T.I.C. firmasına yapmıştır. İlk parti olarak Kaptan Reşat Erkurt idaresindeki Sarayköy vapuru 6100 ton kömür yükleyerek Marsilya'ya müteveccihen hareket etmiştir. Mezkûr gemi Marsilya'dan yükleyeceği muhtelif yükle Avusturalya'ya gidecektir."*

Mart 1958 son haftasında Hacı Talip Kalkavan vefat etmiştir. 9 Nisan 1958'de Kalkavan ailesi adına Ziya Kalkavan Fatih Camii'nde Mevlidi Şerif okutmuştur.

31 Temmuz 1959'de üzücü bir olay yaşanmıştır; Haliç'te onarıma alınmış olan eski mektep gemisi Hamit Naci sulara gömülmüş ve çamura saplanıp kalmıştır. Ziya Kalkavan adı verilmiş olan geminin yüzdürüp yüzdürülemeyeceğine sonradan karar verilecektir. Neyse ki Alemdar Tahlisiye gemisi ve algarna yardımıyla askıya alınan Ziya Kalkavan şilebi 14 Ağustos 1959 günü yüzdürülmüştür.

Ziya Kalkavan liderlik ruhuna sahipti, teşkilâtçıydı. Koyu bir Beşiktaş'lıydı.



Birzamanlar Beşiktaş Futbol Klübünde son derece faal ve yönetimde yeralan Ziya Kalkavan, aile yaşamında kendini ve ailesi kadar tüm dostlarını kedere boğan bir vefat olayıyla sarsılmıştır. Onsekiz yaşındaki kızı Serpil Kalkavan 13 Temmuz 1964 Salı günü Yeniköy Köybaşı Caddesi No.3'deki yalılarında ikindi üzeri bir bunalım geçirdiğinden Baltalimanı Hastahanesi'ne kaldırılmış, fakat yoldayken vefat etmiştir.

14 Şubat 1965 günü yapılan Beşiktaş Futbol Klübü Olağan Yıllık kongresinde iktidar listesi; Hakkı Yeten, Faruk Ayanoğlu, Himmet Ünlü, Nazmi Öktem, Faruk Sağnak, Stelyo Arhantakis, Sudi Yelman, Nazmi Akbacı, Ziya Kalkavan, Süleyman Saba, Doğan Akıncı, Saim Serper, Kemal Zaman ve Tahsin Asıʻdan oluşuyordu. Hakkı Yeten'in istifa ettiği sürede ise Ziya Kalkavan kulübün başkanlığını üstlenmiştir.

Ziya Kalkavan 1967 başlarında Güven Partisi İstanbul Teşkilatı'nın 256 kurucusundan biri olarak yeralmıştı. 11 Ekim 1967'de kuruculardan 86'sı *"Güven Partisi'ni Demokratik düzeni uygulamak maksadıyla kurmuştuk. Demokratik düzenin uygulanmasının ilk şartı ise, o*



Unutulmaz bir fotoğraf - Ziya Kalkavan armatör arkadaşlarıyla (Ayaktakiler - soldan ikinci).

teşekkülün kongresini yapmasıdır. Genel Merkez kongre teklifimizi kabul etmemiştir. Genel Merkez, Güven Partisini kurduğu Komünizmle Mücadele Derneği haline getirmiştir. İsmet Paşa'nın cuntasından şikayet edenler, Feyzioğlu, Paksüt, Melen , Coşkun Kırca cuntasını kurmuşlardır" diyerek partiden istifa etmişlerdir. İstifa edenlerden biri Ziya Kalkavan'dır. Yaşar Keçeli, ve Talat Alemdar da istifa eden kurucular arasında yeralmaktadır.

Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı E.Amiral Celal Eyiceoğlu'nun (26.08.1992-26.03.1984) dönemindeki Meclis Başkanlığı görevinden sonra ilk yapılan seçimlerde Ziya Kalkavan Meclis Başkanı seçilirken, Başkan Vekilliklerine Ferit Özdemir ve Mehmet Şekerci getirildiler. Yönetim Kurulu üyelikleri şu kişilerden oluştu; Erol Yılmaz Akçal, Şadan Kalkavan, Gündüz Kaptanoğlu, Fuat Miras, Hilmi Sönmez, Hüsnü Şişmanyazıcı, Eşref Cerrahoğlu, Erim Akat, Emin Atasagun.

6 Haziran 1992 günü basına şu açıklama yapıldı; *"Evinde kalp krizi geçirmiş bulunan Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı ve Türk denizciliğinin duayen lideri Ziya Kalkavan Taksim İlkyardım Hastahanesi'nde yoğun bakıma alınmıştır. Hastahane yetkilileri durumunun iyiye gittiğini, fakat birsüre daha gözetim altında tutulacağını bildirmişlerdir."*

9 Haziran 1992 gecesi her fâni gibi İstanbul'da Florance Nightingale Hastahanesi Acil Servisi'nde kalbine yenik düştü.

Ziya Kalkavan'ın ardından eşi Suriye Kalkavan, 19 Haziran 1996 gecesi vefat etti.

Kırım Vapuru

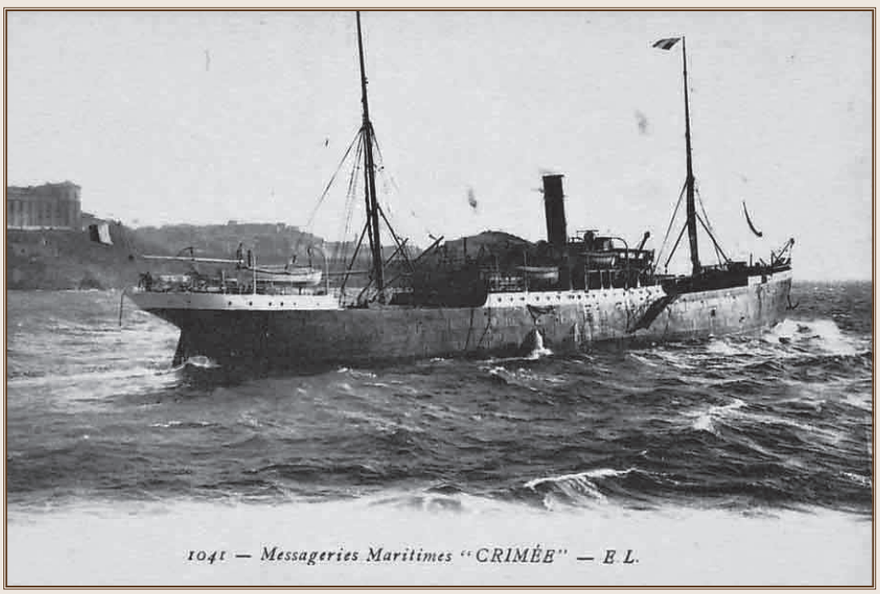
Ziya Kalkavan Türk deniz ticaretindeki ilk önemli bir adımın, aile olarak satın aldıkları *"Kırım"* vapuru ve Sadıkzâdeler'in *"Yeni Dünya"* vapuru ile başladığını belirtir.

Başbakan İsmet İnönü Rusya'ya yaptığı bir resmî geziyi *"Kırım"* vapurunun eşi olan *"Grugio"* isimli vapurla yapmıştır.[5]

Habere göre; Başvekil İsmet Paşa Hazretleri 26 gün sürecek Rusya seyahatine Rusya hükümetinin gönderdiği Grugio isimli vapurla yapacaktır. Bu gezide Rus Sefiri Yuriç Yoldaş ve refikası Türk heyetine eşlik edecektir.

Rus hükümeti tarafından tahsis olunan Grugio 19 Nisan 1932 günü İstanbul'a gelmiştir.

Grugio, bir sene önce İstanbul limanına gelmiş olan *"Kırım"* vapurunun şekli ve sistemindedir.



"Kırım" vapuru İsmet Paşa Hazretleri'ni 1932'de Rusya'ya götüren "Grugio" isimli vapurunun eşiydi.

5) 20 Nisan 1932, Cumartesi, Cumhuriyet Gazetesi.



Alttaki resimde Meclis Başkanı Ziya Kalkavan başkanlığında Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu üyeleri: (Oturanlar Soldan) Turgut Kaptanoğlu, Gündüz Kaptanoğlu, Yönetim Kurulu Başkanı Hilmi Sönmez, Meclis Başkanı Ziya Kalkavan, Metin Leblebicioğlu, Ferit Özdemir, Şadan Kalkavan.

(Ayaktakiler Soldan) Mali Müşavir Veysel Çakır, Adil Göksu, Hüsnü Şişmanyazıcı, Sefer Kalkavan, Fuat Miras, Muzaffer Akkaya, Ahmet Yıldırım, Genel Sekreter ve Yardımcısı.



Denizcilik camiasının unutulmaz ve vazgeçilmez lideri olarak kabul edilen M. Ziya Kalkavan için Türk Armatörleri Birliği kayıtlarında şu anlatım yeralmaktadır; 1911 yılında Rize İyidere nahiyesinin Kalkavan Köyü'nde doğdu. Bulunduğu bölgenin yaşam koşullarının zorlukları içinde gençlik yılları mücadele ile geçti. 1949 yılında İskenderun'a gitti ve yerleşti. Armatörlük, Gemi işletmeciliği yanında Acentelik konusunda da faaliyet gösterdi.

Kalkavan Kütük Kaydı'nda; Babası 1883 doğumlu Hacı Sefer Kalkavan,1864 doğumlu Yakup Kalkavan'ın oğluydu. Ziya Kalkavan'ın babası Sefer Kalkavan 1968 yılında 85 yaşında vefat etmiştir.

Mehmet Ziya Kalkavan'ın; Zehra (1918), Marife (1923), Ahmet N. Fevzi (1925 - 1981), Halis (1925), Halise (1935) ismi verilen beş kardeşi olmuştur.

Mehmet Ziya Kalkavan ve Suriye Kalkavan ailesinin; Şeniz (1936), Leman (1938), Şenay (1941), Yalçın (1942 - 1943), Serpil (1945 - 1964), Sonay (1946), Birsen (147), Sefer Savaş (1949), Gülşen (1955) ismini verdikleri dokuz çocukları olmuştur.[6]



Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Ziya Kalkavan, Yönetim Kurulu Başkanı Hilmi Sönmez ve Sefer Kalkavan Trabya Oteli'ndeki seminerde.

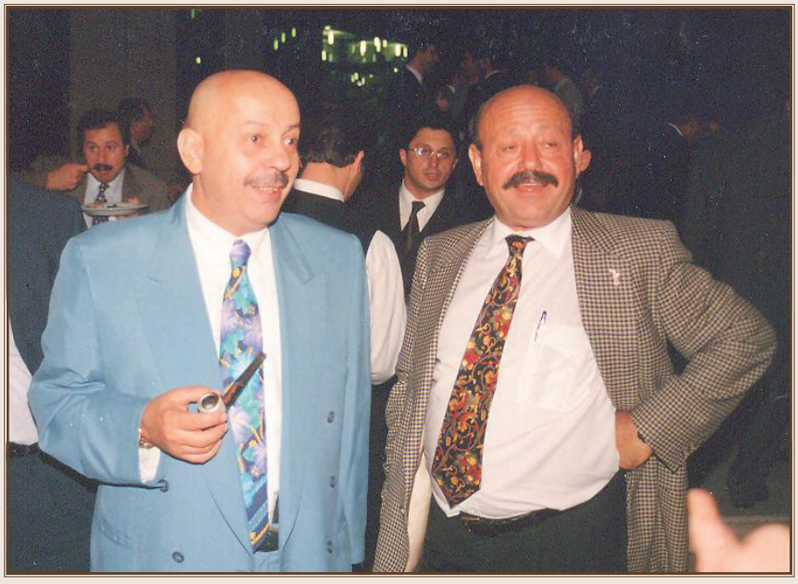


Başbakan Bülent Ulusu'nun Deniz Ticaret Odası'nı ziyareti anısı. Kaynak: Turgut Kaptanoğlu arşivi.

6) Hüseyin Kalkavan; Tam Kalkavan Seceresi - 1760 - 1996, İstanbul, Özel 5.ci baskı.

Ziya Kalkavan, 1955 yılında İstanbul'a gelerek kardeşleri olan Fevzi ve Halis Kalkavan'ı da yanına alıp, "M. Ziya Kalkavan Kollektif Şirketi"nin merkezini İstanbul'a nakletti; İskenderun şube olarak kaldı. Bu tarihten itibaren Karaköy Mocan Han'da armatörlük çalışmalarına ağırlık verdi.

1972 yılında da aynı ortaklarla "Kalkavan Denizcilik ve Ticaret A.Ş."yi kurdu. İş hayatında gösterdiği cesaret ve olumlu atılımları ile denizcilik camiasında ön planda yer aldı ve lider konumuna geldi. Sosyal faaliyetleri M. Ziya Kalkavan'ın yaşamında daima etkin ve unutulmayacak ölçüde güzel hatıralarla dolu geçmiştir.



Ziya Kalkavan son yıllarında armatörlükle ilgili sorumluluklarını oğlu Sefer Kalkavan'a devretti. Ancak deniz ticaretindeki engin deneyimleriyle daima yanında oldu. (Fotoğraf - Soldan - Sefer Kalkavan ve Cafer Kalkavan)

Yaşamının önemli dönüm noktalarından olan 1956 yılında Türk Armatörleri Birliği Başkanı seçildi ve aynı zamanda Birliğe bağlı S.S Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi yönetiminde yeraldı. Yaşamı boyunca bu ünvanını korudu ve daima Türk deniz ticaretinin gelişmesi için unutulmaz çabalar sarfetti. En büyük özelliklerinden biri de camiayı birleştirici olmasıydı.

Sosyal yaşamında; 1959 ve 1965 yıllarında iki dönem Beşiktaş Jimnastik Kulübü Başkanlığı yaptı. Çamlıca Kulübü, Sipahi Ocağı Kulübü, Büyük Kulüp, Anadolu Kulübü üyesi olarak faaliyet gösterdi; Rize Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı kurucusu olarak ilk başkanlık görevini üstlendi.

İstanbul Ticaret Odası Deniz Meslek Komisyon Başkanlığını deruhte etti. 1982 yılında Deniz Ticaret Odası Kurucu Meclisinde yer aldı.

19 Eylül 1984'de Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanlığına seçildi ve bu görevi yaşamı boyunca devam etti. Mayıs 1988 - Mayıs 1989 döneminde TOBB Genel Kurul Bakanlığını üstlendi.

Torun Mehmet Ziya Kalkavan'ın Anılarında Dedesi Mehmet Ziya Kalkavan

Dedesinin adını taşıyan Ziya Kalkavan, dedesine ait anılarını çocukluk yıllarından itibaren şöyle anlattı; 5 Mart 1978 günü İstanbul'da dünyaya geldim. İlk öğrenimimi yine İstanbul'da Özel Dost Koleji'nde tamamladıktan sonra, orta ve lise öğrenimime İstanbul Tarabya Atatürk İstek Vakfı Lisesi'nde sürdürdüm.

Üniversite öğrenimim için University of Plymouth'u seçmiştim. Dönüşte aile şirketlerinde yeraldım ve böylelikle denizcilik dünyasına yönelik deneyimlerim ve bilgi birikimim gelişti.

Çocukluk yıllarımda dedem Mehmet Ziya Kalkavan'la birlikte olmaktan çok mutluluk duyardım. Sanırım dedem içim de ben vazgeçilmez bir torun olmuştum. Hele adını taşıyor olmam, ona ayrı bir gurur verirdi. Beni sadece babamın adı olan *"Sefer"* diye çağırırdı.

Çoğu zaman dedemlerde kalmak için ısrarcı olduğumdan *"Pekala Sefer.. Ben annene, babana söylerim"* der ve ama hep telefon edilmesini beklerdi. Aradıklarında da *"Sefer benimle kalıyor."* der ve memnun şekilde gülerdi.

Haftasonu muhakkak Dedem'le Yalova'da yakın ahbaplarından Pehlivan'ın Çiftliği'ne giderdik. Sütümüzü, yumurtalarımızı ve daha bir sürü sebze ve meyveyi Pehlivan Bey hazır bekletirdi.


Mehmet Ziya Klakavan

Yalova Termal de çok sık gittiğimiz bir oteldi. *"Gözsuyu"* derdi.. Termal'da hafta sonunu geçirirdik. Buradaki termal suyun özellikle gözler için ayrı bir şifa kaynağı oludğuna inanırdı. Hatta orada bir de çeşme yaptırtmıştır. Arada bir bu çeşmenin suyuyla yüzünü yıkardı.

Yalova'da birkaç arkadaşıyla ormanda yürüyüşe çıkardı. Haliyle ben de yanında olurdum. Yaz aylarında ise vazgeçilmez tatil adresi Datça Tatil Köyü'ydü. Öyle ki Datça Tatil Köyü'nün sahibi yakın dostlarındandı ve dedeme kendisi için inşa ettirdiği misafir evini hazır tutardı.

Datça tatil seferlerimiz bir maceradır; bir seferinde Datça'ya gideceğiz diye beklerken baktım Dedem'den ses çıkmıyor. Kendisine soracak oldum; "Bu sene gitmeyeceğiz." deyince çok üzüldüm. Anlıyorum ki halimi fark edip, o da üzülmüştü.

Ertesi gün bana *"Sefer bavulları al, hazır ol.. Datça'ya gidiyoruz!"* deyince bir kez daha şaşırdım.

"Dede hani gitmeyecektik?" diyecek oldum.

"Sefer sana hazır ol dedim." deyip sözünü kesti.

Doğru havaalanına gittik. Meğer beni Datça'ya götürmek için arkadaşlarıyla birlikte THY'den uçak kiralamışlar.

Bu uçakla İzmir'e ve oradan da Datça'ya gittik.

Pervaneli bir uçaktı.. Dedem nereye seyahat etse muhakkak Madlen gibi o zamanın tercih edilen çukulatalardan birkaç kutu yaptırtırdı.

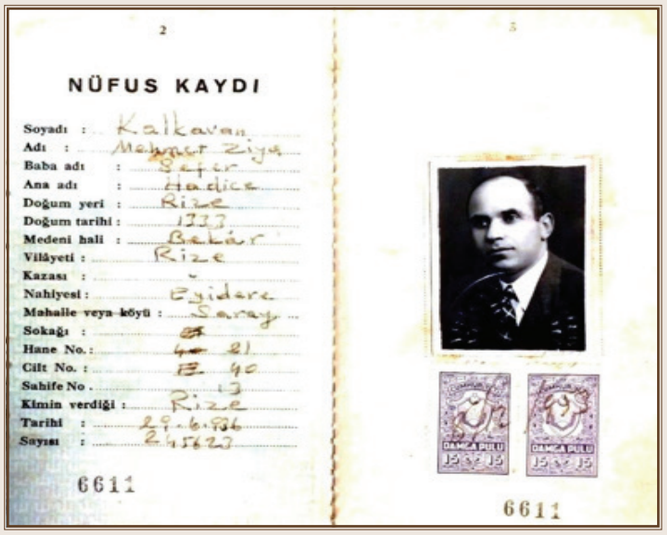
Yolda motorlardan birinden kıvılcımlar çıkmaya başlayınca bir kişi hariç herkes korku içersinde kaldı ve düştük düşeceğiz korkusu içinde yüzler asılmışken, dedem baba*"Sefer al şu çukulata kutusunu, herkese ikram et."* dedi.

Ben çukulata ikram ederken de *"Arkadaşlar korkmayın. Bu uçak düşmez. Salimen havaalanına varacağız."* diye seslenmesi üzerine korkular yerini kahkahalara bıraktı. Dedem böyle ikna edici ve inanç dolu, hatta korkuları nükteye çevirmesini bilen yürekli bir liderdi.

Otomobilini hızlı kullanmayı çok severdi ve hatta biraz fazlasıyla tutkundu. Şöför kullanmasını asla istemezdi. Zaten son yıllarında defalarca rica etmişlerdir de, bir makam otomobili olmuştur.

Arada bir yine de söylenirmiş.. *"Ben kullanacaktım."* diye.

Son derece tezcanlıydı ve kararından kolay vazgeçmeyen bir kişiliğe sahipti.



NÜFUS KAYDI

Soyadı : Kalkavan
Adı : Mehmet Ziya
Baba adı : Seyfi
Ana adı : Hadice
Doğum yeri : Rize
Doğum tarihi : 1333
Medeni hali : Bekar
Vilâyeti : Rize
Kazası : -
Nahiyesi : Eyidere
Mahalle veya köyü : Saray
Sokağı : -
Hane No. : 4 - 21
Cilt No. : B. 40
Sahife No. : 13
Kimin verdiği : Rize
Tarihi : 29-6-936
Sayısı : 2-1523

6611

6611

Mehmet Ziya Kalkavan'ın Nüfus Cüzdanı - Doğum Tarihi 1333 (1917) olarak kayıtlıdır. Adresi ise; Rize Vilayeti, İyidere İlçesi, Saray Köyü, Hane No. 4 - 21'dir. Bu Nüfus Cüzdanı 29 Haziran 1936 tarihlidir.

Geç kalmayı veya geç kalınmasını asla sevmezdi. Söz verdiyse, gideceği yere daha çabuk gideyim diye ufak tefek trafik kazaları da yapmıştır; nitekim telaşından dolayı zaman zaman aracının tamponlarının onarımına artık alışmıştık!

Türk Armatörleri Birliği Başkanı olarak, Türk armatörlerini hep bir araya getirmeye özen gösterdi. Ülke denizciliğini uluslar arası denizlerde daha öteye taşıyacak olan kaynağın Türk armatörleri olduğunu savunur ve her platformda *"Türk Armatörünün önemini"* anlatmaktan asla yorulmazdı.

İskenderun'un onun kalbinde ayrı bir yeri olduğunu söylemeliyim. Kardeşleriyle orada mücadeleler vermiş ve günü geldiğinde İstanbul'a gitmeyi Dedem kararlaştırmış.

Böylece Rize'nden başlayan gurbet, İskenderun'da devam etmiş, büyük dedemin kardeşleri Fevzi ve Halis Kalkavan amcalarımız orada kalmış ve önce kendisi İstanbul'a gelerek şirketini kurmuştur.

Yalım Erez çok sevdiği dostlarından biriydi, hatta Yalım Erez Ağabey'in onun kalbindeki yeri çok farklıydı. Adeta benzersiz bir arkadaş, dost ve hatta kardeş gibi sayardı. Ola ki bir başkasıyla görüşmesi olacaksa, *"Yalım, torun Ziya sana emanet."* derdi.

Yalım Ağabey çocuk yaşlarımda az kahrımı çekmemiştir.

Dedem'in yaşamında vazgeçilmez bir ayrıcalığım olduğundan, bazı resmî toplantılara dahi beni yanında götürürdü.. Bir anımı nakletmek isterim; Turgut Özal'a hayrandım. Benim için *"Tontoş ve son derece canayakın bir başbakandı"*. Yine bir yerdeyiz ve resmi bir davet sırasında yemek salonuna geçilmişti. Haliyle Başbakan'ın ayrı bir protokol masası vardı. Ben de dedemle onların yakınında bir başka masada oturuyordum.

Bir ara Turgut Özal'ın yerinden kalkarak dedeme doğru geldiğini gördüm.. Selamlaştılar, biraz sohbet ettiler ve Turgut Özal *"Ben Ziya Bey'in masasında oturacağım"* deyince, Başbakanın protokol masası dedemin masası oluverdi. Ben de Turgut Bey'i böylesine yakından seyretmekten müthiş memnun olmuştum.

Mustafa Kemal Atatürk'ün Anadolu'da arkadaşlarıyla başlattığı Milli Mücadele yıllarında ailenin her ferdiyle vatanın kurtarılması için verdikleri mücadeleye ait anılarını da dinlemek benim için ayrı bir mutluluk olmuştur.

Vefatıyla çocukluk ve gençlik yıllarımda bana daima doğruları işaret eden, yanında bulunmaktan güven ve mutluluk olduğum Dedemi kaybetmektan derin üzüntü duydum. Ama o da her fâni gibi bu dünyadan göçetti. Türk denizciliğinin benzersiz bir liderini tüm dostlarıyla birlikte ebediyete yolcu ettik.

Cengiz Kaptanoğlu'nun sözleriyle; "Ziya Kalkavan bir efsanedir"



"Ziya Kalkavan, babam İsmail Kaptanoğlu, amcalarım Mehmet Kaptanoğlu, Kâzım Kaptanoğlu ve diğer büyüklerimiz bizlere ışık tutmuşlardır.

Ziya Kalkavan ya da bizim aile geleneğimizde 'Ziya Amcamız'la hukukumuz çok farklıydı. Onun Türk denizciliğine olan sevgisini idrak ettik ve cesaret aldık. İleriyi gören bir deneyime sahipti, işine sahip çıkardı. Çok ciddi anlamda toplumcuydu. Sabahleyin bir simit aldıysa, yolda rastladığı çöpcüyle paylaşması onun en doğal davranışı nedeniyledir.

Sabahın erken saatlerinde Yeniköy'deki yalısından çıkar, Balat'a gelir. Oradan Fener'e doğru yürür. Devam eder, oradan sandalla karşı yakaya geçer ve Kasımpaşa'ya gelir ve Karaköy'e gelinceye dek, nice sohbetler etmiştir, nice temennahlarla karşılaşmıştır.

Ziya Amcamız, ellerini arkasına atmış halde ağır adımlarla Armatörler Kooperatifi'ne gelir, odaları dolaşır, kiminle sohbet eder ve sonra makamına çekilirdi. Dargınlığa asla dayanamazdı. Birileri darılmışlarsa, muhakkak onları çağırır, birkaç dakika sonra dargınlar barışık olur yanından ayrılırlardı.

Kendi sorunu varsa doğrudan çağırır, ama yine de fikre saygı gösterirdi. İsrafa karşıydı. Kooperatife bir otomobil alınmasını istediğimde karşı çıkmış, benimle tartışmıştır. Sonunda otomobili aldık ve resmi plaka takıldı. Kendisi başkan olduğuna göre aracı şöför kullanması gerekirken ille de kendi kullanmakta israr ediyordu. Yaşı da ilerlediğinden kendisine 'Ziya Amca arabayı şöför kullansın' dediysek de dinletemedik. Hatta bir ara da kaza yaptı.

Birgün şöförün kullanması için biraz israrcı olunca bana kızdı ve anahtarı atıp gitti! Öylesine kızmış olmalıydı ki, herhalde beni şikayet etmek için akşam Kuzguncuk'a kadar geldi.

Türkiye'nin yüklerinin hemen tamamı Kooperatif'ten geçtiği için bana büyük ilgi gösterir ve tesis ettiğim düzenden dolayı da beni teşvik ederdi."

Türk Armatörleri İşverenleri Sendikası Kuruldu

Türk Armatörleri İşverenleri Sendikası, Ziya Kalkavan başkanlığında 24 armatör tarafından kuruldu.

Sendikanın kurucuları ve adresleri şöyleydi:

1. Ziya Kalkavan - Yeniköy Cad. No.3 Yeniköy, İstanbul.
2. İsmail Kaptanoğlu - İcadiye Cd. No.1009 Kuzguncuk, İstanbul.
3. Kâzım Kaptanoğlu - Yıldız Posta Cad. No.15/6 Beşiktaş, İstanbul.
4. Muzaffer Divan - Akdoğan Sokak No. 6/8 Ortaköy, İstanbul.
5. Mehmet Şekerci - Kâmil Paşa Cad. No.15 Kadıköy, İstanbul.

6. Adil Göksu - Jandarma Sokak No.15 Kadıköy, İstanbul.
7. Şükrü Deniz - Jandarma Sokak No.1 Beşiktaş, İstanbul.
8. Hakkı Uzunoğlu - Eşref Paşa Cad. No.11 Kurtuluş, İstanbul.
9. Celal Uzuner - Nişantaşı Sokak No.15 Anadolu Hisarı, İstanbul.
10. Muhittin Yenigün - Köybaşı Cad. No.18 Büyükdere, İstanbul.
11. Muzaffer Taviloğlu - Emin Efendi Sokak No.18 Aksaray, İstanbul.
12. Ahmet Akgül - Kanlıdere Sokak No.36 Beykoz, İstanbul.
13. Hasan Çolak - Kuyulu Sokak No. 26 Teşvikiye, İstanbul.
14. Osman Cebeci - Yeniyol Sokak No.131 Göztepe, İstanbul.
15. Ahmet Başak - İskenderpaşa Mah. No.9 Fatih, İstanbul.
16. Thsin Memişoğlu - Hüsnü Sokak No.9 Ümraniye, İstanbul.
17. Kazım Akdoğan - Karamustafa Paşa Sokak No.25 Karaköy, İstanbul.
18. Hasan Ayran - Serasker Sokak Sergül Apt. Kadıköy, İstanbul.
19. Fikri Eminoğlu - Hasanpaşa Sokak No.8 Kadıköy, İstanbul.
20. Turgut Kaptanoğlu - Ihlamur Cad. No.44 Yıldız Beşiktaş, İstanbul.
21. Şükrü Göksu - Vali Konağı Cad. Alpaslan Apt. No. 43 Nişantaşı, İstanbul.
22. Orhan Deval - Demirlibağ Han, Karaköy, İstanbul.
23. Kâşif Kalkavan - Çengelköy No.5, İstanbul.
24. Reşit Kalkavan - Yenimahalle Sinema Sokak No.5 Beşiktaş, İstanbul.

1980 - 1985 yıllarında Erdal Aksoy Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini üstlenirken,1986 - 2013 yıllarında İlhan Karavelioğlu başkan olarak görev yaptı ve bu görevi son olarak Tahir Kıran üstlendi.

Ziya Kalkavan'ı tanımlayan değerlendirmeler



Ziya Kalkavan Maliye ve Gümrük Bakanı Prof. Dr. Ekrem Pakdemirli ile.

Müthiş bir zeka sahibiydi ve çok güçlü muhakeme yeteneğine sahipti. Kelimelerini ağır ağır, tane tane o ünlü Karadeniz şivesiyle söyler ve her cümlesi, Türk Deniz Ticaret dünyasının güçlükleri, bu güçlüklerin çözüm yolları ve çözülmesi için olurdu.

Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı olarak aylık toplantlarda, herseferinde salondaki üyeleri muhakkak saydırır, bıkmadan usanmadan herkesin Meclis Toplantıları'nda eksiksiz yeralmasını yine kendi erkânıharb üslubuyle ifade eder, hatta bir anlamda evlatlarını "Denizciliğe yeterli ilgi göstermedikleri" yolunda eleştirirdi.

Hatırlayalım; Deniz Ticaret Odası ilkkez İstanbul Deniz Müzesi'nin Beşiktaş'taki Arşiv binasında kurudu. Bu imkanı sağlayanlar Başbakan Amiral Bülent Ulusu ve haliyle yakın alaka gösteren Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'ydı.

Birzaman geldi ki, yasaların daha fazla zorlanmaması adına, Deniz Ticaret Odası için yeni bir adres arandı. O zaman da Ziya Kalkavan, DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve Sönmez Denizcilik Başkanı Hilmi Sönmez'den Kemankaş Mustafa Paşa Caddesi'ndeki Sönmez Denizcilik Han'ın iki katını kiralamasını istedi.

Böylece Deniz Ticaret Odası Sönmez Denizcilik Han'ın zemin ve çekme katı olmak üzere neredeyse birbuçuk katında yoluna devam etti.

Ziya Kalkavan imkanlar elverdikçe daha saygınlık duyulacak mekanlar aramayı sürdürdü ve Galatasaray - Tünel arasındaki Odakule'nin bir katına talip oldu.

Deniz Ticaret Odası'nın üçüncü adresi Odakule'nin 14.cü katı olmuştur.

Kapıdan girildiğinde solda Genel Sekreterin masası ve hemen yanıbaşında oraya göre en büyük, ama aslında hayli küçük bir oda da Meclis Başkanı için düzenlenmişti.



Ziya Kalkavan engin ufuklarda hayal ettiği Deniz Ticaret Odası için arayışlarını asla terk etmedi. Salıpazarı ile Fındıklı arasında son dönem Osmanlı Feriye Saraylarından Cemile Sultan Sarayı, günümüzde Marmara Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi binalarını ile Salıpazarı Rıhtımları arasında yeralan müştemilatı, tüm yasal imkanları değerlendirerek ve daima her sözünün ardında Türk Deniz Ticareti dünyasının saygın bir mekanı ve adresi olsun diyerek, unutulmaz çabalar sarfetti.

Ziya Kalkavan, özünde devletin her kademesiyle irtibat kurdu, dostluklar tesis etti ve Türk Deniz Ticaretinin refahı adına bir ömür geçirdi.

Ziya Kalkavan 9 Haziran 1992 günü fâni âleme veda etti.

Yedisi kız, ikisi erkek ve 14 torun sahibi olan M. Ziya Kalkavan 9 Haziran 1992 günü fâni âleme veda etti.

Denizciliğe yapmış olduğu hizmetlere karşı, şükran borcu olarak, ülkemizde ilk defa bir sivil şahıs için, Kara Kuvvetleri Komutanlığı bandosu eşliğinde, Deniz Ticaret Odası'nda yapılan törenle defnedildi. Vefatından sonra Köksal Toptan'ın Milli Eğitim Bakanı olduğu dönemde Ortaköy'deki Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi'ne Ziya Kalkavan adı verildi.

Koyu milliyetçi, kararlı ve hükmedici yapıya sahip bir lider olarak, gelecek nesillere örnek oldu, mesajlar verdi. Doğmuş olduğu Rize'nin tartışılmaz ölçüde hayranı idi. Ömrü boyunca memleketine dost ve komşularına yardımı vazife olarak kabul etti.

Fevkalade geniş bir çevreye sahip olmasına rağmen, siyasete hiçbir zaman ön planda görünme amacıyla sıcak bakmadı. Ülkenin menfaatlerine düşecek uygun ve müspet görüşte olan insanlarla dertlerini paylaştı, yardımcı olmaya çalıştı.

En büyük amacı ülkede Denizcilik Bakanlığı'nın kurulabilmesi idi. Ancak, başta yakın dostu Başbakan ve daha sonra 9.cu Cumhurbaşkanı Süleyman Demirel olmak üzere, üst düzeyde lider ve yetkililerden zaman zaman olumlu cevaplar almasına rağmen, bu büyük arzusu gerçekleşemedi. Yaşamının son günlerinde dahi bu hasret içinde dert yanar ve gelecek nesillere örnek olmak üzere tavsiyelerde bulunurdu.

Rize Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı'nın Büyükdere'deki lokalinin bahçesinde merhumun bir büstü bulunmakta ve büstün altında, Ziya Kalkavan dönemini tüm ayrıntıları ile yaşamış olan yakın dostu Adil Göksu, kendisini tanıtma yönünde şu mısralarla dikkatimizi çekmektedir;

Rize dedi, Deniz dedi, Dost dedi.
Çırpındı, çabaladı, didindi.
İnancı yolunda taviz vermedi.
Lider doğdu, örnek oldu, ayrıldı.[7]

Ziya Kalkavan'ın armatör olarak kurduğu şirketlerin sahibi olduğu gemiler şöyledir;

- 160 tonluk ahşap kuruyük gemisi *"Hıfsı Rahman"*,
- 300 tonluk ahşap kuruyük gemisi *"İkbal"*,
- 450 tonluk ahşap kuruyük gemisi *"Aydan"*,
- 750 tonluk kuruyük gemisi *"Fevzi Kalkavan"*,
- 850 tonluk kuruyük gemisi *"Ziya Kalkavan"*,
- Balıkçı/Tarama motoru *"Tayfun"* ve *"Derya"*,
- 6000 tonluk kuruyük gemisi *"Halis Kalkavan"*,
- 3000 tonluk kuruyük gemisi *"Taylan Kalkavan"*,
- 3600 tonluk kuruyük gemisi *"Hacı Sefer Kalkavan"*,
- 3000 tonluk kuruyük gemisi *"Hakan Kalkavan"*,
- 1250 tonluk kuruyük gemisi *"Murat Kalkavan"*,
- 1600 tonluk kuruyük gemisi *" Kalkavan"*,
- 1600 tonluk kuruyük gemisi *"Atıl"*,
- 2600 tonluk kuruyük gemisi *"Kalkavanlar"*,
- 19902 tonluk kuruyük gemisi *"Hacı Sefer Kalkavan"*,
- 5600 tonluk kuruyük gemisi *"Naz - K"*,
- 300 tonluk kuruyük gemisi *"Çiftçi"*,
- 34681 tonluk kuruyük gemisi *"Van-K"*,
- 2250 tonluk kuruyük gemisi *" Uli Kalkavan"*,
- 16000 tonluk kuruyük gemisi *"Rize - K"*,
- 3500 tonluk kuruyük gemisi *"İyidere - K"*,
- 5500 tonluk kuruyük gemisi *"Ziya Kalkavan II"*,
- 30674 tonluk kuruyük gemisi *"Ziya-K"*,

7) Türk Armatörleri Birliği



Van K. Genel yük gemisi

Van K.: Kuru dökmeyük gemisi Van K. 1979 yılında İspanya'nın Sevilla, Astilleros Espanoles Tersanesi'nde 213 Kızak no.'suyla Sevilla merkezli Izar Sevilla firması adına inşa edildi. 34,681 dwt., 20,531 grt. olan geminin ilk adı "Sokorri" idi. 1981'de satıldı ve "Rog" adı verildi. 1990 Nisan ayında satıldı ve "Van K." adı verildi. 13 Temmuz 2002'de Alang'da söküldü.



Hacı Sefer Kalkavan genel yük gemisi

Hacı Sefer Kalkavan : Genel yük gemisi 1945 yılında Tampa Florida merkezli , Tampa Shipbuilding Tersanesi'nde "Northern Archer" adıyla inşa edildi. 2,2771 dwt ve 1,871 grt olan gemi 1947 Ocak ayında satıldı ve "Rowland T. Delano" adı verildi. Aynı sene Münakalat Vekaleti Deniz Nakliyatı şirketi adına satın alındı ve "Ardahan" adı verildi. 1969'de Ziya Kalkavan ve kardeşleri tarafından satın alınarak "Hacı Sefer Kalkavan" adı verildi. Haziran 1979'da Alang'da söküldü.

Geçmiş zaman olur ki.

Sebat şilebi ve bir posta pulunun öyküsü



İlk adı *"Balboa"* idi. Newcastle'de Wood Skinner & Co. Tersanesi'nde 51 Kızak no.'suyla 1894'de inşa edildi. Gemiyi sipariş eden İspanyol Barcelona merkezli Cia Maritima idi.

Balboa 1,324 gross, 817 net 1,904 dwt.'luk yük posta gemisiydi. Uzunluk x Genişlik x Derinlik ölçüleri; 239 ft. 33.2 ft. x 12.5ft. olan geminin ana makinesi N.E. Marine Engineering Co. Ltd, Sunderland, imalatı T 3 genişlemeli buhar makinesiydi ve 171 nhp azami güçle azami seyir sürati 9.5 knots'du. Dört ambarlıydı. Kasım 1894'de teslim edildi.

- 1898'de Liverpool merkezli Balboa Steamship Co. Ltd. (R.Macandrew & Co.).
- 1916'da Londra merkezli Entente Steamship Co., Ltd. (Leopold Walford Ltd.),'e satıldı.
- 1920'de aynı gemi sahipleri tarafından adı *"Jolly George"* olarak değiştirildi.
- I.Dünya Harbi'nde sonra Müttefikler Bolşeviklerin Rusya'da güç kazanmasını engellemeye çalışıyorlardı. Bu amaçla Jolly George kiralandı ve cephane ve yardım malzemeleri yüklenerek Rusya'ya hareket etti.
- 10 May 1920 günü komünist yanlısı liman işçileri geminin yükünün tahliye etmesini reddettiler. İşçileri ayaklandıranların başında Harry Pollitt vardı.
- 1921'de Walford Lines Ltd.'e satıldı, fakat adı değiştirilmedi.
- Waldorf Lines kurduğu Leopold Waldorf & Co. adına 1910 yılına kadar tramp yüklerde çalıştırdı.
- 1920'de itibaren açık deniz seferlerinden çekildi.
- 1923'de Barzilay ve Benjamin firmasına satıldı ve *"Sebat"* adı verildi.
- 1944'de gemiye el konuldu ve T.C. Münakalat Vekaleti Devlet Denizyolları ve Limanları İsletme Umum Müdürlüğü'ne devredildi.Fakat ismi değiştirilmedi.
- 1949'da Lloyds Register kayıtlarından silindi ve 27 Temmuz 1951'de La Spezia'da sökümü başladı.
- Sovyetler Birliği'nde bu geminin tahliyesini engelleyerek liman işçilerini kışkırtan Harry Pollitt unutulmadı ve adına pul yayımlandı.

Kaynak: Register of Merchant Ships Completed in 1894. Log Book.

SEFER KALKAVAN



Sefer Kalkavan, Kalkavanzâde ailesinin çok geniş bir akraba topluğundan oluştuğunu belirterek şöyle anlattı; *"Tapu kayıtlarında bulunan en eski Kalkavan, 1760 doğumlu Kalkavanzâde Mehmet. Rize'li ve Rumca adı "Uncuvanoz", sonraki adı "Denizgören" köyünün camisinin avlusundaki mezarda yatmakta.*



Şadan Kalkavan ve Sefer Kalkavan

Denizgören köyünde arazisi olan Mehmet'in üç oğlu Salih, Hüseyin ve Keleş, deniz kıyısındaki İyidere köyüne giderken, en küçük oğlu Lik, Rize merkeze yerleşmiş.

Lik'in soyundan gelenler Kalkavanzâde olarak anılmışlar.

Toprak bakımından fakir olan Rize'de halk balıkçılıkla geçinmiş ve denize açılmışlar. O zamanlar 200 tonluk teknesi olana büyük adam denilmiş.

1920'lerden itibaren Kalkavanoğulları bütün Türkiye'ye yayılmışlar.[8]

Dedem, Kafkaslardaki mücadelelere olduğu kadar Kurtuluş Savaşı'na da kendi oluşturduğu alayla katılarak büyük fedakarlıklar ve başarılar sergilemiş kahraman bir Karadenizliydi.

Babam (1333) 1911 yılında Rize İyidere nahiyesinin Kalkavan Köyü'nde doğmuş. Bulunduğu bölgenin hayat şartlarının zorlukları içinde gençlik yıllarının zorluklarıyla mücadele ediyor. 1949 yılında İskenderun'a yerleşiyor.

Kalkavan Kütük Kaydı'nda; Babası 1891 doğumlu Sefer Kalkavan,1864 doğumlu Yakup Kalkavan'ın oğluydu. Ziya Kalkavan'ın babası Hacı Sefer Kalkavan 1968 yılında vefat etmiştir.

Bana dedemin adı verilmiştir.

Babam Mehmet Ziya Kalkavan'ın; Zehra (1920), Marife (1923), Ahmet N. Fevzi (1925-1981), Halis (1925), Halise (1935) ismi verilen beş kardeşi olmuştur.

Babam Mehmet Ziya Kalkavan ve annem Suriye Kalkavan. Biz Şeniz (1936), Leman (1938), Şenay (1941), Yalçın (1942-1943), Serpil (1945-1964),Sonay (1946), Birsen (1947), ben Sefer Savaş (1949), Gülşen (1955) olmak üzere dokuz kardeşiz. Ancak kardeşlerimden bazıları çok küçük yaşlarda vefat etmişlerdir.

Ziya Kalkavan, 1955 yılında İstanbul'a gelerek kardeşleri olan Fevzi ve Halis Kalkavan'ı da yanına alıp, "M.Ziya Kalkavan Kollektif Şirketi"nin merkezini İstanbul'a nakletti; İskenderun şube olarak kaldı. Bu tarihten itibaren Karaköy Mocan Han'da armatörlük çalışmalarına ağırlık verdi. Ben çok daha küçük yaşlarımda babam ve annemle birlikte İskenderun'da yaşadım.

8) Kalkavan, Hüseyin; Tam Kalkavan Seceresi- 1760- 1996, İstanbul, Özel 5.ci baskı.

Ben 14 Eylül 1949 tarihinde İstanbul'da doğmuşum. Ancak ailemizim kökleri bilindiği üzere Rize'dir.

İlk, orta ve lise eğitimimi sırasıyla; Yeniköy İlkokulu, Özel Işık Lisesi, Akgün ve Yıldız Koleji ile Özel Eseniş Lisesi'nde tamamladım. Üniversiteyi Şişli İktisat'da iki sene okuduktan sonra eğitim için İngiltere'ye gittim.

1973 yılında vatani görevini yapmak üzere eğitimimi yarıda bırakarak geri döndüm ve askere gittim.

1982 yılından bu yana (Oda'nın kuruluşundan itibaren) IMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Üyeliği, 1984 yılından bu yana Yönetim Kurulu Üyeliği ve 1995'den itibaren de Başkan Yardımcılığı görevini sürdürmekteyim. Aynı zamanda 2010 yılına kadar S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Yönetim Kurulu Başkan Vekilliği görevlerinde bulundum. Ayrıca halen TOBB- Deniz Ticaret Odaları Konsey Başkanı ve TOBB Genel Kurul Delegeliği görevini devam ettirmekteyim.

Sosyal hayatta; Beşiktaş Jimnastik Kulübü Divan Üyeliği, Büyük Kulüp, Rize Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı, İyidere Vakfı, TED- Tenis Eskrim, Dağcılık Spor Kulübü, İstanbul Ticaret Odası Cemile Sultan Korusu Tesisleri Üyeliği ile TÜDEV (Türk Deniz Eğitim Vakfı) Mütevelli Üyesi ve TURMEPA (Deniztemiz Derneği) üyesi olan Sefer Kalkavan tüm yaşamını Türk deniz ticaretinin daha ileri hedeflere ulaşması adına çalışmalarına devam etmekte.



Sefer Kalkavan ve eşi Reyhan Kalkavan oğlu Mehmet Ziya Kalkavan, kızı Zeynep İpek Kalkavan.

Kalkavan Denizcilik

Sefer Kalkavan babasının öncülüğünde 1972 yılında da "Kalkavan Denizcilik ve Ticaret"i kurulduğunu belirterek meslek yaşamlarını şöyle anlattı; ."Babam iş hayatında gösterdiği cesaret ve olumlu atılımları ile denizcilik camiasında ön planda yer aldı ve lider konumuna geldi. Sosyal faaliyetleri Ziya Kalkavan'ın yaşamında daima etkin ve unutulmayacak ölçüde güzel hatıralarla dolu geçmiştir. Biz evlatları olarak babamın yarattığı etkin dostluk çerçevesi içinde büyüdük.

Yaşantımda çok önemli bir dönüm noktası babamın 9 Haziran 1992 günü fâni âleme veda etmesidir. Vefatına kadar, bizim ahşap motorlu ve yelkenli teknelerden başlayarak çok değişik tonajlarda gemilerimiz oldu. Bu gemileri hep biz donattık ve işlettik;

İlk gemimiz 160 tonluk ahşap kuruyük gemisi *"Hıfsı Rahman"dı.* Bunu 300 tonluk ahşap kuruyük gemisi *"İkbal"*,450 tonluk ahşap kuruyük gemisi *"Aydan"*,750 tonluk kuruyük gemisi *"Fevzi Kalkavan"*,850 tonluk kuruyük gemisi *"Ziya Kalkavan"*, Balıkçı/Tarama motoru *"Tayfun" ve "Derya" takip etti.*

Stimli sac teknelerden oluşan 6000 tonluk kuruyük gemisi *"Halis Kalkavan"* genelyük gemisi bizim yaşamımızda bir milat olmuştur. Bu gemiyi 3000 tonluk kuruyük gemisi *"Taylan Kalkavan"*, 3600 tonluk kuruyük gemisi *"Hacı Sefer Kalkavan"*, 3000 tonluk kuruyük gemisi *"Hakan Kalkavan"*, 1250 tonluk kuruyük gemisi *"Murat Kalkavan"*, 1600 tonluk kuruyük gemisi *" Kalkavan"*, 1600 tonluk kuruyük gemisi *"Atıl"*, 2600 tonluk kuruyük gemisi *"Kalkavanlar"*, 20, 500 tonluk kuruyük gemisi *"Hacı Sefer Kalkavan"*, 5600 tonluk kuruyük gemisi *"Naz-K"*, 300 tonluk kuruyük gemisi *"Çiftçi"*, 3600 tonluk kuruyük gemisi *"Van-K"*, 2,250 tonluk kuruyük gemisi *" Uli Kalkavan"*, 16,000 tonluk kuruyük gemisi *"Rize-K"*, 3,500 tonluk kuruyük gemisi *"İyidere- K"*, 5,500 tonluk kuruyük gemisi *"Ziya Kalkavan II"*, 30,674 tonluk kuruyük gemisi *"Ziya- K" takip etmiştir.*

Babamın vefatından sonra doğrudan armatörlük faaliyetleri içinde olmak yerine kendimi Türk deniz ticaretinin genel tanıtımı ve menfaatleri konusundaki çalışmalara adadım. Halen TOBB Deniz Ticaret Odaları Konsey Başkanı'yım ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı olarak görev yapıyorum.

TOBB Deniz Ticaret Odaları Konsey Başkanı Sefer Kalkavan "Herkesin gemisi suda yüzer ama Türk denizcileri gemilerini ateşte yüzdürmeye çalışıyor"



Türk deniz ticaretinin ülke ekonomisi adına ne nedenli önem arz ettiğini her platformda anlatmaya çalışıyorum.

TOBB Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği toplantılarında İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve TOBB Deniz Ticaret Odaları Konsey Başkanı olarak küresel ekonomik ve politik krizin ve coğrafyada yaşanan bölgesel sorunların Türk denizcilik sektörünü büyük sıkıntı içerisine soktuğunu ifade ederek, yapılan yatırımların karşılanamaz, mevcut işletmeler ve gemilerin çalıştırılamaz hale geldiğini belirttim.

Gün geçtikçe sektörde yaşanan sorunların derinleştiğini ve kronikleşmeye başladığını dile işaret ederek; "Herkesin gemisi suda yüzer ama Türk denizcileri gemilerini ateşin içerisinde yüzdürmeye çalışıyor. Gemilerin gündelik kazançları gemilerin gündelik giderlerinin yüzde 20'sini karşılayamaz hale geldi. Bu hesapların içerisine para sağlama masraflarını da eklediğinizde denizciliğin tamamında sürdürülmesi mümkün olmayan bir tablo ortaya çıkıyor" diye karşımızdaki tablonun ne denli ciddi bir tehlike yaratmakta olduğunu hatırlattım.

Sözlerimde olağanüstü bir dönemden geçildiğini ifade ederek, halihazırda Türk deniz ticaret filosunun büyük bölümünün başka bayrak altında çalıştırıldığını, bu filonun Ülkemiz bayrağına kazandırılması için cazibe ortamının teşvik edilmesi gerektiğini ifade ettim.

2008 küresel krizinden itibaren gemilerin yüzde 50-80 arasında değer kaybettikleri gibi Bilançolar da buna bağlı olarak bozulmuştur. Buna bağlı olarak da BDDK kuralları gereğince de denizcilik şirketlerine bankalarca kredi verilmemektedir.



Sefer Kalkavan, "Yaşantımda çok önemli bir dönüm noktası babamın 9 Haziran 1992 günü fâni âleme veda etmesidir" dediği babası Ziya Kalkavan'ın portresi önünde.



Kalkavan Denizcilik filosunda yeralan gemilerden M/V Hacı Sefer Kalkavan.

Burada denizcilik sektörü için farklı bir anlayış geliştirilmeli, en azından belli bir süre bir zaman için denizcilik şirketleri için bir istisna oluşturulması yönünde görüş belirttim.

Ben Türk denizciliğinin ülke ekonomisinde çok daha güçlü bir yer alacağına inanıyorum. Bu hedefe varmak için de kendimizi çok daha etkin şekilde anlatmamız gerektiğini de işaret etmek isterim.



Sefer Kalkavan, Deniz Ticaret Odası'ndan dostlarıyla babası Ziya Kalkavan'ın mezarı başında.

HAYRİ BARAN



Hayri Baran 1909 yılında Beykoz'da dünyaya geldi. Babası subay olan ve ailesinde hiç denizci bulunmayan Hayri Baran'ın küçük yaştan beri en sevdiği şey deniz tutkusuydu. Yüksek öğrenim çağı geldiğinde hiç tereddüt etmeden 1925'de Deniz Ticaret Mektebi'ne yazıldı. Bu okuldan 1929'da mezun oldu ve Denizyolları İdaresi'nin Gülcemal Vapuru'nda dördüncü kaptan olarak çalışma hayatına katıldı.

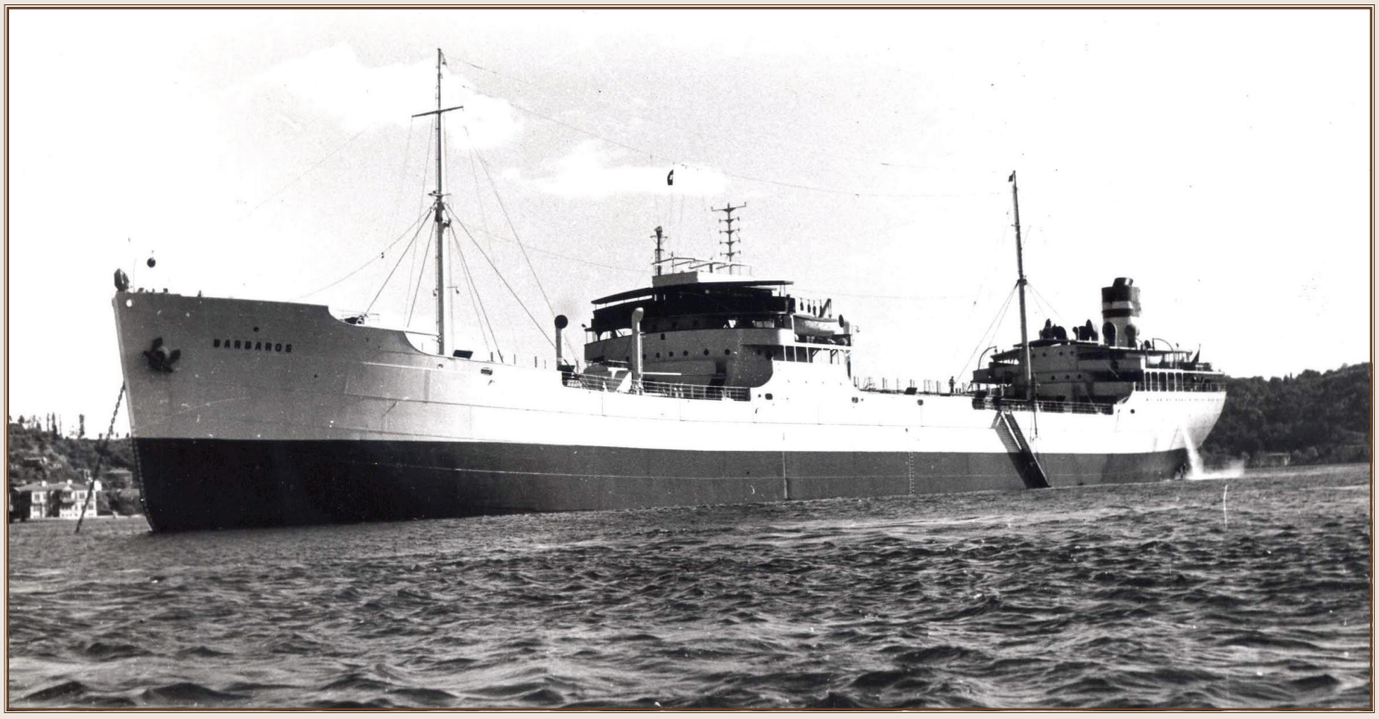
Kısa bir müddet sonrasında Denizyolları İdaresi'nde sigorta eksperi görevini üstlendi ve 1933'de İktisat Vekaleti Liman Hizmetleri Şubesi Müdürü atandı.1935'de mezun olduğu okuluna öğretmen olarak döndü ve denizcilik dersleri öğretmenliği yaptı.

1940 yılında evlenen Hayri Baran ilk defa öğretmenliği dışında bilirkişi olarak da çalıştı ve eksperlik yaptı. Biriktirdiği ücretleriyle mütevazi bir sermaye sağladı ve 1942 yılında bir ithalatçıyla ortaklık kurdu. Biryandan hocalık görevini yürütürken diğertaraftan da ithalat ve deniz taşımacılığı müteahhitliği yapıyordu.



Hayri Baran Deniz Ticaret Mektebi'nde öğretmenlik yaptığı yıllarda.
Kaynak: 1) Pekin Baran Arşivi. 2) Bir Denizcinin Portresi-Hayri Baran, Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti Dergisi, 1999.

Umudu hep armatör olmaktaydı; 1948'de ilk gemisini satın alabildi. Ardından 1952'de Denizcilik Ltd. şirketini kurdu.



Barbaros tankeri. Kaynak: Pekin Baran arşivi.

Petrol Nakliyatı

Hayri Baran'ın denizyoluyla hampetrol taşımacılığına girmesi dünya denizciliğindeki gelişmeleri takip etmesinin neticesi olmuştur. Türkiye'de de yeni bir iş sahasını Türk müteşebbislere açmıştır.

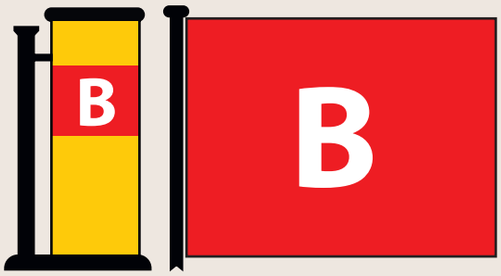
1950 yılına kadar hampetrol taşımacılığı tamamiyle yabancı armatörlük firmalarına ait tankerlerle yapılıyordu. Türkiye hem ithal ettiği hampetrole ve hem de taşımayı yapan yabancı firmalara ait gemiler için talep edilen navlunlar nedeniyle daha fazla ödeme yapmak zorunda kalıyordu.

Türk ticaret filosuna ilk hampetrol tankeri Denizcilik Bankası işletmesiyle gelmiştir. Ardından Hayri Baran ilk hampetrol tankerine *Barbaros* adını verdi. Haşim Mardin'in ilk hampetrol tankeri *Raman* adını aldı. Nâzım Kalkavan hampetrol tankeri yatırımına girişti ve Türk bayrağındaki üçüncü tankere *Rıza Kaptan* adı verildi.

Türk deniz ticareti filosuna katılan dört tankerle artık yabancı bayraklı gemilerle yapılan hampetrol taşımacılığı sona ermiş oldu. Ancak dünya piyasalarındaki navlunlardan çok daha yüksek navlunlarla taşıma yapan uluslararası petrol tröstü şirketler Türk Deniz Ticaret filosuna katılan tankerlerin çalışmasını engellemek yoluna gittiler. Bu şirketler çok güçlü tanker filolarıyla ve brokerlerle *"Pane"* adını verdikleri bir konferansa sahiptirler. Pane vasıtasıyla navlunları istedikleri gibi değiştirebiliyorlardı.

Türk bayraklı dört hampetrol tankerinin hizmete girmesinin ardından Pane kendisine bağlı olan tüm armatörlük şirketlerinin ve Major Oil Companies olarak tanımlanan dünyanın engüçlü petrol şirketlerinin adına navlunları yüzde 50 indirdiğini açıkladı. Böylesine bir tehdite rağmen

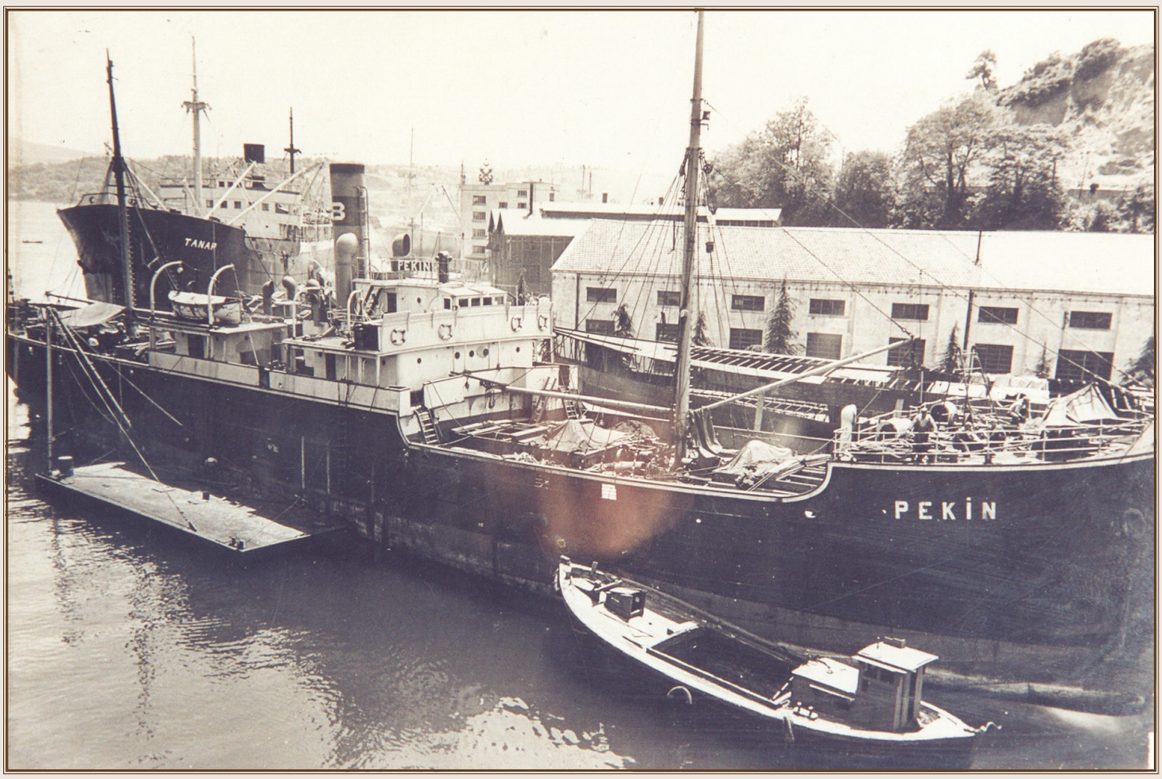
zamanın Türk hükümeti Türk bayraklı hampetrol tankerleri için bu gemilerin asgari kârla çalışabileceği bir navlunu ilan etti ve yabancı şirketlerin sabotajının önüne geçti.



İlk yıllarında Denizcilik A.Ş. baca forsu ve flaması

Hampetrol taşımacılığında bu devre, Türkiye'de petrol rafineleri kuruluncaya kadar devam etmiştir. Bu tarihten sonra hampetrolün Türkiye'ye taşınması için yapılan hesaplamalar ancak 40,000 dwt üzerindeki tankerlerin kârlı çalışabileceğini göstermekteydi. Mevcut tankerler ise ancak kabotaj hatlarında, örneğin Mersin Ataş Rafinerisi'nde işlenen hampetrolün ülkenin muhtelif bölgelerine taşınmasında çalışabilirlerdi. Bu nedenle; Denizcilik Ltd. olarak Hayri Baran Japonya'da hampetrol tankeri inşa ettirmek üzere olan Denizcilik Bankası yetkililerini uyarmış, ancak Denizcilik Bankası geç kaldığından, *Asım Alyanak* ve *Batman* tankerleri 20,000 dwt'luk gemiler olarak inşa edilmişlerdir.

Bu gemilerin sonunda hampetrol taşımacılığına uygun olmadıkları görülerek çoğunlukla Amerika'dan buğday ithalatında kullanılmışlardır. Diğer taraftan Türkiye'ye ithal edilen hampetrolün ancak sekizde birini *Ata* tankeri taşımaktaydı. O tarihte Ata gibi sekiz hampetrol tankerine daha ihtiyaç vardı.



Hayri Baran 1949 yılında satın aldığı şilebe oğlu Pekin Baran'ın adını vermişti. Arka planda Tanar Şilebi görülmektedir. Kaynak: Pekin Baran arşivi.

Pekin Baran'ın anlattığı Babası Hayri Baran

Pekin Baran sohbetimizde *"Ben anılardan ziyade, tarafsız bir gözle bakarak, babam Hayri Baran'ı yorumlamak ve neler yaptı, neleri başardı, neleri düşledi sorularını değerlendirmek istiyorum."* diye sözlerine başlamıştı.

Galatasaray Lisesi'nde yatılı okuduğundan dolayı babasıyla ancak hafta sonları buluşabilme şansı olduğunu belirten Pekin Baran, babasının seyahatleri nedeniyle bu şansının dahi çok daha azaldığını hatırlatarak şöyle diyordu; "Oniki yıla varan yatılı öğrencilik dönemim var. O yıllarda büyüklerle şimdiki gibi ağabey, kardeş ilişkisine benzer bir ilişki olamıyordu. Babamla aramızda sessiz, fakat hudutsuz bir saygı sınırı vardı. Hatta şöyle diyebilirim; Büyük, büyüktü. Küçük ise daima çocuk gözüyle değerlendirilmekteydi.

Galatasaray Lisesi'nden mezun olduktan sonra öğrenim için yurtdışına gittim. Böylece babamla ancak 27 yaşımdayken baba-oğul gibi yakın olabildim ve vefatına kadar yanında bulundum.



Pekin Baran

Fransa'da ve İngiltere'de hukuk öğrenimi görmüş olmama rağmen denizciliğe dönüşüm sadece babama olan derin sevgimden ileri gelmiştir. Yoksa, başlangıçta deniz ticareti sektöründe yeralmayı düşünmüyordum ve bu alanı bir iş ve yatırım alanı olarak görmüyordum. Fakat babama olan engin sevgim, güvenim, hayranlığım beni baba mesleğine sahip çıkmaya yönetti.

Konuya böyle bir açıdan baktığımda; babam çok engin nitelikleri olan bir insandı. Kesinlikle ve son derece katıksız dürüst bir insandı.

Deniz ticaretinde armatörlüğe yükselen babam, mektepli olan, bu işi önce deniz ticaret mektebinden güverte zabiti olarak mezun olduktan sonra bu okulda öğretmenlik yapan ve tüm birikimlerini bir araya getirerek armatörlüğe geçen nadir bir kişiliğe de sahipti.

Kaptan olarak mesleğini icra etti. Denizlerdeki yaşamı noktaladıktan sonra okuluna döndü ve denizcilik dersleri veren bir öğretmen olarak çalıştı. Ulaştırma Bakanlığı'nda görev aldı. Bu yıllarında devlet bürokrasisiyle içiçe yaşayarak adeta yeni bir deneyimden geçti.

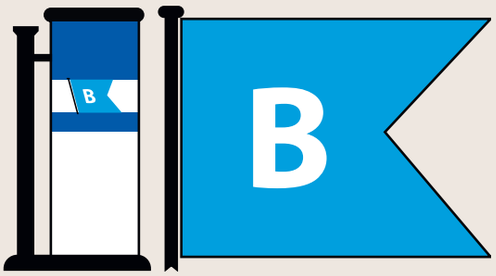
Ankara'da sorunlara kaynağından bakmak imkanını elde etmişti. Bürokrasideki yaşamını, hatta bir anlamda görevbaşı eğitimini, deneyimlerine kattı ve yeniden okula döndü. Onu armatörlüğe götürecek hazırlıklarını okuldaki yıllarında hazırladı.

Genel bir tanımlama ile "Hayri Baran"ı anlatırsak; fevkalade tedbirli, bilgili, fakat en üst düzeyde atak, yatırımcı bir kişiliğe sahipti. Bundan dolayıdır ki imkânsızlıklar içinde görülmesine rağmen, kendine has bir görüşle başkalarının cesaret edemediği atılımları gerçekleştirebildi. Pekçok örnekte görüleceği gibi hep "İlk" oldu.

Hiçbir kişisel serveti yoktu.

Hiçbir sermayesi olmadığı halde, kafasında çatısını kurduğu bir tasarımı, işte bu akılcı ve bilgi birikiminden gelecek cesaretle uygulamaya koydu ve armatörlüğe başladı.

Armatör olmaya karar verişi, çok önemli bir öyküye dayanmaktadır; Çünkü bu kararını verdiği yıllarda henüz yeni evliydi. Hiçbir malı mülkü ve parası da yoktu. Umud ettiği tek sermayesi, anneannemin ailesine ait Ankara Cebeci'deki eviydi. O evde anneannem ve dayım yaşıyordu ve başka hiçbir mülkleri yoktu!



Bu evi ipotek ederek ilk gemisini satın almak suretiyle ilk ödemeyi yapabildi. Bu atılımı sırasındaki duygularını anlatırken babam bana; *"Oğlum yaşamımda kaçkez sıkıntı çektiysem, bunların içinde en derin olanı, ilk gemimi aldığımda yaşadığım bir nev'i ıstırap dolu dönemdir"* derdi ve şöyle devam ederdi; *"Çünkü aslında bu evden başka varlıkları olmayan eşimin ailesinin başlarını sokabilecekleri bu mülkü de ipotek ederek,* büyük bir sorumluluk yarattım. Gece gündüz uyuyamaz, yerimde duramaz olmuştum."

Görüleceği üzere, babam için yatırım yapmak, işsahibi olmak, sıfırdan işhayatına atılmak büyük bir tutkuydu.

Deniz Ticaret Mektebi'ndeki öğrencilik yıllarında ve Yüksek Denizcilik Okulu'ndaki öğretmenlik yıllarında olduğu gibi armatörlükte de "İlk" olmak gibi bir kişilikle önsıralarda yeralmıştır.

Babam için yatırım yapmak, iş sahibi olmak ki, sıfırdan başlayarak iş hayatına atılmak, bunun nasıl zor ve sorumluluk isteyen ve aynı zamanda gerçekten uykuları kaçıracak bir dönem olduğunu söylemek isterim.

Hayri Baran'ın yaşam öyküsüne ait tabloyu çizmeye devam edersek, Deniz Ticaret Mektebi'ndeki öğrencilik yılları gibi, Yüksek Denizcilik Okulu'ndaki hocalığı gibi, armatörlükte de "İlk" olma vasfını temsil eder.

Armatörlüğe tankercilikle başlamıştır. O yıllarda petrol ürünleri ahşap takaların içine variller yüklenerek yapılırdı. Yeniköy'de sahilde evimizin olduğunu hatırlar ve sıksık Boğaz'da bir takanın yanışını izlerdik veya haberlerini alırdık.

Takalar yandığında, sadece maddi zarar meydana gelmez, maalesef can kaybı da meydana gelirdi. İşte, petrol ürünlerinin çelik teknelerle, yani tankerlerle çağdaş teknik koşullara göre taşınmasını ilk başlatan Hayri Baran olmuştur.

Bir başka "İlk" unvanı da tersaneciliğe yönelmesidir; Zira, yaşadığı bir dönem, gemi ithalinin dahi yasaklı olduğu senelere rastlar. Bununla kalmadı; *Meltem* adını verdiği bu tersane Türkiye'de tersaneciliğe okul oldu.

Yine Almanya'ya gemi inşa edecek kadar işini büyüttü. Böylelikle, "İlk"lere daha nice örnekler kattı.

Türkiye'den dışarıya ilkkez gemi inşa ettirmek üzere Bakanlık makamına babam müracaat etmiştir. 1,100 dwt'luk Hızır Reis isimli bu tankerin hikâyesi büyük önem taşımaktadır. Zira o yıllarda gemi inşaatını denetleyecek, gözetecek teknik uzman yoksunluğu yaşanıyordu.

Çekilen sıkıntılar, artık maziye ve tarihe intikal etmiştir. Fakat bu gerekçeler incelenmeli, nerelerden ve nasıl bugünlere geldiğimiz ortaya çıkartılarak, tarihten dersler alınmalıdır.

Babam işletmecilikte de büyük ufuklar açtı. O yıllarda dünyanın üç büyük tankerinden biri olan tankeri satın alarak *"Ata"* adını verdi.

"Ata" tankeri, tamamiyle üçüncü ülkeler arası limanlarda çalışmak üzere bağlantısı yapılan ilk Türk gemisi oldu.

1970 yılıydı; gemiyi *"Time Charter"* kiraya verdik. Ben de yeni yeni, işlerle ilgileniyordum. Bu sırada Ata tankeri Palermo'da havuz onarımına alınmıştı. Süvarisinin kamarasında otururken, önümüze bir sandık getirdiler. Aynen kasaya benziyordu. Açtığımızda içinde ciltler halinde talimatlar, şartnameye ait belgeler çıktı. Öylesine ağır koşullar içeriyordu ki, ne babam ve ne de zabitan ve haliyle ben böylesine sıkı kurallarla ilk defa karşılaşıyorduk. Ama, çok yüksek navlunla kiralanmış olan Ata tankeri hiçbir aksama göstermeden bu kurallara uydu.

Demek ki, bu vechesiyle de babam çok başarılı bir işletmeciydi. Bu kişiliği sayesindedir ki, Yüksek Denizcilik Okulu'nda birçok teknik yenilikleri öğrencilerine tanıtan yine kendisi olmuştur. Seyir aletlerindeki teknik gelişmeleri dikkatle izlerdi. Radarın nasıl çalıştığını okulda teknik olarak açıklayan, anlatan ve öğreten kendisi olmuştur.



Altay gemisinin buzlar arasında sıkıştığı 1954 yılı kışında İstinye Koyu ve İstinye Tersanesi. Bacasında "S" harfi olan rıhtımdaki ilk gemi Sadıkzâdeler'e ait Kaptan Hüseyin'dir.

Denizcilik ilminin özü ve uygulaması içinde olan bir araştırmacıydı. Son derece atılımcı, akılcı, konusunu devamlı yaşayan ve bu yaşamdan sonsuz zevk duyan bir kişiliğe sahip olan babam, ülke koşulları engelleyici olmasaydı rahatlıkla bir Niarcos veya Onasis kişiliğinde uluslararası bir armatör, yatırımcı bir müteşebbis olabilirdi.

Fakat bürokrasi çarkı, II. Dünya Harbi sonrasındaki o büyük imkanlardan bizim insanımızın faydalanmasına imkan vermedi. Oysa, Amerika'nın savaş sonrası elinden çıkartmak üzere yok bahasına sattığı Victory sınıfı gemiler Onasis'e veya genelde Yunanistan armatörlerine gitti. Bizler ise engellendik, soluk almamıza imkan verilmedi

Fevkalade takipçi kişiliğiyle de babam, konuları, sorunları, madde madde yaşardı. Değişik kişiliği, yatırımcılığı, geniş çevresi nedeniyle Yapı Kredi Bankası A.Ş.'ye Yönetim Kurulu Başkanı olarak atandı.

Çalışmak, onun için ömürboyu tatil oldu.

Çağımızın işadamı kişiliğinden farklı bir anlayış ve yaşam tarzında olduğunu belirtmek isterim. Günümüzde işadamları, işinin yanında dinlenmeyi, tatil için seyahati önemsiyor. Bu amaçla eşiyle, çocuklarıyla ve dostlarıyla tatil yapıyor veya tatil amaçlı olarak kendine önemli zamanlar ayırabiliyor. Ama babamın kuşağı böyle değildi. O kadar ki, babam sabahleyin kalktığı andan uyumaya gideceği dakikaya kadar hep gemilerini, tersanesini, yük imkanlarını veya benzer konuları yaşardı. Bu yaşantısında sorunlar, imkanlar da yeralırdı. Sonunda tatil bilmezdi!

Onun tatili gemileriydi. Cumartesi, Pazar bile tatil değildi onun için. Zira gemileri, onun haftasonu anlamına geliyordu. Seyahatleri ise, ancak iş gezileri olurdu. Sadece vefatından önceki dört yıl boyunca biraz tatile benzeyen seyahatler yapabildi."



Hayri Baran, Avni Nuri Meserretçioğlu ile bir Avrupa gezisi sırasında. Bu fotoğrafta Avni Nuri Meserretçioğlu yeralmasa da, beraber seyahat etmektedirler. Kaynak: Aslan Nuri Meserretçioğlu arşivi.

Zor bir alanda başarı

Hayri Baran 29 Mayıs 1965 tarihli Akis Dergisi'nin kapak konusu olur. Kapakta Hayri Baran'ın fotoğrafı yeralır. Bu sayı tamamiyle bu müstesna insanın yaşamına ve çalışmalarına ayrılan bir özel sayı gibidir. Aslında bir basın toplantısı yaparak karşılaştıkları tabloyu basına anlatmak istemiştir.

Güneşli bir İstanbul sabahında Fındıklı'daki Denizcilik Ltd. şirketinin salonunu dolduran yirmi kadar basın mensubu daha toplantının başında ilgi çekici bir konuyla karşı karşıya olduklarını fark ederler. Hayri Baran basına yaptığı çağrıda "Vergi Açıklaması" yapacağını belirtmesine karşın "Denizcilik" adıyla taçlandırılmış şirketini anlatacaktır.

Ertesi gün yapılan açıklama sadece Türk basınında değil, uluslararası denizcilik medyasında da yeralır.

Hayri Baran yapılan hücumların büyük oranda deniz ticaretinin tanınmamasından ileri geldiğini böyle üzüntülü günlerde fark etmiştir ve onun için diğer armatörlere ve sanayicilere bir ışık olmuştur.

Akis Dergisi'ndeki anlatım şöyledir; "Öyle ya örnek ortadaydı. Kendisi hakkında ne biliyorlardı, yaptığı işin içeriğini biliyorlar mıydı... Bir gemi satın alırken ne sıkıntılar çektiğini, geminin bedeline ait taksitlerin zamanı gelince uykularının yok olduğunu, böyle bir ticaretin nasıl yıpratıcı olduğunu, kısacası başarmanın zorluğunu, büyük başın derdini kaç kişi anlıyordu ki?

Armatör Hayri Baran dışdünya bilgisi ve görgüsüyle hareket ederek şirketinin tüm hesaplarını açıklıkla basın önünde anlatmaya karar verdi. Yabancı şirketler bunu yapıyorlardı. Hayri Baran'ın bu kararı vermesi hiç de güç olmadı. Dış dünyada para kazanmak ayıp değil bir övünme, itibar ve şeref nedeniydi.

Hayri Baran bu anlayışı Türkiye'de yerleştirmek kararını verdikten sonra, görüşünü arkadaşlarına açtı. Hür Teşebbüs dünyasından olan armatör, sanayici ve finans sektöründen gelen arkadaşlarının çoğu kendisini kutladılar ve teşvik ettiler. Ama hemen hepsi *"Hele sen bir yap da."* diye geride kalmayı ve meydana gelecek yansımaları beklemeyi tercih ettiler.

Bu kararının kendisine iki taraflı yıldırımlar çekeceği de hatırlatıldı. Öncelikle solcu kesim üzerine hücum edecek, kurmak istedikleri ideolojiye aykırı olduğundan dolayı Hayri Baran'ı kurban seçeceklerdi. Kendisi gibi armatör olanlardan ve sanayicilerden birçoğu onu gösterişle suçlayacaklar, *"Canım, sırası mıydı."* diyenler, çekemeyenler olacaktı. Bir de birçok büyük ölçekli işadamı *"Ben de Hayri Baran gibi hesaplarımı kamu önünde açıklayayım mı."* gibi bir ikilem içinde kalacaktı.

Nitekim Hayri Baran konuşmasında sanayi mensuplarını aynı yolda cesaretlendirmeye çalıştı. İlk basın toplantısını, ilk açıklamayı kendisi yapacaktı. Eğer onu diğerleri takip ederlerse Hür Teşebbüs'ün sesi o zaman güçlü şekilde duyulacaktı ve bu bireysel bir atılımın çok ilerisine atlayacaktı.

Hayri Baran görüşlerinden geri adım atmadı ve iyi etti. Zira hareketinin yankıları dediği gibi *'Bir memlekette servet düşmanlığı akımları belirmişse, buna karşı en iyi önlem açıklıktır'* anlayışının toplumda paylaşıldığını ve yaptığı hareketin beklendiğini ispatladı. Armatör Hayri Baran mensup olduğu çevreden görmediği ilgiyi toplumdan gördü."

Onbeş yıllık bir emeğin önderi olarak Hayri Baran

Hayri Baran'ın armatörlüğe başlaması bu tarihten dört yıl öncesine rastlar. Kendini tamamen denizcilik alanında yetiştiren, öğrenimini denizcilik üzerine yapan başka, dünya denizciliğindeki tüm gelişmeleri dikkatle izleyen ve kuşkusuz deniz ticaretini memlekette en iyi bilen üç dört armatörün başında gelen Hayri Baran yıllardır kafasında yaşattığı bir hayali,1948 yılında gerçekleştirdi ve Nejat Doğan ile birlikte 5,000 dwt'luk Kozlu şilebini satın alarak armatörlüğe adım attı. Baran ikinci gemisini iki yıl sonra, bukez tek başına satın aldı. Oğlunun ismini taşıyan *Pekin* adındaki bu gemisi 2,500 dwt'luk bir şilepti.

Bir müddet sonra deniz ticaretinden en karlı yatırımın hampetrol tankerciliği olduğunu tespit ederek 1952'de filosundaki iki gemiyi sattı. Türk armatörleri arasında ilk sırayı alan Hayri Baran yarı hissesine sahip olduğu Denizcilik Ltd. Şirketi'ni 1952'de kurdu. Bu şirketin sahip olduğu ilk hampetrol tankerinin adı *Barbaros*'tur.

Barbaros tankeri dünya ikinciel gemi alım satım piyasasındaki geniş kredi imkanlarından faydalanılarak yüzde 10'u peşin, gerisi beş yıllık vadeyle satın alınmıştır. Hayri Baran iki yıl sonra kabotaj hatlarında ürün taşımacılığına yöneldi.

Baran'a kadar kabotaj hatlarında denizyoluyla benzin, gazyağı, motorin gibi ürün taşımacılığı varillerle ve gaz tenekelerinde yüklü olarak takalarla yapılıyordu. Bu son derece ilkel bir taşıma şekli olduğu kadar, o kadar da tehlikeli bir taşımaydı. Nitekim Boğaz sahillerinde oturanların anımsayacakları gibi, bu takalarda sık sık yangın çıkar, hem dünya kadar döviz ödenerek alınmış petrol heba olur, hem de insan kayıpları meydana gelirdi.



(Soldan)
1-Selahattin Göktuğ,
4.Hayri Baran,
5.Nejat Doğan,
6. Ahmet Kalkavan.
Kaynak: Pekin Baran arşivi.

Türk limanları arasında petrol ürünleri naklini ilkellikten kurtaran ilk atılımı Denizcilik Ltd. Şirketi sağladı ve Almanya'da inşa edilmek üzere 1,000 dwt'luk bir tanker inşaatına girişti. Bu tankere *Hızır Reis* adı verildi. Hızır Reis aynı zamanda özel teşebbüsün yeni inşa olarak sahip olduğu ilk gemi olmuştur.

Denizcilik Ltd. şirketi 18,500 dwt'luk bir tankeri 1959 yılında yine krediyle satın alarak *"Turgut Reis"* adını verdi. Dört yaşında olan bu gemi, o yıllarda Türk deniz ticaret filosunun en genç gemisi idi!

İzmit'te İpraş, Mersin'de Ataş Rafinelerinin kurulmasıyla Türkiye'de petrol taşımacılığında yeni bir devre başladı. Hayri Baran 1962'de Denizcilik Ltd. ile bir hamle daha yaparak Fransız Chantier d'Atlantique Tersanesinde yarattığı uluslararası güven sayesinde daha önce bir başka yabancı armatör tarafından sipariş edilmiş 50,000 dwt'luk bir tankeri, kredi kullanarak gerçekleştirdi. Ata adı verilen bu tanker Türk bayrağındaki en yüksek tonajlı bir gemi olarak Türk Deniz Ticaret Filosu'nda devrim yarattı.

Meltem Gemi İnşa Tersanesi'ni kurdu.

Ata tankerinin alındığı yıllarda Hayri Baran doğduğu yer olan Beykoz'da bir dönümlük bir sahil arazisinde küçük çaplı Meltem Gemi İnşa Tersanesi'ni kurdu. Bu tersanede Petrol Ofisi'nin modern tankerlerinin inşaatını üstlendiği gibi, Almanya için üç adet Ro/Ro gemisinin inşasına başladı. Bu tersanede Piri Reis, Küçük Reis tankerleri inşa edildi. Yine Erdemir Limanı'nda çalışmak üzere römorkör ve palamar botu bu tersanede inşa edilerek teslim edildi.



Hayri Baran Almanya'da bir davette.
Kaynak: Pekin Baran arşivi.

O'nu anlatanlar *"Hayri Baran bütün incelikleriyle eşsiz bir insandı. O'nun yaratıcılığı, engin görgüsü, işine olan tutkusu, çalışanlarına verdiği güven ve cesaret unutulmaz özellikleri arasındadır."* diye tanımlamışlardır.

Gemi İnşa etmek onun tutkularından biriydi. Beykoz'da sahilde bir dönüm bir araziyi ve bir de bu arazinin köşesinde olan çok görkemli asırlık bir ağacını satın aldı.

Yeniköy'den motora atlar Beykoz'a gelirdi. Tersaneyi en uç noktalarına kadar gezer, görüşlerini belirtir, çalışmaları izler ve sonra hava güzelse o asırlık çam ağacının altındaki masada oturur, çevresini tutkuyla seyre dalardı.

Köklü alışkanlıkları olan bir insandı. Verilen söze ve sözün ifade ettiği zamana çok değer verirdi. Bir toplantıya katılacak ise veya birisine görüşme için bir saat vermişse, randevusuna büyük itina gösterirdi.

Yatırımı çok seven ve yeni işalanları yaratmanın memleket adına ve toplumun refahı adına son derece önemli olduğuna inanmıştı. *"Bir ülkenin ekonomik ve sosyal kalkınması için yatırımların sürmesi lazımdır"*derdi.

1974'de galiba bürokrasiye yenik düştü. Türkiye'de gemi sacı ithal etmek bir kararname ile mümkün olabiliyordu. Ama, hükümet kararnameyi imzalamayı unutmuşsa, gemi sacı ithal edemezdiniz. Nitekim birara Hükümetin gemi sacı ithaline ait kararnameyi unutmuş olması veya imzalamaması yüzünden, Türkiye'de gemi sacı dünya fiyatlarının üzerine çıktı ve müthiş pahalandı. Bu koşullar altında Türkiye'de gemi inşa etmek bir hayalden öteye geçemezdi.

1974'de tersanecilikten vazgeçerek, çoğu kişiyi şaşırttı.

Hayri Baran, Türk denizcilik tarihine tutkun, öğrenci, öğretmen, bürokrat, armatör ve gemiinşa tersanesi sahibi kişiliğiyle olduğu kadar, bu mesleğin örgütlenmesi için de sabırlı ve inançlı hizmetler yapan müstesna bir kişiliğin insanıydı.

Yaşamının bir bölümünde Yapı Kredi Bankası Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev yaptı. Onun başkanlığı zamanında Celal Umur Başkan Yardımcısı idi. Yönetim Kurulu üyeleri ise; Razi Trak, Ekrem Alican, Cemal Atademir, Salih Binbay, Oğuz Dağdelen, Muzaffer Ersoy ve Mehmet Güpgüpoğlu'ndan oluşuyordu.

Öğrencisi Habib Kalkan'ın anılarından Hayri Baran

Hayri Baran'ın öğrencilerinden ve zabitlik yaşamında onun şirketinde üstdüzeyde bir yönetici olarak çalışmış olan Habib Kalkan, "Öğretmen" kişiliğiyle Hayri Baran'ın şöyle tanımladı: *Hayri Baran Bey'i tanımam 1940 yılında Yüksek Denizcilik Okulu'na girmemize kadar gider. O zamanlar, okula, ortaokul mezunarı alınarak üç sene meslek dersleri de olan lise eğitimi verilirdi. Sonra yüksek kısımda güverte ve makine bölümlerine ayrılırdı.*

Aslan Sadıkoğlu ile sınıf arkadaşıydı

Hayri Baran hocamız lise sınıflarında bize gemicilik derslerini okutmuştur. Bizlerden evvel yazdığı 'Gemicilik kitabı' bu mevzuda yazılmış çok değerli bir eserdi. Daha sonra 'Modern Gemicilik Kitabı'nı da yayınlamıştır.



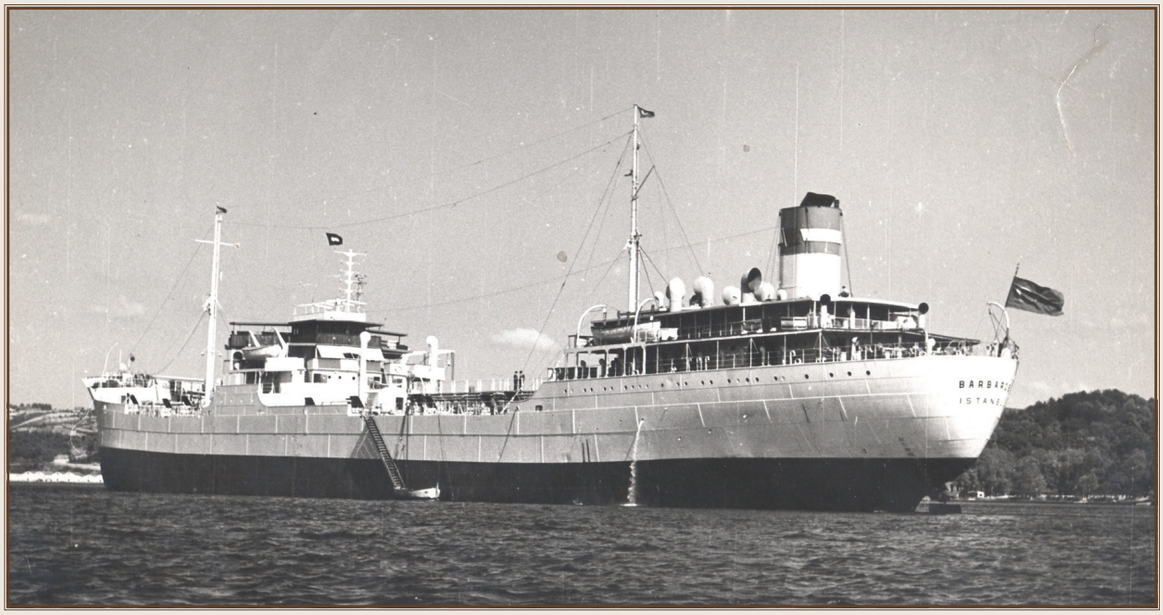
Fotoğraftakiler; (Sağdan) Aslan Sadıkoğlu, Hayri Baran ve Nejat Doğan. Kaynak: Pekin Baran arşivi.

Hayri Baran hocamızın hitabeti ve ders anlatması fevkâlade akıcıydı. Okulda bulunan, tahmin ederim bugün bile kullanılan yelkenli ve kürekli talim filikaları onun teşebbüs ve gayretiyle yaptırılmıştır. Bu filikalarda kürek talimi ve yarışları yapardık ve yelken kullanarak denizciliğe adım atardık.

Bildiğim kadarıyla öğretmenlik dışındaki faaliyetleri, 1942/43 senelerinde sınıf arkadaşı Arslan Sadıkoğlu'nun işlerini tedvir etmekle başlar.

Hayri Baran Hoca, Türkiye'de ilklerin uygulayıcısı, öncüsü olmuştur.1950'erde aldığı Barbaros tankeri ile özel sektörün ilk motorlu ve en büyük tonajlı tankerini Türk Gemi Sicili'ne tescil etmiş oldu.

Ardından Almanya'ya ısmarladığı 'Hızır Reis' tankeri, özel sektörün yurtdışında inşa ettirdiği ilk gemidir.



Barbaros Tankeri. Kaynak: Pekin Baran arşivi.

Çok modern olan bu tankerdeki ana motor Süpercharge'lı olup, Türkiye'de teknik olarak ilkin temsil ediyordu.

1959 yılında satın aldığı Turgut Reis, beş yaşında bir tankerdi ve o zamanın en büyük ve modern gemilerinden olup, ana makinnaları ağır/kalın yakıt yakmaktaydı ki, bu da Türkiye'de bir ilk'dir.

1960 senesi başında Makine enspektörü olarak katıldığım şirketinde Bizim Reis tankerinin Türkiye'de inşasıyla bu sahada öncülük yapmış, ardından küçük tankerinin inşaatıyla Beykoz'daki Meltem Tersanesi'nde birbiri ardından mükemmel eserler meydana getirmiştir.

1962'de Fransa'da kızaktayken teslim alınan Ata tankeri, Türkiye'nin en büyük ve yeni gemisi oluyordu. Fakat Türkiye'de o yıllarda yeni gemi alınması düşünelemediğinden, peşin ödenmesi oranı kararnameye göre %25 nispetindeydi. Halbuki büyük imkanlarını kullanıp, tüm mal varlığını ipotek ederek ancak %20 gibi bir kısmını teda*rik edebilmiş ve Fransız Tersanesi da bu şartlarla anlaştığı halde, Türk devlet bankasının % 25'de ısrarı karşısında çok zor anlar yaşamıştı.*

Bu olay, aynı zamanda Türk özel teşebbüsünün o yıllardaki durumunu gösteren tipik bir vak'adır.

Hayri Baran Bey bunun üzerine gemiyi alamayacağı için peşin yatırılan %5 peşinatı yakarak, personelin ve teknik ekip olarak bizlerin geri dönmemiz için emir vermeyi onur meselesi yapmıştı. Ne var ki, Türk bayrağı çekmek üzere olduğumuz bu mükemmel geminin Fransız tersanenin gönüllü %20'yi kabul etmesine rağmen elden gidi*şi, nihayat anlaşılmış olmalı ki banka kararname değişikliği yaparak %20'lik peşinatı kabul etmiş, gemi ancak bu tarihten sonra teslim alınabilmiştir.*

Ata tankeri yirmi sene başarılı seferleriyle ülkeye döviz kazandırmıştır,istihdam imkanı yaratmıştır ve Türk denizcilerine okul olmuştur.

Hayri Baran Hocanın gemi inşa sanayinde amatörce bir mutluluğuna da değinmek isterim; Beykoz'daki tersanesi en iyi donatılmış ilk özel tersane olup, Almanya'ya iki adet gemi inşa ederek gemi ihracatında öncülük yapmıştır.

Bu amatörce zevki dolayısıyla, Ereğli Demir Çelik tesisleri için inşa edilmekte olan Uzunkum römorkörüne çıkarken, iskeleden feci şekilde düştüğü günü derin korkularla hatırlarım. Allahın inayetiyle bu kazayı ucuz atlatmış olan Hayri Baran Hoca, aklı fikri denizlerde Türk bayrağına daha onurlu limanlar bulmak için hudutsuz hizmetler yaratan bir kişiydi.

Denizcilikte hep öncülük yaptı, ders alınacak bir lider oldu ve hep 'İlk' olmanın şerefini taşıdı. Bu vesileyle Hayri Baran Hocamıza Allah'tan rahmet niyaz eder, kurmuş olan müessesenin payidar olmasını dilerim."



Bir grup armatör Başbakan Adnan Menderes'i ziyaret etmekteler. Kaynak: Pekin Baran arşivi.
Çok nadir bir fotograf; 1-Sıtkı Koçman, 2- Selahattin Göktuğ, 3-Kemal Kaptan, 4-Salih Binbay (İTO Yönetim Kurulu Üyesi), 5-Hayri Baran, 6- Nejat Doğan, 7-İrfan Cerrahoğlu, 8-Başbakan Adnan Menderes, 9-Malik Yolaç, 10- Cenap Akıncı, 11- İrfan Gücüm, 12- Avni Nuri Meserretcioğlu, 13- Sadi Pekin, 14-Salih Akıncı, 15-Aslan Sadıkoğlu, 16- Şevket Manioğlu, 17-Metin Baran Kaynak: Baran ailesi arşivi.

Adı Denizcilikte İlk'lerle anılan, öğretmen, armatör, tersane sahibi ve bankacı ama hepsinden ötede yüreği Türk denizciliğinin uluslararası güce kavuşması için emsalsiz çabalar vermiş armatör Hayri Baran'ı 50'li yıllardan kalmış bir fotoğrafla anlatmak isterim; Başbakan Adnan Menderes'i ziyaret eden armatörlerin ve diğer işadamlarının yeraldığı bu fotoğrafta o yılların saygın armatörlerinden Sıtkı Koçman, Selahattin Göktüğ, Hayri Baran, Nejat Doğan, İrfan Cerrahoğlu, Malik Yolaç, Avni Nuri Meserretcioğlu, Aslan Sadıkoğlu, Mithat Yelkenci gibi isimler yeralmaktadır.

Bu fotoğraf aynı zamanda yine o yılların armatörleri arasında Nâzım Kalkavan, Ali Sohtorik, Haşim Mardin, Hayri İpar, Nuri Cerrahoğlu'nu hatırlatmaktadır.Yine bu fotograf birsüre armatör olarak tanker işletmeciliği yapan Selahattin Beyazıt'ı ve Erdal Aksoy'u akla getirmektedir.

Devrin ünlü başyazarı Şevket Rado'nun Anlattığı Hayri Baran

Şevket Rado[9], Hayat Mecmuası'nın 5 Şubat 1976 tarihli nushasında Hayri Baran için *"Benim 15 yıllık dostum Hayri Baran'* diyordu.

O sıralarda Hayri Baran, Yapı Kredi Bankası A.Ş.'nin Yönetim Kurulu Başkanı seçilmişti. Bu vesileyle yazdığı bir yazısında şöyle demekteydi: *"Türk bankacılığı Cumhuriyet devrinde hızla gelişen müesseselerin başında gelmektedir. Osmanlı devri Türklerinin hertürlü ticareti, bu arada bankacılığı bilmemelerine karşılık, Cumhuriyet devrinin Türkleri bankacılıkta hayli ileri adımlar atmaya muvaffak olmuşlardır. Bu adımlar önce Ziraat Bankası, arkasından da İş Bankası tarafından atılmış, 1944'de tamamen özel sermayeyle kurulmuş olan Yapi ve Kredi Bankası Türk bankacılığında kanunların yapamayacağı değişiklikleri yapmaya muvaffak olarak, halka daha fazla hizmet götüren, biriktirdiği parayı bankaya yatırmak gibi halkın bilmediği bir alışkanlığı ikramiyeler yoluyla yerleştirmeye yönelten bir banka olmuştur.*

Yapı Kredi Bankası'ndan az sonra kurulmuş Akbank ise, Türkiye'de hem tasarruf, hem de yatırım bankacılığının parlak bir örneğini vermiş bulunmaktadır.

Kuruluşundan başlamak üzere 27 yıl bir gazeteci olarak hizmetinde bulunduğum, getirdiği yenilikleri günü gününe, türlü yollardan halkımıza duyurmaya çalıştığım Yapı ve Kredi Bankası'nın yaşamımda hiç şüphesiz ayrı bir yeri vardır.

Kasalarında paralarım yoksa da, koca koca binalarının salonlarında, odalarında, koridorlarında gençlik yıllarıma ait bir haberle ilgilenmekten kendimi pek alamam.



Sağdan- Hayri Baran ve Fuat Bezmen.

Yapı ve Kredi Bankası'nın kurucusu mevkiinde bulunan Kâzım Taşkent'ten sonra idare meclisi azalığıyla murahhas azalığı onun *yetkileriyle üzerine alan Fahri Ulaş'ın yorgunluğunu ileri sürerek bu görevlerinden istifa ettiğini gazetelerden okuduğumda, pek hayret etmedğimi belirtmek isterim. Fakat yerine İdare Meclisi Başkanı olarak kıymetli işadamı Hayri Baran'ın seçilmiş olması, Yapı ve Kredi Bankası'nın talihinin iyi bir devresinde olduğunu gösteriyor.*

Aşağı yukarı on beş senedir ailece tanıdığım bu muhterem zat, iyi bir aile reisi olduğu kadar, iş hayatında da pek çok evlat yetiştirmiş akıllı bir baba hüviyeti taşımaktadır.

9) Şevket Rado- 21 Nisan 1913'de Makedonya'nın Radoviş ilinde dünyaya geldi. Gazete yazarlığı dışında Zoğrafyon Rum isesi'nde sosyoloji, Saint Joseph Fransız Lisesi'nde edebiyat öğretmenliği yaptı. Ayrıca İstanbul Üniversitesi Gazetecilik Enstitüsü›nde yazı türleri adlı dersi yürüttü. Bunların dışında beş yıl süreyle İstanbul Radyosu'nda her hafta aile sohbetleri programı yaptı. 1956'da Hayat Mecmuası'nın çıkardı. Hayat Mecmuası daha ilk sayısında 193.000 adet satarak Türkiye'de rekora imza attı. Bu rakam, 1958 -1968 yılları arasında ise 200.000'lere kadar çıktı. Hayat dışında ünlü 'Ses' sinema - tiyatro dergisi ile Resimli Roman, Hayat Spor, Ayna ve Hayat Tarih dergileri de Şevket Rado'nun çıkardığı ve yönettiği dergilerdir. Hayat dergisi ve diğer yayınlar, 1978 yılında başlayan bir grev neticesinde kapanmışlardır. 1961 yılında fasiküller halinde yayınlamaya başladığı Hayat Ansiklopedisi büyük bir olay olmuş ve 150.000 adetten fazla satmıştır. 9 Nisan 1988'de İstanbul'da vefat etmiştir.

Denizde iyi bir kaptan olduğunu geçen yaz Marmara sularında bizzat gördüğümüz Sayın Hayri Baran'ın herkesçe bilinen aklıselimi ve ölçülü davranışlarıyla Yapı ve Kredi Bankası'na en selametli rotayı çizeceğini tabii sayıyorum.

Milli Gazete'nin 27 Mart 1977 tarihli nüshasında, Yapı ve Kredi Bankası'nın kaydettiği ilerlemeyle ilgili bir habere tesadüf ettim. Deniliyor ki, banka mevduatta %43,33'lük bir artışla genel sermayesini 27 Milyar TL'ye ulaşmıştır.



Sağdan- Hayri Baran ve Fahrettin Ulaş

Haberin tümü ise şöyle: İdare Meclisi Başkanı Hayri Baran'ın başkanlığında toplanan Yapı ve Kredi Bankası genel kurulu, sunulan bilanço ve yönetim kurulu raporunu büyük takdirle karşılamıştır. 1976 yılının güç şartlarına rağmen bankanın kaydettiği ilerlemenin açıkca görüldüğü raporda, 1975 sonuna göre genel iş hacminde %38,16 oranında bir artışla 65 milyar 136 milyon liraya varıldığı, özkaynakları %49,54 gibi bir artışla 16 milyar 86 milyona ulaştığı açıklanmıştır. Mevduatta ise %43,33'lük bir artışla 26 milyar 786 milyon liraya varılırken, plasmanların da %40,67 artarak 16 milyar 892 milyon liraya ulaştığı görülmektedir.

...Banka yönetiminin aldığı bu sonuçlar ilgiyle izlenirken, özellikle plasmanların durumu dikkati çekmekte ve 16 milyar 892 milyon liraya ulaşmış olan plasman hacminin %95'inin tamamen müşteriler hizmetine tahsisi ilgi uyandırmaktadır.

Bankacı olarak Hayri Baran bence, seçkin bir yönetici olmasıyla, bu mevkiye tercih edilmiştir. Hayri Baran Yüksek Denizcilik Okulu'nda öğrenim gören, öğretmenlik yapan, uygulamada armatör kişiliğine bürünen, deniz ticaretinin temel unsurlarından geminin yaradışı için tersaneciliğe yönelmeyi başaran, ama tüm bu unsurların hepsini kapsayan en yüksek sorumluluğu üstlenebilen bir kişilikle karşımızdadır.

Dikkat edersek bir Yunanlı armatörün meslek ve kişilik çizgisi, onu uluslar arası üne kavuşturan yaşamında benzerlikleri ortaya koyar. Hayri Baran'ın ülkesinde deniz ticaretinin anlaşılmamış olması, Yunanlı armatörün ülkesinde ise deniz ticaretinin Homeros'un Odyseus'u gibi özlenen bir meslek oluşudur.

Nasıl olmuştur da, Hayri Baran tersaneci olarak, tüm mevcut tersanelerden de ileri geçmiş ve başka ülkelere gemi inşaatını başarmıştır. Bakınız, bu yönüyle de Hayri Baran, dikkatle değerlendirilmesi gereken bir kişiliği ve başarıyı temsil etmektedir."

Ulvi Yenal'ın anlattığı Hayri Baran

Türk deniz ticaretinde ustalığı, özverisi, becerisiyle ismini onurla anılacak Denizcilik Bankası Genel Müdürlerinden Ulvi Yenal'ın Şubat 1974'de yayınladığı bir yazıyı buldum. *"Gemi*

İnşa sahasındaki Gelişme" başlığını taşıyan bu makalesinde Ulvi Yenal, bizim gelişmemizi, ama aslında dünya tersaneciliği karşısındaki perişanlımızı nakletmektedir. Bu perişanlığın sorumlusu, yine denizden anlamayan nice hükümetlerin işidir ve o yıllarda 5,000 dwt'a kadar gemi inşa kapasitesine sahip Meltem Tersanesi'nin mevcut özel sektör tersaneleri arasında en iyi donatılmış olduğu kaydedilmektedir!



Hayri Baran Fransa Cumhurbaşkanı Charles Des Gaulle onuruna verilen davette. Kaynak: Pekin Baran arşivi.

Haliç, Fener'de 1,800 dwt'luk bir koster denize indirildi. Bu gemi, Kaptanoğlu firmasına ait bir kosterdi.

Ulvi Yenal yazısında şöyle anlatır; Geçen ay içinde özel teşebbüs tersanelerinden birinde 1,800 dwt tonluk bir kosterin denize indirilişinde bulunduk. Bu tersane Haliç Fener'de depolar ve imalâthaneler arasına sıkışmış Gemi İş Kollektif Şirketi'nin kızağıydı. Yer yetersiz, tersane son derece mütevaziydi.

Denize indirilen ve hemen hemen bitmiş vaziyette olan koster Kaptanoğlu firmasına aitti. Gemi denize indirilmeden evvel bir konuşma yapan Osman Kavrakoğlu başta olmak üzere bütün Karadenizli dostlar oradaydılar. Herkesin yüzü gülüyordu.



Türk Deniz Kuvvetleri'ne gönülden bağlı olan Hayri Baran, bir davet sırasında Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Kemal Kayacan'la. Kaynak: Pekin Baran arşivi.

Denizcilik bütük zorluklarına, meşakkatine rağmen birçeşit tutkudur. Denizi sevenler ondan kopamazlar, ayrılamazlar.

1,800 dwt'luk koster br bayram havası içinde dualar ve alkışlar arasında denize indirildi.

1963 yılında kurulan bu tersanede şimdiye kadar klas sörveyörlerinin denetimi altında 15 adet 1,800 dwt'luk kuruyük gemisi ve tanker inşa edilmiş. 2,000 dwt'luk bir gemi de kızağa konmuş, yedi ay sonra teslim edilecekmiş. Bu teknelerin hepsi armatörlere aittir. Fiyatları müsait olmasa armatörler bu gemileri herhalde ısmarlamazlar. Aynı tersanede Donanmaya ait iki geminin tadili de başarıyla yapılmış.



Fotoğraftakiler - (sağdan) DB.Deniz Nakliyatı T.A.Ş. Genel Müdürü Fethi Işın (E.Kur.Alb), Türk Deniz Kuvvetleri'nin unutulmaz Komutanlarından E. Oramiral Kemal Kayacan, Hayri Baran ve Ali Koçman, ... Kaynak: Pekin Baran arşivi.

Gördüğümüz olumsuz koşullar altında bu işlerin başarılmış olması gemi inşaatı sahasında mühendis, teknisyen ve işçilerimizin ne derece başarılı olduklarını göstermeye yeterlidir.

Şirket mensuplarından aldığımız diğer bir bilgi bilhassa sevindiricidir. Yunanlı armatörler koster inşaatı için müracaatta bulunmuşlardır.

Gemi-İş'ten başka 7 özel tersane daha vardır. Bunlar:

- Hepsinin içinde en iyi donatılmış olan Denizcilik Ltd. Şirketinin 5,000 dwt'a kadar gemi yapabilen Anadolu Yakası Beykoz'daki Meltem Tersanesi'dir.
- Çelik Trans Büyükdere Tersanesi 2,500 dwt'a kadar gemi yapabilir.
- Marmara Transport'un Anadolu Yakasındaki tersanesi 5,000 dwt'na kadar gemi inşa edebilir.
- Büyükdere'deki Anadolu Gemi İnşa Kızakları 2,500 dwt'a kadar gemi inşa edebilir.
- Balat'daki Gemi İnşa Kollektif Şirketi'nin tersanesi 1,200 dwt'a kadar gemi yapabilir.
- Sütlüce'deki Çelik Tekne Tersanesi 2,000 dwt'a kadar gemi inşa edebilir.
- İzmit'deki Sedef Tersanesi 5,000 dwt'a kadar gemi inşa edebilir.

Tersaneci olarak Hayri Baran

Baran tersanecilikte kendi ülkesi için değil, Almanya için de kendi imkanlarıyla gemi inşa ederken büyük gurur ve heyecan içindedir.

Basında *"Gemi İhraç Ediyoruz"* başlığıyla verilen bir haberlerden birinde yeralan fotoğrafların altında "Denizcilik Anonim Şirketi Umum Müdürü Sabahattin Ülkü konuşurken", diğerinde *"Armatör Hayri Baran'a ait tersanede yapılan Ro-Ro tipi gemilerden ilki Woltan denize indirilme töreni"* yazıları görülmekte.

Fotoğrafta yeralanlar; Alman D.W. Kramer Sohn firması sahibi Kramer Sohn, Armatör Hayri Baran, Tersane Müdürü Y. Gemi İnşa mühendisi Yılmaz Karahanoğlu ve Mühendis Orhan Sadıkoğlu" deniliyor.



Alman D.W. Kramer Sohn firması sahibi Kramer Sohn ve Hayri Baran, tören sırasında M/S Wotan'a kaynak yaparken. Hayri Baran'ın sağındaki kişi Tersane Müdürü Y. Gemi İnşa Mühendisi Yılmaz Karahanoğlu. Kaynak: Pekin Baran arşivi.

Geminin denize indirildiği günleri birdaha hayal edebilmek amacıyla, haberi veren gazetedeki yorumu aynen naklediyorum; *"Fedaral Almanya'daki D.W Kramer Sohn firması tarafından yurdumuzun tanınmış gemi inşaatçısı ve armatörlerimizden Hayri Baran'a ait Denizcilik Anonim Şirketi'ne ısmarlanmış olan soğuk hava düzenli kamyonların üretim bölgelerinden tüketim bölgelerine ulaştırılmasında kullanılacak olan bir çeşit feribot tipi olan Ro-Ro gemilerinden ilki Wotan 6 Ocak 1972 günü denize indirilmiş ve ikincisinin de omurgası kızağa konmuştur.*

Kalabalık bir davetli grubunun hazır bulunduğu törende konuşmacı Denizcilik Ananim Şirketi Müdürü Sabahattin Ülkü, ro-ro gemileri hakkında bilgi vermiş, yurdumuzdaki ithalat ve ihracat mallarının nakli için yabancı gemilere ödenen döviz tutarlarını açıklayarak, tersanelerinde yapılan gemiyle yurda kazandırılan döviz tutarının 1.5 Milyon doları bulduğunu, devletin kredi, koruma ve teşvik tedbirlerini en kısa sürede uygulamasının kaçınılmazlığını belirtmiştir.



Hayri Baran ve Sebahattin Ülkü, Beykoz Tersanesi'nde Gemi indirme töreninde.

Türkiye Dok Gemi İş Sendikası Genel Başkanı Arslan Sivri ile Kramer Sohn'un günün önemini belirten konuşmalarının ardından Ro-Ro'lardan ilki Wotan alkış ve tebrikler arasında denize indirilmiştir.

Hayri Baran bu konudaki görüşlerini yine çok değerli belgeler halinde gelecek kuşaklara emanet etmiştir."

Hayri Baran'ın konuşmasının son kısmında değindiği müteakip hususlar, daima ibret alınacak şekilde önemini korumaktadır ve şöyledir; "

Yatırımları teşvik etmek ve sürekliliğini sağlamak için her şeyden önce resmî işlemlerin en az düzeye indirilmesi lâzımdır. Çünkü,bugün çelik ağlarla örülmüş işlem zincirlerini aşmak, harcanan zamanın birkaç katına eşit olmaktadır."



Beykoz Tersanesi'nde inşa edilen M/S. Wotan. Kaynak: Pekin Baran arşivi.

Hayri Baran bu görüşlerini açıklarken 1971 yılı yaşanmaktadır.

13 Ocak 1972 tarihinde basında yeralan bir haberin başlığı *"Pamuk, Fındık, Üzüm ve Tütünden sonra artık gemi ihraç ediyoruz"* dur. Bu haber Türk insanının başarıya nekadar hasret kaldığını göstermektedir.

Armatör Hayri Baran 27 Mayıs İhtilali dönemini de göğüslemiş bir denizci ve sanayicidir. Daima yanlışlıklara ışık tutmuş yürekli, dirayetli bir memleket aydını olmuştur.

Bu sebepledir ki *"1965 Türkiyesi'nde yaşadığını bilen bir İşadamı"* diye adlandırılmıştır.

Bunun nedeni ise, 27 Mayıs İhtilali ile gelen ve giderek yeşeren sernaye düşmanlığıdır. O yıllarda "Özel Teşebbüs- İş Bilenin Kılıç Kuşanın" deyimiyle tanıtılmaktadır. Nitekim Güneri Civaoğlu, Teoman Erel, Egemen Bostancı, Seyfi Özgenel, Halûk Ülman gibi yazarların toplandığı ve Metin Toker'in sahibi ve başyazarı olduğu Akis Haftalık Dergisi Mayıs 1965 tarihli bir sayısında, Kurtul Altuğ imzalı yazıyla Hayri Baran'ı anlatır ve başarısının sırrını naklettikten sonra, zamanın eğilimlerini de ortaya koyar ve şöyle der: *"Bugün Türkiye'de bir mesele tartışma konusu olmaya devam etmekte.*

Sermaye!. Aşırı sol ile aşırı sağ arasında cereyan eden bu tartışmada bir taraf sermayedarların emekçiyi istismarından bahsederken, öbür taraf bunlara Kızıl Uşaklar, Moskova Ajanları, Komünistler diye hakaretler yağdırmaktadır.

Hüseyin Avni Sohtor
ileri yaşlarında İsme
İnönü ile.
Kaynak: İnönü Vakfı
Arşivi.



Piri Reis tankeri Beykoz Tersanesi'nde denize indirilirken. Kaynak: Pekin Baran arşivi.



Oruç Reis tankeri Beykoz Tersanesi'nden denize indirmeye hazırlanıyor. Kaynak: Pekin Baran arşivi.

Basındaki seviyesiz tartışmalar birbirinin anasına sövmelere, hırsızlık ithamlarına kadar varmaktadır. Ama bütün bu gürültülerin altında yatan fikir, sermayedarın namusluluğu veya istismarcılığı ana fikridir.

AKİS, yaşadığımız demokratik düzen içinde her fırsatta bu iki aşırı ucun hatalı yolda olduklarını belirtmeye çalışmış ve sosyal adaletin, emeğin ve sermayenin bu memleketin ekonomik yaşamında inkârı mümkün olmayan bir yeri bulunduğunu savunmuştur.

Bu haftaki AKİS'te hesabı her zaman verebilen sermayenin tipik bir örneğini sunmaktayız;

Armatör Hayri Baran, geçen hafta içinde bir basın toplantısı yaparak, topluma hesap vermiştir. Baran'ın hareketini bir örnek olarak kabul etmek yerinde olacaktır.

Sermaye düşmanı oldukları söylenenlerle savaşmanın tek yolu, sermayenin hesabını açıkca verebilmektir. Baran bunu yapmakla, kendisi gibi pek çok sermaye sahibine yeşil ışık yakmıştır. Onu başka armatörlerin, varlıklı işadamlarının izlemesi memnuniyet verici olacaktır.

Baran'ın AKİS'in kapağında yer almasının en büyük önemi budur. Memleket ekonomisinde yapıcı rolü olan, vergi borcunu her yıl devlete dürüstçe ödeyen namuslu bir iş adamının elindeki sermayenin emek sömürücülüğüyle ne ilgisi olabilir? "

AKİS'in "*Yurtta olup bitenler*" kısmında yer alan "Özel Teşebbüs" başlıklı yazıda Hayri Baran'ın yaşam öyküsü ve başarısının sırları verilmektedir. Ayrıca bizzat Hayri Baran'ın ağzından sermayesinin hesabı da yayınlanmaktadır.

Hayri Baran sermaye birikimini, cirosunu ve kazancını bir basın toplantısında açıklamayı düşünen ve gerçekleştiren ilk sanayicidir. Bu unvanıyla o günlerin basınında genişliğine anlatan bir isim ve daha saygı duyulan bir kişilik olmuştur.

Hayri Baran o günlerde bir basın toplantısı düzenler. Tarih, 27 Mayıs İhtilali'nden itibaren beş yıl geçtiğini göstermektedir. 27 Mayıs 1965 günü Hayri Baran koltuğunda dosyaları ve belgeleriyle basının karşısına çıkar.

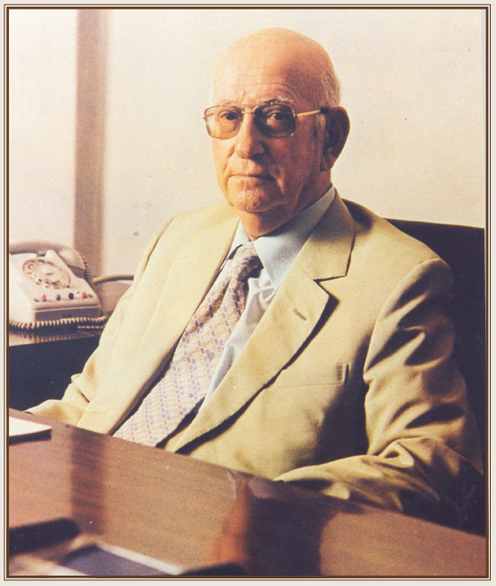
Basın toplantısı şöyle nakledilir: *"Son günlerin en ilgi çekici basın toplantı*sını yapan Hayri Baran sağına İşletme Müdürü'nü, soluna Muhasebe Müdürü'nü almıştı. Gazeteciler ise, duvarlarında şirketin tankerlerinin fotoğrafları ve maketleri olan salonun *ortasındaki koltuklarda Baran'*ın tam karşısında bulunuyorlardı.

Hayri Baran konuşmasını yazılı olarak hazırlamıştı. Bunu sakin bir sesle okudu. 90 Milyon lira değerinde bir ticaret filonun yarı hissesine sahip bulunan 56 yaşındaki Hayri Baran bilançosunu açıklamak kararını o sıralarda aldı. Özel Teşebbüs kendisini iyi savunamıyordu. Hayri Baran olarak da kendisine karşı ithamlar yapılmıştı. Fakat bunları sineye çekmemiş, namuslu her iş adamının yapması gerektiği gibi, ispat hakkını da tanıyarak mahkemeye gitmişti. Buna rağmen içinde bir eziklik vardı. Ên büyük zevki işinde başarılı olmaktı!"

Bir yaşamın kimliği

Hayri Baran 1909 yılında Beykoz'da doğmuştur. Babası subay olan ve ailesinde hiç denizci bulunmayan Hayri Baran'ın küçük yaştan beri en sevdiği şey deniz olmuş ve nitekim yüksek Denizcilik Okulu'nu tercih etmiştir. Babası Beykozlu Mülâzımevvel Ahmet Hulusi Efendi, annesi Kadriye Hanım'dı. Diğer kardeşleri Zehra ve Mürşide Hanımdı.

1925'de Yüksek Denizcilik Okulu'na giren Hayri Baran 1929'da mezun olmuş ve Denizyolları İdaresi'nin Gülcemal vapurunda dördüncü kaptan olarak meslek hayatına katılmıştır.



Kısa bir müddet sonra yine Denizyolları İşletmesi'nde sigorta eksperliğinde görev almış, 1933 yılında İktisat Vekaleti Liman hizmetleri Şubesi Müdürü olarak atanmıştır.

1935'de mezun olduğu Yüksek Denizcilik Okulu'na Gemicilik hocası olarak atanmıştır.

1940 yılında evlenen Hayri Baran ticarete ilk defa hocalığı dışında bilirkişilik ve eksperlik görevlerinden aldığı ücretleri birktirerek temin ettiği mütevazi bir sermayeyele 1942 yılında bir ithalatçıya ortak olmak suretiyle başlamıştır.

Okuldaki hocalık görevine devam ederken bir yandan da ithalat ve deniz nakliyatı müteahhitliği yapmış, bu işlerden biriktirdiği sermayeyle 1948 yılında ilk gemisini almış, ardından Denizcilik Limited Şti.'yi kurmuştur.

Hayri Baran'nın yakın dostlarından Selahattin Beyazıt'ın deyişiyle; "Çağımızın ötesindeki engin ihatası, insana ve çalışana olan saygısı, pratik zekasının köklerindeki hocalığı ile Hayri Baran Bey, çok müstesna bir insandı, işadamıydı, armatördü, tersaneciydi, bankacıydı, ama daima Türk deniz ticaretinin başarısı için yaşadı."

1973 yılında "*Yeni Yatırımları Teşvik Yasası*" yayımlandığında, ülkenin öndegelen işadamları bu yasanın öncelikle işlerlik kazanması gerektğini ve ekonomi açısından son derece önem taşıdğını açıkladılar.



Öncü Tankeri
Kaynak: Pekin Baran arşivi.

Görüşüne başvurulan işadamlarından armatör Hayri Baran şöyle demişti; *"Bu yasanın birçok yatırımı teşvik edeceğine ve busuretle memleketimizin ihracata dönük yatırımları tahakkuk safhasına koyacağına inanıyorum. Bu hususta hiçbir kuşkum olmamasına rağmen, memleketimizdeki uygulama bazen en faydalı yasaları bile işlemez duruma duruma getirerek o yasaları zararlı hale koyacak şekle dahi girmektedir. Bu sebeple teşvik tedbirleri tasarısı yasalaştıktan sonra uygulama alanında iyiniyet sahibi kimseler tarafından ruh ve mânâsına uygun şekilde işletilmesi gerekmektedir. Bu arada birkısım uygulayıcıların da bazı ideolojik talepler ve zihniyetler altında yasayı işleyemez duruma getirmelerinden endişe duymaktayım. Anayasamızın nizamı altında bu yasanın en iyi şekilde uygulanmasını temin etmek maksadıyla sayın hükümetimizin esaslı görevi olması gerekir."*


VEFAT
Yüksek Denizcilik Okulu
1928 yılı mezunu
KAPTAN - ARMATÖR
HAYRİ BARAN'ı
kaybetmenin derin üzüntüsü içersindeyiz. Merhuma Tanrı'dan rahmet, ailesine ve tüm Denizcilik camiasına başsağlığı dileriz.
Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği

BAŞSAĞLIĞI
Türk Denizciliğinin saygıdeğer büyüğü, yeri doldurulamayacak
ARMATÖR
HAYRİ BARAN'ı
kaybetmenin üzüntüsü içinde, kederli ailesine ve tüm denizcilik camiasına başsağlığı dileriz.
ASAF GÜNERİ ve AİLESİ

Başsağlığı
Derneğimiz üyelerinden
Sayın Pekin Baran'ın babası,
Türk Deniz Ticaret Filosu'nun kurucularından
Armatör
Hayri Baran'ın
vefatı münasebetiyle, kederli ailesine, dostlarına ve iş alemine başsağlığı diler, merhuma Tanrıdan rahmet niyaz ederiz.
TÜSİAD

VEFAT
Beykozlu Mülâzımevvel merhum Ahmet Hulusi Efendi ile merhume Kadriye Hanım'ın oğlu, merhume Zehra ve Mürşide Hanımların kardeşleri, Erol Akıncı ve Metin Baran'ın dayıları, Meyzi Baran ile Nihan Baran'ın kayınpederleri, Küçük İdil ve Emre'nin sevgili dedeleri, Pekin Baran ile Ekin Baran'ın babaları, Bedia Baran'ın kıymetli eşi,
YAPI VE KREDİ BANKASI, İMAR BANKASI, ULUSLARARASI ENDÜSTRİ VE TİCARET BANKASI, SINAİ VE MALİ TEŞEBBÜSLER A.Ş. ESKİ YÖNETİM KURULU BAŞKANLARINDAN
YÜKSEK DENİZCİLİK OKULU ESKİ HOCALARINDAN
ARMATÖR
HAYRİ BARAN
16 Mayıs 1983 Pazartesi günü vefat etmiştir. Aziz nâşı 18 Mayıs 1983 Çarşamba günü (Bugün) Şişli Camii'nden öğle namazını müteakip ebedi istirahatgahına tevdi edilecektir. Tanrı rahmet eylesin.
AİLESİ

Hayri Baran'ın vefatını taziye ilanlarıyla gazetelerde duyuran pek çok kurumlardan biri Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği, diğeri Armatör Asaf Güneri ve Ailesi" olmuştur.

Hayri Baran vefat ediyor.

18 Mayıs 1983 tarihli gazetelerde Hayri Baran Bey'in vefat ilanı yayınlandı.

Deniliyordu ki; *"Beykozlu Mülâzımevvel Ahmet Hulusi Efendi ile Merhume Kadriye Hanım'ın oğlu,Merhume Zehra ve Mürşide hanımların kardeşi, Erol Akıncı ve Av. Metin Baran dayısı, Meyzi Baran ve Nihan Baran'ın kayınpederi, Emer ve İdil'in dedesi, Pekin Baran ile Ekin Baran'ın babası, Bedia Baran'ın kıymetli eşi Yapı ve Kredi Bankası, İmar Bankası, Uluslararası Endüstri ve Ticaret Bankası, Sınaî ve Malî Teşebbüsler A.Ş., eski yönetim kurulu başkanlarından Yüksek Denizcilik Okulu hocalarından Armatör Hayri Baran 16 Mayıs 1983 Pazartesi günü vefat etmiştir. Aziz nâşı 18 Mayıs 1983 Çarşamba günü (Bugün) Şişli Camii'nde kılınacak öğle namazını müteakip ebedi istirahatgahına tevdi edilecektir. Mevla Rahmet eyleye.*

Hayri Baran için verilen başsağlığı mesajları arasında bir de Baran ailesinin teşekkür mesajı vardır.

Bu mesajda teşekkür edilenler; Hayri Baran'ın vefatı nedeniyle yardımlarını ve ilgilerini esirgemiyen, ailenin acısını paylaşan, cenaze törenine bizzat katılan veya taziye mesajı gönderen, Türk Eğitim Vakfı'na bağışta bulunan hayrat sahipleridir. Bu adreslerin başında; Deniz Kuvvetler Komutanı Millî Güvenlik Konseyi Üyesi Oramiral Nejat Tümer, Başbakan E. Oramiral Bülent Ulusu, Kuzey Deniz Saha Komutanı Koramiral Orhan Karabulut, İstanbul Valisi Niyazi Ayaz, İstanbul Deniz Ticaret Odası, Eğitim Komutanlığı, Türk Armatörleri Birliği, Tüsiad yeralmaktadır.

Hayri Baran'ın eşi Bedia Baran'ın babası Şekerci Ömer Lütfi ve annesi Hafıza Ayşe Hanım'dı. Kardeşleri Selim, Hakkı ve Asım'dı. Aile İstanbul'un ünlü şekercilerindendi ve bir ağabeyi Asım Cebeci aile geleneğini ileri götürmüştü. Şekerci Asım Cebeci, Bedia Baran Hanım'ın kardeşi, Hayri Baran'ın kayınbiraderi, Pekin ve Ekin Baran'ın dayısı oluyordu.

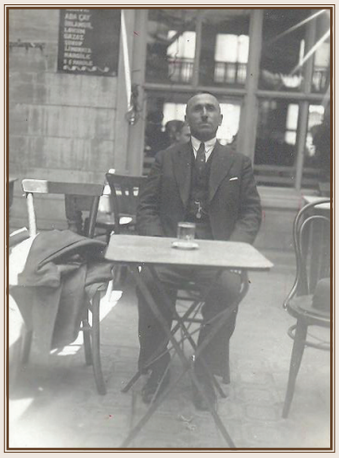
Denizcilik A.Ş., Hayri Baran'ın vefatından sonra büyük oğlu Pekin Baran'ın bayrağı devralmasıyla aynı azimle yoluna devam edecektir.

HÜSEYİN AVNİ SOHTORİK VE ALİ SOHTORİK



Ali Sohtorik küçük oğlu Selim'e der ki;
"Ben de tam senin yaşındayken armatör olmuştum!"





Hüseyin Avni Vapurculuk Müessesesi'nin kurucusu Kaptan Hüseyin Avni (Sohtorik) Kaynak: Sevinç (Sohtorik) İnönü arşivi.

Hüseyin Avni Sohtorik ve Ali Sohtorik portresi için 1988 yılında Selim Sohtorik'le ve ağabeyi Semih Sohtorik'le başlayarak devam eden bir dizi sohbetler yapmış ve anlattıklarını teybe kaydetmiştim. Bu kayıtlarım *"Bir Denizcinin Portresi"* dizisinde yayınlanmıştı.

Semih Sohtorik 2006 yılında vefat etti. Kendisiyle yeniden görüşmek imkanı kalmadı. Ama bendeki anlattıkları Türk Armatörleri Tarihi adına çok değerlenmiş olarak duruyor.

Aslında Semih Sohtorik böyle bir eserin neşredilmesi için yakın arkadaşları ile birlikte bana destek olmaya çalışmıştı; Kısmet bu yıllara imiş;

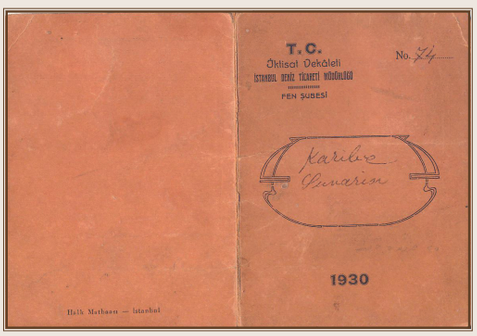
Hüseyin Avni Sohtorik ve Ali Sohtorik


Vesika Sahibinin kulyesi ve eşkali

İsmi	Hüseyin
Şöhreti	Sohtorik
Pederinin ismi	Cafer
Tarihi tevellüdü	1303 (Ancak.)
Boyu	orta
Rengi	Esmer
Gözü	Siyah
Fevkalâde alâmeti	Yok

Aza Aza Fen şubesi amiri

Balıda fotoğrafı mühürlü ve diğer sahifede künyesi ve eşkâli muharrer Hüseyin Ha Cafer Efendi bilimtihan Karibe Sancaklığı şehadetnamesine istihkak kesp etmiş olmağla ilerude şehadetname ile tebdil edilmek üzre işbu vesika lia kılındı.


T. C.
Ükisal Vekâleti
İSTANBUL DENİZ TİCARET MÜDÜRLÜĞÜ
FEN ŞUBESİ
No. 74
Karibe Süvarisi
1930
Halk Matbaası — İstanbul

Cafer oğlu Hüseyin Avni'nin 17 Haziran 1930 tarihli Karibe Kaptanlığı şehadetnamesi. Kaynak: Sevinç (Sohtorik)İnönü arşivi.

Rize'li Sohtorikzâde Cafer oğlu Hüseyin Avni Sohtorik 1887 doğumludur. Rize'li Mete ailesi eşrafından Salih Mete ve Ziynet Mete'nin kızı Hacı Fatma ile evlenmiştir. İstanbul'da kaptanlık yapmaya başlamış ve daha sonra 1920 senesinde Abdullah Efendi ile ortak yelkenli taka satın alarak ilk teknesine sahip olmuştur.

Haziran 1930'da İstanbul'da İstanbul Deniz Ticaret Müdürlüğü Fen Şubesi'nin açtığı *"Karibe Kaptanlığı"* imtihanına girmiş ve başarısı sonusunda 17 Haziran 1930 tarihi itibarıyla 74 No'lu *"Karibe Kaptanı"* ehliyetini kazanmıştır.(10)

1927-80 yıllarında 3,500 dwt'luk İstikbal adını verdiği gemiyi satın alarak, o günlerdeki anlamda ilk defa sac gemi armatörlüğüne başlamış ve aynı zamanda geminin süvarisi olarak çalışmıştır.

Ali Sohtorik 30 Ağustos 1911'de Rize'e doğmuş. 1916 senesinde de ailesiyle birlikte Rize'den İstanbul'a gelmişler.

1933'de 4,500 dwt'luk bir gemi daha satın almış ve bu gemiye *"Altay"* adını vererek armatörlük çalışmalarını daha geliştirmeye başlamıştır. Ancak rahatsızlığı arttığından 1932'den itibaren oğlu Ali Sohtorik "Sohtorik" şirketinin başına geçmiştir.

Ali Sohtorik ilk öğrenimini Koca Mustafapaşa ilkokulunda, orta öğrenimini Sen Benua'da

10) Yakınyol kaptanlığı.

ve lise öğrenimini İstanbul Erkek Lisesi'nde yapmış, bu okuldan 1931'de mezun olmuştur.

Daha sonra üniversiteye başlamış, fakat babasının rahatsızlığı nedeniyle üniversiteye beş aylık bir devamın ardından öğrenimi bırakmış ve 1932'de işin başına geçmiştir.

Askerlik görevini de bitiren Ali Sohtorik 1932 Temmuz ayında evlenmiştir.

Futbola olan derin merakı nedeniyle 1933 senesine kadar İstanbulspor Futbol Klübü'nde oyuncu olarak yeralan Ali Sohtorik, sosyal yaşam alanında da faaliyetlerde bulunmuştur.



1947 yılında 5,500 dwt'luk *"Semih"* ve verilen genelyük gemisiyle önemli bir ilerleme sağlayan Ali Sohtorik, 1950'de CHP İstanbul İl Başkanı olmuş ve faal olarak siyasi yaşamda yeralmıştır.



Kaptan Hüseyin Avni Sohtorik. Tarih: 1906. Karibe Kaptanı Cafer oğlu Hüseyin Avni. Tarih 1930. Kaynak: Sevinç (Sohtorik) İnönü arşivi.

1954 yılında satın aldığı 6,500 dwt'luk genelyük gemisine *"Selim"* adını vermiş 1957'de kızı Sevinç'in İsmet İnönü'nün oğlu Erdal İnönü ile evlenmesiyle siyasi ilişkiler yanında İnönü ailesiyle akrabalık bağı tesis edilmiştir.

"İstikbal" ve *"Altay"* gemileri hurdaya çıktıktan sonra 1963'de 9,070 dwt'luk gemisine ikinci kez *"İstikbal"* adını vermiştir.

Sosyal yaşamında İstanbulspor Klübü Başkanlığı'nı üstlenmiştir. Böylece mesleği olan armatörlüğünün dışında gerek siyasi yaşamda, gerekse spor yaşamında çok hareketli bir cemiyet yaşamı olmuştur.

1968 yılında rahatsızlık geçirmesi üzerine firmasındaki çalışmalarını azaltmış ve 1977'den itibaren artan rahatsızlığı nedeniyle iş yaşamından tamamiyle çekilmiştir.

1970 -74 yıllarında Türkiye Kredi Bankası ve Genel Sigorta İdare Meclisi Başkanlığı görevlerinde bulunmuş ve bu iki kuruluşun önde gelen ortakları arasında yeralmıştır.

Bir baba olarak gayet otoriter bir kişiliğe sahipti. Ancak evlatlarını son derece sever ve onların isteklerine karşı son derece hassas davranırdı. İş ve çok hareketli cemiyet yaşamı dolayısıyla her an çocuklarıyla beraber olabildiği zamanlar çok kısıtlıydu.



VEFAT

SOHTORİK AİLESİNİN BÜYÜĞÜ

Fatma Sohtorik'in eşi, Ali Sohtorik'in sevgili babası, Naime Sohtorik'in kayınpederi, Nükhet Çilingiroğlu, Sevinç İnönü, Sevil, Semih ve Selim Sohtorik'in ve Uğur Çilingiroğlu'nun dedeleri ve Mete ailesinin enişteleri Rize eşrafından,

ARMATÖR

HÜSEYİN AVNİ SOHTORİK

Hakkın Rahmetine kavuşmuştur. Cenazesi 30 Nisan Perşembe günü (bugün) öğle namazını müteakip FATİH CAMİİ ŞERİFİNDEN kaldırılarak EYUPSULTAN'daki ebedî istirahatgâhına tevdi edilecektir. Mevlâ Rahmet eylesin.

SOHTORİK AİLESİ

MILLIYET 5392

Hüseyin Avni Sohtorik 29 Nisan1964 günü vefat etti. Cenazesi 30 Nisan 1964 Perşembe günü öğle namazını müteakiben Fatih Camii'nden alınarak Eyüp Sultan'daki mezarlıkta defnedildi. Kaynak: Milliyet Gazetesi arşivi.

Son derece dürüst, yardım etmeyi seven bir kişiliğe sahipti. Ticaret ve kazanç konusunda çoğu işadamının aksine pek hırsı olmayan bir kişiliği vardı. Genellikle her Karadeniz insanında olduğu üzere tez canlı ve sert bir yapıya sahipti. Buna karşın yardıma ihtiyacı olanlara belli etmeden yardımda bulunurdu.

Kendi zamanındaki armatörler arasında kabotajdışı sefer yapanlardan ve ilklerden olması, denizciliği uluslar arası anlamda benimsediğinin kanıtıdır. Armatörlerimiz içinde ilk defa

gemileriyle Atlantik'i geçerek Güney ve Kuzey Amerika limanlarına sefer yapan Türk armatör sıfatını da taşımaktadır.



Naime ve Ali Sohtorik ailesi (Soldan oturanlar) Naime Sohtorik, Selim Sohtorik, Ali Sohtorik, Sevil (Mengenecioğlu). (Arka sıradakiler soldan) Kuzen Nükhet (Çilingiroğlu) Semih Sohtorik ve Sevinç (İnönü) Kaynak: Sohtorik Ailesi arşivi.

Denizcilikte en kazançlı seferlerin hızlı seferler olduğunu daima savunmuştur. Yükleme ve boşaltması hızlı olan seferlerde uzun süre limanlarda kalıştan sakınılmış olduğundan, bu müddetlerde ortaya çıkacak olumsuz şartların ihtimali de az olacağından, daima geminin kazançlı çıkacağını savunmuştur. Burada anlatmak istedikleri; grevler, vinç arızası, kötü hava koşulları, limanı besleyen demiryollarındaki arızalar gibi konulardır.

Selim Sohtorik babasını tanımlarken şöyle demiştir; "Babam bizlere daima yüksek öğrenimin altın bilezik olduğunu, zaman içinde koşulların bireyler veya toplum düzeyinde ne gibi değişikliğe uğrayacağını kimsenin kestirmesinin mümkün olmadığını, bu bakımdan maddi varlıklara çok güvenmenin yanlış olduğunu, halbuki yüksek öğrenimin her koşulda insana yardımcı olacağını söyler ve kesinlikle üniversite öğrenimi görmemizi isterdi.

Ticarî yaşamda ise, *"Bir kimseye yardım etmek istediğinizde paranız varsa verin, ancak kesinlikle kefil olmayın, veya imza vermeyin"* derdi.

Bu konudaki gerekçesi şöyleydi; *"Çünkü o kefalet veya imza hiç ummadığın en zayıf anında karşına çıkar, halbuki para yardımı yaptığında görevin bitmiştir. İleride zayıf anında sana zararı olmaz"* .

Yaşamda en önemli özelliğin *"Şeref ve Haysiyet"* olduğunu ve bundan en ufak fedakârlık yapmamamız gerektiğini her fırsatta bizlere tekrarlardı.

Ben 1972 Şubat ayında İstanbul Teknik Üniversitesi'ni bitirdikten sonra, gerçek anlamda iş hayatına atıldım. Gerçi diploma aldığım 1971 Şubat ayından itibaren yazıhaneye gitmeye ve çalışmaya başlamıştım. Ancak 1972'de gerçek anlamda Sohtorik armatörlük şirketinde yeraldım. Daha öncesinde öğrenimime engel olmaması açısından daima üniversiteye devam etmem ailece telkin edilmiştir.

O günlerde ait bir anı olarak hatırıma gelen, yanılmıyorsam 1972'de o zamanki mevcut gemilerin bizlere devrini yaparken bana; *"Ben de tam senin yaşında iken armatör olmuştum"* demişti.

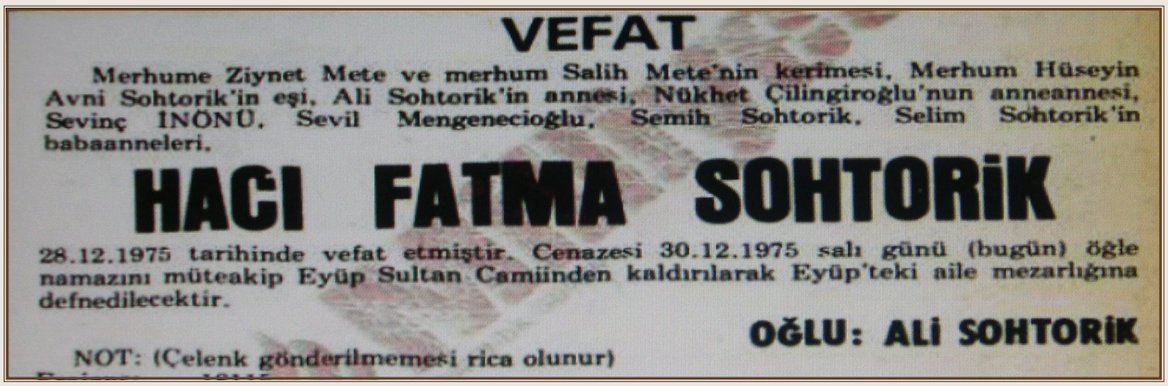


Ali Sohtorik hem dünürü olması nedeniyle ve hem de inandığı dava yolunda İsmet İnönü'yle birlikte olmaktan büyük onur duyardı.
Kaynak - İnönü Vakfı Arşivi.

Hacı Fatma Sohtorik vefat ediyor.

Armatör Hüseyin Avni Sohtorik'in eşi Hacı Fatma Sohtorik 28 Aralık 1975 günü yaşama veda etti. Cenazesi 30 Aralık 1975 Salı günü Eyüp Sultan Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Eyüp Sultan Mezarlığı'nda defnedildi.

Rize'li Mete ailesi eşrafından Salih Mete ve Ziynet Mete'nin kızıydı. Ali Sohtorik'in annesi ve Nükhet (Sohtorik) Çilingiroğlu'nun anneannesi, Sevinç (Sohtorik) İnönü, Sevil (Sohtorik) Mengenecioğlu, Semih Sohtorik ve Selim Sohtorik'in babaannesiydi.



VEFAT

Merhume Ziynet Mete ve merhum Salih Mete'nin kerimesi, Merhum Hüseyin Avni Sohtorik'in eşi, Ali Sohtorik'in annesi, Nükhet Çilingiroğlu'nun anneannesi, Sevinç İNÖNÜ, Sevil Mengenecioğlu, Semih Sohtorik, Selim Sohtorik'in babaanneleri,

HACİ FATMA SOHTORİK

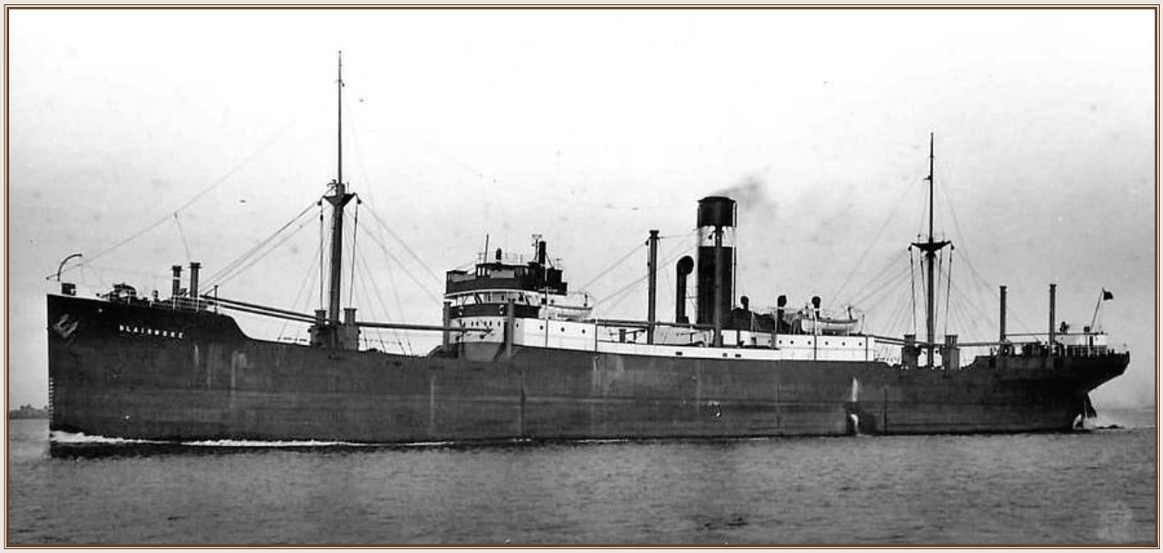
28.12.1975 tarihinde vefat etmiştir. Cenazesi 30.12.1975 salı günü (bugün) öğle namazını müteakip Eyüp Sultan Camiinden kaldırılarak Eyüp'teki aile mezarlığına defnedilecektir.

OĞLU: ALİ SOHTORİK

NOT: (Çelenk gönderilmemesi rica olunur)



Nesime ve Ali Sohtorik ailesinin kızlarından Sevinç Sohtorik'in Erdal İnönü ile evlenmesiyle İsmet İnönü ve Mevhibe İnönü ailesiyle akrabalık bağı tesis edilmişti. Fotoğraf böylesine mutlu bir anın unutulmaz bir hatırası olmaktadır.
Kaynak: Foto Sabah - İnönü Vakfı Arşivi.





Altay Vapuru
(Blairmore adı ile)

S/S Altay – (Ex- Blairmore; Ex- Rosina Topic)

W.Grey Co. Ltd. / West Hartlepol adına 1901 yılında *"Blairmore"* adıyla Slobodna Plovidba Topic DD/Susak, Yugoslavya inşa kuru yük gemisi.

- 1930 Ilirija Dionicko/Drustvaza Credarztvo firmasına satıldı.
- 1932'de Hüseyin Avni firmasına satıldı ve *"Altay"* adı verildi.
- 1933 Lloyd's Register kayıtlarındaki sahibi " Kaptan Hüseyin Avni" olarak yazılıdır.
- 1934 Lloyd's Register kayıtlarındaki sahibi " Sohtorikzâde Hüseyin Avni" olarak yazılıdır.
- 1945 Lloyd's Register kayıtlarındaki sahibi *"Hüseyin Avni Sohtorikoğlu"* olarak yazılıdır.
- Lloyd's Register kayıtları 1945 yılına kadar incelenmiştir.



(Sağdan) Semih Sohtorik ve arkadaşı armatör Pekin Baran

Ağabey Semih Sohtorik'in anlattıkları

İyi ki o yıllarda Türk armatörlerinin yaşamları, mesleki ve cemiyet görüşleri üzerine çalışmalar yapmışım ve Semih Sohtorik'le saatler boyu görüşmüş ve anlattıklarını teybe kaydetmişim ve neşretmişim.

Semih Sohtorik'le kendi adını taşıyan Semih Sohtorik Management Agency Inc. firmasının bulunduğu Taksim Elmadağ Caddesi'ndeki adresinde defalarca buluşmuşuzdur. Zaten ağabey Semih Sohtorik ile kardeşi Selim Sohtorik'in şirketleri aynı binada ayrı katlarda yeralıyordu.

Semih Sohtorik çocukluğundan, gençliğine uzanan yaşam çizgisinde, artık ebediyete intikal etmiş babası Ali Sohtorik'i şöyle anlatmıştı: "Babam, Türk Armatörleri Birliği'nin kuruluşunda büyük hizmetleri geçmiş bir armatördü. Bu konuyu, bana Ziya Kakavan Bey da geniş olarak anlatmıştı.

İstanbulspor Klübü, adeta yaşamının yarısı gibiydi. Bu nedenledir ki, babamı evde günün çoğunluk saatlerinde görmemiz oldukça zordu. Zira, ya CHP İstanbul Teşkilatı'ındaki toplantılardaydı, ya da İstanbulspor Klübü Başkanı olarak sporcularla ilgili çalışmaları yönetiyordu. Veya günün böylelikle bölüştüğü birkaç saatinde de kendi denizcilik firmasının başında olurdu.

Adeta zamanla yarıştığını söylemek isterim; İşten sonra İstanbulspor Klübü lokaline giderdi. Bu klüpteki yaşamı ise, bir futbolcu olarak başlamıştı. Yine rahmete kavuşmuş olan Fahri Paçalıoğlu ile birlikte futbol yaşamları, onları birbirine daha yakın arkadaşlar haline getirmişti. Benim aklımda kaldığına göre, babam solbek olarak futbol oynamaktaydı.

Faal spor hayatını, armatörlüğe iyice bağlandığı yıllarda haliyle bırakmak zorunda kalmıştı. Onun spora ve özellikle futbola olan tutkusu neticede yaklaşık 26 yıl süreyle İstanbulspor Klübü başkanlığı yapmasını sağladı. Bu bakımdan, Ali Sohtorik adı Türkiye'de bir futbol klübünde en uzun başkanlık yapmış kişi olarak hatırlanacaktır.

Yine de İstanbulspor Klübü olayının de çok üstündeki meşguliyeti particiliği ve siyasete olan tutkusuydu. O kadar ki, CHP İstanbul Merkezi'nde saatlerce çalışmak, propagandalar içinde yeralmak, parti teşkilatının sürtüşmelerden ileri gelen dalgalanmalarından etkilenmemek mümkün değildi ki, bu yaşam babamı eminim çok yoruyordu.

Neticede İstanbulspor Klübü olayı, haftasonunda lokade yapılan toplantılarla geçiştirilebiliyordu. Siyasi parti sorumluluğu ise, günün herhangi bir saati ve haftanın herhangi bir günü olarak yıllarca devam edip gitti. Particilik bir sinir savaşıdır diyebilirim. Bu sebepledir ki, babamın sağlığının önemli şekilde sırf siyaset olayları içersinde olmasından dolayı yıprandığı kesindir.



Ali Sohtorik İsmet İnönü ile. Kaynak- İnönü Vakfı Arşivi.



Ali Sohtorik 23 yaşında armatörlüğe başladı

Semih Sohtorik şöyle devam etmiştir; Benim bildiğim babamın 1933 yılı başlarında bu mesleğe katıldığı tarzındadır. Dedem ise henüz hayattaydı ve 1962'de vefat edinceye kadar birlikte çalıştılar. Dedem babama böylelikle uzun yıllara dayalı yaşam deneyimini miras bıraktı.



Ali Sohtorik (Sağ başta). Kaynak- İnönü Vakfı Arşivi.

Nevar ki, dedem ciğerlerinden rahatsızlık geçirdiğinden, vefatından epey önceki yıllarda şirketi tamamiyle babama teslim etmişti. Daha belirgin olarak söylemek gerekirse, babamın 1940'lı yılların sonlarında şirkette daha geniş ağır bir sorumluluğu üstlendiği görülecektir. 1950 başından itibaren ise şirket tamamiyle babam Ali Sohtorik'in sorumluğundaydı. Bu yaşamını tromboz[11] geçirerek rahatsızlandığı yıllara kadar aralıksız sürdürmüştür.

"Selim" ve *"Semih"* gemileri, ailenin armatörlükte yaptığı önemli atımlar sayılır. Ali Sohtorik bu gemilere iki oğlunun adını vermek suretiyle çocuklarına adeta gelecekteki mesleklerini işaret etmiştir.

Semih Sohtorik babasının kendisini ve kardeşini armatör olmak için daima cesaretlendirdiğini işaret ederek şöyle demişti; Semih adı verilen gemi Japon yapısıydı. Hangi armatörden satın alındığını hatırlayamıyorum.

Japonya'dan alınarak Semih adı verilen gemide Japon yapısı bir torpido bulunuyor!

Bu gemiye ait oldukça komik bir anım vardır. Bir yaz tatilinde babam ailece bizi Semih gemisiyle geziye götürmüştü. Gemide annem, ablalarım ve o sırada çok küçük olan erkek kardeşim Selim de vardı.

Gemi birkaç limana uğrayarak yük almış ve nihayet İspanya'da bir limana varmıştık. Buradan da yük alarak sanırım Türkiye'ye avdet edecektik ki gümrük muayenesi yapılacağı duyuruldu.

İspanyol gümrük memurları gemiyi didik didik aradılar. Hiçbir yasadışı madde haliyle mevcut değildi. Fakat bu memurlar, zabitan salonuna gelerek burada da arama yapacaklarını söylemişlerdi.

Dedikleri gibi yaptılar ve uzun divan gibi bir kanapenin üst tahtalarını kaldırarak içini aramak istediler. O anda, gümrük memurları ve biraz sonra bizim zabitanın da şaşkınlık içinde kaldıklarını hatırlıyorum. Zira, kanepenin yaklaşık iki metrelik boşluğunda Japon yapısı bir torpido bulunmuştu!

II.Dünya Harbi armağanı olan bu geminin hemen ilk seferinde tanık olduğumuz bu inanılmaz

11) Tramboz- kalp damar sistemi içerisinde anormal pıhtı oluşumu. Eğer atardamarda olursa, örneğin, kalbi besleyen bir koroner damarda ortaya çıkarsa kalp krizine, beyin damarlarında olursa felçlere sebep olabiliyor. Eğer toplardamar sisteminde ortaya çıkarsa daha çok bacaklarda görülüyor.

olay, önce herkesi şaşkınlığa düşürmüş, sonra da İspanyol Gümrük Memurları dahi gülmekten kendilerini alamamışlardı.



(Soldan) Kemal Sadıkoğlu ve Ali Sohtorik
Kaynak: Sohtorik arşivi

Ali Sohtorik gemileriyle zaman zaman seferlere katılırdı

Babam gemileriyle zaman zaman seferlere katılırdı. Ama bunun bir iş seyahati gereği olduğunu hatırlıyorum. Son derece meşgul bir kişiydi. Gemiyle seferlere katılması maddeten imkansız oluyordu.

Bana gelince; çağımızın çok daha karmaşık deniz ticareti sektöründe, sahip olduğum filonun genel işletmeciliğini yapmam için ya bir ülkeden diğerine seyahat etmek veya şirketimde çalışmam zorunlu olmaktadır. Bazen dakikaların önem kazandığı yük bağlantılarının mesai arkadaşlarımla tartışılarak neticelendirilmesi, o geçen yüzyılın gemilerdeki yaşamı paylaşan armatörlük kavramını sildiği kuşkusuzdur.

1967'de şirkette babamın yanında çalışmaya başladım. Zira, babam bir rahatsızlık geçirmişti ve ben genel vekil olarak sorumluluklarını üstlendim.

1970'e kadar aynı görevi sürdürdüm. Aynı sene babama ait olan şirketi tasfiye etmeye başladık. Akrabamız Fahri Paçalıoğlu Bey'in de ortak olduğu şirketimizi kurduk. Ardından 1975/76 döneminde şirket haline dönüştük.

Bu şirket, Karaköy'de Taviloğlu ailesine ait Tavil Han'daydı ve adı *"Sohtorik Denizcilik ve Tic. A.Ş."* idi. Bu şirket halen kardeşim Selim Sohtorik'e ait bulunmaktadır.



Selim Sohtorik'in tanımladığı hayli eski aile fotoğrafı - Nükhet Çilingiroğlu (Nafia Halamın kızı - kuzenimiz), Behiç Sohtorik (En büyük kardeşimiz), Ali Sohtorik, Fatma Sohtorik (Babannemiz), Hüseyin Avni Sohtorik (Büyükbabamız), Sevinç (İnönü), Naime Sohtorik (Annemiz). Yıl takriben 1937. Kaynak- Selim Sohtorik aile albümü.

Ancak, babamın şirketi, yine Karaköy'de Mocan Han'da bulunuyordu. Tavil Han'daki büroda yine büyük hissesi babama ait olan *"Romoil"* isimli madeni yağ pazarlayan diğer şirket bulunmaktaydı.

Babamın kendisine ait olan denizcilik firmasının adı *"Sohtorik Müessesesi- Hacı Sohtorik"* idi.

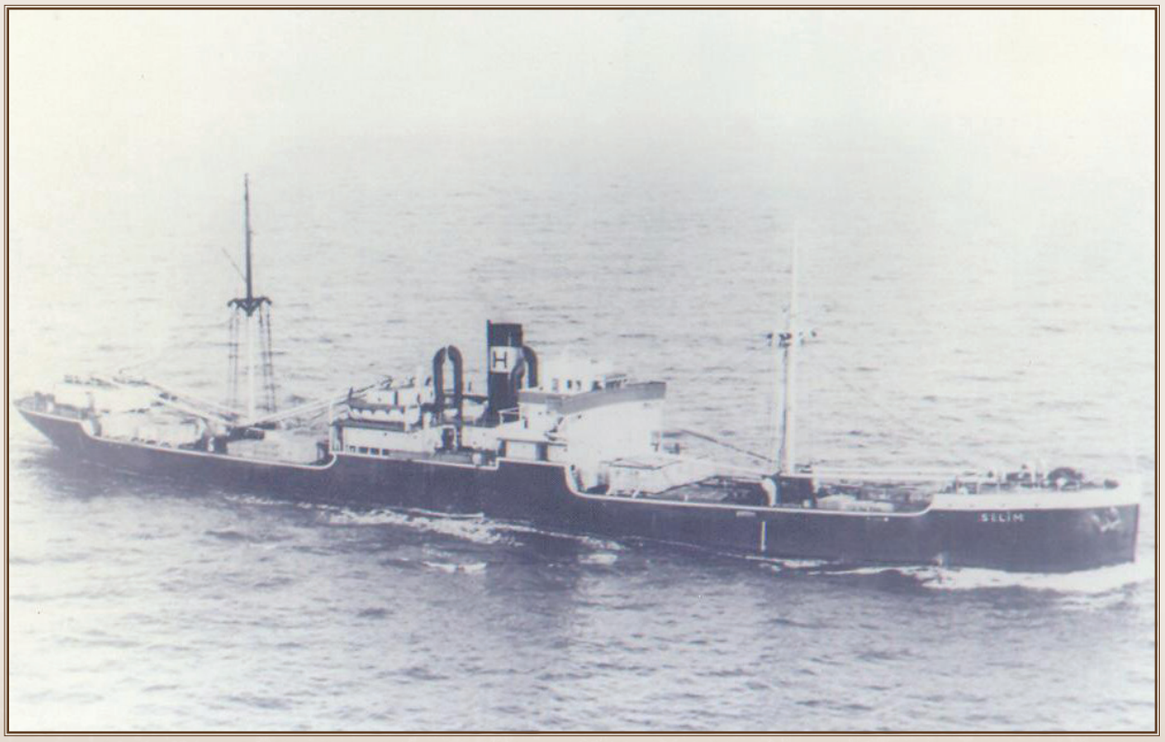
Romoil'i bir süre sonra tasfiye ettik. Ama bürosu, Mocan Han'daki firmaya ait bürodan daha bakımlıydı. Biz de, Tavil Han'a taşındık ve bu büroyu yeniledik. 1979-80'de ise Taksim Elmadağ, Cumhuriyet Caddesi'ndeki son merkezimize taşındık.

Babamın zamanında gemiler tamamiyle tramp bir çalışma içindeydiler. Genelde Rusya, Akdeniz, Ege limanları arasında taşıma yaparlardı. Selim ve Semih gemilerinin Amerika'ya sefer yaptıklarını hatırlıyorum.

Baba oğul ilişkilerinde çok hoşgörülü bir insandı. İşi şekillendirmekten ziyade oluruna bırakırdı. İsterdi ki, doğru olanı kişi kendi bulsun.

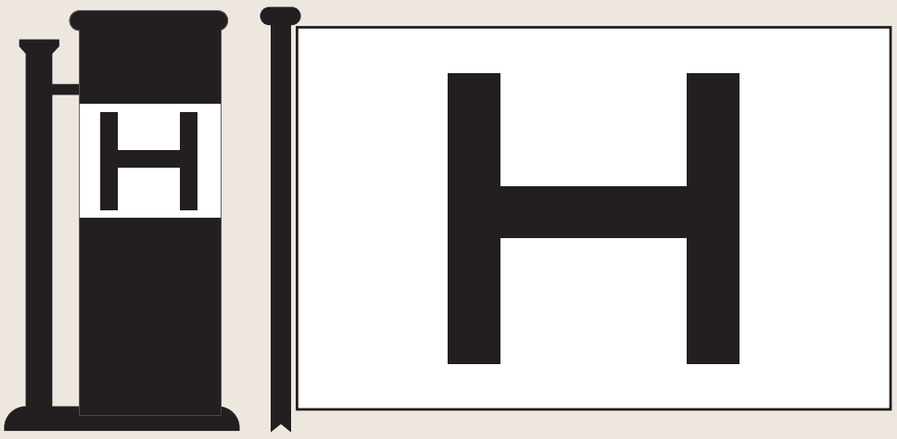
Çok ilginçtir, babamdan ziyade dedemden çok nasihat dinlemişimdir. Babam daha yumuşuk bir kişiliğe sahipti. O kadar ki, kendi inandığı istikamette gelişmese bile, karşılaştığı olayların kendi halindeki seyrini benimseyecek kadar sabır gösterir ve karşısındaki kişiye saygısını değiştirmezdi. Bu, onun belki de kişinin inancını kırmamak, kişiliğini zedelememek için azami dikkati göstermek gibi tavrının sonucuydu.





S/S Selim
Kaynak: Selim Sohtorik arşivi.

Haliyle babamın biz çocuklarına pek çok öğüdü olmuştur. Gençliği çok iyi yorumlardı. Bu sanırım herkes için aynıdır!



Ali Sohtorik çok örgütleyici bir kişiliğe sahipti. Spor ve siyaset yaşamında düzenleyici kişiliğiyle büyük başarılar elde etmiş, Türk deniz ticareti yaşamında örgütlenme konusunda da büyük gayretler içinde olmuştur.

Hayri Baran'dan önce Türk Armatörleri Birliği'nin Yönetim Kurulu Başkanı'ydı. Bu süreç hakkında en sağlıklı bilgiyi Mahmut Erdem Bey verebilecektir.

İstikbal ve Altay gemileri hurdaya çıktıktan sonra, yerine alınan gemiye yine İstikbal adı veriliyor. O yıllarda gemileri hurdaya göndermek ayrı bir bürokratik engelle boğuşmak demekti.

Bir gemiyi hurdaya çıkartmaya bile müsaade edilmeyen yıllar



İsmet İnönü İstanbul'da bir mitingde Ali Sohtorik'le kürsüde.

O yıllarda Türkiye çok daha kalın ve yüksek gümrük duvarlarıyla çevriliydi. İthalat ve ihracat son derece zor ve kısıtlıydı. Ağır koşullar altında yapılabiliyordu. Nitekim, o yıllardaki yasalar bir geminin yaşlanarak hurdaya çıkmasına müsaade vermiyordu. Hele hurda bir geminin yutdışına satılması düşüncesi, kaçakçılık olarak görülmekteydi.

Babam CHP bünyesinde çok önemli mevkilerde olan bir kişiydi. Türk deniz ticareti dünyasında önsıralarda yeralıyordu. Fakat yüksek gümrük duvarları ardındaki Türkiye'de armatörlük yapmak son derece güçtü.

Babam armatör olarak çok daha fazla zarar görmüştür. Bize bu sıkıntısını bizzat kendisi ifade etmişti. O kadar ki, CHP ekonomi politikası gemi alınmasını yasaklayacak kadar deniz ticaretini hareket edemez hale getirmeye yönelmişti. Siyasetle uğraşması ve siyasetin alabildiğine içinde olması, hem çok zamanını almış ve hem de partinin denizciliği kısıtlayan tavrı, babamı çok yıpratmış ve zararını görmüştür.

1950'lerde Türkiye'de en büyük filoyu oluşturmuş olan dedem ve babamdır. O zamanki kıstaslara göre, en büyük filoyu kurmuşlar. Sonra o filo küçülmüş!

1977'lerden sonra filo yeniden büyümeye başlamış. Babam 1981 yılı Temmuz ayında vefat etmiştir.



İsmet İnönü, Ali Sohtorik, (4) Kemal Satır. Kaynak: İnönü Vakfı arşivi.

Ali Sohtorik'in Türkiye Kredi Bankası ve Genel Sigorta Yönetim Kurulu Başkanlığı

Türkiye Kredi Bankası talihsiz bir hikâyeye sahiptir. Başarısız bir bankacılık hadisesi olarak tarihe mâl olmuştur. Ömrü çok kısa olmuş, Genel Sigorta A.Ş.'de en büyük hissedar olarak uzun yıllar İdare Meclisi Başkanlığı yapmıştır .

1948 yılında, Türkiye Kredi Bankası A.Ş. ve dönemin bazı girişimcileri tarafından kurulan Türkiye Genel Sigorta A.Ş., 1975 yılında Çukurova Holding bünyesine katılmıştır.

"*Bir Denizcinin Portresi*" dizisini çalışırken karşıma armatör olmayan, fakat örneğin metal sanayinde çok önemli ve saygın bir yeri olan sanayicilerizden bazılarının da armatörlük şirketlerinde ortak veya hissedar olarak yeraldıklarına tanık olmuştum. Bu isimlerden biri Gücüm Cıvata Sanayii kurucusu Abdullah Gücüm ve Transtürk Holding A.Ş. Başkanı Fuat Süren'di.

Romoil'de armatör olmayan bir hissedar sanayici olarak %8 gibi bir hissesi olan Orhan Mesutoğlu'ydu. Ali Sohtorik babasından devraldığı armatörlük mirasını aile şirketi olarak korumaya büyük özen göstermiştir. Haliyle, Genel Sigorta'da bir başka yapı mevcuttu ve başka ortaklar vardı. Ama denizcilik firmalarında bu yolu denemedi. Diğerlerinden ayırdı ve büyük titizlik gösterdi.

Ali Sohtorik'in son yılları

Semih Sohtorik babasının son yıllarını şöyle anlatmıştır; Benim şirkette babamın vekili olarak işe başlamamın kendisinin hayli ağır bir rahatsızlık geçirmesi üzerine olduğunu belirtmiştim. Aldığım sorumluluklar gençlik yıllarımda omuzlarıma yüklenen hayli ağır bir ciddiyeti ve iş takibini gerektiriyordu. Babamla yanyana çalışmadık. Geçirdiği rahatsızlıktan ötürü, zaten siyasetten çekilmesi kaçınılmaz olmuştu. Kendisin sadece çok seyrek bir şekilde, bir nevi dinlenmek amacıyla büroya gelmesi düşünülmüştü. Ona, daha ziyade bir ziyaret amacını taşıyordu.

Mahmut Erdem'le Politikacı Ali Sohtorik üzerine bir konuşma

Benim görüşmek ve anılarını dinlemek fırsatını bulduğum Mahmut Erdem, CHP İl örgütü eski etkin yöneticilerindendi ve İstanbul Büyükşehir Başkan Yardımcılığı yapmış, ayrıca Beltaş A.Ş.'nin kurucusu ve genel müdürüydü. 15 Ağustos 1996 günü vefat etti.

Şöyle demişti; **"***Armatör Ali Sohtorik aynı zamanda sosyal demokrat bir politikacıydı. Politikada uzun yıllar etkili rol üstlendi ve CHP'nin İstanbul örgütünün önderliği görevine sahip çıktı.*

Ancak Ali Sohtorik ticari yaşamının politikadan sağlayacağı imkanları kesin bir çizgiyle önlemek suretiyle, geleceğin politikacı kavramında unutulmaz bir lider oldu ve bu alanda çok değerli örnekler bıraktı.

Sonunda deniz ticaretine olan engin tutkusu ve mesleki yaşamının temeli olan gemilerini, birdiğer deyişle 'Armatör Ali Sohtorik'le, 'Politikacı Ali Sohtorik'i asla bir araya getirmedi."

Size Politikacı Ali Sohtorik'i anlatmaya gayret edeceğim. Aynı amaçla, CHP'nin yine Ali Sohtorik'in görevli olduğu yıllardaki yakın mesai arkadaşlarından tespit edebildiklerimle bu değerlendirmeyi tamamlamaya çalışacağım;

Mahmut Erdem iki kez İstanbul Belediye Başkan Yardımcılığı yapmış, CHP İstanbul İl Örgütü'nde kendi deyimiyle *"İkinci Adam"* görevini üstlenen bir kişiydi.

Ali Sohtorik'le yönetim kurullarında görev almıştı ve dostlukları altı yıl kadar da Armatör Ali Sohtorik'in firmasının muhasebe müdürü oluşuyla perçinleniyordu.

Kendisiyle Leta turizm Seyahat Acentesi Ltd. 'nin Taksim'deki merkezinde sobat ettik ve Politikacı Ali Sohtorik'i şöyle anlattı "*Ali Sohtorik'le 1957 yılında tanıştım. Uzun yıllar boyunca Harbiye'deki Küçük Klüp'te buluştuk, işbirliği yaptık. Ben o yıllarda CHP'nin Beykoz İlçe Başkanı bulunuyordum. Ali Sohtorik'le politikadaki yakın arkadaşlığımız 1961 seçimlerinde Ekrem Özden'in senatör olması nedeniyle yenilendi. İl Yönetim Kurulu üyesi olarak 1970'lere kadar çalışmalarımız sürdü.*

Ali Sohtorik İl Başkanı hüviyetiyle, hoşgörülü ve son derece dürüst bir politikacı olduğunu daima ispat etti. Bunlar onun kişisel özellikleriydi.

Kendisini zaman zaman sosyal demokrat bir siyasi partinin veya CHP'nin il başkanı olmasını yadırgayanlar oluyordu. Ama Ali Sohtorik bu yargıların hepsinin üstesinden gelmiş, gereken cevabı vermiş müstesna bir şahsiyetti.

Hakikaten çağımızda nadir bir insandı. İsmet İnönü ile dünür olduktan sonra, zaten kötü huylara sahip olmayan bu insan, kendisini, firması ile İstanbulspor Klübü ve CHP arasında adeta hapsetmiştir.

Ufacık bir hareketinin, bir söylentinin bile İsmet İnönü'ye zarar verebileceğini düşünerek, firmasının dar imkanlarda kalmasını kabullenmiş, nadir bir ticaret adamıydı aynı zamanda.

Başlangıçta, armatörlük firmasında altı sene kadar muhasebe müdürü olarak çalıştım. Ben, firmasına katıldığımda Semih, Selim ve İstikbal isimli üç gemisi bulunuyordu.

Kısa zamanda Selim ve Semih gemilerini hurdaya çıkardı ve elinde sadece İstikbal gemisi kaldı.



S/S Semih
Kaynak: Selim Sohtorik arşivi.

Politikacı hüviyeti nedeniyle, bir de İsmet İnönü'nün dünürü oluşu hatırlanacak olursa, kendisine birçok bürokrat, bankacı, tamamiyle yasal kredi olanaklarını sunmak için pek çok kereler ziyaretine gelirlerdi. Hatta, kredi alarak filosunu büyütmesi, gemilerini arttırması, bu çevrelerden adeta imâ edilirdi. Kendisi kesinlikle bu tarz önerilere hep karşı çıkmıştır. Oysa, zamanımızda *geldikleri yerleri istismar ederek, bulundukları mevkilerden yararlanarak, kredi kaynaklarını kendi firmaları için kullanmayı usul haline getiren veya hayali ihracat yollarını deneyen ve bankaları dolandıran bazı ticaret erbabı kesimleri düşündükçe, Ali Sohtorik'in nasıl müstesna bir kişiliğe sahip olduğu defalarca anlaşılacaktır. Nitekim, şişirme fizibilitelerle kredi alındığı bir ortamla karşılaştırıldığında, yine Ali Sohtorik'in filosunu, haliyle armatörlük firmasını küçültmesi bahasına politik çıkarlardan uzuk tutuşunun değeri anlaşılabilecektir.*

Ali Sohtorik'in pek çok benzer davranışları vardır ve bunlar hep yaşayan ve gelecek kuşaklara örnek bir politikacı, örnek bir işadamı imajı olarak kalacaktır. Hatta hiç unutmam, birgün eski muhasebicisi ki, brokerlik yapıyordu. Bir öneriyle ziyaretine geldi. Firmada toplandık.

*Bu eski mesai arkadaşına '*Önce şunu düzeltiniz; fizibilite şişirme yapılmış. Ciddi bir fizibilite yapınız. İkinci husus ise, öz *sermayeyi kendi öz kaynaklarımdan getirecek tedbiri alırsınız. Ben yasaların ve yönetmeliklerin getirdiği ölçülerin asgarisinde kredi temin ederim. Bunun bir kuruş fazlasını almam. Yapacağım en ufak bir yanlışlığın önce ailemin onuruna, firmamın dürüstlüğüne, bağlı olduğum partime ve dünürüm, büyük devlet adamı İsmet İnönü'ye bir şüphe yaratacağını bilirim ve daima karakterimin öngördüğü dürüst yoldan ayrılmamak i*çin azami dikkati sarfederim. Bu sebepledir ki, ben armatörlük firması sahibi olarak küçülmeye razıyım. İsteyen istediği kredi imkanlarını kullansın, ben kullanmam' *demişti.*

Birtaraftan yapacağı gemi yatırımı için de öz kaynağa acilen ihtiyacı vardı. Kredi almayı kabul etmiyor, fakat elindeki mülkün toplamı da istenilen ihtiyacı karşılamıyordu. Çok iyi hatırlıyorum; aynı amaçla Heybeliada'daki üç apartımanı satışa çıkardık. Elde ettiği satış

fiyatları Ali Sohtorik'in düşündüğü bir rakam olmamıştı. Sonunda gemi almak için giriştiği bu projeden vazgeçti ve sahip olduğu geminin yarı hissesini bile satmak durumunda kaldı.

Ali Sohtorik'in herhalde, hayattayken rahatlıkla yapamadığı armatörlüğü, oğulları Semih ve Selim'in başarıyla sürdürmelerinden ötürü kalp huzuru içinde yattığını söylemek mümkündür.

*CHP İstanbul İl Başkanı olarak görev yaptığı sırada D.B. Deniz Naklayati T.A.Ş. Genel M*üdürü kendisini ziyaret gelmişti. Konuşmaları sırasında dış hatlarda çalışan gemilerin yönetimini üstlenmiş *tüm personeline ait kadroları* üçümüz birlikte birka*ç saat inceledik. Sonunda Ali Sohtorik hayretle yerinden doğrularak 'Beyefendi, şirketimin sahip olduğu üç gemiyi ben dahil olmak üzere 4 kişiyle yönetiyoruz. Gemi başına iki yönetici bile düşmemektedir. Oysa şu sizin kadro listesine bakarak yaptığımız hesaplamada, D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş'nin sahip olduğu her gemiye düşen personel sayısı 35!*

Bu nasıl bir iştir? Bu şirket nasıl zarar etmesin?

Türk deniz ticaretinin yücelmesi için devlet firmalarının belli seviyelerde ve belli statülerde özel sektör armatörlerine devredilmesi kaçınılmazdır.' demişti. Ortanın Solu'ndaki bir partinin mensubu olmakla, katı bir devletçi olduğumuz anlaşılmamalıdır'diyen de kendisiydi.

Denizcilik Ali Sohtorik'in gönlünde vazgeçilmez bir tutkuydu.

Mahmud Erdem anılarına şöyle devam etmiştir; "Birgün partide bir toplantı var; Üsküdar teşkilatından genç bir namzet çıkıp bir konuşma yaptı. Sözleri, tavrı, son derece yerindeydi ve etkileyici bir konuşma yapmıştı. Ali Sohtorik bu genci işaret ederek, bana kim olduğunu sordu. Ben de Üsküdar teşkilatından olduğunu, adının Ali Topuz olduğunu söyledim.

Bu olaydan sonra Ali Topuz'u her zaman teşvik etti ve onun yetenekli bir genç olduğunu görerek, layık olduğu politik mevkiye gelmesine yönelik büyük çaba gösterdi.

Politikacılar, genellikle yerlerine bir rakip gelmesini istemezler. Ali Sohtorik böyle bir kıskançlığa sahip değildi.

Ama Armatör Ali Sohtorik işini galiba en yakınlarından bile kıskanıyordu. Bu mesleği kutsal görür ve nedense başkalarına teslim etmekten çekinirdi. O kadar ki, paralize olmuş, artık rahatsızlığı çalışmasını engelleyecek kadar ilerlemişken, bir türlü şirketi ve bir de partiyi bırakmıyordu.

Neticede hem çocukluk arkadaşı ve hem de doktoru olan Sabahattin Kerimoğlu kesin bir tavır almak zorunda kaldı. Ali Sohtorik bu talimattan sonra parti ve armatörlük yaşamından ayrıldı.

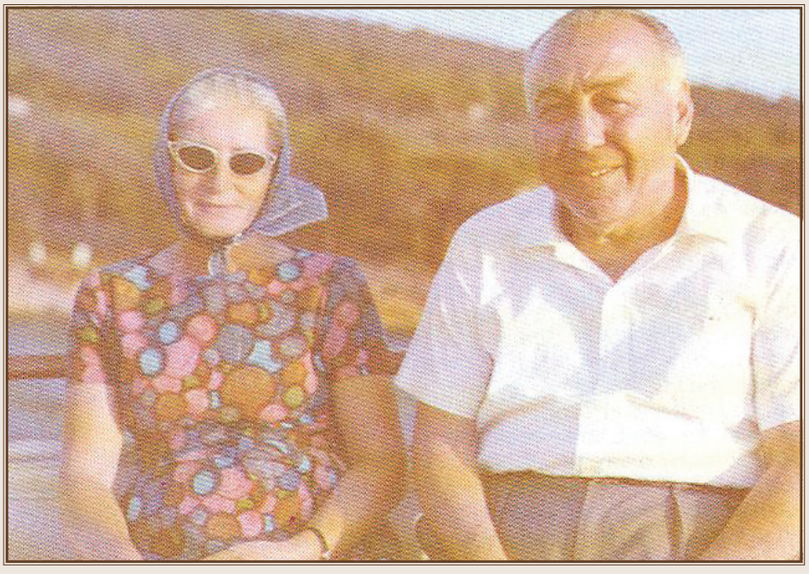
Ancak inanıyorum ki, parti, köklü temeller üzerine tesis edilmiş ve çizilen yolda ilerleyecekti. Armatörlük firması, onun ve ailesinin gelir kaynağı, ticari faaliyetinin kendisiydi. Çocuklarından haliyle büyük oğlu Semih'in tüm faaliyetleri birden yüklenmesi, sorumlulukları göğüslenmesi, üzerinde dikkatle durulması gereken bir geçiş dönemi olarak bilinmelidir. İşte o hasta günlerde kimselere bir şeyler söylemeyen Ali Sohtorik'in armatörlük dünyasındaki beklentilerinin nasıl dağlar gibi yücelerde olduğunu tahmin etmek kolay olamayacaktır.

Partide ve futbol yaşamında son derece feragat sahibi olan Ali Sohtorik, armatörlüğü, deniz ticaret yaşamını, kendi ailesinden, bir deyimle kendi gözünden bile sakınacak kadar tutkuluydu. Sonra inanıyorum ki çocuklarının başarılarını gördükçe mutlu oldu.

Benim politikacı Ali Sohtorik için söyleyebileceklerim bunlardır."

Sabri Tığ'ın değerlendirdiği Ali Sohtorik

Ali Sohtorik'i yine CHP'den ve politikacı hüviyetiyle tanıyan Sabri Tığ Beyle görüşme yaptım. Kastamonu'dan iki devre CHP Milletvekili olan Sabri Tığlı, Ali Sohtorik'le ilgili anılarını şöyle nakletmişti; *"Beni politikaya yetiştiren, teşvik eden Ali Sohtorik Bey olmuştur. Kişiliğiyle, uygulamalarıyla, özlediğimiz bir devlet adamı karakterine sahipti. Bize daima örnek oldu.*



Ali Sohtorik eşi Naime Sohtorik
Kaynak: Selim Sohtorik arşivi.

*Yetişme yıllarımızda bize yol gösteren de Ali Sohtorik'ti. Dürüst ve faziletli bir insandı. Eğer Ali Sohtorik politika içinde olmasaydı, hatta aynı zamanda İsmet İnönü'nün dünürü olmasaydı, hiçbir kredi mekanizmasına gitmese bile, armatörlükte büyük hamleler yapardı ve kuşkusuz çocuklarına çok güçl*ü bir filo bırakırdı. Oysa Ali S*ohtorik, bir sanayicinin en yasal hakkı olan, en meşru kredi imkanlarını bile her seferinde elinin tersiyle itmesini bilecek kadar yürekli ve faziletli bir politikacı olarak kaldı.*

Beykoz'daki Güzelcehisar İlköğretim Okulu konusunda bir makale yazmış olan Ferda Kazancıbaşı'nın[12] bu makalesinde Mahmut Erdem ve Ali Sohtorik'e ait kısa da olsa bir anlatım vardır.

08 Kasım 1977 tarihine ait bu anıları Mustafa Muammer Çay'dan derlemiştir ve devamında şöyle der; *"Altı dershaneli İttihad - Terakki Mektebi'nden sonra bina kendi haline bırakılmış olup, bazı kimseler tarafından ikamet yeri ve bahçe kısmı ise kümes, eşek ve koyun ahırı olarak kullanılmakta idi. 1963 yılının sonlarına doğru Devlet Bakanı (Orhan Eyüpoğlu) beni muhtar sıfatı ile arayarak, Başbakan İsmet Paşa ile birlikte Saat: 15.00' de Beykoz İlçesi'ne geleceklerini, benim de giyinerek Pazar Sokağı girişindeki çınarın dibinde hazır olmamı ve kendi arabasına alacağını bildirdi.*

Günlerden Cumartesi idi Bildirilen yer ve saatte hazır oldum. Orhan Eyüpoğlu tek kapılı arabası ile yanaştı ve atla arabaya dedi. Arabada Cumhuriyet Halk Partisi Beykoz İlçesi Başkanı Mahmut Erdem vardı.

İsmet Paşa'nın Yüzbaşılığı esnasındaki anılarının tazelenmesi amacı ile konvoy halinde Tokatköy'e doğru yola çıkıldı. Hemen arkadaki arabada İsmet Paşa, eşi Mevhibe İnönü ve Cumhuriyet Halk Partisi İstanbul İl Başkanı Ali Sohtorik vardı. Üçüncü arabada İstanbul Valisi Niyazi Akı, dördüncü arabada ise İstanbul Belediye Başkanı Haşim İşcan vardı. İsmet Paşa özel gezi amacı ile yola çıktığı için koruma almaya gerek görmemişti.

Tokatköy ziyareti dönüşünde konvoy Küçüksu Kasır Çay bahçesinde mola vermişti. İsmet Paşa çay bahçesinde etrafını çeviren halk ile sohbet ederken 'Siz her gün burada mısınız ?' diye sordu.

12) Ferda Kazancıbaşı - Güzelcehisar İlköğretim Okulu, 25 Mart 2013.

Halktan evet cevabını alınca 'Ben Ankara'dayım. Sizin gibi hergün denizi görmüyorum. Biraz yarım daire olun da ben de denizi göreyim' diye ricada bulundu... Halk derhal yarım daire olmuş ve deniz görünümü açılmıştı."

23 Eylül 1986'da yakın arkadaşım Armatör Pekin Baran'la Turamco isimli bir turizm şirketi de kurduk. Burada bir amacımız vardı ve o da ülkemizin tanıtımının kârdan önce geldiğine inanıyorduk. Bu bakımdan Türkiye'ye seyahat eden turistlere ülkemizi tanıtmanın ve unutulmaz güzel anılarla dönmesinin birinci şartımız olduğunu ilan etmiştik.

Spor yaşamında ayrılmaz bir okul ve kader Arkadaşı - Selahattin Beliren

Semih Sohtorik, Selahattin Beliren'in Ali Sohtorik'in İstanbul Lisesi'nden sınıf arkadaşı olduğunu söylediğinde, adresini rica etmiştim.

Selahattin Beliren, aynı zamanda kayınpederim Op. Dr. Hayri Meriç'in de yakın dostlarındandı. 80'li yıllarda Taksim'de Alman Başkonsoloğu'nun karşısında Cumhuriyet Caddesi'ndeki apartımanda oturmaktaydı.

Selahattin Beliren'in, Ali Sohtorik'le olan arkadaşlığı İstanbul Lisesi'nde başlamış. Fakat Ali Sohtorik'in Sen Benua Lisesi'ne gitmesiyle yine de kesilmemiş, bu okuldaki sınıf arkadaşlıkları, birbirinden ayrılmayan çok yakın arkadaşlığa dönüşmüştür.

Selahattin Beliren İstanbul Lisesi'nden mezun olduktan sonra o yıllarda İstanbul'da öğrenim veren bugünkü adıyla Siyasal Bilgiler Fakültesi olan Mülkiye Mektebi imtihanına girerek bu okulu kazanır. Mezuniyeti takiben Maliye Vekaleti'nde göreve başlar. Fakat sık sık İstanbul›a geldiğinde Ali Sohtorik"e buluşur ve böylece arkadaşlıkları devam eder.

Sonraları *Teyyare Piyangosu* adıyla uygulamaya konulan ve Hava Kuvvetleri ile Hazine'ye gelir getirmesi amacına dayalı, bugünkü adıyla Milli Piyango İdaresi'ne genel müdür olarak atanmıştır.

1940 yılında başladığı bu görevini 1964 yılına kadar sürdürmüş ve aynı sene Milli Reasürans Sigorta'da Yönetim Kurulu üyesi olarak çalışmalarına devam etmiştir.

Kendisini ziyaret ettiğim Taksim, Cumhuriyet Caddesi'ndeki evinde birtaraftan mazi olmuş anılarını tazelerken, albümünden seçtiğim biriki fotoğrafta yeralan dostlarını hatırlamaya çalıştık.

Hepsi İstanbulspor'luydular. Gönüllerinde, dillerinde İstanbulspor tutkusu dolaşıyordu. Nitekim, seyrettiğimiz fotoğrafta, Selahattin Beliren teker teker anımsadığı isimleri sıraladı: *"Soldan sağa, ayaktakiler Sami, Fahri Paçalıoğlu, İsmail Gence, Nihat, Ali Sohtorik, Kemal(Vali), Hasan, Ekin, Aziz, Orhun ve Dr. Hikmet"*.

İki arkadaşın dostlukları okul sıralarında başlayan futbol yaşamıyla pekişirken, meslek yaşamlarında da sürüp gitmişti. Selahattin Beliren Ankara'da İstanbul'a geldiğinde Mocan Han'da olan Ali Sohtorik'in şirketine muhakkak uğrardı. Sonra akşamları Beyoğlu'nda Mısır Han'daki İstanbulspor Klübü Lokali'nde diğer dostlarıyla, hatta bazı milletvekillerle toplanırlardı. Bu lokal Ali Sohtorik'e ait bir daireydi ve klübe tahsis etmişti.

Gençlik yıllarında Ali Sohtorik, Selahattin Beliren ve Fahri Paçalıoğlu, İstanbulspor Futbol Klübündeki yıldız futbolcular arasında yeralmaktaydılar. 1927-1928 döneminde İstanbulspor

İstanbul 3.cü Küme'den İstanbul Futbol Ligi 2.ci Kümesine yükselir ve bir yıl sonra İkinci Küme şampiyonu olarak 1. Kümeye yükselir.

1929-1930 sezonunda İstanbul Birinci Kümesinde Beşinci olan İstanbulspor 1931-1932 sezonunda İstanbul Birinci Küme şampiyonu ve Türkiye Futbol şampiyonu oldu. Başarılarını uzun yıllar koruyan İstanbulspor'un 1945-1946 İstanbul Birinci Küme 5.si olarak 2.Kümeye düştüğü görülür.

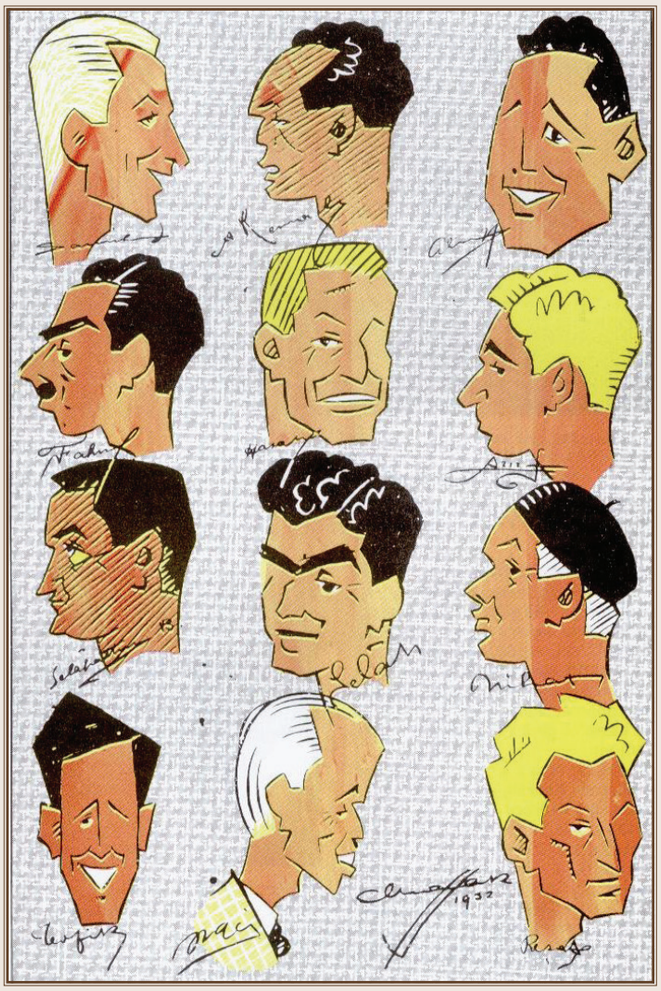
İstanbulspor'a Türkiye Birinciliği getiren 1932 yılında İstanbul grubunda İstanbulspor - Adapazarı Gençlik 6 - 1, İstanbul grubunda İstanbulspor - Bandırma takımı 11 - 0, İzmir grubunda İstanbulspor - Konya İdmanyurdu 3 - 3 (Uzatmada 4 - 3), İzmir grubunda İstanbulspor - Eskişehir Teyyare takımı 2 - 0 gibi sonuçlar aldılar.

Final maçı 21 Ekim 1932 günü İzmir Alsancak Stadı'nda Harbiyeli Niyazi Taşdelen Bey'in hakemliğinde yapıldı. İstanbulspor bu maçta İzmir Altınordu: 3-1 yendi. Bu maça İstanbulspor Kemal Koray-Samih Duransoy, Ali Sohtorik (Sonradan İsmet Paşa'nın dünürü, Erdal İnönü›nün kayımpederi olmuştur), Aziz Orhun, Hasan Ekim, Fahri Paçalıoğlu, Reşat, Nihat, Selahattin Beliren, Selahattin Almay, Küçük Tevfik ekibiyle çıkmıştı.

Golleri atanlar; Nihat, Tevfik, Selahattin Beliren'di.

İstanbulsporlu Ali Sohtorik

İstanbulspor Klübü'nün ünlü oyuncularından Ali Sohtorik sonraki yıllarda Genel Başkanı olarak da bu derin izler bırakan çalışmalarıyla tanınacaktır.



Cemal Nadir'in çizgileriyle İstanbulspor'un yıldız futbolcuları; Fahri Paçalıoğlu, Hasan Ekim, Selahattin Beliren, Selahattin Almay, Nihat Naci, Reşat. Kaynak: Osman Öndeş arşivi.

İstanbulspor Klübü'nün efsanevi başkanı Ali Sohtorik'ti. O kadar ki, son yıllara kadar yapılan genel kongrelerin değişmez lideri olmuştur. Nitekim Klübün Genel Kongresi 26 Mayıs 1962 günü Kulüp lokalinde yapılmış ve seçimlerde yönetim kuruluna Ali Sohtorik yeniden, Enver Güreli, Fethi Barın, Lütfü Bornovalı, Talha Dinçel, Enis Pankoğlu, Kenan Canko, Burhan Sezer, Vefa Sayan, Fethi Tanalay, Orhan Yanıkoğlu, Saim Kaur, Aziz Ordun, Ziya Işıldak, Attaş Matyosoğlu seçilmişlerdi. Yönetim Kurulundaki üyeler yıllar içersinde değişmesine karşın, Ali Sohtorik'i oybirliğiyle yeniden başkan seçilmiştir.

Ali Sohtorik'in değişmez arkadaşlarından ve ortaklarından Fahri Paçalıoğlu'nun eşi Nevin Hanım'ın (Asdgik Hanım) yeğeni Garo Taşcan'nın yaşamı Dr. Naşit Erez'in "Garo Dayı" isimli eserine konu olmuştur.

Fahri Paçalıoğlu birsüre Türk Armatörleri Birliği Başkanı olarak da görev yapmıştır. 30 Temmuz 1976'daki seçimlerde Muhasip Üye Nejat Doğan, Genel Sekreter Feridun Özdoğan ve üye Ziya Sönmez'di.



İstanbulspor 1931 takımı

Zaman, asırlardır değişmeyen alışkanlığı içersinde hep aynı oyunu tekrarlamaktadır. Artık ne Mocan Han'da, ne Tavil Han'da Sohtorik'lerin denizcilik yaşamlarına ait anılarından başka hiçbir yaşam kalmamıştır.

Taksim'deki Sohtorik ailesine ait denizcilik şirketleri genç kuşaklarca yaşatılmaktadır.

Kızılırmak Vapuru felaketzedelerine yardım

Deniz ticaret dünyası, iyi günde kötü günde her birbirlerine yardımcı olmaya koşuştuğunu tarihlerinin her safhasında ortaya koymuştur.

Bunlar biri Kızılırmak Vapuru'nun batışı ve meydana gelen felakettir;Kızılırmak Vapuru'nun batışıyla da gazeteler vasıtasıyla bir yardım kampanyası balatılmıştır. Birlik ve beraberliği göstermesi bakımında o yılların örneklerinden birini bu sayfaya aktarıyorum;

Kızılırmak Vapuru felaketzedeleri aileleri için toplanan iane listesi 2 Şubat 1940 tarihi itbarıyle 2167 liraya baliğ olmuştur.

Evvelki Yekûn..... 1670 Lira
Adnan Barzilay ve Pertev Benjamen Müessesesi ..... 150 Lira
Sadıkzâde Ruşen Oğulları..... 100 Lira
Altay ve İstiklâl vapurları sahibi Hüseyin Avni Sohtorik ..... 100 Lira
Altay Vapuru zabitanı ve mürettebatı..... 25 Lira
İstikbâl Vapuru zabitanı ve mürettebatı..... 25 Lira
İnhisarlar İdaresi Tuz kısmı memurları ..... 25 Lira
Samsun Vapuru zabitan ve Mürettebatı ..... 16 Lira
Kömürcü Panosyan ..... 10 Lira
Simsar Makris ..... 5 Lira
Toplam..... 2176 Lira

Ali Sohtorik vefat ediyor


VEFAT

Rize eşrafından, merhum armatör Hüseyin Avni Sohtorik ve merhume Fatma Sohtorik'in oğlu, Naime Sohtorik'in eşi, merhume Naflye Çilingiroğlu'nun kardeşi, merhum Behiç Sohtorik, Sevinç İnönü, Sevil Mengenecioğlu, Semih Sohtorik, Selim Sohtorik'in babası, Nükhet Çilingiroğlu'nun dayısı, Erdal İnönü, Uğur Mengenecioğlu, Fatoş Sohtorik, Zeynep Sohtorik'in kayınpederi, Murat, Burak Mengenecioğlu, Ali, Selin Sohtorik'in büyük babası:

ARMATÖR

ALİ SOHTORİK

22 Temmuz 1981 Çarşamba günü vefat etmiştir. Aziz naaşı 24 Temmuz 1981 Cuma günü (bugün) öğle namazını müteakip Şişli Camii'nden kaldırılarak Edirnekapı Şehitliği'ne defnedilecektir.

AİLESİ

Rize eşrafından Hüseyin Avni Sohtorik ve Fatma Sohtorik'in oğlu, Naime Sohtorik'in eşi, Nükhet Çilingiroğlu, Sevinç İnönü, Sevil Mengenecioğlu, Semih, Selim Sohtorik'in babası, 22 Temmuz 1981 Çarşamba günü vefat etmiş, cenazesi 24 Temmuz 1981 Cuma günü öğle namazını müteakiben Şişli Camii'nden alınarak Edirnekapı Şehitliği'ndeki ebedi istirahatgahına tevdi edilmiştir.

Ali Sohtorik'in eşi Naime Sohtorik 23 Mart 1997'de vefat etti


VEFAT

Merhum Hüseyin Avni ve merhume Fatma Selimoğlu'nun kızları, merhum Hacı Hüseyin Avni ve merhume Hacı Fatma Sohtorik'in gelinleri, merhume Saadet Manoğlu, merhum Salim Selimoğlu, merhum Hüsnü Selimoğlu, merhum Hasan Selimoğlu, Memnune Bayraktar, merhum Ömer Selimoğlu, Fatma Gözgücü'nün kardeşleri, Nükhet Çilingiroğlu'nun yengesi, Erdal İnönü, Uğur Mengenecioğlu, Fatma Sohtorik ve Zeynep Sohtorik'in kayınvalideleri, merhum Behiç Sohtorik, Sevinç İnönü, Sevil Mengenecioğlu, Semih Sohtorik ve Selim Sohtorik'in sevgili anneleri, Murat Mengenecioğlu, Burak Mengenecioğlu, Ali Sohtorik, Selin Sohtorik, Emir Sohtorik, Cem Sohtorik ve küçük Uğur Mengenecioğlu'nun büyük anneleri;

Merhum ALİ SOHTORİK'in sevgili eşi

NAİME SOHTORİK

Hakk'ın rahmetine kavuşmuştur. Aziz naaşı 24 Mart 1997 Pazartesi günü Bebek Camii'nde kılınacak öğle namazından sonra Edirnekapı Şehitliği'ndeki aile kabristanına defnedilecektir.

AİLESİ

Armatör ve Siyasetçi Ali Sohtorik'in eşi Naime Sohtorik'in vefatı haberi 24 Mart 1997 tarihli gazetelerden duyuruldu.

Armatör Hüseyin Avni ve Fatma Selimoğlu'nun kızı ve Hacı Hüseyin Avni ve Hacı Fatma Sohtorik'in gelini, Saadet Manoğlu, Salim Selimoğlu, Hüsnü Selimoğlu ve Hasan Selimoğlu, Memnune Bayraktar, Ömer Selimoğlu, Fatma Gözgücü'nün kardeşi, Nükhet Çilingiroğlu'nun yengesi, Erdal İnönü, Uğur Mengenecioğlu, Fatma Sohtorik, Zeynep Sohtorik'in kayınvaldesi, Behiç Sohtorik, Sevinç İnönü, Sevil Mengenecioğlu, Semih Sohtorik ve Selim Sohtorik'in annesi, Murat ve Burak Mengenecioğlu, Ali Sohtorik, Selin Sohtorik, Emir Sohtorik, Cem Sohtorik ve küçük Uğur Mengenecioğlu'nun büyük annesiydi.

Cenazesi 24 Mart 1997 Pazartesi günü Bebek Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Edirnekapı Mezarlığındaki aile kabristanında defnedildi.





S/S İstikbal- (Ex-Stratidore; Ex- Deniz)

1949'da W.Grey/West Hartlepool'da *"Stratidore"* adıyla British Maritime Shipping & Trading Co. Ltd. /Londra adına inşa edildi. 4,786 gt., 9,063 (Summer) dwt.'du.

- 1962'de Hüseyin Avni Sohtorik firmasına satıldı ve *"Deniz"* adı verildi.
- Aynı sene içinde adı "İstikbal" olarak değiştirildi.
- 1965'de Sohtorik Müessesesi Ali Sohtorik firmasına üzerine tescil edildi.
- 1970'de aynı isimle İstikbal Gemi Donatma İştiraki'ne tescil edildi.
- 3 Temmuz 1981'de Aliağa'da söküldü.

Sohtorikzâde Hüseyin Avni adına kayıtlı *"İstikbal"* adını taşıyan ilk gemi 1890 Russell & Co.Greenock inşa 1992 grt. olan *"Strathallan"* isimli genel yük gemisidir. Bu gemi eldeğiştirmiş ve *"Elpidophoros"* adını almıştır. 1930'da Kaptan Hüseyin, İbrahim Vehbi, Abdullah, Aleko Zachariades ortaklığı tarafından satın alınarak *"İstikbal"* adı verilmiştir.

1934'de Sohtorikzâde Hüseyin Avni tarafından satın alınmış ve ismi değiştirilmemiştir. Lloyd's Register'deki son kaydı 1945'dir.



Sevinç İnönü

Kızı Sevinç İnönü Anlatıyor

Sevinç İnönü Hanım'la 20 Ocak 2014 Salı günü Saat 15.00'te başlayan son derece renkli bir sohbette, çoğunlukla Sohtorik ailesi hakkında konuştuk. Sevinç İnönü, Anadoluhisarı'nda yaşamına devam ettiği yalıya olan tutkusunu çocukluk yıllarından günümüze kadar uzanan bir ömrün öyküleriyle dile getirdi.

Eski adıyla Komodor Remzi Bey'in yalısı iken Sevinç - Erdal İnönü ailesinin rüyalarındaki evleri olan bu yalı, *"İyilik yapalım derken"* deyip, neredeyse yok yere sıkıntılara maruz kalmalarına rağmen, adeta Sevinç İnönü'nün yaşam umudu gibi korunuyor.

Şöminenin üstünde büyük ölçülerde gülümseyen bir Erdal İnönü fotoğrafı var.

Eşiyle ne yapıp edip bu yalıyı satın aldıklarında Paşa ve Babası Ali Sohtorik onlara karşı çıkmışlar. Ali Sohtorik, sahili son derece sığ olan bu yalıyı, harap halde olması nedeniyle de beğenmemiş.

Sevinç Sohtorik *"Daha iyi ya, bir gemi rotasından çıkıp yalıya bindiremez, sığlıkta oturur kalırdı."* diye işi mizahla süslüyor ve eşiyle birlikte yine de yalıyı sahiplendikten sonra çok büyük onarımlarla bugünkü haline getirdiklerini ve devamlı koruma altında tutuklarını belirtiyor.

Geçmiş zaman olur ki.

19 Şubat 1940 - Altay Şilebi Tuna Nehri'nde buzlar arasında sıkıştı.


Buzlar arasında kalan Türk vapuru

ALTAY

Kalas'tan kereste yükleyip İskenderiyeye getirecek olan Altay vapuru, hamulesini ikma lip Tunadan çıkmadan nehir donmuş ve vapur buzlar arasında mahsur kalmıştır. Bilâhar

Kalas'tan kereste yükleyip İskenderiye'ye götürecek olan Altay şilebi Tuna Nehri'nde buzlar arasında sıkışmıştır. Şirket sahipleri tarafından geminin etrafındaki buzların kırılması sağlanmış ve Altay Tuna'dan çıkarak İstanbul'e gelmiş ve buradan İskenderiye'ye hareket etmiştir. Kaynak- Cumhuriyet Gazetesi; Selim Sohtorik arşivi.

28 Haziran 1940 -Bakır şilebi batmak üzere

"Sosyete Şilep Şirketi'ne ait olup Büyük Millet Meclisi'nce kabul edilen bir kanun gereğince devlete geçmiş üç şilepten biri olan *"Bakır"* şilebi 28 Haziran 1940 gecesi mühim bir kazaya uğramıştır. Zonguldak'tan kömür yüküyle İzmir'e gitmekte olan Bakır şilebi gece 22.50'de Midilli Adası ile Anadolu sahili arasında topuk atlamış ve geminin kısmen batmasına neden olacak şekilde yara almıştır.


Bakır şilepi batmak üzere bulunuyor

Adalar denizinde bir kayaya çarpan vapurda çok ağır bir rahne açıldı

Bakır'ın kurutulup kurtulamayacağı bu sabah yapılacak keşiften sonra belli olacaktır.(*)"

Bakır şilebi yarasının kapatılmasının ardından yüzdürülmüş ve 1945 yılına kadar seferlerine devam ettikten sonra büyük bir onarıma alınmıştır. Bu onarımdan amaç, geminin Amerika'ya sefer yapması içindir.

Gemi 1946 yılı Eylül ayında tersaneden çıkmasına rağmen, Amerika'ya ihraç edilecek yük bulunamadığından Aralık ayı ortalarına kadar Boğazda demirde kalmıştır.

Bakır şilebi nihayet Amerika'dan satın alınan gemilerin personelini de alarak Aralık 1946 son haftasında törenle Amerika'ya hareket etmiştir. Mart 1947'de çimento yüklü olarak, Havana ve Kanarya Adaları'na uğrak yapmış ve İstanbul'a hareket etmiştir.

(*) Bakır Şilebi Batmak Üzere Bulunuyor; 1 Temmuz 1940, Sf.1 ve 3, Cumhuriyet Gazetesi.

.Ve sohbet şöyle devam ediyor; Ben çok tertipliydim. Herşeyin yerli yerinde olmasını isterdim. Albümlerdeki fotoğrafların da nezaman, nerede çekilmiş olduğunu yazmak isterim.

Fotoğraflarına baktığımızda Dedem Hüseyin Avni Sohtorik ile babamın yüzhatları farklıdır. Bizler kökende Gürcistan'dan göçetmişiz.

Ailemiz Derepazarı ilçesi Sandıktaş Köyü'ndendir. Babaannemin tarafı Gürcistan'dan göçetmişlerdir. Annemin tarafı Selimoğlu ailesindedir. Açıkcası annem ve babam da aynı köydendir. Annemlerin ailesinin köyü kıyıboyunda, babamın ailesinin köyü da yukarı yamaçlarda kuruluymuş.

O zamanlarda *"Görücü üsulü"* evlenmeler olabiliyor. Babaannem, Selimoğlu ailesiyle dostluklarından dolayı Selimoğlu ailesinin güzellikleriyle meşhur kızlarından birini oğluna almak istiyor.

Anneannemin dört kızı ve dört oğlu olmuş. Vakıa tamamı 11 çocuktur. Birkaçı çok küçük yaşta vefat etmiş. Birkaç dayım da o devirde bölgede hakim olan eşkiyaların saldırılarına maruz kalarak yaşamlarını kaybetmişler.

Dedem Kaptan Hüseyin Avni (Sohtorik) ailesini alarak İstanbul'da önce Küçük Mustafa Paşa'ya, daha sonra Fatih - Kıztaşı'na yerleşiyor.

Babaannem Fatma (Metozâde - Mete) Sohtorik ailesinin direği gibidir. Babam da İstanbul'a geldiklerinde altı yaşındaymış. Anne tarafım ise Sohtorikler olmaktadır. Hatta annemin annesi, yani anneannem Kalkavanzâde'lerdendir.

Fatih Kıztaşı'ndaki evimizi hatırlıyorum;
Karşımızda Hacı Hüseyin Taviloğlu'nun evleri vardı.
Birinde Mustafa Taviloğlu'nun dedesi otururdu.

Bu yıl da Rize'ye gittim; Annemin babasının köyü ile Kalkavanların köyleri birbirlerine çok yakın! Vuslat (Kalkavan) Sadıkoğlu'nun kardeşiyle annem kardeş torunlarıydılar.

Ben Fatih Kıztaşı'ndaki evimizi hatırlıyorum; karşımızda Hacı Hüseyin Taviloğlu'nun evleri vardı. Bu ev, taş bir binaydı ve sanırım eskiden bir Rum ailesine ait ve hayli büyük bir evdi.

İki ayrı kapıdan girilirdi. Birinde Mustafa Taviloğlu'nun dedesi otururdu. Diğerinde dedesinin ağabeyi Taviloğlu ailesi oturmaktaydı. Bu binanın arkasında geniş bir bahçe olduğunu çok iyi hatırlıyorum.

Ben ailemizin ikinci büyük çocuğuyum. Benden büyük olan ağabeyim Behiç'ti ve çok küçük yaşta menenjitten vefat etti. Birsüre ağabey hasreti ile yaşadım. Derken Sevil dünyaya geldi. Vakıa aile bir erkek çocuk beklerken kız çocukları dünyaya geldiğinde, erkek çocuk için hazırlanmış kundaklar, biraz daha beklemeye kaldı.

Neyse ki önce Semih ve ardından Selim adları verilen iki erkek kardeşim dünyaya geldi.

Çocukluk yaşlarında Mustafa Taviloğlu ile Semih Sohtorik çok yakın arkadaş olmuşlardır.

Fatih Kıztaşı o yıllarda çok saygın ailelerin yaşadığı bir semtti. Önce semtteki bir ilkokula verildim. Bu okulun yanında bir ahşap konak daha vardı ve bu konak lise olarak kullanıyordu ve bir vakfa aitti.

Bu konak bir kış gecesi yandı ve kullanılamaz halde gelince, liseyi bizim okula taşıdılar ve bize de Saraçhanebaşı'nda sokak arasında çok köhne bir binayı verdiler. Hergün Kıztaşı'ndan okula yürüyerek gitmek ve yeniden eve dönmek son derece zor hale gelmişti. Okulda kışın sobaların doğru dürüst yakıldığını göremiyorduk. Çocuklar öylesine üşüyorlardı ki, çocuk aklımızla sonunda defterlerimizi sobaya atar, ısınmaya çalışırdık. Buyüzden ben annemden hep yeni defter parası isterdim ve annem de sonunda isyan etmişti!

Kıztaşı'nda Karadenizli aileler kadar Boşnak aileler ve bir de varlıklı olan Bursalı tüccar bir aile oturuyordu. Kıztaşı'nda otomobili olan birkaç aileden biriydi. Beni bu ailenin benden daha büyük olan kızı "Abla"ya beni teslim etmişlerdi. Aynı okulda daha büyük bir sınıfta olduğundan elimden tutar, beni okula kadar götürür ve akşam eve getirirdi.

Bozdoğan Kemerleri'nin hemen arkasında daha düzgün bir binada okul açılınca, beni oradaki "Kırkıncı İlkokul"a verdiler. Çok sessiz ve hatta içine kapanık bir çocuktum; bukez beni Dame De Sion'a verdiler. Bu okulda dayanılması çok zor olan bir disiplin vardı. Konuşmak bile sınırlıydı. Yemeğe zil sesiyle başlanır, zil çalınca konuşma kesilir ve daha nice katı kurallardan dolayı çok şikayet etmemden öylesine arttı ki, neredeyse hastalanıyordum ve sonunda beni yarı yatılı yaptılar.

Semih de Galatasaray'a verilmişti. O yıllarda bu okul sadece yatılı öğrenci kabul ediyor ki, Semih altı yaşındaydı ve okula alışamamıştı.

Kızkardeşim Selin için ise Amerikan Kız Koleji olsun diye çok israr ettim. Ama babam disiplini az ve çok daha serbest bir yaşamı olduğundan dolayı çok karşı çıktı. Yine da babamı ikna ettik!

Kıztaşı Dolap Sokak'taki evimiz ahşaptı ve yüksek tavanlıydı. Çok güzel anılarımız olan bu evi adeta hasretle anarım.

Taviloğulları'yla olan yakın aile ve komşuluk ilişkilerimiz bizim çocukluk hayallerimizi süsler. Zamanla Taksim'e taşındık. Yeni evimiz, Varlık Vergisi yüzünden ağır bir borç yüküyle karşılaşmış ve mağazası Tünel'de olan bir Ermeni mücevherci aileye aitti. Bu apartımanı bir katında kendileri oturmak şartıyla babama sattılar. Son derece zarif insanlardı, ama Varlık Vergisi yüzünden çok zor durumda bırakılmışlardı!

Bu apartımanın enüst katında dedem Hüseyin Avni Bey ve babaannem oturmuştur.

Babam işleri hakkında hemen hiç bilgi vermezdi. Hele siyasi yaşamla ilgili bir konunun geçtiğini hatırlamıyorum.

İsmet Paşa'nın Heybeliada'daki evinde kardeşi Rıza Bey otururdu. Ben onun kızıyla arkadaştım, kendilerini tanımazdım. Babam partinin İstanbul il başkanı olduğu için onlar görüşürlerdi.[13]

Biz gazetelerde görürdük İsmet Paşa'nın oğulları diye. 1956'da geldiler adaya. Birkaç ay kaldılar. Erdal'a da kız arıyorlarmış. ABD'ye gitmeden evlendirelim, oradan Amerikalı bir kızla dönmesin diye... Dünya Gazetesi yazarı Bedii Faik babamın kiracısıydı. Rivayete göre 'Paşa'nın oğluna kız arıyorlar' denince Bedii Faik, *"Yanınızda oturuyor, komşunuz"* demiş. Erdal da bizim evin önünden geçerdi. Biz tekneden denize girerdik, o da yüzerek gelir *"Merhaba"* derdi. Çok kısa sürdü ahbaplığımız. Flört etmedik. Süratli bir şekilde evlendik.

13)

Ben aslında kavgacı bir tipim ama Erdal o kadar pozitifti ki, hiç kavga etmedik. Erdal ilkti hayatımda. Zaten ailem çok mutaasıptı. Dame de Sion'a gittiğim için dört duvar arasında katı disiplin altında yetiştim. Bırakın erkek arkadaşı, kız arkadaşlarıma gitmeme bile müsaade edilmezdi.

Paşa Saçlarımı Çekerdi

Paşa'yı tarih kitaplarında okumuştum, ailenin içine girince tanıdım. İnanılmaz zeki ve dikkatliydi. Çok iyi gözlemciydi. Bir bakışta kim mutsuz, kim keyifsiz sezinlerdi. Disiplinliydi, herşey zamanında yapılsın isterdi, geç kalınmasından hoşlanmazdı. Benimle diyaloğu da çok iyiydi.

Uzun saçlarım vardı o zaman, at kuyruğu yapardım. Onu çekmekten çok hoşlanırdı. Çok iyi briç oynardı, babam da iyi oyuncuydu. Ama maalesef yenerdi Paşa'yı. Paşa, hiç hoşlanmazdı yenilmekten. Onun için 'Ali Bey hadi bir el daha oynayalım' derdi, rövanş ertesi güne kalırdı.

Bezik modaydı o zaman; Paşa bayılırdı bezik oynamaya. Kayınvalideme 'Hanımefendi gel' derdi, her akşam bezik oynarlardı. Biz de Erdal'la oynardık. Kayınvalidemle de çok iyiydik. Çok müstesna olgun, sevecen, hoş bir insandı.

Evlenip Amerika'ya gittik. Princeton Üniversitesi'nde Erdal araştırmacı profesör olmuştu. Bir çatı katına yerleştik.

Hiçbir şeyi atmazdı. Çok eski cüzdanlarda ve çantalarında eski makbuzlar bile buldum. Hep aynı model çanta alırdı. Herşeyi not ederdi. Ne de olsa Paşa'nın oğlu. Rahmetli Paşa da öyleydi. Hayrandım. Küçük defterleri vardı ve sürekli not tutardı.

Çok arıyorum O'nu. Sabahtan akşama kadar her günüm onunla konuşarak geçiyor. Ona dert yanıyorum.

SEMİH SOHTORİK



(Sağdan) Semih Sohtorik, Pekin Baran, Pierre Aury ve Eşref Cerrahoğlu. Kaynak: Osman Öndeş arşivi.

Pankreas kanseri nedeniyle tedavi gördüğü ABD'de 15 Ekim 2006 günü vefat eden Semih Sohtorik için Bebek Camii'nde tören düzenlendi. Cenazesi, burada öğle vakti kılınan namazının ardından Zincirlikuyu Mezarlığına defnedildi.

Prof. Dr. Erdal İnönü'nün kayınbiraderi ve Semih Sohtorik Denizcilik A.Ş'nin kurucusu Armatör Hüseyin Semih Sohtorik vefat ettiğinde 64 yaşındaydı. 21 Ekim 2006 günü toprağa verildi.

Cenaze töreninde, cami girişine bir taziye defteri konuldu. Törene, Semih Sohtorik'in eşi Fatoş, çocukları Selin, Emir ve kardeşi Selim Sohtorik, Prof. Dr. Erdal İnönü ve eşi Sevinç İnönü, Özden Toker, Sevil ve Uğur Mengenecioğlu, SHP Genel Başkanı Murat Karayalçın, CHP İstanbul Milletvekili Bülent Tanla, SHP Genel Sekreteri Ahmet Güryüz Ketenci, DİSK Genel Başkanı Süleyman Çelebi, Galatasaray Kulübü Başkanı Özhan Canaydın, Faruk Süren, Halis Komili, Rona Yırcalı, Selahattin Beyazıt ve Ayşe Beyazıt, Cem Boyner, Şişli Belediye Başkanı Mustafa Sarıgül, eski MİT Müsteşarı Şenkal Atasagun, Cavit Çağlar, Altan Öymen, Şadan Kalkavan, Cem Hakko ve İnan Kıraç'ın aralarında bulunduğu çok sayıda kişi katıldı.

1968 yılında babasından devraldığı armatörlük mesleğine başlayan 1941 İstanbul doğumlu Semih Sohtorik, Sohtorik Denizcilik Şirketi'ni 1982 yılında kurdu. 1960-1961 dönemi Galatarasay Lisesi ve Lozan Üniversitesi mezunu olan Semih Sohtorik ve eşi Fatoş Sohtorik'in, Selin ve Emir isminde iki çocuğu var.

Vefatından önceki son söyleşide anlattıkları

Semih Sohtorik'le Taksim-Elmadağ Caddesindeki şirketinde defalarca sohbet etmişimdir. Zaman zaman telefon eder, sohbet için davet ederdi. En içtenlik dolu beklentilerinden biri *"Türk Armatörleri Tarihi"* nin yazılmasıydı. Benim *"Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi"* üzerinde yaptığım ve uzun yıllara dayalı çalışmamı bildiğinden, bu çalışmalarımı Türk Armatörleri Tarihi ile sürdürdürmemi isterdi.

Bu çalışmanın birkaç yıl gerektirdiğini ve maliyetli olduğunu söylediğimde, birgün çok yakın arkadaşları Eşref Cerrahoğlu, Pekin Baran ve ağabey diye büyük saygı gösterdikleri Selahattin Beyazıt'ın katılımıyla böyle bir kitabın baskı maliyetini karşılayacaklarını söylemişti.

Birbaşka sohbetimizde, çocukluk yıllarında Fatih Kıztaşı'nda oturduklarını ve Hacı Hafız Hüseyin Taviloğlu'nun komşuları olduğunu hatırlatarak, babası Ali Sohtorik'in yakın dostları arasında Hacı Hafız Hüseyin Taviloğlu ve diğer armatör Muzaffer Taviloğlu olduğunu belirtmişti.

Eşi Fatoş Hanımla birlikte Luset ve Mustafa Taviloğlu ile çok yakın aile dostu olduklarını, birçok yurtdışı seyahatlere birlikte çıktıklarını işaret ederek, Taviloğlu ailesi hakkında bilgi ve fotoğraf temin edebileceğini söylerdi.

Neyazıktır ki, "Taviloğlu" konusu gerçekleşemeden bu fâni dünyadan ayrıldı. Belki Taviloğlu ailesinin günümüzdeki temsilcileri, armatör Taviloğlu kimliğine dair bilgileri, olası belgeleri ve fotoğrafları bu esere kazandırırlar.



Daveti üzerine ziyaretine gittiğim Semih Sohtorik Bey'le vefatından bir yıl önce sohbetimiz sırasında çektiğim fotoğrafı. Kaynak - Osman Öndeş arşivi.

Semih Sohtorik'le yaptığım ve neşrettiğim son söyleşi kayıtlarımda yeralmakta. Bu söyleşiden sonra, vefatına kadar görüşebildiğimiz hayli aralıklı zamanlarda Türk deniz ticaretinin daha uluslararası boyutlara ulaşmasına yönelik arzularını ve düşüncelerini anlatmıştır.

Sözlerinin arasında, şirketinin oğlu Emir Sohtorik'le yoluna devam edeceğine olan inancı ve gururu vardı.

Arşivimdeki son söyleşiyi, vefa duygusu içinde, kendi sözleriyle naklediyorum*; "Öncelikle kendi şirketimize ait ve uzun süreli kiralamayla çalıştırdığımız CapeSize kuru dökmeyük filosunun NK Klas kurumunca onaylanan ISO 14001/1996 sertifikasında olduğunu da belirtmek isterim.*

IRI 1990 Denizcilik Sözleşmesi ve ileriki yıllarda kabul edilen yeni düzenlemelere, deniz hukuku hükümlerine dikkatle uyum sağlamak suretiyle tercih edilen bir gemi sicil kurumudur. Dünyanın önde gelen sekiz gemi sicili kurumundan biri olan Marshall Islands Inc- IRI halen Washington DC/Reston, New York, Ft.Lauderdale, London, Piraeus, Zurich, Hong Kong, Singapore ve Shanghai'deki ofisleriyle hizmet vermektedir.

Lloyd's Marine Intelligence kayıtlarına göre 2000-2003 yıllarında dünya denizlerinde meydana gelen kazaların ortalaması Marshall Islans Klası dışındakilerde % 2.61'de seyrederken, Marsahall Islands Klasında olan gemilerin maruz kaldıkları kaza oranı %1.26 gibi en düşük

seviyelerde kalmaktadır. Bu Marshall Islans'ın nederece titiz bir çalışma yönetime sahip olduğunu gösterecek çok önemli bir veri olmaktadır.

Liman Devleti denetimlerinde Paris MOU verilerine göre dünya ortalaması 2001'de 3.26 iken Marshall Islands klasındaki gemilerin %2.48 ve 2003 sonuçlarına göre % 0.51 ile diğer klasların en üstünde yeralması, uluslararası kurallara gösterilen dikkatin ve uygulamadaki ciddiyetin bir ispatı sayılmaktadır. Solas 74 ve 88 Protokolüne, Marpol 73/78'e, CLC/Fund 92 yaptırımlarına bağlı olan Marshall Islands – IRI Paris MOU ve Tokyo MOU Beyaz listesinin en üst sırasındaki yerini korumaktadır. Bu veriler ışığında armatörlerimizin gemilerinde güvenlik zabiti eğitimi ve sertifikası eğitimleri için IRI'yı tercih etmelerini öneriyorum."

Emir Sohtorik yönetim kurulu üyesi

Semih Sohtorik Deniz İşletmeciliği ve Acentelik A.Ş. bünyesinde yeni bir atılımı hedef aldıklarını belirten Semih Sohtorik, oğlu Emir Sohtorik'in de yönetim kurulu üyesi olarak göreve başladığını açıklamıştı.

2000 yılında İsviçre'de Babson Collage'den Pazarlama ve Ekonomi dallarında BA derecesiyle mezun olan Emir Sohtorik'in gemi işletmeciliği alanında grupta görev üstlenmiş olduğunu da ilave etmişti.

FAHRİ PAÇALIOĞLU

Selahattin Beliren, Ali Sohtorik'in yakın arkadaşı olduğu kadar, Ali Sohtorik'le birlikte öğrencilik yıllarından başlayarak, İstanbul Spor Futbol Klübünün sporcuları olarak kader arkadaşlığı olan Fahri Paçalıoğlu'nun da çok yakın arkadaşıydı. Fahri Paçalıoğlu'nun yaşam öyküsünün romanlaştırılmış bir şekilde, Dr. Selçuk Erez'in *"Garo Dayı"* başlıklı eserinde yeraldığını kaydetmiştim.[14]

Bu roman konusundaki yazısında Berat Günçıkan, Fahri Paçalıoğlu'nın kızı Sevil Paçalıoğlu ile Dr. Selçuk Erez'in çocukluk arkadaşı olduklarından hareketle, şöyle anlatır; *"Herşey Rahşan Cebe'nin bir aile ağacında anneannesinin adının yazılışını dert etmesiyle başladı. İsmi Nevin Taşçı olarak yazılmıştı,ama o hiçbir zaman o ismi taşımamamıştı.Kızılığında Asdgik Taşcan'dı. Evlendikten sonra Nevin Paçalıoğlu oldu.*

Niyet belliydi; Anneannesinin Ermeniliğinin üstünü örtmek.Rahşan Cebe hemen bilgisayarın başına geçti ve Google'da Taşcan soyadının izini sürdü.

.Akrabalığı başlatan yedi dükkan sahibi Apel'in baş döndürücü güzellikteki kızı Mari'yi katibi Onnik'le evlendirmesi oldu.

.Dört çocukları oldu; Sarkis, Nurhan, Meline ve Asdgik.

Asdgik Taşçan bir yaz günü deniz hamamında genç yedek subay Levent Paçalıoğlu ile tanıştı. İlk görüşte birbirlerine vuruldular. Kısa bir süre sonra Asdgik, Fahri Paçalıoğlu'na kaçtı ve Müslüman olup, Nevin adını aldı. Sevil ve Rıza Nur adını verdikleri iki çocukları oldu.

Nevin (Asdgik) Paçalıoğlu'nun annesi Mari bir Müslümanla evlenen kızını ve bir komünistle evlenip Fransa'ya yerleşen oğlu Sarkis'i affetmedi, fakat torunu Sevil'le dadısını kapıyı aralık tuttu.

14) Berat Günçıkan, Denizden gelen kuzen: Garo,Cumhuriyet Gazetesi,26 Mart 2006.

Ailenin bir kolu önce Amerika'ya ve sonra Kanada'ya yerleşti.

.Sevil Paçalıoğlu zamanla anneannesini bağışladı, ama kibriyle ailesini dağıttığı için sevmedi.

Babası Fahri Paçalıoğlu'yla birgün memleketi Eğin'e gittiler. 'Babam ve onun kuşağı ecdadıyla bağını nasıl koparmış,işte o zaman daha yakından gördüm.' demiştir. "

1 Ocak 1911'de İstanbul'da dünyaya gelen Fahri Paçalıoğlu, Türk denizcilik dünyasında tanıdığım ilk isimlerdendir. O yıllarda Türk Armatörleri Birliği Başkan Yardımcısı idi. Şirketi ise Galata'da Taviloğlu Han'daydı. Kapıdan girildiğinde karşı sağda Fahri Paçalıoğlu'nun masası, karşısında Ömer Zaimoğlu'nun masası ve sağında Selim Sohtorik'in masası olduğunu hatırlıyorum.

Nedense, yaşamı hakkında ayrıntılara uzanan bir kayda sahip olamadım. Yaşamı hakkında asıl bilgi kaynağı olabilecek kızının Amerika'ya yerleşmiş olmasıyla sonuçsuz kaldı.



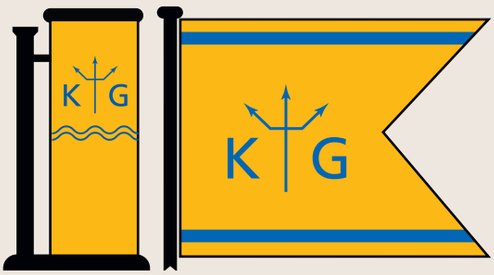
1931-32 İstanbul Ligi, İstanbul Şildi ve Türkiye Şampiyonu İstanbulspor takımı futbolcuları ve yöneticilerinin, İstanbul Lisesi'nin efsanevi müdürü Celal Ferdi Gökçay'la birlikte çektirdikleri tarihi fotoğraf; (Soldan) Dördüncü sıra: İsmail Paksoy, Reşat, Hasan Ekin, Nusret. Üçüncü sıra (ayaktakiler): Ali Sohtorik, Samih Duransoy, Sabih, Şefik, Kemal Koray, Şevki, Selahattin Beliren, Sefa, Orhan.

İkinci sıra (Okul yöneticileri): Hamdi Bey, Naci Bey, Avni Kulen, İstanbul Lisesi Müdürü Celal Ferdi Gökçay Bey, Nurettin Bey, İlhan Elhan, Hamdi Bey. Öndeki sıra: Fahri Paçalıoğlu, Selahattin Almay, Aziz Orhun.

Kaynak: İstanbulspor Arşivi.

SITKI KOÇMAN





14 Ekim 2005 Cuma günü vefat eden Sıtkı (Davut) Koçman, 13 Kasım 1328 (1912)'de İstanbul'un Beşiktaş ilçesinde doğmuştur. Baba tarafından dedesi Üsküp eşrafından Kuruşcuoğlu Davut Bey, babası Atatürk'ün sınıf arkadaşı Jandarma Generali Kuruşcuoğlu Ali Kemâl Bey, annesi de saray doktorlarından Albay İsmail Hakkı Bey'in kızı Behice Hanım'dır.

İlkokula Beşiktaş Şems-i Mekâtib'de başlayan Sıtkı Koçman, babasının Atatürk ile anlaşarak Amasya Jandarma Komutanlığına tayin olunması üzerine 22 Şubat 1919'da Amasya'ya geçmiş; ilk ve orta öğrenimini burada tamamlamıştır. 1923 yılında Kastamonu Lisesine yatılı öğrenci olarak başlayan Sıtkı Koçman, 1926-1927 öğretim yılında sınavla Zonguldak Maden Yüksek Mühendisliği Mektebi'ne girmiş ve bu okuldan 1930 -1931 öğretim yılında birincilikle mezun olmuştur.

1932-1939 yılları arasında Türkiye'deki krom madenlerini bulan ve işleten ilk firma olan İngiliz Stanley Paterson firmasının Göcek İşletmeleri müdürlük ve mühendislik görevlerini üstlenen Sıtkı Koçman, 1935 -1936 yıllarında Çorlu İstihkâm Taburunda Yedek Subay olarak askerlik görevini tamamladı.

22 Mayıs 1937 tarihinde Atatürk'ün ve Sıtkı Koçman'ın babası Ali Kemâl Koçman'ın da hocalığını yapmış olan Emekli Tümgeneral Nazif Kayacık'ın kızı Fatma Mefharet Hanım ile evlenen Sıtkı Koçman'ın bu evlilikten 16 Eylül 1939'da kızı Okşan, 23 Şubat 1943'te oğlu Ali dünyaya geldi.

Göcek işletmesinin kapanması üzerine İstanbul'a gelen Sıtkı Koçman, 1940'ta *"Şark Nakliyat Şirketi"* ile *"Sıtkı Koçman ve Ortakları İthalât ve İhracat Şirketi"*'ni kurarak ticarî hayata atıldı.

Haziran 1941 - Aralık 1942 arasında Bursa 5. Kolordu emrinde 1,5 yıl ihtiyat; 1945 yılında da ikinci defa ihtiyat yedek subaylığı yapan Sıtkı Koçman, dönüşünde taahhüt işlerine yönelmiştir. İlk olarak bakırın erimesi için gerekli olan çakmaktaşı bulunamadığından kapanmış bulunan Ergani Bakır İşletmelerine çakmak taşı çıkarma ve nakletme işine girmiştir.

Krom Madeni ve Koçtuğ Denizcilik öyküsü

Türkiye'de krom madenini James Borthwick Paterson buldu ve Koçtuğ Denizcilik şirketi bu öykünün sonucu olarak meydana geldi. Koçtuğ armatörlük firmasını kurucusu saygıyla anacağımız Sıtkı Koçman!

John Borthwick Paterson İskoçya'da Edinburgh'un liman kenti olan Leith'den İzmir'e göçetmiştir. Önce Bannockburn Evi'nde oturmuşlardır. Sir Hugh Paterson'un kuzeni, Bonnie Prensi Charlie'nin sevgilisi olan Arnavutluk Düşesi Clementine Walkinshaw idi

John Borthwick Paterson'ın büyük babasının İskoçya'da kömür madeni vardı. Borthwick'lerin Borthwick Kalesi aşireti arasında bir bağ bulunmaktadır.

Muazzam bir seyahat tutkunuydu. İzmir'i bu bakımdan çok sevmiş ve yerleşmeye karar vermiştir. Önce İzmir'de bir ev satın almış ve sonra Bornova'ya yerleştiğinde *bir köşk satın almıştır*. Hudutsuz şekilde alışveriş yapmak gibi bir tutkusu vardı. Örneğin 400 çift ayakkabısı olmuştur.

Türkiye'de kromculuğun mühim hamle yaptığı yıllar 1900-1912 yıllarına rastlar. Bu tarihler arasında Mabeynci Ragıp Paşa, Köyceğizli Ali Ali Rıza Paşa, Burdur Mutasarrıfı Şeref Paşa ve Yahya Hayati Paşa gibi Türk erkânı ile İzmir'li İskoç levanten ve Türkiye'de krom madenini bulan Paterson ailesinden Douglas Paterson, Scharles Maas ve Nicola Luizidi Paşa; Fethiye, Köyceğiz, Burdur, Orhaneli ve Tavşanlı mıntıkalarındaki krom madenlerini çıkartmak üzere kurdukları şirketle büyük bir faaliyet göstermişlerdi. Madenlerden elde edilen kromlar deve kervanlarıyla en yakın sahile nakledilir, ihracat bağlantılarını daima Douglas Paterson yapardı.

Krom madeni gemi sahibi yapıyor

Balıkesir'in Sındırgı kazası dağlık alanlarında krom madenini keşfetmiş olan John Borthwick Paterson ile Paterson ailesinin ve akrabaları Edward de Jongh ailesinin başarıları sonunda Sıtkı Koçman'ı gemi sahibi yapmıştır.

Stanley Borthwick Paterson'un Fethiye'deki krom madeni hükümetin 1935'de yabancılara ait sanayi tesislerini ve madenleri devletleştirmesi sırasında hemen tamamiyle elinden çıkmıştır. Paterson ve Edward de Jongh sadece madencilik faaliyetini değil, fakat deniz yoluyla yaptığı ihracat şansını da büyük ölçüde kaybetmiştir.

Türk kromculuğunun kurulmasında ve gelişmesinde büyük hissesi olan Paterson ailesinden Stanley Paterson 1950 senesine kadar Türk kromlarının istihsal ve ihracatında muhtelif ülkelere satarak tanıtılmasında ve Fethiye'deki imtiyazlarını Fransız - Minerals et. Metaux firması ile işbirliği yaparak işletmeye almasında çok büyük hizmetler tesis etmiştir. Nitekim kurdukları Fethiye Maden Şirketi 40 yıla yakın bir süre Türkiye kromculuğuna uzman işçi ve teknik eleman yetiştiren bir okul görevi görmüştür. Bu okulun öğrencilerinden ve uzmanlarından biri de Sıtkı Koçman olmuştur.

Paterson ve de Jongh'un ilham verdiği Koçtuğ Denizcilik

Paterson'ların kazandırdıkları krom madeni ve ihracatı sonunda Türkiye'nin sanayi kalkınmasında olduğu kadar eğitim alanındaki unutulmaz bağışlarıyla da hatırlanacak Zonguldak Maden Yüksek Mühendisliği Mektebi'nden 1930-1931 öğretim yılında birincilikle mezun olmuş, Türkiye'nin ilk maden mühendislerinden Sıtkı Koçman'a da meslek ve ilham kaynağı teşkil etmişlerdir.

Sıtkı Davut Koçman, Stanley Paterson firmasının Göcek İşletmeleri'nde 1932-1939 yılları arasında müdürlük ve mühendislik görevlerini yürütmüştür. Paterson Krom Madeni İşletmesi olan Paterson & Co'dur ki Sıtkı Koçman'a ufuklar açmış ve Koçtuğ Denizcilik firmasının doğmasının nedeni olmuşlardır.

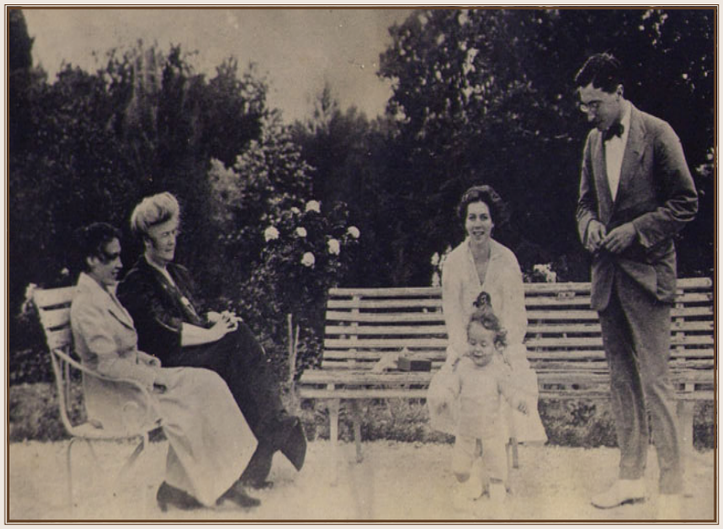
Edward de Jongh

İskoç asıllı Edward de Jongh Buca'da dünyaya geldi. Çevresinde "Eddie" olarak tanınmıştır. Annesi Phyllis, Peacock ailesinin kızlarındandır. Paterson ailesinin bilinen ilk ismi John Borthwick Paterson satın aldığı krom madenini işletmek amacıyla İskoçya'dan Buca'ya göçetmiştir. Bu amaçla önce Douglas Carr madeni çalıştırırken oğlu Douglas Stanley Paterson'u da Buca'ya göndermiştir.

John Borthwick Paterson İzmir'li bir gençkız olan Preziosa ile evlenmiştir. Preziosa'nın genç kızlık adı Routh idi. İstanbul'da yaşayan ve İran'da ticari işleri olan bir levanten İngiliz ailesinin kızıydı.

Whittall Aile Ağacı incelendiğinde John Paterson'un kızlarından birinin Frederick George Whittall (1849-1897) ile evlendiği görülür. Bu ailenin 14 çocuğu olmuştur.

19.cu asrın ikinci yarısına dönersek, Richard Abbott çok başarılı bir piyanistti. Edward de Jongh'un son eşinin anneannesi Emily Paterson ile Grange olarak anılan Paterson'ların İzmir'deki konaklarında düet yaparlardı. Bu konakta ikisi balo salonunda, biri yemek salonunda olmak üzere 7 piyano vardı.(15)



Edward de Jongh eşi ve annesiyle. Kaynak: Levantineheritage - Edward de Jongh arşivi.

Koçtuğ Denizcilik şirketinin kurucusu Sıtkı Koçman

Sıtkı Davut Koçman, 1948'de çalışmayan krom madenlerinin, Hükûmetin kararıyla işletmeye açılması üzerine Fethiye Karakaklık krom madeninin işletmesini almış; ama sahile indirilen cevherlerin, gemi bulunmadığı için, sağlıklı biçimde ihracı mümkün olmamıştır. Bunun üzerine Alman Krupp firması ile 1949'dan itibaren gerçekleştirilen mümessillik ve krom anlaşması sonucu Krupp, İran'dan almakta olduğu krom madenlerinin tamamını Türkiye'den almayı ve karşılığında Koçman'a gemi inşa etmeyi kabul etmiş; ancak o tarihlerde Hükûmetçe yasaklanmış olan ticarette takas işlemine daha sonra Başbakan Adnan Menderes Hükümeti tarafından verilen izin üzerine Türkiye ticaret gemilerine kavuşmuş ve böylece 1952'de Koçtuğ Denizcilik ve Ticaret A.Ş. kurulmuştur.

Koçtuğ Denizcilik ve Ticaret A.Ş.

1943-1947 arasında Zonguldak Kömür İşletmelerine maden direği temini ve nakliyesi işini üstlenmiştir. 1948'de Erzurum-Horasan demiryolu inşaatını taşaron olarak yapmıştır. Ayrıca bu yıla kadar çalışmayan krom madenlerinin, Hükûmetin kararıyla işletmeye açılması üzerine Fethiye Karakaklık krom madeninin işletmesini almış; ama sahile indirilen cevherlerin, gemi bulunmadığı için, sağlıklı biçimde ihracı mümkün olmamıştır. Bunun üzerine Alman Krupp firması ile 1949'dan itibaren gerçekleştirilen mümessillik ve krom anlaşması sonucu Krupp, İran'dan almakta olduğu krom madenlerinin tamamını Türkiye'den almayı ve karşılığında Sıtkı Koçman'a gemi yapmayı kabul etmiş; ancak o tarihlerde Hükümetçe yasaklanmış olan ticarette takas işlemine, daha sonra Başbakan Adnan Menderes Hükûmeti tarafından verilen izin üzerine Türkiye nakliye gemilerine kavuşmuş ve böylece 1952'de Koçtuğ Denizcilik ve Ticaret A.Ş. kurulmuştur.

Sıtkı Davut Koçman, 1952'den itibaren peşpeşe *"Köyceğiz Kromları A.Ş".*, *"Bursa Toros Kromları A.Ş.", "Kıyra Kromları Ltd. Şti.'* şirketlerini kurmuştur.

Türk sanayiindeki asıl büyük atılımı otomotiv sektöründedir. 1957'de İngilizlerle ortak olarak İzmir'de BMC Sanayi ve Ticaret A.Ş.'yi ve tesislerini kurmuştur. Bu tesisler, Türkiye'de ilk kurulan entegre otomotiv üretim tesisidir. Burada ilk defa dizel oto-motor dökümhanesi kurulmuş ve ilk dizel motoru üretilmiştir. Ayrıca otomobil, kamyon, kamyonet, traktör imalatı gerçekleştirilmiştir.

15) Edward de Jongh- Levantine Heritage.

Bu alandaki başarısı nedeniyle 1973'te İngiliz Kraliçesi II. Elizabeth tarafından *"Üstün Liyakat Nişanı"* verilmiştir.

1960 yılından itibaren tavukçuluk sektörüne öncülük eden Sıtkı Koçman, İsrail Yavne Kibutzu ile ortak Güneşli Tavuk Çiftliğini ve ülkemizde paketlenmiş, mamul ve yarı mamul tavuk etini tanıtarak yaygınlaştıran *"Bandırma Banvit A.Ş"* yi; yine İsrail Habic firması ile ortak fennî tavuk yemi üreten İstanbul'da *"Topkapı Yem Sanayi A.Ş."*; Bandırma'da "*Banvit Vitaminli Yem Sanayi A.Ş."*; Bursa'da *"Bursa Vitaminli Yem Sanayi A.Ş".*;Bolu'da *"Bolu Vitaminli Yem Sanayi A.Ş."*yi kurmuştur.

Sıtkı Koçman tavukçuluk yanında Türkiye'de yine ilk olarak kanatlı hayvanlar için ilâç üretimine de girmiş ve İsrail Habic firması sahibi Dr. Benthovim ile ortak *"Topkapı Kimya İlâç Sanayii A.Ş. (Topkim)"* i kurmuştur. Daha sonra ziraî ilâç alanında Topkapı Agrokim A.Ş. ile beşerî ilaç alanında da *"Med İlâç A.Ş."* yi; Sabancı Grubu ile otomotiv yan sanayi mamulleri için *"Akkardan-Sa";* Koç Grubu ile de kamyon jantı üretimi yapan *"Tekersan A.Ş."* yi kurmuştur.

Eğitim alanında unutulmaz vakıflar kurdu

Sanayi ve ticaret alanlarındaki öncülüklerinin ve üstün başarılarının yanında özellikle eğitim alanına büyük önem veren Sıtkı Koçman, 1932 yılından başlayarak ülkemizin pek çok il ve ilçesinde okul, hastahane, sağlık ocağı ve benzeri kurumları yaptırıp hizmete sunmuş; en önemlisi de sessiz-sedasız verdiği burslarla pek çok gencin üniversite ve hattâ yurtdışı öğrenimlerini tamamlamalarını sağlamıştır.

Bu arada Muğla Üniversitesi'ni himayesine alan Sıtkı Koçman, kurduğu vakıf vasıtasıyla yüzmilyonları aşan harcamalarla Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi'ne destek olmuştur.

İstiklâl savaşında, Amasya Jandarma kumandanlığı görevinde bulunan babası Ali Kemâl Koçman'dan kendisine intikal eden "*İstiklâl Madalyası"* sâhibi ve Bakanlar Kurulu'nun 18 Mayıs 2000 tarih ve 2000/762 sayılı kararı ile *"Devlet Üstün Hizmet Madalyası"* ile ödüllendirilen ve Muğla Üniversitesi Senatosu'nun 01.08.2000 tarih ve 183 sayılı kararı ile kendisine *"Fahrî Doktor (Dr. h.c.)"* unvanı verilen Sıtkı Koçman, çok iyi derecede Fransızca, iyi derecede Almanca ve İngilizce biliyordu.

Muğla Üniversitesi'ne verdiği destekten ötürü "*Muğla'nın Babası"* olarak tanınır.

Sıtkı Koçman, 15 Ekim 2005'te Zürih'te hayatını kaybetmiş, İstanbul'da Feriköy mezarlığına gömülmüştür.

Madencilik alanında yatırımlara başlıyor

Sıtkı Koçman, 1948'de çalışmayan krom madenlerinin, hükümetin kararıyla işletmeye açılması üzerine Fethiye Karakaklık krom madeninin işletmesini aldı. 1949'da Alman Krupp firmasıyla anlaşma yaptı. Alman Krupp firması bu anlaşma üzerine İran'dan almakta olduğu krom madenlerini iptal ederek tamamını Türkiye'den almaya başladı.

Muğla bölgesinde çalıştığı yıllarda, o bölgelerin krom cevheri yatakları hakkında önemli bilgi ve deneyim sahibi olan Sıtkı Koçman, arkadaşı Selahattin Göktuğ'un hem parasal hem de mühendislik birikimini de birleştirerek, adi bir ortaklık senedi imzalayarak çalışmaya başladılar. Bölgeden çıkardıkları cevherleri, deve sırtında deniz kıyısına indirerek önce mavnalara, daha sonra mavnalarla gemi bordasına taşıyarak gemilere yüklemek suretiyle ihracat yaptılar. Bu

sistemle hem üretici, hem de ihracatçı olarak ABD ve Avrupa piyasalarına maden ihraç ettiler.

Maden kaynaklarının kullanılması, işletilmesi, üretilmesi, üretime hazır duruma getirilmesi ve yurt dışı pazarlara satılması, Türkiye'nin iktisadî kalkınma plan ve hedeflerine uygundu. Bu iki genç işletmeci, bilgi ve becerileriyle ABD ve Avrupa piyasalarına girdiler ve güven sağladılar.

Madeni gemiyle taşımak adına gemi yatırımları

1950'li yıllara gelindiğinde, yükledikleri gemilerin, bir ton maden cevherinin FOB değerine eşit bir navlunla ABD'ye taşındığını öğrendiler. Bu bilgi, kafalarında deniz taşımacılığı alanına girmelerinin yolunu açtı.

Kafalarında oluşan bu düşüncelerini, Almanya'daki baş müşterisi olan, ürettikleri maden cevherinin taşınmasında kullandıkları ve aynı zamanda Türk piyasasına sattıkları ağır iş kamyonların üreticisi Krupp firması sahibi ve yöneticilerine açtılar. Krupp, aynı zamanda Bremen ve Bremerhaven'deki tersanelerinin de sahibi idi. Bu firma uygun şartlarda gemi yapabileceği bilgisini verdi. Bremerhaven'deki Seebeckwefrt Tersanesi kendilerine, 1950 yılında yaptıkları modern şileplerden örnekler göstererek hem dürüst bilgi verdi, hem de en iyi malı teklif etti.

Tersane, mevcut Hermes kredisinden finansman sağladı ve 1955 yılında ilk iki gemilerini sipariş ettiler. Gemilerden birincisi 1957 yılında, ikincisi 1958 yılında teslim edilecekti. Bedellerin 10'u siparişte, %5'i omurganın kızağa konmasında, 10'u da tesliminde ödenecek ve ilk iki yılı ödemesiz 8 yıl vadeli, yıllık %6 faizle her biri için DM 6.000.000.- fiyata anlaşma yaptılar.

M/V Fethiye-4,443 grt; 6,343 dwt.



M/V Fethiye

- *Sahibi: Sıtk*ı Koçman & Selahattin Göktuğ, *İstanbul, Bayrağı: Türk.*
- İnşaTersanesi:*1957byAG"Weser"WerkSeebeck,Bremerhaven,BatıAlmanya.Kızakno817. Sevk donanımı: 2 x sekiz silindir, . 275 rpm,'de 3,360 bhp* güç ve 13 knots sağlayan four *stroke MAN G8V40/60 medium-speed diesels ana makinası.*
- *1986'da Alia*ğa'da söküldü.

Koçtuğ kuruluyor

Gemilerin sahibi olarak firma ismi Koçman'ın KOÇ'u, Göktuğ'un TUĞ'u birleştirilerek Koçtuğ adı seçildi ve "Sıtkı Koçman - Selahattin Göktuğ Koçtuğ Denizcilik İşletmesi Donatma İştiraki" 1956 yılında tescil edildi.

Yaptırdıkları gemilerin adlarını, madenden kazanç elde ettikleri Muğla ili ve ilçelerini seçerek, 1957 yılında teslim alınan ilk gemiye *Fethiye*, 1958 yılında teslim alınan ikinci gemiye *Muğla* adını verdiler. Birinci gemi olan Fethiye önceleri Akçay-Emden arasında dökme demir cevheri ile dolu gidip, boş dönerek çalışmaya başladı. İkinci gemi Muğla ise, Türkiye-ABD arasında dökme krom cevheri taşımasına başladı. Ancak, geminin gidişte çok düşük navlunla krom cevheri taşıması, dönüşte kiralama yoluyla Yunanistan'a dökme fosfat kayası, Mısır ve Lübnan'a süt tozu, telefon direkleri vb gibi yüklerin taşınmasından elde edilen navlunla taksit borçlarını ödemediğini gördüler.

Bu iki müteşebbis, sağlam ve sağlıklı temeller üzerine kurdukları bu işletmenin denizcilik alanında güç oluşturmak için işletmenin başına genç dinamik bilgili üretken ve her zaman kendini yenileyen birini aradılar ve buldular. Bu genç yetenek gerek okul hayatında, gerekse çalışma hayatında bilgi ve becerileriyle dikkat çekmiş genç bir kaptanı 1958 yılında işletmeye aldılar.

İşletmeye alınan bu genç yetenek, Avrupa ülkeleriyle Türkiye ve Doğu Akdeniz limanları arasında ticaretin gelişmekte olduğunu ve mal ihtiyaçlarının giderek artacağını görür ve bu konuda bir rapor hazırlar. Raporda, Türkiye'den Kuzey Avrupa'ya maden yükü ile giden gemiler, dönüşte demir-çelik, kimya, sanayi ürünleri vb. yükler taşınacak. Rapora göre gemiler yüklü olarak gidecek ve yüklü olarak gelecek. Rapora gemilerin sefer programlarını da yaparak işletme sahiplerine sunar.

Düzenli Hat Seferlerinin Başlaması

İşletme sahipleri bu raporu tetkik ettiklerinde; Türkiye'de özel teşebbüs olarak yeni inşa edilmiş Türk Bayrağı taşıyan gemilerle bir İlk'e imza atacakları ve taksit borçlarını zorlanmadan ödeme yapacakları düşüncesiyle raporu onayladılar. 1958 yılı sonbaharında *Koçtuğ Line* olarak Kuzey Avrupa-Doğu Akdeniz arasında ilk düzenli seferlerini başlattılar.

Şirketin dünya denizcilik piyasalarında zamanın son teknolojisi ile Almanya'da yeni inşa edilmiş Türk Bayraklı gemilerle özel bir Türk denizcilik firması olarak düzenli seferlere başlaması, hizmet üretiminde ilkelerinden taviz vermeden yaratıcı ve mücadeleci olması, firmayı kısa zamanda saygın bir Türk denizcilik kuruluşu haline getirdi.

1961 yılında aynı tersaneye, aynı tonajda *Bodrum* ve *Marmaris* 1 gemilerinin siparişi verildi. O yıllarda Türkiye'nin çok önemli ağır sanayi yatırımlarına ait makine ve malzemeler, bu gemilerle taşındı.

1970 yılı başlarında her biri 14500 dwt'luk *Da*laman ve *Köyceğiz 1* adlı gemiler, ABD-Akdeniz hattında çalıştırılmak üzere aynı tersaneye sipariş edildi. Yaptırılan bu gemiler, üstün teknik yapıları, 120 ton kaldırma gücüne sahip ağır vinç donanımları ile limanlarda ağır parçaların yükleme/boşaltmalarını kendi vinçleriyle yapan gemilerdi. Bu gemiler, 1974 yılında yapılan Kıbrıs Barış Harekâtı'nda da çok yararlı hizmetler verdi.

1980 yılı başlarında hazır satın alınan *Milas 1*, *Gökova 1* ve *Ula* adlı gemilerle filosunu 9 parça gemiye çıkardı. İşletme bu filonun meydana getirilişinde, tamamen kendi öz kaynaklarını ve kişisel itibarlarını kullandı. Kamu kaynaklarından en ufak bir talepte bulunmadı. İşletme, 1958'de 00 ve 1970'de g oranında yapılan devalüasyonlardan dolayı ağır bunalımlar yaşadı. Her türlü özveri ve ağır çalışma koşulları ile firma bu bunalımları aştı.

Türk Bayraklı Gemilerle Yapılan İhracat

1970'li yılların başına kadar, çimento ithal eden Türkiye, yavaş yavaş ihracatçı ülkeler arasına katıldı. O yıllarda yapılan ihracatın, CF veya CIF esasından satılması konusunda verilen navlun tekliflerinin Türk Bayraklı gemilere, dolar karşılığı TL ödenmesi teklifi büyük avantaj sağladı. Bu da, Türk ürünlerinin dünya pazarlarına rahat girme imkânını elde etti.

Modern Türk Bayraklı gemilere sahip olan KOÇTUĞ'a önemli görevler düştü, önceleri 100.000 tonla başlayan ihracat taşıması, bu yıllarda ülkemizde yeni inşa edilen genç koster filosunu da kiralamak suretiyle yüklerin rahat taşınmasını sağladı ve taşıma kapasitesini bir yılda 500.000 tona çıkardı. Bu görevin başarılmasından sonra Türkiye ihracatçı ülkeler arasında yer aldı.

Zonguldak Maden Mektebi öğrencileri, 1-Ahmet Kalaycıoğu, 2- Sıtkı Koçman, Bahçet Kemal Çağlar, 4- Selahattin Göktuğ. Kaynak: Dr. Ertem Kalaycıoğlu arşivi.

Koçtuğ uluslararası denizcilik piyasalarında özel sektör olarak başlatmış olduğu düzenli hat seferleriyle, Türk denizciliğine onur ve saygınlık kazandırdı. Millî menfaatlerimizi ön planda tutarak denizciliğin güç ve rekabet mücadelesinde etkinliğini sürdürdü. İhtiyaç ve beklentilerini gerçekleştirdi. Yabancı ve köklü hatlarla acentelik alanında işbirliği kurarak, İran ve Irak yüklerinin uzun yıllardan sonra ülkemiz limanlarından transit taşınmasının öncülüğünü yaptı. Bunun gibi birçok ilklere imza atan işletme, bir yandan bürokrasi engelini aşmaya çalışırken, diğer yandan birçok genç ve girişken elemanların yetişmesinde doğrudan ve dolaylı bir rol üstlendi.

Türk denizcilik dünyasında olduğu üzere, uluslar arası denizcilik sahnesinde de Koçtuğ, düzenli hat seferleriyle ülkeye ticari, sosyal ve kültürel ilişkiler ve etkinlikler sağladı. Bu etkinlikleri sağlamada emeği bulunun vatansever bu iki müteşebbisten biri olan Selahattin Göktuğ, 1984 yılında hayata veda etti. Sıtkı Koçman, bu tarihte 72 yaşında ve halen bir şeyler yapabilmek umut ve arzusu ile yanıp tutuşmaktaydı.

Bir yaşamın sonu

Koçtuğ tam 43 yıl sürdürdüğü düzenli hat taşımacılığını, bürokratik engeller nedeniyle, 2001 yılının Kasım ayı sonunda tamamen kapattı. Sıtkı Koçman, taşından toprağından ekmek yediği, servet kazandığı ve çok sevdiği Muğla'ya ve Muğla ilçelerine sosyal, kültürel ve iktisadi alanda gelişmesi için bütün varlığını bir vakıf aracılığı ile Muğla Üniversitesi'ne bağışladı. Bu güzel beldenin vatana hayırlı ve verimli evlatlarının bilim ve eğitim görmesi için elinden gelen her şeyi yaptı.

Sıtkı Koçman, oğlu Ali Koçman' ı 1999 yılında, eşi Mefharet Hanımefendi'yi de 2004 yılında kaybetti ve 15 Ekim 2005 tarihinde Zürih'te tedavi gördüğü hastanede 93 yaşında yaşamını yitirdi. Naaşı İstanbul'a getirilerek Feriköy Mezarlığına defnedildi.

Sıtkı Koçman, Yüce Ata'nın dediği gibi, ülkesini seven ahlaki, hareketli, atılgan, başladığı işleri başaran, yetenekli, irade sahibi ve engelleri aşmasını bilen dürüst bir kişi olarak bilgisiyle, görüşleriyle, insanlara olan gönül dolusu sevgisiyle, vatanına olan bağlılığıyla, yorulmak bilmeyen irade ve enerjisiyle her türlü güçlükleri yenerek birçok sanayi ve ticari kuruluşlar kurdu ve büyük başarılar sağladı. Bu kuruluşlardan biri de Koçtuğ Denizcilik İşletmesi'dir.

Büyük bir inanç ve özveri ile kurduğu Koçtuğ Denizcilik İşletmesi, 1968 yılında Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'ne üye oldu ve işletme kapanana kadar da üyeliği devam etti.



Sıtkı Koçman ve Selahattin Göktuğ, kendi kuvvet ve kudretleriyle; bilgileriyle, görüşleriyle, azim ve kararlılıklarıyla kurdukları Koçtuğ Denizcilik İşletmesi, özel teşebbüs olarak 1958 yılında Türkiye limanları-Kontinant limanları arasında düzenli hat seferleri başlatmalarından dolayı Türk Denizciliğine damgasını vuran bir kuruluş olarak yer almıştır.

Bu işletmede çalışmaya ve çalışma hayatına başlayan birçok kişi, denizcilik alanında bilgi ve tecrübe kazanarak kendi firmalarını kurmuş ve halen mesleklerini icra etmektedirler. Bu kişiler, mesleklerini icra ederken, Koçtuğ ekolünde yetişmenin onur ve gururunu yaşamaktadırlar.

Kaptan Metin Leblebicioğlu'nun anılarında Koçtuğ Denizcilik Şirketi

Kaptan Metin Lelebicioğlu şöyle anlatmıştır; 1956'da asteğmen olarak mezun ve terhis oldum. Çok kısa bir zaman sonrasında 1957'de yeniden Bolu Gemisi'ne bu kez ikinci kaptan olarak katıldım.

Bolu Gemisi'nde Kontinant'ta çalışırken, Koçtuğ şirketinin adı duyulmaya başlandı. İnşa ettirdiği geminin adı Fethiye idi. Benim gemimle hemen aynı yaşta idi. Gemiyi zaman zaman görüyorduk. Akçay'dan Emden'e demir madeni yüklüyor ve dönüşte boş geliyordu. Bu sıralarda ikinci gemi de inşa ediliyormuş. Birtakım personel sorunları da varmış. Okuldan arkadaşım Kaptan Refik Akdoğan o sıralarda Mobil Oil'de çalışıyordu. Gemiye geldi ve beni Koçtuğ'a tavsiye ettiğini söyledi. Ben de bunun bir kısmet olacağını söyledim.

Gemimiz Camialtı Tersanesi'nde onarımda iken gemiye biri geldi. Benimle görüşmek istediğini belirterek, Koçtuğ'a katılmam için önerilerde bulunduğu gibi hemen şirkete katılmamı istedi. Ben de bunun mümkün olamayacağını, çıkacağım yaz aylarındaki ilk sefere eşimi götürmek üzere söz verdiğimi belirttim.

Koçtuğ temsilcisi, şirketlerine katılmam halinde eşimi yine yanıma alabileceğimi ve hem de

herhangi bir navluna gerek kalmadan seyahat edebileceğimizi hatırlattı. Fakat yine de bu teklifi kabul etmedim. Ancak seferden dönüşte Koçtuğ'a katılacağımı belirttim. Kontinant seferimizi tamamladık ve Mersin Limanı'na girdiğimiz geceyarısı saatlerinde kamarada yatarken telsiz memuru Mehmet, "Efendi kaptan seni Fethiye Gemisi'nden arıyorlar" dedi. Sabahın çok erken saatlerinde kalkıp gittim. İşin acı tarafı şudur: Aynı yaşta olmasına rağmen benim kumanda ettiğim Bolu Gemisi'nde radyo telefon cihazı yok. Fakat Fethiye gemisinde var!



Fethiye Gemisi'nin Kaptanı Nurettin Yılmaz'dı. Tanıştık ve "Sen bizim yazıhaneye uğramışsın ve söz vermişsin... Biz iki gün sonra Amerika'ya hareket ediyoruz. Sen Deniz Nakliyat'tan iki gün sonra ayrılıp bize katıl" dedi.

Ben de "Süvari Bey, daha doğru dürüst tanışmadık. Ben geminin seferi bağlama limanında bitmeden şirketimden ayrılmam" dedim. Nurettin Yılmaz Kaptan, beni bekleyeceğini söyledi. Derince'de limanda karaya çıktım. Eşimi eve bıraktım ve doğruca Koçtuğ'un yazıhanesine gittim. Sıtkı Koçman gelmemişti. Sadi Bey yok. Selahattin Göktuğ'un yazıhanede olduğunu söylediler ve kendisine kendimi tanıttım.

Bana mukavelemin hemen yapılmasını söyledi ve son uçakla İzmir'e gitmemi belirterek, Maden'den gelecek otomobille Göçek'e gideceğimi belirtti. Böylece ben sabaha karşı gemiye yetişecektim.



Kaptan
Metin Leblebicioğlu

Deniz Nakliyat T.A.Ş.'de İsmail Kaptan'ın karşısına çıktım ve istifa dilekçesini verdim. Hayretler içersinde ne yapmak istediğimi sordu. Bana bu şirkette genel müdür olacak bir etkinliğim ve mesleki becerim olduğunu hatırlatarak, yaptığımın yanlış olduğunu söyledi.

Yaptığımın çocukluk olduğunu belirtti. Fakat bir söz verdiğimi belirterek, ayrılmak kararımı tekrarladım. Zorla bir evrak hazırladı. Kendisine şu sözleri söyledim: "İsmail Kaptan, iki maden mühendisi bu ülkede ilk kez gemi inşa ettiriyorlar ve denizcilik şirketi kurmuşlar. Hiç bilmedikleri bir işe son derece riskli bir işe son derece ciddi bir şekilde para yatırmışlar. Böylesine ciddi müteşebbislere bizlerin yardımcı olmasının bir vatan borcu olduğunu,

meslek sorumluluğu anlamına geldiğini ve muhakkak yardımcı olmamız gerektiğini düşünüyorum. Onun içindir ben kendileriyle çalışacağım" dedim.

İsmail Kaptan kızdı ve dilekçemi istedi ve üzerine birşeyler yazıp, gitti. Okuduğumda şunları gördüm; *"İstifası kabul edilmemiştir. Hesabının kesilerek şirketten ayrılması."*

Koçtuğ'da doktor muayenesi isteniyor

Neyse, Koçtuğ'a katıldım. Personel işlerine bakan Hamit Bey, beni doktora göndermeye kalkıştı. Müthiş şaşırdım.

Sebebini sorduğumda, işe almaya karar verdikleri personeli doktor muayenesine gönderdikten sonra işe aldıklarını söyleyince, kendisine bu işe tersten başladıklarını hatırlattım: "Ben şirketimden istifa ettim. Şimdi senin göndereceğin doktor beni muayene edip, olumsuz rapor verirse ne olacak?"

Uçak biletimi aldılar. Deklare listemi hazırladılar. O zaman iç çamaşırımıza kadar gümrüğe deklare ederdik. Uçakla İzmir'e vardım ve madenden gelecek otomobili beklemeye başladım ki, gelen giden yok! Neredeyse vazgeçip geri dönmek üzereyken, geceyarısı otomobil yetişti. Daha 25 yaşındayım. Gökova'ya indik. Fethiye gemisi yüklenmiş fakat sahildeki bir ağaca kıçtan bağlamışlar. Başka bir liman olanağı yok. Birisi şantiyeden geldi ve bana diğerlerini sordu. Başka gelecek kişilerden haberim olmadığını söyleyince, beni sandalla gemiye götürdüler. Küpeştede duran adamı lostromo zannettim. Meğer kaptanmış. Ben ise kıpırdamadan durmasına kızıp, bavulumu niye almadığını söylemiştim.

Hiç bozmadan "Efendi kaptan kalkmak için seni bekliyoruz" dedi. Bir ara Sıtkı Koçman Bey'le karşılaştık. Bir süre sohbet ettik. Çok sıkıntılar görmüş.

Meğer üçüncü olan Selahattin Kaptan sınava girmek için ayrılacakmış. Adam arıyorlar, ameli birini bulmuşlar. Dördüncü kaptan yok. O yıllarda gemi çok sofistike. Beni olası bir telaşla beklemelerinin nedeni ortaya çıktı.

Kamaramda yattığım saatlerde, gemi karasularımızdan çıkarak yol alıyordu. Bir ara köprü üstüne çıktım. Kaptan benim hangi sınıftan olduğumu ve ne maaş verildiğini sordu. İkinci kaptan olarak değil, işletmede de çalıştırılacağım vaadi ile Koçtuğ'a katıldığımı söyledim. Bana mukavelemi uzattı. Bir de baktım ki bu sözleşme bir Amerika gidiş dönüş seferi için geçerli yazılmış.

Müthiş şaşırdım ve asabım bozuldu. Neyse Amerika seferini yaptıktan sonra 1958'den buyana kırkdört senedir Koçtuğ ile süre gelen bir meslek öyküm bir yaşam öyküsü olarak kalplere nakşolmuştur.

Koçtuğ adına iki gemi daha sipariş edildi ve Türkiye'de ilk defa özel sektör düzenli seferler yapmak üzere asırlık yabancı firmalarla boğuşmaya başladı. Bir senede de kendimizi kabul ettirdik. O zaman Sıtkı Koçman Bey'e Amerika hattı yerine kontinantta çalışmamızın daha doğru olacağını anlattım.

Nitekim ilk iki seferden sonra iki gemi inşaatı için de sipariş verildi. Ben üçüncü geminin inşaatı için Avrupa'ya gittim. Dördüncüye de gönderilmek istendiğimde, ben sırayla adam gönderilmesinin gelenek olduğunu hatırlattımsa da Sıtkı Koçman buna kendisinin karar vereceğini bildirmiş. Neticede Dusseldorf'a gittim ve orada Sıtkı Koçman Bey ile buluştuk.



"Dalaman"gemisi, Çavuşbaşı iskelesinde, ABD doğu sahillerinde Burnside limanı için dökme krom cevheri yüklerken.

Anwers'te altı yıl

Marmaris gemisini alıp geldim. O sırada hanımla oğlumu yanıma aldım. Cezayir açıklarında bir telsiz mesajı geldi. Bu mesajda şirketin işlerini yönetmek üzere, geminin bir sefer dönüşüne kadar Avrupa'da Anwers'te temsilci olarak kalmam isteniyordu. Anwers'te gemiden ayrıldım. Ailemle küçücük bir stüdyoya yerleştik ve orada üç ay yerine altı sene görev yaptım.

Sıtkı Koçman Bey Anwers'te kalmam için ısrar etmesine karşın, Türkiye'ye döndük. Kızım da Anwers'te doğmuş olmasına karşın Belçika vatandaşlığına yazdırmamıştım.

Yaşım otuzu geçmişti ve memleketime dönerek mesleğimde daha yükselme şansımı kaçırmamak istiyordum. O arada Amerika'ya iki gemi daha sipariş edildi. Bir taraftan da kafamda ciddi bir acentalık yapmak fikri beni zorlamaktaydı. O yıllarda American Export Lines acentasıyla tüm ilişkilerini kopartmış. Ahmet Sarıdere de temsilcisi olmuş ve acente arıyorlar.

Bize acenteliği teklif ettiler ve tüm Türkiye temsilciliğini vermeleri kaydıyla kabul edebileceğimizi bildirdim. Bize güvenerek bu temsilciliği verdiler. O kadar yetersiz bir kadro ile çalışıyorum ki, sabahın çok erken saatlerinde yola çıkıyordum ve personeli kendi arabamla evlerine bıraktığım akşam saatlerinde tamamıyla yorgun bir halde eve dönebiliyordum.

Gemiyi İstanbul'dan kaldırdıktan sonra Vural Onur dahil olmak üzere uçakla İzmir'e giderdik ve acente hizmetlerini aksatmadan başarırdık. 1968'ten itibaren 17 yıl çalıştık. Fakat bu şirket mali bir krize girince, bu kez Prudential Lines ile işbirliğimiz oldu. Fakat bu şirket de çok kötü bir durumdaydı. İşbirliğimiz kısa sürdü.



M/V Köyceğiz
1970 AG Weser
Bremen inşa.
9,669 grt., 15,425 dwt.

Zim Lines ve Kaptan Metin Denizcilik

Bu iki şirketin bıraktığı boşluğu Zim Isreal Lines doldurdu. O sırada Zim'in Türkiye temsilcisi Beni Çikurel/Benmar şirketi olarak yakın dostluğumuzdan dolayı, Zim gemilerinin İstanbul'a da uğrak yapacağını belirtti ve onlarla da 1984'ten itibaren çalışmaya başladık.

1995 sonundan başlayarak ayrı bir şirket kurmanın kaçınılmazlığını ileten Beni Çikurel, birlikte çalışmayı da önerdi. Böylece Kaptan Metin adını verdiğimiz şirketimi kurdum. Fakat birkaç sene sonra Zim Lines Türkiye'de kendi şirketini kurduğundan çok daha değişik bir gelişmeye tanık oldum.

Koçtuğ ile olan gönül ve inanç bağımı asla aksatmadan yürütmeye de devam ettimse de son derece yürekler acısı bir olayla karşılaştık. Ali Koçman Bey'in rahatsızlığı ilerledi ve vefat etti.

Sıtkı Koçman Bey, Ali Koçman'ın vefatı üzerine beni davet etti ve "Bu şirketin kurucusu kendileri olmasına karşın, yaşatan kişinin benim olduğumu" belirterek beni bir kez daha onurlandırdı ve bu şirketi başka bir yöneticiye teslim edemeyeceğini belirtti. Zaten gemiler son derece yaşlanmıştı ve kendileri de çok ileri yaşlara gelmişlerdi.

Gemilerin çok yaşlı olması, masrafların artışı ve navlunların da düşüş göstermesi karşısında, ne yapılırsa yapılsın iki sene sonunda personel maaşını bile çıkartamayacak bir duruma geldiğini gördüm. Son iki gemiyi de sattık. Yeni gemi inşa ettirmek için başlattığımız tüm teşebbüsler ise 2581 sayılı mükemmel bir yasanın istismar edilmesi yüzünden bize 12,000 dwt'un altında istediğimiz özellikte bir gemiyi yurtdışında inşa ettirme şansını da vermedi.

Sıtkı Koçman Bey'in beni tüm cesaretlendirici sözlerine rağmen, mâli destek tesis etmeye hazır olduğunu belirtmesine karşın, ömrü bunca onur dolu bir meslek yaşamıyla geçmiş o muhterem insanı, bir maceraya götürmek gibi bir anlayış içersinde olamayacağımı ifade ederek, özür diledim.

Kaptan Abdürrahim Akarsu'nun Anlattığı Sıktı Koçman

Kaptan Abdürrahim Akarsu arkadaşı Kaptan Altay Altuğ'un İstanbul Kartal'daki evinde misafirdi.

Sohbetimiz sırasında Sıtkı Koçman ve Koçtuğ ile olan anılarını anlatmasını rica ettim.

Bana, kaldığı Urla'daki evinde çok fotoğraf olduğunu söylemişti. Onunla Urla'da görüşmek üzere birbirimize söz vermiştik. Olamadı. Zira vefat haberi geldi. Allahtan rahmet dileyerek, bizlere emanet ettiği anılarının bir kısmını bu sayfalara alıyorum;



Kaptan Abdürrahim Akarsu.

Kaptan Abdürrahim Akarsu şöyle anlatmıştır; 1927 senesinde ilk okul öğreniminden sonra ortaokulu Gazi Osman Paşa Okulu'nda tamamladım. Yüksek Deniz Ticaret Mektebi'ne katıldım ve 1950 yılında mezun oldum.

İlk meslek hayatım Devlet Denizyolları vapurları oldu. Kaptan Şefik Gogen'in süvarisi olduğu Ankara gemisinde görev alarak adeta yeniden öğrenim gördüm. Sonra Samsun Vapuruna üçüncü kaptan olarak tayin oldum.

Sıtkı Koçman, eniştem Emin Haraççı'nın Zonguldak Madem Mektebinden sınıf arkadaşıydı. Sıtkı Bey daha sonra Stanley Peterson isimli bir İngiliz'in Göçek'teki krom madeninde çalışmaya başladı. Oradaki çalışmaları sırasında yüklemeye gelen gemileri görerek gemi sahibi olmaya karar vermiş. Ben okuldayken kendisini görürdüm ve "Ağabey" diye hitap ederdim. 1940'lı yıllarda Sıtkı Bey bu fikirlerile kendi şirketini kurmaya yöneldi.

Samsun vapurunda üçüncü kaptan iken Sıtkı Bey Krupp Kamyonlarının temsilcisi olarak Krupp'ta çok ün yapmıştı. Bremerhaven'de AG Waser Tersanesi vardı. Yaptığı anlaşmayla 1957 yılında bu tersanede *"Fethiye"* şilebi inşa edilmeye başlandı. Ben de üçüncü kaptan olarak Samsun vapurunda bulunuyordum. Sıtkı Bey, Şefik Kaptan yönetimindeki Ankara Vapuru'yla Almanya'ya gelmiş. İşini tamamladıktan sonra Marsilya'da Samsun vapuruna bindi ve yolda bana bir konuyu açtı. Bana kuracağı şirkette görev almak isteyip istemediğimi sordu. Ben de takdirine bıraktım.

Böylece D.B. Deniz Nakliyat'tan istifa ettim ve beni Bremerhaven'deki AG Waser Tersanesi'ne görevli olarak gönderdi. Hayatımda ilk defa bir yurtdışı seyahatine çıkmış oldum ve karada görev aldım. Orada dörtbuçuk ay kaldım ve ardından Fethiye'de birinci zabit olarak göreve başladım.

Fethiye'den sonra Muğla ve Bodrum ve Marmaris gemileri inşa edilerek filoya katıldı. Kaptan Metin Leblebicioğlu da D.B. Deniz Nakliyat'tan ayrılmış bize katılmıştı. Sıtkı Bey tarafından üçüncü gemi olan Bodrum'a birinci zabit olarak gönderildi.

Kaptan Şefik Gogen de şirkete katılmıştı ve Anvers'te şirketin temsilcisi olarak göreve başladı. Zamanı geldiğinde uzakyol kaptanlığı hakkımı kazandım. Bunun üzerine Sıtkı Koçman beni Fethiye gemisine süvari atadı. O sırada 15,000 dwt'luk Dalaman ve Köyceğiz gemileri de filoya katılmışlardı. Bu gemiler ağır yük kaldırma donanımlarına sahiptiler ve o devrin en mükemmel özellikli gemileri sayılmaktaydılar.

Almanya'da Fethiye'nin inşaatı sırasında müstakbel eşim Karin'le tanıştım. Babası genel kumanya işleri yapıyordu; İkisi kız ve üçü erkek olan beş kardeşten oluşan bu ailede Karin ortadaki kardeşti. Arkadaşlığımız devam ettiği sürece bana yakınlık gösterdiler.

Sıtkı Koçman Krupp'a yaptığı bir gezi sırasında Krupp'un müdürlerinden biriyle aileyi tanımak için gelmiş görüşmüş. Sonunda söz kesildi. Fakat babası kızının muhakkak bir meslek sahibi olması şartını koşmuştu; Karin liseyi bitirdi ve bu sözü unutmadım ve o da yabancı dil kursları veren bir enstitüye devam ederek tercümanlık sertifikası aldı.

1957 yılında Almanya'da nişanlandık ve 1960'da evlendik. Düğünümüz Bremerhaven'de oldu. Bilahare Hamburg'daki Türk Konsolosluğu'na gittik ve eşim Türk tabiyetine geçti.

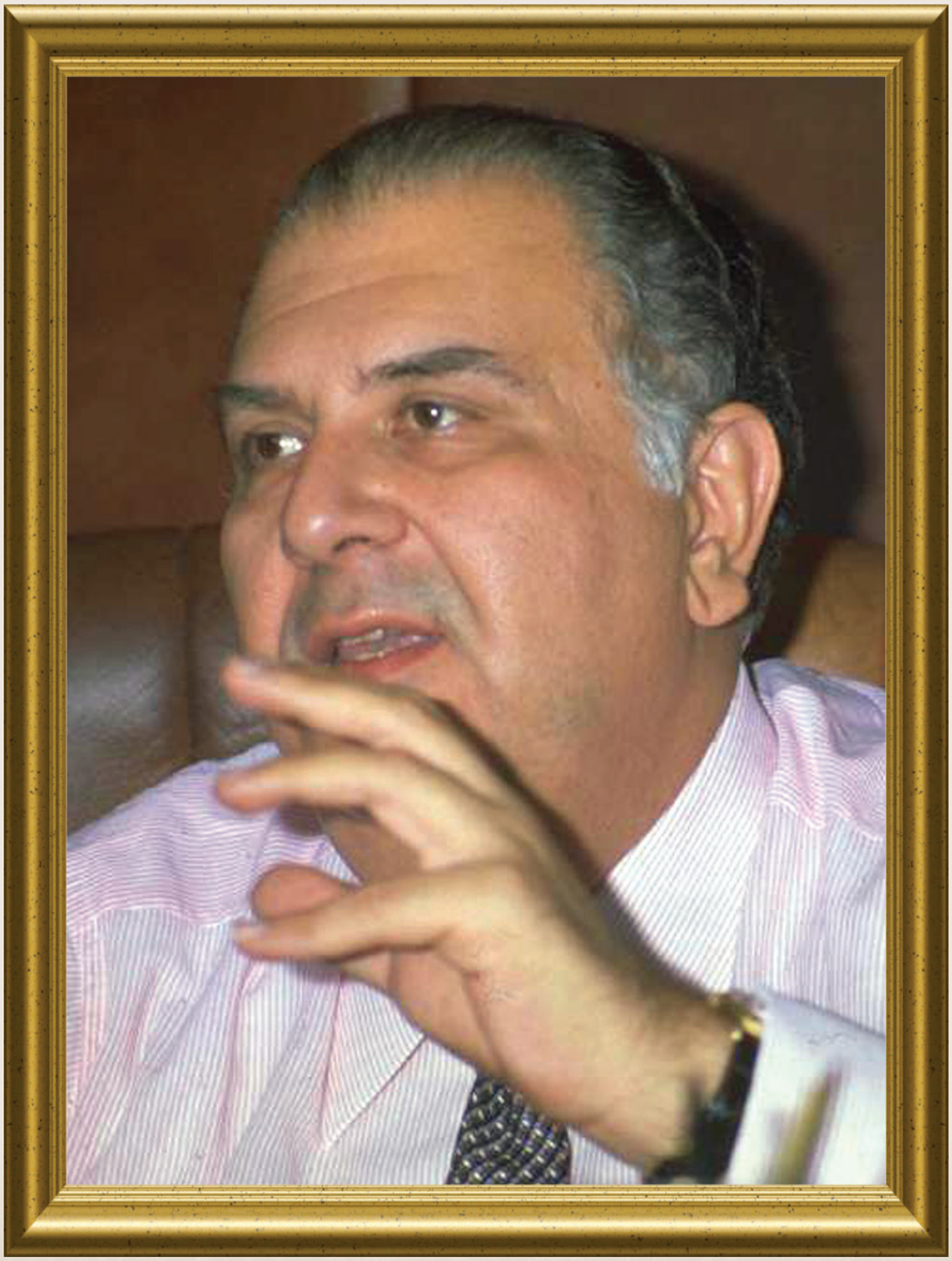
Evlendiğimizde Muğla vapurunda kıdemli ikinci kaptandım. Sıtkı Koçman grubunda eşim de 15 sene çalıştıktan sonra, iş hayatından kendini emekli etti. Buarada Çeşme'de küçükev dediğimiz bir ev inşa ettirdik. Gayet mesuttuk. Eşim artık denizlerdeki defteri kapatmamızı söyledi. Sıtkı Bey *"Bu adam karada sıkılır"* diye haber göndermiş.

Şefik Kaptan vefat etmişti. Ben de yeniden Sıtkı Koçman'ın şirketine geri döndüm.

Sıtkı Koçman çok çalışkan, azimli, uzağı gören yardımcı sever koruyucu karaktere sahip ve çok ciddi çalışan ve çalıştırdığı elemanlara çok yardımcı davranan, onların yaşam seviyelerini yüksek tutan biri şahsiyetti. Aynı zamanda sanayiciydi. Oğlu Ali Koçman da çok değerli bir evlattı.

Koçtuğ, çok büyük özellikleri olan bir armatörlük şirketiydi. Bu gemiler tarifeli olarak kontinant - Türkiye limanları bağlantılı olarak sefer yaparlardı. Sıtkı Bey Outsider olarak gemileri çalıştırdı ve büyük ün yaptık. Muğla, Fethiye Marmaris ve Dalaman'ın seferlerinden çok memnun kalırlardı. Sıtkı Koçman'ın rahatsızlıkları artınca, şirketi Ali Koçman'a devretti. Ali Koçman'ın vefatıyla da sona gelindi."

ALİ KOÇMAN



Ali Koçman Bey'in aslında "Koçtuğ Denizcilik Şirketi"nden değil, deniz ticaretine yapılan yatırımlardan şikayeti vardı.

Muhtelif basın haberlerinde yeraldığı üzere benim de Koçtuğ'da Kaptan Metin Leblebioğlu'yla yaptığım sohbetlerden ikisini özetle kaydetmek isterim;

Koçtuğ Denizcilik Bankalar Caddesi'nde Bozkurt Han'daydı.

Ali Koçman Bey, geldiğim haber verilmiş olmalı ki, Karin Hanım vasıtasıyla beni ofisine davet etmişti. Fırsat bilerek bir ara deniz ticareti konusundaki görüşlerini istirham etmiştim. *"Babamın hayatında yaptığı bunca başarılı yatırımlar içersinde bir tanesi vardır ki, sadece israf olmuştur. O da Koçtuğ'dur. Oraya yatırdıklarını kozmetik sanayine yatırsaydı, hem yüksek gelir elde ederdik ve hem de böyle huzursuzluklar yaşamazdık!"* demişti.

Hayal kırıklığı içinde birsüre sonra yanından ayrılmışımdır!

Birbaşka seferde de o yıllarda Başbakan olan E.Oramiral Bülent Ulusu'yla özel görüşmek istemiş ve bana Kaptan Metin Leblebicioğlu vasıtasıyla haber gönderilmişti.

Son derece alçak gönüllü bir şahsiyet olan Bülent Ulusu çok şaşırtıcı bir cevap vermiş; *"Cumartesi günü İstanbul'da olacağım, Kendisini ziyarete geliriz"* demişti.

Engin bir nezaket dünyasının insanı olan Ali Koçman'ın Bozkurt Han'da kapıda Bülent Ulusu'yu beklediğini, devamlı olarak özür dilediğini hatırlıyorum.

Ali Koçman son derece zengin kültür dünyasına sahip, saygın ve nüktedan bir şahsiyetti.

Onun kişiliği ve denizi sevmeyişi vefatından sonra birkaç makalede çok sevecen ifadelerle kalemle alınmıştır. Bunlardan biri Meral Tamer'in Milliyet'teki "Hey gidi Ali Koçman!" başlıklı makalesidir.[16] Müsaadesiyle aynen nakletmek suretiyle, bu belge esere kazandırmak isterim;

Hey gidi Ali Koçman!

Demokrat, hoşgörülü, sanatsever, entellektüel, esprili, hoş sohbet, çuvaldızı kendine batırabilen...

Onunla son kez geçen yıl tam bu günlerde Baltimore'da, Johns Hopkins Hastanesi'ndeki odasında uzun uzun sohbet etmiştik. Son yıllarda Kurban Bayramı tatiline denk getirerek Johns Hopkins'te 10 - 15 gün kadar kalıyordu. Orada iki göz ameliyatı geçirmiş, 40 - 45 gün kaldığı da olmuştu.

Ben ise aynı günlerde katarakt ameliyatı olmuştum ve doktor kontrolleri için otelde kalıyordum. Gözleri hiç görmüyordu. *"6 - 7 yıl önce bana 3 yıl sonra senin gözlerin hiç görmeyecek deseler, hayatımın sona ereceğini, o şekilde yaşayamayacağımı düşünürdüm. Ama yaşıyor insan. O duruma da alışıyor ve kendine küçük mutluluklar buluyor"* demişti.

Koçman'ın Tüsiad Başkanlığı döneminde çok sık birlikte olmuş ve onun engin kapasitesini ve yeteneklerini bilen biri olarak bu sözleri duymak çok hüzün vericiydi.

Haşim Mardin
Kaynak: Yusuf Mardin arşivi.

16) Meral Tamer, 4 Nisan 1999, Milliyet.



Koçtuğ Line filosundaki M/V Dalaman Vercheres civarında St.Lavrences Nehri'nden aşağı seyrederken- Tarih- 12 Mart 1984.
M/V Dalaman- 1970 AG Weser Bremen inşa. 9,669 grt., 15,408 dwt.

Onu 80'li yılların başlarında, TÜSİAD Başkanıyken tanımıştık. O günlerde onun gözleri sapasağlam, benimki ise bugünkü kadar olmasa da yine sorunluydu. Geçen yıl hastanede bana *"Sen kuş gibi hep önüne baka baka yürürdün de, ben de bu kız neden böyle yapıyor diye şaşardım"* demişti. Onun gözleri şeker hastalığının komplikasyonu olarak çok kısa sürede kötüleşiverdi. Tıpkı böbreklerinin iflas ettiği gibi...

Kitabının adı - 249 24 58

Yine hastanedeki sohbetimizde yazmakta olduğunu ifade ettiği kitabıyla meşguldu. Galiba teybe okuyordu. Hatta kitabının adını bile koymuştu: 249 24 58. Bu rakamlar onun Karaköy, Bankalar Caddesi'ndeki bürosunun, ben kendisini tanıdığımdan beri değişmeyen telefon numarasıydı. Ali Bey'in sekreteri vardı, ama sekreter kullanmazdı. Bizler onu hep odasındaki direkt telefondan arardık.

Hastanedeki son sohbetimizde "O telefondan kimler geldi, kimler geçti, neler anlatıldı, neler paylaşıldı... O telefonda dudak uçuklatacak ne sırlar saklı! Hepsini günü geldiğinde yayınlayacağım..." demişti.

Ali Koçman, son görüşmemizden bir yıl kadar önce kendisini bürosunda ziyaret ettiğimde de yine yazacağı kitabı uzun uzun anlatmıştı. Birkaç gündür yakınlarına soruyorum, pek kimsenin haberi yok. *"Annesine - Babasına sor"* dediler. Herhalde önceki günkü cenaze töreni, bunun sorulacağı uygun yer değildi. Umarım Koçman'ın 249 24 58 adlı kitabı, teybe okunduğu kadarıyla da olsa çok zaman geçmeden gün ışığına çıkartılır.



(Sağdan) Tüsiad Başkanı Ali Koçman, Sakıp Sabancı, Rahmi Koç, Asım Kocabıyık.

12 Eylül'ün başkanı

12 Eylül'ün gölgesindeki Türkiye'de Tüsiad Başkanı sıfatıyla ortaya çıkıp konuşmak, her babayiğidin harcı değildi. Zaten Ali Koçman da bu ortamda belki bu nedenle büyük patronlar tarafından Tüsiad'ın başına getirilmişti.

Tüsiad, o dönemde kapatılmamış az sayıdaki dernekten biri olarak pek çok kesimin şimşeklerini üzerine çekiyordu. Ali Koçman ise son derecede demokrat, hoşgörülü, açık sözlü kişiliğiyle hepimizi çok güzel idare ederdi. Örneğin Cumhuriyet gazetesi olarak bizlerle takışmak yerine, tam tersine o dönemin yelpazesi geniş Cumhuriyet'in patronların dünyasında da dikkate ve ciddiye alınmasına katkıda bulunmuştu.

Ali Koçman'ın çok saygı duyduğum bir özelliği de, oturduğu koltuğu hiçbir zaman aile şirketleri için kullanmamasıydı. İkisini birbirinden ayırmaya büyük özen gösterirdi. Biz armatörlük dışında ailenin ortaklığı olduğu başka işlerini bilmezdik bile.

Bir fotoğrafımız bile yok

Ali Koçman'la anılarımız çok. Sohbetlerimiz çok. Ali Koçman, İbrahim Betil, Osman Ulagay, Gülçin Telci, Canan Barlas, Neşe Düzel ve Özcan Ercan'dan oluşan bir grubumuz vardı bir zamanlar. Biraraya gelip biryerlere giderdik... Ama ikimizin beraber çekilmiş tek bir fotoğrafı bile yok. Değil beraber çekilmiş, onun başkalarıyla çekilmiş özel bir fotoğrafını bile bulamadım.

Bugün Ali Koçman'ın özel bir fotoğrafını yayınlayabilmek için dün gece saatlerce eşelendim. Fotoğraflar ve anılar içinde kayboldum. Nuh Kuşçulu'yla resmim var, Nurullah Gezgin'le Halit Narin'le Ersin Faralyalı'yla, Talat Orhon'la var... Hatta eski Sovyet lideri Mihail Gorbaçov ve Moskova Belediye Başkanı Yuri Lujkov'la bile var, ama belki de hepsinden daha sık görüştüğüm Ali Koçman'la yok...

Herhalde Ali Koçman, anıları fotoğraflamaktan hoşlanmıyordu. Ama onunla fotoğraf çektirmeyi akıl edemediğim için ben de suçluyum. Bu yazıyı okuyan gençlere tavsiyem, yaşadıklarını fotoğrafla ölümsüzleştirmeleri. Yaşarken sıradan zannedilen bir olayın, yıllar sonra ne denli özel olduğunu kavradıklarında pişmanlık duymamaları için...

Denizi Sevmeyen Armatör

Ali Koçman'ın vefatından sonra 31 Mart 1999 günkü Hürriyet "Gündem" sütununda görülen başlık *"Denizi Sevmeyen Armatör"* dü.[17]

Yazar; "Kalbine yenik düşen 56 yaşındaki Ali Koçman, Türk denizcilik sektörünün duayenlerinden biriydi. Çocukluğu ve gençliği yalıda geçen Koçman denizle bu kadar iç içe olunca, sonunda bıkmış. Denizden hiç hoşlanmadığını söyleyen Ali Koçman'ın bir sandalı bile yoktu." diyordu.

Tedavi olmak için önceki akşam ABD'ye giderken uçakta geçirdiği kalp krizi sonucu hayatını kaybeden Ali Koçman, Türk denizcilik sektörünün duayenlerinden biriydi. Koçman, Türkiye'nin en büyük denizcilik şirketinin başkanı olmasına rağmen denizi sevmeyen ve şileplerinin dışında bir sandalı bile olmayan bir kişiydi.

Ali Koçman, 12 Şubat 1984 tarihli Hürriyet gazetesinde yayınlanan bir röportajında, denizden ne denli nefret ettiğini şöyle anlatmıştı: *"Çocukluk ve gençlik yıllarım hep denizde geçti. Yeniköy›de bir yalımız vardı. Yazları ailece Yeniköy'e giderdik. Babamın gemileriyle ilgili olarak yanında dolaşırken hayli bilgi sahibi oldum. O kadar ki, evde her sohbet denizle başlar denizle biterdi. İşte bütün bunlardan dolayı denizi sevmiyorum. Ağustos ayında bile denize girmem."*

Sandalı Bile Yok

Dünyanın her yanında armalarını taşıyan gemileri olduğunu söyleyen Koçman, *"Ama benim ne bir yatım, ne bir kotram daha ilerisini söyleyeyim bir sandalım bile yok"* diye denizden hoşlanmadığını yinelemişti.

...Açıksözlülüğü ile tanınan Ali Koçman, kendisine yöneltilen her soruya son derece net cevaplar verirdi. Kendisiyle yapılan röportajların birinde dedikodu konusundaki görüşlerini şöyle dile getirmişti: *"Dedikoduyu severim tabii, ama kim sevmez. Ama önce dedikodunun tarifinde anlaşalım. İnsanların özel hayatına girmeden, biraz yapay, ama oldukça neşeli ve güldürücü, sonuç olarak zararsız bir konuyma tarzı. Hatta hakkında dedikodu yapılan kişinin kulağına gittiği zaman bile kırıcı olmamalı."*

17) Kaynak- Gündem- 31 Mart 1999 Hürriyet.

9 yaşında zafiyet geçirdi ama...

Ali Koçman'ı 56 yaşında hayattan koparan sağlık probleminin belki de bir nedeni kilolarıydı. Zaman zaman 130 kilonun üzerine çıkan Koçman, 9 yaşında geçirdiği zafiyet hastalığı sonrasında uygulanan beslenme programı nedeniyle kilo aldığını ve bir daha da veremediğini söylüyordu. Özellikle ev yemeklerini sevdiğini belirten Koçman, Uzakdoğu mutfağının kendisini korkuttuğunu sık sık tekrarlardı. Koçman bunun sebebini de, *"Onlara alışamadım. İnsan ne yediğini bilmiyor"*diyerek açıklardı.

Seyahati seviyordu

Ali Koçman 1986 yılında Hindistan gezisine çıkmıştı. Büyük bir filin üzerine oturarak gönlünce tur attı. Aslında epey komik görünüyordu, ama oturduğu yerin rahat olduğunu görünce, aşağıda kendisini seyreden arkadaşlarına, "Şimdi size buradan hitap edeceğim. Beni işitiyor musunuz?" diye bağırdı.



M/V Marmaris 1-1961 AG Weser Bremen inşa. 4,164 grt., 6,270 dwt.

Özel koltuğunu 3 kere kırdı

Kendisiyle barışık bir insan olan Ali Koçman, zaman zaman aşırı kilolarıyla ilgili espriler de yapmadan duramazdı.Koçman, bir söyleşisinde, bugüne kadar çalışma masasında kullandığı koltukların hepsini kırdığını ve bunun üzerine dışarıdan özel koltuk getirttiğini anlatarak, "Koltuğumun iskeleti çelikten, tekerlekli, döner, arkaya yaslanır ve deri kaplı. 7 yıldır bunu kullanıyorum. Ama ya çok yaslanıyorum ya çok ağır geliyorum. Özel yapılmış bu koltuğumu da 3 defa kırdım. Burada tamir ettiriyorum, yine kullanıyorum" diyordu.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı Fuat Miras hissiyatını şöyle açıklamıştı; *"Kendisini iyi yetiştirmiş, denizcilik camiasına önemli hizmetleri olmuş bir arkadaşımızdı. Armatörlerin birleşmesinde de kendisinin önemli rolü oldu. Kendisinin TÜSİAD'ın ilk başkanı olarak da iş dünyasında önemli hizmetleri oldu. Hem denizcilik camiasından, hem de iş dünyasından arkadaşımız olan Koçman'ı kaybetmek bizi üzüntüye boğdu. Kendisine rahmet, ailesine de başsağlığı diliyorum."*

SELAHATTİN GÖKTUĞ

Selahattin Göktuğ ilk adı "Zonguldak Maadin ve Sanayi Mühendisi Mekteb-i Âlisi" olan Zonguldak Maden Mühendisi Yüksek Okulu'nda 1924-1931 döneminde okuyan toplam 70 genç maden mühendisinden biri olarak tanınacaktır.



Selahattin Göktuğ
Kaynak: Pekin Baran arşivi.

İzmir İktisat Kongresi'nde alınan bu karardan bir yıl sonra 20 Ekim 1924 (20 Teşrin-i Evvel 1340) tarihinde İktisat Vekaletine bağlı, *Zonguldak Maadin ve Sanayi Mühendisi Mekteb-i Âlisi (Zonguldak Maden Mühendisi Yüksek Okulu)* açılarak öğretime başlamıştır.

Cumhuriyet döneminin başında kurulan, kendine özgü bir eğitim yapısı oluşturan Maden Mühendisi Yüksek Mektebi, 1924 yılından 1931 yılına kadar Batı ülkeleri düzeyinde 70 maden mühendisi yetiştirmiş ve yüksek öğrenim yasasındaki değişiklikler doğrultusunda o sene sonuna varmadan kapatılmıştır.

Bu okulun ilk öğrencilerden biri olan Selahattin Göktuğ 1928 yılında mezun oldu. Aynı okuldan arkadaşı olan Sıtkı Koçman da 1931 yılında mezun oldu. Her ikisi de mezun olduktan sonra devlet tarafından bilgi ve görgülerini artırmak amacıyla Belçika'ya gönderildiler ve orada özellikle kömür ocaklarında staj gördüler. Yurda döndükten sonra çalışma hayatına başladılar. Selahattin Göktuğ devlette, Sıtkı Koçman ise Muğla yöresinde krom cevheri işletmesi sahibi bulunan İngiliz Stanley Paterson firmasında çalışmaya başladı.

Paterson firması, Göçek' deki krom madenlerini işletiyordu. Sıtkı Koçman, Stanley Paterson firmasının Göçek İşletmeleri'nde müdürlük ve mühendislik görevlerini yürüttü. Firma, çıkartılan krom madenini sahile taşıyor ve gemilere yükleyerek ihraç ediyordu. Stanley Paterson'un Göçek'deki krom maden işletmesi, hükümetin yabancıların elinde bulunan madenleri devletleştirmesi nedeniyle Stanley Paterson'un işletmesi de kapandı. Madenin kapanması nedeniyle Sıtkı Koçman İstanbul'a döndü.

Bu öykünün tamamını Sıtkı Koçman kısmında okumak mümkündür.

Sıtkı Koçman, ticari yetenekleri yüksek, insan ilişkileri fevkalade iyi, Selahattin Göktuğ, mesleki bilgisi çok iyi ve çalışkan birer maden mühendisi idiler. Göçek işletmesinin kapanması üzerine İstanbul'a gelen Sıtkı Koçman 1940'ta iki şirket kurarak ticarî hayata atıldı. II. Dünya Harbi yıllarında bu iki arkadaş bir araya geldiler. Savaş sonu ABD ve Avrupa, savaş yıllarında tükettikleri krom cevheri stoklarını yenilemek üzere, Türkiye'den devamlı cevher talebinde bulunuyordu.

Türk denizcilik dünyasının duayenlerinden ve Koçtuğ'un hemen ilk kuruluş yıllarından itibaren genel müdürü sorumluluğuyla yönlendirici olmuş Kaptan Metin Leblebicioğlu,

(Konuşma tarihi 4 Ocak 2016) şöyle anlatmıştır; "Sıktı Koçman ve Selahattin Göktuğ Zonguldak Maden Mektebi'nden arkadaşlar. Birsüre sonra yolları ayrılıyor. Sıktı Koçman hem mühendis ve hem de tüccar yanı çok ağır basan bir kişiliğe sahip. Selahattin Göktuğ ise teknokrat ve hatta tamamiyle bürokrat bir kişiliği olan bir şahsiyet.

Sıtkı Koçman ticaret yaparak para kazanmaya başlasa da, sermayesi olmadığından fark ettiği ticaret alanlarında yatırımlar yapamıyor. Selahattin Göktuğ'a gelince son derece tutumlu ve kazancı ne ise, birkısmını tasarruf ediyor.

II. Dünya Harbi sona erdikten sonra, Sıtkı Koçman krom madenine olan büyük talebi fark ediyorsa da, sermayesi olmadığından bir atılım yapamıyor. Muğla - Fethiye'deki krom madenlerinin kapalı olduğunun da farkında.

Nasıl oluyorsa, iki arkadaş birgün bir araya geliyorlar. Sıtkı Koçman piyasada yapılacak çok büyük işler olduğunu, bunlardan birinin krom madeni işletmeciliği ve ihracatı olduğunu anlatıyor ve *'Param olsa, hem çok iş yaparız ve hem de çok kazanırız. Ama benim böyle bir sermayem yok.'* deyince Selahattin Göktuğ birikmiş bir parası olduğunu, *'Bunun beklentileri karşılamasa da bir hareket imkanı sağlayacağını'* belirterek arkadaşıyla ortak harekete hazır olduğunu ifade ediyor. O noktada bir kağıda adi bir sened hazırlıyorlar. Selahattin Göktuğ - Sıtkı Koçman ortaklığı sadece karşılıklı güvene dayalı bir kağıt üzerine yazılmış bir senedle kurulmuş oluyor.

Muğla bölgesinde çalıştığı yıllarda, o bölgelerin krom cevheri yatakları hakkında önemli bilgi ve deneyim sahibi olan Sıtkı Koçman, arkadaşı Selahattin Göktuğ'un hem parasal hem de mühendislik birikimini de birleştirerek, adi bir ortaklık senedi imzalayarak çalışmaya başlamalarına dair hikayenin aslı budur!

1948'de çalışmayan krom madenlerinin, hükümetin kararıyla işletmeye açılması üzerine Fethiye Karakaklık krom madeninin işletmesini alıyorlar.

Bu müthiş bir mücadele ve başarı öyküsüdür; Nitekim bölgeden çıkardıkları cevherleri, deve sırtında deniz kıyısına indirerek önce mavnalara, daha sonra mavnalarla gemi bordasına taşıyarak gemilere yüklemek suretiyle ihracat yapıyorlar. Bu sistemle hem üretici, hem de ihracatçı olarak ABD ve Avrupa piyasalarına maden ihraç ediyorlar.

Amerika o yıllarda çok yoğun şekilde krom ithal ettiğinden, Fethiye'ye gelen gemileri izler, ve *'Bu gemiler ne kazanıyorlar.'* diye merak ederlermiş. Birgün gemilerin navlunlarının kendilerinin FOB sattıkları kromun çok üstünde olduğunu fark ediyorlar ve *'Bizim neden gemimiz yok? Neden biz kendi gemilerimizle bu taşımaları yapmıyoruz?'* diye sormaya başlıyorlar.

Birbaşka öykü de, Selahattin Göktuğ'la ilgilidir; Selahattin Göktuğ Zonguldak'ta yaşadığı yıllarda limana kömür yüklemek üzere gelen gemilerden çok etkilenir ve gemilerin özelliklerini keşfetmeye çalışırmış. Hatta gemi sahibi olmak istermiş.

Böylesine bir merak ile arkadaşına *'Biz de gemi yaptıralım.'* demeye başlamış.

Sıtkı Koçman'ın Maruf isimli, bahriyede yedek subaylık yapmış bir kardeşi vardı. Ona görev veriyorlar ve o sırada ihraç ettikleri kromun ikinci büyük müşterisi olan Krupp yetkililerinden biriyle bu konuda görüşürken, hayallerini gerçekleştirecek bir teklifle karşılaşıyorlar.

O yıllarda Alman Hermes Kredisi, gemi inşaatına çok ciddi destek sağlamaktaydı. Krupp

yetkilileriyle toplantılar yapılıyor ve Krupp'un çok ileri kalitede gemiler inşa ettirmekte olduğu, bu gemilerin eşlerinin kendileri için de inşa edilebileceği ifade ediliyor. Koçtuğ'un hareket noktası bundan sonra böyle gelişmiştir.

1949'da Alman Krupp firmasıyla anlaşma yaptılar. Bu anlaşma üzerine Alman Krupp firması İran'dan almakta olduğu krom madenlerini iptal ederek tamamını Türkiye'den almaya başladı. İnşa edilen ilk gemi *'Fethiye'*dir. Ardından *'Muğla'* inşa edildi.

Pırıl pırıl olan bu gemilerle krom ve başka madenler taşıyorlarken, özellikle Amerika'dan Türkiye'ye muazzam ithalat yükü vardı. Açıkcası bu gemileri mevcut yük durumuyla perişan etmekteydiler. O *yıllarda 'Bodrum'* gemisi de inşa edilmişti.

Buarada eskiden armatör olan Benjamen ismli bir brokerin kendilerini hayli perişan ettiklerini de fark ettim.

Benim tanışmam ve Koçtuğ serüvenim bu safhalarda başlamıştır. Kendilerine yepyeni bu gemileri böylesine hırpalamak yerine ABD'den muntazam hat tesisi suretiyle çalıştırmayı önerdim. İlk seferimizde filika güvertesine kadar yükleme zorunda kalmıştık.

Çok daha yüksek kazançlar elde etmeye başladılar.

27 Mayıs İhtilali o iki yaratıcı ve çalışkan müteşebbisin de yaşamını mahvetmiştir. Sıtkı Koçman özellikle mahkemelerde çok boğuşmak zorunda kaldı.

Selalattin Göktuğ, birsüre sonra damadı Faruk Ebubekir'le birlikte Koçtuğ grubundan ayrıldı. Sanırım damadının önerisi doğrultusunda bir armatörlük firması kurdular ve satın aldıkları gemiyi çalıştırmakta çok ağır sıkıntılarla karıaştılar.

O yıllarda patlak veren ekonomik kriz, gemi navlunlarını çok düşürmüştü. Faruk Ebubekir gemisini bir ara Time charter kiraya verdiyse de, kiracı tarafından maalesef dolandırıldı. Gemi birsüre sonra elden çıkartılmıştır.

Selahattin Göktuğ'un birsüre sonra vefat ettiğini duymuşuzdur."

Selahattin Göktuğ vefat ediyor


ACI KAYBIMIZ

Kurtuluş Savaşı Kahramanlarından Tuğgeneral merhum Halit Göktuğ ve merhume Naciye Göktuğ'un sevgili oğulları, Muzaffer Türker'in ağabeyi, merhum Haydar Oyal ve merhume Nazife Oyal'ın damatları, Prof. Dr. Nihat Dorken'in bacanağı, Azade Dorken ve Sayra Armay'ın enişteleri, Tanla, Ayşe Özkar ve Semra Türker'in dayıları, Serap ve Merve Ebubekir'in çok sevgili dedeleri, Faruk Ebubekir'in kayınpederi, Rüveyde Ebubekir'in kıymetli babası, Azize Göktuğ'un değerli ve sevgili eşi, Maden Yüksek Mühendisi, Armatör

SELAHATTİN GÖKTUĞ

14 Temmuz 1984 tarihinde vefat etmiştir. Cenazesi 17 Temmuz 1984 Salı günü öğle namazından sonra Şişli Camii'nden kaldırılarak Zincirlikuyu Asrî Mezarlığına defnedilecektir. Merhuma Tanrı'dan rahmet dileriz.

AİLESİ

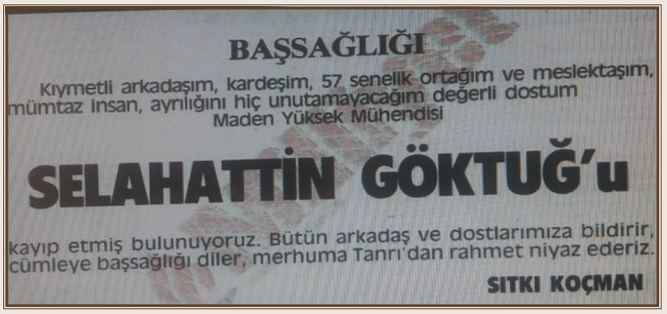
Çelenk göndermek isteyenlerin Türk Eğitim Vakfı'na teberruları rica olunur.

Sıtkı Koçman'ın 57 yıllık ortağı ve arkadaşı olan Maden Y.Müh. Selahattin Göktuğ Kurtuluş Savaşı kahramanlarından Tuğgeneral Halit Göktuğ ve Naciye Göktuğ'un oğluydu. Kardeşi Muzaffer (Türker), eniştesi Dz. Alb. Op. Doç. Dr. Zeki Türker'di.

Haydar ve Nezife Oyal'ın damadı, Prof. Dr. Nihat Dorken'in bacanağı, Azade Dorken ve Sayra Armay'ın eniştesi oluyordu.

Kardeş çocukları; Tanla Özkar, Ayşe Özkar ve Semra Türker'di. Serap (Kantül) ve Merve Ebubekir Yığın'in dedesi, armatör Faruk Ebubekir'in kayınpederi idi. Kızı Rüveyda Ebubekir, eşi Azize Göktuğ idi.

14 Temmuz 1984 günü vefat etti. Cenazesi 17 Temmuz 1984 Salı günü Şişli Camii'nde kılınacak öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Asri Mezarlığı'nda defnedildi.


BAŞSAĞLIĞI

Kıymetli arkadaşım, kardeşim, 57 senelik ortağım ve meslektaşım, mümtaz insan, ayrılığını hiç unutamayacağım değerli dostum
Maden Yüksek Mühendisi

SELAHATTİN GÖKTUĞ'u

kayıp etmiş bulunuyoruz. Bütün arkadaş ve dostlarımıza bildirir, cümleye başsağlığı diler, merhuma Tanrı'dan rahmet niyaz ederiz.

SITKI KOÇMAN

Babası E. Kurmay Tuğbay Halit Göktuğ 6 Temmuz 1966 Çarşamba günü vefat etmiş, cenazesi 8 temmuz 1966 Cuma günü öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Asri Mezarlığı'nda defnedilmiştir. Hacı Rıza ve Halide Hanım'ın kızı olan annesi Naciye Göktuğ, 10 Ocak 1973'de vefat etmiş ve eşinin yanına defnedilmiştir.

Sıtkı koçman da hislerini yansıtan mesajında şöyle demişti; *"Kıymetli arkadaşım,kardeşim, 57 senelik ortağım ve meslekdaşım* mümtaz insan, ayrılığını hiç unutamayacağım değerli dostum."

Selahattin Göktuğ, Koçtuğ Denizcilik ve Tic. A.Ş. kurucu üyesi ve ortağı, İdare Meclisi Reis Vekili idi. Sanayi alanında Ak-Kardan Yönetim Kurulu üyesi, Anadolu Makine ve Endüstri Tic. A.Ş., Burtrak Pazarlama ve Tic. A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı, BMC San. Ve Tic. A.Ş. ve Otomotiv Mamulleri Pazarlama A.Ş. ortağı ve Yönetim Kurulu Üyesi'ydi.

Muğla Ula, Karabörtlen Köyü'inşa ettirdiği okul *"Karabörtlen Selahattin Göktuğ Ortaokulu"* adını taşımaktadır.

Selahattin Göktuğ ailesinden eniştesi Dz. Alb. Op. Doç. Dr. Zeki Türker 7 Ocak 1981 Çarşamba akşamı vefat etti, Cenazesi Levent Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Asri Mezarlığı'nda defnedilmiştir.

Göktuğ ailesinin akrabalık bağlarını ifade etmek bakımından eşi Azize Göktuğ Oyal ailesinden gelmekteydi. Ancak daha geniş akrabalık bağlarına baktığımızda Oyal, Dorken, Türker ve Ebubekir aileleriyle olan yakın akrabalıklar görülecektir. Azize Göktuğ için bu konuda şu örnek verilebilir; Eski muhariplerden Osman Nuri ile Şadiye Hanım'ın kızı, Alihaydar Oyal'ın eşi Seyfettin Oyal, Sebahattin Göktuğ'un eşi Azize Göktuğ ve Prof. Dr. Nihat Dorken'in eşi Azade Dorken'in annesi Nazife Oyal'dı.

FARUK EBUBEKİR



Çok başarılı bir müteşebbis ve sanayici olan Faruk Velid Ebubekir'in portresini çizebilmek için Sıtkı Koçman ve Selahattin Göktuğ'un iş ve kader arkadaşlığı metninin[18] okunması ve akrabalık bağlarının anlaşılması önem taşımaktadır.

Buradan hareket edersek, Selahattin Göktuğ'un vefat ilanı da Faruk Velid Ebubekir'in aile bağlarını anlatması bakımından aydınlatıcı olacaktır.

Bu vefat ilanında belirtildiği üzere; *"Sıtkı Koçman'ın 57 yıllık ortağı ve arkadaşı olan Maden Y.Müh. Selahattin Göktuğ Kurtuluş Savaşı kahramanlarından Tuğgeneral Halit Göktuğ ve Naciye Göktuğ'un oğluydu. Kardeşi Muzaffer (Türker), eniştesi Dz. Alb. Op. Doç. Dr. Zeki Türker'di.*

Haydar ve Nezife Oyal'ın damadı, Prof. Dr. Nihat Dorken'in bacanağı, Azade Dorken ve Sayra Armay'ın eniştesi oluyordu.

Kardeş çocukları; Tanla Özkar, Ayşe Özkar ve Semra Türker'di. Serap ve Merve Ebubekir'in dedesi, armatör Faruk Ebubekir'in kayınpederi idi. Kızı Rüveyda Ebubekir, eşi Azize Göktuğ idi."

Belki de Faruk Velid Ebubekir'in armatörlüğe yönelmesinde Koçtuğ Denizcilik örneğinin etkisi olmuştur diyebiliriz.

Sabancı grubundan Bossa'yı satın aldığı sırada sanayici kimliğiyle "Faruk Ebubekir Kimdir?" sorusunun basında açıklaması şöyle yapılmıştır; *"Bossa'yı Sabancı Holding'den satın alan Akkardan Sanayi'nin sahibi Faruk Ebubekir, Filiz Bakır ile metal sektöründe faaliyet gösteriyor. Aynı zamanda Banvit'in yüzde 18.47 ortağı olan Faruk Ebubekir, otomotiv yan sanayi sektöründe faaliyet gösteren Akkardan'ı da beş yıl önce SabancıHolding'den almıştı.*

Fenerbahçe kongre üyesi olan Faruk Ebubekir'in tekstilde herhangi bir deneyimi bulunmuyor.

Üretim ve dizayn konusunda 30 yılı aşkın bir deneyime sahip olan Akkardan, Ford Otosan, Mercedes Benz, Otokar, Otoyol, Anadolu Isuzu ve BMC gibi hafif ve ağır ticari araç üreticileri için kardan milleri ve direksiyon şaftları üretiyor.

Madencilik, Tekstil, Gemi İnşa, armatörlük, mermer işletmeciliği,otomotiv yan sanayi ve tavuk besiciliğine yönelik kimyasal ilaç üretimi alanlarındaki tüm faaliyetlerini Filiz Şirketler Grubu altında toplayan Faruk Ebubekir, armatörlük firmasına 'Filiz Denizcilik' adını vermiştir."

18) Sıtkı Koçman-Selahattin Göktuğ Türk Armatörleri Tarihi Cilt IV.

Sıtkı Koçman ve Selahattin Göktuğ'un kurucusu ve büyük hissedarı oldukları Banvit'in de ortağı olan Faruk Ebubekir, sahibi olduğu Filiz Bakır Sanayi vasıtasıyla Sabancı Holding'in otomotiv yan sanayiinde faaliyet gösteren şirketi *"Akkardansa"* yı 6 Ağustos 2008'de 9 milyon dolara satın almış, ismini *"Akkardan"* olarak değiştirmiştir.

Akkardan, Ford Otosan, Mercedes-Benz Türk, Otokar (Magirus, Land Rover), Otoyol (Iveco), Anadolu Isuzu, Askam, BMC, Temsa (Mitsubishi) gibi öncü hafif ve ağır ticari araç üreticileri için kardan milleri ve direksiyon şaftları üretiyor. Ayrıca, Ford ve Toyota fabrikaları için de otomobil ve pick-up'larda kullanılan tekerlek mili ve poyraların üretimini gerçekleştiriyordu.

Satışa çıkarılan Bossa'daki yüzde 50.12 oranındaki Hacı Ömer Sabancı Holding hissesinin 76.4 milyon dolar karşılığında Akkardan Sanayi ve Ticaret A.Ş'ye hisse devir anlaşması imzalanmış ve anlaşma Borsa'ya gönderilen açıklama ile kamuoyuna duyurulmuştu.



M/V Ebubekir.

Bir basın toplantısında *"Kamuoyunda çok fazla görünmüyorsunuz. Sizi biraz tanıyabilir miyiz?"* sorusuna şu ilginç yanıtı vermişti: *"Her şeyden önce Fenerbahçeliyim. 1984, 1985 ve 1986'da Fenerbahçe ikinci başkanıydım. TED - Tenis Eskrim Dağcılık Spor Kulübü'nde 6 yıl başkanlık yaptım. Şu anda şeref başkanıyım. Rotary'de de başkanlık yaptım."*

Armatör olarak ilk kurduğu şirket *"Faruk V. Ebubekir Denizcilik İşletmesi"* idi. Büyükdere Caddesi 13/2 Gayrettepe adresinde olan bu şirketin sahip olduğu ilk gemi *"Ebubekir"* isimli bir genel yük gemisiydi.



Brezilya Industrias Reunidas Caneco Rio De Janeiro tersanesi 1975 yapısı olan bu gemi 4,866 grt. ve 7,567 dwt.'du.

İlk adı *"Palmares"* ti. 1983'de satıldı ve *"Ebubekir"* adı verildi. 1989'da hurdaya çıkartılmıştır.

"Faruk V. Ebubekir Denizcilik İşletmesi" bir süre sonra faaliyetine son verecektir.

Faruk Ebubekir Tuzla'da bazı kimyasal tanker inşaatları gerçekleştirmiş, bu gemileri çalıştırmak yerine pazarlamayı tercih etmiştir. Son inşa ettirdiği geminin küresel ekonomik kriz dönemine rastladığı ve gemi fiyatlarının çok aşağılara gerilediği bir zamana rastladığından, bu geminin sıkıntı yarattığı bilinir.

Faruk Velid Ebubekir vefat ediyor

05 Mart 2012 günü Bossa Ticaret ve Sanayi'den Kamuoyu Aydınlatma Platformu'na şu açıklama yapıldı; *"Yönetim Kurulu Başkanımız, mümtaz insan Sayın Valid Faruk Ebubekir vefat etmiştir. Sektörümüzün ve tüm camiamızın başı sağolsun."*

Sıradışı bir müteşebbis, işadamı ve armatördü. Onu tanıtan haberlerde şöyle anlatıldı; *"Bossa'yı Sabancı Holding'den satın alarak adını duyuran Valid Faruk Ebubekir, madencilik, gemi inşaatı ve metal sanayi alanlarında faaliyet gösteren şirketlere sahipti. Sabancı Holding'den 2003 yılında Akkardansa'yı satın alan Ebubebekir geçmişte Banvit'in de ortakları arasında yer alıyordu. Ebubekir buradaki hisselerini de geçen yıl içinde Birleşik Arap Emirlikleri merkezli Aabar Investment'a satmıştı. Ebubekir'in diğer bir şirketi ise Tekersan'dı."*

1938 yılında Halep'te (Suriye) dünyaya gelen Faruk Velid Ebubekir, 1984-2011 yılları arasında Banvit Yönetim Kuruyu üyeliği ve Başkan Yardımcılığı görevlerinde bulunmuştu.

Bossa, Akkardan, Filiz Madencilik, Filiz Mermercilik, Filiz Denizcilik ve Anadolu Kompozit'in yönetim kurulu başkanı Topkim Topkapı İlaç Premiks San. Ve Tic. A.Ş.'nin ortaklarından Faruk Velid Ebubekir'in cenazesi 7 Mart 2012 Çarşamba günü Teşvikiye Camisi'nde öğlen namazını müteakiben kaldırılarak Zincirlikuyu Mezarlığı'nda toprağa verildi.

Aile yaşamında Annesi Şehire Ebubekir'in 26 Eylül 1980 günü vefat etmesiyle derin üzüntüler içersinde kalmıştı.

Eşi Rüveyde Hanım, Selahattin Göktuğ ve Aziz Göktuğ'un kızıydı. Rüveyde N. Ebubekir eşinin vefatından iki yıl sonra 10 Ağustos 2014 günü vefat etti. Cenazesi 11 Ağustos 2014 Pazartesi günü Zincirlikuyu Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Asrî Mezarlığı'nda defnedildi.

Faruk Velid Ebubekir'in 48 yıllık hayat arkadaşıydı, Can Uğurcan Kantül ve Mete Yığın'ın kayınvalidesi, Serra Arıcan ve Mert Yığın'ın sevgili neneleri, Serap Kantül ve Merve Yığın'in annesiydi.

HİKMET ERMAN



Hikmet Erman. 12 Nisan 1934. Kaynak: Figen Erman aile arşivi

Hikmen Erman'ın yaşamı hakkında birkısım bilgileri kızı Figen Erman'ı Nişantaşı'ndaki evinde ziyaret ettiğim sıradaki sohbet sırasında kaydettim.

Olgunlaşma Enstitüsü mezunlarından ve Türkiye'nin tanınmış mankenlerinden olan Figen Erman, babasının daha üç yaşındayken vefat etmiş olmasından dolayı, bildiklerinin çok kısıtlı olduğunu belirterek annesinden intikal eden anılarını nakletti. Ayrıca bazı fotoğrafları sakladığını ifade etti.

Mersin Mutasarrıfı Nazım Paşa zamanında Tarsus Kaymakamı Galip Bey'in oğlu olarak 1907'de Mersin'de dünyaya gelen Hikmet Erman ilk ve orta öğrenimini Mersin'de yapmış ve ailesi tarafından İngiltere'ye öğrenime gönderilmiştir.

Türkiye'ye avdetinde Mersin'de ticaret hayatına atılmış, genellikle Mersin'den ürün ihracatına ağırlık vermiştir.

Hikmet Erman kendisinden 16 yaş küçük olan İsmet Hanım'a âşık olmuş ve bir süre sonra ailelerin müsaadesiyle bu evlilik gerçekleştirmiştir. 1922 doğumlu olan İsmet Hanım 1936 yılında evlendiğinde 14 yaşındaydı.

Aile başlangıç yıllarında Tarsus'da ve Mersin'de yaşamıştır. Bu evlilikten Esen adını verdikleri ilk erkek çocukları doğmuş, fakat 3 yaşındayken vefat etmiştir. Diğer erkek çocukları Erol ve Özcan Erman'dır. Özcan Erman da 20 yaşında vefat etmiştir. Ailenin dördüncü çocuğu Figen Erman İstanbul Moda'da dünyaya gelmiştir.

Hikmet Erman dostlarından ve ticaret dünyasından arkadaşı Abdullah Gücüm'ün önerisiyle gemi satın almak fikrini sahiplenmiş ve kurdukları Gücüm Erman Koll.Şti. adına bir gemi satın almışlardır.

"Gücüm Erman" ismini verdikleri şilep 1950 yılında satın alınmış ve iki ay süren onarımdan sonra sefere çıkmıştı. Son olarak Rusya'dan Fransa'ya kömür yükleyen S.S Gücüm Erman, Bremen ve Rotterdam'dan aldığı karışık yükü Hayfa'ya götürmüştü.

Yükünü tahliye ettikten sonra demire çıkan gemi sert rüzgara yakalanmış ve 14 Aralık 1951 günü Hayfa Körfezi'nde demir tarama sonucu bir batık üzerine düşerek hızla batmıştır.

Geminin batmasına neden olan *"Empire Kumari"* AG Weser, Bremen'de 1920 yılında inşa edilmiş 6,288 grt. bir genel yük gemisiydi. Hansa Line *"Sturmfels"* adıyla inşa edilmiş olan gemi 25 Ağustos 1940'da İran'ın Bandar Shapur mevkiinde sığ bir mevkide deniz geçişlerini engellemek amacıyla batırılmışsa da İngilizler tarafından yüzdürülerek MOWT emrine verilmişti.



Hikmet Erman'ın kızı Figen Erman

U-374 Alman denizaltısı tarafından Hayfa Körfezi'nde torpido isabetiyle yaralandığında sığ suda baştan kara oturtulmak istenmiş,fakat zamanla batmıştır. S.S Gücüm Erman tarayarak bu gemi leşi üzerine düşmüştür.

1910 Russell & Co. Ltd. Greenock tersanesinde Glasgow merkezli Scottish Navigation Co. Glen & Co. Ltd. tarafından *"Copenhagen"* adıyla inşa ettirilen 4,540 grt.'luk gemi 3 genişlemeli buhar makinesiyle 9 knots azami sürat yapabiliyordu.

Haydar Kaptan'ın süvari olduğu Gücüm Erman şilebinin battığı noktada on kulaç su bulunmasına rağmen gemideki 33 kişiden 5'i boğulmuş olması derin üzüntü meydana getirmiştir.



Hikmet Erman eşi İsmet Erman ve çocukları Erol ve Özcan Erman. Nisan 1934. Kaynak: Figen Erman aile arşivi.

Aramalarda II. Kaptan Tahsin Akgürgen ile, Avni Ablak'ın cesedi bulunmuştur. Kayıp olanlar ise ateşçi Arslan Sefer, Yağcı Davut Gür, Ateşçi Haydar Yılmaz'dır.

Hikmet Erman, geminin batışıyla karşılaştıkları sorunları çözebilmek için ortağı Abdullah Gücüm'le Deniz ticaret hukuk avukatı Metin Baran'ı yetkili kılmış, fakat ağır zarar uğradıklarından armatörlük hayallerine son vermiştir.

Hikmen Erman bu olaydan sonra armatörlük mecerasına son vermiş, Beyoğlu'nda Atlas sineması karşısındaki eski adı "Hige Life" olan pastaneyi satın alarak pastacılığa yönelmiştir. Birsüre Budak Pastahanesi'yle ticaret yaşamına devam eden Hikmet Erman ve 1973 yılında vefat etmiştir. Eşi İsmet Erman ise son yıllarını Alzheimer hastası olarak sürdürmüş ve 2011 yılında vefat etmiştir.



Russell & Co. Ltd. Greenock tersanesinde inşa edilerek "Gücüm Erman" adı verilen isimli genel yük gemisi. Kaynak: Figen Erman aile arşivi.

ABDULLAH GÜCÜM

Abdullah Gücüm, Hacı Ali ve Sıdıka Hanım'ın oğlu idi. Eşi Tasvire Gücüm ve çocukları; Orhan, Turhan ve Kayhan Gücüm'dü.

Hayriye ve Erdal Gücüm'ün kardeşi olan Abdullah Gücüm İbrahim Yılmaz'ın eniştesi, Tamar, Meral ve Günaç'ın kayınpederi, Abdullah ve Meral'in dayısı oluyordu.

31 Ocak 1973 günü vefat etmiş olan Abdullah Gücüm 2 Şubat 1973 günü Teşvikiye Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Asrî mezarlığında defnedilmiştir.



ACI KAYBIMIZ

Merhum Hacı Ali ve merhume Sıdıka Han oğlu, eşi Tasvire Gücüm, İrfan, Orhan, Turhan ve Kayhan Gücüm'ün b :baları, Hayriye ve Erdal'ın kardeşi, İbrahim Yılmaz'ın enistesi, Tamar, Meral ve Günaç'ın kayınpederleri, Ahmet ve Melâhat Erdal'ın dayıları, Nilgün Seyhan, Ali, Reyhan ve Nesihan'ın büyükbabaları, Güzar Germiyanoğlu ve Karagöz aile erinin dünürü, aile büyüğümüz ve babamız

ABDULLAH GÜCÜM

31.1.1973 günü Hakkın rahmetine kavuş nuştur. Cenazesi 2.2.1973 cuma günü Teşvikiye Camii'nde kılınacak öğle namazını müteakip Zincirlikuyu aile mezarlığına defnedilecektir. Allah'tan rahmet dileriz.

AİLESİ

NOT : Çelenk gönderilmemesi ve gönd ermek isteyenlerin Eğitim Vakfına bağışta bulunmaları rica olunur.

Milliyet - 1587



Hikmet Erman ve Abdullah Gücüm
Kaynak: Figen Erman arşivi.



AHMET KALAYCIOĞLU





Ahmet Kalaycıoğlu'nun oğlu Dr. Ertem Kalaycıoğlu Şöyle anlatmıştır; Annem Hayriye İsmet Kalaycıoğlu babamın 30 Ocak 1987 yılında vefatından sonra Zonguldak vapurunun çerçeve içersindeki fotoğrafını kendi odasındaki duvarına asmıştı ve adeta hasret giderirdi. Fakat babamın vefatından sonra annem herhalde dayanamayarak o çerçeveyi oradan kaldırdı.

Annem 9 ağustos 2007 Perşembe günü vefat etmiştir. Cenazesi 11 Ağustos 2007 Cumartesi günü Kartal Soğanlık Kabristan'ına defnedildi.

Annemin vefatından sonra özellikle albümlerin bir şekilde ailenin diğer bireyleri tarafından paylaşılması sırasında bazı fotoğraflar onlarda kaldı. Çerçevedeki Zonguldak yazılı geminin fotoğrafını da bulamadım! Aramaya devam edeceğim!

Sahip oldukları ilk gemi olan Zonguldak'ın batışı babamı derinden üzmüştü. Bu konu evde pek açılmaz, konuşulmazdı. Biz zaten çocuktuk, bizim sormamıza müsaade etmezlerdi!

Armatörlük yaşamı nedeniyle Karaköy Necatibey Caddesi'nde yanılmıyorsam Hovagimyan Han'da veya yanındaki Veli Alemdar Han'da olacak bir ofis açtılar.[19]

Keşan'da 1970'de yedek subay olarak askerliğimi yaparken, beni görmek için gelip gittiklerinde sonunda Kumbağ'da sahilde bir yazlık ev satın almışlardı. Bizlere son derece bağlıydılar.

19) C.I Sf 295'de yeralan Armatör Ahmet Kalaycıoğlu ile sadece bir isim benzerliği bulunmaktadır. Tamamiyle ayrı kişilerdir. (O.Ö).

Yusuf Arısan halamın kardeşiydi. Biz Yusuf Dayı olarak hitap ederdik. İstiklal Savaşı gazilerindendi. Babam Zonguldak Maden Mektebi mezunu maden mühendisiydi. Sıtkı Koçman, Selahattin Göktuğ, Behçet Kemal Çağlar Zonguldak'ta Maden Mektebi'nde arkadaştılar. Gemi sahibi olmak, madenleri kendi gemileriyle taşımak, genç madenci arkadaşlar arasında zaman zaman tartışılmış hayallerdi.



Ahmet Kalaycıoğlu Zonguldak Yüksek Maden Mühendisliği Mektebi öğrencisi olduğu yıllarda. (Arkada soldan ikinci). Soldan birinci Sıtkı Koçman ve beşinci Behçet Kemal Çağlar'dır. Kaynak-Dr.Ertem Kalaycıoğlu arşivi.

Yusuf Arısan dayımız ise üniversiteye gireceği yaşlarda İstiklâl Savaşı nedeniyle askere gitmiş ve gençlik yılları savaş cephelerinde geçmiş. Çok azim dolu bir tüccarmış.

Dostlukları yıllarca devam etmiş olan ünlü şairlerimizden Bahçet Kemal Çağlar da sınıf arkadaşlarındandı. Ailesi Erzincan'lı olan Behçet Kemal Çağlar babamla hemen ayni yaşlardaydı. 1908 yılında Erzincan'da doğmuş, Bolu İmaret Mektebinden başka, Konya'daki Numune Mektebi, Kayseri Sultanisi ile İzmir Lisesinde okumuş. Erzincan'dan Kayseri'ye öğrenim için gelmesi babasının memuriyet nakliyle bağlantılı olsa gerektir.

Kayseri Sultanisi son sınıfından imtihanla Zonguldak Yüksek Maden Mühendisliği Okuluna giriyor ki, bu okulda babamla sınıf arkadaşı oluyorlar. Bu sınıf ayni zamanda Türk maden mühendisliğinin Sıtkı Koçman, Selahattin Göktuğ ve diğerleri gibi unutulmaz isimlerinin biraraya geldiği sınıftır.

Babam ve dayım Zonguldak gemisiyle armatörlüğe adım atmışlardır. Ancak babamın önceliği armatör olmaktan ziyade, herhalde maden mühendisi olarak ocaklardan çıkartılan madenleri başka bayraklı gemilerin taşıması karşısında, *"Neden bizim de gemimiz olmasın. Biz de gemilerimizle taşıma yaparak daha fazla gelir elde ederiz."* gibi görüşlerden ileri gelmekteydi. Kendisine en yakın olan akrabası Yusuf Dayı'yı buluyor ve ortaklıkları böyle tesis ediliyor.



Yüksek Maden Mektebi öğrenciliği yıllarında Zonguldak'ta bir yekenliyle gezi yaparlarken. Kaynak: Dr.Ertem Kalaycıoğlu arşivi.

Zonguldak şilebi, 1903 inşa ve Amsterdam'lı N.V. Hollandsche Stoomboot Maatschappij firmasına aitti. İlk adı "Scheldestroom" olan bu geminin uzun bir sicili olmuştur.

Çocuk yaşlarımızda bu geminin hayli yaşlı olduğunu da duymuşumdur. Kayıtlarına baktığımızda, gerçekten ilginç bir serüveni var; 1922'de İzmir'li bir Levanten olan W.F. Hendrik van der Zee satın alıyor ve *"Helka"* adını veriyor. Bu gemiye *"Zonguldak"* adı 1925'te satın alan Türkiye Seyrisefain Idaresi tarafından verilmiş. Babam ve ortağı olan akrabası Yusuf Arısan geminin adını aynen korumuşlar.[20]

Gemiyi 1935'de Kırzade Şevki Bey satın almış. Araya II. Dünya Harbi girmiş. Bu kez 1941'de Deniz Kuvvetleri Komutanlığı adına seferberlik gereğince Donanma'da nakliye gemisi olmuş.

20) S.S Kandilli, Türk Armatörleri Tarihi, C.III. Mustafa Nuri Andak ve C.IV, Nejat Doğan maddeleri.

1942'de Hamdi Selimoğlu ve Ortakları'na ait Kömür Kollektif Şirketi'ne satılmış ve nihayet 1950'de babam ve Yusuf Arısan dayımız gemiyi satın alıyorlar. Bakarsak, bu gemi o tarihte 47 yaşındadır! Hayalleri çok büyük ama, imkanları bu kadar.



S.S Zaan
Kaynak: Dr. Ertem Kalaycıoğlu arşivi.

Zonguldak gemisinin Karadeniz'de İstanbul'a seyrederken Yolaç şilebiyle çarpışarak batması ailede çok büyük yıkıma neden olmuştur. O kadar ki, Zonguldak gemisinin acıklı öyküsü onların hayallerini üzüntüye dönüştürmüştür. Hatta bir süre sıkıntılara neden olmuştur.

Kendilerini toparladıklarında Zonguldak'tan sonra yeniden gemi sahibi olmak için araştırmalar yapmışlar ve Hollanda 1921 inşa *"Zaan"* isimli bir gemiye talip olmuşlar.

"Zaan" Lloyd's Register kayıtlarında yeraldığı üzere N.V.Scheepwwerven, Baanhoek, Sliedrecht inşa 1299 grt. genel yük gemisidir. İlk armatörü N.V.Houtvaart (Vinke & Co.) idi. 3 genişlemeli buhar ana makinesine sahipti. Ancak bu gemiyi satın alamamışlar ve ailenin albümünde fotoğraf olarak kalmıştır.

Dr. Ertem Kalaycıoğlu ile yaptığımız sohbet sırasında aile arşivindeki fotoğraflar ve babasından intikal eden bilgiler arasında yeralan *S.S. Kandilli* fotoğrafı ve anlattıkları bu geminin bilinen arşiv kayıtlarında önemli bir düzeltme yapmamıza imkan vermiştir.

Bu görüşme ve belgeler, gerek Mustafa Nuri Andak ve gerekse Nejat Doğan maddelerinde yeralan S.S. Kandilli'nin 1955-1957 yıllarına ait arşiv kayıtlarına Ahmet Kalaycıoğlu ve Yusuf Arısan Ortaklığı'nın eklenmesi gerçeğini ortaya çıkartmıştır.(21)

Bu doğrultuda araştırmayı biraz daha sürdürünce tespit edilen bilgiler şöyledir;

S.S. Kandilli, Mustafa Nuri Andak, Refik Koray ve Christoff Dabcovich Ortaklığı'ndan 1955'de Ahmet Kalaycıoğlu ve Yusuf Arısan Ortaklığı'n satılmış, fakat geminin sonu gelmeyen onarım sorunları karşısında, 1957 yılı başında Armatör Nejat Doğan'a satılmıştır.



S.S Kandilli (ortada olan) Kaynak: Karadeniz Ereğli'de Gemi Acentesi avni Kaptan.
Dr. Ertem Kalaycıoğlu arşivi.

Bu hususu "Zonguldak'tan sonraki ikinci gemi" olarak Yusuf Arısan'ın kızı Emel Arısan Yöney de vurgulamış ve çok küçük yaşlarda ailede *"Kandilli"* isimli bir gemilerinin olduğunun konuşulduğunu hatırlamıştır.

S.S. Kandilli'nin teknik özellikleri ayrıntılarıyla gerek Mustafa Nuri Andak ve gerekse Nejat Doğan maddelerinde yeralmaktadır.

Resmi kayıtlarda da görünememesine karşın, Ahmet Kalaycıoğu ve Yusuf Arısan ailelerinin günümüz temsilcileriyle yaptığım görüşmeler *"Kandilli"* vapurunun gerçeklerini ortaya çıkartmıştır.

21) Tyne built Ships.

Bu konuda bir başka kaynağa daha ulaştım;[22]

1989 yılında Alex Dabrovich'le yaptığım uzun bir söyleşi vardır. Tamamını Deniz Ticareti Dergisi'nin Mart/Nisan 1989 sayısında okumak mümkündür.

Alex Dabcovich'le yağptığım bu söyleşiden Kandilli vapuruna ait kısmı aynen naklediyorum; *Babam Luca Dabcovich 1939 yılında II Dünya Harbi'nin patlak vermesiyle sahibi olduğu Dabcovich firmasıyla tam yedi sene işsiz kalıyor. Zira Çanakkale kapalı, Ege Denizi'nde hayat mevcut değil. Ayakta durabilmek için bir Alman Alege nakliye firmasıyla çok kısıtlı işbirliği yapıyor.*

Türkiye'den yaban domuzu etini demiryoluyla Almanya'ya ihraç ediyorlar. O yıllarda babam Luca Dobcovich, Armatör Nuri Andak ve soyadını hatırlayamadığım Semih Bey'le ortaklaşa bir armatörlük firması kuruyor.

Bu armatörlük şirketi ile sahip oldukları gemiye "İhsan" adını veriyorlar. İkinci olarak eski Neveser, Halep, Basra gibi gemilerin sadece karinası üzerine inşa edilmiş derme çatma bir gemiyi satın alıyorlar. Bu motor bozması geminin adı "Kırlangıç" tır.

İhsan gemisi 1942 yılına kadar çalışabildi. O s*enenin Aralık ayında Varlık Vergisi çıktı.. Babam tüm servetin elden gittiğini ifade ederek " Battık" diyordu.*

....İhsan gemisi Bulgaristan'dan *muhacırlerle dolu olarak hareketinden bir süre sonra* fırtınalı bir havada perv*anesine demirli bir mayın teli takıldığından hareketten sakıt kalıyor ve karaya sürüklenerek batıyor.*

...1951 yılında Kore Savaşı başlamadan önce babam yine armatörlük yapmak için kendini tutamamış ve gemi almaya çalışıyordu. Bulduğu bir gemiye 18,000 Sterling istendiği sırada, babam telgrafla 15,000 Sterlinge gemiyi alacağını bildirmişti. Ertesi sabah firmamıza cevabî bir telgraf metni ulaştı.

Satıcı firma ayni gemiye şimdi 30,000 Sterling talep ediyordu. Zira Kore Savaşı patlak vermişti ve gemi fiyatları birden yükseliyordu.

*Babam anında "30,000 Sterling'e alıyorum" diye cevap verdi. Böylelikle yeniden armatörlüğe avdet ettik. Bu gemiye T*ürk bayrağı çekildi ve "Kandilli" adını verdik.

Kandilli bir süre kontinantta, üçüncü ülkeler arası seferlerde çalıştı. Fakat Türk mürettebatın Yunan gemi adamlarından farklı yanı, evinden uzun süre kalamayışlarıydı. Denizde geçen birkaç ay sonrasında evine dönmek isteyen gemici kavga çıkartıyordu. Bu kadar sık gemici değiştirmek, yol masrafları nedeniyle de ek maliyetler getiriyordu. Yunanlı gemicilerin denizlerde yetişmiş olmalarına karşın bizim gemicilerimiz o yıllarda devşirme oluyordu. Zorunlu olarak .atlantik'te çalışarak döviz kazanan bu gemiyi Akdeniz'e ve Türkiye limanlarına bağlı taşımalara çektik.

Hayfa'dan cip, İspanya'dan katır taşıdığını hatırlarım. Bu gemi birkaç sene sonra sahilde satıldı." Gemiyi satın alanlar, kayıtlarda yazılı olmayan Ahmet Kalaycıoğlu ve Yusuf Arısan'dır.

Gemiyle ilgili ilginç bir konu, Ahmet Kalaycıoğlu ve Yusuf Arısan Ortaklığı'nın durmadan arıza çıkartması nedeniyle satmak zorunda kaldıkları *S.S. Kandilli* 'nin Kahraman Doğan adıyla Nejat Doğan tarafından 1972 yılına kadar çalıştırılmış olmasıdır.

22))Dabcovich Öyküsü, Deniz Ticareti Dergisi Mart/Nisan 1989.sf.90-94

Dr. Ertem Kalaycıoğlu anılarına devam ederken *"Babam ve annem birsüre İstanbul'da Kartal Soğanlık Köyü'nde oturmuşlardır. Orada satın aldıkları arazilerin önemli kısmını satmamıza rağmen kentleşen geçmiş yılların bu köyünde birkaç mülkümüz bulunmaktadır. Ancak fotoğrafta görülen çiçeklerle süslenmiş, doğayla baş başa olan Soğanlık köyü, günümüzde hemen heryer gibi binalarla dolmuş bir yerleşim alanlarından biri olarak karşımıza çıkmaktadır."* diyerek annesi İsmet Hanım'ın ve eşi Ahmet Kalaycıoğlu'nun Soğanlık Köyü'deki evlerinin bahçesinde çekilmiş bir fotoğrafını gösterdi.



İsmet ve Ahmet Kalaycıoğlu Kartal Soğanlık Köyü'ndeki evlerinin bahçesinde!

Doğrusu "Soğanlık Köyü" denilince, günümüzün Kartal'daki Soğanlık semtinin toplam nüfusu 30,000'e yaklaşmış Gümüşpınar, Yeni Mahalle ve Orta Mahalle olmak üzere üç mahalleden meydana gelişi karşısında şaşırdığımı ifade etmeliyim.

Babam 1906 Kayseri doğumlu. İlk, orta ve liseyi Kayseri'de okuyor. Son sınıfta ilk üç girdiğinde 1920'lerde Zonguldak'taki Yüksek Maden Mühendisleri Mektebi'ne burslu olarak gönderiyorlar. Kayseri'den giden diğer arkadaşları da Sıtkı Koçman ve Behçet Kemal Çağlar'dır.

Okuldan mezun olduktan sonra bir müddet Zonguldak madenlerinde çalışıyorlar. Staj için bir süre Almanya'nın Ruhr bölgesine gönderiyorlar.

Ruhr'da ikibuçuk sene kaldıktan sonra Fethiye'de krom madenlerinde çalışıyorlar. Ardından kendisi gibi Yüksek Maden mühendisi olan dayısının oğlu Yusuf Arısan'la birlikte kömür ticaretine başlıyorlar.

Madencilik yıllarında bir ortaklık halinde Zonguldak vapurunu satın alıyorlar. Ben dünyaya geldiğimde babam Zonguldak vapurunun sahibiydi.

Geminin çarpışarak batmasına karşın Yolaç'in Zonguldak vapurunun mürettabatını kurtarması tek tesellileri olmuştur. Ama yine de bir mahkeme süreci yaşanmıştır. Sigorta kendilerine bir tazminat ödemiştir. Bu parayla *"Kandilli"* isimli gemiyi satın aldılar.

Bu gemi daha büyük tonajlıydı ve makinesi çok iyi çalışıyordu.

Zonguldak vapurunun unutulmaz bir olayı da İstanbul Boğazı'nı ilk buz kitleleri kapladığında, Zonguldak'tan kömür gelemediğinden İstanbul'da kışın ortasında büyük bir sıkıntı meydana geliyor. Fakat sadece Zonguldak vapuru kömür yüklü olarak buzları kırarak Kuruçeşme'ye yanaşabiliyor.

Kandilli vapuru ise beklentilerinin dışında sık sık arıza yapmaya başlamış ve Haliç'teki onarımlar sıkıntılara neden olmuştu. Durmadan arıza yapan bu gemiyi sonunda elden çıkardılar.

Benim hatırladığım şudur; Zonguldak 1954'de battı.. Aradan birsüre geçti ve bu süreçte gemi sahibi değildiler. Kandilli'yi 1956'da satın aldılar ve kısa zaman sonra arızaların devam etmesine dayanamayarak sattılar.

Bu geminin satışından sonra armatörlüğü bıraktılar. Kandilli'nin satışından gelen parayla yine ortak olarak Sirkeci'de bir otel aldılar. Bu oteli de maalesef işletemediler. Bekledikleri

kazancı elde edemeyince, ortaklığa son verdiler.



Çok önemli bir fotoğraf; 4 Aralık 1977, Yüksek Maden Mühendisleri Gecesi, Kervansaray. Bu fotoğrafta Sağdan itibaren İsmet Kalaycıoğlu, Ahmet Kalaycıoğlu ve 4. ve 5.inci şahsiyetler Meserret Koçman ve Sıtkı Koçman.

Müteakip dönemde bir ilaç firmasında ortaklık tesis etti. Dört ortaktılar. Ortaklardan ikisi eczacıydı. Birikimi ülkedeki enflasyonist dönemde eriyip gitmiştir!

Sadece Mecidiyeköy'de bir işhanı inşa edilmiştir. İlk kirasını bile alamadan kalp krizinden vefat etti.

Babam tarafından dedem 1870 doğumlu Kalaycızâde Abdurrahman Bey'dir. Babam dört yaşındayken vefat etmiş. Babaannem Sıdıka Hanım. Kayseri'de günümüzdeki Orduevi'nin arkasındaki mahallede iki katlı evleri vardı.

Babam üç kardeşler; Kardeşleri Mehmet ve Sabri Kalaycıoğlu.

Kardeşleri Kayseri'de bakkal dükkanı işletirlermiş. II. Dünya Harbi yıllarında babam İstanbul'dan bakkaliye malları gönderirmiş. Aralarında ciddi bir anlaşmazlık meydana gelmiş ve kardeşleriyle bir daha görüşmemiş. Hatta kardeşler darılınca bu ev ikiye bölünmüş!

Annemin tarafı Saray'da Seccadecibaşı olarak sarayda yeralıyor. Sultan II. Abdülhamit tahttan indirildiğinde tüm hizmetkârlar saraydan uzaklaştırılıyor. Bizimkilere de Kartal Soğanlık Köyü'de arazi veriyorlar. Babam Kartal Belediyesi'ne arazilerin vergileri hakkında görüşmeye gittiğinde 30 Ocak 1987 günü 81 yaşında kalp krizinden vefat etmiştir.

Mehmet Zeki Sıdırman annemin tarafından akrabasıdır. Maliye Bakanlığı müsteşarıydı.

1954'de geminin batışından birkaç ay sonra vefat etmiştir.

Annemle babam görücü usulüyle 19 Mayıs 1945'de evlenmişlerdir. Yusuf Arısan da bu mutlu olayda aracı olmuştur.

Aileden Prof. Dr. Tarık Zafer Tunaya teyzemin kocasıdır. Evleri Taksim, Ayaspaşa, İnönü Caddesi veya yokuşunda, Gümüşsuyu Askerî Hastahanesi'nin karşısındaki sokaktaydı.

Bu sokak Miralay Şefik Bey sokağının karşısında biraz daha alttaki sokaktır ki sonradan Prof. Dr. Tarık Zafer Tunaya adı verilmiştir. Annem ve babam birsüre bu sokakta oturdular.

Üçüncü sayacağım isim kardeşim siyaset bilimcisi Prof. Dr. Ersin Kalaycıoğlu'dur.

Ben Cerrahpaşa Tıp Fakültesi'nden mezun oldum. Eşim Füsun Turkun da bir sınıf küçüğüm olarak ayni fakültede okuyordu. Üç dört sene arkadaşlıktan sonra ben mezun olduğumda evlenmeye karar verdik. Düğünümüz 25 Mart 1972'de Tarabya Oteli'nde yapıldı.

İlk kızımız İsmet İrem 29 Mart 1973'de Güzelbahçe Kliniği'nde dünyaya geldi. Birsüre ABD'de kaldık ve Cleveland'da çalıştım. İkinci kızımız Muhterem Ödül 29 Nisan 1977'de Cleveland, Ohio'da doğdu.



Dr. Ertem Kalaycıoğlu.

Zamanla Türkiye'ye dönmeye karar verdik. Eşimin aile kökleri Bursa olması nedeniyle Bursa'ya yerleştik. Kent karmaşasından, gürültüden uzakta, ama olabildiğince daha temiz bir havayı solumak adına Mudanya Bademli'de iki katlı bahçe içinde olan evimizde yirmibeş yılı aşan bir ömür geçirdiğimizi söyleyebilirim.

Dr.Füsun Turkun Kalaycıoğlu

Dr. Füsun Turkun Kalaycıoğlu'nun *"Umut"* başlığıyla dizelediği bir yazısına tanık oldum.

Deniz Temiz Derneği - Turmepa dünyasının tüm gönüllü üyeleri gibi, çevreye duyarlı nice gönüllüler var demek istiyorum.

Dr. Füsun Turkun Kalaycıoğlu doğaya saygıyı bakın nasıl anlatıyor;

Güzel bir gün... Hem de çok güzel... Mudanya' nın poyrazı, hem de o sert poyrazı dünden beri bütün şiddetiyle esmekte... Şezlongumu aldım, sahile indim. Sahil bomboş. Kayaların üzerinde yalnız başına bir adam oturuyor. Her kimse, o da benim gibi deniz tutkunu anlaşılan. Gemlik Körfezinden birbiri ardından gelen dalgalar sahili ve kayaları dövüyor. Kuzucuklar, sıra sıra, birbiri ardından gelerek öylesine güzel bir görüntü oluşturuyorlar ki...

Niye kuzucuklar denmiş o bembeyaz köpüklere, bilmiyorum. Genel bir tanım mıdır, yoksa bizim ailenin koyduğu bir isim midir? Sormak, soruşturmak hiç aklıma gelmedi. Bildiğim bir şey var ki kuzucukların görüntüsü muhteşem. Ayaklarım suyun içinde, rüzgarsa beni okşuyor.

Sanırım bunu demek için rüzgar sevmek lazım. Ayşe Kulin' in Hayal isimli romanını okuyor, hayat hikayesinden, yazma tutkusundan etkileniyorum. Birkaç martı biraz ileride sıralanmışlar... Sanki onlar da bu muhteşem manzaranın farkındalar ve keyfini çıkarıyorlar.

Geçen hafta yaptığımız sahil temizliğinden sonra kıyı daha da güzel gözüküyor gözüme. Yabani otları ve çiçekleriyle, kayalarıyla öylesine el değmemiş görünümdeki... Bu zamanda, bu kıyılarda, bu yerleşim yerlerinde bunu bulmak ne büyük bir şans... Şezlonguma dönüyorum.



1972 Keşan askerlik hatırası- (Soldan) İsmet Kalaycıoğlu, Dr. Ertem Kalaycıoğlu, Dr. Füsun Turkun Kalaycıoğlu ve Ahmet Kalaycıoğlu.

Sahilde bir hareket hissediyorum. İki delikanlı arkadaki yüksek kayaya tırmanıyor, dibine oturuyorlar. Aman Tanrım, ellerinde naylon poşetler, bir şeyler yiyip, içiyorlar. O poşetleri orada bırakmalarından korkuyorum. Okumaya çalışıyorum ama, dikkatim dağıldı bir kere. En iyisi kuzucukları seyretmek.

Zaman geçiyor, bir müddet sonra delikanlılar kayadan iniyorlar, ellerinde dolu bir poşetle. Yavaşça sesleniyorum, "Ne olur o poşeti sahilde bırakmayın."

"Bizi hatırlamadın mı abla?" diyor biri. "Geçen hafta bizden yardım istemiştin, biz de naylon torba, pet şişe, kirli çocuk bezi, ne varsa toplamakta yardım etmiştik sana".

"Özür dilerim oğlum, tanımadım" diyorum.

"Zarar yok be abla. O gün biz bir şeyler öğrendik; Yardımlaşmayı, çevre duyarlılığını. Sana teşekkür ederiz".

Gözlerim yaşarıyor ve içim ülkemin geleceği için umutla doluyor.[23]



S.S Zonguldak- Ex-Schelestroom; Ex-Helka. Kaynak- Stiching Maritiem Historsche Databank Holland.

S.S Zonguldak

İlk adı *"Scheldestroom"* olan 1903 Rijkee & Co. Rotterdam inşa genel yük gemisinin ilk armatörlük firması N.V. Hollandsche Stoomboot Maatschappij idi.

• 1,188 grt., 736 netton., 1692 dwt. olan geminin ana buhar makinesi Maatschappij Voor Scheeps & Werktuigbouw Fijenoord, Rotterdam üretimi 3 genişlemeli idi ve 800 ihp güç üretiyordu. Azami seyir sürati 9 knots'du.

• 12 Temmuz 1907 günü Amsterdam'dan Plymouth'a seyrederken İngiliz Kanalı'nda İngiliz gemisi Forfarshire ile çarpıştı. Mürettebattan beş kişi öldü. Londra'ya yedeklendi.

- Mart 1918'de İngiliz The Shipping Controller, Londra'ya satıldı. Geminin işletmeci firması Londra merkezli Brown, Atkinson & Co. Ltd. 'di.
- Geminin adı değiştirilmedi. Nisan 1919'da ilk armatörü N.V. Hollandsche Stoomboot Maatschappij'ye geri satıldı. Haziran 1922'de İzmir'li tüccar W.F.Hendrik van der zee satın aldı ve bu gemiye de ilk gemisinin adı olan *"Helka "* adını verdi.

23) Hekimce Bakış,22 Ağustos 2014-Mudanya.



- 1925'de Türkiye Seyrisefain İdaresi tarafından satın alınarak *"Zonguldak"* adı verildi.
- 1934'de Kırzâde Mustafa ve Hüseyin Münir-Kırzâde Şevki ve Şurekası'na satıldı ve adı değiştirilmedi.
- 1936'da Türk Şilepçilik Ltd. Şti. işletmesine devredildi.
- 1940'da Kömür Koll. Şti. ve Ahmet Hamdi Ortaklığı'na satıldı.
- 1941'de II.Dünya Harbi seferberlik uygulamaları uyarınca Deniz Kuvvetleri Komutanlığı emrine verildi ve ikmal gemisi olarak görev aldı.
- 1942'de Ahmet Kalaycıoğlu ve Yusuf Arısan Ortaklığı tarafından satın alındı. Geminin adı değiştirilmedi.
- 7 Mart 1954 gecesi Yolaç gemisi ile çarpışma sonucu Kefken Adası açıklarında battı.
- Zonguldak şilebi konusunda çok ilginç bir bilgi ortaya çıkmaktadır. Bu da Hollanda asıllı İzmir'li Levanten tüccar W.F. Van der Zee'nin bu gemiden önce *"Helka"* adını verdiği bir gemiye sahip olduğudur.
- *"Helka"* adını taşıyan ilk gemi 1881 İngiltere, Thos. Turnbull & Son, Whitby inşa 2,128 grt.,1,347 netton, İngiltere Richardson & Sons, Hartlepool üretimi 3 genişlemeli 750 IHP güç üreten buhar makinesiyle azami seyir sürati 10 knots olan genel yük gemisiydi.
- Bu geminin ilk adı *"Florence"*di ve London & Northern Steamship Company Ltd. adına inşa edilmişti.
- 1912'de İzmir'de ticari faaliyet içersinde olan W.V.Hendrik van der zee gemiyi satın aldı ve *"Helka"* adını verdi. Bağlama limanı Rotterdam'dı.
- 1915'de Yunanistan Pire'deki Oriental Shipping Company Ltd. ,isimli şirketi adına tescil ettirdi ve *"Elka"* adını verdi.
- Bu gemi 19 Nisan 1918 günü U-34 Alman denizaltısı tarafından batırıldı

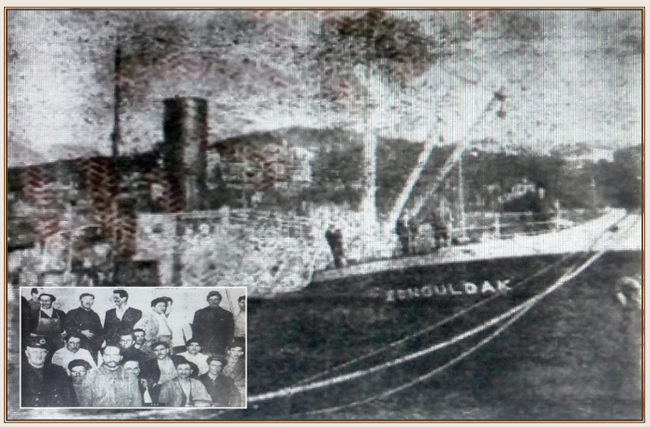

Zonguldak şilebi Kefken açıklarında battı

Zonguldak şilebinin batışını bildiren gazete haberi.
Kaynak: Milliyet Gazetesi arşivi.

Zonguldak şilebi ile Yolaç Şilebi siste çarpıştı.

7 Mart 1954 gecesi İstanbul'dan Zonguldak'a kömür yüklemek üzere seyretmekte olan Zonguldak şilebi, Kefken Adası'ın yedi mil açığında yoğun sisten dolayı Yolaç şilebiyle çarpışma sonucu batmıştır. Bu kazada Malik Yolaç'a ait bulunan 5965 grt'lik Yolaç şilebi Ahmet Kalaycıoğlu ve Yusuf Arısan ortaklığına ait Zonguldak şilebinin ikinci ambarı hizasında köprü üstü çarmıhlarına kadar bindirmiş ve gemi aldığı derin yara neticesinde üç saat içersinde batmıştır. Zonguldak'ın mürettebatı Yolaç'a alınmak suretiyle hepsi kurtarılmıştır.

9 Mart 1954 günkü gazete haberlerinde olay şöyle verilmiştir;[24] Kazadan sonra Büyükdere'de demirleyen Yolaç Şilebi'nde liman yetkilileri inceleme yapmaktadırlar. Ayrıca adli soruşturma da başlatılmıştır. Çarpışma sonucu Yolaç'ın baş bodoslaması civarında sancak tarafta iki büyük yara görülmüştür.



Zonguldak şilebi. ve Yolaç tarafından kurtarılan mürettebatı Kaynak: Milliyet Gazetesi arşivi.

Yolaç süvarisi Kaptan Ali Süvari kaza hakkında yetkililere ifadesinde Ereğli İstanbul arasında çok yoğun sisle karşılaştıklarını, gece 20.50 civarında daha sonra Zonguldak olduğunu öğrendikleri bir geminin ışık huzmesini gördüklerini ve gereken tüm çatışmayı önleyici önlemleri almalarına rağmen Zonguldak'ın israrla üzerlerine gelmesi sonucu bu üzücü kazanın meydana geldiğini söylemiştir.

Yolaç, bir hafta önce İspanya'ya manganez cevheri götürmek üzere Karadeniz Ereğlisi limanına hareket etmişti. Ereğli'den 2050 ton maden cevheri yüklü olarak Saat 16.00'da hareket eden Yolaç şilebi iki saat sonra yoğun sisle karşılaşmış ve her iki dakikada bir düdük çekerek yoluna devam ederken saat 20.50 civarında fark ettikleri bir ışık huzmesi karşısında kaptanın tam yol tornistan kumandasını vermesine rağmen, baştaraftan bir gemiye bindirmekten kaçamadıkları görülmüştür.

Zonguldak şilebinin süvarisi Ali Pehlivan Kaptan "Bir yavrumu kaybetmiş gibi üzgünüm. Kimin kabahatli olduğunu adalet tespit edecektir" demiştir.

Dört senedir birinci süvari olan Ali Pehlivan Kaptan daha önceleri Devlet Denizyolları gemilerinde 2.ci ve 3.cü kaptan olarak görev yapmıştı. Zonguldak ikinci süvarisi Fevzi San Kaptan ve Çarkçıbaşısı Murat Tamer'dir.

Zonguldak şilebi 51 yaşındaydı!

Ahmet Reşit Kalaycıoğlu vefat ediyor.


VEFAT

Kayseri eşrafından merhum Abdurrahman ve Sıdıka Kalaycıoğlu'nun oğulları, merhum Sabri ve Mehmet Kalaycıoğlu'nun kardeşleri, Kalaycıoğlu, Arısan, Berberoğlu ve Onbaşlı ailelerinin amcâ ve dayıları, Muzaffer, Muhterem Türkün ve Zeki, Göker Öndün'ün kaymetli dünürleri, merhum Şerafettin Köstem ve Prof. Dr. Tarık Zafer Tunaya'nın bacanakları, İffet Köstem ve Melahat Tunaya'nın ve Barlas ailesinin enişteleri, Erol, Nural Abiral, Ali Semer Köstem, Tuncel, Ayça Gülsoy ve Enver Abiral'in büyük enişteleri, İrem, Öykü, Ödül ve Petek Kalaycıoğlu'nun dedeleri, Opr. Dr. Ertem ve Dr. Füsun Kalaycıoğlu ile Doç. Dr. Ersin ve Doç. Dr. Sema Kalaycıoğlu'nun sevgili babaları, İsmet Kalaycıoğlu'nun sevgili eşi

AHMET KALAYCIOĞLU

Maden Y. Müh.

30 Ocak 1987 günü vefat etmiştir. Cenazesi 1 Şubat 1987 Pazar günü (Bugün) öğle namazını müteakip Şişli Camii'nden kaldırılarak Kartal, Soğanlık'taki aile kabristanına defnedilecektir.
Mevta rahmet eyleye.

AİLESİ

NOT: Çelenk gönderilmemesi, isteyenlerin Türk Eğitim Vakfı'na bağışta bulunmaları rica olunur.

Ahmet Reşit Kalaycıoğlu Kayseri eşrafından Abdurrahman ve Sıdıka Kalaycıoğlu'nun oğlu idi. Kardeşleri Mehmet ve Sabri Kalaycıoğlu'dur.

Eşi İsmet Kalaycıoğlu, çocukları Opr. Dr. Ertem Kalaycıoğlu, Dr. Füsun Turkun Kalaycıoğlu (Gelini), Prof. Doç. Dr. Ersin Kalaycıoğlu, Doç. Dr. Sema Kalaycıoğlu (Gelini)'dir.

Şerafettin Köstem ve Prof. Dr. Tarık Zafer Tunaya'nın bacanağı oluyordu. Torunları; İrem, Öykü, Muhterem Ödül, Petek Kalaycıoğlu idi.

30 Ocak 1987 Cumartesi günü vefat etti. Cenazesi 1 Şubat 1987 Pazar günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Kartal, Soğanlık'taki aile kabristanına defnedildi. Vefatının 52.ci günü olan 22 Mart 1987 Pazar günü Teşvikiye Camii'nde mevlût kıraat edilmiştir.

24) 9-10 Mart 1954, Milliyet, Cumhuriyet, Akşam Gazeteleri.

YUSUF ARISAN



Yusuf Arısan
Kaynak: Emel Arısan Yöney aile arşivi.

Zonguldak ve Kandilli gemisi ortaklarından Yusuf Arısan, Kayseri eşrafından Hocazâde Mehmet Emin'in oğlu ve Fatma Arısan'ın eşiydi. Kardeşi İsmail Arısan, çocukları Türkan Kalaç, Handan Çağlayan, Yücel Arısan, Emel Arısan Yöney'di.



ACI KAYIP

Kayseri eşrafından Hocazade Mehmet Emin'in oğlu, merhum İsmail Arısan'ın kardeşi, Fatma Arısan'ın kıymetli eşi, merhum Türkan Kalaç'ın, Handan Çağlayan, Yücel, Emel Arısan'ın kıymetli babaları, Firdevs, Mehmet Lütfü, Hayri Arısan'ın amcaları, Abdurrahman, Halit, Mehmet Onbaşılı'nın enişteleri, Yalçın, Turgut, Nazlı Kalaç'ın, Hasan, Orhan Onbaşıoğlu'nun, Nedim Demirel'in dedeleri,

İstiklâl Savaşı Gazilerinden

YUSUF ARISAN

12 Ekim 1982 Salı günü Hakkın rahmetine kavuşmuştur. Merhumun cenazesi 13 Ekim 1982 çarşamba günü (bugün) ikindi namazını müteakip Osmanağa Camii'nden alınarak Karacaahmet'teki aile mezarlığına defnedilecektir. Tanrı rahmet eyleye.

AİLESİ

En büyük kızları Türkan Kalaç bir trafik kazası sonucu çok genç yaşta vefat etmiştir.

Ailenin en küçük kızları Emel Arısan Yöney'dir.

Yusuf Arısan İstiklâl Savaşı Gazilerindendi. Üniversiteye girebilmek amacıyla yaşını büyütmüş ve bu yaşı nedeniylede askerlik çağına geldiği kaydıyla askere alınmıştır. 12 Ekim 1982 Salı günü vefat etti. Cenazesi 13 Ekim 1982 Çarşamba günü Kadıköy Osmanağa Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Karacaahmet Mezarlığı'nda defnedildi.[25]

Emel Arısan Yöney babasına ait yaşam bilgilerini şöyle yazmıştır; *"Babam İstiklâl Savaşı Gazilerindendi. Doğum tarihi 1897, vefat tarihi ise 12 Ekim 1982'dir.*

Ömrünün dokuz yılı savaşlarda geçmiş. Bu sürenin son iki yılını Mısır'da İngilizlere esir düşerek tutsak olarak geçirmiş.

Subay olduğu için kırmızı altın lira ile heray maaş verildiğini söylerdi. Mısır'daki tutsaklık yıllarında Fransızca öğrenmiş. Okumaya son derece meraklıydı.

Mustafa Kemal Atatürk'ü tanımaktan dolayı büyük mutluluk duyardı. Mert, dürüst ve çevresindekilere daima maddi yardım yapan bir kişiliğe sahipti. Hayran olduğumuz ve özlemle andığımız bir aile reisiydi."

Fatma Arısan ve Yusuf Arısan'ın kızlarından Yücel Arısan Hava Harp Okulu'unda İngilizce öğretmenliği yaptı. Yalçın, Turgut, Nazlı, Hasan, Orhan ve Nedim'in teyzesiydi.

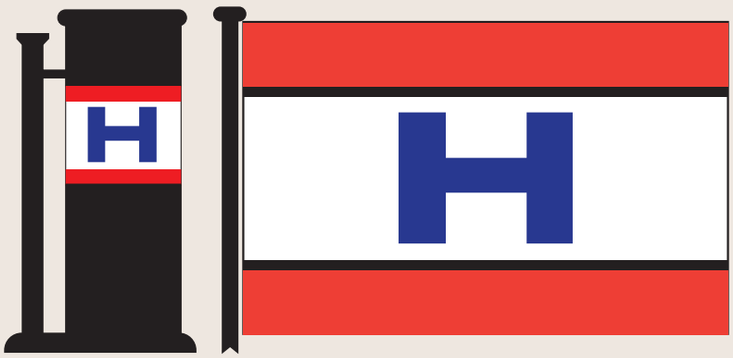
7 Ocak 2012 günü vefat etti. Cenazesi 9 Ocak 2012 günü öğle namazını müteakiben Karacahahmet Şakirin Camii'nden alınarak Karacaahmet Mezarlığı'nda defnedildi.

25) 13 Ekim 1982,Milliyet Gazetesi.

HAŞİM MARDİN



Haşim Mardin, Sabık Suriye Valisi Mardinizâde Arif Bey'in ve Bedirhan ailesinden Zarife'nin oğlu Emekli Yarbay Büyük İslâm Mutasavvıfı Ömer Fevzi Mardin'in oğlu, Rauf Mardin, Seyfullah Mardin ve Safiye (Meren)'in kardeşiydi.



Ömer Fevzi Mardin 1 Mart 1953 Pazar günü vefat etti. Cenazesi 3 Mart 1953 Salı günü Kadıköy Osmanağa Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Karacaahmet Mezarlığı'ndaki aile kabristanına defnedildi.

Mardînizâde ailesi büyük İslâm düşünürleri yetiştirmiş geniş bir aile zinciri meydana getirmiştir; Ömer Fevzi Mardin'in kardeşi Esseyid Muhiddin Arif Mardin, esbak Adliye Nazırı Necmettin Molla Kocataş'ın kızı, Fatma Fahire Mardin'in eşi, Bedriye Mardin, Hayrettin ve Hasan Can Kocataş ile Mihribah Ürgüplü'nün eniştesi, Atiye Arda, Ord. Prof. Dr. Ebulüla Mardin ve Cemal Mardin ile Cemile Yalım'ın yeğeni, Leyla ile Betûl Mardin ve Arif Mardin'in babası, Ömer Fevzi Mardin, Şemseddin ve Yahya Arif Mardin ile Fatma Atıf İlmen'in kardeşi oluyordu. Türk Petrol, Marmara Transport İdare Meclisi Başkanı ve T.İş Bankası eski Müdürlerinden Esseyid Muhiddin Arif Bey idi.



Haşim Mardin kardeşleriyle
Kaynak: Yusuf Mardin arşivi.

Yusuf Mardin, aile hakkında şu bilgileri vermiştir; *"Dedem Ömer Fevzi Mardin'in çocuklarından amcam Seyfullah Mardin genç yaşta vefat etmiş; Safiye Halamın söylediklerine göre akli dengesizliği varmış ve çok genç yaşta vefat etmiş.*

Dedem Ömer Fevzi Mardin Mardinizâde Arif Bey'in ilk eşi Bedirhan ailesinden Zarife Hanımın oğlu (Zarife Hanım Bedirhan Hüseyin Paşanın kızı olması gerekli) Muhittin Mardin ve kardeşleri Mardinizâde Arif Bey'in ikinci eşi Mısırlı Leyla Hanımın çocukları, yani Dedem Ömer Fevzi ile Muhittin Mardin baba bir anne üvey kardeşler.

Annem tarafından Büyükbabamın ismi Kadri Rizan ve Büyükannemin ismi Necile."

Haşim Mardin'in babası Ömer Fevzi Mardin için hayli seneler çocukları tarafından Kadıköy Osmanağa Camii'nde Mevlid okutulmuştur.

Haşim Mardin 1910 İstanbul doğumludur. Beşiktaş'ta Mardînizâde Konağı'nda dünyaya geldi. Orta öğrenimini tamamladıktan sonra Yüksek Denizcilik Okulu'na girmiş, fakat öğrenimini tamamlayamadan okuldan ayrılmak zorunda kalmıştır.

1933'de Halıcıoğlu İhtiyat Yedek Subay Mektebi'nden 1935'de 327 Sicil Numarasıyla mezun oldu. Mezuniyet sonrasında 3. Kolordu Nakliye Taburu Arabalı Hasta Nakliye Birliği'ne verildi. En son 31 Mart 1943'de yoklamaya çağrılmıştır.

Terhis belgesinde iş adresi olarak "Galata, Voyvoda Caddesi (Sonradan Bankalar Caddesi) No.25-26" yazılıdır. Mardinizâde ailesine ait olan bu han, sonraki yıllarda Sıtkı Koçman'a intikal edecektir.

Kişisel nüfus kaydının; Kadıköy Zühtü Paşa Mahallesi, Tuğlacı Sokak olarak yazılı olduğu görülür.

12 Ekim 1933 tarihinde İktisat Vekaleti İstanbul Deniz Ticaret Müdürlüğü'nden 326 Şehadetname Numarasıyla *"Liman Çarkçısı"* cüzdanı almıştır. Bu tarihte Ömer Fevzi Mardin ailesi Kadıköy Çukur Bostan 31 Ağustos Sokak 21/1 No.'lu apartımanda oturmaktadır.

Müteşebbis kişiliğiyle Armatör Haşim Mardin'i anlatabilmek için, oğulları Yusuf ve Ömer Mardin'le seneler önce çok ayrıntılara kadar genişleyen bir söyleşiyi teype kaydetmiş ve *"Bir Denizcinin Portresi"* dizisinde neşretmiştim.(26)

Üzerinden herhalde yirmi dört sene filan geçtikten sonra Yusuf Mardin babasına ait başka fotoğrafları olduğu kadar, gemilerine ait fotoğrafları ve belgeleri de CD'ye kaydederek bana göndermişti. Sağolsun!



Haşim Mardin öğrencilik yıllarında Kaynak: Yusuf Mardin arşivi.

Bu belgeler sayesinde metni yeniledim. Aynı zamanda Kaptan Ferit Biren'le konuşmalar yaptım. Değerlendirmelerini kaydettim. Bu sayfalarda Armatör Haşim Mardin'ı anlatmak böylece mümkün olabilmiştir.

Ayrıca diğer bölümlerde uyguladığım metodolojiyi Haşim Mardin bölümünde de uyguladım ve ilk olarak basında Haşim Mardin hakkında neşredilmiş nekadar haber varsa, olabildiğince bu sayfalara naklettim.

Ancak ana metnin özünde ayrıcalıklı olarak yeralanlar Yusuf Mardin ve Ömer Mardin'dir ve onların çizdikleri "Armatör ve Baba olarak Haşim Mardin" i okumak mümkün olacaktır.

11 Eylül 1948; Marşa İthalat ve İhracat T.A.Ş.

Cumhuriyet Gazetesi'nde şöyle bir duyuru görülür; Şirketimiz Hissedarlar Genel Kurulu'nun gündemde yazılı hususları görüşmek üzere 4 Ekim 1948 Pazartesi günü saat 14.00'da Galata Billur Sokak Güneş Hanı'ndaki merkezinde Ticaret Kanunu ve esas mukavelename hükümleri dairesinde olağanüstü toplantıya çağrılması Yönetim Kurulumuzca kararlaştırılmıştır.

Hissedarların teşriflerini ve ellerindeki hisse senedlerini toplantı gününden enaz bir hafta önce Şirket merkezine yatırarak giriş kartı almaları rica olunur.

Gündem:

1-Şirket Esas Mukavelenamesinin 4.üncü maddesinin değiştirilmesi,

2-Şirket Esas Mukavelenamesinin 7.inci maddesinin tadili suretiyle sermayesinin 1,000,000 liraya (bir milyon lira) çıkartılması.

26) Osman Öndeş; Bir Denizcinin Portresi- Haşim Mardin, Deniz Ticareti Dergisi, Mart 1988.

Esas Mukavelenamenin Eski şekli

Madde 4- Şirket aşağıda yazılı yapmak suretiyle kurulmuştur.

İthalat, ihracat taahhüd ve endüstri işleri, tesisat, fabrika mümessilliği ve bilcümle ticarî teşebbüsler.

Yukarıda gösterilen muamelelerden maada ileride şirket için faydalı veya lüzumlu görülebilecek başka işlere de girilmek istenildiği takdirde, İdare Meclisinin teklifi üzerine, keyfiyet umumi heyet'in tasvibine arzolunacak ve bu yolda karar ittihazını müteakib esas mukavelename tadili mahiyetinde olan bu kararın tatbiki Ticaret Vekaleti'nin müsaadesine bağlanacaktır.

Madde 7- Şirketin sermayesi, beheri 250 Türk Lirası kıymetinde nâma muharrer ve Türklere satılmak şartıyle 2000 hisseye taksim edilmiş, 500,000 Türk lirasından ibaret olup bundan:

250,000 – lira Haşim Mardin
125,000 – lira Nihat Bekdik
70,000 – lira Cezmi Şahingiray
70,000 – lira Maksut Taki
10,000 – lira İhsan Muşkara

tarafından tamamen taahhüd ve yüzde yirmi beşi nakden ödenmiştir.

Hisseler bedellerin tamamı ödenmediği surette hamiline muharrer hisse senedi ihraç olunamaz. Bu hisse senedinden maada, müessisler arasında şirkete koydukları sermayeleri nisbetinde taksim edilmek üzere ayrıca bilabedel ve nama muharrer 500 adet müessis hisse senedi ihraç edilecektir.



Okul takımında futbol oynadığı yıllarda. Sene 1928. Kaynak: Yusuf Mardin arşivi.

Yeni Şekli

Madde 4- Şirketin iştigal mevzuu esas itibarıyle iç ve dış ticaret, taahhüd, armatörlük, endüstri ve bilumum nakliyat işleri, komisyonculuk ve mümessilliktir.

Şirket bu işler dışında faydalı göreceği diğer iktisadi mevzularla da iştigal edebilir.

Madde 7- Şirketin sermayesi, beheri 250 Türk Lirası kıymetinde nama muharrer ve Türklere satılmak şartıyle 4000 hisseye taksim edilmiş, 1,00,000 Türk lirasıdır.

Bu sermayenin tamamı hissedarlar tarafından taahhüd edilmiş, 500,000 lirası tamamen ödenmiş ve 500,000 lirasının de yüzde yirmi beşi nakden ödenmiştir.

Hisseler bedellerin tamamı ödenmediği surette hamiline muharrer hisse senedi ihraç olunamaz. Bu hisse senedinden maada, müessisler arasında şirkete koydukları sermayeleri nisbetinde taksim edilmek üzere ayrıca bilabedel ve nâma muharrer 500 adet müessis hisse senedi ihraç edilecektir.

Yüzde 50 hissesi Haşim Mardin'e ait Marşa İthalat ve İhracat T.A.Ş., ilan ettiği bu olağanüstü genel kurul toplantısıyla, aslında armatörlüğe ilk adımı olacak bir tüzük değişikliğine gitmiş ve Madde 7'i bu şekilde yenilemiştir. Nitekim Marşa 1951 yılında ilk armatörlük yatırımını yurtdışından gemi ithaline verilen döviz payını kullanarak yapacaktır.

Ancak 13 Mart 1951 tarihli habere göre, Haşim Mardin'e ait Mardin şilebi tayfalarından 14'ü 2-3 aydan beri ücretlerini alamadıkları ve aç ve meşkül durumda kaldıklarını şikayet ederek dava açmışlardır.

Raman Tankeri



Raman Tankeri

Haşim Mardin'in Amerika'dan satın aldığı ve *"Raman"* adını verdiği 14,000 dwt'luk ham petrol tankeri 2 Temmuz 1950 günü Philadelpia'dan Kaptan Nezih Arda'nın komutasında hareket etmiştir. Venezüela'dan 12,000 ton akaryakıt yükleyip Napoli'ye tahliye edecek ve oradan Abadan'a gidip Türkiye için hampetrol yüklemesi yapacaktır.

Yine Haşim Mardin şirketine ait *"Mardin"* şilebi Devlet Demiryolları adına Amerikadan yüklediği 10,000 ton rayı Derince'ye tahliye etmek üzere hareket etmiştir.

Haşim Mardin diğer taraftan yelkenli yatlarla yapılan uluslararası yarışmalardan etkilenerek Türklerin de bu tarz yarışlarda yeralmasını istediğinden, arkadaşlarıyla birlikte Amerika'dan satın aldığı ve *"Rüyam"* adını verdiği kotrasıyla yola çıkmıştır. Ancak bir kotranın Türkiye'ye getirilmesi hakkında kuşkular olduğundan Cumhuriyet Gazetesi'nin başyazarı Doğan Nadi "İster misiniz doslarımızın avdetlerinde, bizim liman idareleri de kendilerini kabul etmemek yoluna gitsinler." diye yazmıştır.



M/T Raman

Rüyam kotrası hakkında Abidin Daver ise *"Atlas Okyonosu'nda Türk Denizcileri- Rüyam kotrasının Atlas Okyonusu seferi münasebeiyle"* başlığını verdiği uzun bir makale yazmış ve ve şöyle anlatmıştır; *"Denizcilikten yetişmiş bir armatörümüz vardır-Haşim* Mardin; B*u genç armatör mecmuu 36,000 ton tutarında üç büyük gemisiyle armatörlerimiz arasında tonaj itibarıyla en başta gelir. Bu gemilerden Raman tankeri 13,530, Haran 11,761 ve Mardin 11,284 tonluk oldukları için ticaret filomuzun en büyük gemileridir.*

Bir gazetenin yazdığına göre Haşim Mardin'in yanlız Raman ve Mardin gemileriyle sağladığı safi kâr bir buçuk milyon liraya yakındır ve gayrisafi kazancı ise 5 milyon 163 liradır.Gemiler ecnebi sularında çalıştıkları için başarılı bir tek armatör, iki gemiyle memlekete büyük bir döviz temin etmiş demektir.

Haşim Mardin, kazancından bir kısmını deniz sporuna tahsis ederek Rüyam adını verdiği motorlu bir kotra satın almıştır. Bu kotra, malûmunuz olduğu üzere Galatasaray'lı Aslan Nihad ile Vedad Abud'u hamilen Amerika'dan İstanbul'a gelecektir. Atlas Okyonusu'nu ve Akdeniz'i ilk defa katedecek olan Türk kotrasına ve içindeki sporculara başarılar temenni ederim."

Rüyam kotrası Atlantik'te sert havalara rastlamış Vedat Abud'un telsizle verdiği haberlerle direğin kırıldığı, çok sert esen rüzgarlar yüzünden asıl rotalarından 233 mil güneye düştükleri, fakat rüzgarın hızının azalmasıyla Azor Adaları'na doğru yol aldikları öğrenilmiştir.

New York'tan ayrılmaları da hayli renkli ve mecaralı geçen Haşim Mardin ve arkadaşlarının anıları o günlerin gazetelerinde adeta tafrika edilircersine yeralmıştır.

Nihayet Atlantik'i hırpalanmış bir halde onyedi gün yirmi iki saat elli dakikada geçmeyi başaran Rüyam kotrası Tanca limanına ulaşmıştır.

6 Temmuz 1953 tarihli gazeteler Haşim Mardin'in Süveyş'te elkonulan Raman tankerinin serbest bırakıldığını ve İstanbul'a gelmek üzere olduğunu yazmaktadırlar. Haşim Mardin ise yine Rüyam kotrasıyla Akdeniz'de katıldığı bir yarıştan Türkiye'ye dönmüştür.

Devrin çok ağır döviz uygulamaları nedeniyle sanayicilerin ve tüccarların sık sık döviz kaçakcılığı iddiasıyla mahkemelere verilmesi olağan hale gelmiştir. Bu davalardan birine maruz kalanlardan biri Haşim Mardin olmuş ve yurtdışına çıkışı hakkında günlerce dedikodular yapılırken basında hayli haberlerde yeralmıştır.



Haran gemisi ve Rüya kotrası İstinye'de kuruhavuzda.
Kaynak: Yusuf Mardin arşivi.

Rüyam kotrasıyla Florya'da demirleyen Haşim Mardin, basına yaptığı açıklamada seyahatinin olağan bir iş gezisi olduğunu, muntazam bir pasaporta sahip olduğunu, Yunanistan'dan Amerika'ya gittiğini, Amerikadayken gemilerinden Raman'ın Süveyş'te elkonulduğunu haber alınca Mısır'a gittiğini, memlekette bulunmadığı sırada meydana gelen olaylardan dolayı üzüntü duyduğunu ve aksaklıkların düzeltileceğini söylemiştir.

Süveyş'te Raman'ı mutemed Kaptan Nezih Arda'ya teslim eden yeddi adil Faik Zeren de İstanbul'a dönmüştür.

Faik Zeren basına yaptığı açıklamada;*"Raman tankeri yarın İstanbul limanına gelmiş olacaktır. Süveyş'te tankeri teslim alırken Haşim Mardin'le görüştüm. Her bakımdan kendisinden yardım gördüm. Kendisi iyi ve namuslu bir insandır. Bankayla olan anlaşmazlığın kısa bir zamanda halledileceğini ve bir anlaşma yoluna gidileceğini umuyorum. Elkonan Raman tankeri İstanbul'a geldiğinde anlaşmazlığın dava yoluyla değil, anlaşmayla çözümleneceğine inanıyorum."*demiştir.

Özellikle Kızılay'ın yoksullara yemek yardımı yapması çalışmalarına katılan Haşim Mardin Kızılay tarafından gazetelere verilen teşekkür mesajlarıyla da anılmıştır. Nitekim 16 Temmuz 1952 tarihli gazetelerde yeraldığı üzere Kızılay İstanbul Aşocakları Komitesi tarafından neşredilen bir duyuruda; *"Armatör Haşim Mardin İstanbul'un fakir halkına yapmakta olduğu yardımlara ilaveten bu kerre de Kadıköy aşocağımızda Ramazan ve Bayram günlerinde çeşitli ve bol miktarda erzak vermek suretiyle yüksek bir şefkat eseri daha göstermiş olduğundan komitemiz ve yoksul halk adına kendisine minnet ve şükranlarımızı sunarız"* denilmektedir.

22 Şubat 1953 tarihi itibarıyla Haşim Mardin şirketi filosunda yeralan *"Hücum"* isimli gemi 1951'de Hayfa açıklarında batmış ve kaza sonunda beş tayfa boğularak can vermişti. Bu kaza hakkında müddeiumumilikçe sürdürülen tahkikat sona ermiş ve geminin süvarisi Nusret Kaptan'ın tedbirsizlik ve ölüme sebebiyet suçundan mahkemeye verilmesi kararlaştırılmıştı.



Haşim Mardin eşi Leyla Zeliha Hanım'la mutlu günlerinde. Kaynak: Yusuf Mardin arşivi.

Geminin ikinci makinistinin aralarında çıkan bir anlaşmazlık sonucu Pire'de gemiyi terketmesine müsaade etmek ve kaza sırasında hayfa açıklarında karısıyla bir filikaya binerek gemisini ve dolayısıyla vazifesini terk etmekle suçlanan Kaptan Nusret'ın davasına birinci Ağır Ceza Mahkemesi'nde başlanılmıştır.

Nusret Kaptan savunmasında, İkinci makinistin kendi isteğiyle gemiden ayrıldığını, Hayfa açıklarında meydana gelen kaza sırasında ise her kaptan gibi görevini son dakikasına kadar yerine getirdiğini ve eşiyle gemiden en son ayrılan kişi olduğunu söylemiştir.

Raman tankeri Bremen Gemi Tersanesi'nden kaçmaya kalkışıyor

Bremen'de onarımda olan Raman tankerinin ödenmeyen tersane onarım borçları nedeniyle hareketine engel olunması üzerine, 17 Şubat 1953 gecesi halatlarını fora ederek kaçırılmaya teşebbüs edilmiştir. Bu olay Almanya'da büyük yankılara neden olurken, geminin sahibi Haşim Mardin aleyhine Alman Ağır Ceza ve Ticaret Mahkemesi'nde dava açılacağı açıklanmıştır.

Bremen liman polisi kendi yetkisine karşı gelmek ve nehirdeki güvenli seyir akışını tehlikeye atmaktan ötürü Haşim Mardin'i itham etmiştir.

23 Şubat 1953 tarihli haberlerde ise Haşim Mardin'in Bremen'de Raman tankerinde olduğu ve mahalli makamlar tarafından kamarasında alıkonduğu belirtilerek, çok zor durumda kaldığı ve Bremen polisinin geminin tüm makine dairesini kilitleyerek Raman'ın yeniden limandan firar etmesinin önüne geçilmek üzere tüm önlemlerin alındığı ifade edilmektedir.

Haşim Mardin tersaneye olan 160,000 sterlin tutarındaki onarım giderini ödemediğinden ve Raman'ı kaçırmaya teşebbüsten dolayı tevkif yoluna gidilmiştir.

Haşim Mardin gazetecilere yaptığı açıklamada gemisi için gerekli gantileri vermiş olmasına rağmen, birtakım bürokratik işlemlerle altmış günden beri hareketi engellediklerini, sonunda limandan firar mecburiyetinde kaldıklarını söylemiştir.

28 Şubat 1953 günkü haberlerde Raman tankerinin tersaneye olan onarım masrafını ödemeden gemiyi kaçırmaya teşebbüsten dolayı Haşim Mardin'e mahkeme kararıyla 80 gün hapis cezası vermiştir. Bununla beraber Alman mahkemesi 42 yaşında olan Haşim Mardin'in hapis cezasını 30 bin Mark'a çevirmiştir.

2 Mart 1953 günü Mardin ailesi için üzüntü birgündür ve Sabık Suriye Valisi Mardinizâde Arif Bey'in oğlu ve Haşim Mardin, Rauf Mardin ve Safiye Mere'nin babası Emekli Yarbay, büyük İslâm Mutasavvıfı Ömer Fevzi Mardin 1 Mart 1953 günü vefat etmiştir.

Cenazesi 3 Mart 1953 günü öğle namazını müteakiben Kadıköy Osmanağa Camii'nden kaldırılarak Karacaahmet Mezarlığı'ndaki aile kabristanına defnedilmiştir.

15 Mart 1953'de Raman tankeri serbest bırakıldıktan sonra Kuzey Denizi'ne çıkmadan önce gemide kılavuz kaptan olmasına rağmen, yoğun sis nedeniyle Weser Nehri'nde bir sığlığa oturmuştur. Geminin kötü durumda olmadığı öğleden sonra başlayacak Med hareketiyle kendiliğinden yüzerek kurtulacağı belirtilmiştir. Bu kaza haberi Alman basınında yeniden yankılara neden olacak ve kılavuz kaptan olmadan limandan kaçmaya treşebbüs eden Raman tankerinin başarısı övülürken, kılavuz kaptan komutasında karaya oturtulması da Türk denizcilerin başarısıyla ölçülecektir.

Geminin armatörü Haşim Mardin tersaneye olan 1,5 Milyon Mark masrafı banka vasıtasıyla nihayet havale edilerek ödemiş, Raman bunun üzerine serbest bırakılmıştır.

O günlerde Haşim Mardin bir Türk petrol şirketinin gemiyi kiraladığını Raman'nın Basra Körfezi ile Türkiye arasında 30 sefer yapacağını açıklamıştır.


Haşim Mardin kendi gemisinde tevkif edildi

Ramanın sahibi: "Gemim lüzumsuz yere durdurulmuştur,, dedi

Bremende tevkif edilen ve içinde sahibi de mevkuf bulunan Raman tankeri

Londra, 22 (Nafen) — Bre[illegible]

Haşim Mardin, Raman tankerinin durdurulması için hiçbir yasal engel olmadığını belirterek, "Gemim lüzumsuz yere durdurulmuştur" demiştir. Fotoğrafta Bremen'de tevkif edilen ve içinde sahibi de mevkuf bulunan Raman tankeri görülmektedir. Kaynak - 23 Şubat 1953 tarihli Milliyet Gazetesi.

Diğer taraftan, 1 Mayıs 1953 günü bir müddet evvel Danimarka'da tevkif edilen ve bilahare serbest bırakılan Haran gemisi mürettebatı aylardır denizde oldukları ileri sürerek isyan etmişlerdir.

8 Eylül 1953'de Haşim Mardin Türk Parasını Koruma Kanunu'na muhalefetten yine mahkemeye verilmiş bulunmaktadır. İsnad olunan suç; gemileriyle yurtdışında elde ettiği dövizleri zamanında Merkez Bankası'na yatırmadığıdır ve 5.inci Asliye Ceza Mahkemesi'nde aleyhine dava açılmıştır.

28 Kasım 1953'de Mahkeme kararıyla altı aydan beri Bremen'de tutuklu bulunan 8,000 dwt'luk Mardin gemisi serbest bırakılmıştır.



S.S Mardin

S.S Mardin

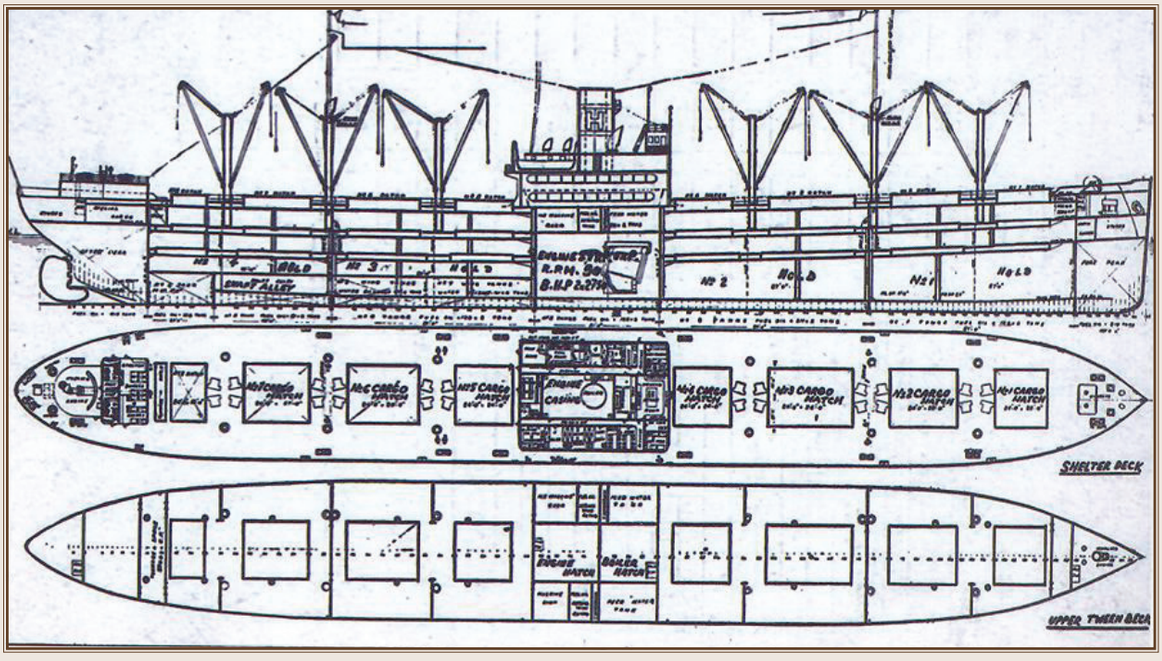
- 1918 yılında Seattle Construction and Drydock Co. Seattle, Washinton'da inşa edildi.
- 19 Aralık 1917'de denize indirildi.
- 9 Haziran 1918'de ABD Deniz Kuvvetleri tarafından satın alınarak *"USS Walter-4"* adı verildi. Aynı gün adı *"Luckenbach (ID 3171)"* olarak değiştirildi.
- 28 Temmuz 1919'da Hoboken NJ'de yeniden armatörü New York merkezli Luckenbach Steamship Co.'ya devredildi
- 1950'de New Orleans Coal and Bisso Towboat Co. Inc. firmasına satıldı ve *"A.L. Bisso"* adı verildi.
- Aynı sene İstanbul merkezli Marşa İthalat- İhracat T.A.Ş'ye satıldı ve *"Mardin"* adı verildi.
- 1959'de hizmet dışı bırakıldı ve hurdaya verildi.
- 17,170 dwt. olan Mardin, iki 2,000 ihp güç üreten buhar makinesine sahipti. Azami seyir sürati 14 knots'du.



S.S Mardin
Ex-Luckenbach

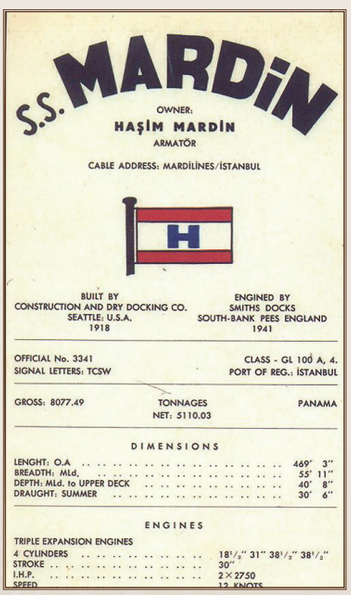


S.S Mardin gemisi yüzer havuz onarımında. Fotoğrafın sağ tarafında civadralı olan gemi posta vapuru Antalya'dır.



S.S Mardin'in teknik özelliklerini içeren broşürdeki Ambarları ve vinçleri belirleyen çizim.

Haşim Mardin uzun müddettir Armatör olduğunu ve üç gemisi bulunduğunu belirterek her zaman dış seferlerden elde ettiği yabancı navlunu, masraflar çıktıktan sonra Merkez Bankası'na yatırdığını söylemiş ve "Bazen anlaşmazlıklar olur, faturalar gecikir.Böyle durumlarda paralar Merkez Bankası'na yatırılamaz. İşte bu davaya mevzu teşkil eden 809 bin Dolar ve 24 bin Sterlin de böyle bir anlaşmazlık neticesi geç yatırılmıştır. Sterlin olarak hiç borcum kalmamıştır. Dolar borcumun da büyük kısmını yatırdım. Geri kalan az bir şeyi anlaşmazlık konusu halledilince yatıracağım. Bu işlerde herhangibir ardniyetim yoktur. Şimdiye kadar gemilerimle 5 milyon liralık döviz getirmişimdir." demiştir.


S.S MARDİN
OWNER:
HAŞİM MARDİN
ARMATÖR
CABLE ADDRESS: MARDİLİNES/İSTANBUL
H
BUILT BY
CONSTRUCTION AND DRY DOCKING CO.
SEATTLE, U.S.A.
1918
ENGINED BY
SMITHS DOCKS
SOUTH-BANK PEES ENGLAND
1941
OFFICIAL No. 3341
SIGNAL LETTERS: TCSW
CLASS - GL 100 A, 4.
PORT OF REG.: İSTANBUL
GROSS: 8077.49
TONNAGES
NET: 5110.03
PANAMA
DIMENSIONS
LENGHT: O.A 469′ 3″
BREADTH: Mld. 55′ 11″
DEPTH: Mld. to UPPER DECK 40′ 8″
DRAUGHT: SUMMER 30′ 6″
ENGINES
TRIPLE EXPANSION ENGINES
4 CYLINDERS 18½″ 31″ 38½″ 38½″
STROKE 30″
I.H.P. 2×2750
SPEED 12 KNOTS

S.S Mardin'e ait teknik tanıtım broşürünün kapağı.

Haşim Mardin'in ifadesini takiben Kambiyo Müdürlüğü'ndan ve Merkez Bankası'ndan da soruşturma yapılması için duruşma başka bir güne bırakılmıştır.

Haşim Mardin'in Mardin Denizcilik şirketi, 1955 yılında Galata, Karaköy Tahir Han Kat.5'te görülmektedir ve Tel. 91284'dür.

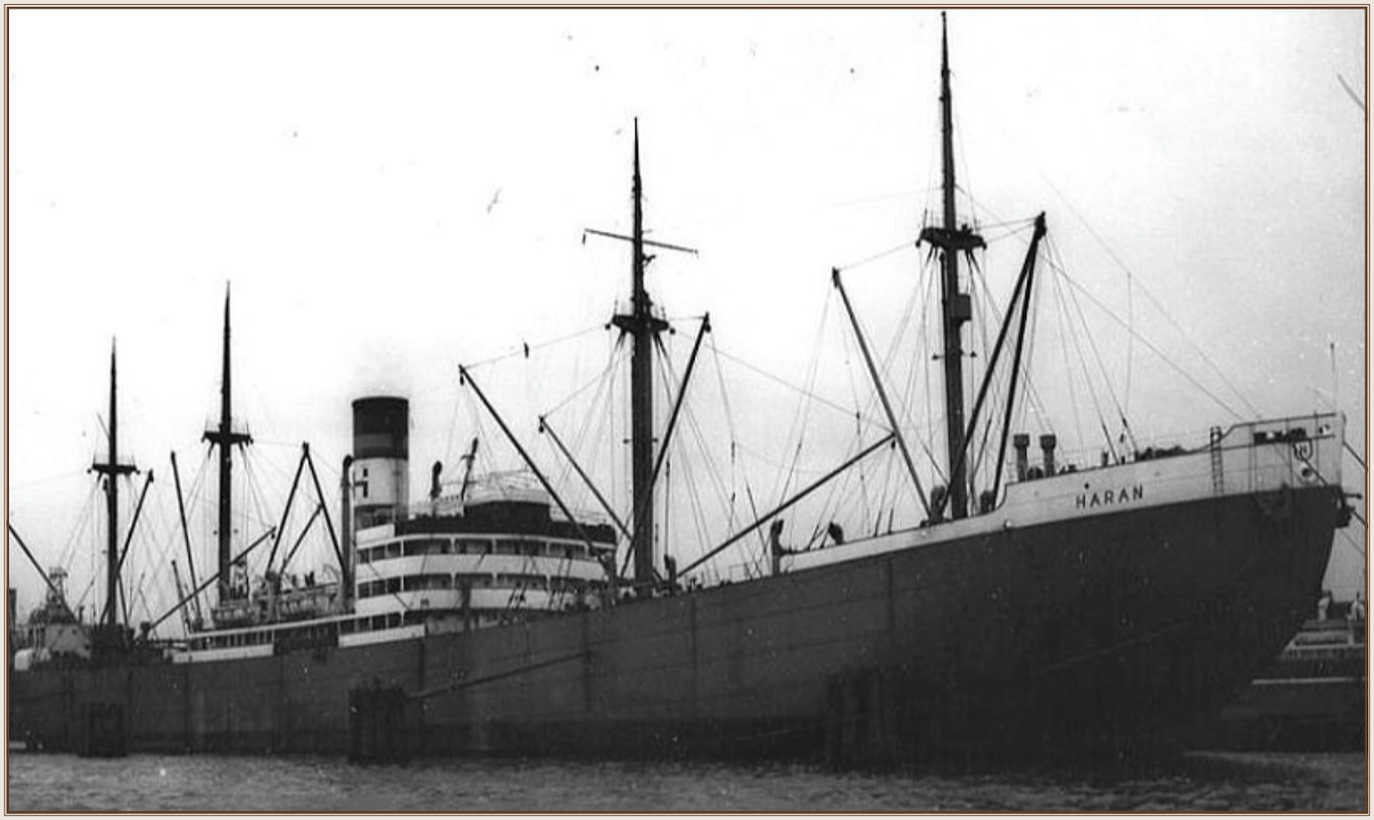
Haşim Mardin bir taraftan da *Rüyam* kotrasıyla uluslararası yarışlara katılmayı sürdürmüştür. Temmuz 1956'da İngiltere'nin Torquay limanı ile Portekiz'in Lisbon Limanı arasında yapılan 800 millik yarışta Rüyam kendi sınıfında birinci gelmiştir.

Yıllar hızla akıp gitmektedir; 9 Şubat 1957'de İstanbul'da çok yoğun sis olmuş ve radarı olan Şehir Hatları vapurları, radarı olmayan vapurlarla konvoylar yaparak Karaköy- Kadıköy seferlerine düzensiz şekilde sürdürebilmişlerdir. Raman tankeri ise Moda Burnu açıklarında sisten dolayı demir atmak zorunda kalmış yabancı bayraklı bir gemiye çarpmaktan son anda kurtulabilmiştir.

1958 yılında bazı gemilerin zor durumda kaldıkları görülüyor

Döviz sıkıntısının en yükseklerde seyrettiği 1958 yılında Türk armatörlere ait bazı gemilerin yabancı limanlarda liman masraflarını ödeyemediklerinden dolayı zor durumda kaldıkları ve gemilerie limanda ekonulduğu basında yeralmaktadır.

22 Mart 1958 tarihli bir haberde Türk Ticaret Bankası Genel Müdürü Ulvi Yenal, bir gece önce Pan am uçağıyla Amerika'dan dönmüş ve Norfolk limanında olan Sadıkoğlu şilebinin onarım masraflarının ödenmemiş olmasında dolayı geminin liman çıkışının yasaklandığını, haczedilerek bir Amerikan firmasına satıldığını, ancak geminin Türk Ticaret Bankası'na ipotekli olması nedeniyle Bankanın mahkemeye müdahelesi neticesinde geminin mülkiyetinin Türk Ticaret Bankası uhdesine geçtiğini söylemiştir.



S/S Haran.
Kaynak: Yusuf Mardin arşivi.

Ulvi Yenel geminin Amerikada esaslı bir onarımdan geçirildiğini ve adının değiştirildiğini, yükleme yaptıktan sonra bir hafta sonra Türkiye'ye hareket edeceğini söylemiştir.

Yine Ticaret Bankası'na ipotekli olan Haşim Mardin firmasına ait Mardin ve Haran şileplerinin mülkiyetinin de haczedilerek Türk Ticaret Bankası'na geçeceğini açıklamıştır.

Umum Müdür son olarak, bazı gazetelerin Maliye Bakanlığı'nın zamanında döviz tahsis etmemesi neticesinde Sadıkoğlu şilebinin Amerika'da haczedildiği iddilarını reddetmiş ve *"Maliye Bakanlığı tam zamanında m*üdahele etmiştir. Bu suretle Türk Ticaret *Filosu'ndan bir gemi çıkmamış ve bankamız da zarar etmemiştir"* demiştir.

Bremen limanında hacizli olarak tutulan Mardin şilebini Elmer Agerlopan isimli firma 17 Ekim 1958'de 651,00 Mark'a Afrika hattında çalıştıracağını açıklamıştır.

29 Mart 1960- Rüyam kotrası batıyor

Haşim Mardin'le özdeşleşen Rüyam kotrası Fransa'nın Balear Adası açıklarında yakalandığı fırtınayla başedemeyerek batmıştır. İnsanca bir kayıp olmadığı Fransız radyolarınca yapılan haberde yeralmıştır.

26 Ağustos 1962 tarihinde Türk Parasını Koruma Kanunu'na muhalefetten dolayı armatör Haşim Mardin aleyhine açılan dava sonuçlanmış ve gıyabında karar verilmiştir.

31 Mayıs 1964- Haşim Mardin Fransa'da vefat ediyor

Armatör Haşim Mardin Fransa'nın Bordeaux şehrinde ani bir beyin kanaması sonucu vefat etmiştir. Gazetelerdeki haberlerin son cümlesi aşağı yukarı hep aynıdır; *"Cenazesinin yurda getirilmesi beklenmektedir. Merhum Haşim Mardin uzun zamandan beri Avrupa'da yaşamaktaydı."*

Bu cümlede hazin bir gerçek yatmaktadır; Cenazesi Türkiye'ye getirilmeyecek ve Haşim Mardin yurtdışında, gurbetteki ebedi istirahatgahına tevdi edilecektir.

Armatör Haşim Mardin'in vefatıyla arkasında ailesine rücu eden bir borç bıraktığı belirtilir. 5 Mayıs 1968 tarihi itibarıyla İstanbul 6.cı İcra Memurluğu verdiği İlanen Tebligat duyurusunda; Türk Ticaret Bankası'nın alacaklı olarak, *"Ölü Haşim Mardin'in çocukları ve Mirasçısı Yusuf Mardin, Ömer Mardin, küçük Arif Mardin, vâsi ve anneleri Leyla Tanyal'a 2,561,791.90 TL borcun ödenmesi için"* dava açmıştır.

Bâki kalan bu kubbede hoş bir sedadır derler.

Nice yıllardır tanıdığımız oğulları Yusuf Mardin ve Ömer Mardin daima gönüllere yeretmiş, yaratıcılıklarıyla, başarılarıyla yollarına devam etmişlerdir. Hatta Yusuf Mardin, belki de babasının Rüyam kotrasıyla başlattığı bir geleneği Kaptan Ferit Biren'in başkanlığında arkadaşlarıyla kurdukları Defav'la ve Defav organizasyonu olan Bodrum Okul Gemisi "Bodrum" uskunasıyla sürdürmektedir.

Kaptan Kaya Demirsoy'un anlattığı Haşim Mardin

Haşim Mardin'i anlatabilmek için, gemilerinde kaptanlık yapmış, hatta Rüyam yatıyla ünlü Dünya Yarışı'na katılmış olan Kaptan Kaya Demirsoy'la seneler öncesinde görüşmüştüm.

Kendi yaşamı da çok renkli anılarla dolu bu denizcimiz, Armatör Haşim Mardin'i şöyle anlatmıştı: Yüksek Denizcilik Okulu'ndan 1950'de mezun olduktan sonra, 1951 yılı Ağustos ayında Deniz Yolları İşletmesi'ne katıldım. Deniz yollarında çalışırken Haşim Mardin'in Amerika'dan bir kotra getireceğini ve gemiler satın almaya başladığını duyunca, her denizcide olduğu gibi, ben de büyük ilgi duydum. O tarihlerde ben Uludağ gemisinde güverte zabiti olarak çalışıyordum ve Haşim Mardin Bey'e bir mektup yazdım. Mektubumda bir kotra alıp Türkiye'ye seyrederek geleceğini öğrendiğimi belirterek "Bu seyahatinize bir seyir zabiti olarak katılmak arzusundayım. Bu göreve hiçbir ücret talep etmeksizin iştirak etmeye hazırım" dedim.

Haşim Mardin Bey'den hemen bir cevap aldım. Bana en kısa zamanda kendisiyle buluşmamı talep ediyordu. O sıralarda yolcu gemileri zaten Tophane'de Kılavuzluk binasının önünde bağlardı.

Haşim Mardin'in yazıhanesi Tahir Han'daydı. Bana yata alınacak personelin tamamlandığını, fakat gemisinde yer olduğunu, eğer şirkete girersem, bundan sonra yapacağı ilk seyahatte kotrada beni yanına alacağını söyledi.

1952 yılı Haziran ayında, o zamanlar 135 TL alıyordum. Bana 500 TL maaş verdi ve böylelikle Antalya Limanı'ndan Amerika için krom yüklemekte olan Mardin gemisine güverte zabiti olarak katılabileceğimi söyledi. Ben bu öneriyi hiç düşünmeden, büyük bir sevinçle kabul ettim. Ne var ki, bu durumu evdeki büyüklerime açıklamam gerekiyordu. Konuyu babama açtığımda, sevineceğine, tereddüte kapıldığını gördüm. Bana, *"Ben bir memur emeklisiyim. Devlet kapısı daima güvencelidir. Az maaş alsan da devlet kapısından ayrılma, teminatları vardır. İyi düşündün mü?"* dedi.

Emekli bir memur ailesinin çocuğu olmam hasebiyle, devlet kapısından ayrılmaktan tereddüt etmem gerekirken, böyle bir hisse kapılmadım. Aynı sınıftan, makine zabiti olan arkadaşım Talat Baştuna ile birlikte Haşim Mardin'in şirketine girdik. Uludağ gemisinden ayrılırken, işbaşı elbiselerimizi bir gazete kağıdına paket etmiştik.

Haşim Mardin, Antalya'ya giderken, hangi yolu seçeceğimizi sorduğu gibi *"Ne kadar harcırah istersiniz?"* diye sordu.

O zamanlar trenle gitmek doksan liraymış. Uçakla gitmek ise altmış lira. Bunlar pırpır uçaklardı ve tarlaya iniyordu. Biz armatöre fazla yük olmasın diye uçakla gitmeyi tercih ettiğimizi söyledik. Bir de avans isteyip istemediğimiz soruldu. Bize o tarihe kadar kimse avans diye bir şey sormamıştı. İki arkadaş birbirimize baktık ve nihayet "Evet isteriz" dedik. Bize, "Ne kadar avans istersiniz" diye sordular. Yine birbirimize baktık ve "50'şer lira" dedik. "50'şer lira olmaz" dediler ve bize 100'er lira avans verdiler. İlk işimiz Karaköy'de 15 TL vererek bavul aldık ve eşyalarımızı bavula koyduk ve kağıtlardan kurtulduk.

Haşim Mardin'in armatörlüğe başladığı ilk yıllarda, deniz yollarında çalışanlar, örneğin gemiciler 60 ile 90 lira ücret alırlardı. Zabitan maaşları ise, benim gibi olanlarda 135 liraydı. Haşim Mardin mürettebatına 150 TL veriyordu. Ücretli senelik izin hakkını kendiliğinden uygulamaya koymuştu. Ayrıca hergün bir paket sigara istihkakı tanımıştı.

İsteyen senelik iznini kullanıyordu. Kullanmayana, ayrıca bir maaş senelik ücretli izin karşılığı maaş vermekteydi. Bu bize büyük bir mutluluk verdi. 1952'den 1956'ya büyük bir şevkle çalıştık. Bu yıllarda gemilerimiz tamire geldiğinde, Haşim Mardin bizzat onarımlara katılırdı. Gemiciyle, zabitanla beraber olan bir armatördü. Kendisi makineden çok iyi anlayan biriydi. Gemide olduğu sıralarda, bana birgün muhakkak dünya turu yapacağını ve bu seyahate karar verdiği an, beni de yata alacağını söylerdi.

Haşim Mardin gemicilere derin saygısı olan bir armatördü. Yaşamları için en iyi imkanları kendiliğinden vermiştir.

1954 senesinde, İstanbul çok soğuk bir kış geçirmiş ve Boğazı Karadeniz'den gelen buzlar kapatmıştı. Haşim Mardin Ortaköy'de demirli olan Haran gemisine geldi. Boğaz'ın deniz trafiğine kapalı olmasına tahammül edemediğini söyleyerek, Haran gemisini kaldırıp, buzları kırmak kararını verdiğini söyledi. Son derece coşku içindeydi ve bunu bir milli görev anlayışı içinde yapmak istiyordu.



Üstteki fotoğraf 1956 senesi Tall Ship Lizbon'da yarış sonrası bir davet sırasında çekilmiştir. Haşim Mardin dostlarıyla Torbay'daki davette görülmektedir. Karşısında oturan Kaptan Kaya Demirsoy, Avni Şaşa; Üniformalı olanlardan genç olanlar Haşim Mardin'le Torbay-Lizbon yarışlarına katılan İngiliz Denizcilik Okulu zabitleridir.

Esasında Haşim Mardin Yüksek Denizcilik okulu talebeleri ile katılmak istemiş, fakat son dakikada okul talebeleri göndererememiş, Tall Ship Organizasyonu Haşim Mardin diskalifye

edilip mağdur olmasın diye İngiltere Falmouth Denizcilik Okulu'ndan talebe vermişti. Kaynak -Yusuf Mardin arşivi.

Velhasıl, Haşim Mardin Bey son derece değişik yönleri olan bir kişiliğe sahipti. Yaratıcıydı, azimliydi, başarmak için adeta zamanla yarışmaktaydı.

1956 senesine kadar hep Mardin gemisinde çalıştım. Bu yıl bir seferimizi Arjantin'e yaptık. O sene Arjantin'de ihtilâl olmuştu. İhtilâl dolayısıyla grevler başladı ve Rusya'da 4.5 günde yüklediğimiz gemiyi, Arjantin'de 2.5 ayda tahliye edemedik. Birgün Haşim Mardin Londra'dan beni aradı. Bir tesadüf eseri tanıştığı bir yat yarış komitesi üyesinin, kendisinin Yüksek Denizcilik Okulu'nu temsilen yarışa girmesini teklif ettiğini söyledi. Bu teklifi kabul ettiğini ve dünyada ilk defa yapılacak olan *"Sail Training Ships"* yarışına Rüyam kotrasıyla katılacağını ve bir an önce Arjantin'den hareketi sağlamamı istedi. Alacağımız yükü nihayet alabildik ve Almanya'ya zamanında geldik Haşim Mardin, Rüyam kotrasını hazırlamam amacıyla beni İstanbul'a gönderdi. İstanbul'a geldiğimde Rüyam kotrasını Haliç'te havuzladık ve bilahare Bebek'te kıçtan kara olduk. Burada bakım tutum işlerini tamamladık.

Kemal Sadıkoğlu, Akif Sadıkoğlu, Haşim Mardin gibi daha bildiğimiz pekçok Türk armatörü, o tarihlerde Türkiye'ye hakim olan döviz transferleri ve Türk parasını koruma gibi her türlü ticari faaliyeti kilitleyen engeller yüzünden, zor durumda kalıyorlar, gemilerin liman masraflarını bile yurtdışına transferleri aylar alıyor ve itibarımız süratle zedeleniyordu.

Haşim Mardin Bey, II. Dünya Harbi başlarında üç ortaklı bir şirketle ticaret hayatına atılmış, bu şirketin adının Fahasa olduğunu biliyorum. Bugünkü Transtürk Han, o tarihlerde Güneş Han'dı. Bu hanın sahibi o tarihlerde Haşim Mardin'di. Nitekim bu hanı ve evini satarak, Mardin gemisini satın almıştır. Haşim Mardin'in ilk satın aldığı gemi Raman tankeridir. Ancak denizciliğe ilk başlayışı sahibi olduğu bir layterle maden taşımacılığına dayanır. O tarihlerde Haşim Bey'de teknede bizzat çalışmış.

O sıralarda Fuat Süren ve bir başka kişiyle beraberdir ve Perşembe Pazarı'nda hırdavatçılık işi yapmaktadırlar. Size bir de isim vereyim: Şirketin muhasebe işlerini yapan Neyir Yetiş'i hatırlıyorum.

Bir de ithalat ve ihracat şirketi daha vardı kanısındayım. Galiba adı "Marşa" idi. Ama, bizim için önemli olan yönü, armatörlük yapısı. Diğer konuları, ilgililerden bulabilirsiniz inancındayım.

Ben 1956'da Kemal Sadıkoğlu, firmasına geçtim. Bu sırada, Türk Ticaret Bankası, Haşim Mardin'e ait iki gemiye el koymuştu. Mardin gemisi yurtdışındaydı. Haran ve Raman ise İstanbul'da bağlıydılar. Bu gemiler yanılmıyorsam, Türk Ticaret Bankası tarafından iki yıl bağlı bırakıldı. Sonunda banka Raman'ı çalıştırmaya karar verdi ve biz yeniden şirkete girdik. Böylece Haşim Mardin'e ait bu gemide yeniden çalışmaya başladım. O sıralarda, İpar Transport A.Ş. kurulmuştu. Ali İpar'ın sahibi olduğu bu firma, Türk Ticaret Bankası'ndan Haşim Mardin'in hacizli olan Haran'ı satın aldı ve Necip İpar adını verdi.

İpar Transport da, personelin ücretlerinde önemli yükseltme yaparak işe başlamıştır. O sıralarda 1500 TL olan ücret standardı, Ali İpar tarafından 2500 TL'ye çıkartıldı. Ali İpar filosunu donatırken, Haşim Mardin'in personelini topladı, bir de Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'den eleman aldı.

Burada şu konuyu da açıklamak isterim. Ali İpar, Haran'ı Necip İpar olarak devreye aldıktan sonra, Nezihi İpar gemisinin personelini bu gemiyle getirdi. Bu personel orada ikinci İpar

gemisini donattılar. Haşim Mardin'in elinde böylelikle bir gemi kalmıştı. O da yurtdışında çalışan Mardin gemisi idi. Oysa ki, bu geminin liman ve acente masraflarını transfer etmek, yakıt, ihrakiye masraflarını zamanında ödemek mümkün olamıyor, ülkeden döviz çıkartılması çok uzun zamanı alıyor veya mümkün olmuyordu. Bu yüzden gemi hemen her limanda takılıyor, bekletiliyordu. Sonunda Hamburg Limanı'nda bağlamak zorunda kaldı ve burada açık artırma ile satıldı.

Türk Ticaret Bankası Yed-i Adil olarak rantabl gördüğü Raman'ı sefere koyduğunda, beni Raman süvarisi olarak almıştı. Ama, bu geminin liman, ihrakiye, kanal geçiş ücretleri, sair masrafların ödenmesi hep aynı zorluklarla karşılaştı. Düşününüz ki, gemiyi banka işletiyor ve bizzat banka döviz ödemelerini ülkedeki dövizle ilgili katı kurallar, engellemeler yüzünden zamanında yerine getiremiyordu.

Haşim Mardin'i de batıran bu katı bürokratik engellerdir, deniz ticaretinin anlaşılmamasındandır. Ben gayet iyi hatırlıyorum; aldığımız yakıtın bedeli ödenemediği için, 55 gün ödeme yapılsın diye beklemişizdir. Buna benzer çok olaylar vardır.





Haşim Mardin Lisbon-Turquay Tall ships Yarışmasından sonra yapılan törende Portekiz'in Londra Büyük elçisi tarafından tebrik ediliyor. Kaynak: Yusuf Mardin arşivi.

Süveyş Kanalı'na gidiş ve dönüşte 10-15 gün, Kanal geçiş masrafı transferi için beklediğimizi hatırlatmalıyım. Türkiye'de armatörlük yapmak için o yıllarda böyle kurallar vardı ve haliyle hiçbir dehanın bu sektörde başarılı olması mümkün değildi. Sonunda Haşim Mardin'i de sürükleyip götürdü.

Hatıralarımı biraz daha sırayla anlatmaya çalışırsam, 1959'da Ali İpar'ın firmasına girdiğimi belirtmem gerekir. Nitekim, Ali İpar'la önce İngiltere'de Glasgow'a gittik. Burada Virginia İpar gemisi teslim aldık. Londra'da ise Mehmet İpar gemisine Türk bayrağı çekilmesi merasiminde bulunduk; İki gemi de İlya Kulukundis'tan satın alınmıştır. Bu gemiler yabancı personelle Amerika'ya yük aldılar ve Amerika'da Necip İpar gemisiyle gelen Türk personelle yeniden donatıldılar.

Nezihi İpar gemisi ise New Orleans'dan New York'a çıktı. O sıralarda soya yağı ithali Türkiye'de ihale ile muhtelif firmalar tarafından paylaşılmıştı. İhaleye Kemal Sadıkoğlu, Faik Zeren, Ali İpar ve Cerrahoğulları girdiler. Kemal Sadıkoğlu'nun ve Faik Zeren'in göndereceği gemisi bulunmuyordu. Ali İpar'la birlikte, Kemal Sadıkoğlu'na birlikte gittik ve onun payını biz aldık. Soya yağının taşınması için Türk bayraklı gemiler şartı konulmuştu.



Haşim Marin başarısından dolayı Cumhurbaşkanı Celal Bayar tarafından tebrik edildiği davette. Kaynak: Yusuf Mardin arşivi.

Necip İpar gemisinin boş olarak Amerika'ya gitmesinin sebebi, soya yağı getirmek amacına dayanmaktadır. Böylece, İngiltere'den alınan Virginia İpar ve Mehmet İpar, New Orleans'ta teslim alınan Nezihi İpar, New York'a gelerek soya yağı yüklemeye başladılar. Biz o sırada, gemilerin herbirini 275.000 olara almıştık. Buna karşılık 315.000 dolar navlun yaptılar. O tarihlerde D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'nin Sinop, Aydın, Zonguldak isimli gemileri, Empire tipi gemilerdi ve bu gemileri 370.000 dolara satın almışlardı. Bu gemiler Amerika'dan 65.000 dolarlık navlunda Türkiye'ye geliyorlardı. Bu derece fark tüm şimşekleri armatörün üstüne çekmeye başlamıştır. Halbuki, devletçilik alışkanlığı içinde, özel sektör teşebbüsü kolay hazmedilemiyordu.

Ali İpar da bu girdapta kaybolup gitmiştir.

Ali İpar da son derece değişik karakterde, mükemmel bir eğitim ve öğrenim görmüş, üç yabancı dili mükemmel konuşan, yaratıcı bir işadamı idi.

O yıllarda ham petrol taşımacılığı için 20.000 dwt'luk tanker getirmeyi, Boğaziçi Köprüsü'nü yabancı sermaye ortaklığı ile inşa etmeyi düşünen Ali İpar'dır. Fakat, öylesine ağır hücumlarla karşılaşmıştır ki, inanılmaz bir katılıkla doludur. Halbuki, bugün Türkiye'nin ham petrol filosu çok güçlü olacaktı.

Ali İpar'da bu girdapta kaybolup gitmiştir.

Geride bıraktığım bunca senelere bakıyorum; Türk deniz ticaretini kalkındırmak için ortaya kim çıkmışsa, bürokrasi onu en kısa zamanda tüm hışmıyla ezmiş, yemiş, yok etmiştir. Aynı bürokrasi, denizcinin elinden tutan armatöre de rahat vermemiş, onu memleketine giremez veya memleketinden dışarı çıkamaz duruma düşürmüştür.

Malik Yolaç'lar, Haşim Mardin'ler, Ali İpar'lar, Sadıkoğulları ve diğerleri böyle bir mücadeleye göğüs vermiş, çok yiğit armatörlerimizdir. Daha açıkçası, Türk armatörlerini, yabancı karteller değil, bizzat Türkiye'de yürürlükteki yasalarla tepelemişlerdir.



Haşim Mardin'in yaşamından bir sahne. Kaynak: Yusuf Mardin arşivi.

İpar Transport'a ait üç gemiyi de yine bir banka haczetmiştir. 1960'lı dönemi kastetmiyorum. Bir gece evime telefonla haber verdiler. Hatta gece yarısından sonra idi. Kumkapı açıklarında bağlı olan üç İpar gemisinin Haliç'ten içeri sokulacağı, bu sebeple gemileri hazırlamamız isteniyordu. Güya, İpar bu gemileri kaçıracaktı. Halbuki, gemilerde yakıt yoktu, yağ yoktu. Nihayet, bu üç gemiyi Haliç'e getirip borda bordaya şamandıralara bağladık.

Gemilerin akıbetlerine gelince, Raman bir süre daha çalıştı. Fakat, verimli çalıştırılamadığı için, sonunda İlhami Söker firmasına satıldı. Nezihi İpar gemisini de yine İlhami Söker satın aldı ve bu iki gemi maalesef sökülüp yok oldular.

Bir ara D.B.Deniz Nakliyat T.A.Ş.'nin başına Ulvi Yenal gelmişti. Küba'da karaya oturan *"C.Sadıkoğlu"* gemisini, sadece masraflar transfer edilemediği için Çinli'ler satın almışken, Ulvi Yenal bir miktar daha fazlasını Çinliler'e ödeyerek, bu gemiyi yeniden Türkiye'ye getirebildi. Yani, yasalar, bürokrasi ejderhası, nice karanlık oyunlarla, armatörü tepelemeye hemen hiç ara vermedi.

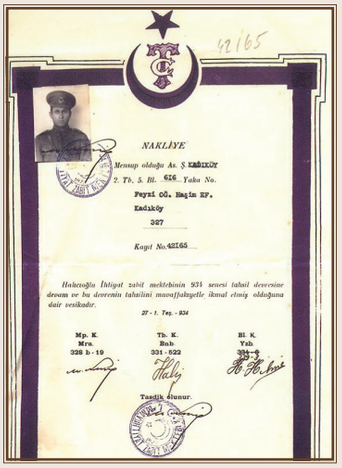
Haşim Mardin, bu yıllarda yurtdışındaydı. En büyük arzusu, Rüyam kotrasını Monte Carlo'ya getirmek ve turistik amaçla bu yatı kiralamaktı. Haşim Mardin daha yıllarda yat kiralama işi yapmak istiyordu.

Son yıllarda Metin Baran, Haşim Mardin'in avukatı olarak görev yapmıştır. Birgün Park Otel'de oturuyoruz. Ben o sıralarda Faik Zeren'de müdür olarak görevliyim. İçeriye, Haşim Mardin'in müdürü Neyir Yetiş girdi. Bana Rüyam kotrasının gelmekte olduğunu söylediler. Kendilerine mevsimin uygun olmadığını ve çekinerek, "O rotayı takip ederse, Fransa sahillerinde bu mevsimde çok büyük denizler olduğunu ve yatın batma tehlikesi olduğunu" söyledim.

Nitekim, bir hafta sonra Rüyam'ın karaya oturduğu haberi geldi ve bir daha kurtarılamadı. Bilahare ray döşenerek tekneyi denize verdiler. Fakat, Fransa'da kurtarma yardım masrafları olan 90.000 dolar ödenemediği için 135.000 dolara açık artırma ile satıldı.

Haşim Mardin bir süre Hamburg'da ofis açtı. "Alster Ultser 30" adresinde bir de apartman dairesini kiralamıştı. Ne yazıktır ki, gazetelerde aylık 350 DM kira ödediği bu daire için, Haşim Mardin'in Almanya'da büyük paralar sarfettiği haberleri yayınlandı durdu.

Sonra Mr. Wolk isimli bir Alman milyarderle işbirliği yapmaya teşebbüs etti. Hazır bir parası olmadığından, ülkede büyük döviz sıkıntısı yaşandığından, bu iş yürümedi.


42165

NAKLİYE

Mensup olduğu Av. S. Kaptanı

2. Tb. 5. Bl. 616 Yaka No.

Feyzi Cö. Hacim Ef.

Kadıköy

327

Kayıt No. 42165

Hukuzuğu İhtiyat zabit mektebinin 931 senesi tahsil devresine devam ve bu devrenin tahsilini muvaffakiyetle ikmal etmiş olduğuna dair vesikadır.

27 - I. Teş. - 934

Mp. K. Mra. 326 b - 10

Th. K. Bnb. 324 / 622

Bl. K. Yzb. 325-2

Teslim olunur.

Türkiye'den gönderilen paralarla yaşamaya devam etti. Haşim Mardin'i anlatmak için birkaç örnek daha vereceğim. Haşim Mardin çok ünlü işadamlarıyla dostluklar kurmuştu. Nitekim, Carlton isimli meşhur bir Amerikalı, Yunanistan'a katır sevkediyordu. Haşim Bey Mardin'le Amerika'dan Yunanistan'a katır taşıyarak, kaç sefer Türk limanlarına gelmeden yük taşıdı. Yani Cross Trade'i başarıyla sürdürdü. Döviz kazandırdı. O zaman bu yükü, Yunan gemilerine rağmen kendisi taşımayı sağladı. Yük gemisi ile canlı hayvan taşıdı. Bunların her biri başlı başına büyük başarıdır.

Biz, Haşim Bey'le Mardin gemisiyle Baltimore'a gelmiştik. Bu limanda 20.000 dwt'luk bir tankeri almak üzere hazırlık yapmıştı. Bu amaçla Amerika'dan kredi temin etmişti. Ama, biz gemiyle uğraşamadık; zira mevcut diğer gemilerin acente masraflarını transfer etmek için boğuşuyorduk. Yakıt, kanal geçişleri, ihrakiye ve aklınıza gelecek ne kadar transferi gereken masraf varsa, aylar aldığından, gemiler limanlarda takılmaktaydılar. Böylece, aylar geçtikçe, geciken transferler, kârları eritti, firma aldığı kançellolara yetişemez oldu ve hükümetlerin elinde, canım filo battı, batırıldı gitti. Hatta, 20.000 dwt'luk o mükemmel tanker için verilen kredi de vakit geçtiğinden kullanılamadı. Ben, o zaman bu gemiye süvari olacaktım. İlk kez bu gemide dolaşmak için bir bisiklet almam gerektiğini zannetmiştim. Bizler için böylesine bir büyüme idi. Böylesine bir hayal idi.

Müteşebbisimize bu imkanlar verilmedi. Mümkün olan her türlü zorluk çıkartıldı.

O yıllardaki kambiyo mevzuatı patalojik bir vaka olarak muhakkak tahlil edilmelidir. Bu tahlil sonucunda, neden denizci bir ulus olamadığımız görülecektir.

Avni Şasa, Haşim Mardin'i anlatıyor

1965 yılında yakın arkadaşı Avni Şasa *"Haydut'u Nasıl Adam etmiştik"* başlıklı bir yazı yazısıyla, Haşim Mardin'in yat tutkusunu anlatmıştır.

Avni Şasa bu yazısında şöyle demektedir:

Haşim'le ilk yelkenciliğimiz, Kalamış iskelesinde çımacı Kâmil Ağa'nın kahvesinin yanında toplanan Karadenizli kayıkçılardan kiraladığımız ince iskele sandallarıyla, koyda volta atmakla başlamıştı.

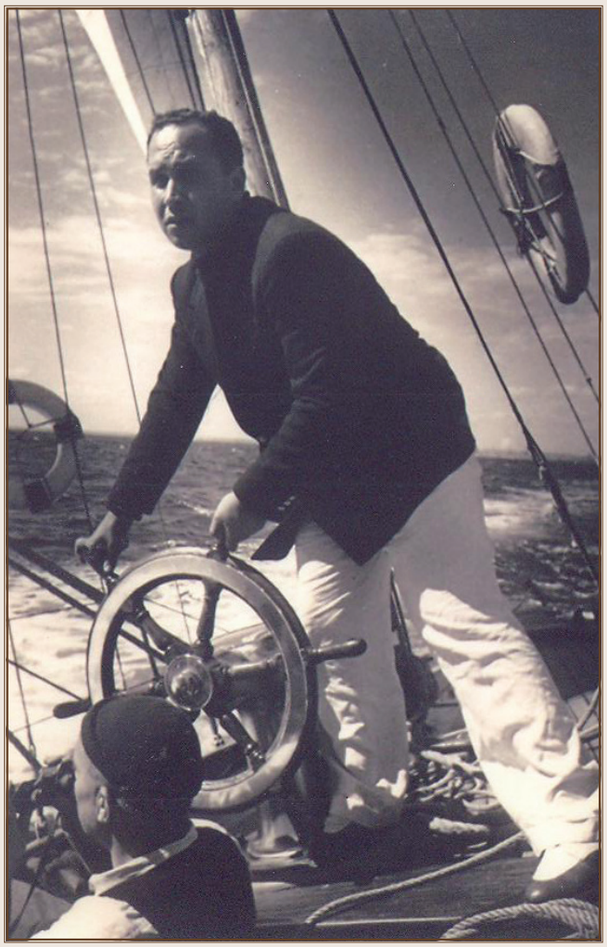
O devirde yelken faaliyeti, oralarda kulüp bulunmadığı için Kalamış iskelesi yolunun başlangıcındaki, asırlık ağaçların altında konuşulur ve hazırlanırdı.

Haşim'in yelkencilikle daha yakın alâkası Yüksek Denizcilik Okulu'ndan sonra 1934 senelerine doğru Sadıkzadeler'in gemisinde çalıştığı sırada başlamıştı.

O sıralarda, bir İtalyan'a ait 9 metre boyunda, çift direkli 3 tonluk yawl tipi bir yelkenliyi, dar bütçemizden büyük fedakârlıklar yaparak, uzun taksitlerle 200 liraya satın almıştık.

İtalyan kendisine Ayvansaray'da yarışlara iştirak etmek üzere yeni bir kotra sipariş edince, pek bakımsız ve perişan halde bulunan eski teknesini bize satmıştı.

Mal sahibi ve kardeşi ile yaptığımız deneme gezintisinde, bol miktarda su boşaltmıştık. Fenerbahçe açığından gelip orsa seyri ile Kalamış'a girmek güç bir mesele olmuştu.



Haşim Mardin seyir halindeyken. Kaynak: Yusuf Mardin arşivi.

Yine de Haşim'le beraber köhne tekneyi tamire koyulduk. Bizimle birlikte Kalamış gençliği seferber olmuştu. Ayrıca çalıştığı Sakarya gemisi ile gittiği Karadeniz seferinden her dönüşünde, boş zamanlarda, kendi eliyle geminin atölyesinde tekne için yaptığı bir parçayla dönerdi.

Bütün bu işler tamamlandıktan sonra, tekne su etmez, mükemmel manevra eder ve orsaya girer hale gelmişti.

Zamanla Haşim'in denize olan sevgisi daha da artmıştı. Birgün bana gelip, "Rüya'yı satın alıyorum, ne dersin Avni Ağabey?" dediği gün, sevinçten gözleri parlıyordu.

Haşim sonradan daha büyük yatlara sahip oldu, ama ikimiz de boyasını yakıp macunladığımız, uğraşıp hazırlayarak yarışa girdiğimiz köhne teknenin zevkini her zaman beraberce hasretle anardık."

Rüya'nın sonu

Rüya Kotrası 7 Ağustos 1951 tarihinde Sicilya sahillerinde infilak ederek batınca, basında tüm dikkatleri yeniden üzerine çeker. Rüya Kotrası, Kaptan Harun Ülman yönetiminde iken çıkan yangın, tekneyi harabeye çevirmiştir. Kaptan Harun Ülman o tarihlerde olayı şöyle anlatmıştır.

Haşim Mardin ve Nihat Bekdik (Aslan Nihat) bir Akdeniz seyahatini epey zamandır tasarlıyorlardı. Bana da iştirak edip etmeyeceğini sordular. Hatta bir akşam Faruk Ardan evime kadar geldi. Kendisinin elçi olarak gönderildiğini ve arkadaşlarının beni bu seyahate davet ettiklerini söyledi.

Yapılması istenen seyahat Nice şehrine kadar gidip, orada 10-15 gün kaldıktan sonra, dönmek olduğuna göre, 2-2.5 ay sürecek demekti. Halbuki ben bu müddet zarfında Filipinler'e gidecek olan Sinan Everest'in teknesini bitirmek mecburiyetinde idim. Bu sebepten bilhassa bu cazip daveti üzülerek kabul edemedim.

Nihayet 26 Temmuz 1951 Perşembe günü, Faruk Ardan ile Nihat Bekdik tekrar bana geldiler ve hiç olmazsa İtalya'ya kadar tekneyi götürüp, oradan uçakla dönmek üzere sefere iştirakim hususunda ısrar ettiler. Çok saydığım ve sevdiğim bu arkadaşların arzularına fazla karşı gelemedim ve 10-11 Ağustos 1951 tarihine kadar sefere iştirak etmek ve bu tarihte nerede bulunursak bulunalım, tekneyi orada bırakıp uçakla dönmek şartıyla tekliflerini kabul ettim.

Hareket tarihi olarak 30 Temmuz Pazartesi akşamını tespit ettik. Bu sefere, Büyükelçi Russel Dorr, eşi ve kızı iştirak etmek üzere İstanbul'a gelmiş bulunuyordu.

Yatta cam'an on kişiydik. Bu kişiler, İktisadi İşbirliği Türkiye Yardım Heyeti Başkanı Büyükelçi Mr. Russel Dorr, eşi ve kızı. Ferit Güngören, Nihat Bekdik ve ben.

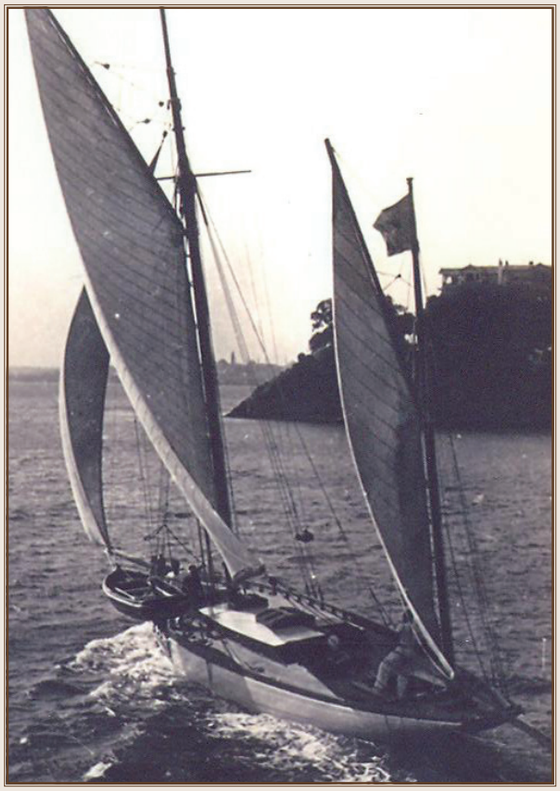


Rüyam Portekiz Lisbon- İngiltere - Torquay ragettasında seyrederken

Haşim Mardin, mühim bir işi çıktığından, Amerika'ya gitmek mecburiyetinde kalmış. Bize İtalya'da katılacaktı. Arkadaşı Faruk Ardan ise yazıhaneyi yalnız bırakamadığından, bütün arzusuna rağmen, sefere katılamadı. Dört kişi olan tayfalar da, demirbaş gemici Miço, ahçı Şevket, usta gemiciler Manol ve Petro'dan meydana geliyordu.

Moda'dan hareket ederek günlerce yol aldık. Nihayet 7 Ağustos Salı gecesi Napoli'ye doğru yaklaştık. Ertesi günü saat 19.00'da Giardini denilen bir mahalde 4 kulaç suda demirledim. Limanda çok güzel büyük bir İtalyan yatı vardı. Dorr ailesi gece otelde kaldı, biz de orada yemek yiyip, tekrar tekneye döndük. Ertesi sabah, 8 Ağustos Çarşamba günü yaklaşık 40 saatlik bir seyir için hazırlanıyorduk. Benzin de ikmal ettik. Bu arada Bayan Dorr ve kızı tekneye gelmişlerdi. Birdenbire teknede bir infilâk oldu. Miço "Aman yanıyoruz" diye başaltından çıktı. Asıl tehlikenin ne tarafta olduğunu anlamak için etrafa bakındım. Kıç taraftan müthiş duman ve alev çıkıyordu."

Rüya kotrası tüm uğraşlara rağmen kurtarılamadı ve kimisi mayoyla, kimisi üzerindekiyle kaldı. İnfilaktan kamarada bulunan Dorr'ların kızının sol ayağı ve buzdolabını tamir etmekte olan Miço'nun yüzü ve göğsü yanmıştı.



Rüya kotrasıyla Moda Koyu'ndan Marmara'ya seyrederken

Türkiye'nin en güzel yatlarından olan Rüya bu şekilde Teormina sahillerinde sulara gömülüp rüya olmuş gitmişti.

Haşim Bey haberi Amerika'da almış ve çektiği telgrafla para ihtiyacımızı derhal karşılayacağını bildirmişti. Nitekim maddi açıdan her ihtiyacımız karşılandığı gibi, Katanya-Roma-İstanbul uçak biletlerimiz dahi bize ulaştırıldı."

Haşim Mardin'in yazıhanesinde

25 Mayıs 1952 tarihli Vatan Gazetesi'nde, Haşim Mardin'le ilgili bir röportaja tanık oldum. Bu röportajı hazırlayan ise Tunç Yalman. Haşim Mardin'le New York'tan Rüyam Yatı ile İstanbul'a geleceğini haber verirken, yazısına "*Bir Türk Kotrası Okyanusu Aşacak*" başlığını koymuş.

Tunç Yalman yazısının bir bölümünde şöyle demektedir.

"Haşim Mardin, 25 senelik bir denizcidir. Kendisine refakat edecek olan Galatasaraylı Nihad Bekdik ise yıllarca kotra kullanmıştır. Aslan Nihad, zaten eski bir deniz subayıdır.

Bu seyahate tanınmış sporcularımızdan Vedat Abud ve film rejisörü Faruk Kenç iştirak edecek ve filme çekerek, tespit edecektir. Bu film, montajı yapıldıktan sonra, bir seyahat filmi olarak Türkiye'nin her tarafında sinemalarda gösterilecektir."

Tunç Yalman, kotra seyahatini, gazetelerden öğrendikten sonra Haşim Mardin'le bir röportaj yapma kararını verir ve 24 Mayıs 1952 günü kendisini İstanbul'daki yazıhanesinde ziyaret eder. Tunç Yalman bu ziyareti şöyle anlatır: "Mardin, Raman ve Haran şileplerinin sahibi olan Haşim Mardin otorite ile tevazuu şahsında mükemmelen birleştirmesini bilen bir zattır.

Yazıhanesi hakikaten zevkle döşenmiş. Toplantı odasının duvarında büyük yeşil bir dokuma harita asılı. Koltuklar da yeşil, rahat, koskocaman.

Kendi bürosunun bir duvarını boydan boya bir dünya haritası kaplıyor. Geniş pencerelerin karşısında eski yolcu salonu. Ardından cıvıl cıvıl İstanbul limanı. Haşim Mardin bir yandan penceresinden Kadıköy vapurlarının gelip gidişini, limana girip çıkan büyüklü küçüklü gemileri seyrederken, bir yandan da dünyanın yedi denizlerini dolaşan şileplerinin rotalarını izliyor.

Kotra ile yapacağı seyahat bir buçuk iki ay sürecek. Bu kadar uzun zaman işlerini nasıl yüzüstü bırakabileceğini merak ettim. İzah etti: "*Seyahat boyunca işlerimi kotradan takip edeceğim. Kotranın içerisine telsiz monte ettirdim. İstanbul'da yazıhanemde iken bile gemilerimle doğrudan doğruya temas halinde olamadığım halde (Ne acı bir hakikattir ki, denizcilik firmaları gemileriyle telsiz telefon muhaberesi yapabilme bağımsızlığını ve hakkını ancak 1980 sonrasında alabilmişlerdir. Yani, Haşim Mardin'in yakındığı 1952 yılından 28 sene sonra) kotradan bunu yapabileceğim.*"



Rüyam'ın gemicileri. Kaynak: Yusuf Mardin arşivi.

Telsiz sisteminin bozukluğu

Lâf lâfı açmıştı. Kotracı Haşim Mardin, Armatör Haşim Mardin'in en büyük dertlerinden birine temas etti:

İstanbul'dan seferdeki bir gemiyle başka bir yerden nakil yapılmadan, temas etmeye imkan yoktur. Bu yüzden maruz kaldığımız kayıplara dair size iki misal vereyim.

Geçenlerde Azor adalarının kuzeyinde 10.500 dwt'luk bir Liberty gemisinin pervanesi kopuyor. Bizim Mardin şilebi de o civardan geçmekte. Gemi bizden imdat istiyor. Mardin'in süvarisi hemen bana İstanbul'a telgraf çekerek, talimat soruyor. Çektiği telgraf ancak iki buçuk gün sonra elime geçebildi!

Arada, o civardan geçen başka bir gemi Liberty'i Azor'a kadar yedeklemiş ve bu yardıma mukabil bir milyon dolar kazanmıştır. Şayet bizim elimizde telsiz bulunsaydı, süvari ile hemen haberleşecek ve bu büyük fırsatı kaçırmayacaktık.

Başka bir örnek vereyim: On gün kadar evvel Fransa'nın Le Havre limanından kalkan Raman şilebi Cebelitarık'tan yedi yüz ton mazot almak istediğini telsizle bize bildirdi. Cebelitarık'tan mazotun verilmesini temin ettikten sonra, biz de kendisine gereken talimatı verdik. Teli çektiğimiz anda, geminin Cebelitarık'a varmasına altmış saat vardı. Halbuki Raman, talimizi ancak Cebelitarık'tan ayrıldıktan sonra altmış mil sonra almış ve geri dönmüş ki, 60 mil gitmek, 60 mil dönmek oniki saat eder. Bir geminin gündelik kazancı 7000 Dolar olduğuna göre, işte size 3500 dolarlık ziyan, zarar! Eğer Rüyam teknesinin telsizine o zaman sahip olsaydım, gereken talimatı iki saat içinde bildirecektim. Daha size bunun gibi yüzlerce örnek verebilirim. İstanbul limanına, telsiz haberlerimi doğrudan doğruya gönderebilecek bir cihazın temini 50.000 liralık bir iştir. Lâkin bu dert yıllardır bir türlü halledilemedi."

Haşim Mardin, bu konuşmadan birkaç gün sonra, seyahat arkadaşları ile Amerika'ya hareket eder. Bu seyahatin tehlikeli olup olmadığı kendisine sorulduğunda verdiği cevap: *"Tehlike herşeyde vardır. Karada, denizde, havada. Asıl tehlikeyi tedbirsizlik doğurur!"*

Raman tankerinin efsanevi kaçış teşebbüsü

Sonucu, bir armatörün hüsran dolu akıbetini hazırlayan devlet zaafı Raman tankerinin katıldığı Almanya'da geçen efsanevi hikayesiyle bir kez daha dile gelecektir.

Bu öykü şöyle anlatılır: *1952 yılının 31 Temmuz'unda güzel bir yaz günü Waser Nehri'nin iki sahilini hayranlıkla seyrederek, akşamüstü Bremen'e vardık ve bizi A.G.Weser tersanesinin yüzer havuzunun bordasına aldılar. Giriş o giriş oldu. Gemide sökmedikleri makine, yenilemedikleri saç kalmadı. Bir tankerin ömrü 15 sene kabul edildiğine ve Raman da 1914 yapısı olduğuna göre bu neticeyi gayet olağan karşılıyor, gemiye her gelişinde kutularla tebeşiri bitirecek kadar, değişecek yerleri markalayan Lloyd sörveyörüne hiç kızmıyorduk.*

Börger Park'taki sonbahar yaprakları üzerine, mevsimin ilk karı düşerken, Raman artık 1952 yapısı bir gemi olmuştu. Onarım bittiği halde, romokörler bize mendirekten dışarı uğurlayacakları yerde tersanenin en kuytu bir rıhtımına bağladılar. Bu hareketi bizi çok sevdiklerine ve Noel'i Bremen'de geçirmemizi istedikleri için yaptıklarına bağladık. Oysa ki gemiye haciz konmuştu."

Onlara, Petrol Ofis'le yapılan bir yıllık mukavele teminat olarak gösterildi ise de, Alman makamları bunu kabul etmedi.

Düşününüz ki, o yıllarda Petrol Ofis'in resmi mukavelesi dahi bir Alman tersanesi tarafından geçersiz sayılıyordu. Almanlar, onarım borcunun tamamının Türkiye'de bir bankaya döviz olarak A.G.Waser hesabına yatırılmasını da kabul etmediler. Yani, bu işi, ülkenin yapısı açısından güvenli bulmadılar!

Banka teminat mektubu gösterildi. Bunu da kabul etmediler. DM olarak borcun Almanya'da veya Türkiye dışındaki bir ülke bankasına yatırılmasını şart koştular.

Hükümetin döviz sıkıntısından dolayı da bu parayı hemen transfer ettirmesi imkansızdı. Koca gemi, kırk kişilik personel, hergün dünyanın masrafı, bir taraftan akdedilen mukaveleye göre kançello tarihi gelip çatıyor ve bir devlet Merkez Bankası, armatörün kendi parasını Almanya'ya transfer edemiyordu.

O armatör ki, Türk denizcilerine ışık tutmuştu. Böylece, onarım bitmesine rağmen, Raman tankeri, transfer yapılması için üç ay daha beklemek zorunda kaldı.

Sonunda, Haşim Mardin gemiye gelerek, o unutulmaz, kaçmış planını uygulamaya koydu.".

Bu hikayeyi, Kaptan Ferit Biren'in yaşam öyküsünde dile getirmiştim. Ben, sadece bu olayın son birkaç bölümünü burada özetleyeceğim.

Raman nefes kesen bir maceralı yolculuktan sonra, yeniden A.G.Weser tersanesine bağlanır. Raman artık "Alman gazetelerinde büyük manşetlerle verilen "Piraten Schiff Raman" bir korsan gemidir. Ancak, birkaç gün sonra personel karaya çıktığında, hangi lokale giderlerse, oradaki Almanlar'ın tezahüratı ile karşılaşırlar ve Haşim Mardin'i tanıyanlar, hep birden ayağa kalkarak, şerefine kadeh kaldırırlar. O kadar ki, Haşim Mardin'in bulunduğu bir restorantta, resmi bir akşam yemeği daveti için bulunan Alman petrol firmasının müdürleri, birden Haşim Mardin'e

dönerler ve ayakta alkışlayarak, onuruna kadeh kaldırırlar.

Raman ve Haşim Mardin, tüm personeli, zabitanı ile dillerde dolaşan bir kahramanlık öyküsü haline gelmişlerdir. O kadar ki, bir radyo satıcısı mağaza sahibi, vitrinine koskoca bir gemi resmi ve köprü üstünde kara maskeli bir kaptan maketi yerleştirmiş ve altına şu sloganı yazmıştır: *"Billiger nich gehe - Bundan daha ucuza kaçılmaz!"*

Haşim Mardin'in Bremen mahkemesinde süren davasını bir miktar para cezası ile sona erer. Fakat Türk hükümeti aylardır beklenen onarım masrafını transfer ederek, meseleyi çözüme götürür. Oysa ki, aradanyedi ay geçmiştir ve mali durumu bozulan Haşim Mardin'in akıbeti böylelikle, başkaları tarafından hazırlanmıştır.

Uzakyol Kaptanı Süreyya Ata, kısa notlarında şöyle yazmış: *"İyi insan, denizci dostu, Türk denizlerinin öncüsü..."*

Bir başka yazıda ise, yaşam çizgisinin son noktalamaları sıralanıyor: "Öyle tahmin ederim ki, bugün Haşim Mardin'in büstü dikilecek densin ve bir kampanya açılsın, çok zaman geçmeden, bu iş tahakkuk eder. Çünkü Haşim Mardin, aramızda bir isim olmaktan çıkmış ve bir simge gibi memleket gerçeği olmuştur.

1961 yılında, Bremen'de, Haşim Mardin'in Bolonya'da olduğunu duydum. 1962 yılı ilk aylarında ise yine Bremen'de Haşim Mardin'in Gaskonya Körfezi'nde bir balıkçı köyünde ikamet ettiğini işittim. Birgün İstanbul'da eşi ve oğlu Ömer'le karşılaştım. Bana, vefat ettiğini söylediler.

Büyük insan, büyük Türk armatörü Haşim Mardin göçüp gitmişti."

Rüya öldü, ama benim rüyam yaşıyor

Fakat, bu tekne İtalya'da yandı. Haşim Mardin'in bu konuda unutulmaz bir sözü vardır. "Rüya öldü. Ama benim Rüyam yaşıyor." Nitekim, yelken tutkusu onda eksilmedi ve Rüyam yatını alışı bu tutkuyla sürdü.

Kaptan Kaya Demirsoy şöyle der: "Rüyam yatıyla Haşim Mardin'in dünya birincisi oluşu, sadece birincilik anlamda kalamaz. Lizbon'da bizle birbiri ardından muhtelif ülkelerin gazeteleri röportajlar yaptılar. Ben BBC için konuşma yaptım. Nasıl bir rota izlediğimizi ve nelerle karşılaştığımızı anlattım. Başarımızı milyonlarca başka ülke insanı dinledi.

Birinci olduğumuz için, Barbaros Marşı üç defa çalındı. Rüyam yatı ile ilgili haberler Batı ülkelerinde Türk Yatı Rüyam diye yayınlandı. Hatırlayınız ki, Türkiye o yıllarda dövizi bunalımı içinde yuvarlanıyordu. Ticari itibarı hemen hemen sıfıra inmişti. Rüyam yatıyla elde edilen başarı, hayranlık, haset ve şaşkınlık yaratmıştı. Türkler, dünyanın tanınmış tüm yatlarını geride bırakmıştı.

Biz kendi imkanlarımızla yarışmıştık. Oysa ki, bu yarışa Niarcos, Onasis gibi ünlü Yunan armatörlerinin atları da katılmıştı. O kadar ki, Niarcos start sırasında çok iddialı konuşmuştu. Eşi, hergün uçakla kocasını takip ediyordu ve böylece büyük bir reklam kampanyası yürütüyorlardı. Sonunda yarışı kaybedince, Niarcos bir mazeret ileri sürüp törene gelmedi.

Rüyam yatıyla, yarışın başından sonuna kadar kendi sınıfımızda hep birinci olarak seyrettik. Yolda çok ağır bir havaya tutulduk. Bu sıralarda dönüş yolunda yatlardan biri battı. Mürettebatı ise bir gemi tarafından kurtarıldı.

En küçük oğlu Yusuf Mardin'in anlattıkları

Haşim Mardin'in ailesinden onun yaşamını bize anlatacak yakınları olabilirdi. Bu amaçla, en küçük oğlu Yusuf Mardin'le de bir sohbetimiz oldu. Yusuf Mardin Yüksek Denizcilik Okulu makine mezunu bir meslek mensubu olarak, babasının vasiyetini sürdürüyor. Yusuf Mardin, yine babasından ayrıldıklarında altı yaşında olduğunu bu sebeple çok az hatırası olduğunu söyledi.



M/V Haran.

Çocukluk anıları arasından bazılarını Yusuf Mardin şöyle anlattı: "Annemden dinledim. Fehasa isimli şirketini babam 1947/48 yıllarında bırakmış. Bugün Transtürk Han olan bina, o zamanlar babama aitmiş ve adı "Güneş Han" imiş. Bu hanı ve bir evini satarak, Mardin gemisini almıştır. Ancak o tarihlerde hanı ilk satın alan kişi Tahsin Piyale olmuş.

Yine annemin verdiği bilgilere dayanarak söyleyeceğim; babamın sahibi olduğu "Marşa" ithalat ihracat şirketinin diğer ortağı Cezmi Şahingiray'dı. Armatörlük sırasında, Cezmi Şahingiray, babamla bir süre ortağı olarak devam etmiş ve sonra ayrılmış.

Babamın Türkiye'den ayrıldığı senelerde ben çok küçüktüm. Babam, Yüksek Denizcilik Okulu makine son sınıfından ayrılmış. Sebebini bilmiyorum. Kısa bir süre Kayseri Bez Fabrikası'nda makine ustabaşısı olarak çalışmış. Müteakiben 1943 yıllarında Fehasa isimli şirketi üç ortak olarak kurmuşlar. Ticaret hayatında kazandığı paralarla Güneş Hanı satın almış. Fenerbahçe'de eski Belvü'nün karşısında ve hâlâ duran iki katlı evi de satın almasına rağmen, 1947'de denizciliğe olan tutkusu nedeniyle, hisselerini devrederek Fehasa firmasından ayrılmış. 1948'de hem evi ve hanı satarak armatörlüğe başlamış.

Armatörlüğü 1961'lere kadar devam etti. Yurtdışına çıkışı ise 1956 Mayıs'ındadır ve bu tarihten sonra Türkiye'ye dönememiştir. Ölümüne kadar Almanya'da "Rüyam" kotrasının karaya oturmasını takiben Fransa'da teknesine en yakın olan bir köyde yaşamıştır.

Kendisi hep Türkiye özlemiyle yaşamıştır. Üç kardeş olarak bizim denizci olmamızı ısrarla arzu ederdi. Ömer ve ben, denizcilik mesleğini seçtik, ama Arif Mardin ağabeyim üniversitede matematik öğrenimini tercih etti. Uzun yıllar Amerika'da kaldı ve halen Türkiye'ye dönmüş bulunuyor.

Babamın 1964 Haziran ayında süren davanın olumlu şekilde sona ermesinden sonra Türkiye'ye dönmesini bekliyorduk. Fakat, 24 Mayıs 1965 tarihinde Fransa'da Biarritz'de vefat ettiği öğrenildi. Vefatı sırasında henüz 54 yaşındaydı. Elçilik tarafından evinde vefatından bir gün sonra bulunduğu ve yalnız olduğu açıklandı.

Naaşı orada gömülüdür. Sıkıntılardan, beyin kanaması sonucu öldüğü belirtildi. Babam, yaşamı boyunca deniz ticareti için büyük mücadeleler verdi, ama inanıyorum ki, ömrünün son 10 yılı bu uğurda katlandığı çok ağır acılarla dolu oldu.

Türkiye özlemini derinliğine yaşadı. Hemen her mektubunda denizciliğimiz için düşüncelerine yer verirdi. Ömer Ağabeyime yazdığı bir mektubunda bizim Yüksek Denizcilik Okulu'na girmemize vasiyet ettiğini biliyorum.

Son derece disiplinli ve ailede bile ilişkilerini bir mesafede tutan kişiliğini hatırlıyorum.

Denize alışmamız için, can simidine bağlayıp denize bıraktığında, ben üç yaşındaymışım. En kısa zamanda yüzme öğrenmemi istiyordu.

Ömer Ağabeyim İngiltere'de okuyordu. Aramızda yaş farkı vardı. Ama, Londra'daki denizcilik eğitimini yarıda bırakarak, Türkiye'ye dönmek mecburiyetinde kaldı.

Yüksek Denizcilik Okulu'na girdiğinde, üniforması beni çok etkiliyordu. Okula güverte olarak yazıldım. Fakat, ağabeyim, makine sınıfını seçmemi önerdi. Bunun üzerine dilekçem güverte olduğu halde, yeni bir dilekçe ile makine kısmına katıldım. Dört senelik öğrenimi takiben 1973'e kadar D.B. Deniz Nakliyat A.Ş. gemilerinde çalıştım. Yedek subaylıktan sonra İsrail gemilerine geçtim. Müteakip yıllarda yine D.B. Deniz Nakliyatı ve yine İsrail gemileri ve Zihni Denizcilik'e ait ilk gemisini almak üzere Japonya'ya gittim. Müteakip yıllarda çarkçıbaşı olarak yine İsrail gemilerinde çalıştım. 1980'de evlendim. Gemilerden ayrılarak Zihni'de makine enspektörü olarak çalıştım.

Eksay/Göksay grubuna katıldım. Yaşam halen değişik bir ortamda devam ediyor.

Arif Mardin ve Kaptan Ömer Mardin'in yorumları

Armatör Haşim Mardin'in ortanca oğlu Arif Mardin ve en büyük oğlu Uzakyol Kaptan Ömer Mardin'le görüşmek yaparak, bu öyküyü noktalamak istiyorum.

Aslında, daha geniş bir değerlendirme yapmak isteyenlerin, Av.Metin Baran, sanayici Fuat Süren ve rahmetinin o yıllardaki mesai arkadaşlarına ulaşarak, anlatımı bütünlemeleri mümkün. İmkanlar dahilinde, bana verilen isimlere ulaşmaya çalıştım. İnanıyorum ki, bu çalışmalar daha geniş kapsamlı ele alındığında biyogrofik araştırmalar daha güç kazanmış olacaktır.

Haşim Mardin'in oğullarına vasiyeti *"Yüksek denizcilik Okulu'na giriniz. Hayatta olursam, ikimiz Makine Zabiti, diğer ikimiz de güverte zabiti oluruz. Birlikte, iyi bir deniz ticaret filosu kurar ve bayrak gezdiririz."* umutlarıyla dolu bir mektupta yaşamaktadır.

Nitekim, Ömer Mardin, Yüksek Denizcilik Okulu güverte sınıfından mezun olur. Yusuf Mardin ise, bu vasiyete uyarak makine sınıfına geçer ve bu şekilde mezun olur.

Ortanca kardeş Arif Mardin şöyle der: "Ailede denizciliğe karşı bir gelenek olduğunu söylerlerdi. Denize hepimizin tutkusu vardı. Ancak denizciliği meslek olarak seçmek beni çok düşündürdü. Önümde, babam Haşim Mardin örneği duruyordu. Onun için çalışkan, yaratıcı, hırslı, atılgan diyorlardı. Fakat bu işin yeterince ilmini almadığı ve çoğunlukla hisleriyle hareket ettiği için, dirençli görünmesine karşılık, çok iyiliksever olduğu için, kendisi gibi, ailesi de ıstırap çekmiştir.

Ben üniversiteye girmeyi istiyordum. Yeteneğim beni teknik üniversitenin elektrik fakültesine yönlendirdi. Fakültede merakımın fizik ve matematiğe ağır bastığını da gördüm. Teknik üniversiteyi sabırsızlıkla bitirdim ve İngiltere'de fizik-matematik üzerine ihtisas yaptım. Öğretim görevlisi olarak İngiltere'den sonra Fransa'da altı yıl çalıştım. Sonra Türkiye'ye geldim.

Türkiye'de çok yetenekli öğrenciler olduğunu öğrendim. Buradan İngiltere'ye, Fransa'ya ve hatta Amerika'ya Türk öğrencilerini götürerek, onların öğrenimlerine yardımcı olmak istiyorum. Ülkemdeki şartları değerlendireceğim. Uyum sağlayamazsam, yine yurtdışına gideceğim. Fizik, matematik ve bilgisayarlarla yapay zeka sistemleri benim ihtisas ve araştırma konularını meydana getiriyor."



Armatör Haşim Mardin Fransa'da vefat etti. Mezarı da Paris civarında bulunmaktadır.

Arif Mardin, bir ilim adamı olarak, kendi yaşam çizgisini böyle bir yönde sürdürüyorken, Uzakyol Kaptanı Ömer Mardin, babasının denizciliğe giriş nedenini yorumlarken, temelde yelkene olan merakının, onu zamanla deniz ticaretine kanalize eden bir tutkudan ileri geldiğini söylüyor ve şöyle diyor "Babam, gemilerin dahi heybetli olanlarına karşı büyük bir zaaf içindeydi. Haran gemisinin çizgilerine bakınız. Onun bu zaafını bu gemide bulabilirsiniz. Dünya denizlerinde gemi dolaştırmak onun vazgeçilmez rüyası idi. Her gemisini çocukları gibi sevmiştir. Gemilerle, Rüyam kotrası, armatör Haşim Mardin'le, yelkenci Haşim Mardin karakterlerini bütünler. İleriki yıllarda iflasına sebep olan nedenlerin başında devrin Maliye Bakanı'yla olan sürtüşmesini söylemiştir.

Oysa ki, devrin Cumhurbaşkanı Celal Bayar ve Başbakan Adnan Menderes'le çok yakın görüşmeleri vardı.

Filonun akıbetini bence hazırlayan sebepler arasında, Mardin gemisi Amerika'ya sefer yaparken, New York'un beş mil açığında yakıtı tükendiğinden, yedeklenmesi gerekmiş ve çekme/kurtarma masrafları ağır bir yük meydana getirmiştir. Bir diğer hadise de Haran gemisi İtalya'da bir gemi ile çarpıştı ve yedi ay kadar hacizde kaldı.

Mardin gemisi, yedekleme masrafları dört ay transfer edilemediği için gemi haczedildi.

Haran gemisinin, çatışma tazminatı sigorta tarafından transfer edilemedi. Böylelikle yedi aylık bağlama, artan felaketler haline geldi.

Babam iyi niyetli armatördü. Yanında çalışanları yükseltmek isteyen, herkesin sıkıntısını çözümlemeye çalışan bir kişiliğe sahipti. Nitekim pek çok personeline ev almıştır.

Armatörlüğü dünya denizlerinde üçüncü ülkelerarası taşımacılık olarak görürdü. Milliyetçi Çin'e Amerika'dan silah ve cephane taşımacılığını, Amerika'dan Yunanistan'a katır taşımacılığını yapan kendisidir. Genelde, Batılı olmaya, onlar gibi düşünmeye özen gösterirdi. Bu yapı, Mardin ailesinin kökleri asırlar öncesine kadar uzanan fertlerinde de görülmüştür. Armatörlüğü, bu bakımdan diplomatik olgu olarak yorumlamıştır. İkincisi kendisi riskleri severdi. Mücadeleden çekinmezdi. Ataktı, insanlara çok güvenirdi. Bence, yurtdışına gitmek yerine, memlekette kalsaydı, Haşim Mardin Denizcilik Firması, belki bugün de yaşamını sürdürmeye devam edecekti.

Onun yaşadığı yıllarda ünlü armatörler; Aslan Sadıkoğlu, Kemal Sadıkoğlu, Manizâdeler, Kalkavanlar, Meserretçiler, Yelkenciler, Cerrahoğulları, Kaptanoğlu aileleri ve firmaları vardı. Bakınız, denizlerdeki yaşam, son derece yıpratıcı olduğu için, onların büyük mücadeleleri, kolay kolay anlaşılmamış, bir kısmı kaybolup gitmiştir.

Armatörlük dünyada hep böyle bir mücadeleyi yaşar, ama en fazla mücadeleyi Türk armatörlerinin göğüslediği inancındayım.

ALİ İPAR



Ali İpar 1948'de yakın arkadaşı yönetmen William Rowland'ın Louis K. Ansell Productions şirketi adına çekeceği Woman in The Night adlı filmin senaryosunu yazdı. Meksika'da çekilen filmin setinde ünlü aktris Virginia Bruce (1910-1982) ile tanıştı.

Ali İpar'la yaptığım görüşme

Ali İpar yaşamının son günlerini uzun süre yaşadığı Brezilya'da Rio de Janeiro'da eşi Maria Amelia Galvao İpar ve kızı Fatma ile geçirdi.

Vefat ilanında *"Armatör Ali İpar"* yazılmasını istemişti. Dediğini yaptılar ve *"Armatör Ali İpar"* olarak bu dünyaya veda etti. Aslında her girdiği iş alanında başarılı olmuştu. Armatörlüğü ise, 27 Mayıs İhtilali'nin zulmüne takıldı ve hayatı karartıldı.

Ancak ömrü boyunca *"Armatör"* olmak heyecanını ve ıstırabını asla unutmadı.

Yaşamını sürdürdüğünü söylediği Brezilya'dan İstanbul'a geldiğinde Ali İpar'ı aradım. O yıllarda Dünya Gazetesi'nde yazıyordum. Nezaket göstererek beni Teşvikiye'de kalmakta olduğu Park apartımanına davet etti.

İpar Transport genelinde olduğu kadar tüm yaşamını çerçeveleyen konularda konuştuk, söylediklerini teybime kaydettim. Bu metnin tamamı arşivimdeki teypte saklı bulunmaktadır.

Şöyle başladı; "Armatörlük alanında yaptığım atılım çok talihsiz bir döneme rastladı. 27 Mayıs İhtilali ile bu yatırımlarım mahvedilmekte kalmadı, ben de iki sene hapislerde süründüm.

Seneler sonrasında Süleyman Demirel'in 'On sente muhtaç Türkiye' sözünü hatırlarsak, 1950'lerin sonundaki Türkiye'nin durumu aynen böyleydi.

Babam Hayri İpar 75 yaşına geldiğinde tüm başarılarını maziye emanet ederek çalışma hayatından çekildi. Ben de erkek kardeşlerimle babamın işlerine sahip olmaya yöneldim. Erkek kardeşlerimden biri genç yaşta vefat etmişti. Yaşadığım Amerika'dan İstanbul'a döndüm. Babamla görüşürken, işlerini üzerime almayı iftiharla istediğimi ifade ettim. Ancak içimden de babam her şeye karışacak diye ödüm patlıyordu. Babamın günahını almışım; beni tamamiyle serbest bıraktı.



Ali İpar daima Armatör Ali İpar olarak anılmaktan mutluluk duydu.

Babam çok büyük bir müteşebbisti ve sanayiciydi. Türkiye'de İş Bankası'nın asıl kurucusu sayılmalıdır. Celal Bayar'a müşavirlik yapmıştır. Kâzım Taşkent babamın yanında çalışırdı; Yapı Kredi Bankası'nın kuruluşunda da babamın öncü rolü vardır.

Benim bir yaşam kuralım vardır; Hep gözümle görebileceğim alanlara yatırım yapmayı isterdim. Mesela madencilik, mesela armatörlük, mesela büyük inşaat yatırımları. Madencilik, maden ocakları açıyorsunuz, maden çıkartıyorsunuz, satıyorsunuz veya işleyerek satıyorsunuz. İnşaat, planlar yapıyorsunuz ve büyük tesisleri inşa ediyorsunuz.

Babamın işlerinden tamamen ayrı alanlara yöneldim ve başarı tesis ettim.

Derken Adnan Menderes'in zamanında, işte o on sent muhtaç olduğumuz günlerde Amerika'dan 300 milyon dolar kredi verileceği haberi geldi. O yıllarda bu Türkiye için adeta 30, hatta 300 milyar dolar gibi önem taşıyordu. Şimdiki rakamlarla kıyasladığımızda gülünç geliyor.

Amerika kendi ülkesinden olmak üzere Türkiye'ye 300 milyon dolarlık mal ithalatına imkan sağlamıştı. O zaman bu malları kim taşıyacak diye düşündüm. Türkiye'nin doğru dürüst ticaret filosu yoktu ve devletin sahip olduğu gemilerle de böyle bir taşıma yapılması son derece zor görülüyordu.

Yurtdışında param olduğundan kredimi de kullanarak Türkiye'ye en ucuza mal olacak gemileri aradım. Bunlar Liberty tipi gemilerdi. Bir de Haşim Mardin'in Haran gemisi Ticaret Bankası'nca elkonulmuş olarak duruyordu.

Bankanın Genel Müdürü Ulvi Yenal'dı. Banka bu gemiden kurtulmak için çarelere arıyordu. Ben bu gemiyi almak üzere talip olunca, adeta bayram yaptılar.Haşim Mardin sorunundan kurtulmak için hatta 'Bir imzan yeter' dediler.

Haşim Mardin maalesef o sırada Almanya'da perişan haldeydi. Gemi ise hiçbir sigorta şirketi sigorta etmediğinden dolayı, tamamiyle korunmasız bir haldeydi. Aldığı yaralardan dolayı bazı yerlerine beton dökülmüştü.

Gemiyi İstinye'ye getirdik. Ama İstinye Tersanesi yetkilileri geminin enaz altı hafta sürecek havuz bakımı ve büyük onarım işi olacağını belirterek almak istemediler. O zaman ben kendilerine havuza almalarını ve istedikleri sürede havuzu boşaltmazsam, talep edecekleri tazminatı derhal ödeyeceğimi, bu konuda bir sözleşme yapılmasını teklif ettim. Bu teklifim resmileşti ve gemi havuza alındı. Bu o sırada madenlerimde bulunan çok güçlü kompresörleri İstinye'ye naklettirmiştim. Kendi ekiplerim, başlarında amcamın oğlu Rüştü İpar olmak üzere gemiye girdiler ve 24 saat üzerine üç vardiya çalışarak, o müthiş beton kaplamaları kısa zamanda parçaladılar. Ardından geminin gerçek anlamda onarımı başladı ve zamanında bitirdi.

Filom dört gemiye yükselmişti.
Dört gemi satın almak için de anlaşma yapmıştım.

Geminin baştarafından büyük bir yarası vardı. Orasını betonlayarak yüzer halde kalmasını sağlamışlar. Uzun lâfın kısası o gemiyi kefil göstererek ve kendi sermayemi ilave ederek üç gemi daha satın aldım. Busefer dört gemiyi teminat göstererek Yunanistan'dan dört gemi daha satın almak üzere anlaşma yaptım. Böylece İpar Transport'un filosu kısa zamanda 4 gemiye yükselmiş olacaktı.

Ama bu dört gemi asla gerçekleşemedi. 27 Mayıs İhtilali'yle hertürlü iftiralara maruz bırakıldım. Ardından Metin Toker, Akiş dergisinde çok ağır yazılar yazdı.

Babam ben armatörlüğe adım atarken *"Oğlum bu Karadenizliler seni yaşatmaz"* demişti. Aksine beni yaşatmayanlar Karadenizliler değil, ihtilâl darbesi ve ona çanak tutanlar oldu.

Babam kahrından memleketini terk etti ve Almanya'da kahrından öldü. Babam yüzbaşı rübesiyle hukuk mektebine girmiş, onurlu bir gazi ve kahraman askerdi.

İhtilal sayesinde *"Türkiye'nin en büyük armatörü"* ilan edildim. Ardından Yassıada Mahkemeleri'nde akla hayale gelmeyen iftiralara maruz bırakıldım ve 2 sene hapse tutuklu oldum. Dövülerek, dayak yiyerek, itilerek, iftiralarla ırtırap dolu iki yılımı hapislerde geçirdim. Böylece onların iddia ettiği büyük armatörlük yaşamın iki sene sürdü ya da sürmedi.

Yassıada Mahkemesi'nde beni mahvettiklerini sandılar.
Oysa mahvettikleri Türk bayraklı dört ticaret gemisi oldu.

Onlar beni mahvettiklerini sandılar. Oysa mahvettikleri Türk bayraklı dört ticaret gemisi oldu. O gemileri Haliç'te hapsettiler. Ardından Deniz Yolları'na verdiler. Onlar da çalıştıramadı ve zarar ettiler. O kadar sorumsuzdular ki, ettikleri zararın bedelini bir de benden talep etmek üzere mahkeme açtılar.

Oysa ben hep uluslararası denizcilik geleneklerine saygı duyarak, tüm zabitanımın ve gemicilerimin en iyi imkanlarla donatılmasına daima önem verdim. O yıllarda Atlantik seferi yapabilecek uzakyol kaptanlarının sayısı çok azdı. Var olanlar da hayli yaşlanmış kaptanlardı. Mecburen baide kaptanı dedikleri uzakyol kaptanı cüzdanı olan bazı yaşlı kaptanları süvari gibi gösterip göreve aldık. Ama İkinci kaptanlarımı mektepten yetişmiş genç ticaret kaptanlarından seçtim. Onlara hertürlü yetkiyi verdim. Makine zabitlerim de öyleydi.

Aylarca denizlerde kalan bu insanların insanca beslenmeleri için zabitan ve gemici ayırımı yapmadan herkese en iyi kumanya çıkartılmasını emrettim. Yemekleri lezzetli ve kaliteli olmalıydı.

Yine maaşlarını benzer şirketlere karşın çok daha yüksek tuttum. Benzer uygulamayı Haşim Mardin de yapmıştır.

Ben süvari ve çarkçıbaşının eşlerini yanlarına almalarına müsaade ettim. Hatta çocuklarını almalarına da engel olmadım.



Ali İpar eşi Maria Amelia Galvao İpar ile

Çok takdir ettiğim kaptanlarımdan Kaptan Nejat İncediken'i ve birkaçını daha hatırlıyorum.

Gemilerimiz Amerika hattında ve bir de Kontinant'ta tarifeli seferler yapıyorlardı. Süratle tanınmaktaydık. Ama ne çare kanlı bir ihtilalin içersinde kaldık ve bu ihtilal bize de kötülük etti.

Ben bunca yıl sonrasında yine söylerim; Satın aldığım gemiler, benzerlerine nazara en ucuz gemilerdi. Türkiye'den bir kuruş bile çıkmadı. Bu gemileri yurtdışındaki servetimden ayırarak satın aldım. Ne yazıktır ki iftiralara maruz kaldım ve Türkiye'den döviz kaçırdım diye mahkûm oldum. Sadece ben mahkûm edilmedim, gemilerin mahkûm edildi, umudlarım yok edildi.

Neyi anlatayım. Tarih birgün doğruları yazacaktır. Öylesine kırgınım ki, aziz vatanımdan uzaklarda yaşıyorum ve birtürlü geri dönmeye gücüm yetmiyor."

Ali İpar bu görüşmememizde eşi Maria Amelia Galvao İpar'la beraberdi. Arkadaki duvarda oval yaldızlı çerçevede babasının büyük renkli fotoğrafı asılıydı. Kırgındı, kızgındı, küskündü.

Hayri İpar'la başlayan ve Ali İpar'la devam eden İparların yaşam öykülerini muhtelif kaynaklardan ve basın arşivlerinden derlediğim bir öykü ve tarih dizisiyle, müteakip satırlarda bir araya getirdim.

Türk Armatörleri Tarihi sayfalarında yeralan gerek tarih krolojisindeki olaylar ve gerekse armatörler açısından baktığımız Ali İpar ve kurduğu İpar Transport Ltd. , medyada senelerce işlenmiş, irdelenmiş ve merak konusu olmaya devam etmiş bir olayın öyküsüdür.Değil ki, bu öykünün bazı satırlarında hayıflanılan, bazı satırlarında hayret edilen, bazı satırlarında da katı devletçiliğin nerelere kadar uzandığının baskısını görürsünüz.

Eğer 27 Mayıs İhtilâli olmasaydı, İpar Transport Ltd. armatörlük şirketi pek gündeme gelmeyecek ve diğer armatörlük şirketleri gibi yoluna devam edecekti. Medya, gerek gazeteler ve gerekse siyasi içerikli dergiler Ali İpar'ı, İpar ailesini, İpar Transport'u dillerine dolamayacak, birbiri ardından haberler yapılmayacak, siyasi içerikli dergilerin ana konusu haline gelmeyecekti.

27 Mayıs İhtilali, İpar Transport'u değil, ama İpar Transport Ltd. 'in filosundaki dört gemiyi Haliç'e hapsetti ve Haliç'te çürümesi için 10 sene tüm beceriksizliği gösterdi, sonunda gemi sökümcüsü İlhami Söker'e ihaleyle sattı. Böylece gemiler Haliç'te söküldüler; gemi sacından jilet yapılamayacağını bilemeyen basın da "İlhami Söker, gemilerin çelik saçlarından jilet yaptıracak" diye başlıklar attılar.

Aynı senelerde komşu Yunanistan'daki deniz ticareti politikasını ve Yunanlı armatörlerin hareket serbestisini okumak imkanını bulanlar, Türkiye'de yaşanan çok katı devletçilik müdaheleleri içinde Türk armatörünün nedenli kıpırdayamaz halde olduğu görürler.

Bunedenledir ki Ali İpar öyküsü, ailenin büyüğü Mehmet Hayri İpar'ın yaşamından yapılacak özetlerle bu sayfalara aktarılmıştır;

Mehmet Hayri İpar

Ali İpar'ın babası Mehmet Hayri İpar 1882 yılında Mudanya'da dünyaya geldi. Babası, Mudanya'da uzun yıllar Posta ve Telgraf Müdürlüğü yapmış Ahmet Rüştü Efendi; annesi Mudanya eşrafından Sümbülzâdeler'in kızı Şaziye Hanım'dır.

Mehmet Hayri İpar, Mudanya'nın sevilen eşrafından, son Osmanlı Posta Müdürü Ahmet Rüştü Efendi'nin oğludur.

Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte Hayri İpar, ülkenin ilk şeker fabrikasının ortakları arasına girer. Elde ettiği kazançla ticari faaliyetlerde bulunur ve ülke çapında bir işadamı konumuna yükselir. Ama Mudanyalı olduğunu hiç unutmaz ve büyük bir cömertlikle doğduğu kasabaya hizmet eder.

Mudanya'da modernleşmenin öncüsü sayılan Hayri İpar, ilçede annesi adına Şaziye Rüştü Sağlık Yurdu'nu, babası adına da Ahmet Rüştü Çocuk Yurdu'nu kurar. Mudanya Mütarekesi'nin imzalandığı konağı satın alır ve müzeye dönüştürerek Belediyeye hediye eder. Ayrıca ilçeye Dispanser ve Doğumevi yaptırır, İnönü Heykeli'nin yapılmasını da finanse eder.

1966'da ölen ve adı Mudanya ile birlikte anılan Hayri İpar altı lira maaşlı ve altı çocuklu küçük bir memurun dördüncü oğlu olarak burada doğdu. İbtidaiye ve Rüştiye tahsilini Mudanya'da yaptı. İdadi ve Harbiye öğrenimini tamamlayarak subay olarak görev yaparken hukuk tahsil etti.

Mudanyalı Ahmet Rüştü Efendi'nin ailesinin dördüncü çocukları Mehmet Hayri, Birinci Dünya Harbi'nde İsmet İnönü'nün komutanlığında çarpışmış, savaş sonrasında ticarete atılmak üzere yüzbaşı rütbesiyle ordudan emekli olmuştur.

Dağıstan kökenli, Osmanlı Sarayı'nda görev yapan Mehmet Faik Paşa'nm kızı Emine Tevhide Hanım ile evlenmiştir. Çiftin; 1908'de Şaziye, 1918'de Muazzez isimli kızları, 1921'de Ali ve Muzaffer isimli ikizleri, 1923'te Selma ve 1926'da Mehmet adlı çocukları dünyaya gelmiştir.

Cumhuriyetin kurulmasının ardından, şeker sanayiinin tesisi ve geliştirilmesi için devlet politikası yürütülmeye başlanmıştır. İlk şeker fabrikası, 1923 yılında Uşaklı çiftçi ve köylülerin girişimiyle kurulmuştur. Ardından devlet yardımı ile İstanbul ve Trakya Şeker Fabrikaları Türk Anonim Şirketi kurulmuştur. Şirketin hissedarları %68 payla İş Bankası, %10 payla Ziraat Bankası, %22 payla Trakya İlleri Özel İdareleri ve %22 payla gerçek kişilerden oluşmuştur. Son payın içinde Trakya bölgesi çiftçi ve köylüleri ile çeşitli tüccarlar yer almıştır ve Mehmet Hayri İpar, Kâzım Taşkent (Mehmet Hayri Bey'in kayınbiraderi) ve Şakir Kesebir ortaklar arasındadır.



Necip İpar ve Virginia İpar Haliç'te şamandırada bağlı rümeye terk edilmiş haldeler.

Bu şirket ülkenin ikinci şeker yatırımı olan Alpullu Şeker Fabrikası'nın kuruluşunu gerçekleştirmiştir. Daha sonra devlet adına Kütahya, Eskişehir, Adapazarı ve Turhal Şeker Fabrikalarını kurar. İlk yıllar zararla çalışmış olan şeker fabrikaları, sonraki yıllarda kârlı olmayı başarmıştır. Bunda 5 Nisan 1925 tarihli kanunla şeker fabrikaları için tanınan destekleme uygulamalarının olumlu etkisi olmuştur. Buna göre, tesisler 18 yıl süre ile tüketim vergisinden muaf olacaktır. Mehmet Hayri Ipar, bu tarihten ölümüne kadar şirketteki murahhas üyeliğini sürdürmüştür.

Mehmet Hayri Bey, Şeker Sanayii girişiminden elde ettiği kazançlarla çeşitli ticari faaliyetlerde bulunmuş, bu kapsamda Sazmaş Sanayi ve Ziraat Makinaları Türk Anonim Şirketi'ni kurarak çeşitli taahhüt işleri gerçekleştirmiştir. Şirket, 1934 yılında Galatasaray adresi ile İstanbul Ticaret Odası'na tescil olmuştur.

Kazancının önemli bölümünü hayır işlerine ve Türk Hava Kuvvetleri'ne savaş uçakları alınmasına ayıran Hayri İpar, bir bölümünü de oğlu Ali İpar'a ayırmıştır.



Fotoğraf yazısı- Mehmet Hayri İpar ve ailesi, İstanbul'daki yaşantısında kışları Beyoğlu'nun en görkemli binalarından biri olan Galatasaray'daki Mısır Apartmanı'nda geçiriyordu.

Mehmet Hayri İpar ve ailesi, İstanbul'daki yaşantısında kışları Beyoğlu'nun en görkemli binalarından biri olan Galatasaray'daki Mısır Apartmanı'nda geçiriyordu.

1900'lerin başında Mısır Hıdivi Abbas Halim Paşa tarafından kışlık ev olarak Ermeni mimar Hovsep Aznavuryan'a *"Art Nouveau"* stilinde yaptırılmış olan bina, önceleri Paşanın kızı Prenses Emine ve yeğeni Said Halim Paşa'nın oğlu Prens Halim tarafından kullanılmıştı. 1930'da bina Mehmet Hayri İpar'a satıldı. Aile yazları Emine Tevhide İpar'ın babası Imrahor Mehmet Faik Paşa'nın Büyükada Nizam mevkiindeki iki katlı ahşap köşkünde oturmaktaydı.

İparların İstanbul'daki sosyal yaşantısına dahil olmaları ve ileri gelenleri arasına girişi 1931 yılında eski İstanbul şehreminlerinden Cemil Topuzlu Paşa'ya ait Çiftehavuzlar'daki köşkü satın almalarıyla gerçekleşti. Köşk yazları İstanbul'un önemli ailelerinin yaşadığı bir semtte bulunuyordu; bu nedenle aile yazları burada geçirmeye başladı. Diğer yandan Beyoğlu eski görkemini kaybetmiş, Nişantaşı öne çıkmaya başlamıştı.

Mehmet Hayri İpar ailesi günümüzde hâlâ ayakta duran Teşvikiye'deki ünlü Park Apartmanı'nı satın aldı ve oraya taşındı. Böylece kışları Teşvikiye'de, yazları Çiftehavuzlar'da yaşıyor, sık sık yurtdışında bulunuyor ve Emine Tevhide İpar'ın, düzenlediği yemekli, danslı davetlerle sosyal ilişkilerini sürdürüyorlardı. Bu davetler dönemin gazetelerinde haber oluyordu. Emine Tevhide İpar dostlarıyla uzun seyahatlere çıkıyor, kimi zaman Uludağ'da kimi zaman Alpler'de kayak yapıyordu.

İpar Ailesi›nin çocukları gerek İstanbul'da gerek Avrupa ve Amerika'nın en ünlü ve en saygın okullarında eğitim gördüler. En büyük kızları Şaziye güzelliği ile dikkati çekerdi. Küçük

kız kardeşi Muazzez ise at yarışlarına binici olarak katılıyordu. Turing'in 1936'da düzenlediği otomobil yarışlarına katılan beş kadın sürücüden birisi olmuştu. Yazları Çiftehavuzlar'daki köşkün iskelesine bağlı olan ünlü *"İpar Kotrası"* Marmara'ya her açıldığında mutlaka gazete ya da dergi sayfalarında yer almaktaydı.

II. Dünya Harbi başladığında, Mehmet Hayri Bey, Türkiye'nin de savaşa gireceğinden endişelenerek, savaşa en uzak ülke olarak gördüğü Amerika Birleşik Devletlerine taşınmaya karar verdi. Böylece aile Los Angeles'te Beverly Hills'de bir malikâne satın alarak 1942'den itibaren bu ülkede yaşamaya başladı.

Türkiye ile ABD arasında gidip gelerek işlerini yürürüyor, ailesi yeni sosyal çevreleriyle yeniden hareketli bir yaşama başlıyordu. Gazeteci Leyla Umar, İparların Los Angeles'teki evinde birçok davetler verildiğini, bunlara çok sayıda tanınmış kişinin katıldığını belirtir.

II. Dünya Harbi bittikten sonra Mehmet Hayri İpar, ailesiyle tekrar İstanbul'a döndü.*(2)* Önce Emine Tevhide hanım ve kızları geldi, Ali ve Mehmet bir süre daha ABD'de kaldıktan sonra dönecekti. Ancak aile için kötü günler başlamıştı. Döndükten kısa sure sonra Mehmet İpar 24 yaşında intihar ederek vefat etti.

Yine de rüya gibi hayat on yıllar boyunca devam etti. Tâ ki Mehmet Hayri-Tevhide Emine İpar çiftinin oğlu Ali İpar, babasının yerine işlerin başına geçene değin.

Adnan Menderes'le yakın dostlukları vardı.

Ali İpar da babası gibi devlet ricaline yakındı. Özellikle Demokrat Parti ileri gelenleri tarafından çok seviliyordu. Başbakan Adnan Menderes'e de yakın bir isimdi ve yapacağı bir iş sırasında bu yakınlığı kullandı.

Alip İpar, gemi taşımacılığı yapmak istiyordu. Bunun için de oldukça büyük tonajlı beş gemi siparişi vermişti. Gemilerin teslim zamanı geldiğinde, döviz bulmakta zorlanmıştı. Bunun üzerine Başbakan Adnan Menderes devreye girdi ve Ali İpar'a döviz tahsis edilmesini sağladı. Gemiler birer birer teslim ediliyordu. Ancak tam bu sırada 27 Mayıs darbesi oldu. Devlet Ali İpar'ın gemilerine ve İpar Transport şirketine el koydu. Ali İpar tutuklandı ve Yassıada'da yargılandı. Gemiler uzun süre bakımsız, boş kaldı ve yıllar sonra hurdaya satıldılar!

Akis Dergisi'nin başyazısı "Bir Gemi Kralı"

Başyazar Metin Toker'in yönettiği ve devrinin çok etkin haftalık siyasi dergisi Akis 6 Temmuz 1960 tarihli sayısında İpar konusunda sayfalar ayırmış ve birinci sayfadan vermiştir.

Bu yazı ve yorum şöyleydi; Geçen haftanın sonlarında bir gün orta boylu, atletik vücutla, rahat tavırlı, elleriyle hareketler yaparak konuşan 39 yaşında bir adam hava ısısı daima 18 derecede sabit kalan yazıhanesinde: *"Ortaklarım Muzaffer Menteş, İlhan Arakon, Samim Sergen"* dedi, sonra gülerek ilâve etti *"Bir de Fatin Rüştü Zorlu!"*

Adam, bir zamanlar Şeker Kralı diye anılan meşhur milyoner Hayri İpar'ın oğlu Ali İpar'dı ve kurduğu İpar Transport şilepçilik şirketindeki ortaklarının kimler olduğunu sayıyordu. Tabii, son isim Amerikanvari zevklere sahip genç milyonerin bir lâtifesinden ibaretti. Üzerinde altından mamul Ronson bir çakmak, envai çeşit nefis Havana püroları, mısır yaprağına sarılı sigarillolar bulunan masasının gerisinde Ali İpar kendine has fütursuzluk içindeydi.

"Air conditioned - Hava tertibatlı" yazıhanesi son derece lüks tarzda döşenmişti. Çalışma masasının yanında iki telefon ve bir diktafon duruyordu.

İpar Transport'ta sadece görünüş değil, işlerin idaresi de Amerikanvari oluyor, genç milyoner büyük armatörlerin usulleri dairesinde çalışıyordu. Ayrıntılarla alakalanmıyor, kesin kararlar veriyor, bunların takibini yardımcılarına bırakıyordu. Zaten Ali İpar karşısındakine derhal zengin bir ailenin iyi ve şımarıkca yetişmiş evladı intibaını veriyordu.

Her halinden işlerini bir sporcu zihniyetiyle yürüttüğü, atıldığı sahada rekor kırma hevesinde bulunduğu ve ikinciliği kabul etmediği belli oluyordu. Nitekim konuşurken sözünü esirgemiyor, tehlikeli şakalar yapıyor, kudretine pek güvenen bir tavır takınıyordu.

"-Sabık hükümetin Türk Silâhlı Kuvvetleri tarafından devrilmesi üzerine memlekete döndüm. Gocunacak bir şeyim olsaydı böyle hareket etmezdim" dedi.

Halbuki bu Ali İpar, görülmemiş bir nüfuz ticaretini meharetle organize etmiş ve iki mesul şahsın yardımını sağlayarak herkesin ağzını hayretten açık bırakacak tarzda bir şilep filosuna sahip olmuştur. İki yardımcısı; Fatin Rüştü Zorlu ve Nihad Âli Üçüncü'dür. Üç kişilik şebeke İpar Transport'a bir kalemde 588 bin dolar kıymetinde üç gemiyi bedavaya mâletmiş, üstelik 31,932 dolarlık bir diş kirası bırakmıştır. Aklı durduran bu hâdisenin hikâyesi D.P. iktidarının tarihine altın harflerle yazılacaktır.

Yirmi yıllık dost!

Ali İpar, o sporcu ruhuyla bundan bir müddet evvel iş sahasında rekor kırmak ve müthiş kabiliyetlerini göstermek hevesine kapıldığında gözlerini yirmi yıllık aile dostu Fatin Rüştü Zorlu'ya çevirmiştir. Zorlu, genç ahbabına kolay yoldan servetin nasıl kazanılabileceği hususunda *"Tuyau - Ön bilgi"* vermekten kaçınmamıştır. Yakında kotalar ilan edilecek, ithalat artacaktır. İthal mallarının bir kısmı Türk şilepleriyle yurda nakledilecektir. Eğer Ali İpar şilepçilik işine başlar ve tezgâhını iyi kurabilirse kısa zamanda milyonlar vurabilecektir. Zorlu, bu hususta elinden geleni yapacaktır.

Bunun üzerine Ali İpar, Haşim Mardin'in Türk Ticaret Bankasına terhin edilmiş Haran şilebini satın almış ve armatörlüğe başlamıştır. İparların Sazma adlı bir Anonim şirketi varsa da bu şirketin armatörlük yapma ve gemi ithal etme hakkının bulunmadığı anlaşılmıştır. Halbuki Zorlu'nun ve İpar'ın daha büyük planları vardır.

Zorlu, İpar'a en müsait şartlarla gemi ithal ettirtecek ve bir filo kurdurtacaktır. Sabık Dışişleri

Bakanının Amerika'da bu işlerde kullandığı mutemet bir adamı, Nihat Ali Üçüncü vardır ve onun vasıtasıyla şilep bulmak işten bile değildir.

İpar Transport bu şartlar altında ve görünüşte dört ortak tarafından teşkil edilmiştir: Ali İpar, kız kardeşi Muzaffer Menteş, İlhan Arakon ve Samim Sergen. Ortaklığın beyni küçük İpar olacaktır.

Sabık Haran şilebine Necip İpar ismini koyarak işe başlayan İpar Transport firması, 2 Ekim 1959 tarihinde Ulaştırma Bakanlığına başvurarak Pasific Warriors Steamship Corp.' dan Martagon, Cutler ve Agosy adlı üç şilebi satın almak istediğini bildirmiştir. Firma bu iş için döviz tahsis edilmesini arzulamaktadır.

Firma Martagon şilebine Mehmet İpar, Cutler şilebine Virginia İpar, Argosy şilebine Nezihi İpar adına verecektir.

İpar Transport'un bu müracaatından tam bir hafta evvele kadar, 2 Haziran 1959 tarihli Resmi Gazete'de yeralan *"Gemi kotasının tahsis şeklini gösterir talimatname"* esaslarına göre Türk parasını bankaya yatırdıktan sonra, ilân edilmiş bulunan gemi yaşlarına ve teknik evsafa uygun gemi teklif eden, bunları dış seferlerde çalıştırıp döviz geliri sağlayacağı hakkında usulüne uygun şekilde taahhütname veren ve fiyat kontrolü yaptıran şahıslara teklifleri incelenip uygun görüldüğü takdirde memurlardan kurulu Gemi Seçme Heyeti'nce otomatikman döviz tahsis edilmekteydi. Bu talimatnamenin hükümlerine nazaran kredili olarak gemi mübayaa etmek de mümkündü.

Eylül ayının sonların İktisadi Koordinasyon Heyeti'nde devrin nüfuzlu Dışişleri Bakanı Fatin Rüştü Zorlu -*Bay yüzde on*- ısrarlı taleplerde bulunmaya başladı. Bu usul kredi ile gemi mübayaasına imkân vermiyordu. Gemi Seçme Heyetinin selâhiyetleri sadece teknik evsaf ve fiyat tetkikine inhisar ettirilmeliydi. Diğer hususlarda karar selahiyeti İktisadi Koordinasyon Heyetine ait bulunmalıydı.

Başbakanın gözdesi İktisadi Koordinasyon Heyetindeki meslekdaşlarına bu tezini 26 Eylül 1959 tarihinde kabul ettirdi ve bu yoldaki karar 504 sayıyla alındı. Bir hafta sonra, 2 Ekim 1959'da İpar Transport müracaat etti

İpar Transport % 50 peşin, kalan kısmı bir sene vadeli -evet, bir sene vadeli- kredili olarak şu fiyatları veriyordu: Mehmet İpar 91,071 sterlin, Virginia İpar 91.071 sterlin, Nezihi İpar 100 bin sterlin. Yekûn 282,142 sterlin tutuyordu.

İpar Transport bu müracaatı yaparken Türk lirası da yatırmamıştır. Selâhiyetleri bir hafta önce Fatin Rüştü Zorlu'nun -*Bay yüzde on*- talebi üzerine azaltılmış bulunan Gemi Seçme Heyeti gerek gemileri daha o ay içinde satın almış bulunan alıcı firmanın alış fiyatlarını, gerekse o tarihe kadar döviz tahsis ettiği diğer gemilerin fiyatlarını nazarı dikkate alarak ilk iki geminin 60-65 bin Sterlin, diğerinin ise 75 - 80 bin sterlin edebileceğini bildirmiştir. Ayrıca Virginia İpar gemisinin - *Virginia Bruce eski devrin şöhretli bir sinema yıldızıdır, Ali İpar'dan yirmi yaş kadar büyüktür, Ali İpar yıldızla Amerikadayken evlenmiş, Türkiyede askerlik çağı geldiğinde Amerikalı eşini muvakkaten boşayarak yedek subaylık hakkını muhafaza etmiş, fakat askerliği bittiği halde henüz nikâh tazelemesi yapmamıştır*- 1941 tarihinde denize indirilmiş olması hasebiyle talimatnamede, kabul edilen azamî 16 yaş haddini 22 ay geçmiş bulunduğunu belirtmiştir.

Bu rapor üzerine Zorlu, İktisadi Koordinasyon Heyetinde hakikaten cansiperane gayretler sarfetmiş, neticede 599 sayılı kararın alınmasını başarıyla sağlamıştır. Bu karara göre Heyet gemilere sırasıyla azami fiyatı, yani 65, 65 ve 80 bin sterlinden 210 bin sterlini döviz olarak tahsis etmektedir.

Virginia İpar da, mübayaa sırasında mer'i yaş haddine uygun olduğu mütaleasıyla ithal edilebilecektir. Buna mukabil Heyet selâhiyetini kullanmış ve gemilerin bedelinin %50 değil, %75 inin peşin ödenmesini, geri kalanına da %6 faiz verilmesini kabul etmiştir. Halbuki Gemi Seçme Heyetinin tasarruflarına Dışişleri Bakanının başlıca itirazı yaşlı gemi mübayaasına meydan verildiği ve peşin fiyatla gemi alındığıydı. Tahsis esası onun bu istikametteki ısrarlı talepleri üzerine değiştirilmişti.

Ulaştırma Bakanlığı da bu tiplerde azami gemi yaşını indirmişti. Bütün bunlara rağmen

Ipar Transport'un işi geldiğinde aynı Zorlu -*Bay yüzde on*- bambaşka hava çalmıştır. Böylece bu firmanın yeniden tanzim olunan yaş hadlerine uygun bulunmayan bir gemisine müsâade edilmiş ve peşin gemi ithaline izin verilmezken %75'i peşin, bakiyesi bir sene vadeli acaip teklif kredili olarak kabul edilmiştir. Ama işin acı tarafı Ipar Transport'un, gemilerin kıymetinden 200 bin dolar fazla tahsis istemesidir. Fiyat kontrolü, teknisyenlerin bulduğu cerhedilmez delillere istinat ettirilememiş olsaydı bu gemiler için 72 bin sterlin fazla döviz verilecekti. Bu dövizler her halde gemiyi satanın kasasına girmeyecekti.

Koordinasyon Heyeti âzalarının ve Heyetin toplantısına teknisyen sıfatıyla katılan memurların üzerinde ittifak ettikleri husus bu konunun Heyete sabık Dışişleri Bakam tarafından getirildiği ve görülmemiş maharetle savunulduğudur.

Fakat İpar Transport'un işlemlerindeki fevkalâdelik bununla kalmamıştır. Zorlu, üç gemiye derhal Türk bayrağı çekilmesini istemiştir. Zira işin asıl vurgun tarafının gerçekleşmesi için buna lüzum vardı. İpar Transport üç gemiye döviz tahsisi için müracaatını 2 Ekim 1959 tarihinde, döviz tahsisi İktisadi Koordinasyon Heyetinin 19 Kasım 1959 tarih ve 599 sayılı kararıyla yapmıştır. Buna rağmen New York Başkonsolosluğu Nezihi İpar gemisine 10 Ağustos 1959, Mehmet İpar ve Virginia İpar gemilerine ise 5 Eylül 1959 tarihlerinde bayrak şehadetnamesi vermiştir!

Resmi Gazetenin 17 Nisan 1957 tarihli nüshasında münteşir *"Gemi Bayrak Şehadetnameleri hakkında nizamname"* bir geminin yabancı memlekette bulunduğu sırada Türk bayrağı çekme hakkını elde etmesi halinde yapılacak muameleleri göstermektedir. Bu Nizamnamenin "Gemi Bayrak Şahadetnameleri hakındaki Nizamname" bir geminin yabancı bir memlekette bulunduğu sırada Türk bayrağı çekme hakkını elde etmesi halinde yapılacak muameleleri göstermektedeir. Bu Nizamnamenin 3. maddesinin 8. ve 9. bentlerinde "Mülkiyetin iktisabına esas olan vakıalar" ve "Türk bayrağı çekme hakkına esas olan vakıalar"ın bildirilmesi şart koşulmuştur. Bu bakımdan gemilerin maliki olduğu iddiasıyla Başkonsolosluktan bayrak şehadetmesi talep eden bir şahsın evvelâ bu hususları tevsiki gerekirdi. Halbuki İpar Transport'un Başkonsolosluğa ibraz ettiği ve mülkiyenin sübut vesikası diye ileri sürdüğü mukavelenamelerde gemilerin İpar Transport'a teslimi için bedellerinin %50 - 75 inin peşin olarak ödenmesi şarttır. Bunun ödenmesi ise ancak iki, üç ay sonra gerçekleşebilmiştir.

Başkonsolosluğun üç ay evvelden bu gemilerin Türk bayrağı taşıma hakkını iktisap ettiğine nasıl kanaat getirdiğini anlamak için Fatin Rüştü Zorlu'nun nüfuzuna başvurmak gerektir. Öyle ya İpar Transport'un teklifini İktisadi Koordinasyon Heyeti pek âlâ reddedebilirdi.

Vakit gecikmişti, üstelik akredifin temdit edilmeyeceği tehdidi mevcuttu. Et ve Balık Kurumu ilk hareket edecek Türk gemisine yükleme yapılması hususunda Washington'daki heyete talimat verdi. Nihat Âli Üçüncü'nün manevrası muvaffak olmuştu. Heyet, ele geçirdiği bu selâhiyeti yağların yarısından fazlasını İpar Transport'a vermek suretiyle kullandı. Aydın şilebine gelince, o yarı boş vaziyette hareket zorunda bırakıldı. Ama ne gam! Maksat hasıl olmuştu ya!

Toplamı 42,963 dwt olan 4 gemi için Yassıada Mahkemesi'nde açılan dava ve Ali İpar iki yıla mahkûm ediliyor

Eğer gazetelerdeki İpar başlıklı haberleri nakletmeye karar versek, yığınla haber ortaya çıkacaktır. Hemen her gazetede olduğu üzere 8 Şubat 1962 tarihli Milliyet'de "Ali İpar Meşruten Tahliye Edildi " haberi görülür.

Ali İpar iyi hareketten tahliye edilmiştir.

Yüksek Adalet divanı tarafından iki sene hapse mahkûm edilen Ali İpar infaz müddetini doldurmadan meşruten tahliye edilmiştir.

Cezasını henüz tamamlamamış olan Ali İpar'ın iyi hal gösterdiği Cezaevi müdürü tarafından bildirilmiş ve meşruten tahliyesi istenmiştir. Yüksek Adalet Divanı bu karara uymuştur.



Ali İpar, Yassıada'daki 27 Mayıs İhtilal Mahkemesi'nde Başbakan Adnan Menderes'le yargılanırken.

Adalet Bakanı Sahir Kurutluoğlu yaptığı açıklamada "Ali İpar 25 milyon lira küsur olan para cezasının da hapis cezasına çevrilmesi talep etmiş, bu istek İnfaz savcısının infazdaki tereddütü izale maksadıyla aldığı tashih kararına göre, kabul edilmemiştir. Ali İpar'ın 25 milyon küsur lirayı aşan borcu Maliyece tahsil edilecektir." dese bu lâfı havada kalacaktır.

Küçük ismi "Muvaffak" adıyla yurtdışına çıkan olan Ali İpar İsviçre'de dinlendikten sonra Amerika'ya gideceğini ve gittikten sonra uzun müddet Türkiye'ye dönmeyeceğini açıklamıştır.

26 Mayıs 1962 tarihli gazeteler *"Ali İpar'a Pasaport Verenler hakkında tahkikat açıldı"* haberini verirler. Yirmi küsur milyon lira borcunu ödemeden yurtdışına çıkan Alip İpar'a pasaport verenler hakkında tahkikat açılmamışsa da, olaya müfettişler el koymuşlardır ve Ali İpar'a pasaport verenler hakkında inceleme başlatılacaktır!

İpar kelimesinin geçtiği her haber, gazetelerin ilk sayfalarında öncelik taşır hale gelmiştir. Nitekim İpar Transpor Ltd. armatörlük şirketi unutulmuş, *"Virginia Bruce ve Ali İpar boşandılar"*

gibi haberler, 17 Ocak 1964 tarihli gazetelerin cemiyet sayfalarında değil, ilk sayfalarında yeralmaktadır.

Habere göre; Virginia Bruce ile Ali İpar 16 Ocak günü İkinci Asliye Ceza Mahkemesi kararıyla boşanmıştır. Boşanma davası bir süre önce Virginia Bruce tarafından açılmıştı. Amerikalı arktist Yassıada'da mahkeme edildikten birsüre sonra hapisten meşruten tahliye edilerek yurtdışına çıkmış olan eşi Ali İpar aleyhine dava açarken, aralarında şiddetli geçimsizlik bulunduğunu ileri sürmüştü. Mahkeme bu davayı kabul etmiş ve tarafların gıyabında boşanma kararı vermiştir.



Ali İpar kurduğu prefabrik ev inşa fabrikasıyla Brezilya'da hayranlık yaratmakla kalmıyor, Amerikan bankalarından sağladığı krediyle de ödüle lâyık görülüyor.

Ali İpar ve İpar Transport Ltd.

Ali İpar 1950-60'ların, her ilginç işe el atan, Amerika'da okumuş, ünlü film yıldızı Verginia Bruce ile evli, yakışıklı ve Atatürk ve İnönü devrinin varlıklı ailelerinden gelen bir işadamıydı. Türkiye'de şeker fabrikalarını Kazım Taşkent ile birlikte kuran Hayri İpar'ın oğluydu. Fazla atılgan, o devrin deyimiyle Amerikanvari düşünen bir gençti.

Ben Ali İpar'la bir şans eseri olarak İstanbul'da olduğu günlerde Teşvikiye'deki Park apartımanda görüşmüş ve yapıtığım röportajı yayınlamıştım. Ayrıca, Chronicle Dergisi'nin 2009 yılı sayılarında Ali Can Sekmeç imzasıyla yayınlanmış çok önemli bir röportaj yeralmaktadır.

İpar'lar hakkında Hasar Pulur da Milliyet Gazetesi'ndeki köşesinde hayli ayrıntılı olarak anlatmıştır.

Chronicle Dergisi Yayın Kurulu Üyesi yazar Ali Can Sekmeç'in ifadesiyle İparların yaşamı *"Masal gibi denir ya, İparların hayatı gerçekten masal gibiydi. Her yaptıkları olay oluyordu. Köşkleri, yalıları, kotraları, burada verdikleri davetler, aşkları... Her şeyleri o gün için haber değeri taşıyordu. O yüzden de bugün magazin adını verdiğimiz gazetelerin cemiyet sayfaları İparlarla dolup taşıyordu.*



İpar Transport reklamı.

Bu durum onyıllar boyunca devam etti. 1930'lu, 40'lı, 50'li hatta 60'lı yıllara onlar damgasını vurmuştu. İstanbul sosyetesi dendiğinde ilk akla gelen isimlerdi. Sonradan görme bir halleri de hiç olmadı. Devletin "Türk zengini" yaratma düşüncesinin ürünüydü İparlar. Bu büyük servetin, göz kamaştırıcı hayatın oluşmasında şüphesiz siyasi yakınlıklar, kullanılan nüfuzlar çok önemliydi. Ama İparlar servetlerini içlerine sindirmesini bilmiş, zenginliği asalete, görgüye, modern düşünceye dönüştürmüşlerdi."

İpar ailesinden Ali İpar vefatına kadar Brezilya'nın Rio de Janeiro kentinde hayatını devam ettirdi. Yaşı altmışı geçenlerin sevgi ve saygıyla hatırladıkları İparların günümüze kadar ulaşmasını iflaslar, intiharlar, aile içi

kavgalar ve çeşit çeşit felaketler engelledi. Bütün bunlara rağmen Çengelköy'den Çiftehavuzlar'a, Emirgan'dan, Büyükada'ya kadar kıyılara dizilmiş, artık onlara ait olmasa da bir dönemin şatafatlı yaşamına tanıklık etmiş köşkler, yalılar var oldukça her zaman anılacak İparlar.

Haldun Dormen çocukluk arkadaşı Mehmet'in İstanbul'dan ayrılışını, *"Mehmet'in babası Hayri İpar, bu arada savaşın Türkiye'de de başlayacağına kesin olarak karar verdiğinden ailesini Amerika'ya taşıdı. Hollywood'a yerleştiklerini duyunca çok kıskandım Mehmet'i. Yıldız olmak isteyen bendim, bu yüzden ben dururken Mehmet'in ne işi vardı yıldızlar diyarında?"* sözleriyle anlatmıştır.

Los Angeles, aynı zamanda dünya sinemasına yön veren Hollywood'un da bulunduğu şehirdi.

İpar Ailesi'nin çocuklarında birdenbire bir sinema oyuncusu olma hayali başlamıştı. Bunun için "Hollywood Canteen"ler geziliyor, belki bir artist ajanı keşfeder düşüncesiyle hareket ediliyordu. İpar kardeşler, zamanla kurdukları arkadaşlıklar sayesinde Hollywood partilerine katılmaya başladılar.

Bir ara sinema dergilerinde Şaziye'nin ünlü aktör Cary Grant ile büyük bir aşk yaşadığı yazıldı. Bir başka zamanda en küçük kardeş Mehmet'in ünlü aktör Tyrone Power'a olan benzerliğinin artist ajanlarınca fark edildiği ve kısa zamanda film teklifleri alacağı haberleri dolaşmaya başladı Hollywood'da. Fakat sinemayla en yakın teması ailenin büyük oğlu Ali İpar sağlayacaktı. Howard Hughes, Spyros Skouras, Louis B. Mayer gibi sinemacılarla kısa zamanda yakın dostluklar kuracaktı.



Ali İpar ve eşi Virginia Bruce.

Ali İpar 1948'de yakın arkadaşı yönetmen William Rowland'ın Louis K. Ansell Productions şirketi adına çekeceği *Woman in The Night* adlı filmin senaryosunu yazdı. Meksika'da çekilen filmin setinde ünlü aktris Virginia Bruce (1910-1982) ile tanıştı. Virginia Bruce sessiz sinemanın yıldızı John Gilbert'la evlenip boşanmış, ikinci kocası da ölmüş, iki çocuklu güzel bir duldu. Ali İpar daha ilk anda âşık olduğu bu kadınla, aralarından on bir yaş fark olmasına rağmen 1948'de evlendi. Anlatıldığına göre aile önceleri bu evliliğe karşı çıkıyordu ama bu aşka engel olamadıkları için kabul etmek zorunda kaldılar. Ali İpar aktris eşini 1950'de İstanbul'a da getirdi ve bu olay o günlerin gazete ve dergi sayfalarını günlerce meşgul etti.

1945'te II. Dünya Harbi bitip, ortalık durulunca Mehmet Hayri İpar, ailesini tekrar İstanbul'a getirdi. Önce Emine Tevhide hanım ve kızları geldi. Ali ve Mehmet bir süre daha ABD'de kaldı.

Ali İpar, Virginia Bruce'la bu arada evlendi. İparlar'ın sessizce ülkeyi terk edişleri o günkü gazetelerde çok eleştirilmişti. Fakat dönüşleri adeta bir karnaval havasına büründü. Çiftehavuzlar'daki köşkte renkli davetler yeniden başlamıştı ve bu davetlerin müdavimleri arasında artık ülke yönetiminde söz sahibi olanlar da vardı.

Takvimler 1949 yılı baharını gösterirken aktris eşi Virginia Bruce ile İstanbul'a gelen Ali İpar hemen bir yıl sonra da askere çağrıldı. Bu yüzden çift arasında tartışmalar çıktı. Virginia Bruce

eşi askerdeyken, onu İstanbul'da ailesinin yanında beklemek istemiyordu. Bu yüzden araları açılan çift 1951 yılında anlaşarak ayrıldı. Bu durum Ali İpar'ı derinden üzmüştü ama onu daha en başından kabul etmeyen İpar Ailesi'ni içten içe sevindirecekti. Fakat aile içinde bir çözülme de başlamıştı. Kızlar arasında bir çekişme başgöstermişti. Bu da yetmiyormuş gibi en küçük ve en sevilen kardeşleri Mehmet İpar, 1950 baharında henüz 24 yaşındayken bilinmeyen bir nedenle intihar etti. ABD'den Türkiye'ye döneli ancak birkaç hafta olmuştu.





Ali İpar, unutamadığı eski eşi Virginia Bruce ile askerlik sonrası yeniden evlendi. 1952 yılı sonunda yapılan bu evlilik, 1964'e kadar tam 12 yıl sürdü.

Bütün gazeteler bu intiharı konuşuyordu. Öyle ya, hem zengin hem çok yakışıklı bir genç niye intihar etsin? Kamuoyu ve ailenin yakın çevresi bu ölümü anlamakta zorluk çekiyordu. Bu isimler arasında ünlü tiyatrocu ve Mehmet İpar'ın yakın arkadaşı Haldun Dormen de vardı: *"Ben 1950'de ABD'deki tiyatro eğitimimden yeni dönmüştüm. Dönüşümden birkaç hafta önce intihar etmiş çocukluk arkadaşım Mehmet. Bu korkunç haberi duymak çok perişan etmişti beni. Ondan son olarak ABD'deyken bir mektup almıştım. Mutsuzluğundan, her şeyden sıkıldığından, hayatta hiçbir gayesi olmadığından söz ediyor, bana gıpta ettiğini yazıyor ve bana çok ihtiyacı olduğunu ısrarla belirtiyordu. Ona yardım edememiş, zamanında yetişememiştim. Onun kadar her şeyiyle mükemmel bir gencin kendini yok etmek istemesi, hiçbir zaman çözemediğim bir esrar olarak kaldı kafamda. Belki her şeyi fazlasıyla çok genç yaşında tattığı için, hayattan beklediği bir şey kalmamıştı Mehmet'in. Aradan bu kadar yıl geçmiş olmasına rağmen, Mehmet'in beklenmedik ölümünü düşündükçe hâlâ içim sızlar..."*

Ali İpar, unutamadığı eski eşi Virginia Bruce ile askerlik sonrası yeniden evlendi. 1952 yılı sonunda yapılan bu evlilik, 1964'e kadar tam 12 yıl sürdü. Çift ayrıldıktan sonra da dost kalacak, arkadaşlıkları Virginia Bruce'un 1982'deki ölümüne kadar devam edecekti.

Ali İpar, yenilenen evliliğinin ardından, bir sinema filmi çekmek üzere kolları sıvadı. Bu öyle bir film olmalıydı ki Hollywood'dakilere taş çıkarmalıydı. O günlerin Türk sineması daha çok Arap filmlerinden etkilenen melodramlardan oluşan, siyah-beyaz filmlerdi. İpar, tamamen batılı tarzda ve renkli bir filmin çekimine karar vermişti.

"Sinemaya ilk gençliğimden beri büyük ilgi duydum. Daha Galatasaray Lisesi öğrencisiyken ailemin Amerika'ya Hollywood'a yerleşmesi nedeniyle kendimi bu camianın içinde buldum. Sinemayı yakından tanımayı aklıma koymuştum. Gerçekten bunu başardım. Senaryolar yazdım, prodüktör yardımcılığı ve sonraları da prodüktörlük yaptım. Savaş sırasında bir grupla birlikte Meksika'da İspanyolca-İngilizce bir film çektik.

Askerliğim için Türkiye'ye dönünce kameraman İlhan Arakon ile tanıştım. İşte o burada da film yapmayı aklıma soktu. Oturduk, bir iki kısa film yaptık İlhan Arakon'la. Ben o sıralarda Virginia Bruce isimli o günlerin yıldız bir aktrisiyle evliydim. O da bana destek veriyordu ama o buradaki şartların tıpkı Hollywood'daki gibi olduğunu sanıyordu. Ben bir senaryo yazmıştım eski bir tarihte.

İşte bir şehirde salgın bir hastalık çıkacak ve bir grup insan bu hastalığa karşı kahramanca karşı koyacaktı. Aslında hemen her yerde çekilebilecek bir hikâyeydi bu, yani İstanbul için

yazmamıştım ki... Bunu İstanbul şartlarına göre düzenleyip çekime giriştik." demiştir. Filmin diğerlerine oranla tek farkı bence renkli olmasıydı...

İpar Transport gemileri



Römorkörün arka planında şamandıraya bağlı olarak yatan İpar Transport gemileri görülmekte.

M/V Mehmet İpar

- 7086 grt'lik genelyük gemisi 1945 yılında İngiliz MOWT- Savaş Ulaştırma Bakanlığı (W.Runciman & Co.) firması adına- Shipbuilding Corporation Ltd. tarafından Low Walker on Tyne Tersanesi'nde inşa edildi. İlk adı *"Prome"*du.
- Eylül 1945de denize indirildi ve Kasım 1945'de hizmete girdi.
- Geminin teknik ölçüleri; 430.9 x 56.2 x 21.0 ft. idi.
- Üç silindirli ana makinesi North- Eastern Marine Engineering Co. Ltd. , Wallsend imalatıydı.
- Azami seyir sürati 10.5 knots olan "Prome"1946'da Kaye, Son & Co. Londra şirketine devredildi ve 1947'de *"Marthagon"* adı verildi.
- 1959'da İpar Transport Co./İstanbul tarafından satın alındı ve *"Mehmet İpar"* adı verildi.
- 1963'de Haliç'te 27 Mayıs 1960 İhtilâl yönetimi tarafından hapsedildi ve çürümeye terk edildi.
- Eylül 1970 yılında İstanbul- Haliç'te hurdaya çıkartıldı.

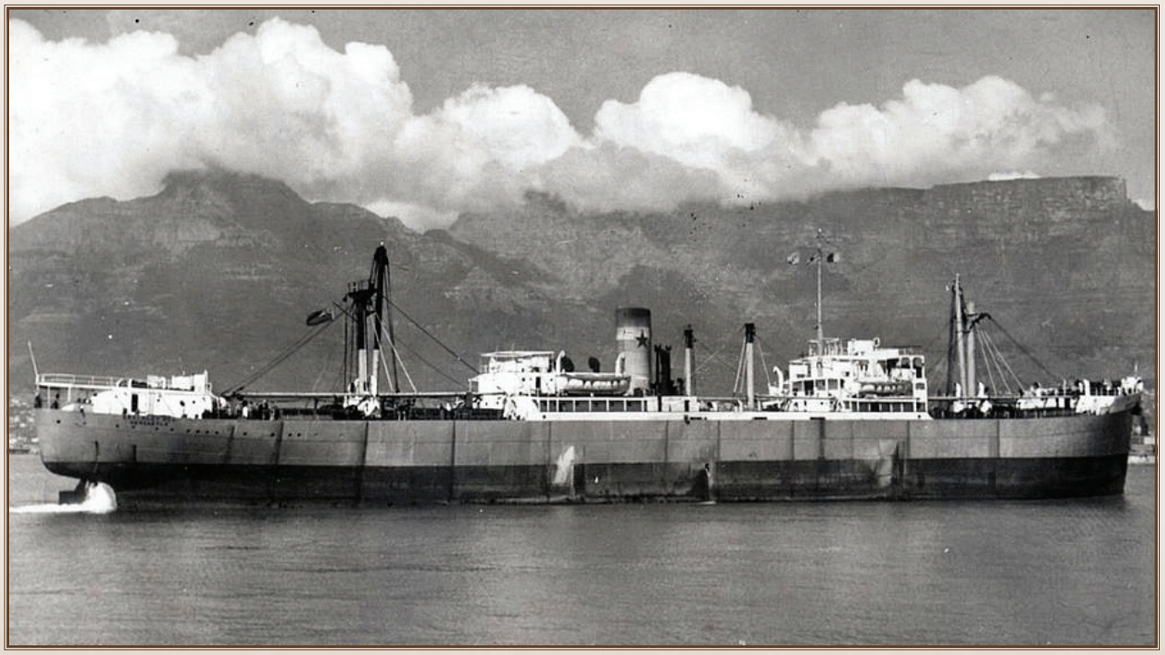
M/V Virginia İpar

- 1941'de Caledon Shipbuilding & Engineering Company Ltd. , Dundee tersanesinde *"Empire Rhodes"* adıyla İngiliz MOWT- Savaş Ulaştırma Bakanlığı adına inşa edildi. 7050 grt. olan geminin denize indiriliş tarihi 19 Eylül 1941 ve hizmete giriş tarihi Aralık 1941'dir.
- 18 Aralık 1945 tarihinde Gdynia, Polonya'da Jute yüklü iken çıkan yangın sonucu ağır hasar gördü ve sıkılan suyun etkisiyle dibe oturdu. Yangın 3 Ocak 1946'ye kadar sürdü.
- 23 Şubat 1946'de yüzdürülerek Almanya'nın kiel limanına yedeklendi. Birsüre sonra 11 Nisan 1946'de İngiltere'nin Glasgow- Falmouth limanına getirildi.
- Yeni sahibi South Georgia Co. tarafından onarıldı ve 1947'de " *Culter"* adı verildi.
- Bu isimle Christian Salveson & Co. Ltd. tarafından işletildi.
- 1959'da İpar Transport Co./İstanbul tarafından satın alındı ve *"Virginia İpar"* adı verildi.
- 1963'de Haliç'te 27 Mayıs 1960 İhtilâl yönetimi tarafından hapsedildi ve çürümeye terk edildi.
- Eylül 1970 yılında İstanbul- Haliç'te hurdaya çıkartıldı.

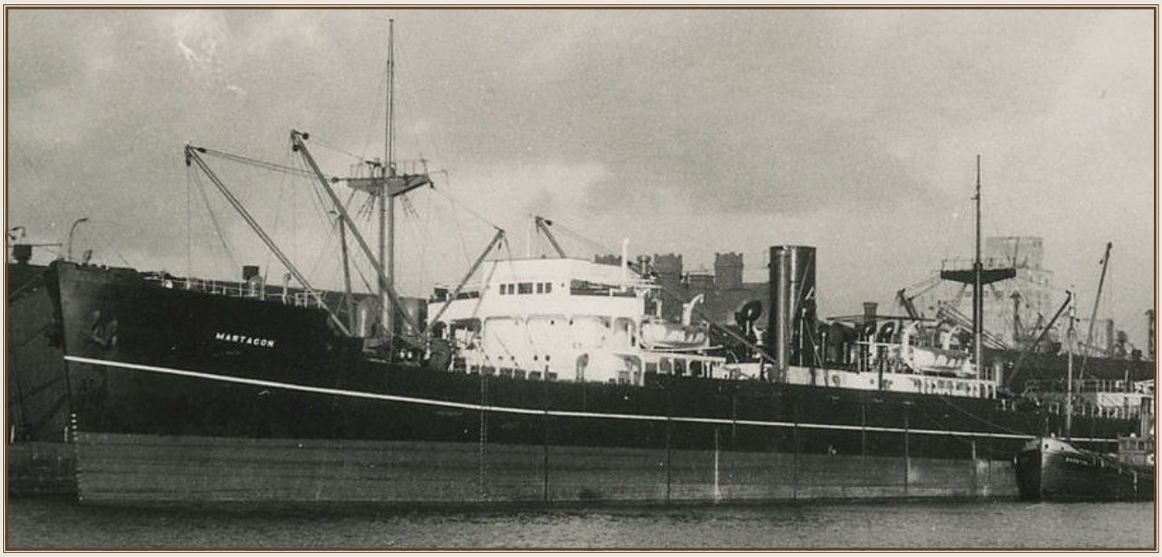
M/V Nezihi İpar

- İlk adı *"Empire Asquith"* olan 7082 grt'lik genel yük gemisi
- İngiliz MOWT- Savaş Ulaştırma Bakanlığı (R.Chapman & Son firması) adına- Shipbuilding Corporation Ltd. tarafından Low Walker on Tyne Tersanesi'nde inşa edildi.
- 4 Eylül 1944 'de denize indirildi ve Kasım 1944'de hizmete girdi. Kızak Numarası 9'dur.
- Geminin teknik ölçüleri; 430.9 x 56.2 x 26.8 ft. idi.
- Üç silindirli ana makinesi North- Eastern Marine Engineering Co. Ltd. , Wallsend imalatıydı.
- Azami seyir srati 10.5 knots olan gemi İngiltere'de
- 1946'da Counties Ship Management Ltd. /Lonra şirketine devredildi.
- 1947'de Brockley Hill S.S Co. Ltd. (Counties Ship Managemenet Co. Ltd.) şirketi tarafından işletmeye alındı ve *"Brockley Hill"* adı verildi.
- 1951'de Crest Shipping., Nassau tarafından satın alındı ve *"Starcrest"* adı verildi.
- 1956'da Cia de Nav. Phoenix, Panama şirketi tarafından satın alındı ve "Argosy" adı verildi.
- 1958'de Codemar Cia de Empresas Maritimas, Panama şirketine satıldı.
- 1959'da İpar Transport Co./İstanbul tarafından satın alındı ve *"Nezihi İpar"* adı verildi.
- 1962'de Haliç'te 27 Mayıs 1960 İhtilâl yönetimi tarafından hapsedildi ve çürümeye terk edildi.
- Eylül 1970 yılında İstanbul- Haliç'te hurdaya çıkartıldı.





M/V Nezihi İpar Ex-Starcrest adıyla (üstte) ve Empire Asquith adlarıyla (altta)



M/V Mehmet İpar

- 1945 yılında Sunderland Shipbuilding Corporation Ltd. Tersanesi'nde MOWT tarafından *"Empire Prome"* adıyla inşa ettirildi. 7086 grt. olan gemi 430 ft uzunluğundaydı. Azami seyir sürati 10 knots'du.
- W.Runciman & Co. Ltd. , Newcastle işletmesinde, müteakiben Kaye Son & Company Ltd. , Londra işletmesinde Atlantik konvoylarında ve Hindistan, Malezya seferlerinde yeraldı.
- 25 Temmuz 1947'de Walmar firmasına satıldı ve *"Martagon"* adı v erildi. 1951!de karinası bir batığa çarptığından yara aldı ve Flushing - Vlissingen, Hollanda'da onarıma alındı.
- 15 Kasım 1957 günü Elbe Nehrinde Aalborg ve Hamburg'dan çimento yükü dahil yüklü olarak Venezuela'ya seyir halindeyken *"Moselstein"* isimli gemiyle çarpıştı. Aldığı yaralardan dolayı batmaması için karaya oturtuldu. Yarası kapatılarak yedeklendi. Blackwater Nehri Mersea mevkiinde Ocak 1958'e kadar bağlı kaldı ve bağladı.
- 1959'da İpar Transport Co. Ltd. adına Ali İpar tarafından satın alınarak *"Mehmet İpar"* adı verildi.
- 15 Haziran 1963'de 27 Mayıs İhtilali soruşturmaları nedeniyle elkonularak Haliç'e şamandıralara bağlandı. 1970 Eylül ayında İlhami Söker tarafından satın alınarak Balat'ta söküldü.

Armatör Ali İpar

Ali İpar'ın sinema serüveni ilk deneyimin çok başarılı olmaması nedeniyle kısa sürdü. 1954'te bu kez belgesel film yapmaya karar verdi. Görüntü yönetmeni yine İlhan Arakon'du. Filmin konusu bu kez İstanbul'du. Dünyanın tanıdığı bu şehrin belgeselini çekecekti, hem de renkli. *Bir Şehrin Hikâyesi* adlı bu belgesel zamanında çok da ilgi gördü.

Uzun yıllar birarada yaşayan İpar Ailesi'nin düşüşü 27 Mayıs'la birlikte başladı. Ailenin büyük kızı Şaziye İpar, ünlü Baykent Ailesi'ne gelin gitmişti. Ali İpar ailesiyle aynı evde oturmak yerine Beyoğlu'ndaki Mısır Apartmanı'nda ikâmeti tercih etmişti. Şizofren olan Muazzez İpar ise ünlü ressamlardan Rasin Arsebük ile evlenerek Maçka'ya taşınmıştı. Kız kardeşlerden Muzaffer İpar,

Galatasaray camiasında 'Baron' olarak tanınan, eski şehreminilerinden Rıdvan Paşa'nın torunu, eski büyükelçilerden ve Demokrat Parti'nin ilk İzmir milletvekillerinden Vasfi Menteş'in oğlu olan Rıdvan Menteş ile evlenerek aileden son kopan olacaktı. En küçük kız kardeş Selma ise hiç evlenmeyecek ve ailesine ait Bebek'teki köşkte tek başına yaşayacaktı.

Mehmet Hayri-Emine Tevhide İpar çifti artık iyice yalnız kalmışlardı. Mehmet Hayri İpar iyice ihtiyarlamıştı. Mülkleri arasına son kattığı yer Boğaziçi'nde Arnavutköy-Bebek arasında sahilden güneybatıya doğru yükselen çok dik eğimli bir tepe üzerindeki ünlü koruydu. İçinde yer alan Valide Paşa Köşkü ya da Sefarethane Köşkü olarak bilinen yapı kısa zamanda "İpar Köşkü" olarak ünlenecekti. Günümüzde mülkiyeti Emin Hattat ailesine ait olan bu koruya Etiler yönünde büyük bir kapıdan girilmekteydi. 4.4 hektarlık bir alanı kaplayan ve halen günümüzde "İpar Korusu" olarak anılan koruda Bizans dönemine ait duvar parçaları bulunmaktaydı.

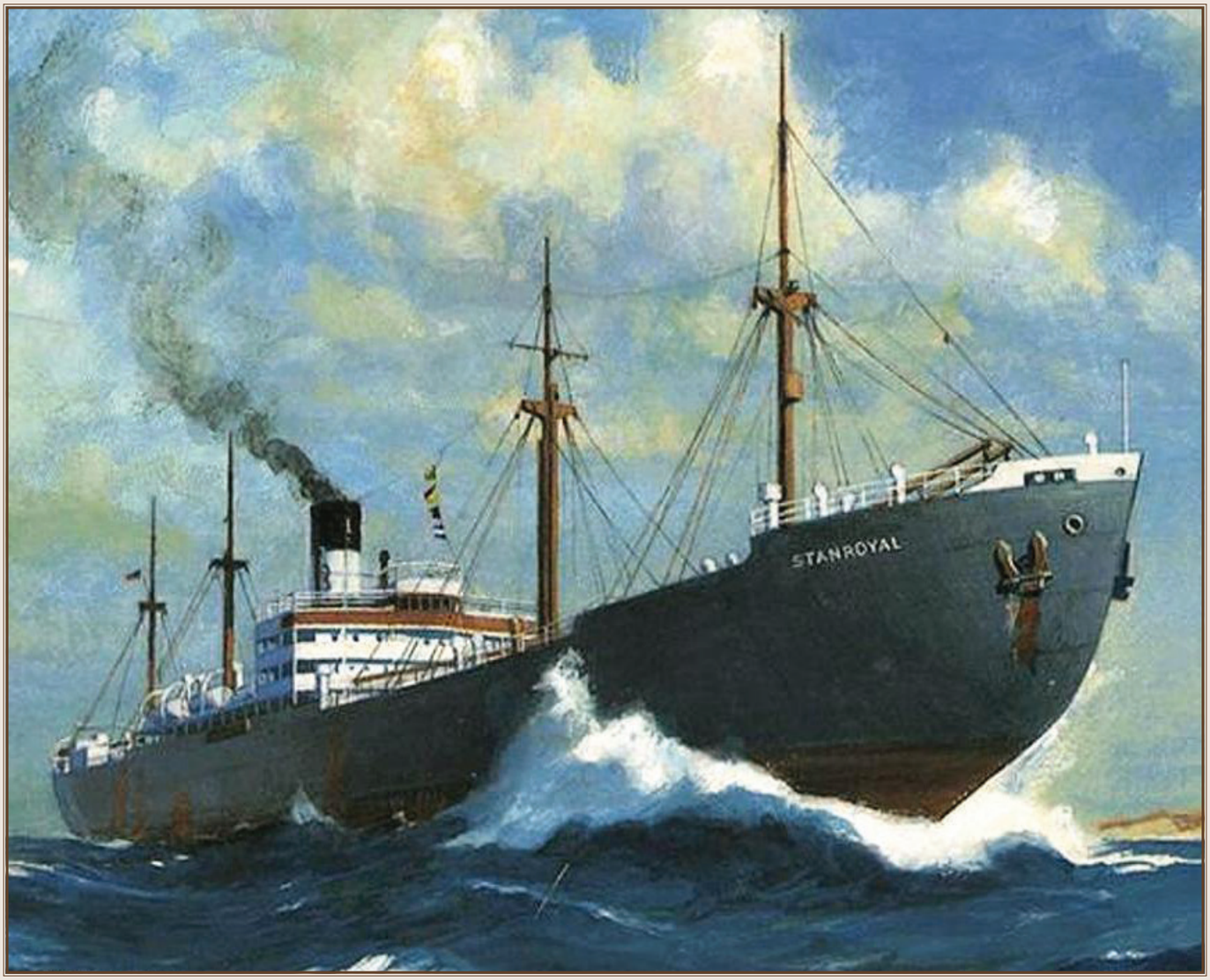


Ali İpar'a başarıların dolayı Brezilya'da öd verilirken.

Hayri İpar, yaşının ilerlemesi ve çeşitli hastalıklarını bahane ederek şirketlerini, Şeker Fabrikaları'ndaki tüm işlerini ve kurucusu bulunduğu Genel Sigorta A.Ş.'deki görevini oğlu Ali İpar'a devretti. İşte her şey bundan sonra başladı. İparlar derinden sarsıldı.

Ali İpar, tıpkı babası gibi müteşebbis ruhluydu. Eline geçirdiği büyük İpar servetini en iyi şekilde değerlendirmenin planlarını yapıyordu. Yine tıpkı babası gibi siyasilerle sağlam diyalogları vardı. Dönemin başbakanı Adnan Menderes ile çok yakın dosttu. Her iki taraf da birbirini destekliyor, yardımlar yapıyordu.


MEHMET İFFAR



Necip İpar, Stanroyal adıyla sefer yaptığı yıllarda

İpar Transport armatörlük şirketini kuruyor

Demokrat Partili Ali İpar bundan da güç alarak gemi satın alıp armatörlük yapmaya karar verdi. Fakat ülkede bir döviz sıkıntısı başgöstermişti. Ali İpar buna rağmen başbakan Adnan Menderes'le olan sıkı dostluğunu kullanarak Amerika'dan alacağı beş gemi için kendi şirketi İpar Transport'a devlet kasasından döviz tahsisi yaptırttı.

Dövizle ilgili şirketlerin hesaplarına yatırılarak beş tane yük gemisi satın alındı. Gemiler İstanbul'a ulaştığında Ali İpar ilk iş olarak en büyük olanına "Virginia İpar" adını koydu. İlk adı Empire Rhodes olan gemi Caledon Shipbuilding & Engineering Company Ltd. , Dundee 'de 1947'de İngiltere Harp Bakanlığı adına inşa edilmişti. 1947'de Norveç'li Christian Selvesen & Co. armatörlük firmasına satıldı ve bir yıl aynı simle çalıştıktan sonra adı Culter olarak değiştirildi.

1958'de seferden alınarak bağlanan gemi (Laid-up) 1959'da İpar Transport'a satılarak Türk gemi siciline Virginia Bruce adını adıyla tescil edildi. 1963'de Haliç'e tutuklu olarak (!) bağlandı ve 1970 'de hurdacıya gönderildi.

İpar Transport filosu için önce üç gemi teslim alınmıştı. İşte bu sırada ülkedeki kaynayan kazan devrildi ve 27 Mayıs 1960 sabahı Başbakan Adnan Menderes ve çalışma arkadaşlarının alaşağı edildiği darbe gerçekleşti. İparlar daha önce yaşadıkları gibi bundan da hiç etkilenmemişçesine diğer gemileri beklemeye koyuldu. Onların da gelişiyle filo hazırdı. Mehmet Hayri İpar, oğlunun bu hızlı hareketinden korkmaktaydı. Ülkede bir iktidar boşluğu vardı ve yarının ne olacağı bilinmemekteydi. Oysa Ali İpar, gemilerin gönderlerine çoktan Türk bayrakları çektirmişti ve hemen bir basın toplantısı düzenleyerek İpar Transport'un tanıtımına girişti.

Savcı, Ali İpar'a birçok suçlama yöneltti.

Ali İpar'ın mutlu günleri kısa sürdü. Çünkü İpar Transport döviz kaçakçılığıyla suçlanmaktaydı. 24 Eylül 1960'ta devrik başbakan Adnan Menderes ve arkadaşlarının yargılanması için Yüksek Adalet Divanı kuruldu. Ali İpar tutuklanarak Yassıada'ya götürüldü. 14 Ekim 1960'ta da Adnan Menderes aleyhine açılan 19 ayrı davadan birisinin adı *"Ali İpar Davası"* ydı.

Savcı, Ali İpar'a birçok suçlama yöneltti. Savcının iddiasına göre Ali İpar, devrik Dışişleri Bakanı Fatin Rüştü Zorlu ile ortaktı. İpar'ın her şeyi, ABD'li şirkete gemilerin karşılığında ödediği ücretten ayakkabılarının tokalarına kadar her şeyi sorgulanıyordu. Ali İpar bu davalar sürerken tam yedi ay hapis yattı. Zorlu geçen davalar 11 ay 1 gün sürdü ve 15 Eylül 1961'de sona erdi. "Ali İpar Davası"da Adnan Menderes, Medeni Berk ve Ali İpar döviz yasasını ihlalden mahkûm oldular. İpar davası ile ilgili mahkûmiyet kararları diğer davalarla birleştirildi.

Ali İpar, aldığı ağır hapis cezası ve ağır para cezası yanında ömür boyu ticaretten men cezasına rağmen Yüksek Adalet Divanı tarafından telgraf emriyle bir gecede serbest bırakıldı ve yurtdışına çıkması sağlandı. El konulan beş gemiye ise seferden men cezası verilmişti. Üstelik İpar Transport'a da el konulmuştu. Sefere çıkamayan gemiler bir süre sonra devlet eliyle teker teker Haliç'e çekildi ve borda bordaya şamandıralara bağlanan gemiler resmen çürümeye terk edildiler. Gemiler sonunda hurdaya çıkartıldılar ve söküme gönderildiler.[27]

Kaptan Kaya Demirsoy anlattı

İpar Transport'un süvarilerinden Kaptan Kaya Demirsoy'la yaptığım söyleşide şöyle demiştir; *"Hatıralarımı biraz daha sırayla anlatmaya çalışırsam, 1959'da Ali İpar'ın firmasına girdiğimi belirtmem gerekir. Nitekim, Ali İpar'la önce İngiltere'de Glasgow'a gittik. Burada Virginia İpar gemisi teslim aldık. Londra'da ise Mehmet İpar gemisine Türk bayrağı çekilmesi merasiminde bulunduk İki gemi de*



27) Ali Can Sekmeç, "Atatürk'ün Müteahhidinin Hikâyesi", Chronicle dergisi, Sayı: 7, 2007 Karakoç, Dr. Fulya Düvenci, "Mudanya'ya Vefa Borcunu Ödeyen Son Osmanlı Posta Müdürünün Oğlu Mehmet Hayri İpar" -Bursada Yaşam,2009.

İlya Kulukundis'tan satın alınmıştır. Bu gemiler yabancı personelle Amerika'ya yük aldılar ve Amerika'da Necip İpar gemisiyle gelen Türk personelle yeniden donatıldılar. Nezihi İpar gemisi ise New Orleans'dan New York'a çıktı. O sıralarda soya yağı ithali Türkiye'de ihale ile muhtelif firmalar tarafından paylaşılmıştı. Kemal Sadıkoğlu, Faik Zeren, Ali İpar ve Cerrahoğulları girdiler. Kemal Sadıkoğlu'nun ve Faik Zeren'in göndereceği gemisi bulunmuyordu. Ali İpar'la birlikte, Kemal Sadıkoğlu'na birlikte gittik ve onun payını biz aldık. Soya yağının taşınması için Türk bayraklı gemiler şartı konulmuştu.

Ali İpar da son derece değişik karakterde, mükemmel bir eğitim ve öğrenim görmüş, üç yabancı dili mükemmel konuşan, yaratıcı bir işadamı idi.

O yıllarda ham petrol taşımacılığı için 20.000 dwt'luk tanker getirmeyi, Boğaziçi Köprüsü'nü yabancı sermaye ortaklığı ile inşa etmeyi düşünen Ali İpar'dır. Fakat, öylesine ağır hücumlarla karşılaşmıştır ki, inanılmaz bir katılıkla doludur. Halbuki, bugün Türkiye'nin ham petrol filosu çok güçlü olacaktı.

Ali İpar bu girdapta kaybolup gitmiştir."

Ailenin Dava ve Felaketler Maratonu

Hayri İpar, Caddebostan'da Büyük Kulüp'e komşu olan "İpar Köşkü"nü eşi Tevhide İpar'a devretmişti. Ali İpar'ın yurtdışında yaşamaya karar vermesi Hayri İpar'da derin bunalımlara neden oldu ve üzüntüden hastalandı. Tedavi için gittiği Almanya'da 1966'da vefat etti. Muazzez İpar ise 1972'de intihar etti.



VEFAT

Merhum Hayri İpar ve merhume Tevhide İpar'ın oğlu;
merhume Şaziye Spühler ve merhume Muazzez İpar'ın kardeşi;
merhume Muzaffer Menteş'in ikiz kardeşi;
merhume Selma İpar ve merhum Mehmet İpar'ın ağabeyi;

Maria Amelia Galvao İpar'ın eşi;
Fatma İpar'ın babası

Armatör

M. ALİ İPAR

12 Haziran 2015 Cuma günü Brezilya'da vefat etmiş ve toprağa verilmiştir.

AİLESİ

Ali İpar'ın gazetelerde yeralan vefat ilanı.

1980'li yıllarda bütün çocuklar köşke sahip olmak için dava açtı. Anne Tevhide İpar, 82 yaşında akıl sağlığının belirlenmesi için hastane hastane gezdirildi. Bu arada köşke Cevher Özden talip olmuş anlaşma yapmıştı. Vekaletname verilen Selma İpar, köşkü elde etmek için mahkemeye başvurarak annesinin 'deli' olduğuna dair karar alınması yönünde yeni bir dava açtı. Tevhide İpar zorla Bakırköy Akıl Hastanesi'ne yatırıldı ve 'deli raporu' alındı.

Tüm aile yaşamları hüzün dolu olaylarla ve gurbetle geçen İpar ailesinden Ali İpar'ın yaşamı 12 Haziran 2015 günü Brezilya'da son buldu.

Sonsuzluğa uzanan bu ayrılığın haberi 14 Haziran 2015 günkü Hürriyet'in vefat ilanları sayfasında yeraldı.

Merhum Hayri İpar ve Merhume Tevhide İpar'ın oğlu, Merhume Şaziye Spühler ve Merhume Muazzez İpar'ın kardeşi, Merhume Muzaffer Menteş'in ikiz kardeşi, Maria Amelia Galvao İpar'ın eşi Fatma İpar'ın babası Armatör M.Ali İpar 12 Haziran 2015 Cuma günü Brezilya'da vefat etmiş ve toprağa verilmişti.

Bu vefat ilanında M.Ali İpar için *"Armatör M.Ali İpar"* yazılmıştı. Ali İpar için, ömrü boyunca ıstırabını çekmesine rağmen, başka alanlarda sürdürdüğü ticaret yaşamına rağmen, onurla takındığı en önemli unvan "*Armatör*" olmaktı.

Ve bu unvanla sonsuza yolaldı.

Geçmiş zaman olur ki.



Gümrük ısrar ediyor

Yalnız Türk gemilerinden ihrakiye resmi alınması deniz ticaretini aleyhimize çevirdi, büyük şilepçiliğimiz ölüyor

Ecnebi gemilerinden alınmıyan ihrakiye resmine mecbur tutulması dolayısile seferleri güçleşen Türk gemilerinden biri

Yalnız Türk gemilerinden İhrakiye Vergisi alınması yüzünden şilepçiliğimiz ölüyor..

Bir yabancı limandan mal alıp limanlarımıza uğrayarak buralara hariçten getirdiği yükleri boşaltmak veya ecnebi memleketler için bu limanlardan yük almak suretiyle diğer bir ecnebi limanına giden Türk sancağını taşıyan büyük Kabotaj gemilerinden Gümrük İdaresince İhrakiye Vergisi alındığını, Türk şilepçilerinin yine büyük Kabotajda çalışan ve ayni seferleri yapan ecnebi yabancı bayraklı gemilerden aranmayan bu vergiye itiraz eden Türk Armatörleri Birliği hükümete başvurmuştur.

Ekonomi Bakanlığı'nca da aykırı görülen İhrakiye Vergisi üzerinde yapılan müracaata ve girişimlere rağmen Gümrük İdaresi alakadarlara son cevabını vermiştir.

Verilen cevapla bu aksaklığın düzeltilmesi yerine Gümrük Tarife Yasası'nın Beşinci Maddesi'nin 2.ci fıkrası gereğince bu gibi gemilerden alınacak İhrakiye Vergisi almaya devam edecekleri açıklanmıştır!

Türk Armatörleri Birliği adına İsmail Hakkı Denizaşan (Mütercimzâde) şöyle demiştir; " Bu uygulama Anayasa'ya aykırıdır. Çünkü Türk gemileri kendi kara sularında yabancı bayraklı gemilerden daha ağır ve zararlı kayda ve koşullara maruz bırakılmaktadırlar. Acaba gümrüklerimizde yabancı devletlere yönelik özel kolaylıklar sağlayan ayrıcalıklar devam mı etmektedir?

Türk vatanında yabancı gemilerin ayrıcalıklı tutulmaları yüzünden birçok seferlerimizi yabancı bayraklı gemilere terk etmek zorunda kaldık! Yurtdışından döviz getirmek ve birçok vatan evladını geçindirmek ve ihracatımızı artırmak için hizmet vermeye çalışırken gümrük İdaresi'nin bu tutumu yüzünden işlerimizi bırakmak zorunda bırakılıyoruz."

RAMİ SEFEROĞLU

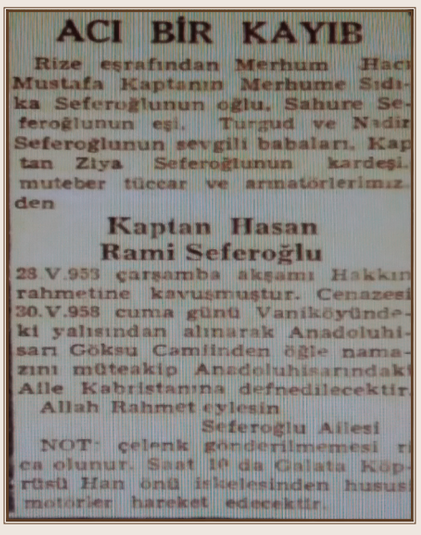
Kaptan Hasan Rami Seferoğlu Rize eşrafından Seferzâde Mustafa Kaptan ve Sıdıka Hanım'ın oğluydu. Soyadı Kanunu ile soyadlarını "Seferoğlu" olarak değiştirmişlerdir.

Eşi Sahure Seferoğlu, çocukları Turgud Seferoğlu ve Nadir Seferoğlu idi.

Kaptan Ziya Seferoğlu'nun ağabeyi olan Armatör Kaptan Hasan Rami Seferoğlu 28 Mayıs 1958 Çarşamba akşamı vefat etti. Cenazesi 30 Mayıs 1958 Cuma günü Vaniköy'deki Seferoğlu Yalısı'ndan alınarak Anadolu Hisarı Göksu Camii'nde kınlan öğle namazını müteakiben Anadoluhisarı Mezarlığı'nda defnedildi.

20 Temmuz 1958 Cuma günü eşi Sahure Seferoğlu ve çocukları Turgud ve Nadir Seferoğlu tarafından Vaniköy Camii'nde ikindi namazını müteakiben Mevlidi Şerif okutuldu.

Kaptan Rami Seferoğlu'nun vefatından sonra oğulları M.Yolaç Ortaşark Denizyolları vasıtasıyla Seferoğlu gemisinin işletmesini sürdürdüler. Tanar, Selim şilebiyle birlikte Kontinant hattında çalıştırılan Seferoğlu şilebi Anvers, Bremen, İzmir ve İstanbul limanları ağırlıklı taşımalarda yeraldı.



ACI BİR KAYIB

Rize eşrafından Merhum Hacı Mustafa Kaptanın Merhume Sıdıka Seferoğlunun oğlu, Sahure Seferoğlunun eşi, Turgud ve Nadir Seferoğlunun sevgili babaları, Kaptan Ziya Seferoğlunun kardeşi, muteber tüccar ve armatörlerimizden

Kaptan Hasan Rami Seferoğlu

28.V.958 çarşamba akşamı Hakkın rahmetine kavuşmuştur. Cenazesi 30.V.958 cuma günü Vaniköyündeki yalısından alınarak Anadoluhisarı Göksu Camiinden öğle namazını müteakip Anadoluhisarındaki Aile Kabristanına defnedilecektir.

Allah Rahmet eylesin

Seferoğlu Ailesi

NOT: çelenk gönderilmemesi rica olunur. Saat 10 da Galata Köprüsü Han önü iskelesinden hususi motörler hareket edecektir.

Ekonomik çıkmaz içersinde olan ve gümrük duvarı arkasında kalan Türkiye'de pek çok malın yokluğu, kaçakçılığı da teşvik ettiğinden gemilerin Avrupa seferlerinden dönüşte Gümrükçüler adeta kaçak mal avına çıkıyorlardı. Bulunan kaçak malların günümüz koşullarında bazılarının hayli güldürü dolu nesneler olduğu görülecektir.

Genellikle armatörleri şahsen de zor durumda bırakan gemi mürettebatının usulsüzlüklerinin önüne birtürlü geçilemediği de bilinmektedir.

Haziran 1965 tarihinde Hayfa - Barselona seferinden dönen Yelkencilere ait Samsun gemisinde yeni tip Seksikini kadın mayoları, çeşitli kadın ve erkek eşyası ve çocuk oyuncakları bulunmuş ve gümrükçüler tarafından elkonulmuştur. Romanya'dan dönen Seferoğlu gemisinin baştarafındaki özel bölmelerde ise 6400 adet Gerovital gençlik aşısı, 15 şişe viski ve Amerikan sigaraları bulunmuştur. Gemilerle getirilen gençlik aşısının 100,000'i aştığı açıklanmıştır.

Ağustos 1959'da İstanbul'a gelen Seferoğlu gemisinde Gümrükçüler yaptıkları araştırmalarda özel surette hazırlanmış bölmelerde 800 deste plastik iskambil oyun kağıdı, binden fazla Amerikan sigarası, 152 metre naylon gömleklik kumaş, beşbinden fazla kırmızı Najet marka jilet kutusu, önemli miktarda çakmak ve çakmak taşı, güneş gözlüğü ve kadın mayoları, taş pudra ve çocuk maması, ve takma kadın göğsü (Sütyen) ile dolma kalem ele geçirmişlerdir!

Diğer taraftan Yelkencilere ait Samsun vapurunun iki kamarotu 79 adet altın bilezikli kadın saatlerini kaçırırken Yolcu Salonu'nda gümrükçüler tarafından yakalanmıştır.

Seferoğlu ve Demirel Vapurculuk Ltd. Şti.

Turgud ve Nadir Seferoğlu *"Seferoğlu"* gemisi için Kaptan Mustafa Demirel ile şirket ortaklığına gitmiş ve bu amaçla "Seferoğlu ve Demirel Vapurculuk Ltd. Şti." kurulmuştur.


S/S SEFEROĞLU
15/25 subat 1961 tarihleri arasında
ANVERS'ten İZMİR ve İSTANBUL için
ticari eşya kabul edecektir.
Müracaat: Seferoğlu ve Demirel Vapurculuk Ltd. Şti.
Ömer Abed Han kat 2 No: 5 — Galata Tel: 44 30 62

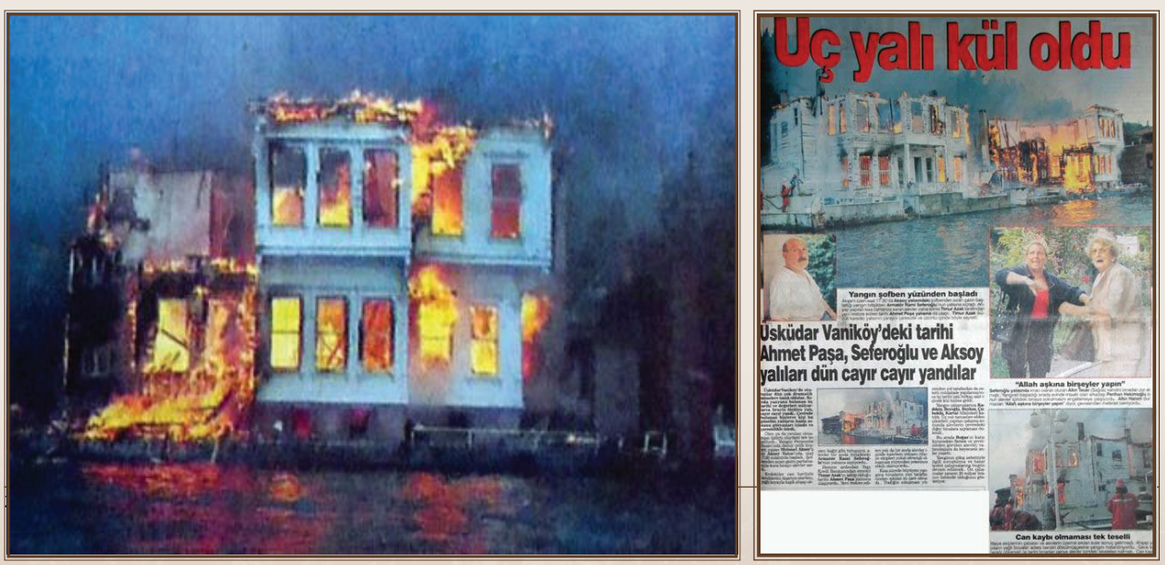
Seferoğlu gemisi için Şubat 1961 tarihide verilen ilanda 15/25 Şubat 1961 tarihleri arasında Anvers ve Bremen'den İzmir ve İstanbul limanları için ticari eşya kabul edildiği duyurulmaktadır. Şirketin merkezi adresi Ömer Abed Han K.2 No.5 Galata, Karaköy'dür.
Tel:44 30 62'dir.

4712 dwt.'luk Seferoğlu gemisi Almanya'nın Bremen Limanı'ndan yüklediği süper fosfat yüküyle Antalya Limanı'na geldiğinde gemide tahnit edilmiş bir ceset bulunduğunun beyan edilmesi şehirde şaşkınlık yaratmıştır.

İstanbul'dan dört ay önce Kontinant seferine çıkmış olan Seferoğlu şilebinin ekmekçisi Cebelitarık Boğazı'nı geçmeden gemide vefat etmiş, ailesinin talebi üzerine cesedi Almanyada tahnit edilerek gemi Türkiye'ye dönünceye kadar muhafaza edilmiştir. Seferoğlu şilebi İstanbul'a döndüğünde cenaze ailesine teslim edilmiştir.[(28)]

Seferoğlu ailesinin bir kolu Trabzon'a yerleşmiş olan Hacı Ali Seferoğlu'dur. Kızı Hafıza Kadriye Seferoğlu idi.10 Ekim 1962 Çarşamba günü vefat etti. Cenazesi 11 Ekim 1962 Perşembe günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Mezarlığı'nda defnedildi.

Bulgaristan'dan İtalya için ayçiçeği yükleyen Seferoğlu şilebinin bir ambarında ayçiçeklerinin kızışarak alev almasıyla yangın çıkmış, mürettebat yangını söndürmeye gayret etmiş ve yangın


Uç yalı kül oldu
Yangın şofben yüzünden başladı
Üsküdar Vaniköy'deki tarihi Ahmet Paşa, Seferoğlu ve Aksoy yalıları dün cayır cayır yandılar
"Allah aşkına birşeyler yapın"
Can kaybı olmaması tek teselli

16 Haziran 1992 günü Vaniköy'de üç tarihi yalı tamamen yandı. Harabeye dönen yalılardan biri de Rami Sofuoğlu'nun çok sevdiği yalısıydı.

kontrol altına alınabilmiştir. Gemi en yakın İtalya limanına vardığında alevlerden dolayı önemli hasarın meydana geldiği görülmüştür.

Rami Seferoğlu'nun çok sevdiği belirtilen ve gençlik yıllarının anılarıyla dolu Vaniköy'deki yalısı, Haziran ayının ilk günlerinde komşuları Zeynep Türkkan'a ait yalıda başlayan yangınla alevlerin sirayet etmesi sonucu tamamiyle yanarak kül olmuştur.

Gazetelerde *"Üsküdar Vaniköy'deki tarihi Ahmet Paşa, Seferoğlu ve Aksoy yalıları dün cayır cayır yandılar"* başlığıyla verilen haberde değerleri milyarlarca lirayla ölçülen yalıların hazin sonunu gözyaşları içinde ve çaresizlikle izlediği belirtilerek şöyle denilmektedir; *"Ölen ya da yaralanan olmaması üzücü olaydaki tek teselliydi. Yangın saat 17.30 sularında Perşembe Pazarı'nda demir çelik ticareti yapan Mehmet Aksoy'a ait Aksoy Yalısı'nda, başladı. Evdekiler can havliyle kendilerini dışarıya atarken, yağlı boyayla kaplı ahşap aksam kağıt gibi tutuşuyor, alevler bir anda bitişikteki Armatör Rami Serefoğlu'nun yalısına sıçrıyordu.*

Hemen ardından Timur Azak'ın sahip olduğu tarihi Ahmet Paşa Yalısı da tamamiyle yanarak harap olmuştur."[29]



Seferoğlu şilebi İstanbul Boğazında demirli iken, Malcolm Cranfield . Bacasında görülen "SD" harfleri "Seferoğlu ve Demirel Vapurculuk Ltd. Şti." ortaklığını göstermektedir.

S.S Seferoğlu - Ex- Saint Stanislav; Ex- Bardistan; Ex- Saint Roch; Ex- Recherche; Ex- Capo Olmo; Ex-Koufra; Ex – Madali; Ex - Leon Mazzella.

Wm Gray armatörlük firması tarafından 1920 ilk aylarında Stettin tersanesine *"Saint Stanivlav"* adıyla sipariş edilen genel yük gemisi 1923'de F.C.Stick firması tarafından satın alındı ve *"Bardistan"* adı verildi.

- 1928'de satıldı *"Saint Roche"* adı verildi.
- 1930'da satıldı *"Recherche"* adı verildi.
- 1935'de satıldı *"Capo Olmo"* adı verildi.
- 1946'da satıldı *"Koufra"* adı verildi.
- 1948'de satıldı *"Madali"* adı verildi.
- 1951'de satıldı *"Leon Mazzella"* adı verildi.
- 1954'de satıldı *"Seferoğlu"* adı verildi.

29) 17 Haziran 1992 - Sabah Gazetesi.

MEHMET SELİM DERVİŞOĞLU

Mehmet Selim Dervişoğlu Giresun eşrafından Şükrü Dervişoğlu ve Halise Dervişoğlu'nun oğluydu. Kardeşleri Sevinç Erkan ve Suna Yosmaoğlu'dur. Annesi Halise Hanım Giresun eşrafından Hafız Mehmet Bozbağ ve Gülfem Bozbağ'ın kızıydı.

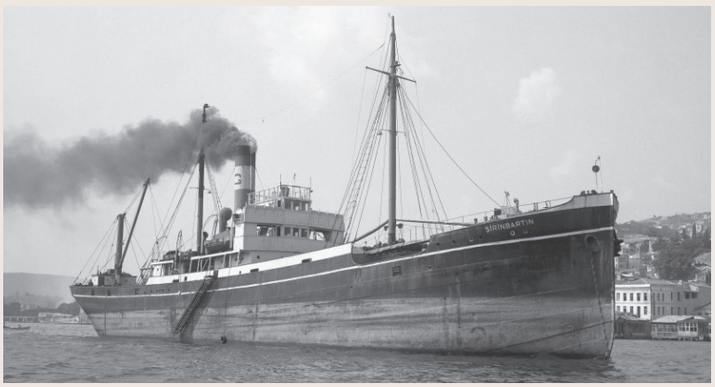
Eşi Ayla Dervişoğlu ve çocukları Ali Dervişoğlu ve Zeynep (Dervişoğlu) Oben idi.

Annesi Halise Dervişoğlu 31 Ocak 1972 günü vefat etmiş cenazesi 2 Şubat 1972 Çarşamba günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Mezarlığında defnedilmiştir.

Bozbağ, Yosmaoğlu ve Özkaya aileleri ile yakın akrabalıkları vardı.

Türk Maritim Ltd. 'nin *"Zigana"* adını verdiği Ağustos 1911 inşa 1,208 grt., 2,184 dwt olan genel yük gemisini 1954 yılında satın alan Mehmet Dervişoğlu bu gemiyi Bartın'na olan sevgisi nedeniyle *"Şirin Bartın"* olarak isimlendirmiştir.

İlk adı *"Garonne"* olan gemi Stettiner Oderwerke, Szczecin, Polonya tersanesinde 626 Kızak Numarasıyla Neue Dampfer Cie. AG Stettin tarafından inşa ettirildi.



Şirinbartın

I.Dünya Harbi yıllarından İngiliz Hükümeti adına elkonuldu ve 1920'de Belçika,Antwerp adına devredildi ve 1921'de Antwerp merkezli Cie. Nationale Belge de Transport Maritime işletmesine verildi. Gemiye yeniden *"Garonne"* adı verildi.

- 1927'de satıldı ve *"Peterhoff"* adı verildi.
- 1947'de Kopenhag merkezli Dapmsfer Draco A/S R.Fischer- Nielsen firmasına satıldı ve *"Stevns"* adı verildi.
- 1952'de İstanbul merkezli Türk Maritim Ltd. Şti. tarafından satın alınarak *"Zigana"* adı verildi.
- 1954'de Mehmet Dervişoğlu tarafından satın alınarak *"Şirin Bartın"* adı verildi.
- 1960'da Şükrü Göksu ve Mustafa Aliş Ortaklığı tarafından satın alındı ve geminin adı değiştirilmedi.
- 1974'de şirket Şükrü Göksu ve Ortakları Ltd. Şti. olarak değiştirildi.[30]
- 1976 Osman Ayanoğlu Denizcilik ve Ticaret A.Ş.'ye satıldı ve *"Osmanoğulları"* adı verildi.
- 1978 yılında hizmet dışı bırakıldı ve 1982 yılına kadar Haliç- Fener'de bağlı kaldı. [**][31]

30) Bkz-Türk Armatörleri Tarihi, Cilt III, Şükrü Göksu Maddesi.
31) 7Seasvessels.com,plimsollshipsdata.

NEJAT DOĞAN



Hayri Baran'ın yakın arkadaşlarından olan Armatör Nejat Doğan Cilt.III'de babası armatör Hasan Doğan'la aynı bölümde verilmiştir.[32]

Bu metinlerde Nejat Doğan sahibi olduğu Taner şilebi ve bu şilebin batışıyla anlatılmış ve

Maruz kaldığı amansız bir hastalık sonucunda vefat haberi de yeralmıştır.

III.Cilt'in neşredilmesinden sonraki zaman içersinde Nejat Doğan'ın torunu Sermet Sevil'le görüşme imkanı mümkün olabilmiş ve çok daha ayrıntılı bilgilere ulaşılmıştır.

Kızı doğum yaparken vefat etmişti.


ACI KAYBIMIZ

Merhum Hacı Nuri Sevil ve Samiye Sevil'in gelinleri, merhum Mehmet Doğan ve Emine Doğan'ın, merhum Mehmet Ali ve Şakine Selçur'un torunları, Nejat ve Gülçin Doğan'ın çok sevgili kızları, Hikmet Sevil'in kıymetli ve sevgili eşi, Sermet Sevil ve yüzünü göremediği küçük Doğan'ın biricik anneleri, Sibel Doğan'ın sevgili ablası, Zehra, Selâhattin, Sedat, Şirzat, Perizat ve Taner Doğan'ın, Yalçın, Timuçin, Müzeyyen Selçur ve Ayşe Başaran'ın yeğenleri, Mesadet Özcan, Ahmet Sevil, Esher Şaşalı'nın yengeleri

SEHER SEVİL

Çok genç yaşında 9.6.1977 Perşembe günü vefat etmiştir, cenazesi 11.6.1977 Cumartesi günü Teşvikiye Camii'nde kılınacak öğle namazını müteakip, Zincirlikuyu Mezarlığı'ndaki aile kabristanında toprağa verilecektir.

Merhumeye Tanrıdan rahmet dileriz.

AİLESİ



Seher Sevil'in doğum yaparken genç yaşta vefat etmesi ailesi kadar, dostları arasında da derin üzüntülere neden olmuştu. Kaynak- Milliyet Gazetesi arşivi.

Nejat Doğan ve eşi Emine Doğan'ın kızı Seher (Doğan) Sevil 9 Haziran 1977 Perşembe günü *"Doğan"* adı verdikleri oğlunun doğumu sırasında kan kaybından vefat etti.

Eşi Hikmet Sevil, İzmir'li tanınmış işadamı ve sanayicilerindendi. Jakarteks Mensucat San. A.Ş., Makdaş Mobilya Ağaç Kurutma ve Dekorasyon San. A.Ş., Sevil Sanayi ve Tic. Komandit Şti. İzmir, Sevil San. Ve Tic. A.Ş., İzmir., Isı Petrol Tic.Ltd. Şti., Deresev Tic. Ltd. Şti., Sevil Mağazası., Batı Giyim San. Ve Tic. A.Ş. gibi sanayi ve ticaret firmalarının kurucusu ve yönetim kurulu başkanı ve Kartaltepe Mensucat Fabrikası T.A.Ş..'nin ortağı idi.

Seher Sevil'in cenazesi 11 Haziran 1977 Cumartesi günü Teşvikiye Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Mezarlığı'nda defnedildi.

S.S Doğan- Ex-Wellpark; Ex- Inver.

İngiltere, Newcastle, Clyde- Charles Connell & Company Scotstoun Tersanesi'nde 451 Kızak No.'suyla 1946 yılında inşa edilen 6,722 grt., 9,770 dwt. *"Wellpark"* isimli geminin ilk armatörü Greenock'dan Denholm Line Steamers Ltd. - J. & J. Denholm Ltd. idi. 12 Şubat 1946 günü denize indirildi ve Eylül 1946'da hizmete girdi.

Glasgow, D.Rowan & Co. Ltd. imalatı olan ana buhar makinesi 3 genişlemeli 2500 ihp güç. üretiyordu. Geminin azami seyir sürati 10.5 knots'du. Azami bunker kapasitesi 1645 ton fueloil'du. Geminin Tamboy x Genişlik x Derinlik ölçüleri; 431.10ft. x 55.2 ft. x 276.6 ft. idi.

- 1958 yılında Belfast merkezli Shamrock Shipping Ltd. 'e satıldı ve "Inver" adı verildi.
- 1962'de Nejat Doğan Ortakları Komandit Şti.'ye satıldı ve *"Doğan"* adı verildi.
- 1968'de Nejat Doğan adına tescil edildi.
- 21 Nisan 1980'de Aliağa'da sökümüne başlandı.

32) Bkz-Türk Armatörleri Tarihi, Cilt III, Mehmet Doğan - Nejat Doğan Maddesi.



S.S Doğan,
Kaynak: Aile arşivi,
7seasvessels,
plimsollships.data.

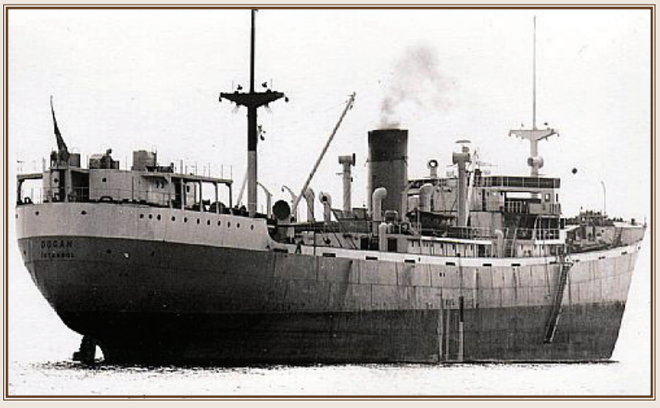


S.S Doğan son
seferinden sonra
Haliç'te.

Denholm Line Steamers / J & J. Denholm

1872'de küçük yelkenli teknelerin armatörü olarak denizciliğe başlayan Glasgow'dan J. & J. Denholm armatörlük şirketinin hikayesi hayli ilginçtir.

Bu armatörlük şirketinin kurucuları James ve John Denholm idi. İlk gemilerini 1881'de satın aldılar. İki kardeş Glasgow kentiyle gurur duyduklarından gemilerine hep bu kentin sokaklarının adlarını verdiler.



Bu sokaklardan biri, belki de en tutkun oldukları sokak "Wellpark Street" idi. Bu nedenle 1888'de satın aldıkları *"William Murphy"* isimli buharlı yük gemisine *"Well Park"* adını verdiler. 659 grt. olan bu gemi 3 Mart 1893 günü Faeder yakınlarında buz kütlesine çarparak batmıştır.

1893'de inşa ettirdikleri ilk gemi 860 grt. idi ve yine *"Wellpark"* adını verdiler. Bu gemiyi 1904'de Gothenburg'dan C.Pederson firmasına sattılar. 9 Ocak 1954'de Gefle Körfezi'nde karaya düşerek parçalanmıştır.

1904'de inşa ettirdikleri üçüncü gemilerine yine *"Wellpark"* adını verdiler. 992 grt. olan bu gemiyi 1914'de Limerick Steamship Co.'ya sattılar. Bu gemi 1941'de Almanların eline geçti ve 1944'de mayına çarparak batmıştır.

1918'de inşa ettirdikleri dördüncü gemiye yeniden *"Wellpark"* ismini verdiler.

2132 grt. olan dördüncü Wellpark, 1929'de Belçikalı armatörlük firması Navex'e satıldı. İleriki yıllarda birkaç kez daha el değiştirdi ve 2 Kasım 1943'de Hasting açıklarında Alman torpido motorbotundan atılan torpido isabetiyle battı.

James ve John Denholm ailesinin Well Park'a olan sevgisi asla değişmedi. 1938'de inşa ettirdikleri 4,649 grt.'lik genel yük gemisine beşinci kez *"Wellpark"* adını verdiler. Bu gemi 30 Mart 1942 günü alman yardımcı kruvazörü Thor'un atışı sonucu battı.

1946 inşa altıncı *"Wellpark"* Armatör Nejat Doğan'a satıldı ve Armatör Nejat Doğan kızı Seher Sevil'in anısına torunu *"Doğan"* adını verdi. İlkkez *"Wellpark"* adını taşıyan bu gemi batmadı veya batırılmadı. Kendi ömrünü tamamlayarak Aliağa'da söküldü.

Wellpark ismi verilen gemilerin şansının bu gemiyle birlikte döndüğü kabul edilir. Zira J & J.Denholm adına 1958'de inşa ettirilen 6,859 grt. cevher gemisi yedinci *"Wellpark"* 1973'de olağan ömrünü tamamlayarak hurdaya çıkartıldı.

Sekizinci Wellpark 1977 yılında inşa ettirilen 18,622 grt.'lik kuru dökmeyük gemisidir. 2009'da hurdaya çıkartıldığında adı *"Firstec"*di.

MALİK YOLAÇ



Malik Yolaç eşi Gülderen Yolaç'la Arka planda Yolaç gemisi çift demir atmış, kıçtankara Sirkeci gümrük rıhtımları önünde yük tahmil tahliyesi yapmakta.

Yaşamı bir serüven gibi inşaat işlerinden, armatörlüğe, gazete patronluğuna, politikada bakanlığa kadar uzanan renklerle yüklü Malik Yolaç, 1921 yılında (Nüfus kaydına göre 1922) Malatya'da dünyaya gelir. Babası Ahmet Hulusi Bey ve annesi Diyarbakırlı Atiye Hanım'dır. Görevi icabı Diyarbakır'da iken kızı Melek (Tanyolaç) dünyaya gelir.

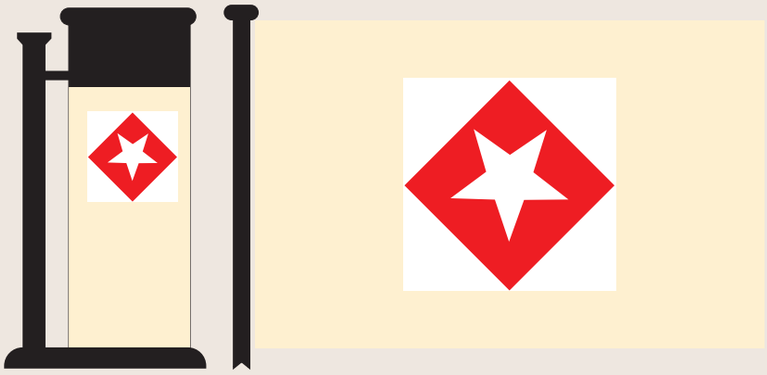
Yolaç ailesi, mühendislik yapan baba Ahmet Hulusi'nin çok iyi gelir elde etmesiyle rahat bir yaşam sürer. Babasının mesleği nedeniyle yerleştikleri Amasya'da kardeşi Doğan Yolaç ve bir kardeşi daha Kayhan Yolaç dünyaya gelir. Zamanla İstanbul'a yerleşen ve Moda'da oturan aile, Malik'i Saint Joseph'e kaydeder. Yolaç, daha sonra Galatasaray Lisesi'ne geçer.

Şöyle anlatır; *"Çocuklar bir ara 'Fenerli olduğunu söyleme, dayak yersin' dediler. 'Öyle mi?' dedim. Fenerli olarak bitirdim liseyi ve biraz boks yaptım! Fakat Fenerbahçe takımını tutan hiçbir şey yapmadım."*

Amacı yüksek öğrenim yapmaktır. Girdiği mühendis mektebi imtihanını kazanamayınca İstanbul Yüksek Ticaret'e gider. Sabri Ülker'le aynı sınıfta okur. Eğitimini tamamlamadan son sınıftan ayrılır. Okulu bırakmasının sebebi ticarete başlamış olmasıdır. Ancak onun öncesindeki gerekçesi okumaya karşı ilgisizliğidir. Bunda da, zamanın şartlarında lüks bir

yaşantının önemli etkisi vardır. Sınıfları da kendisi için hiçbir şeyden kaçınmayan babasına 'ayıp olmasın' duygusuyla hareket ederek geçer.

Şöyle der; *"Hep en sonuncuydum. 0,1'le geçiyorsam o notu alırdım. Yani 2 almazdım. Öyle bir talebe idim.*



Neden öyle idim? Babam çok zengindi. Babam Amasya'dan çarıkla geldi; ama inşaat mühendisliği filan yaptıktan sonra çok zengin oldu. 14 yaşında iken bana Amerika Başkanının altındaki arabayı aldı. 1930 model bir Packard'ım vardı. O zamanlar gezmenin ne demek olduğunu bilmem takdir ediyor musunuz?"

İlk evliliğini yaptığında 18 yaşında ve eşi Mehire Çizmeci de 16 yaşındadır. İki sene evli kalmış ve ayrılmışlardır.

Siyasetçileri çok heyecanlandıran kırmızı plakaya da, hiç çaba sarf etmediği halde sahip olmuştur . *"Ben politikanın p'sini bilmezken, pat diye politikaya girdik, ertesi sene bakan oldum. Hayatımda on kişinin önünde siyaset konuşmuş insan değildim."* demiştir.

1961 seçimlerinde AP'den milletvekili seçildikten sonra bağımsızların başını çeker, ardından 25 Aralık 1963'te kurulan Onuncu İnönü Hükümeti'nde Devlet Bakanı olur. Türk futbolunda şike sebebiyle ilk küme düşme olayı da onun bakanlığı zamanında yaşanır.

Ticarete atıldığı için okulu bırakan Malik Yolaç'ın ilk işi tütün ticareti olur. Bursa'da fabrikası olan Maik Yolaç, bu sırada yaban domuzu ihracatı da yapar. Devlet bunun için ona fişek de tahsis etmiştir.

O yılları şöyle anlatır; *"O fişekleri Bursa, İnegöl civarlarında köylülere dağıtıyordum. Onlar da vuruyor; fakat getirmiyorlardı domuzları. 'Neden yahu?' dedim. 'Günah abi' dediler. 'Peki.' 15 imam buldum. Köy köy dolaşıp 'Yaban domuzu vurmak da, vurup getirmek de sevaptır' dediler. Köylüler başladılar getirmeye. Böyle çok mal ihraç ettim. En sonuncusunda, hâlâ üzülürüm ama üzülecek de bir şey yok, gemiye 50 ton yüklemişiz. Ben parasını hemen aldım. II.Dünya Harbi'nin son yılı idi. Türkiye nihayet Almanya'ya karşı Müttefikler yanında savaş ilan etmişti. Gemideki 50 ton yükün tamamı denize döküldü. Parayı kurtardığım için bana bir şey olmadı."*

Malik Yolaç, girişken ve fırsatları iyi değerlendiren bir ticaret adamı olarak yoluna devam ederken İstanbul Ticaret Odası'nda, Yüksek Ticaret'ten sınıf arkadaşı Sabri Ülker'le aynı meslek grubunda görev almasını sağlayacak bir işe girişir. Ülker o tarihlerde çikolata-bisküvi işiyle meşguldür. Malik Yolaç da Cibali'de, Haliç kenarında, kısa zamanda tahin fabrikaları içerisinde en büyüğü olacak bir fabrika kurar. Bu arada, eşinin uzaktan akrabası olan Tamek'in sahipleri Sipahioğlu ailesi ile de birleşerek Tapek adlı bir ürün çıkarır. Kutu içerisinde tahin ve pekmezden müteşekkil Tapek çok tutar. Ancak sonraki dönemlerde kâfi derecede pekmez bulamayınca ürün sekteye uğrar.

Armatörlüğe giden yolda

Malik Yolaç denizi çok sevdiğinden olacak, askerliğini de 1950'lerde bir seneyi bulmayan sürede bahriyeli olarak yapar. Denize olan düşkünlüğü, 1951'de başından mühim bir hadise geçmesine vesile olur. Bu ona, sonraki dönemlerde Akşam Gazetesi'nin sahibi ve milletvekili olmaktan daha çok ün kazandırmıştır. Ünlü komünist şair Nazım Hikmet Türkiye'den Refik Erduran tarafından Malik Yolaç'ın motoruyla kaçırılır.



S.S Merve Yolaç

Nazım Hikmet'in kaçışından dolayı sorumlu olduğunu anlatan Malik Yolaç bu kaçırma olayını şöyle anlatır; *"Askerlik yaptığım senelerde Kristof marka motorum vardı. Hatta onu Ada'ya çeker, kaçamak yapıp geceleri motora atlar, eve gelirdim. 40 milin üstünde sürat yapıyordu. Motoru satacaktım. Derken bir karı koca geldi. Efendi insanlar. Fiyatını sordular. 'Tamam, bize uygun. Yalnız, müsaade eder misiniz? Bir tecrübe edelim.' dediler. 'Tabii' dedim, 'alın. Akşama getirirsiniz.' Akşam oldu bir türlü gelmediler. Nazım Hikmet'i kaçırmışlar."*

Yetkililerin komünistlere karşı teyakkuzda olduğu o yıllarda başına büyük dert gelmemesinin sebebi, kaderin ona hep güler yüzünü göstermesinde saklıdır. Heyecan ve hatta korku yüklü o olayı şöyle anlatır; *"O gün yakalansam ve Nazım Hikmet'in benim motorumla kaçırıldığı duyulsa durumum felaket olurdu. Ama Malik Yolaç kim? O yıllarda tanıyan yok! Malik Yolaç sıradan bir vatandaş. Olacaktık bir komünist."*

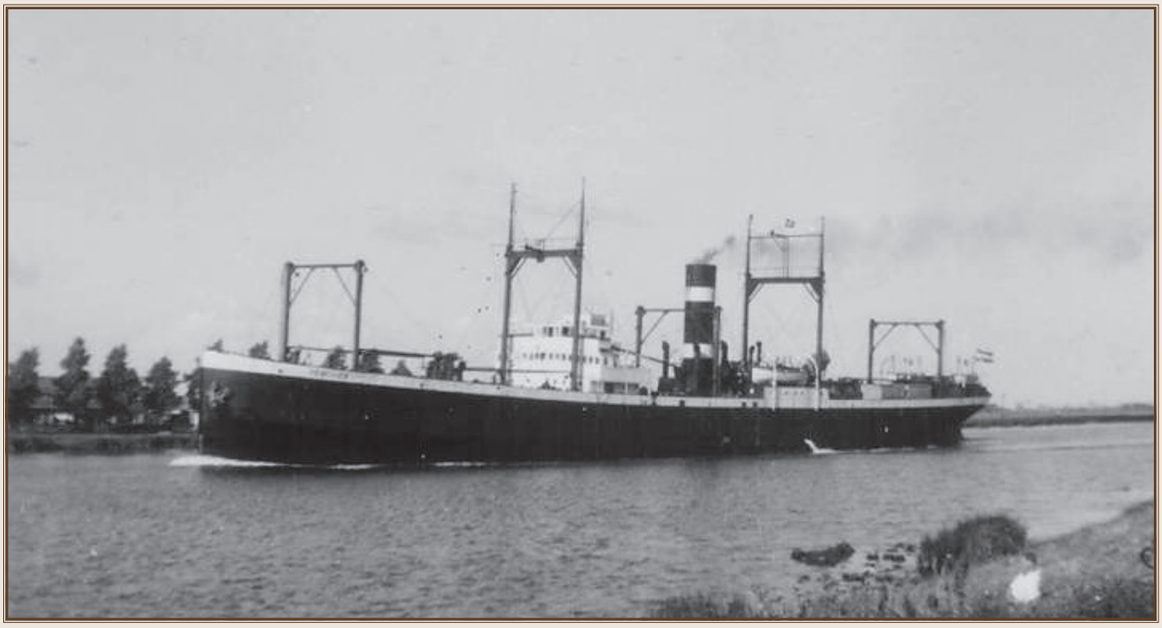
Nazım Hikmet gemiye bindirilip önce Romanya, ardından da Moskova'ya kaçırılır. Motoru denemek için alanlar da işlerini bitirdikten sonra almaktan vazgeçtiklerini söyleyerek geri getirirler.

Malik Yolaç, 1950'lerin ilk yarısında armatörlük de yapar; *"Armatörlüğün a'sını dahi bilmeden üç gemi aldım. Fransa, Belçika, Hollanda ve Almanya limanlarına muntazam sefer yapıyordum. Benim büyük şansım, Belçika'da tuttuğum acente oldu. Yaşlı bir adam, benim yaşımda bir oğlu ve bir de müdürü vardı. Bunlarla çok güzel arkadaş olduk ve bana çok güzel fikirler verdiler. O sayede iyi para kazandım."* diye anlatır.

Malik Yolaç Ortaşark Denizyolları şirketinde gemilerin işletmesine kardeşi Kayhan Yolaç da katkıda bulunacaktır.

Akşam Gazetesi sahibi Malik Yolaç

Yolaç 35 yaşında 1918'den beri çıkmakta olan Akşam Gazetesi'nin patronu olur. Gazeteci arkadaşı Hıfzı Topuz, Kazım Şinasi Dersan'ın Akşam'ı satmak istediğini söyler ona; *"Ben de bir gazete satın almak istiyordum. Konuşup, anlaştık. Ben, meşhur halıcı Vedat Durusel ve Hasan Polatkan'ın kayınbiraderi Sabri Çiftkurt ile beraber üç ortaktık. Fakat diğer ortaklar baktılar ki zor iş, para da kaybediyor. Bir seneyi doldurmadan kısa zamanda kaçtılar."*



S.S Merve Yolaç

Gazetenin tüm yükü tek başına onun sırtında kalır; *"Tabiatım gereği bir işe girdiğim zaman öğrenmek, her şeyini ben yapmak istiyorum. Gazeteyi aldıktan birkaç ay sonra rotatifi çalıştırır hale geldim. Mizanpajı filan hepsini öğrenmiştim; ama baskıcı, yani ısrarcı değildim. Ben de birisi gibi fikrimi söyler, ama karşı fikir daha ağır basarsa onların dediğini yapardım. Sonra, hayatında yazı yazmayan ben, Akşam Gazetesi'ne başyazılar filan yazmaya başladım. Güldüler, ya da sevdiler, onu bilemem. Okuyanlara bağlı."*

Yolaç, gazetecilik işine sebepsiz girmemişti aslında: "Hasan Polatkan nedense bizim Yolaç Şirketi'ne, gemicilere taktı. Devamlı müfettiş yolluyordu, bir şeyler bulsunlar diye. Hiç unutmam. En sonunda Bedrettin Seyhan ki sonradan müsteşar oldu, bir de 27 Mayıs'tan sonra bakan olan bir çocuk. Bunlar ikisi, altı ay çöreklendiler ve bir şey bulamadılar. İhtilâlden sonra bir kontrolör yolladılar. Onlar bulmak için çalıştılar ve nihayet aleyhimize on tane şey buldu! Şey diyorum, şey dediklerini anlamaya imkan olmamıştır! İşte Yüksek Soruşturma Kurulu'na verilişimizin sebebi buydu. Müfettişler birşey bulamadı, kontrolörler birşeyler bulmuş."

27 Mayıs'tan sonra yaşadıkları ve hemen ardından Meclis'e girmesi, hatta hiç hesabında yokken devlet bakanı olması başlı başına ayrı bir konudur. Aslında o, girişimcilik, işadamlığı konusunda ne kadar hızlı ise, politika konusunda da o kadar isteksiz biridir; *"Bakan dahi oldum ama ben hayatımda hiçbir siyasi partiye üye olmadım. Açıkcası ben hayatımı yaşıyordum.*

Yelkenli teknemle bir gün adalardan birinin arkasında 2-3 arkadaş izmarit tutuyoruz. Bir baktım bir polis motoru uzaktan geliyor. Derken polis motoru bize yaklaştı. 'Malik Yolaç?' Elimizi kaldırdık. 'Beyefendi' dedi 'Sizi başbakan Ankara'da bekliyor.' 'Tamam kardeşim şu kılığımıza bak, balıkçı kılığındayız' dedim. Neyse 'Eve gidip değişin, sizi Ankara'ya götüreceğiz' dedi memur."

Malik Yolaç, durum karşısında şaşkınlığını gizleyemez. Aslında daha önce de, Başbakan Adnan Menderes bir basın patronu olarak kendisini de çeşitli yurt gezilerine davet etmiştir. *"Doğru Başbakanlığa gittik. Odasına girdiğimde intihar eden dâhiliye vekili Namık Gedik ve daha sonra başbakan yardımcısı olan Medeni Berk vardı yanında. Baktım Menderes'in suratı asık. Öyle birkaç kere seyahatine çağırmıştı beni. Hürmet eder, saygı gösterirdi. O bakımdan saygım vardı kendisine. 'Malik Bey' dedi, aynı böyle, hiç daha başka bir şey konuşmadan 'Siz beni seviyor musunuz?' dedi. 'Tabii efendim' dedim, 'O ne demek? Sizi çok seviyorum.' 'E peki. Size şimdi arkadaşların önünde teklif etsem partimize girer misiniz?' dedi."*

Yol boyunca zaten şaşkın olan Malik Yolaç, bir an da olsa şaşkınlığını üzerinden atabilmeyi başarır: "Emredersiniz dedim, derhal girerim. Ancak sayın başbakanım, benim iki hüviyetim var; Birisi Malik Yolaç. Malik Yolaç size helâl olsun. Ama Akşam Gazetesi Malik Yolaç'ı istiyorsanız orada biraz duralım. Zafer Gazetesi'nin size ne yardımı oluyor ki, beni de Zafer'e çevirmek istiyorsunuz. Muhalif bir gazete olarak arada sırada sizi tutmamız daha iyi olmaz mı? Döndü baktı 'Doğru söylüyor' dedi. Ayrıldık, tekrar arabaya bindik, geldik İstanbul'a. Paçayı böyle kurtardık."

Bu dönemde Türkiye hızla 27 Mayıs darbesine doğru yol almaktadır. Akşam Gazetesi'nin özellikle Ankara bürosu ise Malik Yolaç'ın samimi itiraflarından anlaşılıyor ki ihtilalin bir şubesi gibidir o zamanlar: *"Darbeden evvel bizim Ankara büromuz neredeyse ihtilal şubesi gibiydi; Bizim yazıhane de askerlerin merkezi. Sol idik, maalesef, maalesef. Onlar da Ankara ekibinin arkadaşları, dostları idi. Ben solcu bir insan değilim, işadamıyım. Ama işte Çetin Altan, Aziz Nesin, İlhami Soysal ve daha bilmem neler filan, gazeteyi sola çektiler, götürdüler.*

Bunlar hep benim isteğim dışında oldu. Hani gazeteciler daha bir hür olmalı. İlla ki benim her dediğimi yazmalı havasında değildim, enayi gibi. Ama bunlar o kadar sola götürdüler ki artık zaman oldu devamlı işadamlarına küfür ediyorlar. Solculuğu böyle kabul ediyorlardı o zamanlar. Ben de ertesi gün o işadamlarından gidip ilan istiyordum. Onlar da beni kapının önüne koyuyorlardı kibarca. Böylece gazete yürümez oldu tabii."

Ne Kadar Küfredersen O Kadar Tutar!

"Gazetenin beni en fazla uğraştıran yazarı Çetin Altan'dı. Yani bir kere solcu geçinirdi ve malûm ya, bizim Türkiye'de ne kadar çok küfür edersen o kadar tutar filan havasında. Solcu olarak yaptı bunu.

Malik Yolaç'ın Akşam Gazetesi, Çetin Altan'ın köşesinden 'taş attığı' dönemlerde bir ara tirajını 140-150 binlere çıkarır: "Çok şoför öldürdük tabii. Sabah şafakta fırlıyor, gidiyor şoför. Ne kadar süratle giderse o kadar iyi. Süratle giderken de birkaç tanesi gitti, maalesef. Ama biz bunu yapana kadar, İzmir bir, Adana iki gün sonra okuyordu gazeteyi. Bunların hepsi şafakta okumaya başladılar."

Malik Yolaç, 27 Mayıs'tan önce, kendisi hakkında bir ihbar mektubuyla karşılaşır: "Subayların Akşam Gazetesi'ne gelip gitmeleri sırasında Ahmet binbaşı diye istihbarattan bir binbaşı ile

dost olduk. Sonra bir gün sızlanarak geldi. 'Ya Malik, bir şey söyleyeceğim; ama söyleyeyim mi söylemeyeyim mi?' dedi. Bir de baktım hakkımda bir ihbar mektubu. İstihbarattan olduğu için merkeze bildirecek. Çıkarttı, baktım mavi bir kâğıt. İtalik daktilo ile yazılmış. İsmim de italik yazıyor. 'Ahmetçiğim sen onu cebine koy. Ben cumartesi eve gidiyorum; pazartesi sana başka bir şey getireceğim' dedim. 'Peki' dedi. Pazartesi aynı mektup kâğıdı, aynı kaligrafi, italik daktilo ile yazılmış bir mektup. Binbaşıdaki mektupta hakkımda felaket şeyler yazıyor. Bendekinde de 'senin ellerinden, ayaklarından öperim' türü şeyler. Yazan aynı kişi. Adam bir fena oldu; 'Allah' dedi 'İyi ki göstermişim sana.' Sonra yaktı mektupları."

-Tanıdığınız biri mi yazmıştı mektubu?

"Tabii. Ortağım Enver Subaşı. Meşhur Hüseyin Subaşı'nın evlatlığı."[33]

27 Mayıs İhtilali patlak veriyor



S.S Yolaç

Malik Yolaç'ın Celal Yardımcı'yı uyardığı gibi, 27 Mayıs gelip çatar. Millî Birlikçiler de akıl almaz işlere imza atarlar. Malik Yolaç da ortaya çıkan karmaşadan nasibini alacaktır. İhtilalden önce Hasan Polatkan'ın görevlendirdiği müfettişler incelemelerinde birşey bulamazken ihtilalin ardından kontrolörler bazı tespitlerde bulununca Malik Yolaç'a da Yüksek Soruşturma Kurulu'nun yolu gözükür; *"Gemilerimi bağladılar. 27 Mayıs'tan sonra askerlerin yüzünden Yüksek Soruşturma Kurulunasorgulanmayagötürüldüm. E gittim de ne oldu? Onlar da gittiler. Şimdi ben yine hayattayım. Rahmet okumuyorsam çok sevdiğim insanlar değil yani.*

Hakkımda soruşturmalar başlattılar. Fakat imdadıma genel seçimler yetişti. Mahkemeye gireceğim sırada milletvekili oldum."

Milletvekili olması daha da ilginçtir. Adalet Partisi (AP) Genel Başkanı Ragıp Gümüşpala bir gün, cumhurbaşkanlığı seçimi sürecinde Ali Fuat Başgil'e Millî Birlikçiler tarafından yapılan silahlı tehditler yüzünden olacak, korkmuş bir halde Akşam Gazetesi'nde MalikYolaç'ı ziyaret eder. Partiyi kapatacağını söylerken yüzünde korku izleri vardır. Malik Yolaç kendisini cesaretlendirir ve Ragıp Gümüşpala kararını gerialır.

Aradan bir süre geçer, Malik Yolaç hertaraftan tebrik edilmeye başlanır. Gümüşpala, 15 Ekim 1961 seçimleri için açıkladığı adaylık listelerinde Malik Yolaç'ı İstanbul üçüncü sıradan bağımsız milletvekili adayı gösterir.

Siyaset dünyasındaki yaşamını şöyle anlatır; "O da komik tabii. Meclis'e girdik, AP'li mebuslardan biri 'Yahu sen niye geldin buraya?' dedi. 'Neden?' dedim. 'Sen bağımsızsın

33) Cemal A.Kalyoncu, Bir medya patronunun ibretlik hikâyesi 15 Ekim 2007, Aksiyon Dergisi.

kardeşim.' O zaman gittim idareye 'Bana bir oda verin' dedim. Kocaman bir oda, küçücük Malik Yolaç, odanın içinde. Aradan bir hafta geçti, bir baktım iki kişi geldi. Apaydın kardeşlerdi galiba. 'Nedir?' dedim. Bunlar partiye kızdılar, bağımsız oldular. Beş gün sonra üç kişi daha, derken 80 kişiye kadar dayandı bağımsızların sayısı

Partilerde bekledikleri mevkileri bulamayanlar istifa etmişti. Bu arada, 1961- 65 arası İsmet İnönü iki koalisyon hükümeti kurmuş, sıra üçüncüsüne gelmişti. Ama Paşa hükümeti kuramıyor. Bana dediler ki git Gümüşpala'ya söyle -Bağımsızların en kıymetlisi ben olduğum için değil, en eskisi ben olduğum için- kabine kurulmazsa tatsız şeyler çıkacak.'

Kalktım gittim. Ragıp Gümüşpala cesaret edemedi. Anlattım bunu arkadaşlara. O zaman da 'İsmet Paşa'ya söyle' dediler. Gittim. 'Paşam' dedim 'Bakanlık makanlık istemiyoruz. Ama bu memleketin hâli malum. Bir an evvel hükümeti kurun, biz sizi destekleyeceğiz.' 'Peki' dedi. Bizden de dört bakan tayin etti. Kabineyi kurdu."

Ulaştırma Bakanı Malik Yolaç

İnönü, Yolaç'a önce Ulaştırma Bakanlığını verir: "Parasal konularda mahkemelerim var' dedim, almadım. Bakanlık nasıl idare edilir bilmiyorum. 'Tamam' dedi 'Sana Devlet Bakanlığını veriyorum.' Aslında ben bağımsızların başı olarak gitmiştim oraya. Onun için benim başbakan yardımcısı Kemal Satır'dan da önde olmam lazım. Düşünün, iki parti var. Bir partinin başkanı başbakan olursa öteki ne olur? Başbakan yardımcısı. Ama bir bildiğim yok ki başbakan yardımcısı olayım."

Malik Yolaç, bakanlık uğruna onca yıl mücadele verenler siyasilere rağmen bakan oluverir. Fakat siyaset yaşamı Malik Yolaç'ın milletvekilliğinden ayrılmasıyla başına birsürü davaların açılmasıyla sıkıntılara neden olur. Aleyhine açılan 11 dava için mahkemeye çağrılır. Gemilerini de ihtilalciler yüzünden yok pahasına satmak durumunda kalır.

Ali İpar'ın başına gelen Yassıada ve hapis felaketlerine maruz kalmamasına karşın bir filonun yokolmasına sebep olanlara derin kırgınlık duyarak şöyle devam eder; *"Üç gemim vardı. Onları Beykoz'a çekip bağladılar. 4,5 milyon lira veriyorlardı üçüne. Çok yaşlı gemilerdi bunlar. Dünyanın bütün hurdalarını toplattılar bize. Çünkü 30 yaşından küçük gemi almak yasaktı. Dava açtılar ve her müteşebbise hep kuşkuyla baktılar ya, neyse 40 bin lira gayrimeşru servet buldular. Sonra onu da 'Hadi affettik' dediler ve 4,5 milyon liralık üç gemiyi 750 bin liraya sattık. İparların hapiste çektiklerini ben hapse girmeden geçirdim."*

Akşam Gazetesi'ni bırakıyor

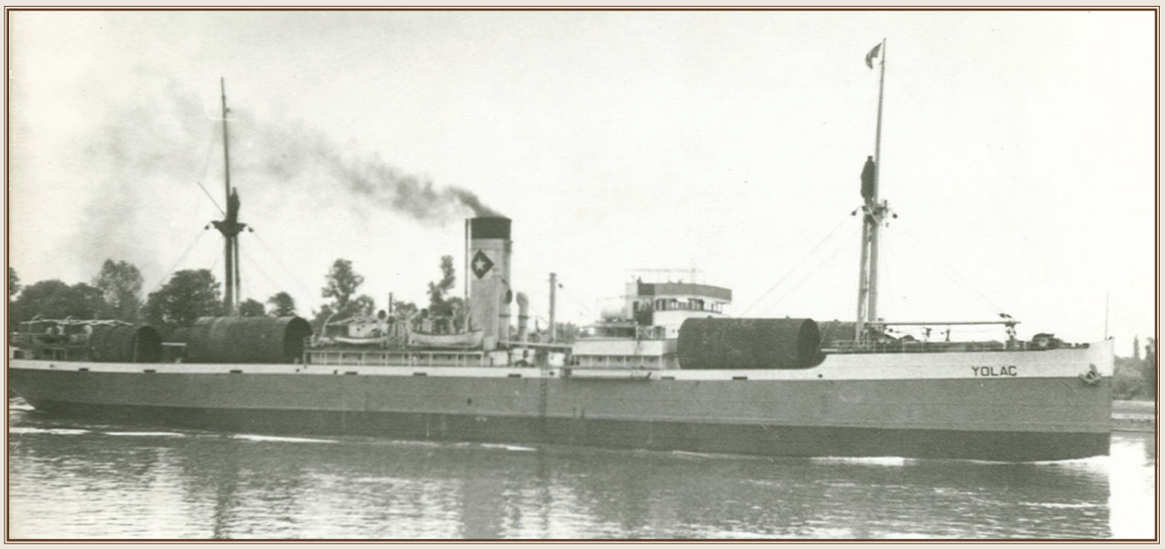
Akşam zarar etmektedir ve artık mâli olarak dayanılamaz hâle gelir. Yolaç, alacaklılardan sakınmak için son zamanlarında gazeteyi yeğeni Nur Ökten'e devreder; "O isim olarak yürüttü. Gazetenin başında yine ben vardım. Bir müşteri bulamadım. Bir gün hiç unutmam, Selahattin Beyazıt geldi. 'Gazeteyi satar mısın?' dedi. O da mektepten Galatasaraylı. 'Satarım' dedim. Ne istediğimi sordu. '4-5 milyon lira.' 'İyi o zaman bir konuşalım' dedi. Sonra benim aptallığım işte. Galatasaraylılık, mektepten olduğu için 'Bak kardeşim gazetenin durumu şu. Şu kadar para zarar ediyoruz, şu kadar borcumuz var' bilmem ne deyince, yanaklarımdan öptü. Teşekkür etti ve gitti. Bir daha da gelmedi."

Malik Yolaç, gazeteyi 1971'de elinden çıkarır: "Sendikalar ve çalışanlar, maalesef hepsine çok iyiliklerim olan o gazeteciler bana ihanet edip gazeteyi ele geçirmek istediler. Benden düştü gazete; ama onların eline de geçmedi."


YOLAÇ
YOLAÇ

Gazete Türk-İş'in eline geçer. Onlar da ancak 6 ay idare edebilir gazeteyi. Malik Yolaç bu; durur mu? Akşam'ı devrettikten sonra girişeceği işten de hayatının en büyük parasını kazanır.

Talat Aydemir'in oğlu Metin o sırada sigortada çalışmaktadır. Onunla birlikte bir proje geliştirip, gazeteler vasıtasıyla milleti sigortalamayı hedefler: "Hayat sigortası yaptık. Kimse bilmez, Türkiye'nin en büyük hayat sigortası profesörü benim. 80 bin kişiyi sigortaladım. Korkunç para kazanmaya başladık. 80 bin kişi yetmedi. Onlara mektup yazdım. 'Siz akıllı insanlarsınız. İstikbali düşündünüz; ama civarınızda kardeşiniz, akrabanız, dostunuz, bunun farkında değil. Bunu gidin anlatın; her yaptığınız sigortadan size 500 kâğıt. 10 bin kişi de oradan geldi mi? Gittim işte Polenezköy'de 100 dönüm yer aldım. Bir sürü masraflarımız oldu, şımardık. Çok masraf ettim, o paraları batırdık."



S.S Yolaç

Aile bağları

Babasının yollar açmasından mülhem "Yolaç" soyadının aileye alınmasını öneren Malik Bey'in kardeşleri, yaptıkları evliliklerle aileye farklı akrabalıklar kazandırırlar. Doğan, ünlü sinemacı Kadir Cemali'nin kızıyla birleştirir hayatını. Turan ise ünlü Zekiye-Sami Yağcıgil'in kızı Şehime ile Mehmet Germirli'nin evliliğinden doğan Nükhet Hanım'la izdivaç eder. Donanma Cemiyeti Reisi Yağcı Şefik Bey'in torunu Şehime Germirli Hanım'ın bir diğer kızı Rezan Has, ünlü işadamı Kadir Has'ın eşidir. Zaten Kadir Has da, bu sebeple Nükhet-Turan Yolaç çiftinin çocukları Can'ı evlatlık edinir. Şehime-Mehmet Germirli çiftinin bir diğer kızı Ayla Hanım da ünlü Tatari ailesine gelin gider ve Münir Tatari ile evlenir. Tatari ailesi Banat dişfırçalarının sahibi Zühtü-Beyhan Şenyuva çifti ile de dünürdür. Ayla Tatari'nin işadamı Halit Narin'le de hısımlığı vardır.

Turan Yolaç'ın eşi Nükhet Hanım, Hürriyet Gazetesi'nin eski sahibi Erol Simavi'nin eşi Belma Simavi ile kardeş çocuğudur. Hafız Muhittin Başar'ın eşi Mediha Hanım ile Nükhet Yolaç'ın annesi Şehime Hanım kardeştir. Mediha Başar, Cerrahgil Denizcilik Şirketler Grubu'nun başkanı Eşref Cerrahoğlu'nun eşi Fulya Hanım'ın da babaannesidir.

Kardeşinin evliliğiyle böylesine geniş aile bağlarına sahip olan Malik Yolaç, henüz çok genç iken ilk evliliğini Mahire Çizmeci ile yapar. Beraberliği iki yıl süren Malik Yolaç, bu sefer görücü usulüyle bir evlilik gerçekleştirir: "Birbirimizi tanımıyorduk, evlendiğimizde. Onunla 60 sene

birlikte olduk. Görücü usulü evliliğin iyi tarafı da bu. Yoksa, siz 16-20 yaşında, kadının güzelliğine kapılıp, evleniyorsunuz. Ama karakteri nasıldır, ne yapar, evlendikten sonra ne olur, yemek bilir mi? Evde annem-babam olunca bunları didik didik ettiler. Ama görücü usulüyle evlendim, hani karakterlerimiz tam tersi. Ben siyahı seversem o beyazı sever. Ben tabiatı seversem o arkadaşlarını sever filan. Buna rağmen 60 sene çok güzel yaşadık."





Yolaç Merve gemisi

Malik Yolaç, bahsettiği ikinci evliliğini, ilk üç dönem Meclis'e Kütahya'dan girmiş, rahatsızlanıp vekillikten ayrıldıktan sonra mektep kurup en son Çamlıca Kız Lisesi müdürlüğünden emekli olmuş, gazeteci Mehmet Barlas'ın da akrabalarından Cevdet Izrab Barlas'ın kızı E. Gülsevin Hanım'la yapmıştır. Bu evliliğinden doğan ve Yasemin Kiremitçi'nin de annesi olan tek çocuğu Merve Hanım, gazeteci Ercan Arıklı'nın ikinci eşi olarak bilinir aynı zamanda.

Spor Bakanlığı sırasındaki şike olayı

Türkiye'de, futbolda şike sebebiyle ilk resmî küme düşme olayı Malik Yolaç'ın Spor Bakanlığı döneminde gerçekleşir. 1963-64 futbol sezonunda, küme düşmesi kesinleşen Kasımpaşa, İzmir'de Karşıyaka'ya 4-0 yenilir. Şike, Kasımpaşalı futbolcu Ali Çobanoğlu'nun itirafı ile ortaya çıkar. İşler karışır, ve Malik Yolaç soluğu İzmir'de alır; *"Öteki takımın başında boyacı Yaşar ailesinden biri vardı. Külhanbeyi biraz. Beni bayağı tehdit etmiş, 'İzmir'e gelirse yakarız, yıkarız' diye. Bunun üzerine ben biraz ileri gittim. Ufak tefektim; ama çetin cevizdim. Hemen ertesi gün atladım, uçakla İzmir'e gittim. O da hava meydanına gelmiş. Elimi öperken resmini çektirdim. Efendim 'Bakana İzmir'e gelme diyen bilmem kim, bakanı görünce... Beni İzmir'e sokmayacak adam, elimi öpüyor."*

Malik Yolaç onca mesleki birikimine rağmen parayı tutmasını öğrenememiştir: *"Parayı tutma ruhum yok. Para ne olur düşünmedim, hep iş düşündüm"* demiştir.

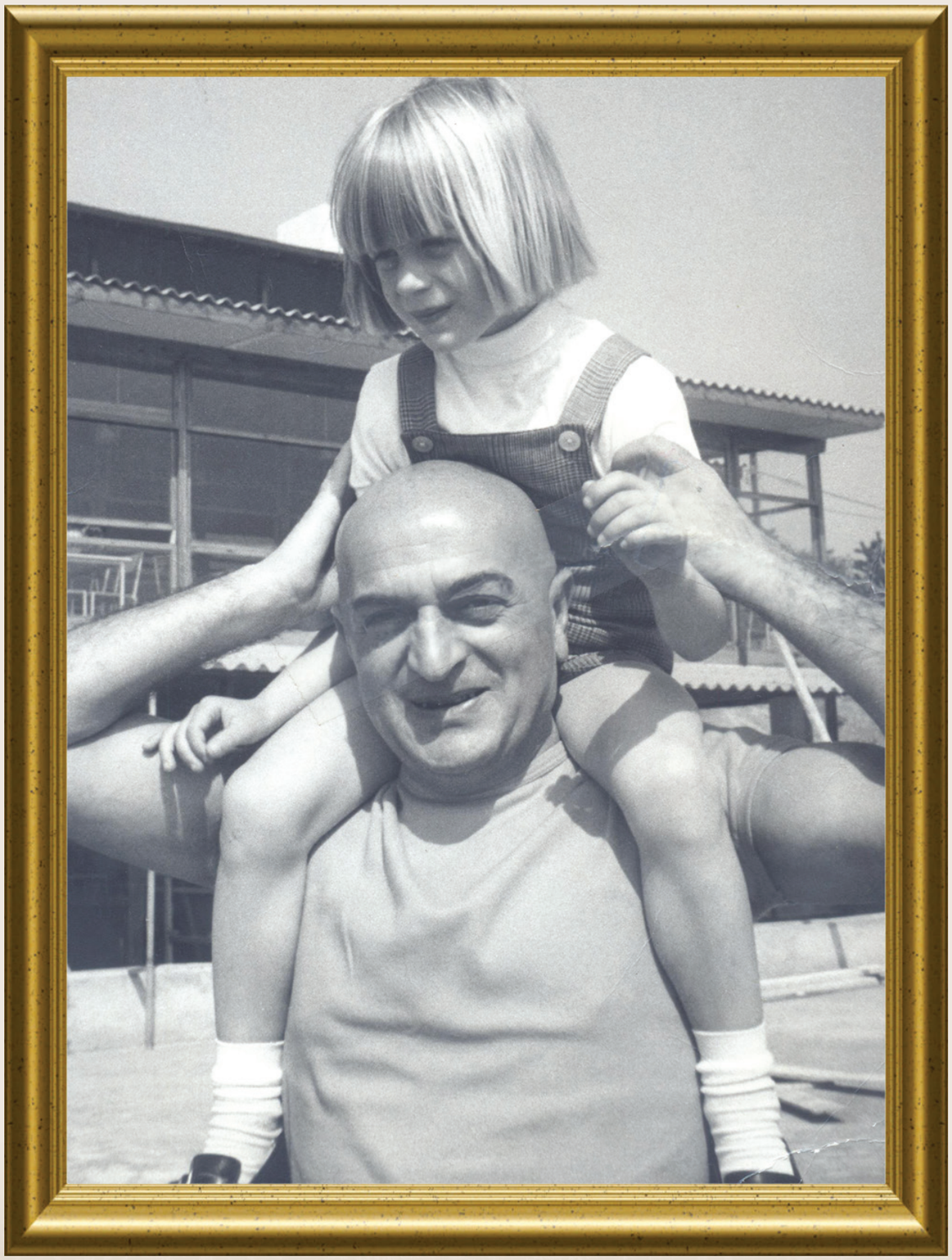
Bir ara Arabistan'da inşaat işine de girişir, fakat bu sefer epey para kaybedip geri döner.

Yaşamı soluk soluğa izlenecek bir macera olan Malik Yolaç bir söyleşi sırasında şöyle demiştir: *"Fabrika idi, Gemiler idi, Gazete idi, Bakanlık idi, şuydu, buydu. Yahu Malik ihtiyarlayacaksın! İhtiyarlığında hiç olmazsa seni yormayacak, hafif bakkallık dahi olabilir bu, bir iş ayarla kendine.*

Onu da yapamadım. Şimdi Moda Burnu'na kadar 15 tane sokak köpeğim var. Köpek çobanlığı yapıyorum. Bütün şeyimiz o."[34]

34) Osman Öndeş, Modalı Vitol ailesi, Tarihçi Kitapevi, 2012.

NÂZIM KALKAVAN



Nâzım Kalkavan ve oğlu Rıza Kalkavan. Kaynak: Nuyan Kalkavan arşivi.

Nâzım Kalkavan'ın eşi ve aile dostumuz Nuyan Kalkavan'ı Suadiye'deki evinde ziyaret ettiğimde, kendisi ve oğlu Rıza Kalkavan'la uzun bir sohbet yaptık. Neşredilmemiş ve çok ilginç bir eserle de karşılaştım.



Nâzım Kalkavan dostlarıyla - (Soldan) Orhan Kalkavan, Nâzım Kalkavan, Metin Baran, Avni Nuri Meserretçioğlu ve Bankacı. Kaynak:Aslan Nuri Meserretçioğlu arşivi.

Nuyan Kalkavan'ın anlattığına göre Bülent Sapankaya isimli mühendis bir bey senelerce çalışarak Nâzım Kalkavan'ın hayatını belgeleyen bir eser meydana getirmiş. Oğlu Rıza Kalkavan 900 sayfa ve 3 büyük cilt tutan dosyaları getirdiğinde hayretler içersinde kaldım.

Bu dosyaları incelediğimde, sadece Kalkavanzâde Rıza Kaptan'ı ve Nâzım Kalkavan'ı değil, fakat Kalkavanzâdeler'i içersine alan ve Nâzım Kalkavan'ın vefatına kadar geçen seneler boyunca tanık olduğu tüm cemiyet haberlerini de içeren muazzam bir romanla karşılaştığımı gördüm.

Bu eserin olası hatalı kısımlarını Nuyan Kalkavan düzeltmiş, eklemeler yapmış ve notlar düşmüş. Derim ki bu eser bir yayımevi tarafından neşredilmelidir.

Adı *"Kalkavanların Prensi - Nâzım Kalkavan"* olarak konulmuşsa da, birbaşka sayfada *"Bu dünyadan Nâzım Kalkavan Geçti"* başlığıyla da karşılaştım.[35]

35) Nuyan Kalkavan, Bülent Sapankaya, "Kalkavanların Prensi " Bu Dünyadan bir Nâzım Kalkavan Geçti", Yayınlanmamış Non - Fiction türü roman.

Nuyan Kalkavan, eşi Nâzım Kalkavan'ı şöyle anlattı; *"1914 İstanbul'da dünyaya gelen Nâzım Kalkavan'ın babası Kalkavanzâde Rıza Kaptan İstanbul'a geldiğinde Süleymaniye'de büyük bir konak satın alıyor ve uzun seneler aile burada oturuyorlar. 1924'te Beylerbeyi'ndeki Edip Bey Yalısı'na taşınıyorlar.*

İlk ve ortaokulu Galatasaray'da yatılı okuyor. Sonra High School'a ve Robert Kolej'e devam ediyor. Arkasından da babasının arzusu hilâfına annesinden para alarak İngiltere'ye gidiyor. Hatta sünneti sırasında armağan edilen altınları da döviz olarak bozdurarak yanına alıyor. 1935'de Oxford'a girip edebiyat okuyor ve 1939'da mezun oluyor. Aynı sene arkadaşı Nasuhi Ertegün kendisini yazı birlikte geçirmek üzere Washington'a davet ediyor. Yaz sonunda tam Türkiye'ye dönecekken II. Dünya Harbi başlıyor. Bunun üzerine Nâzım Kalkavan onüç yıl gibi uzun müddet Amerika'da kalıyor.

Bu senelerde Hollywood'da harple ve casuslukla ilgili birçoğu İstanbul'da geçen filmler yapılıyor. Nâzım da Hollywood'a giderek Türkiye hakkında yapılan bu filmlere hem danışmanlık yapıyor, hem de Türkçe konuşulan sahnelerin dublajını gerçekleştiriyor. 1945'te harp biter bitmez Türkiye'ye dönüyor. Sonra tekrar Los Angeles'e giderek daha evvel tanıştığı Camille Chappell ile evlenip Beylerbeyi'ndeki yalıya gelin getiriyor. 7 sene evli kalıyorlar, ama çocukları olmuyor ve birsüre sonra ayrılıyorlar."

Nâzım Kalkavan, 1 Mayıs 1961'de Mehmet Celalettin ve Meymenet Germiyanoğlu'nun kızı Nuyan Germiyanoğlu ile evleniyor. Bu tarihte Nâzım Kalkavan ilk eşi Camille Chapell'den ayrılmış bulunmaktadır. İkisi de ikinci evliliğini yapmışlardır ve Nuyan Kalkavan'ın Armatör Nâzım Kalkavan ile evliliğinden kızı Billur Kalkavan ve oğlu Rıza Kalkavan dünyaya geliyor.



Nuyan Kalkavan.

Nuyan ve İsmail Germiyanoğlu'nun babası Celalettin Germiyanoğlu 20 Eylül 1889 tarihinde İstanbul'da doğdu. Babası, Atatürk'ün Harbiye yıllarında Mektep Nazırlığı yapmış Zülüflü İsmail Paşa, annesi Fatma İsmet Hanım'dır. Beylerbeyi Camii yanındaki yalıda otururlardı ve bu yalı *"Zülüflü İsmail Paşa Yalısı"* adıyla tanınmıştır.

Aile Germiyanoğulları soyundandır ve aile kökeni baba tarafından Kütahya'ya dayanır. Sultan Vahdettin'in kızı Fatma Ulviye Sultan'ın ikinci eşi Ali Haydar Germiyanoğlu ikiz kardeşiydi.

İstanbul Harbiye Mektebi'nden ve Erkân-ı Harbiye (Kurmay) Mektebi'nden mezun oldu; Fransızca ve Almanca öğrendi. Muhtelif kıta komutanlıklarında, Erkân-ı Harbiye hizmetlerinde, Erkân-ı Harbiye Mektebi Müdür Muavinliği ve muallimliklerinde, Çanakkale'de ve Kurtuluş Savaşı'nda vekaleten 2. ve 6., asaleten 13. ve 17. fırkalar Erkân-ı Harb reisliklerinde bulunduktan sonra görevinden istifa ederek, ordudan ayrıldı.

Celalettin Bey, 8 Aralık 1923 tarihinde İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri Memurin Müdürlüğüne tayin edildi. Önce yabancıların elinde olan Tramvay Şirketi'nin Milli İdareye intikalinde görev aldı. Tramvay İdaresi'nin İstanbul Belediyesi'ne intikali üzerine de İdari Müdür Muavinliğine getirildi, kısa bir süre sonra da Genel Müdür Yardımcısı olarak mesleğini bu sıfatla sürdürdü.

1949 Temmuz'unda yaş haddini dolduran Celalettin Germiyanoğlu'nun görev süresinin uzatılması, zamanın Vali ve Belediye Reisi Muavini Necati Çiller (Tansu Çiller'in babası) tarafından teklif edilerek onaylandı. 1954 yılına kadar bu müsaade ile İETT'de çalışmaya devam etti. Bundan sonra da, Vali ve Belediye Başkanı Ord. Prof. Dr. Fahrettin Kerim Gökay, Celalettin Germiyanoğlu'nun görevini bir kez daha uzattıysa da bir süre sonra kendi isteğiyle emekli oldu.

Nuyan Germiyanoğlu'nun erkek kardeşi İsmail Germiyanoğlu, yine Üsküdar Amerikan Kolejinden akrabası Belis Germiyanoğlu ile evlenip Los Angeles'e yerleşmişlerdir.

Nuyan Germiyanoğlu önce General Şükrü Kanatlı'nın oğlu Dr. Selçuk Kanatlı ile evlenir. Kayınvaldesi Recep Raci ve Adviye Tamer'in kızı olan Nigar Hanım'dır. Nuyan - Dr. Selçuk Kanatlı çifti Taksim Eskrim ve Dağcılık Klübü'nün müdavimlerindendir. Nâzım Kalkavan da aynı klübün üyeleri arasındadır ve Dr. Selçuk Kanatlı İngiltere'nin West Yorkshire'deki Leeds Hospital'de görevli olduğu yıllarda Nâzım Kalkavan da Londra'ya gelmiştir. Yolları birzaman sonrasında kesişecektir.

Nâzım Kalkavan'ın ilk eşi Amerikalı Camille Chappell bir vesile ile annesini ziyaret amacıyla Amerika'ya döndükten sonra geri gelmemiş ve ayrılma isteği üzerine eşler ayrılmışlardır.

Nuyan Germiyanoğlu ile Nâzım Kalkavan ikinci evliliklerini Beylerbeyi'ndeki Kalkavan Yalısı'ndaki (Faik Bey Yalısı) nikah töreniyle yaparlar. Nuyan Germiyanoğlu'nun şahidi Mimar Veysel Selimoğlu, Nâzım Kalkavan'ın şahidi Ömer Zaimoğlu olmuştur.

Nuyan Kalkavan'ın saygın bir hanım olduğunu belirttiği Camille Chappell, Los Angeles'te Santa Monica'da yaşamını sürdürürken Dr. Gilbert Jorgensen'le evlenmişti. Bayan Camille ve eşi Dr. Jorgensen vefat etmişlerdir.

Nâzım Kalkavan'ın sayıları yüzü aşan dostları arasında çok yakın arkadaşlarından biri Galatasaray Lisesi'nden Selahattin Beyazıt ve eşi Ayşe Beyazıt, diğeri Londra'da yaşayan Avni Nuri Meserretçioğlu, Amerika'ya yerleşmiş olan Ahmet Ertegün ve Nasuhi Ertegün idi.

Abidin Dino ile aynı sınıfta

Abidin Dino'nun Robert Kolej'deki sınıf arkadaşlarından biri, belki en birincisi Nâzım Kalkavan'dır. Mihri Belli, "**İnsanlar Tanıdım**" başlıklı anılarının birinci cildinde bir yerde şöyle yazmıştır: "*1929 yazı sonu, Boğaz'daki Amerikan Koleji (Robert Kolej) giriş sınavlarına katıldım. (..) Yatılı hazırlık üçüncü sınıf öğrencisi olarak kaydımı yaptırdım.*

1929 sonbaharında Abidin'le Macit Bey'in Türkçe dersinde aynı sırada oturuyorduk. O uzun pantolonluydu, ben kısa pantolon giymiştim. Bize göre daha iri yarı ve daha yaşlıydı. O yıllarda Robert Kolej'in protestanlığı yaymaya yönelik misyoner yönü Kemalist iktidarın radikal laikliği sonucu artık gündemden düşmüştü. Rahattık ve Robert Kolej'de Anadolu, bilhassa Karadeniz Bölgesi doğumlu pek çok çocuk ve genç vardı. O günlerde İstanbul'a yerleşmeye başlayan yeni zengin Karadenizliler çocuklarını Robert Kolej'e gönderiyorlardı.

Abidin Dino'nun Robert Kolej'deki sınıf arkadaşlarından biri, belki en birincisi Nâzım Kalkavan'dır. Abidin'in yaşam serüveninin değişik safhalarındaki arkadaşları gibi, Nâzım Kalkavan da Abidin'in yaşamının başka birçok sahnesinde Abidin'le birliktedir ve bu iki sıkı ve kadîm dost birçok şeyi kardeşçe paylaşıyorlar; Oxfort'ta, Paris'te ve Fransa'nın Akdeniz sahillerinde. Bu arkadaşlık çok sıkı, çok derin bir arkadaşlıktır çünkü. Burada işin en ilginç yönü ise Nâzım Kalkavan'ın şu özelliğidir; Nâzım Kalkavan Sevim Tarı'nın dayısıdır ve Karadeniz'in zengin ailelerinden birindendir. Buradaki Sevim Tarı hepimizin bildiği Sevim Belli'den başkası değildir. Nâzım Kalkavan 1951 Tevkifatında Sevim Tarı'yı, daha sonra 'Tabutluk' adı verilecek işkencehanede, Sansaryan Han denilen rezillik mekanda, ziyaret etmekten de çekinmeyecektir. O da işte böyle bir adamdır. Bilinmesinde yarar var."[36]

Nâzım Kalkavan'ın son derece renkli ve macera yüklü yaşımında 25 Haziran 1961 Pazar günkü bir kaza derin izler bırakmıştır. Ziya Kalkavan'a ait 60 tonluk Babacan isimli motor Karadeniz'de batık olan Asar-ı Tevfik ganbotunun enkazını çıkarmak için denize açılmış ve Rumeli Feneri'ne 3 - 4 mil mesafede ve kıyıdan 500 metre açıkta infilak etmesi sonucu kaptanı Tahsin Kalkavan ve beş mürettebatı ölmüştür.

Tahsin Kalkavan, Hakkı Kalkavan ve Hacı Cemile Kalkavan'ın oğlu, Ahmet ve Halim Kalkavan'ın kardeşi, Avni ve Suat Meserretçi ile Kemal Sadıkoğlu'nun dayısıdır. Bir diğer derin üzüntü dolu anısı, yeğeni Orhan Kalkavan'ın 18 Şubat 1964 Salı günü elim bir trafik kazası sonucu 35 yaşında vefat etmesi olmuştur.

Nuyan Kalkavan yaşamının bir dönemini şöyle anlatmıştır; *"Benimle evlendiği tarihte Ian Fleming'le, zaten tanışıyorlardı. Ian Fleming 'From Russia With Love' isimli romanının film çekimi için İstanbul'a geldi ve kocamla buluştular, ama ben o esnada çocuk beklediğim için maalesef bu buluşmalara katılamadım. Seneler sonra John Pearson isminde bir İngiliz yazar 'The Biography of James Bond' diye aslında Ian Fleming'in biyografisini yazarken, Fleming'in evrakı arasında Nazım'ın mektuplarına rastlıyor. Bunun üzerine İstanbul'a gelerek Nâzım'la uzun saatler röportaj yapıyor ve kitabının bir bölümünü de Nâzım'a ayırıyor."*

Bilinen, Ian Fleming'in Nâzım Kalkavan'ı *"Darko Kerim"* kimliğiyle *"007 Rusya'dan Sevgilerle"* kitabının kahramanlarından biri yaptığıydı. Darko Kerim, İngiliz gizli servisi MI6 hesabına çalışan bir casustu ve Bond'un İstanbul serüveni sırasında hemen her konuda kendisine yardımcı olmuştu. Fleming biyografisini yazan John Pearson da "Darko Kerim - Nâzım Kalkavan" benzerliğine dikkat çekiyor ve bu tipin, Fleming'in neredeyse taptığı nadir kahramanlardan biri olduğunu söylüyordu.

Pearson'a göre, Nâzım Kalkavan'la Fleming arasındaki ilişki arkadaşlıkla sınırlı değildi ve paylaştıkları başka değerler de vardı. Ne var ki, bunlar meçhul olan veya meçhul kalmasından fayda umulan şeylerdi. Fleming, beraber geldiği İngiliz heyetiyle ülkesine dönmemiş, birkaç gün daha İstanbul'da kalarak, Nâzım Kalkavan'la birlikte kentin altını üstüne getirmişti.

Ian Fleming, dostu Nâzım Kalkavan'ın armağan ettiği içi tıka basa Türk yiyecekleriyle dolu bir sepetle İstanbul'dan ayrıldığında, yaşanmış güzel günlerin yanısıra arkasında 6 - 7 Eylül'de yanmış yıkılmış bir kent de bırakmıştı.

Nâzım Kalkavan Türkiye'ye avdetinde sahibi olduğu hampetrol tankerinin işletmeciliği için Ömer Zaimoğlu'nu şirketine davet ederek, burada da genel müdür gibi bir görev vermiştir. Hatırlanacak olursa; ikisi de Galatasaray Lisesi'nden mezundur.

36) Mihri Belli , "İnsanlar Tanıdım - Mihri Belli'nin Anıları" Doğan Kitap Yayınları, İstanbul, 2002.



Nâzım Kalkavan Yalısı (Mabeynci Faik Bey Yalısı)

İstanbul Boğazı'nın *Anadolu* yakasındaki Beylerbeyi semti, adını padişah *III. Murat'ın Beylerbeyi Miriâlem Mehmet Paşa'dan almıştır. Bu güzel semtte bulunan Mabeyinci Faik Bey Yalısı unutulmaz bir güzelliktedir.*

İlk sahibi *Mabeyinci Faik Bey'di ve 1890'da inşa ettiği yalı "Mabeynci Faik Bey Yalısı" olarak Beylerbeyi'nde dillere destan bir güzellik yarattı.*

Mabeyinci Faik Bey, Sultan Abdülaziz dönemi yalı anlayışına hayran olduğundan çağının modasına uymadı ve yalının içini eski Osmanlı zevkine göre yaptırdı.

Yalının her iki ucunda yeşil külahlı iki kulesi vardır.

Yalı 1950'lerde yapılan restorasyonda yıkılıp yeniden yapıldığından bazı özellikleri kaybolsa da tıpkı iki katlı cumbası gibi eski Osmanlı zevkinin ağırlığını ve azametini halen taşımaktadır.

Mabeyinci Faik Bey'den sonra Nâzım Kalkavan'ın babası Rıza Kaptan sahip oldu ve oğlu Nâzım Kalkavan'a intikal etti. Yalı Nâzım Kalkavan'ın maruz kaldığı ekonomik sıkıntılar karşısında son halife Abdülmecid Efendi'nin kızı Dürrüşehvar Sultan'ın oğlu Haydarabad Nizamı Bereket Jah ile ilk eşi Esra Birgen'e satıldı. Yalı son olarak Sabancı Ailesi tarafından satın alındı.

Osmanlı devrinin seçkin devlet adamlarından Mabeyinci Faik Bey, Bolulu Lütfi Ağa ile sarayda yetişmiş, güzelliğiyle tanınmış bir Çerkes kızı olan Hüsnümelek Hanım'ın oğludur.

Faik Bey, uzun boylu, siyah saçlı ve yakışıklı bir adamdı. Hariciye Nezareti'nde (Dışişleri Bakanlığı) çalışırken zekâsıyla dikkat çektiğinden 20'li yaşlarındayken saraya alındı. 1909'da II. Abdülhamit tahttan indirilene kadar padişahın en yakın ve en güvenilir isimlerinden biriydi.

Mabeyincilik, padişahı korumaktan, hükümet ile saray arasındaki ilişkileri yürütmeye varıncaya kadar kapsamı geniş bir görevdi. Üstelik II. Abdülhamit döneminde devletin yönetimi hükümetin değil sarayın elinde olduğundan Mabeyn Dairesi devletin en güçlü kurumuydu.

Mabeyinci Faik Bey'in çocukları devrin en tanınmış sanatçı ve öğretmenleri tarafından eğitiliyordu. Yalıda köşklerde ise büyük hattatların, sanatsever paşaların katıldığı edebi sohbetler yapılıyor, geceleri dillere destan musiki fasılları düzenleniyordu. Ama bu ışıltılı hayat 1909'da II. Abdülhamit'in devrilmesiyle sona erdi. İttihat ve Terakki'nin sert yönetimiyle Mabeyinci Faik Bey'in zarafeti uyuşmadı ve yurtdışına çıkmasına neden oldu.

Mabeyinci Faik Bey Mısır'dan İsviçre'*ye kadar uzanan bir sürgün hayatı yaşadı. I. Dünya Harbi sonunda servetinin* büyük kısmını *kaybetti ve ancak Cumhuriyet'in ilk yıllarında geri dönebildi. Kalan gayrimenkullerini satarak geçinen Faik Bey, 1937'de vefat* etti.[37]



Nuyan Kalkavan ve Nâzım Kalkavan. Kaynak: Nuyan Kalkavan arşivi.

Nâzım Kalkavan'ın yaşamıyla yakından tanık olan bir isim Ömer Zaimoğlu olmuştur.

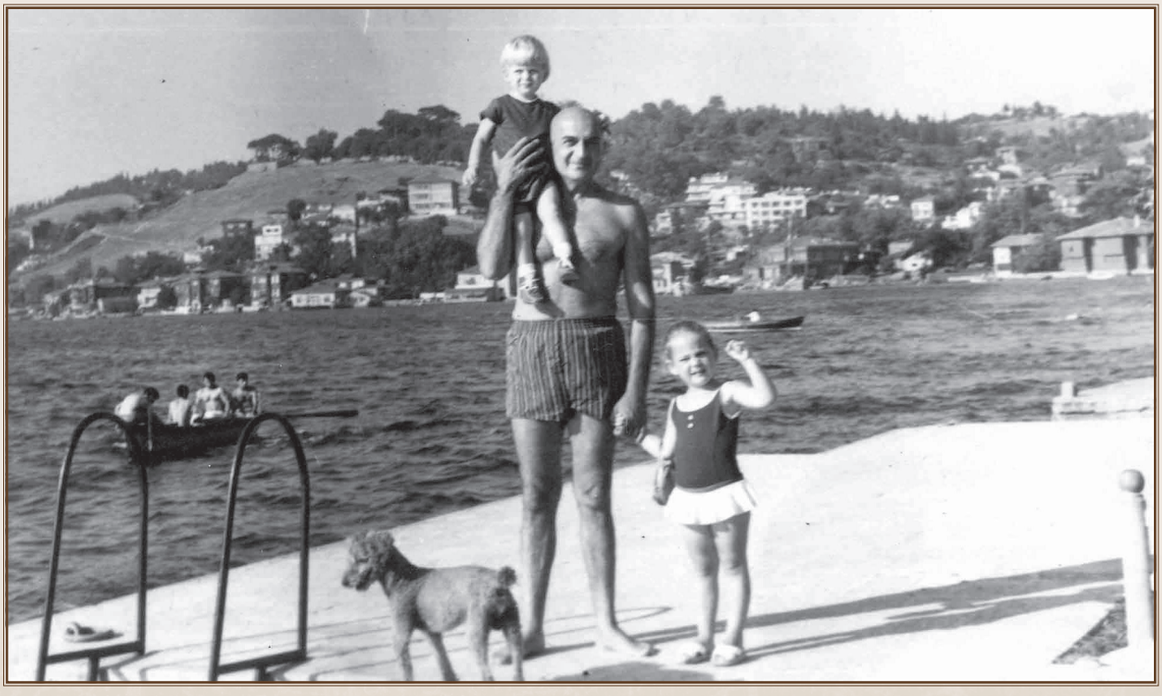
Ahmet ve Hrisanti'nin oğlu Ömer Zaimoğlu 1918'de İstanbul'da dünyaya geldi. Galatasaray Lisesi'nden sonra İktisat Fakültesi'den mezun olduktan sonra Osmanlı Bankası'nda görev aldı. Birsüre bankacılık yaptıktan sonra memur maaşının yetersiz olduğunu görerek, bankadan verilen maaşın çok üzerindeki bir maaşla Armatör İsmail Kalkavan, İbrahim Kalkavan ve Nâzım Kalkavan kardeşlerden Armatör İbrahim Kalkavan'ın şirketine katıldı. Birdönem sonra bu şirkette müdür oldu.

37) Abdülhak Şinasi Hisar, Boğaziçi Yalıları, YKY, 2010.

Ömer Zaimoğlu bu görevinde Mobil Oil'e kiralanmış olan *"Rıza Kaptan"*, *"Üsküdar"*, *"Mete"* ve *"Nâzım"* isimli tankerlerle ilgili sorumlulukları üstlenir. Bu şirketteki yaşamında yurtdışına çok sık seyahatleri olur ve denizcilik dünyasından pek çok önemli yöneticiyle tanışır. Şirkette çalışan Süreyya ve Saadet Sirmen'in kızı Renan Sirmen'e aşık olur ve birbirlerini seven iki genç 1957 yılında evlenirler.



Nuyan Kalkavan ve Nâzım Kalkavan oğu Rıza Kalkavan ve kızı Billur Kalkavan. Kaynak: Nuyan Kalkavan arşivi.



Nâzım Kalkavan çocuklarıyla Beylerbeyi'ndeki Nâzım Kalkavan Yalısı'nda Kaynak: Nuyan Kalkavan arşivi.



2 Kasım 1971 - Rıza Kalkavan'ın doğum günü kutlaması. Nuyan ve Nâzım Kalkavan, Rıza ve ablası Billur Kalkavan. Kaynak: Nuyan Kalkavan arşivi.

Armatör Nâzım Kalkavan, Rami Seferoğlu ve Mustafa Demirel'in daveti üzerine 1960 yılında kurdukları İstanbul Vapurculuk isimli şirketle *"Demirel"* isimli bir geminin ortağı olur ve armatörlük yaşamına katılır. Rami Seferoğlu, Nâzım Kalkavan'ın şirketinde Liman Kaptanı olarak çalışmaktadır.

Kanada'da New Wancouver Burnard DD Tersanesinde inşa edilerek 27 Ocak 1944 'de hizmete giren 7,160 grt'lik Liberty sınıfı gemisinin ilk adı *"Fort Dearborn"* du. 1947'de "Navigator", 1949'da "Aloe"1955'de "President Steyn" ve 1962'de Nâzım Kalkavan, Rami Seferoğlu ve Mustafa Demirel ortaklığına satılarak *"Demirel"* adını almıştır.



(Soldan) Nâzım Kalkavan ve Ömer Zaimoğlu
Kaynak:Zaimoğlu aile arşivi

Nâzım Kalkavan'ın ortaklarıyla satın alarak *"Mete"* adını verdiği 1910 A. Rodger & Co. Glasgow inşa 3258 grt. genelyük gemisi *"Nigretia"* adıyla

inşa edildi. Satıldı ve *"Tjömö"* adını aldı. Nâzım Kalkavan ve ortaklarına intikal edinceye kadar ikikez daha eldeğiştirdi ve *"Torlak Skogland"* ve *"Scarlet Tower"* adlarında sefer yaptı.

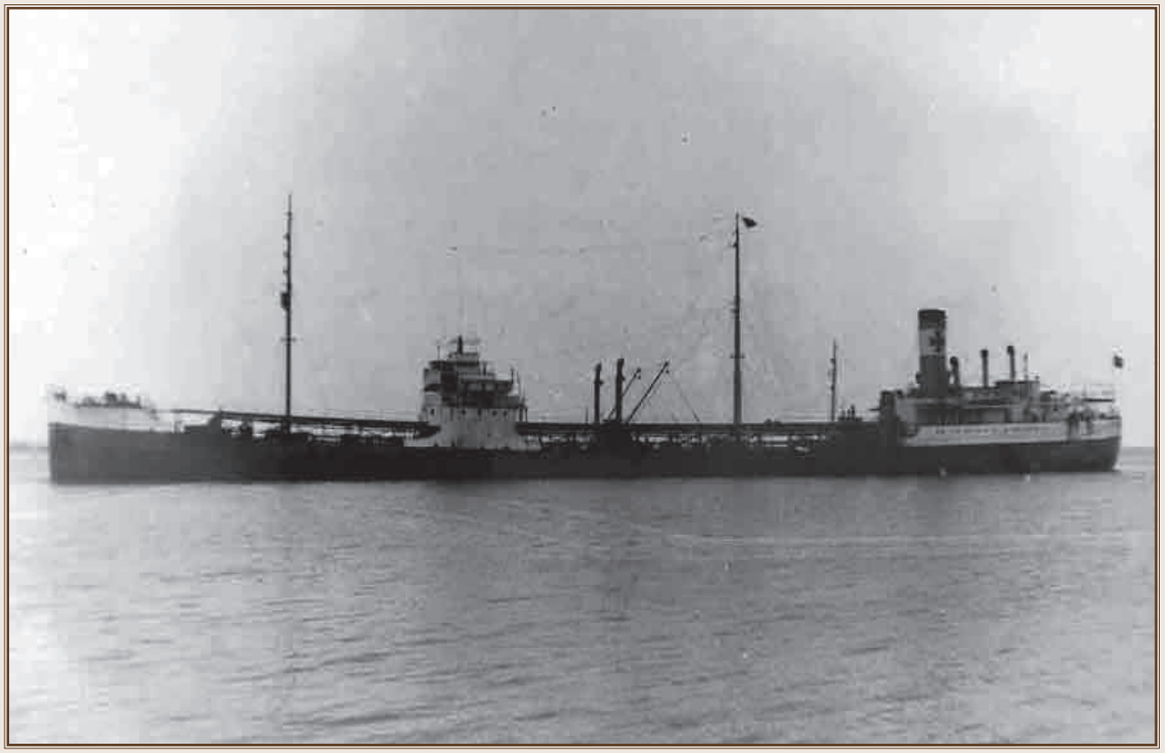
1933'de Rıza Kalkavan ve Oğlu İsmail Vapurculuk Şirketi'ne satıldı ve *"Mete"* adı değiştirilmedi.



S.S Mete; Ex - Tjömö, Ex - Torlak Skogland; Ex - Scarlet Tower, Ex - Nigretia.



Nazım Şilebi Sirkeci'de Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi.



Christian



Christian Holm

Nâzım Kalkavan'ın babasının ismini verdiği 9,119 grt.'lik *"Rıza Kaptan"* asvalt ve ürün tankeri, 1927 yılında Burmeister & Wein, Kopenhag tersanesinde Det Danske Petroleum A/A Kopenhag armatörlük firması adına inşa edildi. Tankerin ilk adı *"Christian"* dır. Tam boy 500 ft., genişlik 64.ft ve çift parvenelidir.

- 1930'da Det Danske Petroleums A/S (C.F. Holm) Nyborg'a satıldı ve *"Christian Holm"* adı verildi.
- 5 Şubat 1941 günü Paria Körfezi girişinde 'da II. Dünya Harbi koşullarında Hollanda fırkateyni Van Kinsbergen tarafından enterne edildi.
- 1941'de Anglo - American Esso grubuna devredildi ve II. Dünya Harbi yıllarında MOWT adına askeri yakıt ikmal tankeri olarak hizmet verdi.
- 1945'de yeniden Det Norske Petroleums A/S Kopenhag firmasına devredildi ve Danimarka bayrağına tescil edildi.
- 1953'de Nâzım Kalkavan tarafından satın alındı ve *"Rıza Kaptan"* adı verildi.
- 1959 Eylül - Ekim aylarında Nâzım Kalkavan ve Mahmut Kızılkaya ortaklığında söküldü.

Rıza Kaptan tankeri devrin gazetelerinin birinci sayfasında haber olarak yer almıştır.



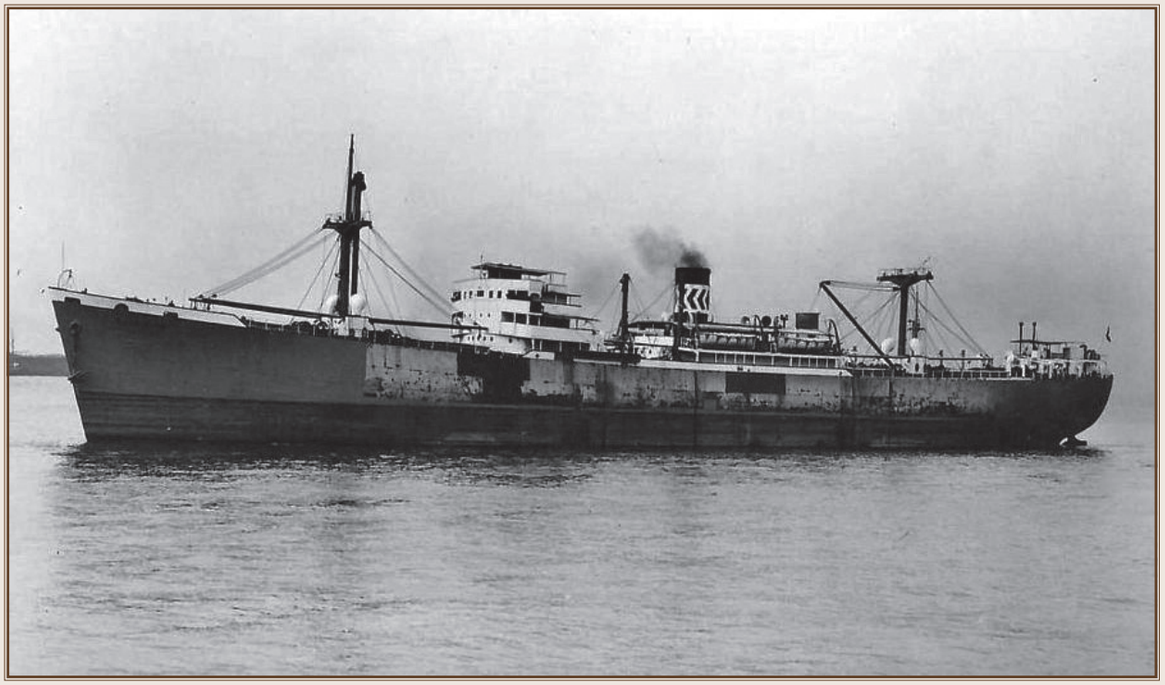
Deniz Ticaret Filomuza Katılan Büyük Tanker

Armatör Nâzım Kalkavan, Danimarkadan 15 bin tonluk motörlü büyük bir tanker satın almıştır. ticaret filomuzun en yüksek tonajında olan bu tankere «Rıza Kaptan» ismi verilmiştir. Sürati 12 mil ker, martın 31 inci salı günü İstanbula gelecek ve ilk olarak İtalya ile Türkiye arasında seferlere başl tır. Resimde, «Rıza Kaptan» tankeri seyir halinde görülmektedir.

25 Mart 1953 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'ndeki haber şöyledir:

Armatör Nâzım Kalkavan Danimarka'dan 15 bin tonluk motörlü büyük bir tanker satın almıştır. Türk Deniz Ticaret filomun en yüksek tonajında olan bu tankere "Rıza Kaptan" ismi verilmiştir. Sürati 12 mil olan tanker, martın 31.inci günü İstanbul'a gelecek ve ilk olarak İtalya ile Türkiye arasında seferlere başlayacaktır. Resimde "Rıza Kaptan" tankeri seyir halinde görülmektedir."

Kanada'da New Wancouver Burnard DD Tersanesinde inşa edilerek 27 Ocak 1944'de hizmete giren 7,160 grt'lik Liberty sınıfı gemisinin ilk adı "Fort Dearborn" du. 1947'de "Navigator", 1949'da "Aloe", 1955'de "President Steyn" ve 1962'de Nâzım Kalkavan, Rami Seferoğlu ve Mustafa Demirel ortaklığına satılarak "Demirel" adını almıştır.



"Demirel" gemisi[38] 1964'de şiddetli bir lodos sırasında karaya sürüklenerek karaya vurur. Gemi o kadar karaya sürüklenir ki, yolu bile kapatır durum meydana gelir. Hukuken tam kayıp sayılan gemi nedeniyle şirket iflasını talep eder ve Ömer Zaimoğlu beklenmedik şekilde işsiz kalır. O dönemde daha evvel tanıdığı Kayserili Rum armatör Vassilis Hacı Elefteriadis kendisine acentelik teklif eder.

Nâzım Kalkavan'daki çalışmaları ve ortaklığı sona eren Ömer Zaimoğlu 1964 - 65 döneminde Ömer Zaimoğlu Vapur Acenteliği adıyla ilk gemi acentesini kurar.

Nâzım Kalkavan'ın çok renkli ve hatta maceralarla yüklü yaşamı kalbinde beliren sıkıntılarla 1990 yılı sonlarından itibaren değişmiştir. Sonunda Haydarpaşa Numune Hastahenesi'ne yatırılır ve 1 Ağustos 1991 Perşembe günü sabaha karşı kalp yetmezliğinden fâni dünyaya veda eder.

Şöyle bir anıyı hatırlarlar; 1955 yılı Eylül ayı başlarıdır. Nâzım Kalkavan İstanbul'da bir başka ölümsüz dostu Ian Fleming'e *"Mezartaşıma 'This Man died from Living too much - Bu Adam çok yaşadığı için öldü' diye yazacaklar"* der.

Bu sözünü âni kalp krizinden vefat etmiş dostları Fuat Divitçioğlu ve Ercüment Karacan için de söylemişti.

Rize eşrafından Mehmet Rıza Kalkavan ve Zeliha Kalkavan'ın oğlu, İbrahim Kalkavan, İsmail Kalkavan, Ayşe (Kalkavan) Tarı, Hüsniye Kalkavan'ın kardeşi, Sabahat, Zeki, Orhan Kalkavan, Kayhan Kalkavan, Mete Kalkavan'nın Nebean (Kalkavan) Sunguroğlu'nun amcası, Sevim Belli, Gül Demirağ, Güner Sakarya ve Yüksek Tarı'nın dayısı, Billur Kalkavan ve Rıza Kalkavan'ın babası, Nuyan Kalkavan'ın otuz yıllık sevgili eşiydi.

38) Mustafa Demirel.



Nâzım Kalkavan, eşi Nuyan Kalkavan ile. Kaynak: Nuyan Kalkavan arşivi.

3 Ağustos 1991 Cumartesi günü Teşvikiye Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben cenazesi Edirnekapı Sakızağacı Şehitliği'ndeki aile kabristanına defnedildi.

Mahşer gibi kalabalık olan cenaze törenine katılanlardan biri de Abidin Dino olmuştur. Yine derler ki, pek alışık olmasa da Nâzım Kalkavan'ın kendisine hediye ettiği kravatı takmıştır.

O gün bir kağıda *"Kalkavanların Prensi* Nâzım Kalkavan" için kocaman bir el çizer ve altına şöyle yazar;

"Nâzım Kalkavan'a. 1 Ağustos 1991"

ORHAN KALKAVAN



Orhan Kalkavan, armatörlerimizden Uzakyol Kaptanı İsmail Kalkavan ve eşi Havva Kalkavan'ın oğlu, Keyhan ve Mete Kalkavan, Nebean Sunguroğlu'nun kardeşi, İbrahim Kalkavan, Nâzım Kalkavan, Ayşe Tarı, Eşref Avcı, Amiral Cemal Süer, Meryem Sohtorik, Hatice Bostan'ın yeğeni, Sabahattin Sunguroğlu, Perihan Kalkavan'ın kayınbiraderiydi.

Müessif bir trafik kazası neticesinde 18 Şubat 1964 Salı günü saat 20'de ebedî aleme intikal etti.

18 Şubat günü motorlar Karaköy Köprüsü başındaki Han önünden Saat 10'da hareket ederek Beşiktaş'a yanaştılar ve cenazesi Saat 11'de Serencebey Yokuşu 19 No'lu evinden alınarak Beşiktaş Barbaros Hayrettin İskelesi'nden Eyüp'e hareket edildi. Cenazesi Eyüp Sultan Camii şerifinde kılınan öğle namazını müteakip Eyüp Sultan mezarlığında aile kabristanına defnedildi.

Türk Armatörleri Birliği'nin Yönetim Kurulunda görev alan Orhan Kalkavan 5 Ağustos 1965 tarihinde yapılan Genel Kurul Toplantısında başkan yardımcısı seçilmişti. Bu toplantıda Hilmi Daregenli Reis "Başkan", Ziya Sönmez muhasebeci, Şevket Manioğlu, Kemal Sadıkoğlu, Rüştü Aldıkaçtı, Vehbi Aldıkaçtı yönetim kurul üyesi olarak görev almışlardı.

AHMET Şevket Manioğlu







Manizâde Şilebi Kuruçeşme'de kömür tahliye ederken (üstte) ve Boğazda seyir halinde (altta).

S.S Manizâde

- 3,527 grt. ve 5,452 dwt. olan "Acturus" 1913 yılında Almanya, Rostock, Meyer Neptun Tersanesi'nde inşa edildi.
- 1950'de satıldı ve "Çelikel" adı verildi.
- 1963'de satıldı ve " Manizâde" adı verildi.

Mânioğlu Denizcilik İşletmesi'nin kurucusu ve başkanı da olan Şevket Manioğlu aynı zamanda Türkiye Cumhuriyeti'nde ilan edilen ilk vergi rekortmeni olarak da tanındı.

Rize eşrafından Manizâde Hacı Hüseyin Efendi ile Ayşe Manizâde'nin Sabiha, Cemile ve Adil, Ahmet Şevket adlarını verdikleri dört çocuğundan biri olarak tanındı. Eşi Mesadet Hanım, Albay Kadri Kandemir ve Leman Kandemir'in kızıydı.

İki kızı olmuştur. Kızları; Gönül Özdoğan ve diğer kızı Ayşe Manioğlu Irmak'tı. Kızı Ayşe, bir devir başbakanlık yapmış olan Prof. Dr. Sadi Irmak'ın oğlu Sabri Irmak ile evlenmişti. Amiral Sermet Gökdeniz ve Ola Manioğlu'nun kayınbiraderi, Merzuk ve Mes'ut Manioğlu'nun dayısı idi.

Şevket Manioğlu'nun kardeşlerinden Adil Manioğlu, İstanbul ahalisinden Pavil Diakonof ve Anne Diakonova'nın kızı Ola Diakonova ile evliydi. Bu ailenin Ayka, Ulya, Hüseyin ve Yasemin adını verdikleri dört çocuğu olmuştur. Ola Manioğlu 11 Kasım 2013'de vefat etmiş ve cenazesi Şişli Metamorfosis Rum Ortodoks mezarlığına defnedilmiştir.

Adil Manioğlu ailesinin şirketi Galata, Kara Mustafa Paşa Sokak'daki kendilerine ait Liman Bahçe Han'da idi. Bu han satılmıştır.

16 Ağustos 1969'da müessif bir olaydan sonra vefatı üzerinde cenazesi 18 Ağustos pazartesi günü Teşvikiye Camiinde kılınan ikindi namazından sonra Zincirlikuyu aile kabristanına defnedildi. Kuzeni Merzuk Manioğlu 13 Ağustos 1973'de ve eşi Mesadet Manioğlu 5 Mart 1978'de vefat etmiştir.

Şevket Manioğlu Türk Armatörleri Birliği'nin ilk genel kurul toplantısında Yönetim Kurulu Başkanı seçilen armatördü. Uzun yıllar teşkilatlanma yolunda diğer armatörlerle birlikte büyük gayretlerin içinde olmuştu.

Günümüzde eski Başbakanlardan Tansu Çiller'in sahibesi olduğu Yeniköy'deki yalıda otururlardı.

10 Şubat 1949 tarihli haberde Şevket ve Manioğlu Vapurculuk firması tarafından İngiltere'den satın alınarak *"Aband"* adı verilen 5,500 dwt'luk yük gemisinin İstanbul limanına geleceği duyurulmaktadır.

Şevket Manioğlu'nun armatörlük şirketi *"Şevket Manioğlu Denizcilik İşletmesi Donatma İştirakı"* idi.

"Şevket Manioğlu Denizcilik İşletmesi Donatma İştirakı" hakları, Şevket Manioğlu'nun vefatından sonraki yıllarda Sönmez Denizcilik Grubu tarafından satın alınmıştır.

14 Ağustos 1969 itibarıyla Şevket Manioğlu'nun adı birden gazetelerin birinci sayfalarında bir sabıkalı tarafından yaralandığı haberiyle heyecan ve üzüntü yaratır.



Şevket Manioğlu ve eşi gençlik yıllarında yeni aldıkları otomobillerinin önünde. Kaynak- Cumhuriyet Gazetesi

Basında hep *"Milyoner Armatör"* olarak tanımlanan Şevket Manioğlu'nu öldürmeye teşebbüs eden ve beş kurşun sıkarak ağır yaralayan katil Niyazi Terletme, soruşturmayı yapan Savcı Yardımcısı Hüsrev Dülger'e azmettirildiğini iddia etmiştir.

Doğrudan Savcı Yardımcısı Hüsrev Düler tarafından ifadesi alınan Niyazi Terletme, Şevket Manioğlu'nun adamları tarafından öldürüleceğini belirterek derhal cezaevine gönderilmesini istemiş, sanık Emniyet Genel Müdürlüğü'ne götürülmeden ilk sorgusundan sonra Sağmalcılar Cezaevi'ne konulmuştur.

Soruşturmayı yapan Savcı Yardımcısı sanığın ifadesi üzerine Emniyet Müdürlüğü Cinayet Masası'na katilin tehdit altında olduğunu belirterek korumaya alınmasını istemiştir.

İddiada adı geçen cezaevi firararisi Osman Kotan ise bulunamamıştır.

Manioğlu Komada

Amerikan Hastahanesi'nde yatmakta olan Armatör Şevket Manioğlu gece 23 sıralarında kalp krizi geçirmiştir. Aynı zamanda şeker hastası olan Şevket Manioğlu'nun bağırsakları çalışmamaktadır. Durumunun çok ağır olduğu bildirilen Manioğlu'nu kurtarmak için doktorlar büyük çaba sarfetmelerine rağmen vefat edecektir.

Gazetelerde yeralan haberlere göre; Büyük ihalelere giren Şevket Manioğlu'nun Zonguldak ve Ereğli'deki kömür nakliyatını yaptığı, bütün ihalelerin Manioğlu tarafından alındığı, bu

nedenle diğer armatörlerle rekabete girip arasının açıldığı, milyonerin yakın çevresi tarafından açıklanmıştır. Gerçek iş rekabeti diğer armatörlerin kazançlarına indirilen darbe midir, yoksa olaya ilişkin bir bir neden mi vardır?

Kömür nakliyatında deniz ticaret filosunda diğer armatörlerden üstün olan Şevket Manioğlu'nun safdışı edilmesiyle başka kimselerin menfaat sağlayacağı da Savcı Yardımcısı Hüsrev Dülger'in yapacağı soruşturan ile ortaya çıkacaktır.



Mutlu bir aile tablosu- Merve Irmak'ın tanımlamasıyla fotoğraftakiler; (Sağdan önsıradakiler); Diğer dedem Sadi Irmak, Babaannem Semiha Irmak (Şevket Manioğlu dedemin dünürleri), bebek halde bendeniz, Anneannem Mesadet Manioğlu vc dedem Şevket Manioğlu.

(Arka sıra sağdan);Sabri Irmak, çok yakın aile dostları *Ş*ükufe Teyze, *Mesadet Manioğlu'nun yeğeni Haluk Başol'un eşi annesi Fatoş Başol Hanım, Ayşe Irmak Manioğlu uzak kuzen Mete Başol ve anneannemin teyzesi Selman Kandemir.*





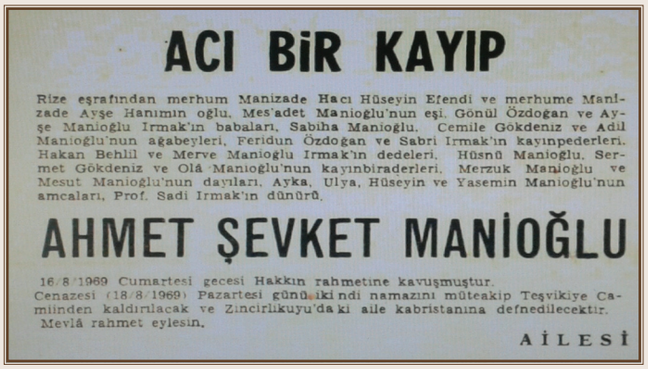
S/S Manioğlu İstinye Tersanesi'nde yüzerhavuzda.

Ahmet Şevket Manioğlu 16 Ağustos 1969 gecesi vefat etti

Armatör Şevket Manioğlu hastahane'de kalp krizi geçirmiş ve ayrıca davet edilen üç profesör iki saat süreyle konsültasyon yapmalarına rağmen, kalp krizi sonrasıda komaya girmiştir.

Şevket Manioğlu'nun durumu bundan sonra giderek kötüleşmiş ve 16 Ağustos 1969 gecesi 23.30 civarında vefat etmiştir.

Gazetelerde Ahmet Şevket Manioğlu ailesinin, Şevket Manioğlu Denizcilik Şirketi mensuplarının ve Türk Armatörleri Birliği'nin altalta devam eden taziye mesajları yayınlanmıştır.



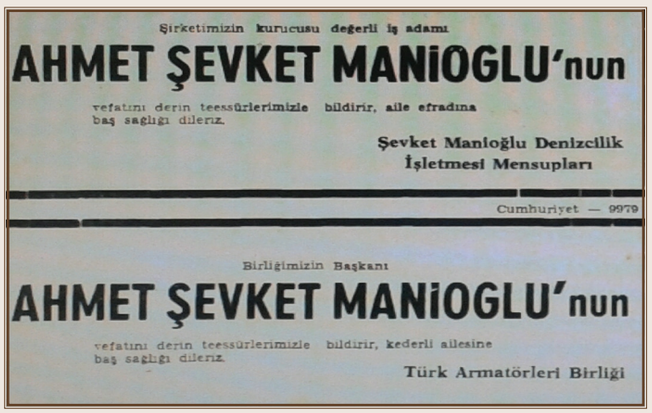
ACI BİR KAYIP

Rize eşrafından merhum Manizade Hacı Hüseyin Efendi ve merhume Manizade Ayşe Hanımın oğlu, Mes'adet Manioğlu'nun eşi, Gönül Özdoğan ve Ayşe Manioğlu Irmak'ın babaları, Sabiha Manioğlu, Cemile Gökdeniz ve Adil Manioğlu'nun ağabeyleri, Feridun Özdoğan ve Sabri Irmak'ın kayınpederleri, Hakan Behlil ve Merve Manioğlu Irmak'ın dedeleri, Hüsnü Manioğlu, Sermet Gökdeniz ve Olâ Manioğlu'nun kayınbiraderleri, Merzuk Manioğlu ve Mesut Manioğlu'nun dayıları, Ayka, Ulya, Hüseyin ve Yasemin Manioğlu'nun amcaları, Prof. Sadi Irmak'ın dünürü.

AHMET ŞEVKET MANİOĞLU

16/8/1969 Cumartesi gecesi Hakkın rahmetine kavuşmuştur.
Cenazesi (18/8/1969) Pazartesi günü ikindi namazını müteakip Teşvikiye Camiinden kaldırılacak ve Zincirlikuyu'daki aile kabristanına defnedilecektir.
Mevlâ rahmet eylesin.

AİLESİ



Şirketimizin kurucusu değerli iş adamı

AHMET ŞEVKET MANİOGLU'nun

vefatını derin teessürlerimizle bildirir, aile efradına baş sağlığı dileriz.

Şevket Manioğlu Denizcilik İşletmesi Mensupları

Cumhuriyet — 9979

Birliğimizin Başkanı

AHMET ŞEVKET MANİOGLU'nun

vefatını derin teessürlerimizle bildirir, kederli ailesine baş sağlığı dileriz.

Türk Armatörleri Birliği

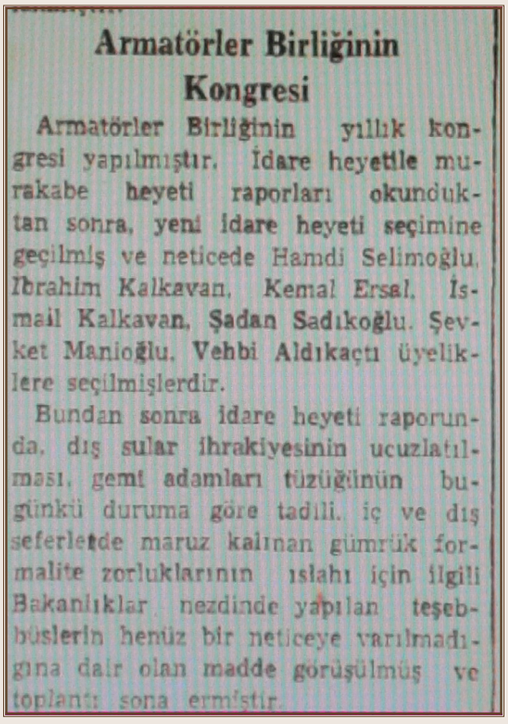
Ahmet Şevket Manioğlu ailesinin vefat ilanı

Şevket Manioğlu'nun vefat duyurusu 18 Ağustos 1969 tarihli gazetelerde yeralmıştır ve şöyledir; *"Rize eşrafından Merhum Manizâde Hacı Hüseyin Efendi ve Merhuma Ayşe Hanımın oğlu, Mesadet Manioğlu'nun eşi, Gönül Özdoğan ve Ayşe Manioğlu Irmak'ın babası, Sabiha Manioğlu, Cemile Gökdeniz ve Adil Manioğlu'nun ağabeyi, Feridun Özdoğan ve Sabri Irmak'ın kayınpederi, Hakan, Behlil ve Merve Manioğlu Irmak'ın dedesi, Hüsnü Manioğlu, Sermet Gökdeniz ve Ola Manioğlu'nun kayınpederi, Merzuk ve Mâni Manioğlu'nun dayısı, Ayka, Ulya ve Yasemin Manioğlu'nun amcası, Prof. Dr. Sadi Irmak'ın dünürü Ahmet Şevket Manioğlu 16 Ağustos 1969 gecesi Hakkın rahmetine kavuşmuştur.Cenazesi 18 Ağustos 1969 Pazartesi günü ikindi namazını müteakiben Teşvikiye kaldırılarak Zincirlikuyu'daki aile kabristanına defnedilecektir."*

Türk Armatörleri Birliği'nin mesajında *"Birliğimizin Başkanı Ahmet Şevket Manioğlu'nun vefatını derin teesürle bildirir kederli ailesine başsağlığı dileriz."* denilmektedir.

Ne garip tecellidir ki Türk Armatörleri Birliği'nin İstanbul Vilayeti'nce tescil edilen "Türk Armatörleri Birliği" adıyla ilk resmi kuruluş toplantısı, 25 Temmuz 1939 tarihli gazetelerde yayınlanmış ve bu toplantının 10 Ağustos 1939 Perşembe günü Saat 16'da Galata Rıhtım Caddesindeki Kefeli Hüseyin Hanı'nda 10 Numaralı Dairede Umumi Heyet Toplantısı'nın icra edileceği duyurulmuştu. Türk Armatörleri Birliği'nin ilk resmî yönetim kurulu, 18 Ağustos 1939 günü göreve başlamıştı.

Türk Armatörleri Birliği'nin Kongresi



Armatörler Birliğinin Kongresi

Armatörler Birliğinin yıllık kongresi yapılmıştır. İdare heyetile murakabe heyeti raporları okunduktan sonra, yeni idare heyeti seçimine geçilmiş ve neticede Hamdi Selimoğlu, İbrahim Kalkavan, Kemal Ersal, İsmail Kalkavan, Şadan Sadıkoğlu, Şevket Manioğlu, Vehbi Aldıkaçtı üyeliklere seçilmişlerdir.

Bundan sonra idare heyeti raporunda, dış sular ihrakiyesinin ucuzlatılması, gemi adamları tüzüğünün bugünkü duruma göre tadili, iç ve dış seferlerde maruz kalınan gümrük formalite zorluklarının ıslahı için ilgili Bakanlıklar nezdinde yapılan teşebbüslerin henüz bir neticeye varılmadığına dair olan madde görüşülmüş ve toplantı sona ermiştir.

Şevket Maniaoğlu Türk Armatörleri Birliği'nin önsıralardaki faal üyelerindendi. 12 Eylül 1949 tarihinde yapılan yıllık kongrede, Hamdi Selimoğlu, İbrahim Kalkavan, Kemal Ersal, İsmail Kalkavan, Şadan Sadıkoğlu, Şevket Manioğlu, Vehbi Aldıkaçtı üyeliklere seçilmişlerdir.

Yıllık toplantıda dışsular ihrakiyesinin ucuzlatılması, gemi adamları tüzüğünün güncel duruma göre tadil edilmesi, iç ve dış seferlerde maruz kalınan gümrük formalite zorluklarının ıslahı için ilgili Bakanlıklar nezdinde yapılan teşebbüslerin henüz bir neticeye varılmadığına dair olan madde görüşülmüştür.

Şevket Manioğlu'nun cenazesi 18 Ağustos 1969 günü ikindi namazından sonra Teşvikiye Camii'nden alınarak Zincirliku Asrî Mezarlığı'ndaki kabristana defnedilmiştir.

Armatörün morgdan alınan cenazesine 100 den fazla çelenk dönderilmiş ve Teşvikiye Camii'nde kılınan namazına büyük kalabalık iştirak etmiştir. Diğer taraftan cinayetin asıl sebebinin ortaya çıkartılması için adlî soruşturma uzun süre devam etmiştir.



Şevket Manioğlu büyük kızı Gönül (Özdoğan) Manioğlu ile. Kaynak Manioğlu Aile arşivi.

Türk Armatörleri Birliği'nin 31 Temmuz 1950 tarihli Genel Kurul Toplantısı

Türk Armatörleri Birliği *(Zaman zaman dikkatlere getirmek istiyorum - Türk Armatörleri Birliği denilmektedir ve tescil bu şekildedir. O.Ö.)* 31 Temmuz 1950 günü Birlik Merkezi'nde yaptığı yıllık Genel Kurul oturumunda yeni yönetim kurulunu seçmiş, müteakiben iş bölümümü yaparak bu üye listesini 7 Ağustos 1950 tarihli gazetelerde yayımlamıştır.

Yapılan duyuruda; *"Nizamnamemiz gereğince 31 Temmuz 1950 günü Birliğimizde yapılan yıllık genel kurul oturumunda seçilen yönetin kurulu üyeleriyle aralarında yaptıkları iş bölümü şekli ve denetçi aşağıda yapılmıştır. Bilgi için ilgililere tamim olunur:*

Başkan : İbrahim Kalkavan
Başkan Vekili : Vehbi Aldıkaçtı
Muhasib : Ahmet Kalaycıoğlu
Kâtib : Şevket Manioğlu
Üye : Hamdi Selimoğlu
Üye : Ali Sohtorik
Üye : Suat Sadıkoğlu
Denetçi : Adnan Dede.



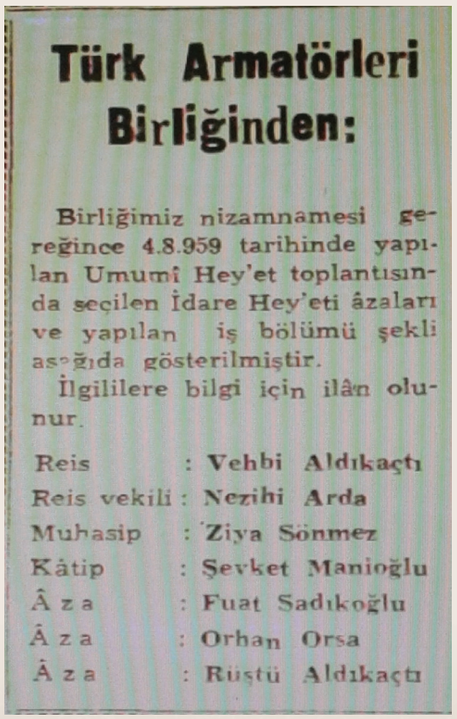
Türk Armatörleri Birliğinden:

Nizamnamemiz gereğince 31 Temmuz 1950 günü Birliğimizde yapılan yıllık genel kurul oturumunda seçilen yönetim kurul üyelerile aralarında yaptıkları iş bölümü şekli ve denetçi aşağıda yazılmıştır. Bilgi için ilgililere tamim olunur.

Başkan	:	İbrahim Kalkavan
Başkan vekili	:	Vehbi Aldıkaçtı
Muhasib	:	Ahmet Kalaycıoğlu
Kâtib	:	Şevket Manioğlu
Üye	:	Hamdi Selimoğlu
Üye	:	Ali Sohtorik
Üye	:	Suat Sadıkoğlu
Denetçi	:	Adnan Dede

4 Ağustos 1959 tarihinde yapılan Türk Armatörleri Birliği Umumi Heyet toplantısında seçilen ve yapılan iş bölümü şekline göre yönetim kurulu şöyle belirlenmiştir:

Başkan : Vehbi Aldıkaçtı
Başkan Vekili : Nezihi Arda
Muhasip : Ziya Sönmez
Kâtip : Şevket Manioğlu
Üye : Fuat Sadıkoğlu
Üye : Orhan Orsa
Üye : Rüştü Aldıkaçtı.



Türk Armatörleri Birliğinden:

Birliğimiz nizamnamesi gereğince 4.8.959 tarihinde yapılan Umumî Hey'et toplantısında seçilen İdare Hey'eti âzaları ve yapılan iş bölümü şekli aşağıda gösterilmiştir.

İlgililere bilgi için ilân olunur.

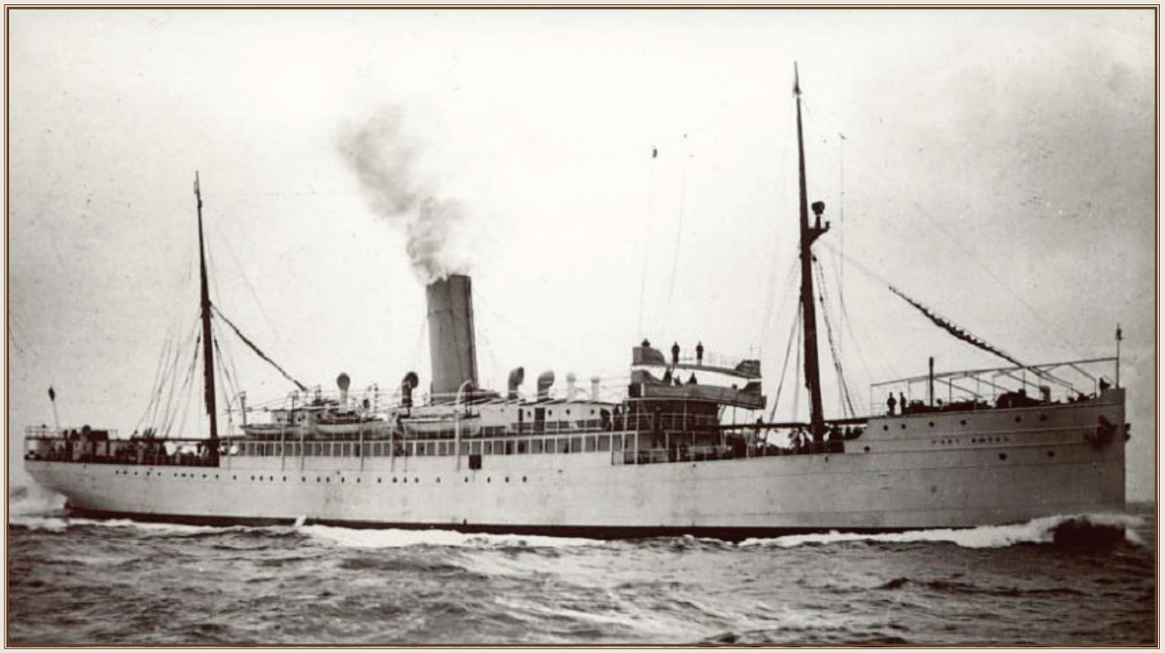
Reis	:	Vehbi Aldıkaçtı
Reis vekili	:	Nezihi Arda
Muhasip	:	Ziya Sönmez
Kâtip	:	Şevket Manioğlu
Âza	:	Fuat Sadıkoğlu
Âza	:	Orhan Orsa
Âza	:	Rüştü Aldıkaçtı



Manizade- (Ex- Empire Moulmein, Ex- Colonel Vieljeux, Ex-Ville De Diego-Suarez, Ex-Vimy, Ex- Sadıkzade). Kaynak: Osman Öndeş Arşivi.

S/S Manizade- (Ex- Empire Moulmein, Ex- Colonel Vieljeux, Ex-Ville De Diego-Suarez, Ex-Vimy, Ex- Demirhan)

- Boyutları 430.9 x 56.2 x 35.2 ft olan Empire Moulmein'ın J. Readhead & Sons Ltd. , South Shields üretimi olan ana makinesiyle azami seyir sürati 12 knots idi.
- Ağustos 1944'de İngiltere Savunma Bakanlığı adına inşa edildi ve South Shields (Port Line Ltd.), işletmesine verildi.
- 1945'de Fransa Hükümeti'e devredildi ve *"Colonel Vieljeux"* adı verildi.
  (İşletmeci şirket: Nouvelle Cie Havraise Peninsulaire de Nav, Le Havre).
- 1948'de Nouvelle Cie Havraise Peninsulaire de Nav, Le Havre 'a satıldı ve *"Ville De Dıego-Suarez"* adı verildi.
- 1962'de Soc Monegasque d'Armement et de Nav, Monaco'ya satıldı ve *"Vimy"* adı verildi.
- 1962'de Rıza ve Aslan Sadıkoğlu ve Ortağı Adi Komadit Şti. İstanbul'a satıldı ve *"Demirhan"* adı verildi.
- 1966'da Manizade Vapuru Donatma İştirakı, İstanbul'a satıldı ve *"Manizâde"* adı verildi.
- 20 Mart 1976'da hurdaya çıkartıldı ve Aliağa'da Zeki Veren Geri Dönüşüm Tersanesi'nde söküldü.



S.S Mithat Paşa

Manizâde ailesinde armatörlüğe ilk atılım yapan Manizâde Hacı İbrahim olmuştur. Adı "Port Royal" olan posta vapurunu 1911'de satın alarak "Mithat Paşa" adını verdi.

- 4,455 grt.olan bu gemi Middlesbrough Sir Raylton Dixon'da 1900'de inşa edilerek, Şubat 1901'de Imperial Direct West India Mail Service olarak Hindistan posta seferleri yapmaya başladı.
- 1911'de Manizâde Hacı İbrahim'e satıldı ve "Mithat Paşa" adını aldı.
- Aynı sene Osmanlı Seyrisefain İdaresi'ne devredildi.
- 6 Kasım 1914'de Trabzon'dan İstanbul'a gelirken Kandilli önlerinde Rus muhribi tarafından top ateşiyle batırıldı.

Murat Bardakçı'nın anlattığı zümrüt yüzük

Manioğlu ailesinde olan bir zümrüt yüzüğün uğursuzluğu üzerine yazdığı makalesinde Murat Bardakçı şöyle anlatmıştır; *"Irak'ın son kralı Faysal, 1957'de Osmanlılar'ın son hükümdarı Sultan Vahideddin ile son Halife Abdülmecid Efendi'nin küçük torunu olan Mısır Prensesi Fazile ile nişanlandı. Nişan sadece Türk ve Irak gazetelerine değil, dünya basınına da konu oldu. Zira uçsuz bucaksız petrol sahalarının sahibi olan genç kral dünya güzeli bir prensesle evlenmek üzereydi ve bu, magazin basını için az bulunan bir haberdi.*

Kral Faysal, Prenses Fazile'ye gören hemen her hanımı hasedinden çatlatacak bir hediye verdi: 18 karat civarında bir zümrüt yüzük. Ama nişan evlilikle noktalanamadı, zira 1958'in 14 Temmuz'unda, Bağdat askeri bir darbeye sahne oldu. Kral Naibi Prens Abdülillâh, Başbakan Nuri Said Paşa ve kraliyet ailesinin neredeyse tamamı yataklarında linç edildi, sarayı basılan genç kral da makineli tüfeklerle tarandı. Ama ölmedi, ağır yaralandı, hastahaneye kaldırıldı fakat

doktorlar darbecilerden korkup hiçbir müdahalede bulunmadılar ve Faysal hastahanenin bir koridorunda, yerlerde inleyerek can verdi. Sonra, onun ve kraliyet ailesinin diğer mensuplarının cesedlerinin köpeklere yedirildiği söylendi, kraliyet sarayı da yağma edilip yakıldı.


Birliğimizin Başkanı
AHMET ŞEVKET MANIOĞLU'nun
Vefatını derin teessürle bildirir, kederli ailesine baş sağlığı dileriz.
TÜRK ARMATÖRLERİ BİRLİĞİ
Milliyet 11586

Türk Armatörleri Birliği'nin 18 Ağustos 1969 günü gazetelerde yeralan taziye mesajında şöyle denilmektedir; "Birliğimizin Başkanı Ahmet Şevket Manioğlu'nun vefatını derin teessürle bildirir, kederli ailesine baş sağlığı dileriz.

Nişanlısı böyle kanlı bir şekilde katledilen Prenses Fazile, hayatını birkaç sene sonra eski başbakanlardan Suad Hayri Ürgüplü'nün oğlu Hayri Ürgüplü ile birleştirdi ve kendisinde kalan zümrüt yüzüğü de elden çıkardı. Yüzüğün yeni sahibi, Türkiye'nin bilinen ilk vergi rekortmeni olan Şevket Manioğlu idi.

Artık tesadüf mü, yoksa lânet mi olduğu sizlere kalmış: Şevket Manioğlu, birkaç sene sonra bir kömür madeni anlaşmazlığı yüzünden vurularak öldürüldü. Cinayetin ardından, ailesi Yeniköy'deki yalısını çok bilindik bir isme sattı: Eski başbakan Tansu Çiller'e... Manioğulları, daha sonra kendilerinde bulunan yüzüğü de elden çıkarttılar...

Yüzüğün bilinen son sahibinin kim olduğunu herhalde tahmin etmişsinizdir: Cevher Özden, nâm-ı diğer Banker Kastelli...

Ama, yüzüğe sahip olanın hem malından, hem de canından olması, üstelik hayatının kurşunla noktalanması kuralı hiç değişmedi: Banker Kastelli, iflâsından sonra yüzüğü aldığı sırada oturduğu ve daha önce bir zamanların ünlü armatörü Ali İpar'a ait olan köşkü de kaybetti... Sonrası, mâlum: Kastelli, hayatına geçen hafta kendi eliyle ve tek kurşunla son verdi.

Şimdi beni düşündüren daha önemli bir husus var: Kastelli'nin de bundan birkaç sene önce yüzüğü sattığı biliniyor ama zümrütün şu andaki *son sahibinin kim olduğu meçhul.*

18 karatlık yüzüğün Bağdat'ta başlayan, felâketlerle ve kurşunlarla İstanbul'da devam eden öyküsü, kısaca işte böyle. Yazdıklarım sakın yanlış anlaşılmasın, yüzüğün şu andaki son sahibini de böyle bir âkıbetin beklediğini söylemek falan istemiyorum, sadece tuhaf rastlantıları bir hatırlatayım dedim".[39]

Manizâde ailesi Trabzonlu olmalarına karşın, ailenin bir kolu Kıbrıs'a yerleşmiştir. Kıbrıs'lı Manizâdeler'in ünlü ismi Prof. Dr. Derviş Manizâde'ydi.

Anlatıldığı üzere;[40] " Trabzonlu bir aileye mensup çektiri kaptanı Manizâde İbrahim Bey de Kıbrıs'ın muhasarasında bulunur. Magosa Kalesi'ne Kilisli Canbulat Bey'le girerken sırtından ağır yara alınca padişah tarafından kendisine toprak verilerek adada ikamete memur edilir.

Manizâde ailesi de o tarihten bu yana Kıbrıslı olarak bilinir. Ailenin devamında Derviş Manizâde'nin de dedesi olan Basmacı Hacı Hasan ise, 14 yaşında askere gider, 15 yaşında iken Mahmudiye gemisinin kaptanı onu yanına alır, Kırım Savaşı'na katılır ve yaralanınca da ünlü hemşire Florance Nightingale tarafından tedavi edilir.

Basmacı Loncası ağası olan Hacı Hasan, daha sonra Kıbrıs'a döndüğünde bu sefer Kıbrıs Postası'nın ihalesini alır. Basmacı Hacı Hasan'ın Akile Hanım'la evliliğinden dünyaya gelen dört çocuğundan biri, Derviş Manizade'nin de babası olan Ali Rıza Efendi, Kıbrıs'ta Tapu Kadastro Müdürü olacaktır.

39) Murat Bardakçı, Lânetli Yüzüğün Kanlı Öyküsü, Habertürk, 4 Haziran 2008.
40) A. Cemal Kalyoncu - Kıbrıs'ı Türkiye'ye Tanıtan adam, Aksiyon Dergisi, 20 Ekim 2001.

Ailenin Trabzon'da kalan kanadından da tanınmış kişiler çıkar. Türk Armatörleri Birliği'nin Başkanı ve İstanbul'un ilk vergi rekortmeni Şevket Manioğlu bu sülaledendir. İki kızından biri olan Ayşe Manioğlu, eski başbakanlardan Sadi Irmak'ın oğlu Sabri Irmak ile evlenmiş. Diğer kızı Merve ise, İSO eski başkanlarından Nurullah Gezgin, gazeteci Çetin Emeç ve yine gazeteci Leyla Tavşanoğlu›nun yeğeni Doğan Gezgin ile evlilikler yapmıştır.

Şevket Manioğlu ve eşi Mesadet Manioğlu ailesi, eski milletvekili ve Atatürk'ün can yoldaşı Dr. Rasim Ferit Talay'dan satın aldıkları Yeniköy'deki yalıda oturuyorlardı. Cinayet hadisesinden sonra Manioğlu ailesi uzun yıllar yalıda oturamamıştır. 1981 yılında ise Özer Uçuran Çiller ve Tansu Çiller çifti yalıyı Manioğlu ailesinden satın almıştır.

Ahmet Şevket Manioğlu'nun eşi Mesadet Manioğlu, 1978 yılına kadar yaşamını sürdürmüş ve 4 Mart 1978'de vefat etmiştir. Eşinin vefatından sonra Taksim, İnönü Caddesi'ndeki Park Palas No.31 D.4'de oturmaktaydı.

Mesadet Manioğlu, Albay Kadri Kandemir ve Leman Kandemir'in kızıydı. Diğer kardeşi Mustafa Kandemir'dir.

Şevket Manioğlu ve Naci Ulcea Ortaklığı
Kalkavanzâdeler'den satın aldıkları "Sarayköy"e "Sapanca" adını veriyor.



S/S Sapanca, Maliakos adıyla.

S/S Sapanca - (Ex- Actor; Ex- Intombi; Ex- Maliakos; Ex-Saraköy)

Son sahipleri Şevket Yardımcı olan *S/S Sarayköy,* 3,884 tonluk genel yük gemisi 1912 yılında William Hamilton & Co. Port Glasgow'da 237 Kızak numarasıyla Harrison T & J Ltd. –Charente Steamship Co.Liverpool adına inşa edildi.

- Tam boy/Kaimeler arası genişlik ve Derinlik ölçüleri; 111.25 x 14.33 x 8.23 metreydi ve 3 genişlemeli buhar ana makinesi 371 nhp güç üretiyordu. Azami seyir sürati 11.5 knots'du. Ana makinesi Dunsmuir & Jackson Ltd. Glasgow fabrikası imalatıydı.
- *"Actor"* adıyla kızağa konulduysa da, adı *"Intombi"* olarak değiştirildi. 1912- 1932 yılları arasında *"Intombi"* adıyla seferler yaptı. Denizlerde muhtelif kereler eldeğiştirdi.
- 1932 yılında Embricos Brothers/Atina şirketine satıldı ve *"Maliakos"* adı verildi.
- 37 yaşında olan *"Maliakos"* 1949 yılında İbrahim Kalkavan tarafından satın alındı ve *"Sarayköy"* adı verildi.

- Kalkavanzadelere ait olan *"Sarayköy"*, 1954'de Şevket Manioğlu ve Naci Ulcea ortaklığına satıldı ve *" Sapanca"* adı verildi ve 1955-1956 yıllarında "Sapanca Vapur İşletmesi Ltd. 'ye kayıtlı olarak seferler yaptı.
- 26 Şubat 1956 günü Antverp'ten İstanbul'a dönmek üzere buğday ve kireç yüklü olarak hareket ettiği Scheldt Nehrinde Hollanda bandıralı Blomersdyk isimli gemiyle çarpıştı. Çarpışma sonucu batan *"Sapanca"* 9 metre derinliğe gömüldü ve tam kayıp ilan edildi.

M/V Hakan- (Ex- Lloydcrest)

Manioğlu Vapur Donatanı Port Glasgow'daki Lithgows Ltd. 'e ait Kingston Shipbuilding



M/V Hakan- (Ex- Lloydcrest)

Yard'da inşa edilen Empire sınıfı 84 gemiden biri olan 7,020 grt. ve 9,925 dwt'luk *"Lloydcrest"* 14 Şubat 1944 günü denize indirildi.



HÂKAN VAPURU DONATMA İŞTİRAKİ

Karaköy, Karamustafapaşa Sokak Kozluca Han Kat 1 No.8
İSTANBUL

SİCİLLİ TİCARET : 91242/36269
TELGRAF : MANİOĞLU
TELEFON : 44 18 33

S/S HÂKAN 9925 TON D. W.

İstanbul, 196

Hakan Vapuru Donanma İştirakı şirketinin başlıklı kağıdı. Kaynak: Şevket Manioğlu'nun torunu Hakan Behlil

- *Lloydcrest*, II.Dünya Harbi koşullarında özel sözleşme veya lisansla inşa edilen bir Empire tip gemidir ve armatörü Overseas Navigation Trust Ltd. , Londra /Crest Shipping Co. Ltd. idi.
- II. Dünya Harbi sonuna kadar muhtelif konvoylarda yeraldı. 1958'de Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı T.A.O. tarafından satın alınarak *"Sinop"* adı verildi.
- 1963'de Şevket Manizâde - Manioğlu Vapur Donatma İştirakı tarafından satın alındı.
- Gemiye *"Hakan"* adı verildi ve O yıllarda sorumlulukların sınırlı tutulması uygulamaları nedeniyle adına teşkil edilen "Hakan Vapuru Donatma İştirakı" olarak tescil edildi.
- 1976'da Paşabahçeli Armatör Ahmet Ferit İnal'a satıldı. Adı aynen bırakıldı.
- Büyükdere'de iki sene bağlı yattı ve 12 Ekim 1979'da Aliağa'da söküldü.

Hakan Vapuru Donanma İştirakı Şirketinin merkezi Karaköy,Karamustafapapaşa Sokak, Kozluca Han K.1 N.8'di. Evrakta görüleceği üzere Sicilli Ticaret kaydı: 91242/ 36269, Telgraf adresi: Manioğlu, Telefon: 441833.

OSMAN ŞEVKİ MARMARADENİZİ



Osman Şevki Marmaradenizi'nin sahibi olduğu ile gemi 667 grt. ve 1913 inşa olan yük yolcu taşınmaya elverişli küçük bir vapurdu. 1917'de Sunderland Shipyard'da Bingo Senkyo Moru isimli Japon şirketi adına *"Iro Moru"* adıyla inşa edilmişti. 1930'da eldeğiştirdi ve "Cap Négre" adını aldı.

- 1937'de Mehmet Arif'e satıldı ve *"Ab-ı Islah"* adı verildi.
- 1940'da Osman Şevki Marmara tarafından satın alındı ve *"Hatay"*adı verildi.
- 1945'de LR'den kaydı silindiği görülmektedir.
- Osman Şevki Marmararadenizi'nin atılım yaptığı ikinci gemisi 24 Aralık 1914 ve 418 Kızak No'suyla Hollanda Amsterdam merezkli A. Vuyk & Zonen, Capelle aan den IJssel "Koninklijke Nederlandsche StoombootMaatschappij N.V." adına G.T.Grey & Co. Ltd. South Shields İngiltere inşa *"Hercules"* isimli genelyük gemisidir.
- Üç genişlemeli 1300 IHP güç üreten azami seyir sürati 10 knots, 2316 grt. ve 4201 dwt. olan *Hercules* 1915 Şubat ayında hizmete girdi.
- Haziran 1918'de ABD Deniz Kuvvetleri Denizaşırı Ulaştırma Departmanı adını kiralandı ve *"Canton"* adı verildi.
- 19 Mayıs 1919'da yeniden Koninklijke Nederlandsche StoombootMaatschappij N.V firmasına devredildi ve gemiye *"Hercules"* adı geri verildi.
- 30 Mart 1953 tarihinde Armatör ve Kaptan Osman Şevki Marmaradenizi'ne satıldı ve gemiye *"Hergüler"* adı verildi.
- 1957 yılı başında Malik Yolaç Ortaşark Denizyolları ve Osman Şevki Marmaradenizi ortaklığına devredildi ve *"Yolaç Merve"* adı verildi.
- 15 Ekim 1964'de Haliç Fener'deki Çanakçılar Şti. gemi söküm kızaklarında sökümüne başlanıldı.

Kaptan Ferit Biren, şöyle anlatmıştır; "Osman Marmaradenizi aslında kılavuz kaptandı.

Malik Yolaç 'Hergüler' gemisinin büyük hissesine sahip olarak bu gemiyi teslim alması sırasında geminin ilk seferinin süvariliğini yapmamı önerdi. Yedek subaylıktan arkadaşım olduğundan teklifini gerçi veri çeviremedim. Fakat ben o sırada Kocaeli tankerinin ikinci kaptanıydım.

'Kılavuz Osman Kaptanı' o zaman tanıdım. Çok şişman bir adamdı. Kendisini armatörlük yaşamıyla da çok yakından tanıdım."

YUSUF KALKAVAN



Yavuz Kalkavan, annesiyle aralarındaki monolog gibi mizah dolu bir sohbeti naklederek şöyle der:

Annem bir gün bana sormuştu: *"Filonuzdaki gemilerin kaptanları seni arar mı?"*

Ben de cevap vermiştim: *"Hayır anne. Beni aramazlar. Niye arasınlar ki!"*

- Sen gemilerinizdeki kaptanların hepsini isimleriyle sayabilir misin?

- Sayamam!

- Çarkçıbaşıları isimleriyle sayabilir misin?

- Anne nereden isimlerini bileyim! Sayamam.

- Gemide bir makine arızası olduğunda sen mi müdahele ediyorsun? Sen mi ustaların başında bulunuyorsun?

- Ne alakası olabilir ki. Anne bu benim işim değil.

- Sen Boğazdan geçen gemilere çıkıyor musun?

- Hayır hiçbirine çıktığım yok. Belki senede bir veya iki kere diyebilirim.

- Sen gemiler tersaneye geldiğinde bütün onarım işlerinin başında duruyor musun? Hatta bazı onarımları sen mi yapıyorsun?

- Yok, Anne ben gerekiyorsa gemiyi ziyarete gidiyorum.



Yavuz Kalkavan

Yavuz Kalkavan şöyle der; *"Annemin açısından bakılınca ben hiçbir iş yapmıyor gibi oluyorum. Ancak Annem bana bu soruları babasının zamanındaki armatörlerin hangi koşullarda çalıştıklarını anlatmak adına bilerek yöneltiyordu.*

Ve demek istiyordu ki "Dedelerinizin devrinde armatörlerin birden fazla gemileri olmasına rağmen bireysel olarak verdikleri mücadele mânâ olarak bugünkü mücadelenin çok daha üstündeydi!

Oysa günümüzde bizim aslî vazifemiz açısından haliyle işler çok daha uluslar arası oldu. Bu işleri yönlendirecek sağlıklı yapıyı oluşturmak, doğru yerde doğru noktada yeralabilmek için çalışıyoruz.

Eski armatörler, herşeyi kendileri yapan insanlardı. Herkesi tanımak, her konunun başında bulunmak ve her sorunla kendileri ilgilenmek zorundaydılar.

Dedem bütün bu işlerin yanında günlük kasayı tutturmadan ofisten dışarı çıkmazmış.

Annem hatta şaka yollu "Kasayı tutturuyor musun?"diye sorduğunda ben de "Anne kasayı tutturmak benim görevim değil ki." dedim.

Artık kurumsal yapılar doğdu.

Annem bu konuda da, geçmiş dönemlerin yaşam ve çalışma tarzını anlatmak istiyordu.

Bazen günümüzdeki kuşaklar, o devirlere baktıklarında sanki o insanlar hiçbir şey bilmiyorlarmış, hiçbir şey yapmıyorlarmış zannediyorlar. Halbuki çok daha nitelikli işler yapıyorlardı ve çok daha ayrıntıları bilmek zorundaydılar."

Yusuf Kalkavan trafik kazasında vefat ediyor



ÇOK ACI KAYIP

Rize eşrafından merhum Armatör Hacı Talip Kalkavan Bey'in oğlu, Meziyet Kalkavan'ın kıymetli eşi, Armatör Salih, Muharrem, Fatma, İhsan, Recep, Suzan, Bülent Kalkavan'ın biricik babaları, Yakup, Dr. Nurettin, Ramiz, Selahattin Kalkavan'ın kardeşi, Armatör Ziya, Fevzi, Halis, Zehra, Marife Halise Kalkavan'ın amcazadeleri, Sefer ve Murat Kalkavan'ın büyük amcaları, eşi bulunmaz vefakâr, fedakâr ve büyük insan Armatör

YUSUF KALKAVAN

12 kasım 1977 tarihinde geçirdiği trafik kazasında Hakkın rahmetine kavuşmuştur. Mübarek naaşı 14.11.1977 pazartesi günü Fatih Camii'nde kılınacak ikindi namazını müteakip, Sakızağacı'ndaki aile mezarlığına defnedilecektir. Allah gani gani rahmet eylesin.

Kalkavan Ailesi adına
ZİYA KALKAVAN

Milliyet: (.....)

Rize eşrafından Hacı Talip Kalkavan'ın (1897 - 1958) oğlu ve Meziyet Kalkavan'ın eşi, Armatör Salih, Muharrem, Dr. Fatma, Muammer İhsan Kalkavan, Recep Kalkavan, Suzan ve Bülent Kalkavan'ın babası, Yakup, Dr. Nurettin, Ramiz, Selahattin Kalkavan'ın kardeşi, Ziya Kalkavan, Fevzi Kalkavan ve Halis, Zehra, Marife, Halise Kalkavan'ın amca çocukları, Armatör Yusuf Kalkavan 12 Kasım 1977 tarihinde geçirdiği bir trafik kazası neticesinde Hakkın rahmetine kavuştu. Cenazesi 14 Kasım 1977 Cumartesi günü Fatih Camii'nde kılınan öğle namazını müteakip Defterdar/Edirnekapı Sakızağacı Şehitliği'ndeki aile mezarlığına defnedildi.

Yusuf Kalkavan; Yakup, Nurettin, Ramiz, Selahattin Kalkavan'dan oluşan beş kardeşin ikinci büyük ağabeyiydi.

1954'de balıkçı teknelerine sahip olarak denizdeki ticari faaliyetini arttırırken, Mersin'de 1959 yılından itibaren koster tip gemilerle birtaraftan bakliyat, yöresel fıstık ve sair baharat gibi gıda ürünlerinin ihracat amaçlı gemilerle nakledilmesi için acentelik yapmaya başladı. Zaman içersinde Mersin ve İskenderun'da en geniş donanımlı kumanyacılık firmasını tesis etti.

1966'de Mersin'deki firmasına ait ofis faaliyetine devam etmesine karşın, İstanbul'a yerleşmeye karar verdi ve Yusuf Kalkavan ve Oğulları AŞ'nin genel merkezini İstanbul'a taşıdı. İstanbul'da yakıt ikmalciliği/bunker, transit gemiler için brokerlik ve ticaret faaliyetlerine ağırlık verdi.



İhsan Kalkavan

Yusuf Kalkavan bir trafik kazası sonucu vefat ettiğinde 58 yaşındaydı. Kısa bir süre sonra iki kardeşi denizcilik faliyetinden uzaklaşarak, başka alanlarda kendi şirketlerini kurmak üzere Yusuf Kalkavan ve Oğulları AŞ'den ayrıldılar.

İhsan Kalkavan oğlu Yavuz Kalkavan'a gönderdiği bir mesajda, babasının yaşamı hakkında anılara dayalı olarak şöyle demiştir; *"İsterdim ki Halis Kalkavan'la mutlaka ve uzun uzadıya görüşülebilseydi. Halis Amcamız anlatmaya bayılır! Babam hernekadar beş kardeştilerse de, onun hayatı*

küçük yaştan itibaren bilhassa Ziya Kalkavan olmak üzere, birlikte İskenderuna gitmeye ve yerleşmeye karar vermesi nedeniyle birsüre İskenderun'da geçmiştir.

İskenderun'daki faliyetlerinde babam gerek yük, gerekse balıkçı tekneleriyle yaşamını sürdürmüştür. Özellikle ki balıkçı motorlarını da tamamen babam yönetiyordu.

Çok yoğun çalışma gayretlerini daha değerlendirebilmek amacıyla, Ziya Bey'in de İstanbul'a göçetmesinin ardından kendine Mersin'de yeni bir iş imkanı yaratmaya karar verdi. Elindeki Güzel Derya - Talip Kalkavan isimli guletlerle ve Recep Kalkavan, Yeşil Alanya isimli çektirmeleri ile başta hayvan ihracatı olmak üzere Libya dahil tüm Arap ülkelerine taşımacılığa başladı.

Adana'nın pamuk çekirdeğini İzmir' e taşıyor, dönüşte de Kaş, Kalkan ve Fethiye'den tomruk ağaç yükü alıyordu. Buarada yakıtta başta deniz satıcılığı olmak üzere benzin istasyonları işine girdi. Ancak nakliyecilikte aşırı rekabet ve karşılaştığı olumsuzluklar nedeniyle tüm teknelerini İstanbul'a yönlendirmeye karar verdi.



Yusuf Kalkavan

Yakıt işini bizlere bırakarak İstanbul'a yerleşti. Babam İstanbul'da da bunkerciliği geliştirmiştir. Neyazıktır ki herhalde Karadenizli oluşun verdiği heyecanlı yapısı nedeniyle, bir olaya kızdığı sırada felç geçirdi.

Son derece atak ve çok çalışkan olan babamın 45 - 46 yaşlarında felç olması, onun için olduğu kadar, ailemiz için de derin bir üzüntü ve yıkım olmuştur. Babamın çektiği sıkıntıları ben ve ablam çok derin şekilde hatırlarız.

Babam kısa ömrüne çok değerli başarıları sıkıştırmış bir insandı. İmkan olsa onun yaşamı ayrıntılarıyla kaydedilebilse derim. Mersin'deki yaşamı hakkında Muharrem Kalkavan'a sorulmalıdır. Ben de oğlu olarak ilaveler yapabilirim."

Yusuf Kalkavan Oğulları AŞ'den Beşiktaş Denizcilik Şirketler Grubu'na

Yusuf Kalkavan'ı rahmetle anarken, oğlu İhsan Kalkavan ile büyüyen ve oğlu Yavuz Kalkavan ve ortaklarıyla uluslararası denizlerde Beşiktaş Denizcilik filosunun bayrağını dalgalandıran genç kuşağın başarısını, İhsan Kalkavan'ın yaşam öyküsüyle anlatmalıyız;

Yusuf ve Meziyet Kalkavan çiftinin oğullarından İhsan Kalkavan, 1948 yılında İstanbul'da doğdu. İlk ve orta okulu İskenderun Lisesi'nde, liseyi Mersin'de Tevfik Sırrı Gür Lisesi'nde bitirdi. 1975 yılında İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilimler Yüksek Okulu'ndan mezun oldu. Üniversiteden önce, 1968 yılında, Yusuf Kalkavan ve Oğulları Şirketi'nin hissedarı ve Yönetim Kurulu Üyesi olarak ticari yaşamına başladı. Askerlik vazifesini denizci asteğmen olarak Gölcük ve İstanbul'da yaptı.

1975 yılında Yüksek Denizcilik Okulu fark derslerini vererek Uzak Yol Güverte Zabiti (Kaptan) yetki belgesine sahip oldu. 1978 yılında babasının trafik kazasında vefatı ile kardeşleriyle birlikte kurduğu tüm şirketlerin yönetiminde görev aldı.

İhsan Kalkavan kendisiyle yapılmış bir söyleşideki anılarından birinde çocukluk yaşlarında fırtınaya tutulan gemiyle başlarına gelenleri anlatıyor ve diyor ki; *"Gemimiz az daha batıyordu.*



Ben küçük yaşlardan beri gemilerdeyim. Ortaokul yıllarında iken gemi ile Antalya'dan kalkıp Mısır'a ayçiçeği yağı götürüyorduk. Bulunduğumuz gemi gece müthiş bir fırtına ile karşı karşıya kaldı ve fırtınadan dolayı güvertesindeki çuvalları döktü. Telsiz bağlantıları kesildi. Çuvallar sahile vurunca gemi battı diye gazeteler ismimizi ölüm listesi olarak yayınladılar. Günlerce gemimiz Akdeniz'in ortasında makine daireleri su dolu olarak ve yan yatmış halde öylece kaldı. Daha sonra o bölgeden geçen bir başka gemi tarafından kurtarıldık. Gemideki personelin listesi Türkiye radyolarında günlerce yayınlanmış ve ailemiz çok merak içinde kalmışlardı."

İhsan Kalkavan aile yapısını şöyle anlatmıştır; *"Biz aslen beş erkek kardeşiz; Kardeşim ve ortağım Bülent Kalkavan 1993 yılında trafik kazasında hayatını kaybetti. Ağabeyim Salih Kalkavan ise beyin kanaması geçirerek öldü. Kardeşlerimle 1986 yılında işlerimizi ayırdık. Gemiler ve denizle ilgili kısımlar bizde kaldı. Bir kardeşim Recep Kalkavan armatörlüğün yanısıra çeşitli dış ticaret işleri ile uğraşıyordu. Vefat etmiştir. Muharrem Kalkavan ise Mersin bölgesindeki petrol ve taşımacılık işleri ile ilgileniyor.*

Eşim Münire Hanım; Oğlumuz Yavuz Kalkavan, kızlarımız da Yeşim ve Yeliz'dir. Hepsi de tahsillerini yurt dışında yaptılar. Oğlum Yavuz Kalkavan Başkan yardımcısıdır. Kızlarım, işlerimizde yardımcı olmaktadırlar.

1972 - 78 yılları arasında İstanbul Üniversitesi'nde okudum. Ben bir yandan üniversitede eğitim görürken bir taraftan da İstanbul'daki işleri yürütüyordum. Babam 1978'de bir trafik kazasında vefat edince işlerin çoğu benim üzerime kaldı. Ağabeylermden Salih Kalkavan Londra'da, diğer ağabeyim Muharrem Kalkavan ise Mersin'de idi.

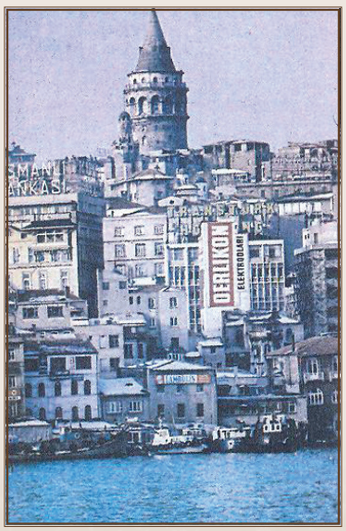
16 yaşında gemi cüzdanı çıkardım ve sürekli onu gemilerde işlettim. 1977 yılında ise kaptanlık sertifikası aldım. Bir buçuk sene kadar fiilen kaptanlık yaptım.

Benim ana mesleğim denizcilik. Benim annem de bir kaptan kızı olduğu için bunu rahatlıkla söyleyebilirim. Bizim için her şey önce denizle başlar. Dedelerim de yıllarca denizden ekmek parası kazanmışlar. Ayrıca Türkiye'de akaryakıt sektöründe çok önemli bir otoriteyiz.

Aidiyet duygusu içersinde, kendimizi daha ziyade Mersin'li sayarız!



(Sağdan) Bir gençlik hatırası - Yusuf Kalkavan ve Halis Kalkavan, Hantallardan Kadir Kaptan. Kaynak: İhsan Kalkavan aile arşivi.





Yusuf Kalkavan İstanbul'a yerleştikten sonra, gemilere ve motorlara yakıt ikmali işini daha da düzenli hale getirdi. Karaköy Köprüsü yanında Haliç kıyısındaki küçük iskelesi ve firmasıyla geleceğin güçlü Yusuf Kalkavan ve Oğulları AŞ'nin temel taşlarını ördü.

Türkiye'de ilk okulu yapıp devlete bağışlayan aile biziz. 1934'te İbrahim Kalkavan yaptırdığı ilkokulu o tarihte devlete bağışladı. Ayrıca, Yusuf Kalkavan ailesi olarak Karadeniz'de bir Denizcilik Meslek Lisesi kurduk. Yusuf Kalkavan adını verdiğimiz ve Türkiye'nin en büyük Anadolu Lisesi'ni de Mersin'de biz inşa ettik.



Beşiktaş Denizcilik Filosundan "Beşiktaş - Kazakhstan"

Şirketlerimin isimleri Beşiktaş Denizcilik ve Kartal Denizcilik. Gemilerimizin ismi Beşiktaş Futbol Klübü'ne olan sevdam nedeniyle hep Beşiktaş'la ilgilidir. Evdeki perdelerim dahi siyah - beyaz renktedir.

Karadeniz insanının özünde varolan mücadele ve başarmak azmi burada da kendini gösteriyor ve en zor koşullarda bile bıkmadan çalışıyorlar.

Ellerine geçen parayı hep biriktiriyorlar ve Yusuf Kalkavan bir küçük gemi alacak duruma geliyor. Buldukları gemi Lübnan'da olduğundan amcası Fevzi Kalkavan'la birlikte karadan Beyrut'a gidiyorlar. İskenderun'da on balıkçı teknesinden oluşsan güçlü bir filoları da vardı.

Dedemin işhayatını babam anlatmıştır. Zamanla yakıtcılığa girmiş ve benzin istasyonu sahibi olmuştur. Son dönemlerinde tanker barcları olmuştur ve bağlama yeri Karaköy'de Kardeşim Sokak ve sahilindeydi. Günümüzde aynı yerde Karaköy Balıkçısı isimli bir lokanta vardır.

Yavuz Kalkavan dedesi Kaptan Yusuf Kalkavan'ı şöyle tanımladı; *"Dedem Yusuf Kalkavan Kaptan Yusuf olarak tanınırdı. Kaptan olarak çağrılmasından gurur duyardı. Babası Talip Kalkavan ve amca oğlu Ziya, Fevzi, Halis Kalkavan. Dedem 1920 doğumludur. Yirmi yaşlarında ailesi dahil olmak üzere, Ziya Kalkavan'la birlikle iş kurabilmek amacıyla İskenderun'a gitti. Bu liman kentinde birlikte çalışmaya başlıyor. Ziya Kalkavan'la birlikte çalışmaya başlamıştır.*

Dedem Yusuf Kalkavan'ın Salih, Fatma, Muharrem, İhsan, Recep, Suzan ve Bülent isimli yedi çocuğu olduğunu tekrar kaydetmek isterim.



Yalova'da kurulu "Beşiktaş Tersanesi" gemi inşa ve gemi onarımı alanında uluslararası bir marka olmaktadır.

İş yaptığımız kurumlara kurumsal yapımızın tarihini şöyle anlatıyoruz; Beşiktaş Denizcilik Grubu'nun başlangıcı Yusuf Kalkavan'dır. 60'lı yıllar yaşamının son senelerdir. O senelerde Midye, İstiridye isimli tanker barcları vardı. Bunlar kabaca 80/100 tonluk teknelerdi. Bunlar başlangıcında BP'ye kiralıktı.

70 ve 80'li yıllarda küçük tanker işletmeciliğine yöneldik ve bu faaliyetimizi daha donanımlı hale getirdik. Bu ticarî faaliyet İhsan Kalkavan ve ağabeyleri ve kardeşleri tarafından tesis edilmiş ve devam ettirilmiştir.

Bu dönemde şirketimizin adı 'Yusuf Kalkavan ve Oğulları AŞ' idi.

Giderek sahip olduğumuz veya işletmeciliğini üstlendiğimiz gemilerimizin sayısı bu yıllarda artmaya devam etmiştir. Nitekim Kaptan Yusuf Kalkavan isimli tanker 20,026 dwt., Salih Kalkavan isimli tanker 7,000 dwt., Özsay isimli tanker 2,500 dwt.'du.

İşletmemizde olan ve bazıları da bize ait gemiler de 3,250 dwt'luk Ahmet Uzundemir, 1,500 dwt'luk Bukhara, 1,500 dwt'luk Samerkand, 20,500 dwt.'luk Hacı Sefer Kalkavan gemileri mevcuttu.

Yine bunker ağırlıklı olarak; 3,500 dwt'luk Asit - 1, 1,200 dwt'luk Bora, 750 dwt'luk Şadan Kalkavan, 90 dwt'luk Midye, 70 dwt.'luk İstiridye, 200 dwt'luk Galata, 200 dwt'luk T. Sadan Saydam, 250 dwt'luk Ege Yakıt tankerlerini hatırlatmak isterim.

1982'de Perşembe Pazarı'ndaki ofisimiz faaliyetine devam ederken babam büyük bir atılım yapıyor ve belki o zamanki iş gücümüzün çok üzerinde olmasına rağmen Tünel - Galatasaray

arasındaki Odakule'nin 14.cü katında hem ofisini kuruyor ve o zamanki uzak görüşüyle ciddi bir kadrolaşma tesis ediyor. E. Amiral Akif Akdoğanlar'ı danışman ve genel koordinatör olarak şirketin üst kadrosuna dahil ediyor.

Yine DB Deniz Nakliyatı TAŞ'nin deneyim isimlerinden Kaptan Oktay Sönmez genel müdür olarak katılıyor. Diğer önemli isimler; İhsan Öngüt, Kaptan Cengiz Kınay olmuştur.

Acentelik ve brokerlik departmanına İsmet Altıntop ve DB Deniz Nakliyatı TAŞ'nin New York ofisinden gelen Ali Çakır ve ayrıca Ertan Seçkin, Gülgün Özserim ve Orhan Oğuz'dan oluşan güçlü bir muhasebe departmanı meydana geliyor.

O yıllarda en önemli gemimiz 1968 inşa Yusuf Kalkavan'dı.

1982'de beş kardeşten ikisi ayrılmıştı. Salih Kalkavan, Muharrem Kalkavan ve İhsan Kalkavan geniş bir yelpazede denizcilik faaliyetine devam ettiler.

1987'den itibaren Salih Kalkavan ve Muharrem Kalkavan başka ticaret sahalarında faaliyet göstermek üzere yeni bir yol çizdiler.

Babam uluslararası armatörlük ve denizcilik yapmak kararını verdiğinde, Gemi Sevdalısı olan babama karşı kardeşleri böylesine bir açılımı olumlu görmediklerinden, haliyle yolları ayrılmıştır.

En küçükkardeşi bir trafik kazası sonucu vefat etmiştir. Babam kardeşinin işlerinin kötü olması nedeniyle, o kardeşini de yanına almış ve hisse vermişti. Günümüzde Bülent Kalkavan amcamın aile bireyleri halen grubumuzun ortağı durumundadırlar.

1987'den sonra babam bazen sermaye sahibi olanlarla veya bazen denizcilik dünyasında bilgi birikimine sahip Çakmak Turgay ve Metin Bener gibi uzman isimlerle ortaklıklar tesis etti.

Ekseriyetle küçük tanker işletmeciliği yaptık. Bazen daha büyük tonajlı gemiler aldık ve birsüre sonra pazar ortamının verdiği fırsatları değerlendirerek sattık. Mesela 1994 yılında 40,000 dwt'luk Esentepe isimli bir kuruyük gemisini satın almıştık. Bu gemiyi birsüre sonra daha iyi fiyat verdiklerinden sattık ve elimize yeniden bir sermaye gelmiş oldu. DB Deniz Nakliyatı TAŞ'nin özelleştirilmesi sırasındaki ihaleye böylece daha güçlü sermaye sahibi olarak katılabildik.

Gaziantep, Amiral Fahri Ülgen, Amiral Fahri Engin isimli gemileri bu sayede satın aldık.

1987'den sonra şirketimizin adı Odakule Shipping Group olarak anıldı. 90'lı yılı başından itibaren ise Beşiktaş Denizcilik Grubu olarak yolumuza devam ettik.

Şirketimizin Beşiktaş adını a*lmasının nedeni babamın Beşiktaş Futbol Klübü sevdalısı olmasındandır.*

Beşiktaş Denizcilik Grubu'nu uluslararası bir marka haline getirmek

"Babam anlatmıştır - Dedem o kısacık ömründe her fırsatta denizciliği severek yapmasını söylermiş. Babam da bizlere ulusal bir firma olmaktan öteye uluslar arası bir isim olmaya gayret etmemizi öğütlemiştir.



Beşiktaş Denizcilik Grubu İhsan Kalkavan'ın onursal başkanlığında filoyu Güney Kore'de inşa edilen yeni gemilerle donatmaya devam etti. Fotoğraf (Soldan); Yavuz Kalkavan ve Nihan Kalkavan, Yeliz (Kalkavan) Pişan ve Onur Pişan, İhsan Kalkavan ve Münire Kalkavan, Yeşim (Kalkavan) Özhorat ve Emrah Özhorat.

Ben ailemizin üçüncü kuşak temsilciyim. Demektir ki ilk denizcilik şirketini kurmuş olan Dedem Yusuf Kalkavan'ın ve ardından babam İhsan Kalkavan'ın işaret ettiği yolda ilerliyoruz.

1995 yılından buyana gemicilik işlerimizde Şadan Kalkavan Bey'le ortaklığımız devam etmiştir. Kendisine rahmetler diliyorum.

Babamla çok benzer yönleri vardı; ticaret yapmak ve daha geniş alanlara yayılmak onların yaşam biçimleri olmuştur.

Ben 1998'den beri hep babamın yanında olmaktan mutluluk duydum. Onunla birlikte olmak, bir şeyler öğrenmek demekti. Babam denizcilik sektörü dışında da ciddi yatırımlara yöneldi. Memorial Sağlık Grubu, Işık Sigorta gibi şirketlerde ana ortaklıklarımız vardır.

Ben babama karadaki işlerle ilgilenmek istemediğimi söyledim. Denizcilik dışında bana görev verilmesin diye isteğimi belirttim. Vakıa şimdi bu isteğimin saflık olduğunu söylüyor, gülüyorum.

Babam sayesinde çok ciddi denizcilik kurumlarını gezmek ve oralardan esinlenmek imkanını buldum. Tuzla Tersaneler bölgesinde büyüdüm diyebilirim. Haftasonları inşa halindeki gemilerimizi görmek için mutlaka babamla tersaneye giderdik. Tuzla Tersaneleri bize gemi inşa sanayinde de yatırım dünyamızın ışıklarını göstermiştir.

Yalova'da kurulu "Beşiktaş Tersanesi" gemi inşa ve gemi onarımı alanında uluslar arası bir marka olmaktadır.

Biz denizciliğe gönül vererek çalışıyoruz. Bu sevgiyi bizlere aşılayan büyüklerimizdir. Biz de onları utandırmamak için büyük gayret sarfediyoruz.

Kuruluşumuzdan itibaren petrol taşımacılığı alanında uzmanlaşmaya ağır verdik.

Günümüzde Türkiye'nin halan faal en eski tanker armatörüyüz. 1980'li yıllarda en büyüğü 10.000 dwt. kapasitesinde 10 tankerimiz vardı. Bu tankerin tamamı petrol şirketlerinin kirasındaydı. Örneğin 4 tankerimiz Shell'in kirasında bulunuyordu. Dolayısıyla 80'li yıllardan itibaren petrol şirketleriyle çok güçlü işbirlikleri olan bir firma haline geldik. 2000'li yıllardan itibaren de çok yoğun bir şekilde yeni inşa gemilere yöneldik ve şimdiki filo yapımız oluştu.

2008 ile 2013 yılları arasında BP Denizcilik firmasına ait tankerlerin işletmesini yaptık. 2012 yılında BP tarafından iş emniyeti konusunda yılın iş ortağı seçildik.

Gemilerimiz gibi, ofisimiz de büyük petrol şirketlerinin denetiminden geçmiştir. Dolayısıyla bu firmalar ile uzun vadeli işbirliğine girebilmekteyiz. Halihazırda 16'sı bize ait olmak üzere 19 geminin işletmeciliğini yapıyoruz. Bugünlerin en önemli kazanımı, edindiğimiz deneyimlerdir. Bir geleneği yaşatıyoruz ve bundan gurur duymaktayız."

HACI TALİP KALKAVAN



1864 Rize doğumlu Kalkavanzâde Yakup Kaptan'ın (1894 - 1916) ve Cemile Hanım'ın oğlu 1897 Rize doğumlu olan Hacı Talip Kalkavan Karadeniz'in hırçın dalgalarına ömrünü vermiş fedakar denizcilerdendi.

Rize eşrafından Hacı Sefer Kalkavan'ın kardeşi, Ayşe Kalkavan'ın eşi, Yakup Kalkavan ve İskenderun tüccar ve armatörlerinden Yusuf Kalkavan, Tıp Fakültesi İkinci Doğum Kliniği asistanlarından Doktor Nurettin Kalkavan, Ramiz ve Selahattin Kalkavan'ın babası, Ziya Kalkavan ve kardeşleri İskenderun tüccar ve armatörlerinden Fevzi ve Halis Kalkavan'ın amcası Armatör Hacı Talip Kalkavan tedavi edilmekte olduğu Amerikan Hastahanesi'nde 26 Şubat 1958 günü vefat etti.

Cenazesi 28 Şubat 1958 Cuma günü Haliç, Fener Kireçhane Sokağındaki 38 No.'lu evinden alınarak Fatih Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Edirnekapı Şehitliği'ndeki aile kabristanına defnedildi.

Hacı Talip Kalkavan; Kalkavanzâde Yakup Kaptan'ın ve Cemile Kalkavan'ın oğluydu. Diğer kardeşleri; Rızvan (1890 - 1910), Sefer (1891 - 1968), Ayşe (1898 - 1971), Talip Kalkavan (1897 - 1958) ve Mahfize (1899 -) dir.

SEFER KALKAVAN



Rize eşrafından Yakup Ağa ve Cemile Hanım'ın oğlu olan Hacı Sefer Kalkavan 4 Şubat 1968 tarihinde vefat etti. Eşi Hatice Kalkavan'dı.

Çocukları; Ziya Kalkavan, Fevzi Kalkavan, Halis Kalkavan hizmetleriyle Türk deniz ticareti tarihinde çok değerli izler bıraktılar. Kızları; Maarife (Can), Zehra, Halise (Kopuz)du.

Kardeşleri; Hacı Talip Kalkavan, Ayşe Mahfuze Kalkavan'dı.

Suriye Mahmure, Meziyet Kalkavan, Mustafa, Nuri Can, Asım Kopuz'un kayınpederi olan Hacı Sefer Kalkavan, Yakup, Yusuf, Ramiz, Dr. Nurettin, Selahattin Kalkavan'ın amcası, İlyas, Sami, Hüsnü, Nihat Kalkavan'ın , Mevlude Erkenci, Elmas Kalkavan'ın eniştesiydi.

Şeniz Kalkavan, Leman Sadıkoğlu, Şenay Saruhan, Sevil Kalay, Cemile Gültekin torunlarıydı.

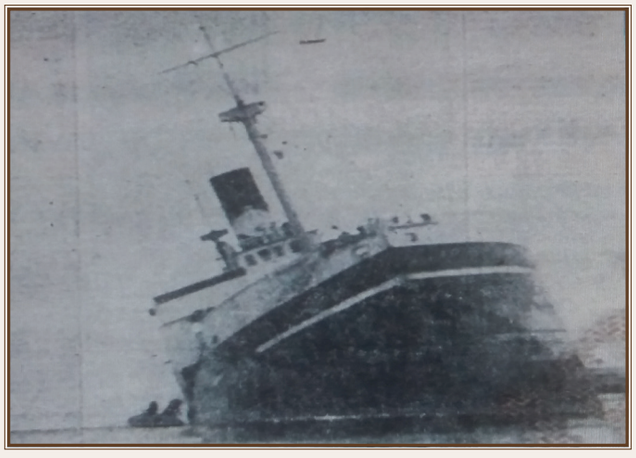
Cenazesi 5 Şubat 1968 günü Saat 10.00'da Yeniköy Köybaşı No.3'deki yalıdan alınarak öğle namazını müteakip ebedi istirhatgahına tevdi edilmiş ve 15 Mart 1968 Cuma günü Fatih Camii'nde Kur'anı Kerîm ve Mevlidi Şerif kıraat edilmiştir.

HÜSNİYE KALKAVAN

Rize eşrafından Salih Kalkavan'ın kızı, Binbaşı Kalkavanzâde Kahraman'ın eşi, Kemal Sadıkoğlu'nun kayınvaldesi, Makbule Sadıkoğlu'nun teyzesi, Vuslat Sadıkoğlu, Muazzez Kalkavan'ın annesi, Berna Tokar, Esin Sadıkoğlu, Rabia Çapa, Varlık Yalman, Celal ve Kahraman Sadıkoğlu'nun anneannesi Hüsniye Kalkavan 23 Temmuz 1966 Cumartesi günü vefat etti. Cenazesi 24 Temmuz 1966 Pazar günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Asri Mezarlığında defnedildi.

Geçmiş zaman olur ki.

Kırzâde firması satın aldığında "Uman" şilebi 54 yaşındaydı!



7 Ocak 1960 gecesi saat 02.40'da sis ve kötü hava şartları yüzünden Kefken Adası önlerinde karaya oturan Uman şilebinden biraz sonra Doğu şilebinin de Karaburun önlerinde karaya oturduğu öğrenilmiştir.

Türk Şilepcilik Şti.'ne ait olan Uman şilebinin sis yüzünden karaya oturduğunu belirten Türk Şilepcilik Şirketi ortaklarından Ömer Kırzade pervane ve dümenin kumluk bir kısımda olduğunu belirterek geminin kolaylıkla banktan kurtulacağına inandıklarını söylemiştir.

Ancak Kaptan Abdülkadir Ergin 10 kuvvetinde havanın sürüklediği geminin aldığı yaralar nedeniyle sancak tarafa yatmakta olduğunu, kurtulmalarının ise bir mucize sayılacağını belirtmiştir. Yardıma gelen Alemdar Tahlisiye gemisinin kıyıya 100 metre kadar sürüklenmiş olan gemiyi kurtarmanın imkansızlığını görerek ayrıldığını, Silahlı Kuvvetler tarafından gönderilen bir helikopter sayesinde mürettebatın sahile taşınabildiğini açıklamıştır.



Gemide bulunan üç kediden birini dalgalar götürmüş, diğer ikisi ise tayfalar tarafından kurtarılmıştır. Kurtarılan *Arap* isimli kedi ise, daha önceleri Karadeniz'de bir limanda unutulmuş ve aylar sonrasında Ereğli'de gemiye döndüğü görülmüştür.

Türk Şilepcilik Şti. sözcüsü geminin sigortalı olduğunu ve kurtarılma şansı kalmadığından dinamitlemek suretiyle parçalanacağını açıklamıştır.

KÂMİL YAZICI - İZZET ÖZİLHAN VE TUNCAY ÖZİLHAN



(Soldan) İzzet Özilhan ve Kâmil Yazıcı)
Kaynak: AEH Web sitesi.

Anadolu Denizcilik Grubu; Güney-Ege Denizcilik ve Tic.AŞ Kâmil Yazıcı ve İzzet Özilhan tarafından 1981 yılında kuruldu.

Anadolu Denizcilik Grubu; Anadolu Denizcilik ve Tic.AŞ., Trakya Denizcilik ve Tic.AŞ., An-Ko Anadolu Koparan Denizcilik ve Tic.AŞ., Ege Biracılık ve Malt Sanayii A.Ş. İstanbul Denizcilik Şubesi, Güney Biracılık ve Malt Sanayii A.Ş. İstanbul Denizcilik Şubesi gibi şirketlerden oluşmaktaydı.

Şirketin filosundaki gemiler; M/V Anadolu Bir, M/V Anadolu Koparan, M/V Anadolu Ege (Anadolu İki) ve M/V Anadolu Güney'di.



M/V Anadolu Bir.
Kaynak- Shipspotting.

- 68,739 dwt. olan *"Anadolu Bir"* kuru dökmeyük gemisi 1967 yılında Rozenburg Grubu tarafından *"Aegean Monarch"* adıyla adına edildi.
- 1982'de Anadolu Denizcilik Grubu tarafından satın alındı ve *"Anadolu Bir"* adı verildi.
- 1990 Şubat ayında Zihni Denizcilik Grubu tarafından satın alındı ve *"Bosfor Z."* adı verildi.
- 1991 Nisan ayında satıldı.1994 yılında hurdaya gönderildi.
- *"Anadolu Koparan"* kuru dökmeyük gemisi 1973 yılında Mitsubishi Tersanesi'nde Wilhelmsen firmasına adına inşa edildi. İlk adı *"Takachiho"* olan gemi 63,533 dwt. idi.
- 1978'de satıldı ve *"Mount Parnos"* adı verildi.
- 1984'de Anadolu Denizcilik Grubu tarafından satın alındı ve *"Anadolu Koparan"* adı verildi.
- 1990'da Zihni Denizcilik Grubu tarafından satın alındı ve *"İstanbul Z."* adı verildi.
- 1991 Eylül ayında isim değiştirdi ve *"Entrust Faith"* adı verildi.
- Kısa bir süre sonra yeniden ismi değiştirildi. Atlantik'ten Akdeniz'e avdet seyrinde sualmaya başladığından, mürettebatı tarafından terkedildi. Gemi açığa çekilerek batırıldı.



"Anadolu Ege" 1974 yılında İngiliz Cole of Bristol Whitwill firmasına adına *"Spanish Wasa"* adıyla İspanya'da inşa edildi.

- 1978'de satıldı ve "Annalock" adı verildi. 1983'de adı değiştirildi ve "Annalee"adı verildi.
- 1983 Haziran ayında Anadolu Denizcilik Grubu tarafından satın alındı ve "Anadolu Ege" adı verildi.
- 1987'de adı değiştirildi ve "Anadolu İki" adı verildi.,
- 1992 Ağustos ayında satıldı ve "Hacı Hasan B." adı verildi.
- 1994'de adı değiştirildi ve "Log" adını aldı.
- Aynı sene adı değiştirildi ve "Hasan B." adı verildi.
- 1997'de satıldı ve "P*ira"* adı verildi.
- 2003'de Çin'de hurdaya gönderildi.

Anadolu Grubu'nun armatörlük yaşamı on yıl sürdü

Anadolu Grubu'nun temelleri 1950 yılında, Anadolu Grubu Onursal Başkanları, Kâmil Yazıcı ve İzzet Özilhan tarafından atıldı.

Kurucu ortaklardan İzzet Özilhan Kayseri'nin Develi ilçesinde 1920'de dünyaya geldi.

21 Haziran 2014'de 94 yaşında vefat etmiştir.

Kurucu ortaklardan Kâmil Yazıcı veya tam adıyla Süleyman Kâmil Yazıcı 1 Temmuz 1929 tarihinde Aksaray'da dünyaya geldi.

Askerlik görevi için geldiği İstanbul'da askerliğin bitmesiyle iş hayatına atıldı. 1950 yılında İzzet Özilhan ile ortak işletmeciliğe başladı. Ortaklığın başarılı olmasıyla 1960'lı yılların sonunda Anadolu Grubu kuruldu.

2014 yılında vefat eden İzzet Özilhan ile birlikte Anadolu Grubu Onursal Başkanlığı görevini sürdürmüş ve sosyal sorumluluk çalışmalarına öncülük etmiştir.

Suzan Yazıcı ile evli olan Kâmil Yazıcı'nın, Osman Turgut Yazıcı adında bir oğlu, Fazilet Yazıcı, Gülten Yazıcı, Nilgün Yazıcı, Gülşen Yazıcı, ve Hülya Elmalıoğlu adında beş kızı bulunmaktadır.

Eşi Suzan Yazıcı 13 Temmuz 2015 tarihinde vefat etmiştir. Cenazesi Maltepe Mezarlığı'ndaki aile kabristanında toprağa verilmiştir.

Kâmil Yazıcı "Ortak Akıl"[41] başlıklı anı kitabında Türkiye'ye ilk halka açık şirket modelini getirdiklerini belirterek şöyle devam eder: "...Efes Grubu, ANAP iktidarının getirdiği bu yasal düzenlemeden çok etkilendi. Bizim için 1984'te başlayan zor yıllar, 1989'a kadar bütün şiddetiyle devam etti. Yatırımları durdurduk, küçülmeye başladık. Oysa biz, yepyeni tesisler yapıyorduk. Konya'nın Çumra ilçesinde, Avrupa'nın en büyük malt fabrikasını kurmuştuk. Bu fabrikanın açılışından kısa bir süre önce, bu beklenmedik kısıtlama geldi ve tüm plânlarımız altüst oldu.

...1980'li yılların ortasına yaklaştığımızda evdeki hesap çarşıya uymadı; 1984'te hiç beklemediğimiz bir anda bira konusunda alınan yasaklama kararı kısa zamanda yasalaşınca, biz de gâfil avlandık. Müessesemizde ister istemez panik başladı. Çalışanlarımızın bir kısmı işten ayrıldı. Ama çok güvendiğimiz kişiler, bizlerle birlikte kalmayı tercih ettiler. Onlar, iyi günde, kötü günde, mücadelemizde omuz omuza daima bizlerle birlikte oldular.

"Bira yasağı" diye adlandırılan bu yasal düzenleme, her ne kadar hızımızı kestiyse de, yatırımlar için kredi aldığımız bankaların üstümüze gelmesini bir ölçüde engelledi. Ne yapalım, başa gelen çekilir, dedik ve alacaklı bankalarla tek tek oturup konuştuk, anlaştık ve borçlarımızı beş yıllık vadeye yaydık.

İtibarımızı mallarımızı satarak koruduk. İş Bankası yönetiminin tavrını takdirle anmak istiyorum. O dönemin İş Bankası yöneticileri, müesseselerimizin ayakta kalabilmesi için büyük anlayış gösterdiler ve bizim sıkıntımızı gidermemiz için olağanüstü çaba harcadılar. Bu sıkıntılı günlerimizde, arkadaşlarıma şöyle bir tâlimat verdim: "Bana, sadece geçinecek kadar para kalsın, ama borçlarımız ödensin."

Arkadaşlarım, mesajımı almıştı. Hemen, iştiraklerimizi elden çıkarmaya başladık.

Nasaş Alüminyum Sanayi'nin kurucusu ve en büyük ortağı idik. Gözyaşları arasında onu da İş Bankası'na sattık. Bitmedi. Sirkeci'de Gar'ın karşısındaki holding merkezimizi de Anadolu Sigorta'ya sattık. Bu binamız, bizim ilk göz ağrımızdı. Yani, Holdingimizin ilk merkezi idi. Orada kurulmuş, orada filizlenmiş ve oradan atılıma geçmiştik. Ama, kısmet bu kadarmış. Acı ve tatlı hatıralarla, o binamıza da elveda dedik.

Küçülmemiz devam ediyordu. Bunu, bir onur meselesi yapmıştık. "Kan kusalım, kızılcık şerbeti içtik diyelim" tavrı içine girmiştik. Yaşam felsefemiz, bunu gerektiriyordu. Kimseye borçlu kalmak istemiyorduk. Hele hele, insanların, bizim yüzümüzden mağdur olmasına da aslâ izin veremezdik.

Küçülmemiz her geçen gün devam etti. Fındıklı semtindeki Ülkü Kırtasiye'ye ait iki bina ile, Bakırköy Merter'de Erciyas Biracılık'a ait 40 dönüme yakın araziyi Emlak Kredi Bankası'na devrettik.

41) Kâmil Yazıcı- Ortak Akıl "Tahtakale'de Bir Hırdavatçı Dükkanından Anadolu Holding'e Uzanan Azmin Öyküsü" Eylül 2007.

Denizcilik şirketlerimize ait bütün gemileri sattık ve Denizcilik Grubunu lağvettik.

Adel Kalemcilik Şirketimize T. İş Bankası'nı, Anadolu Biracılık Şirketimize de T. Sınai Kalkınma Bankası'nı ortak olarak aldık. Bilgisayar şirketi Eltek'teki hissemizi Vakıflar Bankası'na sattık. Denizcilik şirketlerimize ait bütün gemileri sattık ve Denizcilik Grubunu lağvettik.

Bütün bu operasyonlarımız karşılığında, borçlarımız bir anda azaldı ve faiz durdu. Kan kaybetmekten kurtulduk. Adel ve Anadolu Biracılık hisseleri, 1990'lı yıllarda T. İş Bankası ve T. Sınai Kalkınma Bankası'ndan tekrar satın alındı.

Prof. Dr. Güngör Uras Kapital Dergisi'nde Özal Hükümeti'nin bira satışlarına getirdiği yasaklama kararlarıyla ekonomik sıkıntılar içersinde kalan Anadolu Endüstri Holding'in kendini nasıl kurtardığını Volkan Akın'ın makalesinde değerlendirilmiştir.[42]

Makalesinin bir bölümü şöyledir; *"Biz hep batan şirketleri Devlet Baba'nın nasıl kurtardığını okuruz, yazarız.*

Acaba Türkiye'de 'kendi batıp, kendi çıkan', veya başka anlatımıyla kendi kendini kurtaran şirketler yok mu?

Bir büyük örnek: 'Anadolu Endüstri Holding'.

Rauf Ateş'in yönetiminde çok ilginç yazılar ve araştırmalar yayınlayan aylık Kapital Dergisi'nin şubat sayısında Volkan Akın'in Anadolu Endüstri Holding'in batış ve çıkışını açık bir şekilde hikâye eden güzel bir araştırması yayınlandı.

Ben bugün size bu araştırmadan yararlanarak, başka kaynaklardan bulduğum bilgileri de ekleyerek, Anadolu Endüstri Holding'in (AEH) batış ve çıkış olayını özetleyeceğim.

AEH, Kâmil Yazıcı ve İzzet Özilhan isimli iki işadamının sahip olduğu şirketler grubudur. Bu grup bir zamanlar Skoda kamyonetlerini monte ederdi. Şimdi Japon Isuzu kamyonetlerini yapıyor. Rus Lada ve Japon Honda otomobillerini ithal ediyor.

Bir zamanlar Mersin'de Anadolu Cam Sanayii'nin kuruluşuna öncülük etmişti (Şimdi bu tesis Şişe Cam Fabrikaları Grubu'na geçti), ünlü Nasaş'ın kuruluşuna öncülük etmisti. Adel kurşun kalemlerini yapıyor. Efes Birası bu gruba ait. Bir ara büyük bir ihracat şirketi kurdu, kapadı. İzmir'deki BMC hisselerini aldı- sattı. Bir denizcilik işletmesi kurdu...

Anadolu Endüstri Holding, 1980'li yılların başlarına kadar bira, otomotiv, kirtasiye, denizcilik, alüminyum ve ihracat sektörlerinde faaliyet gösteren 38 şirkete sahip bulunuyor ve bu görünümüyle grup için, 'Türkiye'nin dördüncü büyüğü' tanımı kullanılıyordu. Ancak 1980'li yıllar, AEH'in yıldızının söndüğü yıllar olacaktı.

1970'lerin, dış kaynakla çalışıp özsermayeyi düşük tutma alışkanlığından vazgeçemeyen Holding, mali yapısında büyük gedikler vermeye başlıyordu. Bunda, 1980›lerin yükselen faiz *oranlari uygulamasısın büyük etkisi vardı.*

Grubun borçlarının özsermayesine oranı, 1981'de yüzde 272 iken 1985'te yüzde 690'a yükselmişti. Mali yapıdaki açmaza, özellikle ANAP iktidarı döneminde yeni sorunlar eklenmişti. Fakat AEH'e vurulan en büyük darbe, bira satışlarına getirilen kısıtlamalarla gelecekti.

42) Prof. Dr. Güngör Uras- AEH Kendi Kendini Nasıl Kurtardı,13 Şubat 1991.

*Ayrıca, ihracata d*önük malt tesisleri kuran AEH, *AET'nin kendi malt üreticilerini koruyucu politikalar izlemesi karşısında, bir darbe de Avrupa'dan yiyordu. Kalem üretiminde pazarda oldukça büyük bir etkinliği olan grup, ithalat politikalarındaki değişiklik ile birlikte, çok sayıda ithal kırtasiyenin yurda girmesi sonucu sendeliyordu. AEH'in* uğradığı *darbeler bununla bitmiyordu. Otomotivde Japonlarla işbirliği yapan grup, Japon Yeni'nin hızla değer kazanması karşısında, bir darbe de Japonlardan yiyecek ve bütün bu olumsuz gelişmeler* üstüste yığıldığında havlu atmaktan başka çıkar yol bulamayacaktı.

1987 yılına gelindiğinde, toplam banka borçları 140 milyara ulaşan AEH, alacaklı bankalarla uzlaşmak için çeşitli yollar arıyor ve küçülmeyi, ayakta kalabilmenin tek yolu olarak seçiyordu. Bundan sonra AEH için pazarlıklar birbirini izliyor, bankalar alacaklarının peşine düşerken, AEH'de elde tutabildiği birkaç şirketi ile ayakta durabilmek için güçlü bir mücadeleye başlıyordu.

Tek Neden Birada ilan Yasağı mı?

Batı dünyasında bira da alkollü içkilerden sayılır. Bunun için satışında kısıtlamalar söz konusudur. Bira her yerde satılmaz. Belli yaşın altındakilerin bırakınız içmesi, satın alması bile yasaktır.

..ANAP Hükümeti buna karşı bir tepki mevzuatı hazırladı. Bira ilanlarının TV ve radyodan neşrini yasakladı. Satışı diğer alkollü içkiler benzeri sınırlandı. Tabii ki bu sınırlama, hem Tuborg'u üreten Yasar Grubu'nun hem de Efes'i üreten AEH'in nakit akışını olumsuz etkiledi."

Kâmil Yazıcı buhran dönemlerini ve düzlüğe çıkışı şöyle özetler; "Meseleleri ortaya döktüğümüzde, bu işin içinden tek başımıza çıkamayacağımızı gördük. O dönemde birçok sanayi kuruluşu bu tip sıkıntılar içerisindeydi. Bir kısmı bu sorunu içinde saklayarak çözmeye çalıştı, bir kısmı ise, bu işi büyüterek çözmeye çalıştı.

Biz bu yolu tercih etmedik. Sorunları ortaya koyalım, hiç kimseyi aldatmayalım dedik. Meseleleri açıkça ortaya koyduktan sonra, bir takviye, icap ediyorsa ortaklık, icap ediyorsa satarak, hisse devrederek, arazi bina satarak bu işin içinden çıkıp tekrar çekirdeğimize dönmeye karar verdik. Yani küçülmeye karar verdik.

Burada iki önemli nokta vardı: Biz borcumuzu sonuna kadar ödeyeceğimizi söyledik, ikincisi, bunu söylediğimiz zaman bütün şirketlerimiz kendi faaliyetleri itibarıyla kârlı durumdaydılar. Bunu hem hükümete hem bankalara anlatmaya çalıştık. Büyük zorluklar çektik, fakat başardık.

Bankalarla görüşmeye başladık, herşeyi ortaya koyduk. Mesele biraz uzadı, bu bizim aleyhimize oldu, fakat sonunda anlaşmaya vardık. Nasas hisselerini devrettik, iki tane binamız vardı, onları sattık. Bir arazimiz vardı, onu da sattık. BMC'nin hisselerini sattık. Neticede çekirdeğimize döndük.

..Bu çerçeve içinde, rüzgârın da yardımıyla, rüzgârı da arkadan alarak öngördüğümüz süreden daha kısa bir sürede ve daha iyi bir şekilde düzlüğe çıktık. Grubumuza ait bütün borcumuzu ödedik, hiçbir borcumuz yok.

Anadolu Endüstri Holding'in 1990 yılı sonunda bünyesinde kalan şirketler; Anadolu Endüstri Holding A.Ş, Erciyas Biracılık Sanayi A.Ş., Ege Biracılık ve Malt A.Ş., Güney Biracılık ve Malt San., Anadolu Biracılık Sanayi A.Ş., Tarbes Tarım Ürünleri A.Ş., Anadolu Otomotiv Sanayi A.Ş., Çelik Montaj Ticaret, Çelik Motor Ticaret A.Ş., An-Pa Anadolu Pazarlama A.Ş., Adel Kalemcilik Ticaret A.Ş., ve Güney-Ege Denizcilik Tic.A.Ş. idi.

TUNCAY ÖZİLHAN



Anadolu Endüstri Holding'in Yönetim Kurulu ve İcra Başkanı olan Tuncay Özilhan 1947'de İzzet ve Türkan çiftinin çocukları olarak Kayseri'de doğdu.

Liseyi Saint Joseph Lisesi'nde üniversiteyi ise İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi'de tamamladı. Daha sonra Amerika Birleşik Devletleri'ne giderek, Long Island Üniversitesi'nde işletme yüksek lisansı (MBA) yaptı.

1977 yılında Erciyas Biracılık Genel Müdürlüğü ile başlayan iş hayatı, Anadolu Endüstri Holding Bira Grubu Koordinatörlüğü, Anadolu Endüstri Holding Genel Koordinatörlüğü ve 1984 yılında atandığı Anadolu Grubu İcra Başkanlığı görevleri ile devam etti.

Özilhan, 18 Ocak 2001'de yapılan olağan genel kurul sonucunda TÜSİAD'ın 11. başkanı oldu. Üç yıl bu görevde kaldıktan sonra 22 Ocak 2004'te görevini Ömer Sabancı'ya devretti.

Tuncay Özilhan, babasının kurucu ortağı olduğu Anadolu Grubu'nda Mayıs 2007'den beri yönetim kurulu başkanlığı görevini sürdürmektedir.

TÜSİAD Yüksek İstişare Konseyi Başkanı, DEİK Yönetim Kurulu Başkan Yardımcılığı ile Türk-Rus İş Konseyi Yürütme Kurulu Başkanlığı, Estonya Fahri Konsolosu ve Anadolu Efes SK Başkanı

olan Tuncay Özilhan, Emine Özilhan'la evli ve üç çocuk sahibidir. Oğlu İzzet Özilhan oyuncu Yasemin Ergene ile evlidir.

Tuncay Özilhan'ın değerlendirmesi

İlhan Özilhan yaşam öyküsünü *"Bir Hayat Hikayesi"* başlıklı anı kitabında anlatmıştır. Bu eserinde ilginçtir, kurdukları her şirketten bahsetmesine karşın Anadolu Denizcilik konusuna dair tek kelimeye rastlanılmamaktadır. Bu husus Kâmil Yazıcı'nın anı kitabında *"Denizcilik şirketlerimize ait bütün gemileri sattık ve Denizcilik Grubunu lağvettik."* gibi çok genel bir cümle halinde kalmıştır. İlhan Özilhan'ın anı kitabında böyle bir değinme dahi olmayışı cevap arayışı ihtiyacını doğurmuştur.

Batacağı beklenen bir grup, bataktan çıkıp da bu duruma acaba nasıl geldi?

Tuncay Özilhan bunu da şöyle anlatıyor: *"Bira satışlarımız, turizm potansiyelinin artmasıyla önemli miktarda arttı. Hastalıklarını çok çabuk yendiler, kârlı duruma geçtiler. Onların gelişmesi, Çumra'daki tesisimizin kapasitesini çabuk kullanmasını sağladı. Ayrıca, ihracat olanakları doğdu. O dönemlerde malt fiyatları arttı. Diğer taraftan elimizde Isuzu gibi çok güzel bir* ürün *vardı, fakat özvarlığımızın kıtlığından fazla adette üretim yapamıyorduk. Bu kendini geliştirdi, hem adet hem de kâr artışı sağladı. Sonra o* dönemlerde araç *ithalatı yok denecek kadar azdı. Hükümetin politikasıyla arttı ve araç ithalatından iyi kârlar ettik*

Denizcilik 1986-87'de dibe vurdu. Bu sektör, 1988-89-90'da çok önemli gelişmeler gösterdi. 2000 dolara navlun bulamazken, 8000-9000 dolara çıktı. *Bu da rüzgâr... Tamamen bizim maharetimiz değil, konjonk*türün *olumlu durumu da bize yardım etti."*

TURGUT GÜNERİ - ASAF GÜNERİ



Turgut Güneri ve Fahire Güneri'nin oğlu olan Asaf Güneri, 07 Haziran 1946 tarihinde Zonguldak'ta doğdu. Ankara TED Koleji'nden mezun olduktan sonra 1969 yılında Ekonomi ve Ticari İlimler Fakültesi'ni bitirdi.

1974 yılında Betigül Güneri Hanımla evlendi. 01 Ağustos 1977 günü Zihni Turgut Güneri ve 16 Haziran 1980 günü Zihni Cömert Güneri ismini verdikleri iki oğlu oldu.

Asaf Güneri üniversiteden mezun olduktan sonra Zihni Şirketler Grubu'nda ve Zihni Holding A.Ş.'de Yönetim Kurulu üyesi olarak görev aldı.

Zihni Grubu, gemi işletmeciliği, gemi acenteliği, deniz hava kara taşımacılığı, turizm ve enerji ile uğraşmaktadır. Grup Başbakan Turgut Özal döneminde Türkiye'nin denizcilik sektöründe yaptığı atılımlarda önemli rol oynamıştır.

Meslek yaşamında Türk - Çin İş Konseyi, Türk-Yunan İş Konseyi, TURMEPA (Türk Deniz Çevre Koruma Derneği), Intercargo (Kuru Yük Gemi Sahipleri Derneği), BIMCO (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi) gibi Ulusal ve Uluslar arası meslek örgütlerinde etkin görevler üstlenmiştir.

Rasim Ilgaz ve Mahide Kıygı'nın oğlu Zonguldak tüccarlarından Zihni Vapur Acentesi kurucu sahiplerinden Turgut Güneri 4 Kasım 1965 gecesi Göztepe'deki evinde vefat etti ve 6 Kasım 1965 Cumartesi günü Kadıköy Kızıltoprak Zühtü Paşa Camii'nde kılınan ikindi namazını müteakip cenazesi Merdivenköy'deki aile mezarlığına defnedildi.

Eşi Fahire Güneri, çocukları Naciye Güneri Mengen, Asaf Güneri ve Nezihe Güneri idi. Rüştü Ilgaz'ın ağabeyi oluyordu.

Girit Adası'nın Hanya kazası kökenli olan Güneri ailesinden gençler XIX.Yüzyıl başlarında eğitim amaçlı olarak İstanbul'a geliyorlar ve zamanla ailece İstanbul'a yerleşiyorlar.

1911 doğumlu olan Salih Turgut Güneri İstanbul'un işgaline kadar İstanbul'da ticarî faaliyete devam ediyor. Fakat İstanbul'un işgalini takip eden günlerde İstanbul'dan kaçıyor ve Fransız işgalindeki Zonguldak'a yerleşiyor.



O zamanlar[43] kömür işletmeleri Fransız Hollanda Belçika konsorsiyumunda bulunuyordu. Turgut Güneri bu işletmeden Mösyö Palme ile tanışıyor. Dostlukları ilerledikçe Mösyö Palme aileye vapur acenteliği yapmalarını tavsiye ediyor.

Zihni Güneri ve oğlu Turgut Güneri Kurtuluş Savaşı'nin ilk yıllarından itibaren yavaş yavaş işi öğrenip acentalık yapmaya başlıyorlar.

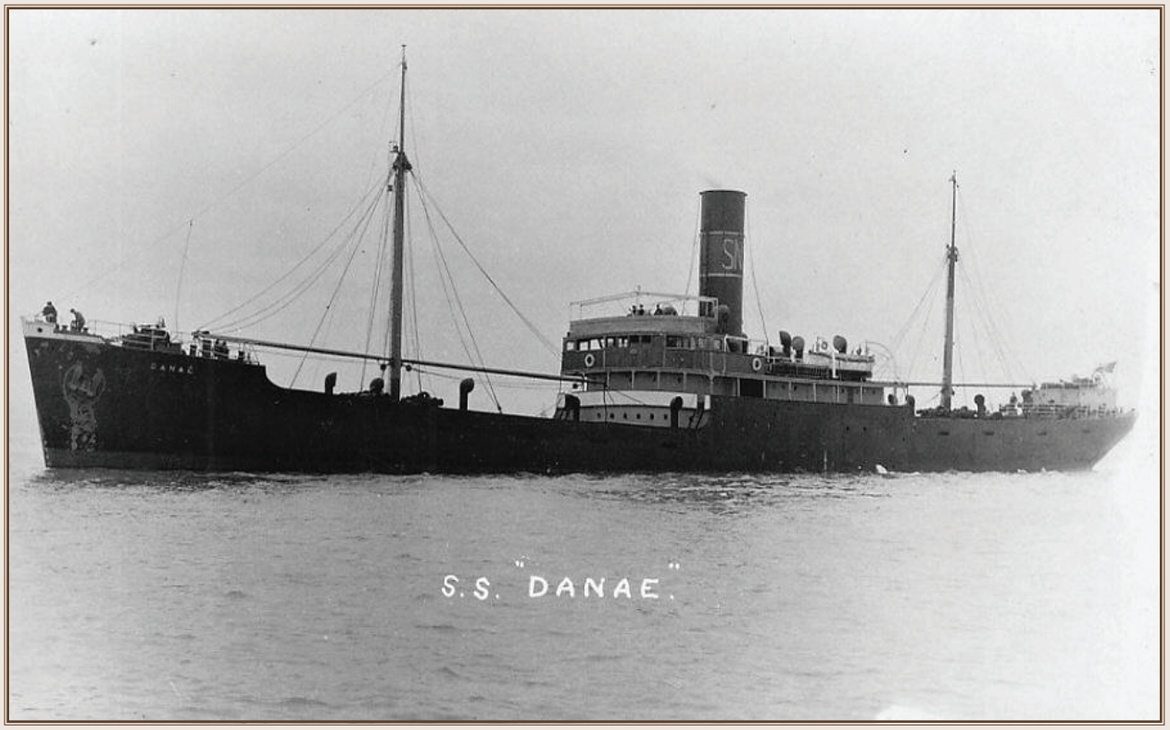
Cumhuriyetin ilanıyla neşredilen yeni Ticaret Kanunu uyarınca 1930 yılında Zihni Vapur Acentalığı hayata geçiriliyor.

43) XVIII. Yüzyıl sonlarında sanayi dallarının duyduğu ihtiyacı karşılamak amacıyla yurt içinde bulunmayan taşkömürünün ithali yoluna gidilmiştir. Özellikle donanma, devrin teknolojik gelişmesine ayak uydurmaya çalışırken; Tophane, Darphane ve Tersanede taşkömürünün talebini arttırmış Hazinenin ödemelerde çektiği zorluklar yanında ithalin gerektirdiği mali külfetler hızla yükselmiş, nihayetinde karşılanamaz olmuştur. Bu durum karşısında "Tersane Ümaresi" tarafından ihtiyacın yurtiçinde yapılacak araştırmalar sonucu bulunacak kömür kaynakları ile giderilebileceği düşünülmüş ve faaliyete geçilmiştir. 8 Kasım 1829 günü Bahriye erlerinden Uzun Mehmet tarafından Kdz. Ereğlisi Köse ağzı Değirmeni Viran Deresi boyunda taşkömürü mostrasının bulunması sonucunda devrin Padişahı II. Mahmut tarafından 5.000 kuruş mükafat ve 600 kuruş aylık ile ödüllendirilmiştir. Bu keşif bu günkü kömür işletmeciliğinin temelini oluşturmaktadır. Hazinei Hassa İdaresi: (1848 - 1854) Zonguldak Kömür havzasında maden kömürü üretimine 1848 yılında başlanmıştır. Üretimle birlikte havza donanmanın ihtiyacını karşılamak ve "Hazinei Hassa" tarafından yönetilmek üzere 30.000 kuruş Devlet Vergisi mukabilinde Yahudi Galatalı sarrafların kurduğu kömür kampanyasına kiraya verilmiştir. Havzaya John ve George Berkeley adlı İngiliz Maden Mühendisi kardeşlerin gelmesi sonucunda Kozlu ve Üzülmez Bölgesinde ilk kuyular açılarak sahilde demiryolu döşeme çalışmaları yapılmıştır. Geçici İngiliz İdaresi: (1854 - 1855) Kırım Harbinin çıkması üzerine, bu defa, müttefik donanmanın ihtiyacını karşılamak için havza ocakları İngiltere Devletine bırakılmıştır. 1878 yılında, 289 sayılı ve 1910 tarihli "Teskerei Samiye" ile haritası çizilmek suretiyle Havzanın sınırları tespit edilmiştir. Tren ve dekovil hatları döşenerek ocaklara numara ve damarlara isim verilmiştir. Kömür üretiminin %40 oranında ihracına müsaade edilmesi ile kumpanya devri başlamıştır.
Kumpanyalar Devri: (1884 - 1908) 1883'den sonra kurulan şirketleri şöyle sıralayabiliriz; • Ermeni Karamanya Kumpanyası, • Gürcü Kumpanyası, • Saracazadeler Maden Kömür Şirketi, • Fransız, Ereğli Şirketi Osmaniyesi.
Meşrutiyet Devri: (1908- 1914) yıllarını kapsamaktadır. Kaynak: taskomuru.gov.tr
I. Dünya Harbi'nin başlamasıyla beraber Harp kömür merkezi kurularak, idarenin bir Alman albaya verilmesi sonucunda Havza Almanların nüfusu altına girmiştir. Sonunda Fransız Sermayesini korumak bahanesiyle Havzanın idaresi merkezi İstanbul'da bulunan "İtilaf Kuvvetleri Kömür Komisyonu" na verilmiştir.



Societe Ottomane D'Heraclee Yönetim Binası (solda) ve Zonguldak bölgesinde kömür ocaklarını işletme imtiyazı verilmiş olan Societe Ottomane D'Heraclee kömür madeni ağzı (sağda) Kaynak: Levantine Heritage Foundation.

Turgut Güneri 1943 senesinde Zonguldak Emniyet Müdürü Necmettin Akgün ve Nezihe Akgün ailesinin kızı Fahire Akgün ile evlenmiştir. Bu evlilikten 1944 yılında Naciye Mergen Güneri ve 1946 senesinde Asaf Güneri ve 1960'da Nezihe Güneri adını verdikleri üç çocukları dünyaya gelmiştir.



Turgut Güneri "Şark" isimli genelyük gemisine Orhan Orsa Kaptan'la ortak oldu. Kaynak: Old Ships Gallery.

1950 başlarında Turgut Güneri, babası Zihni Güneri'nin yaşlılığı nedeniyle tamamen işin başına geçiyor ve *"Şark"* isimli genelyük gemisine Orhan Orsa Kaptan'la ortak oluyor.

1894 Riijkeed & Co. Rotterdam inşa 1222 grt. olan bu geminin ilk adı *"Danae"* idi. 1925 yılında Kırzâde Şevkive Şurekası tarafından satın alınarak önce *"Bafra"* adı verilmiş ve adı *"Şark"* olarak değiştirilmiştir. Şark 1936 yılında Faik Zeren ve Ortakları firmasına satılacaktır.[44]

44) Lloyd's Register- Plimsoll Ship Data.



Turgut Güneri ve Fahire Güneri sosyal yaşama çok önem verdiler. Kaynak: Nezihe Güneri arşivi.



Turgut Güneri acenteliğini üstlendiği gemilerden birini ziyareti sırasında. Kaynak : Nezihe Güneri arşivi.



Turgut Güneri zaman zaman kendi kullandığı takma motorlu acente teknesiyle gemileri ziyarete giderdi. Kaynak: Nezihe Güneri arşivi.



Gemi ziyaretlerinden biri anı. Kaynak : Nezihe Güneri arşivi.



Turgut Güneri bürosunda çalışma arkadaşlarıyla. Kaynak: Nezihe Güneri arşivi.

Zonguldak'taki yaşamında bölgenin sorunlarına da eğilen ve acenteliğini üstlendiği yabancı bayraklı gemilerin kaptanları ve sahipleriyle giderek artan dostluklar kuran Turgut Güneri, ayni zamanda devlet ricalinin katıldığı toplantılarda da önsıralarda yeralıyordu.

Nevar ki Turgut Güneri artan rahatsızlıkları sonucu 5 Kasım 1965 günü vefat etmiştir.

Asaf Güneri işin başına geçtiğinde 19 yaşındaydı.

19 yaşındaki Asaf Güneri annesi Fahire Hanım'ın denetimi ve desteğiyle işin başına geçiyor. Ancak bugünlere geliş, Turgut Güneri ve Zihni Güneri'nin zamanında uluslararası camiada yarattığı itibar ve dostluklar ardından Asaf Güneri'nin inanılmaz mücadelesiyle mümkün olabilmiştir.



Turgut Güneri Zonguldak'ta bir kongrede. (Sağdan üçüncü).
Kaynak: Nezihe Güneri arşivi.

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği üyesi olarak Asaf Güneri

Asaf Güneri babasından intikal ederek bünyesinde yeraldığı Zihni Denizcilik Acentesi'nde etkin çalışmalarını Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği bünyesinde de ayni şekilde sürdürdü.

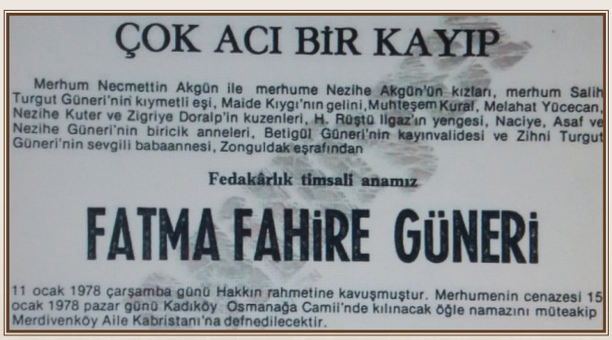
O yıllarda derneğin her toplantısında yeraldı ve görüşlerini açıklayarak, sorunların çözülmesine çareler aradı ve önerdi.

Asaf Güneri çok değer verdiği yakın mesai arkadaşı A. Gürhan Güner'i 20 Mayıs 1977 günü kaybetti.

Annesi Fatma Fahire Güneri, Zonguldak eşrafından Necmettin Akgün ve Nezihe Akgün'ın kızıydı. Maide Kıygı'nın gelini, Muhteşem Kural, Melehat Yücecan, Nezihe Kuter, Zigriye Doralp'ın kuzeni oluyordu. H.Rüştü Ilgaz'ın yengesi, Naciye, Asaf ve Nezihe Güneri'nin annesi, Betigül Güneri'nin kayınvaldesiydi.

Salih Turgut Güneri'nin eşi olan Fatma Fahire Güneri 11 Ocak 1978 Çarşamba günü vefat etti. Cenazesi 15 Ocak 1978 Pazar günü Kadıköy Osmanağa Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Merdivenköy'deki aile mezarlığına defnedildi.

Cemiyet yaşamına büyük önem veren Asaf Güneri mezun olduğu TED - ANKARA Koleji'nin bir süre başkanlığı yapmış ve birtaraftan öğrencilik yıllarındaki dostlarını, sınıf arkadaşlarını bir araya getirirken, birçok vakıf faaliyetlerinde de yeralmıştır.



ÇOK ACI BİR KAYIP

Merhum Necmettin Akgün ile merhume Nezihe Akgün'ün kızları, merhum Salih Turgut Güneri'nin kıymetli eşi, Maide Kıygı'nın gelini, Muhteşem Kural, Melahat Yücecan, Nezihe Kuter ve Zigriye Doralp'in kuzenleri, H. Rüştü Ilgaz'ın yengesi, Naciye, Asaf ve Nezihe Güneri'nin biricik anneleri, Betigül Güneri'nin kayınvalidesi ve Zihni Turgut Güneri'nin sevgili babaannesi, Zonguldak eşrafından

Fedakârlık timsali anamız

FATMA FAHİRE GÜNERİ

11 ocak 1978 çarşamba günü Hakkın rahmetine kavuşmuştur. Merhumenin cenazesi 15 ocak 1978 pazar günü Kadıköy Osmanağa Camii'nde kılınacak öğle namazını müteakip Merdivenköy Aile Kabristanı'na defnedilecektir.

Eşi Betigül Hanım çok sevilen bir Kurmay Deniz Güverte Albayı olan Rauf

Şimşek'in kızıydı. Babasının sınıf arkadaşı Amiral Bülent Tarkan 23 Şubat 1983'de vefat ettiğinde, Betigül ve Asaf Güneri "Ailemizin büyüğü" dedikleri Amiral Bülent Tarkan'ın vefatından derin üzüntü duydular. Zihni Denizcilik Şirketler Grubu'nun mali konulardan sorumlu yetkilisi Metin Sekendiz aynı zamanda akrabasıydı.

Mayıs ayının son günlerinde Türk deniz ticaret dünyasının olduğu kadar, hür teşebbüs âleminin ve bankacılığın çok önemli bir ismi Hayri Baran vefat etmişti. Asaf *Güneri "Türk Denizciliğinin saygıdeğer büyüğü, yeri doldurulamayacak Armatör Hayri Baran"* ifadesiyle duyurdu ve kendisi ve ailesi adına üzüntülerini basın yoluyla açıkladı.

Ocak 1982 son günlerinde satın alarak *"Fahire Güneri"* adını verdiği tanker Türkiye'ye geldiğinde basına bir açıklama yapan Asaf Güneri *"Bu yıl Türk Deniz ticaret filosunun yenileme yılı olmalıdır"* demişti. Gerekçesi ise o sene Türkiye'nin 12 milyon ton ham petrol ithal edeceğini işaret ederek, bu yükün yabancı firmalara ait tankerlerle taşımak yerine Türk armatörlerine ait tankerlerle taşımaya önem verilmesiydi. Böylece önemli bir döviz tasarrufu sağlanacak ve stratejik bir yükün Türk bayraklı gemilerle taşınmasıyla ülke adına güvenli bir adım atılmış olacaktı.



Fotoğraf 23 Nisan 1973 tarihli Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin Pera Palas'ta yapılan Genel Kurul toplantısı sonrasında çekilmiştir. Fotoğrafta yeralan delegeler şöyledir: (Ön sırada oturanlar soldan itibaren); C. A. Mohak, Ali Rıza Kınay, Willie Sperco, B. Schemri, Gabriel Couteaux, İhsan Tezcan, D. Zervoudakis. (İkinci sıra) Bahri Divan, E. Aşkın, Pascal Serres, O. Akhun, A. K. Özcan, Ahmet Koral, Yanni Hacakis, Asaf Güneri, Remon Buzuru, A. Berker. (Üçüncü sıra); N. Aristidis, Ayhan Sungar, V. Akbıyık, Vural Onur, Alex Dabcovich, V. Konstantinidis, E. Saver, Cavit Kaplan, İzzet Hatem, Cem Şaşmaz, M. Berker, Nejat Enön. (Dördüncü sıra); C. Arslan, J. Birim, I. Grey, E. Bektaç, Fernando Romano, .kaptan Metin Leblebicioğlu, G. Cosentino, F. Franki.

Asaf Güneri, bu fotoğrafla ilgili olarak Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Başkanı Recep Düzgit'e şöyle yazmıştır; *"Sayın Düzgit,1970'lerin başında, beni çocuk yaşta aralarına kabul eden "Bu Zevat" herbiri dünya literatürüne girmiş kişilerdi. Ben hem bu çok değerli Levantenler ve Türk üyelerin birçoğuyla işbirliği yapmış, hatta ekmeklerini yemiş, hem de Kaptan Erhan Beksaç ve Remon Buzuru gibi iki dâhinin patronluğunu yapmanın gururunu taşıyorum. Size ve Derneğinize başarılar dilerim."*

Geçmiş dönemlerde Zihni Denizcilik Filosu

Yıllar içersinde Zihni Denizcilik filosu daha da güçlendi. Filoda yeralan gemiler; M/V Cenk - M/V Oktay Tarık - M/V Zihni Pioneer - M/V Turgut Güneri - M/V Gürhan Güner- M/T Kaptan Beksaç - M/V İstanbul Z - Obo Zihni - M/V Kadırga 5 - M/V Amasra Z - M/V Zonguldak Z - M/V Kadıköy 1 - M/V Sinan Alpdoğan - M/V Kartal 4 - M/V Ereğli Z - M/V Meyo Z - M/V Kalamış 1 – M/T Fahire Güneri, M/T Sema G. isimli gemilerden oluşmaktaydı.

Zihni Denizcilik filosundaki gemilerin bir kısmının teknik özellikleri şöyleydi;

Kaptan Beksac

- İnşa tarihi 1968 olan M/T Kaptan Beksac 5,116 grt. ve 9,518 dwt. idi. 1990 Haziran ayında satıldı ve *"Kaptan Murat"* adı verildi. 1992 Şubat ayında hurdaya çıkartıldı.

Obo Zihni

- Kawasaki Heavy Industries Kobe, Japonya 1970 inşa olan 102,816 dwt. Obo carrier "Hoegh Rainbow", 1983 yılında satıldı ve *"Obo Zihni"* adı verildi.
- 1989 Ekim ayında adı *"K.S.Venture"* olarak değiştirildi.
- 1993 Nisan ayında *"Kandilli 1"* adı verildi.

Zihni Pioneer

- 1970 Fukuoka Zosen, Fukuoka Japonya inşa 4,455 dwt. ve 2,250 grt.genel yük gemisi *"Yoko Maru"* 1975'de Zihni Denizcilik Grubu tarafından satın alındı ve *"Zihni Pioneer"* adı verildi.
- 1988'de satıldı ve"Yakup Aksoy" adı verildi.
- 1992'de satıldı ve "İsmail Tombul" adı verildi.
- 2000'de satıldı ve "Patara" adı verildi.
- 2001'de satıldı ve "Atar" adı verildi.
- 2010'da hurdaya gönderildi.

Gürhan Güner

- Sumitomo Uraga Dock, Japonya 1965 inşa, 24.654 grt. ve 42,340 dwt. kuru dökmeyük gemisi "Wakayama Maru" hizmete girmesini takiben satıldı ve "Ocean Rhythm" adı verildi.
- 1978'de Zihni Denizcilik Grubu tarafından satın alındı ve *"Gürhan Güner"* adı verildi.

Sema G.

- Sanoyas Hishino Meisho - Osaka, Japonya 1966 inşa 15,601 dwt. ve 9,675 grt. genel yük gemisi "Everett Maru" ayni sene satıldı ve "Long View" adı verildi.
- 1972'de satıldı ve "Tong Myung No.1" adı verildi.
- 1980'de satıldı ve "Betty" adı verildi.
- Aynı sene Zihni Denizcilik Grubu tarafından satın alındı ve *"Sema G."* adı verildi.

1 Mart 1984 tarihli UPI Ajansı İran - Irak savaşı sırasında Irak Hava Kuvvetleri'ne ait uçakların İran Körfezi'nde konvoy halinde seyreden 15 ticaret gemisine saldırdığı haberini vermiştir. Gemiler İran limanları Bushehr ve Bander-e Emam Khomeyni arasında seyretmekteydiler. Irak uçaklarının fırlattıkları Exocet güdümlü füzeleri Hindistan

bayraklı Api Ankiba isimli kuru dökme yük gemisine ve İngiliz bayraklı 19,000 grostonluk kuru dökmeyük gemisi Charming'e isabet ederek köprüüstü civarında ağır hasara neden olmuştur. Bu saldırıda Türk genel yük gemisi Sema G. ve M/V Charming baştan kara etmek zorunda kalmıştır.

2 No.'lu ambarından isabet alan Sema G.'nin mürettebattan ikisi ve gemide bulunan 8 İran'lı asker ölmüştür. Sema G. mürettebatı çaresizlik içersinde gemiyi terk etmişlerdir.

M/V Ereğli Z.

- Zihni Denizcilik filosunda yeralan *"M/V Ereğli* Z." Asaf Güneri'nin anne-baba yurdu Zonguldak ve Ereğli yörelerine olan sevgisini yaşatmıştır.
- 1967 Swan Hunter, Harverton Hill U.K. Tersanesi inşa olan 52.225 dwt'luk kuru dökmeyük gemisi *"Ereğli Z."*'nin ilk adı *"Norseman"* idi.
- Aynı sene satıldı ve *"Pan Western"* adı verildi.
- 1975'de satıldı ve *"Ness"* adı verildi.
- 1984'de satıldı ve *"Ereğli Z."* adı verildi.

M/V İsdemir

- 1975 Eriksbergs Mekaniske Verkstads Gothenburg, İsveç inşa 155,046 dwt. ve 83,702 grt. kuru dökmeyük gemisi *"Berge Odel"* , 1993 Haziran ayında satılmış ve *"Kadırga 5"* adı verilmiştir.
- 1998'de *"Spot Trader"* adını almıştır.
- 2000 Ocak ayında *"Bulk İsdemir"* adı verilmiştir.
- 2005 yılında hurdaya gönderilmiştir.

Asaf Güneri BIMCO ilişkilerine geniş önem verdi



M/T Fahire Güneri.

Asaf Güneri dünya denizcilik örgütü Bimco - Baltic Maritime Organisation yönetim Kurulu'na Türkiye delegesi olarak seçildi. O tarihlerde Asaf Güneri Türk armatörlerini zor günlerin beklediğini işaret ediyor ve 364 milyon dwt olan dünya deniz ticaret filosunun yüzde 55'inin elinde bulunduran Bimco'nun son yönetim kurulu toplantısında önemli ölçüde sigortacılarında zorlamasıyla dünya denizciliğinin bir kalite sertifikası uygulamasına doğru gittiğini haber veriyordu.

Asaf Güneri; *"Son dönemlerde özellikle demir cevheri taşıyan kuru dökme yük gemilerinin batışında artış oldu. Bu gemilerin yaşlı oluşları dikkati çekiyor. Dünya sigortacıları son derece tepki göstermektedirler. Son gelişmelerle bu tip gemilere yüke uygunluk belgesi veren Class da yıpranmıştır. Sigortacılar artık Class kurumlarına itibar*

etmeyerek kendiler denetim mekanizması gerçekleştirmedirler. Çünkü sigortacılar *kuru dökmeyükte 12-13 yaşın üzerindeki gemileri sigortalamamak kararındadırlar. Bu durum karşısında Türk deniz ticaret filosundaki kuru dökmeyük gemilerinin 19-20 yaşlarında olması, Türk armatörlerini zor durumda bırakacaktır"* diyordu.

Asaf Güneri 1985 yılı başlarında filosuna kattığı tankerlerle UM ve Cerrahoğulları'ndan sonra üçüncü büyük tanker armatörü haline geldi. 37 yaşına basmıştı ve müthiş bir enerjiyle daha güçlü bir uluslar arası filo kurmak için aralıksız çaba sarfediyordu.



(Soldan Sağa) Asaf Güneri'nin Avukat arkadaşı ve eşi, Asaf Güneri'nin eşi Betigül Güneri, Gürhan Güner'in eşi. (Gürhan Güner rahmetli olmuştu ve Asaf Güneri satın aldığı gemiye "Gürhan Güner" adını vermişti.) Asaf Güneri, Özden Yücel ve Erol Yücel. Öndeki Çocuklar Gürhan Güner'in Oğlu ve Kızı, Bu fotoğraf Gürhan Güner gemisinde çekilmiştir. Kaynak: Erol Yücel arşivi.

O yıllarda Zihni Denizcilik Şirketler Grubu Gayrettepe'de Nevtron Han'daydı ve Türkiye'nin devlet politikası olarak satın alınmasını teşvik ettiği iki adet VLCC tanker konusunda derin tartışmalar yaşanıyordu.

Asaf Güneri, kendisiyle söyleşi yapan Milliyet Yazarı Altan Öymen'e *"Dünyada 10 tane olan 400.000 dwt'luk hampetrol tankerinin alınıp alınamayacağını, Harg Adası'na gidip gidemeyeceğini bakan, ya da bürokrat bilemez. Bizim yaptığımız anlaşmalar armatörün tedbirli olması esasına dayanır. Dolayısıyla bu vazife bize düşer."* diyor ve *"Şimdi ben kimseye ben de tankerciyim. Niye bana haber verilmedi diyemem"* diyerek olası tartışmanın kapısını kapatıyordu.[45]

80'li yılların başında Türkiye'de serbest bölge yatırımlarına hız verilmiş ve müteşebbislerin buralarda yatırım yapmaları cazip hale getirilmişti. Bu serbest bölgelerden en önemli olan Mesbaş - Mersin Serbest Bölgesi oldu. Mesbaş'ı zamanla Esbaş - Ege Serbest Bölgesi ve Asbaş-Antalya Serbest bölgesi takip etti.

Serbest bölgelerle ilgili proje çalışmalarının hemen başında Yalçın Alaybeyoğlu ve yardımcısı Kürşat Tüzmen yeralıyordu.

Mesbaş Serbest Bölgesi Haziran 1983'de açıldı. O tarihe kadar 258 ortaklıkla Türkiye'de ilgi odağı haline gelen Mesbaş'a Asil Nadir, Sakıp Sabancı, Selahattin Beyazıt, Erkut Kuzeyman ve diğerleri gibi Asaf Güneri de hisse alarak yatırım yaptılar.

23 Kasım 1989 günkü Milliyet'te Gülçin Telci "Armatör Asaf Güneri'nin Alman Cumhurbaşkanın bindiği özel uçağı 1 milyon 100 bin dolara satın aldığını" yazmıştır.

Böylece özel uçak sahibi Türk işadamları, Mehmet Emin Karamehmet ve Asil Nadir'den sonra Asaf Güneri'nin katılmasıyla üçe yükselmiştir. Habere göre İktisat Bankası'nın sahibi Erol Aksoy da uçak almak üzere araştırmalar yapmaktadır.

45) Altan Öymen, Armatörler savaşı, Bizim Onasisler" Ocak 1985, Milliyet Gazetesi.

Daima başarılara imza attı



Türk denizciliğini uluslararası alanda tanıtmak için çok dikkatli ve etkin uygulamalar gerçekleştiren Asaf Güneri, dünya deniz ticaretinin en önemli denizcilik fuarı olan Posidonia'da da sadece stendler açmakla kalmadı, Yunan devlet adamlarının katıldığı davetlerle de tanıtım faaliyetlerini sürdürdü. Fotoğraf Posidonia Fuarı'ndaki Zihni Denizcilik Şirketler Grubu stendinde verdiği bir davet sırasında çekilmiştir. Kaynak: Osman Öndeş arşivi.

Asaf Güneri yaşamı boyunca daima daha güçlü başarılara doğru ilerlemesi bildi ve hedeflerine ulaştı.

Edindiği engin deneyimlerinden yararlanarak geleceğin yöneticilerine önerilerde bulunuyor ve "Ülkemizde ve dünyada kültürel, ekonomik ve politik gelişmeleri takip etmelisiniz. *Bunun için daha orta öğretim sıralarında okul eğitimini teşkil eden rutin derslere çalışmanın yanında yukarıdaki gelişmeleri izleyebilmek için okumak, çok okumaya olanak sağlamalısınız."* diyordu.

Geleceğin yöneticilerine seslenirken şöyle devam ediyordu:"İleride sürdüreceğiniz mesleği daha orta öğretim sıralarında seçerek o mesleğin yüksek eğitimine kendinizi hazırlamalısınız.

Türkçe'yi ve küreselleşen dünyada yerini alacak olan İngilizce'yi *ve en az bir yabancı dili en iyi şekilde konuşan, okuyan ve yazan bir insan olarak kendinizi yetiştirme olanaklarını yaratmalısınız.*

Kendinizi bu şekilde yetiştirecek gençlerimizin, ülkemizden beyin göçünü önleyecek parlamenter politikada yerlerini almaları gerekiyor. İleride mesleğiniz ne olursa olsun, sivil toplum örgütlerinin ülkemizde çoğalmasına ve parlamentomuzun kalitesini arttırmaya olanak sağlayacak çabaların içine girmeniz çok yerinde olacaktır."

Asaf Güneri tüm bu önerilerinin temelindeki rehberi işaret ediyordu ve *"Aziz Atatürk'ün gençliğe hitabesi rehberiniz olmalıdır"* diye yol gösteriyordu.

Asaf Güneri geleneklere sahip çıkılmasını ve asırlara dayalı deneyimlerle üretilmiş atasözlerinin her birinin bir ayrı felsefeyi içerdiğini söylemiştir.

Şöyle demiştir;

Mevlana'nın dizelerini de hayranlıkla okurum ve alabildiğine ezberden hatırlamaya çalışırım. Zira bilirim ki Hazreti Mevlana'nın deyişiyle "Ne kadar bilirsen bil, söylediklerin karşındakinin anlayabildiği kadardır."



Zihni Denizcilik Grubu başarılarıyla her sene ödüllendirildi. Fotoğrafta Asaf Güneri sağdan ikinci olarak yeralmakta. Ortadaki kişi Ulaştırma Bakanı Veysel Atasoy'dur.

Denizciliğin kalbi İstanbul'da atacak

Dünyanın en önemli denizcilik kurumlarından Bimco 97'ın İstanbul'da yapılması sırasında pekçok ülkeden 2600 üyesi bulunan Bimco dünyanın en büyük armatörler ve gemi brokerler İstanbul'da biraraya getirmiştir. Medya çalışmalarına engin önem veren Asaf Güneri bir basın açıklamasında 52'ncisi yapılacak olan Bimco Genel Kurulu'nun Türkiye›de ilk kez gerçekleşeceğini söylüyor ve Bimco Genel Kurulu'nun kapsamı ve büyüklüğünün Habitat 2'yi andıracak bir etkinlik olacağını vurguluyordu. Türkiye olarak bu uluslar arası olay iyi yönlendirilmeliydi.

Her yıl bir ülkede yapılan genel kurulun o sene İstanbul'da yapılması Türk Deniz Ticareti açısından büyük önem taşıdığına işaret eden Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Asaf Güneri şöyle diyordu; *"Gelişen ve büyüyen Türkiye'nin böyle önemli bir genel kurula ev sahipliği yapması hem ülkemiz hem de Türk denizciliği açısından gurur vericidir. 1-5 Haziran tarihleri arasında Swissotel'de yapılacak genel kurul için çalışmalarını sürdürdüklerini ve bu nedenle Deniz Ticaret Odası'nda 4 kişilik bir komite oluşturarak Genel Kurul'da ileriye dönük deniz politikaları saptanacaktır."*

Boğazları korumak 12 milyonu korumaktır

Uluslar arası denizcilik kurulları ne ise, nelerin icra edilmesi ve yasal hale gelmesi gerekiyorsa, daima üzerine gitti ve anlatmaktan yorulmadı *"Boğazları korumak 12 milyonu korumaktır"* diyordu.

O sırada Time Dergisi'nde "İstanbul Boğazı'ndaki tehlikeyi" anlatan "Dire Straits" yazısını hatırlatarak "Boğazlar'daki trafik bir gün İstanbul'u büyük tehlikeye atacaktır.. Bu tehlike asla küçümsenmemeli ve alteratif bir suyolu yaratılmalıdır" demiştir.

O günün eksikliklerinin üzerine basarak çağrıda bulunuyor ve şöyle anlatıyordu; "Şuanda Çanakkale'den giren bir geminin nerede olduğunu saptayacak durumda değiliz. Oysa 80 milyon dolarlık bir yatırımla Karadeniz'den Ege'ye hangi geminin nerede olduğunu saptayabilecek sistemi kurabiliriz. Bunun kaynağı kılavuzluk ve sağlık hizmetlerinden sağlanan gelirle karşılanabilir. Bu sistem kurulursa kaza oranı azalacağı gibi kaza yeri de anında saptanacağı için müdahale çabuk olur"



Asaf Güneri ve Betigül Güneri yakın dostlarından Kappa Maritime Başkanı ünlü Yunanlı Armatör Lou Kollakis ve eşiyle.

Boğazlar'ı korumak için 'petrol taşımacılığını öne sürmenin aleyhimize olacağını' kaydederek "Akıllı davranmalı ve dünyada kimsenin karşı çıkamayacağı sloganlar bulmalıyız. Örneğin Boğazları korumanın aslında 12 milyon İstanbullunun da hayatını korumak olduğunu anlatmalı ve uluslararası destekler sağlamalıyız" uyarısını yapıyordu.

Asaf *Güneri*, Milliyet Gazetesi'nde yeralan beyanatında Menderes'ten beri hiçbir Hükümetin Boğazlar'dan kazandığı parayı Boğazlar'a harcamadığını, Hazine'ye aktardığını söyleyerek bunun yanlış olduğunu söylüyordu ve şu değerlendirmeyi yapıyordu;[46] *"Sadece Boğazlar'a değil, insanlara da saygılı değiliz. Boğazlar'dan aldığımız ciddi paraları Boğazlar'a harcamıyoruz. Boğazlar'ın korunması, emniyeti için Menderes'ten bugüne kadar hiç bir hükümet, Deniz trafiği büyüyor, Türkiye bunları dürbünle ya da gözle seyrediyor. Kazalar oluyor, denizlere saygısızlık en büyük noktaya geliyor, 30 bin ton petrol, koyun dökülüyor. Boğazlar'a 50 - 60 milyon dolar harcayıp, çok acil elektronik kontrol sistemini kurmalıyız. Bu para da Boğazlar'dan kazanılan yıllık gelire eşit.*

Boğazlar'ın girdilerini, Boğazlar'a harcamadı, bunu Hazine'ye gelir kaydetti. Boğazlar'ı koruyan Deniz Müsteşarlığı, Deniz Trafik Komitesi, Deniz Ticaret Odası var. Bunlar İstanbul Boğazı'ndaki trafiği yönlendirmeye çalışıyorlar. Bir radar ağı kurup, Boğaz'ın çıkışındaki bir kişi bile bir gözle bunu izleyebilir. O zaman siz Ege'nin ağzından Karadeniz'e kadar, gemilerin bir aksaklığı var mı? Bu gemiler Boğazlar'a girmek için hak sahibi mi, ciddi problemleri var mı onları görmek imkânına hakkına sahipsiniz.

Bu denetimlerle kaza oranları çok küçültülmüş. Yıllar içersinde o onun üstüne, bu onun üstüne atmış ve her ihalenin altında buzağı, hile, hurda aranmış, nifak karışmış. On senede belki bu iş 20 kere ihale edilmiş, 20 kere sonuçlandırılmamış. Bu Türkiye'nin ayıbı. Boğazlar'a saygılı değiliz. Boğazlar'da trafiğin gemi adedi olarak sayısı çoğalsa da taşınan petrolün artmadığını görüyoruz. Şu anda ayda 5 milyon ton petrol taşınıyor. Türkiye sadece 25 - 30 milyon ton petrol kullanıyor.

Bizim iki konumumuz var; Birincisi denizciyiz ve dünya denizlerinde taşımaları azaltacak ve bizi işsiz bırakacak herşeye karşıyız. Dünya boru hatlarına da karşıyız. Çünkü ne kadar çok boru

46) Zehra Güngör, Milliyet Gazetesi 4 Temmuz 1997.



hattı kurulursa, biz o kadar hattı kaybetmiş oluyoruz. Ama Türk vatandaşı olarak Türkiye'nin mevcut jeopolitik durumunu en iyi şekilde kullanılması lazım.

Azerbaycan petrolünde Ruslar'a mahkûm olmayı kabul etmek, bize başka şeyleri de kabul etmek mecburiyeti getirir. Bu mücadelede biz ülkemizin yanındayız. Ancak bunların yapılırken uygulanan sistemler, yöntemler bize ters geliyor. Bir başbakan, başbakan yardımcısı "Ben bunları yaptırmam" derken, bizim üstümüze adamlar Montrö ile geliyorlar.

"Sen boru hattı, ben Boğazlar" dediğimiz zaman orada dikiş tutturamıyoruz. Hem boru hattını kaybediyoruz, hem de Boğazlar'ın denetimini kaybedeceğiz.

Boğazlar, kendi konumu içersinde korunması gereken bir bölge. Burada herşeyden önce kendi ev ödevimizi yapmamız, alt yapıyı tamamlamamız lazım. Bunlar bittiği anda da buradaki koruma tedbirlerini almamız lazım. Boğazlar'da hâlâ bir kaza sırasında geçtiğimiz olaylardan alınmış hiç bir ders yok. Ne İstanbul Belediyesi, ne valiliği, ne de Türkiye Cumhuriyeti, olabilecek herhangi bir felakete karşı İstanbul Boğazı'nı koruyabilecek hiç bir faaliyette bulunmuyorlar. İstanbul'da yaşayan halkı düşünmek zorundayız. İstanbul'u bir valiye, bir başbakana sığınarak harcama, ihmal etme hakkımız, lüksümüz yok.

Ancak bizim petrol taşıma politikamız son senelerde armatörlerin aleyhine döndü. Yeni filo kurmak ve büyütmek imkânı bulamıyoruz.

Dün 7 - 8 tankerle taşınan ham petrol bugün maalesef üç tankerle taşınıyor. Dolayısıyla Türk armatörüne tankercilikte bir yaşam desteği verilmediği gibi, yeni imkânlar da verilmiyor. Ülkenin olanakları yurtdışında yabancılara bırakılmış oluyor.



M/V Turgut Güneri

Gaz taşımalarında, aynen tanker taşımalarında olan yanlışlık baştan yapılmış. Türkiye'nin filo kurmasında bize destek olmadıkları için, gaz Cezayir ve Fransızlar tarafından taşınıyor. Yarın Araplar ve Norveçliler tarafından taşınacak. Biz bu taşımaların içine girmediğimiz için rekabeti getiremiyoruz.

Merdivenleri hep ters iniyoruz

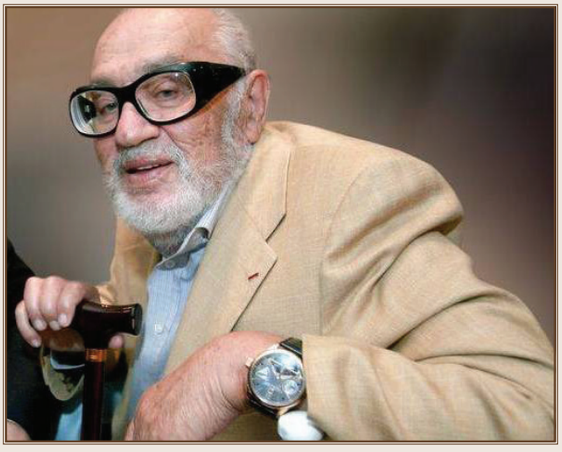


Zihni Denizcilik Şirketler Grubu kuruluşunun 60'ıncı yılını görkemli bir davetle kutladı.

Rekabeti getiremeyince de gaz pahalıya geliyor. Petrol taşımalarında da gerilemeye başladık. Merdivenleri hep ters iniyoruz. 1982'de askerî hükümetin desteğiyle 5 - 7 yaşında tankerler alı*nırken, bu tankerlerin yüzde 70'i battı, haraç mezat satıldı gitti. 3 eski tankerle Tüpraş'ın petrolü Süveyş Kanalı ağzından Tüpraş'a taşınıyor. Türkiye'nin ham petrol ihtiyacı artıyor.*

Türkiye'de en iyi özelleştirilecek birimler limanlardır. Limanlardan başlasınlar, çünkü bu Türkiye'nin en büyük karın ağrısıdır. Limanlar, Devlet Demir Yolları ve Deniz Yolları'ndan kurtuldukları zaman Türkiye'nin ekonomisine, ithalat ve ihracatçısına verecekleri dinamo Türk'ün rengini değiştirecektir. Haydarpaşa'daki yıllık konteyner kapasitesi 250 bin. Bu rakam bizi dünya standartlarının altına itiyor. Hong Kong 3.5 milyon konteyner, Singapur 4 milyon kapasiteli. 250 binin ne kadar komik olduğunu görüyorsunuz. Bu yıllardan beri buradaki idarenin, devletin yatırım yapamamasının getirdiği sıkıntılar. Haydarpaşa, Mersin, İzmir, İskenderun derhal özelleşmeli."

Asaf Güneri'nin Sami Ofer'a ait bir anısı



Sami Ofer

Sami Ofer, şirketlerinde çalışmış, fakat iddiasına göre yedi bin dolar borç bırakmış bir çalışanının Asaf Güneri'nin şirketlerinde çalışmaya başlaması üzerine bu borcu kendisinden ister!

Asaf Güneri kendisini ilgilendirmeyen bu borca çok şaşırırsa da, ilginç borç talebi iki yıl devam eder. Bazı okurlarımız için Sami Ofer'un kimliğini çok özet satırlarıyla vermeliyiz;

"Sami Ofer kardeşi Yuli Ofer ile birlikte Ofer Biraderler (Ofer Brothers) grubunun sahibiydi. 19 Şubat 1922'de doğmuştur. 1947'de Romanya'dan İsrail'*e göçmüş olan babaları Joseph Herschovici'nin Hayfa'da başlattığı küçük gemi acentesi oğulları Sami ve Yuli'nin (sonradan soyadlarını* İbranileştirerek *Ofer adını almışlardır) yönetiminde dev bir uluslararası gruba* dönüşmüştür.

İki kardeş bir arada, *Forbes dergisi dünya zenginleri sıralamasında 2005'te 3.1 milyar dolarlık bir servetin başında 188'inci* sıradaydı*lar.*

Kamuoyuna karşı ketum bir tarz benimsemiş olan iki kardeş, başta gemi taşımacılığı, bankacılık, inşaat ve emlak sektörlerinde faaldirler. Monako'da yaşayan Sami Ofer daha ziyade denizcilik sektörleri ile ilgili faaliyetleri, Tel Aviv'deki kardeşi Yuli ise emlak işlerini idare etmekteydi.

Sami Ofer aynı zamanda tanınmış bir sanat koleksiyoncusuydu ve dünyanın en büyük *Marc Chagall tabloları koleksiyonuna sahipti.*

3 Haziran 2011 tarihinde evinde ölü bulunmuştur. 2010'da Forbes'e göre Ofer ailesi, İsrail'in en zengin ailesiydi.

Ofer Brothers filosunda pekçok Türk denizcisine çalışma imkanı yaratmasıyla da tanınmış olan Sami *Ofer 2008 yılında Greenwich'de bulunan National Maritime* Müzesi*'ne yaklaşık 20 Milyon Euro bağışladı. 2010 yılında yaptığı bir diğer büyük bağış ise 3.3 milyon Euro ile Cutty Sark'ın restorasyonu* için oldu. Bu davranışları ile *Britanya'da Onur Ödülü'ne layık görüldü. Galataport ihalesi nedeniyle ise bazı basın organlarında ağır şekilde olumsuz bir portresi yaratılmak istenmişti."*

7 bin doların izini tam 2 yıl sürdü[47]

Bu öyküyü Vahap Munyar, Asaf Güneri'den dinlediği şekilde Hürriyet'teki kendi sütununda şöyle nakletmiştir;

"Zihni Holding'in patronu Asaf Güneri'nin, Türkiye'nin gündemine Tüpraş hisseleri ve Galataport projesiyle oturan İsrailli işadamı Sami Ofer'le tanışıklığı 40 yıl önceye dayanıyordu.

Asaf Güneri, gençlik günlerinde Zonguldak'ta acente hizmetleri verirken, bugünkü gücüne henüz ulaşmamış Sami Ofer'in bir-iki gemisiyle de ilgileniyordu. Asaf Güneri ile Sami Ofer'in o dönemlerde başlayan ilişkisi, hiç kesintiye uğramadı.

47) Vahap Munyar, Ofer, 7 bin doların izini tam 2 yıl sürdü, Hürriyet Gazetesi, 6 Ocak 2006.

Sami Ofer, bundan 15 yıl kadar önce Asaf Güneri'yi aradı:

"İşe yeni bir eleman almışsınız... O arkadaş daha önce bizde çalışıyordu..."

Asaf Güneri, meraklandı: "Evet Sami Bey, ne var bunda?.."

Ofer, ağzındaki baklayı çıkardı: "Asafcığım, o arkadaşın bizim şirkete 7 bin dolar borcu var. Şimdi o 7 bin doları senden istiyorum..."

Güneri'nin merakı, şaşkınlığa dönüştü: "Bir elemanın size olan borcundan bana ne? Eğer alacağınız varsa, kendisinden isteyin..."

Sami Ofer, talebinde ısrarlıydı: "Ben anlamam... Seni tanırım... Madem bizden sorunlu ayrılan o elemanı işe aldın. Öyleyse bize olan 7 bin dolar borcunu da sen ödersin..."

Güneri, kurtuluşu olmadığını anlayınca, konuyu bir de adı geçen elemana sorması gerektiğini söyledi. Hemen o elemanı çağırdı, olayı anlattırdı. Anlattığına bakılırsa eleman haklıydı.

Sami Ofer, "Bize 7 bin dolar borcu var" dedikçe, eleman reddediyordu: "Ben onlara asla bir zarar vermedim. Borcum falan da yok..."

Asaf Güneri, elemandan aldığı bilgileri Ofer'e aktardı: "Arkadaş size herhangi bir borcu olmadığını söylüyor. Bilginiz olsun..."

Ofer'in bundan sonraki tutumu Güneri'yi daha da şaşırttı: "Benim bundan sonra muhatabım sensin. Ben 7 bin doları o arkadaştan değil, senden isterim..."

Güneri, "Peki, bakalım" diyerek, biraz zaman kazanmaya çalıştı... Ancak, Sami Ofer 7 bin doları unutacak ya da peşini bırakacak gibi değildi...

O dönemde dünya denizlerinde dolaşan 100 kadar gemiye sahip olan Sami Ofer, Güneri'yi sıklıkla aradı: "Ne oldu bizim 7 bin dolar..."

Sami Ofer'in neredeyse "taciz"e dönüşen telefonlarından bunalan Güneri, sonunda söz konusu elemanı çağırdı: "Kardeşim Sami Ofer inatla, ısrarla 7 bin doları istiyor. Bu işten kurtuluş yok. En iyisi biz senin maaşından parça parça keselim, adama bu parayı mini taksitlerle de olsa ödeyelim."

Eleman yeni patronunun önerdiği bu formülü ister istemez kabullenmek zorunda kaldı: "Peki efendim, siz bilirsiniz..."

Sami Ofer'e 7 bin doları ödemek 2 yıl sürdü... Bu dönemde Sami Ofer'in Asaf Güneri'ye telefonlarının ardı arkası kesilmedi: "Asaf Bey, parayı parça parça gönderiyorsunuz, 7 bin dolara tamamlayacaksınız değil mi?"

Güneri de her seferinde Sami Ofer'i rahatlatmaya çalıştı: "Merak etmeyin Sami Bey... Bakın arkadaşın maaşından her ay kesip, size gönderiyoruz..."

Bir yanda o tarihlerde dünya denizlerinde dolaşan tam 100 gemi... Diğer tarafta eski personelden 7 bin dolarlık alacak. Sami Ofer, "Dünya denizlerinde 100 gemim dolaşıyor, 7 bin doların peşinde koşamam» demiyor. Asaf Güneri'ye bastırıp, iki yılda da olsa 7 bin dolarını alıyor..

Asaf Güneri'nin meslek yaşamını ayni zamanda Türkiye'nin gönüllü bir diplomatı gibi değerlendirdiği görülecektir.

Yüreğindeki Mustafa Kemal Atatürk sevgisini de her fırsatta sosyal çalışmalarıyla ortaya koyan Asaf Güneri yurtdışında BIMCO'da olduğu üzere, dünyanın en önemli denizcilik fuarı ve buluşması olan Pire'deki Posidonia Fuarı'na devamlı katılmaya özen gösterdi. Böylece sadece kendi şirket etkinliğini sergilemekle de kalmadı, ülke tanıtımına önem verdi. Yunan denizcilik devlet makamlarında da tanındı ve saygı gördü.

Zihni Denizcilik Şirketler Grubu olarak Atina'da verdiği ilk davet 1978 yılındadır ve bu davete Yunan ve Uluslararası denizcilik dünyasından 300 davetli katılmıştır.

1980'de tüm uluslararası çalkantılara rağmen yine Atina'da daha büyük bir davet düzenledi.

Bu davete 800 seçkin ismin katıldığı hatırlanmalıdır!

Londra'da, Copengahen'de verdiği davetlerde öncelikle ülkesinin tanıtımına ağırlık verdi.

1980'de Zihni Denizcilik şirketleri Grubu'nun kuruluşunun 50.ci yıldönümü nedeniyle Londra'nın en seçkin muhitlerinden Chelsea'de unutulmaz bir daveti gerçekleştirdi.

Bu davetlerinde yüzlerce yabancı armatörü biraraya getirmeyi başaran Asaf Güneri olmuştur.

1981'de Copenhagen'de düzenlediği davet, gönlündeki en özgün bir yeri almaktadır; bu daveti Mustafa Kemal Atatürk'ün vefatının 100.cu yıldönümü amacıyla hazırlamıştı.

Ticari etkinliğini daha donanımlı hale getirmek üzere; Odessa, Moskova, Beijing, Tokyo, New york, Londra ve Atina'da yurtdışı ofislerini tesis etmişti.

Acı bir gün

Asaf Güneri eşi Betigül Güneri ile yaşadığı mutluluklar dolu yılların ardından, derin üzüntülerle mücadele etmek zorunda kaldı. Eşi Betigül Hanım onanmaz bir hastalığa maruz kalmıştı ve sonunda 17 Mart 2015 günü yaşama yenik düştü.

Vefat duyurusunda şöyle yazılmıştı; *"Dz.Kur.Alb. Rauf Şimşek ve Mürşide* Şimşek'ın kızı, Turgut Güneri ve *Fahire* Güneri'nin gelini, Armatör *Asaf* Güneri'nin eşi, Turgut ve Cömert Güneri'nin annesi *Betigül Güneri amansız bir hastalığa karşı verdiği mücadelesini kaybederek daha genç denilecek bir yaşta fâni âlemden göç etti ve 17 Mart 2015 günü vefat etti.*

Cenazesi 19 Mart 2015 günü Teşvikiye Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Kanlıca Mezarlığı'nda defnedildi.

T. İlhan Sözer ve Oya ve M.Gökhan Şimşek'in kardeşi, Naciye Güneri ve Nezihe Güneri'nin yengesi, Meltem ve Ayça Güneri'nin kayınvaldesi, Turgut ve Cömert Güneri'ni annesiydi."

Sabah Gazetesi'nin Atina muhabiri ve Güneri ailesinin yakın dostlarından Stelyo Berberakis şöyle yazmıştı; "Geçtiğimiz hafta Atina, haberciler açısından oldukça yoğundu. 'Radikal solcu genç başbakan Aleksis Çipras, Almanya gibi güçlü bir ülke ile başa çıkabilecek mi', 'Yunanistan yine mi iflas edecek yoksa Euro Bölgesi'nden dışlanacak mı?' gibi sorular herkesten çok biz gazetecilerin aklını kurcalayıp durdu. Hatta geçen hafta ortasında AB zirvesini izlemek için Brüksel'e gidip gitmeme arasında bocaladım. Nihayet gitmemeye karar verdim ve aldığım

bir daveti değerlendirmek için, mart ayı için, hele Atina'da, alışılmışın ötesindeki soğuğa bakmadan motosikletime atladığım gibi soluğu, şehrin en 'entel' denilebilecek semtlerinden biri olan Aghia Irini Meydanı civarındaki davete gittim[48].

Bir Fransız müzisyen birara ünlü Amerikan "New York, New York" şarkısını söylemeye başladığında aklıma hemen Betigül geliverdi...

Betigül, çok sevdiğim arkadaşım işadamı Asaf Güneri'nin sevgili eşi ve bizim çok sevdiğimiz bir ablamızdı. Bu şarkıyı çok seviyordu ve her fırsatta eşi Asaf ile dans ettiğini gözümün önüne getiriyordum ki. Aniden cep telefonum çaldı. Gecenin o saatinde "Allah bilir yine neler oldu ki beni arıyorlar" diye mırıldandım. Telefondaki ses Asaf'ın sesiydi. İki yıldan bu yana bir türlü sağlığına kavuşamayan sevgili eşini kaybettiğini söylüyordu bana. Telefon az kaldı elimden düşecekti. Ne söyleyeceğimi bilemedim, öyle kala kalmıştım.



Zihni Denizcilik'te dördüncü kuşak 2015 yılında Kamsarmax tipi iki kuru dökmeyük gemisiyle yeniden armatörlüğe dönüş yaptı. Satın alınan ilk gemi "United Challenger", 2008 Fukuyama- Tushunishi İnşa 82,642 dwt. idi. Bu gemiye "Bettys Dream" adı verildi. Yine Fukuyama, Tsunishi inşa 88,926 dwt'luk ikinci gemi "United Treasure"e "Star Betty" adı verildi.

Bu kadar kötü bir tesadüf olamazdı, Betigül güzeldi, gençti, çağdaştı, gönlü bol, nazikti ve en önemlisi insandı.

Sahnedeki müzisyenlerle salondakiler birbirlerine lütuflarda bulunarak eğlene dursunlar beynimden vurulmuşluğum her halimden belli olmalı ki, yanımdakiler "Ne oldu kötü bir gelişme mi var, yoksa AB'den mi kovulduk" gibi şaka ile karışık sorular sormaya başladılar. Durumu anlattım ve kendimi Faust'tan dışarıya attım. O gece pek uyuyamadım.

Ertesi gün uçakla İstanbul'a geldim. Uçakta eşleriyle birlikte birkaç Yunan işadamı, armatör ve doktora rastladım. Hepsi Betigül'ün cenazesi için İstanbul'a geliyorlardı. Hepsi, gemicilikle uğraşan Güneri Ailesi'nin sevgili dostlarıydı.

Hayatın çok garip ve sürprizlerle dolu olduğunu hep duyarız, başkalarından dinleriz. Ama başımıza gelmeden bunun ne anlama geldiğini pek anlamayız. Demek ki Betigül'ü bu fâni dünyadan *New York New York* şarkısıyla ruhen uğurlamak bana düşüyormuş."

Türk denizcilik dünyasının hemen her bireyinin belleğindeki ifadesiyle *"Birçok şirketi yaratan bir okul"* olan Zihni Denizcilik Şirketler Grubu Başkanı Asaf Güneri'ye "Türk Armatörleri Tarihi" çalışmalarını tanıtmak ve katılmaya davet amacıyla önce Recep Düzgit teşebbüs etmişti. Birsüre sonra ben mesaj göndererek aradım.

Amiral Bülent Ulusu'nun vefatı nedeniyle göndermiş olduğu içtenlik dolu ve sevecen cevabını bir anı olarak muhafaza ediyorum.

48) Stelyo Berberakis - Hayatın o tuhaf sürprizleri, Sabah Gazetesi, 22 Mart 2015.

Asistanı Ayşe Yenen'in alâkasına da çok teşekkür ediyorum. Ancak Asaf Güneri Bey'e bir daha ulaşmak mümkün olamadı. Kanlıca'daki yalının birçok zamanlar sessizliğe büründüğünden bahsettiler. Bir süre sonra tekrar aradığımda Ayşe Yenen Hanım Asaf Güneri Bey'in anıları ve yaşam öyküsü hakkında eskiden şirketinde çalışmış Kaptan Efruz İneceli'ye görev verdiğini söyledi.

Aradan hayli aylar geçti. Bukez otuz yıldan fazla şirket mazisine tanık olan Genel Müdür İlki Bayam hazırladığım metin üzerinde çok değerli çalışmalar yapmakla kalmadı, aile bireylerine, Asaf Güneri'nin ablası Naciye Güneri'ye ulaşarak aile arşivinden çok önemli anı fotoğrafları sağladı.

Yine Efruz İneceli Kaptan'a ulaşarak hazırladığı görüşlerini içeren bir metni bana gönderdi.

Zihni Şirketler Grubu'ndan ayrılalı yirmi beş yıl gibi uzun seneler olsa da, Asaf Güneri ile derin dostlukları nedeniyle, görüşleri unutulmamalıdır.

Efruz İneceli Kaptan şöyle diyordu; *"Üç çeyrek asırlık bir geçmişi olan Zihni şirketler Grubu'nun Holding Yönetim Kurulu Başkanı Asaf* Güneri'nin önderliğinde gerçekleşen çok değerli çalışmalar olmuştur.

Zihni holding dünya deniz ticareti merkezlerinin başında gelen Londra, New York, Avrupa ve Uzak Doğu limanlarında Türk deniz ticaretyinin özel sektörüne ait ilk kalıcı atılımları yapmıştır. Bu merkezlerde önde gelen çağdaş kurumları, tekne alım – satım ve navluın brokerleri, bankaları ve başta Bimco olmak üzere gemi sahiplerine ait kurulmuş çeşitli birlik ve dayanışma kurumlarının pek çoğuna üye olarak çalışmalarına fiilen iştirak etmiştir.

Asaf Güneri denizcilik alanındaki gelişmelere paralel olarak devamlı yenileme gösteren yönetim *metodlarını ve uygalama gelişmelerini takip etmiş ve gözden geçirilmesine özen göstermiştir.*

Gemi alım ve satım piyasasında faaliyet gösteren yabancı bankalarla doğrudan ilişkiler sonucu Zihni filosunun geliştirilmesi için kredilerin sağlanmasında ve bu işlerin diğer armatörler nezdinde rutin olarak devam ettirilmesinde ön planda özel sektör kuruluşlarından biri olmuştur.

Bir Norveç firmasından satın alından "Obo Zihni" gemisi Türk bayrağı altında ve tamamen Türk personeli yönetiminde Zihni filosunda kalmıştır. Ülkemizde akaryakıt ve dökme kuru yük taşımalarında dönüşümlü olarak kullanılan ilk gemi Obo Zihni'nin personelinin bu tip gemilerde deneyim kazandığını belirtmek isterim.

İletişim alanındaki çok hızlı ve önemli atılımları takip ve bilgisayarların yeni uygulama alanlarına *hakim olacağı gerçeğini görerek, masaüstü ve dizüstü bilgisayarların piyasaya çıkışlarından çok kısa bir zaman sonrasında yurda intikal ettirerek, şirket ünitelerinde ve gemilerde kullanıma geçiren Asaf* Güneri gibi bir liderin öngörüsü olmuştur.

Zihni filosu Türkiye'nin ithal ve ihraç dökmme (çelik, kömür, cevher, buğday vs.) yüklerinin değişik tonajlardaki gemilerle yıllardır taşımış, Türk denizciliğine, demir ve çelik fabrikalarına büyük hizmetler vermiştir."

Bir makalenin anlattıkları

Bu eser, bir ansiklopedi değildir. Kalıpsal, katı bilgilerden oluşmamaktadır.

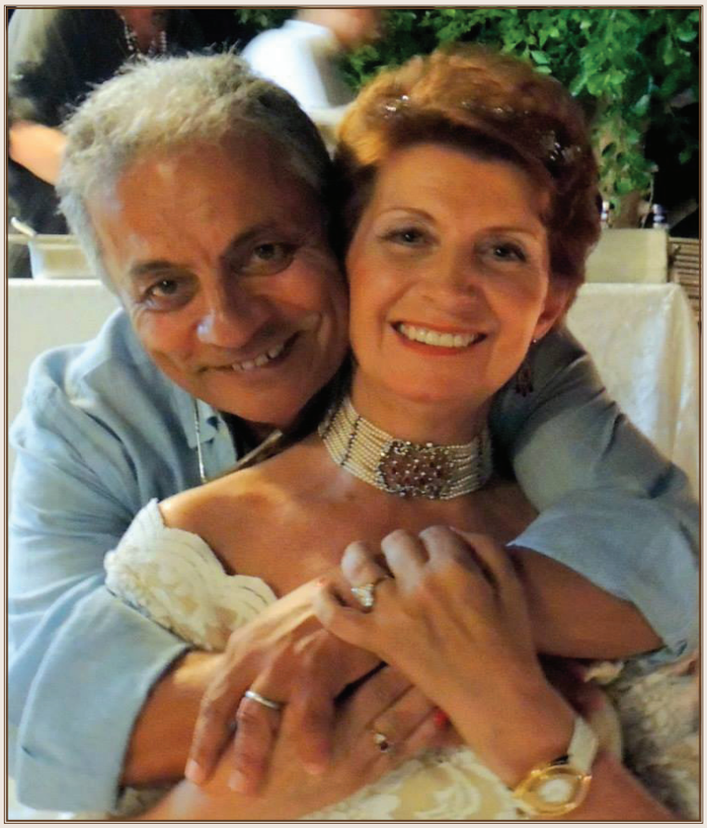
Ben eserin yazarı olarak "İnsan" yaşamına büyük hassasiyet gösterdim.

Kişiler nekadar başarılı olurlarsa olsunlar, nekadar varlık sahibi olurlarsa olsunlar, sonuçta hepimizin bir yaşamı vardır, sevgilerimiz ve hüzünlerimiz vardır.

Ben bu eserde "İnsan" olgusuna alabildiğine özen gösterdim ve saygı duydum.

Asaf Güneri ve Betigül Güneri ailesinin öyküsü de ayni özenle anlaşılmalıdır!

Tarih 27 Mayıs 2016'yı gösteriyordu. Bir makale dikkatimi çekti. Yrd. Doç. Dr. Nurdan Tümbek Tekeoğlu imzasını taşıyan bu makalenin başlığı *"Nedeni bilinmeyen bir Hastalık :ALS"* idi.



Asaf Güneri ve Betigül Güneri, mutlu günlerden bir anı. Kaynak- Betigül Güneri Facebook sayfası.

Bu makaleyi müsaadelerine inanarak aynen naklediyorum;[49] *"Ayşe Yenen beni telefonla aradı. Ayşe Yenen Zihni Holding'in patronu Asaf* Güneri›nin asistanı. *'Nurdan Hanım Asaf Bey sizin 'İki Limon Satsam Daha İyi' isimli kitabınızı okudu ve kitabınızı imzalamanızı istiyor ve sizinle görüşmek istiyor.'*

Ben de teşekkür edip, ofisine gittim. Kendisi bana eşi Betigül Güneri'yi geçen sene ALS'den kaybettiğini ve hastalığı yenmek için olağanüstü çaba sarf ettiğini, dünyada tüm otoritelere gittiğini ve ne yazık ki çare bulamadığını anlattı.

Şu anki Başbakanımız Binali Yıldırım'ın kendisinin dostu olduğunu ve yurt dışında ALS konusunda otorite yapmış doktorlara ulaşmak için kendisine yardım ettiğini ve acısını paylaştığını anlattı.

Benden derneğin çalışmalarını Türkiye'de hedef kitleye anlatmam ve bir spot yapılması için profesyonel destek istedi. Ben de severek kendisiyle bu konuda çalışmaya başladım.

Türkiye'de toplam 8000-10000 civarı hasta var. ALS hastalarının yüzde 10'u genetik, bunların da yarısı ailesel geçiş göstermektedir. ALS hastalarının çoğu (% 90) 5-7 yıl içinde kaybediliyor. Geri kalanı içinde 15-20 yıl yaşayanlar var ki, dünyada en uzun yaşayan ALS hastası *Stephen Hawking 50 yıl ile ilk sırada. Kalan yüzde 10' u çok zor koşullarda yaşıyorlar (Evde yoğun bakım ortamı oluşturmak, tıbbi cihaz, kesintisiz güç kaynağı, bakım veren sorunları, havalı yatak, vs) .*

Genellikle bir kolda ya da bacakta güçsüzlük ya da incelme, hastanın fark ettiği ilk belirti olur. Örneğin, kalem tutmak, düğme iliklemek, çanta taşımak zorlaşır; ya da hasta yürürken

49) Yrd. Doç. Dr. Nurdan Tümbek Tekeoğlu, "Nedeni bilinmeyen bir Hastalık: ALS", Gözlem, 27 Mayıs 2016.

tökezler. Bazı hastalarda ise hastalık, konuşma veya yutma güçlüğü şeklinde başlar. Hastanın kendisi ya da yakınları peltek, genizden konuşma fark eder. Kaslarda seyirme, ağrı ve kramplar bu belirtilere eşlik edebilir. Kontrol edilemeyen ağlama ve gülmeler olabilir.

21 Haziran Dünya ALS Günü ve LİV Hastanesi'nin katkısı ile bir basın toplantısı yapılacak. İlk desteği Abdullah Kığılı verdi. Asaf Güneri'*nin eşi Betigül* Güneri anısına. *Desa, Derimod, Silk&Cashmere, Mudo, Miramor takip edenler. Liv'in ev sahipliğinde ve sivil toplumcu Monik* İpekel›in *liderliğinde bir basın toplantısı. Yönetmen Orhan Tekeoğlu liderliğinde ALS Derneği Başkanı İsmail Göcek ile bir yaşam yolculuğu öyküsü ve Ferhat Göçer'in açıklamaları yer alacak. Hepinizi çevrenizi hareketlendirmeye ve desteğe davet ediyorum."*

Zaman bir süre daha geçti gitti. Bu kez Hürriyet'in Kelebek ilavesinde Gülben Ergen'in "ALS Dostluğu" başlıklı haber söyleşisi ile karşılaştım.[50]

Asaf Zihni olarak yazılan ünlü Türk Armatörü ve müteşebbis Asaf Zihni Güneri derin üzüntüsünü *"Eşime 'Als'ye yakalandın, yakında öleceksin diyemedim"* sözleriyle anlatıyordu ve şöyle diyordu: *"Eşim ciddi bir şeyle uğraştığımızı ve benim de bunun çaresini aramak için dünyayı altüst ettiğimi biliyordu.*

Hastalığının adını hiç telaffuz etmedim. Eşim, sonu ölüm olan bir hastalığa tutulduğunu hiçbir zaman bilmedi. Bilmemesi için de çok çaba harcadık.

..İnan Kıraç'ın Türkiye'de kurduğu bir gen merkezi *var. Biliyorsunuz eşi Suna K*ıraç da ALS hastası. İnan Kıraç sayesinde *Harward'dan ve UMASS (University of Massachusetts)'ten gelen profesörlerle iletişime geçtik.*

Eşimle birlikte önce Amerika'ya gittik. İki kere UMASS'ı ziyaret ettik. Doktorlar sebebini bilsek ilacını buluruz dediler. Ünlü Amerikalı Doktor Robert Brown evime geldi. Kendisi ayni zamanda Suna Kıraç'ın da doktoru..Bir gün mutlaka bir şey bulacaklarını *ve şu anda araştırmaların devam ettiğini söyledi.*

.. Başımıza böyle bir olay gelince ve iyi dostlarımız olunca ALS hastalığı dostları olarak kurulmuş derneğin başkanı Alper İhsan Kaya ile tanıştım. Bize inanılmaz desteği oldu.

Eşime teşhis konulduktan on gün sonra Alper'in yanına gittim. Alper'den gördüğüm destekle eşim hayattayken kendimi eşime adadım.

..Eşimin kalan zamanını mutlu geçirmesini istedim. Kırkıncı evlilik yıldönümümüzü, doğum günlerimizi, yılbaşı günlerini, dostlarımızın davetleriyle bu süreyi *mes'ut geçirmeye çalıştık.*

..Şimdi de dernek için bir şeyler yapmaya çalışıyorum."

Yaşamın kuralları hiçbirimiz için değişmiyor. İstesek de istemesek de sadece yıllar içersinde öncelikleri değişiyor.. Asaf Güneri Bey'e sabırlar dilemekten başka çaremiz bulunmamaktadır.

50) Gülben Ergen, Als Dostluğu, "40 yıllık eşini kurtarmak için dünyayı dolaşan Asaf Zihni",Hürriyet - Kelebek eki, 8 Haziran 2016.

İSMAİL HAKKI DEVAL



Deval ailesinin soyağacı

Sicil kayıtlarından tespit edildiği üzere Deval ailesinin bilinen ilk ismi XVIII. Yüzyıl (Doğum tarihi 1770) *Molla Mustafa*'dır.

Aile Karadeniz'de *"Mollazâde" ve "Devali"* olarak tanınmıştır.

XIX.Yüzyıl sicil kayıtlarında saptanan isim 1800 doğumlu *Devali Hasan* 'dır.

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki iskân gelenekleri doğrultusunda Molla Mustafa soyundan Devali Hasan ailesi Rize'ye iskan edilmişlerdir.



Molla Mustafa ailesi Rize'nin Pazar İlçesi'nin Cabat Köyünde yaşadılar ve Devalli İsmail Hakkı Kaptan yeni iş imkanları bulmak amacıyla ailesini alıp İstanbul'a göçetti. Üzerinden bir asırdan fazla zaman geçse de Pazar'ın vadilerinde ve yamaçlarında soluk kesen doğa harikası güzellikler sürüp gitmekte. Fotoğraf Sanatçısı: Emre Vardal. Kaynak: Kaçkar 53 TV.

Devali Hasan ailesinin *"Hacı Arif"*, *"Ömer Çavuş"*, *"Hacı Osman"*, *"İdris Efendi"* olarak dört çocuğunu dünyaya gelmiştir.

İdris Efendi Bursa'ya yerleşmiş ve bu vilayette vefat etmiştir.

Denizcilik alanına yönelenler 1833 doğumlu *Hacı Osman* soyundan gelmektedirler.

Hacı Osman ailesinin *"Hasan Kaptan"* ve *"Dursun Ali"* isimli iki oğlu bilinmektedir.

Hasan Kaptan 1860 doğumludur.

Hasan Kaptan'ın dört erkek çocuğu olmuştur; Çocukları 1890 doğumlu *"Halil"*, *"Mehmet Kaptan"*, *"Nuri Kaptan"*, *" İsmail Hakkı Kaptan"* dır.

Osmanlı tebası Rum milletinden Hristo'nun oğlu Andreya Hristedi, Galata'da Arap Camii Şerif Mahallesi Mahmudiye Caddesinde 173 numaralı dükkanını Trabzon Vilayetinin Atina Kasabası ahalisinden Kapudan (Hasan Kaptan'ın oğlu) mahdumu Hakkı Efendi'ye 5450 Lira bedel mukabilinde satıyor.



İsmail Hakkı Kaptan İstanbul'a yerleştiklerinde, Osmanlı tebası Hristo'nun veledi (Oğlu) Andreya Hristedi Efendi'nin Galata'da Arap Camii Şerif Mahallesi Mahmudiye Caddesinde 173 numaralı dükkanını beyenmiş ve satın almak için Hristo Efendi'yle anlaşmıştır.

Bu anlaşma satış belgesine dönüşmüştür ki, bu belge, günümüzde Burhan Deval'in küçük oğlu Orhan Deval tarafından aile arşivinde muhafaza edilmektedir.

Belgede yazılı olduğu üzere;Trabzon Vilayetinin Atina Kasabası ahalisinden Kapudan (Hasan Kaptan'ın oğlu) mahdumu Hakkı Efendi, Hristo Veled Andreya Hristedi Efendi'nin Galata'da 5450 Lira bedel mukabilinde bu dükkanı satın almıştır.

Hakkı Efendi, önce 1000 lira ödemiş, anlaşmanın imzalanmasını müteakip 31 gün zarfında 1000 lira daha ödemeyi taahhüt etmiştir. 3450 Lirayı bir sene sonra ödediğinde dükkanın mülkiyet hakkı tamamiyle kendisinin olacaktır.

Ancak, satıcı Hristo Efendi bir sene içinde cayarsa, ödenen 2000 liradan başka 2000 lira daha geri ödeyecektir.

Fındıklı'da Bakırcılar Caddesinde 24 hanede mukim kuruyemişci Hristo'nun oğlu Andreya Hristedi Efendi ve Galata'da Arap Camii Şerifi Mahallesi'nin Mahmudiye Caddesinde 6 numaralı hanede mukim Trabzon'un Atina kasabası ahalisinden Hasan Kapudan mahdumu Hakkı Efendi. 13 Şubat 337 (1921) tarihinde bu satış senedini imzalamışlardır. Böylece İsmail Hakkı Kaptan Arap Camii Mahallesi Mahmudiye Caddesi 6 Numaralı evde oturmasına karşın, bir de aynı yerde 173 Numaralı dükkanın sahibi olmuştur.

Mukavelenamemiz oldur ki;

Bir taraftan teba-ı devletlinin Rum milletinden Hristo Veled Andreya Hristedi ile diğer taraftan Trabzon Vilayetinin Atina Kasabası ahalisinden kapudan mahdumu Hakkı Efendi meyanında şerait-i âtiye ile akd-i mukavele olunur şöyle ki:

Evvela- Mumaileyh Hristo Efendi Dersaadet'te Hasırcılar Caddesinde mutasarrıf olduğu 48 numaralı dükkanda ikamet etmekte olup, mutasarrıf olduğu Galata'da Arap Camii Şerif Mahallesinde Mahmudiye Caddesinde 173 numaralı dükkanda odayı müştemil bir bab dükkanını 5450 Lira bedel mukabilinde mumaileyh Hakkı Efendi'ye bey-i füruht eylemiştir.

Saniyen - Dükkan ve odaların bedeline mukabil şimdiden evrak-ı nakdiye olarak 1000 Lira ahz ve istifa' etmiş olup, 1000 Lira dahi tarihi mukavelenameden itibaren 31 gün sonra tediye ifa edeceği meşruttur. Mütebaki 3450 Lirasını dahi tarih-i mukavelenameden itibaren bir sene sonra ita edeceği sahibine mukavele iktizasındandır.

Salisen- Hristo Efendi, Hakkı Efendi tarafından şimdiden 1000 Lira ita edilmiş olup 31 gün sonra 1000 Lirasını daha Hakkı Efendi tediye eylediği halde dükkan ve odaları Hakkı Efendi'nin uhdesine ve kaime ferağ edecek ve 3450 Lirayı bir sene sonra tediye eyledikte ve kaime ferağ muamelesini Hakkı Efendi'nin uhdesine kâmilen ferağ eyleyecektir.

Rabıa'n- Mumaileyh Hakkı Efendi 31 gün sonra 1000 Lirayı ve bir sene sonra 3450 Lirayı tediye etmediği takdirde ita eylediği kaporayı talep selâhiyeti olmayıp, Hristo Efendi dahi bir ay sonra Hakkı Efendi tarafından 1000 Lira daha tediye olunup da ve faiz-i ferağ muamelesini icra etmez ve bir sene sonra mütebaki 3450 Lirayı tediye edip de Hristo Efendi ve faiz-i ferağ muamelesini icra eylemez ise aldığı 2000 Lirayı iadeden başka 2000 Lira daha tazminat olarak Hakkı Efendi ita edeceği mukavele iktizasındandır.

Binaenaleyh işbu mukavelename tarafından rıza ve muvafakatiyle iki nüsha olarak tanzim ve takrir kılındı.

Fındıklı'da Bakırcılar Caddesinde 24 hanede mukim kuruyemişci Hristo veled Andreya Hristedi Efendi 13 Şubat 337 Galata'da Arap Camii Şerifi Mahallesi'nin Mahmudiye Caddesinde 6 numaralı hanede mukim Trabzon'un Atina kasabası ahalisinden Hasan Kapudan mahdumu Hakkı Efendi. 13 Şubat 337 (1921)

Şerait ve mâli ... tanzim kılınan işbu mukavelename ile mevzu imza şahıs ve hüviyetleri marufumuz Hasan Kapudan oğlu Hakkı ve Hristo veled Andreya Hristedi efendilerin olup münderecatını tamamen bilkabul ikrar ettikten sonra muvacehemizde bizzat vaz' eylemiş olduklarını beyan ve tasdik eyleriz. Fi 13 Şubat sene 1337

Fındıklı'da Bakırcılar Caddesinde 24 hanede mukim Andreya oğlu

Yağkapanı'nda Ahmet Ağa'nın pederi. Atinalı Kaporoğlu .ci ... Efendi

(Arka yüzü)

[kayıt numaraları]

1337 senesi Şubat'ının 13. günü tarihiyle işbu mukavelename zirine mevzuu imza mumaileyh Hasan Kapudan mahdumu Hakkı Efendi'nin imzası olduğunu isim ve hüviyetleri balâda muharrir maruf ve şahitlerin tasdiklerinden anlaşılmakla aynen defteri mahsusa bilkayd tasdik kılındı. Fi 13 Şubat sene 337 yevmi Pazar.



Devali Mehmet Kaptan. Kaynak: Deval ailesi arşivi

Hepsi motor kaptanı olan Devali Hasan Kaptan'ın oğulları; Halil Kaptan, Mehmet Kaptan, Nuri Kaptan ve İsmail Hakkı Deval Kaptan'dır. *"Mehmet Kaptan"*, veya *"Devali Mehmet Kaptan"*, Soyadı Kanunu ile soyadını *"Uçar"* olarak tercih etmiştir. Ancak aile veraset kayıtlarında karışıklığa meydana verdiği görülerek 1961'de soyadı *"Deval"* olarak tashih edilmiştir.

Mehmet Uçar Kaptan 1319 (1903) Rize Pazar Nahiyesi Cabat köyü doğumludur ve 3 Şubat 1940 tarihinde İzmir Liman Başkanlığı'ndan 150 grt.'ye kadarki gemilerde kaptanlık yapabileceğine dair Gemi Adamı Cüzdanı almıştır.

Nuri Kaptan ailesi iki erkek çocuğuna; *"Adil" ve "İhsan"* adlarını vermişlerdir.

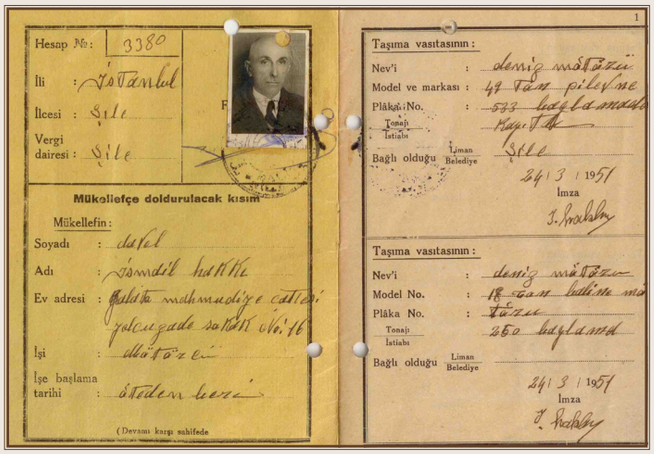
İsmail Hakkı Kaptan ve eşi Zeliha Hanım ailesinin erkek çocukları; *"Haydar"* 1925 İstanbul doğumlu ve 8 Haziran (1332)1923 İstanbul doğumlu *"Orhan"* dır.

Soyadı Kanunu ile aile *"Deval"* soyadını almıştır.

İsmail Hakkı Kaptan 1312 (1896) Rize İli, Pazar Kazası Cabat köyü doğumludur ve 6 Nisan 1954'de 62/559 Kaydı ile Kıyı Kaptanlığı Gemiadamı Cüzdanı almıştır.

Ailenin Nüfus kayıtları Rize, Pazar Nahiyesi, Rize Sulak Köyü, Kulaksız Sokağı iken, İstanbul, Beyoğlu İlçesi, Galata Nüfus Memurluğu'na nakledilmiştir.

Muhtelif belgelerde İsmail Hakkı Kaptan'ın soyadı *"Devaloğlu"* olarak geçmektedir.


Hesap No: 3380
İli : İstanbul
İlçesi : Şile
Vergi dairesi : Şile
Mükellefçe doldurulacak kısım
Mükellefin:
Soyadı : deval
Adı : İsmail hakkı
Ev adresi : Galata mahmudiye caddesi yokuşçade sokak No. 16
İşi : Mütözi
İşe başlama tarihi : öteden beri
(Devamı karşı sahifede)
Taşıma vasıtasının :
Nev'i : deniz mütözü
Model ve markası : 49 ton plevne
Plâka No. : 533 bağlamada
Bağlı olduğu Liman Belediye : Şile
24/3/1951
İmza
Taşıma vasıtasının :
Nev'i : deniz mütözü
Model No. : 18 ton bütüne mo
Plâka No. : Mütözü
Bağlı olduğu Liman Belediye : 460 bağlamad
24/3/1951
İmza

Devali İsmail Hakkı Kaptan'a Plevne motoru için verilen belge. Kaynak: Deval ailesi arşivi

Bu hususun Büyük Büyük dedesi *"Devali Hasan"* dan intikal eden *"Devali"* lâkabı ve Osmanlıda yaygın olan *"Zâde - Oğlu"* tanımlama alışkanlığından ileri gelmesi mümkündür.

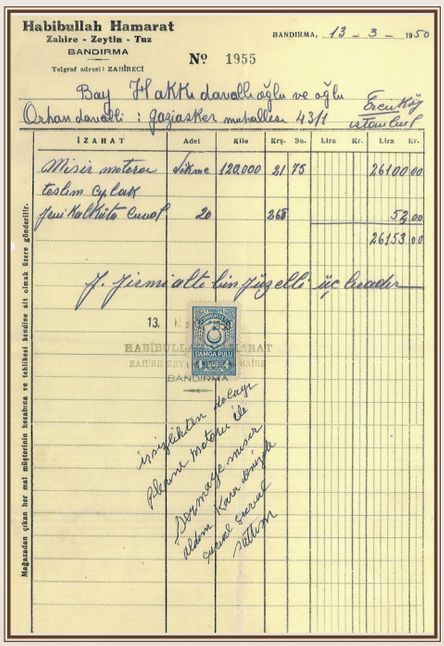
Aynı şekilde Orhan Deval için de ilk yıllara ait bazı fatura tarzı evraklarda *"Orhan Devalli"* olarak yazılıdır.

Sahibi olduğu *"Plevne"*, 49 tonluk motorlu bir çektirmedir ve Şile Limanı'na kayıtlıdır.

İsmail Hakkı Kaptan'a *"Plevne"* motoru için limandan verilen belgede sahibinin işe başlama tarihi olarak *" Öteden beri"* kaydı bulunmaktadır!

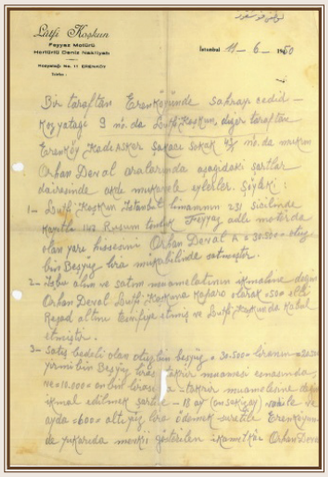
İsmail Hakkı Kaptan Plevne Motoru'nda oğlu Orhan Deval'ı yanından eksik etmemiştir. Baba oğul zaman zaman iş bulamamaktan dolayı çok sıkıntılı durumlarla karşılaşmışlardır. 13 Mart 1950 tarihli bir fatura bu sıkıntılı anlara tanıklık etmektedir. Orhan Deval babasının yaşlanması nedeniyle olduğu kadar, mesleği ve ticareti öğrendikçe zamanla babasının sorumluluklarını üzerine almaya başlayacaktır.

Yük olmadığından, zorunlu olarak Bandırma'da zahire, zeytin ve tuz tüccarı Habibullah Hamarat'tan kilosu 21.75 liradan 120 kilo çuvallı mısır almışlar ve bunu çuval çuval satmışlardır.


Habibullah Hamarat
Zahire - Zeytin - Tuz
BANDIRMA
Telgraf adresi: ZAHİRECİ
BANDIRMA, 13 - 3 - 1950
№ 1955
Bay Hakkı Devallioğlu ve oğlu Orhan Devalli : Gaziasker mahallesi 43/1 Erenköy
İZAHAT | Adet | Kilo | Krş. | Sn. | Lira | Kr. | Lira | kr.
Mısır motoru teslim Cy Cuvallı | 120.000 | 21 | 75 | 26100 00
yeni kalkıta Cuvallı | 20 | 265 | 53 00
26153 00
İşsizlikten dolayı Plevne motoru ile sermaye mısır aldım Karadeniz'de çuval çuval sattım.
13.
HABİBULLAH HAMARAT
ZAHİRE ZEYTİN TUZ
BANDIRMA
Mağazadan çıkan her mal müşterinin hesabına ve tahtkası kendine ait olmak üzere gönderilir.

Faturada alıcı ve adresi; "Bay Hakkı Devallioğlu ve oğlu Orhan Devalli - Gaziasker Mahallesi 43/1Erenköy" yazılıdır. Orhan Deval bu fatura üzerine şu notu düşmüştür; "İşsizlikten dolayı Plevne motoru ile sermaye mısır aldım. Karadeniz'de çuval çuval sattım."

Orhan Deval, Feyyaz motorunun yarı hissesini satın alıyor



Orhan Deval'in 1950 yılında Lûtfi Koşkun'ın sahibi olduğu "Feyyaz" motorunun yüzde 50 hissesini satın almak suretiyle bu motora ortaklığına dair belge. Kaynak: Deval ailesi arşivi.

Orhan Deval, 1950 yılında Lûtfi Koşkun'ın sahibi olduğu *"Feyyaz"* motorunun yüzde 50 hissesini satın almak suretiyle bu motora ortak olmuştur.

Lûtfi Koşkun'un adresi Erenköy, Kozyatağı No.11 olması nedeniyle, Deval ve Koşkun ailelerinin tanışıklığı da bu ticari alışverişte yeralmıştır. Küçük teşebbüsler de olsa devrin ticarî anlaşma şeklini göstermesi bakımında bu alım satım belgesi örnek olarak aynen verilmiştir.

Feyyaz motorunun hisse satışı için Lûtfi Koşkun başlıklı bir evraka şu anlaşma metni yazılmıştır; *"Birtarafta Erenköy Sahrayı Cedid- Kozyağı No. 9'da Lûtfi Koşkun, diğer tarafta*

Erenköy Kadıasker Şakacı Sokak 43/1'de mukim (Oturmakta olan) Orhan Deval aralarında aşağıdaki şartlar dairesinde akde mukavele eylerler.

Şöyle ki:

1. *Lûtfi Koşkun*, İstanbul Limanının 231 sicilinde kayıtlı 147 rüsum tonluk Feyyaz adlı motorde olan yarı hissesini Orhan Deval'e 30.500 lir*a - otuzbin beşyüz lira mukabilinde satmıştır.*
2. İşbu alım satım muamelatının ikmaline değin Orhan Deval Lûtfi Koşkun'a kaparo olarak 50 Reşad altını tavsiye etmiş (Önermiş) ve Lûtfi Koşkun da kabul etmiştir.
3. *Satış bedeli olan 30.500 - Otuzbeşbin liranın, 20.500 – Yirmibin beşyüz lirası, takrir muamelesi esnasında ve 10.000 lirası- Onbin Lirası da takrir muamelesine değin ikmal edilmek şartıyla 18 ay (Onsekiz ay) vadiyle ve ayda 600 lira (Altıyüz lira) ödenmek şartıyla Erenköy'de yukarıda mevkii gösterilen ikametgâh Orhan Deval'in Pederi Hakkı Deval tarafından Birinci Derece ve Lûtfi Koşkun lehine ipotek etmek şartıyle tediye ve tesviye edilecektir.*
4. İşbu ipotek emlakı Orhan Deval tarafından ödenmek şartıyle Lûtfi Koşkun tarafından kendi ad ve namına sigorta ettirilecektir.
5. *Takrir ve ipotek muamelatının hitamını müteakip (Sona ermesini takiben) Lûtfi Koşkun alıcılarla birlikte Mersin'e giderek gemiyi denizde faal bir vaziyette devir edecektir.* İpotek muamelesi tabiatıyla takrirden evvel sona erdirilmiş olacaktır. İpotek muamelesi sona erdirildiği takdirde:
6. *16 Haziran 1950'den itibaren Feyyaz motorunun yapacağı işlere ait temettü ile bilcümle mesarifat (Giderlar)alıcı Orhan Devali'ye*[51] râci (ait) olacaktır.
7. İşbu alım satım muamelatından cayan tarafın diğer tarafa tazminat olan 5.000 Beşbin lira vermeği taraflar kabul ve taahhüt etmişlerdir.

İmzalar- Orhan Deval, Lûtfi Koşkun.

Orhan Deval daha sonraki yakın süreçte 50 Reşad altını yerine Lûtfü Koşkun'a 5.000 lira vermiş ve Lûtfü Koşkun bu iadeyi *"50 Reşadiye altını iade edilerek yerine Beşbin lira alınmış ve Üçüncü Madde gereğince lehine ipotek muamelesi de intaç edilmiştir"* kaydı düşerek 12 Haziran 1950 tarihi itibarıyla imzalamıştır.

51) 1950 yılında dahi, evraklarda ailenin Devali olarak alışılmış lâkabının kullanıldığı görülmektedir.



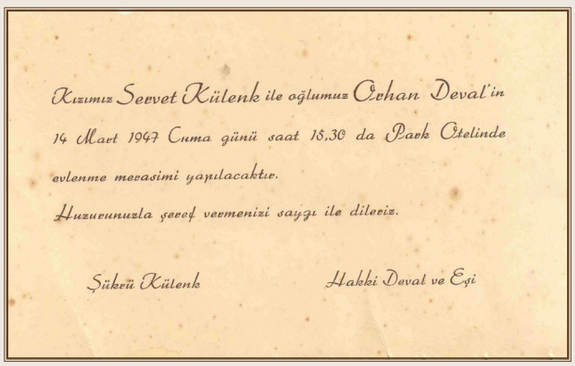
Orhan Deval ve ailesi;

1 - Orhan Deval (Hacı Hakkı oğlu); 2 - Servet Deval; 3 - Burhan Deval; 4 - Rezzan Aytemur; 5 - Bican Deval; 6 - Betul Kumuk; 7 - Levent Deval; 8 - Saliha Deval; 9 - Gundoğdu Aytemur; 10 - Antonella Deval; 11 - Avni Kumuk; 12 - Pakize Deval; 13 - Begum Aytemur; 14 - Hakkı Deval; 15 - Orhan Deval (Burhan oğlu); 16 - Sibel Deval; 17 - Leyla Deval; 18 - Dilek Kumuk; 19 - Burak Kumuk; 20 - Serra Deval; 21 - Can Deval; 22 - Murat Aydın.

Orhan Deval'in yaşamından

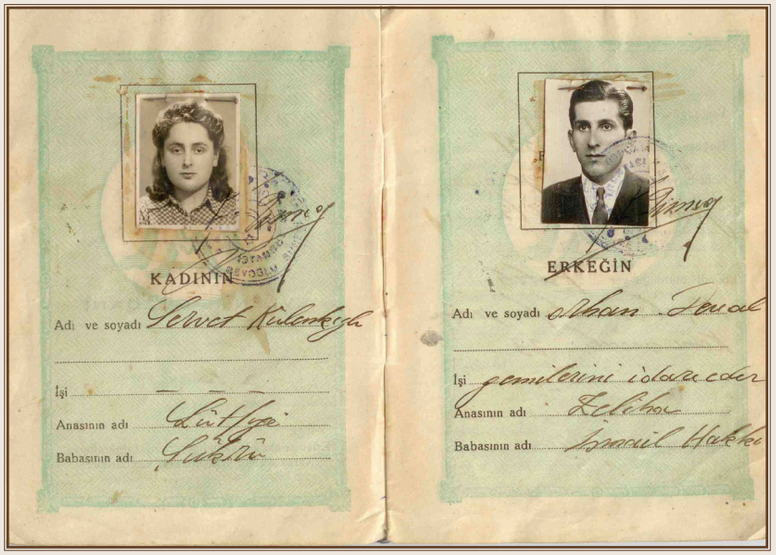
Orhan Deval 5 Eylül 1945 tarihinde Servet Hanım'la evlenmiştir. Düğünleri 14 Mart 1947 Cuma günü Saat 15.30'da Park Otel'de yapılmıştır. Hazırlanan düğün davetiyesinde Servet Külenk adına babası Şükrü Külenk'ün ve Orhan Deval adına Hakkı Deval ve Eşi'nin isimleri yeralmaktadır.

Servet Hanımın doğum tarihi Nüfus Cüzdanı kayıtlarına göre 8 Haziran 1339 (1924)'dür.


Kızımız Servet Külenk ile oğlumuz Orhan Deval'in
14 Mart 1947 Cuma günü saat 15,30 da Park Otelinde
evlenme merasimi yapılacaktır.
Huzurunuzla şeref vermenizi saygı ile dileriz.
Şükrü Külenk Hakkı Deval ve Eşi

Servet ve Orhan Deval'in düğün davetiyesi. Kaynak: Deval ailesi arşivi.

Servet Külenkoğlu ve Orhan Deval'in Evlilik cüzdanlarındaki bazı bilgiler şöyledir;



Servet ve Orhan Deval'in Evlilik Cüzdanı. Kaynak: Deval ailesi arşivi.

Kadının adı ve soyadı : Servet Külenkoğlu

Anasının adı	*: Lütfiye*
Babasının adı	*: Şükrü.*
Nüfusa kayıtlı olduğu yer	*: Rize*
Doğduğu yer	*: İstanbul*
Erkeğin adı ve soyadı	*: Orhan Deval*
İşi	***: Gemilerini idare eder.***
Anasının adı	*: Zeliha*
Babasının adı	*: İsmail Hakkı*
Nüfusa kayıtlı olduğu yer	*: Rize*
Doğduğu yer	*: İstanbul*

Orhan Deval'in Nüfus Hüviyet Cüzdanı'daki bazı bilgiler, Orhan Deval'in aile kökleri açısından önem taşımaktadır.

Bu nüfus cüzdanına göre; Rize ili Pazar Kazası, Sulak Köyü Kulaksız Sokağı'nda oturan Devalli ailesi 20 Mayıs 1938'de Nüfus kayıtlarını Galata'ya nakletmiştir.



Orhan Deval'in Nüfus Hüviyet Cüzdanı

Orhan Deval- Servet Deval ailesinin; *"Rezzan (Eşi - Gündoğdu Aytemur)", "Betül (Eşi - Avni Kumuk)","Bican (Eşi - Antionella)", "Burhan (Eşi - Saliha)", "Levent Can (Eşi - Pakize)"*, adını verdikleri beş çocuğu dünyaya gelmiştir.

Orhan Deval ve Servet Deval ailesinin Evlenme Cüzdanları'nda doğan ilk çocukları Rezzan Deval'in doğum tarihi: 15 Mayıs 1948'dir.

İkinci çocukları Betül Deval için ise:
19 Ağustos 1949 tarihi kaydedilmiş.

Bican Deval 25 Eylül 1950 doğumludur.

Burhan Deval'in doğum tarihi: 13 Nisan 1953 Pazartesi'dir.

Ailenin beşinci çocuğu Levent Can Deval 11 Temmuz 1960 Pazartesi günü dünyaya gelmiştir.

Haydarpaşa Lisesi mezunu olan Orhan Deval Yedek Subay olmak üzere 1 Mart 1948 tarihinde Hazırlık Kıt'ası'na katılmıştır. 1969 yılına kadar her sene Galata Karaköy Askerlik Şubesi'nce Yedek

Subay yoklama kaydı Nüfus Cüzdanı'na işlenen Orhan Deval'in 1969 yılındaki son yoklaması ile bu sorumluluğu sona ermiş ve Nüfus Cüzdanı'na Galata Karaköy Askerlik Şubesi'nce "Çağdışı" damgası basılmıştır!

"Çağdışı" kelimesi, artık seferberlik çağrısına tâbi olmayacağı anlamınadır ve belirli yaşı aşmış olan tüm askerlerin Nüfus Cüzdanlarına böyle bir kayıt düşülürdü.

Burhan Deval ailesinin *"Hakkı"* ve "*Orhan"* adını verdikleri iki erkek çocuğu dünyaya gelmiştir. Günümüzde oğulları Hakkı, Orhan ve kardeşi Levent Deval ile birlikte çalışmaktadır.



S.S Beyhan - Ex - S.S Holland (Holland Rotterdam); Ex- Honorine Achaque; Ex - Ain Zefra; Ex- Le Zeramna.

Deval Transport A.Ş.'de Genel Müdür olarak sorumluluk üstlenmiş olan Hakkı Deval 1980 İstanbul doğumludur. Öğrenimini Londra'da Cass Business School City Üniversitesi'inde tamamlamıştır.

Deval Transport A.Ş. Ticaret Müdürü olan Orhan Deval 1983 İstanbul doğumludur.

Londra, Cass Business School City Üniversitesi mezunudur. Denizcilik marketleri, gemi işletmesi ve gemi finansmanı denizcilik konularını elealan *"Denizcilik Ekonomisi- Kuru Yük"* başlıklı eseri, İş Bankası Kültür Yayınları neşriyatı olarak 2015 Ocak ayında yayınlanmıştır.

Öndeki gemi: İsmail Kaptanoğ*lu -Ex Hacı Eşref motoru. Arkadaki gemi: Beyhan - Ex- Le Zeramna. İki gemi de* kömür *tahliyesinde*.

1951 yılından itibaren Hakkı ve Orhan Deval Ortaklığı'nda "Beyhan" adıyla tescil edilen *"S.S Holland (Holland Rotterdam)"* 1919 yılında Zeeland- Hansweert Hollanda tersanesi'nde 5 Me. Oeconomie adına 8 Kızak No.'suyla inşa edildi.

- 496 dwt., Boyutları; 46,97 mt. x 7,95 mt.x 3,76 mt. olan gemi 3 genişlemeli TEM Mach. Mfg. Fulton - Hoogezand üretimi ana makinesiyle 540 iph güç üretiyordu ve azami seyir sürati 8 Knots'du.
- 1921'de Hague'de tescili yapıldı.
- 1922'de Cezayir'de kurulu Fransız armatörlük firmasına satıldı ve *"Honorine Achaque"* adı verildi.
- 1929'da satıldı ve *"Ain Zefra"* adı verildi.
- 1934'de satıldı ve *"Le Zeramna"* adı verildi.
- 1951'de Azize Arkan ve Ortakları'na satıldı ve *"Beyhan"* adı verildi.
- 1959'da Hakkı ve Orhan Deval Ortaklığı'na satıldı.
- 1978'de Orhan Deval ve Oğulları Koll. Şti.'ye satıldı.



Beyhan motoru hakkında

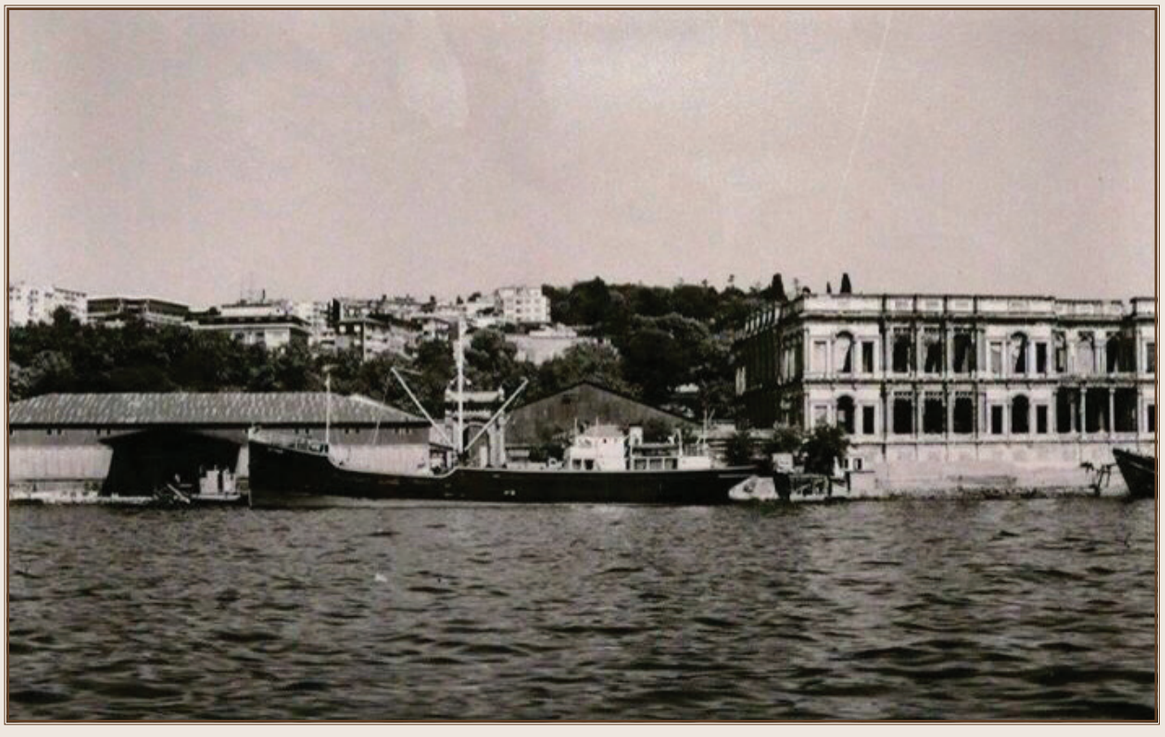
İsmail Hakkı Deval, Satveti Nusret Anal ile 26 Aralık 1953 tarihli bir yazıda, Satveti Nusret Anal şu kaydı düşmüştür*"Tamamına yarı yarıya sahibi olduğumuz İstanbul limanına bağlı 274 rüsum tonluk Beyhan adlı vapurumuzu vekilimiz bulunan Orhan Deval bizlere izafeten 16 Şubat 1943 tarihinden itibaren bugüne kadar vapurumuzu arzumuzun fevkinde (üzerinde) olarak idare etmiş ve bu müddet zarfında işletmeden mütevellit tahsil etmiş olduğu navlunların*

bedelleriyle tamir ve sefer masraflarını her seferin dönüşünde hesaplarını muntazaman tarafımıza vermiştir. Binaenaleyh aşağıdaki tarihe kadar gemi kazançlarından kâr olarak hissemize düşen paralarımızı ortaklık nisbetinde musaveten (eşitlik ölçülerinde) ve tamamen aldığımızı (Ben Satveti Nusret Anal ortaklık hisseme tesadüf eden paradan hesabımdan 2800 – İkibinsekizyüz TL fazla aldığımı) bundan böyle Orhan Deval'in biz gemi sahiplerine hiçbir borcu ve zimmeti kalmadığı vechile işbu ibra senedimiz tarafımızdan tanzim ve imza edilerek Orhan Deval'e verilmiştir.26 Aralık 1953.

İmzalar- *Satveti Nusret Anal, Perihan Sokak No. 14/3 Şişli. ve İsmail Hakkı Deval, Kazasker Şakacı Sokak No.43/1 Erenköy"*

Bu evrak bize, Beyhan motorunun, 1943 yılından itibaren İsmail Hakkı Deval, Satveti Nusret Anal ortaklığında olduğunu ve işletmesini Orhan Deval'in başarıyla yaptığını göstermektedir.

Aynı zamanda bu evrak, Orhan Deval'in gerek armatörlükte ve gerekse deniz ticaretinde derin deneyimler kazandığını anlatmaktadır.

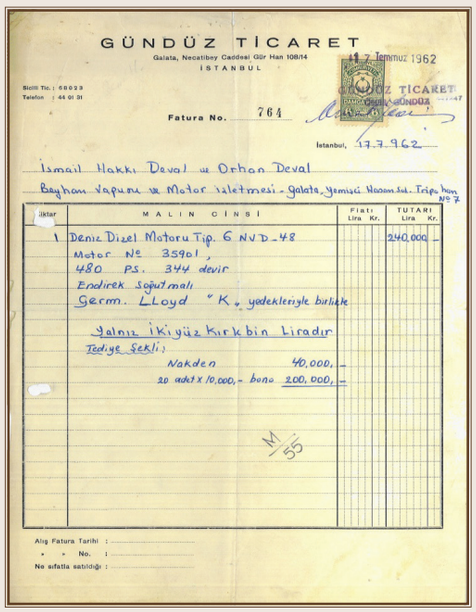


Beyhan motorunun dizel makinaya geçirilmesi

1962 yılına kadar Türk Ticaret filosunda Türk bayraklı ve dizel makinalı bir motor mevcut değildi. Beyhan gemisi ilk inşa edildiği yıl buhar türbünlü bir makine ile teslim edilmiş ve çalıştırılmıştır.

Hacı Hakkı Deval ve oğlu Orhan Deval 1962 yılına doğru yeni teknoloji şartlarında artık buhar makinalarının bir ehemmiyetinin kalmadığını görerek yenilik yapmaya karar vermişlerdir. O zamana kadar mevcut olan buharlı makinası ile işlettikleri Beyhan gemisine Almanya'dan dizel

motor sipariş etmişlerdir. 17 Temmuz 1962 tarihli fatura muhteviyatındandan da anlaşılacağı üzere, Beyhan gemisine 1 adet 6 NVD 48 tipi 480 beygir gücünde Dizel Motor sipariş edilmiş ve 240,000 TL bedel ile satın alınmıştır.



GÜNDÜZ TİCARET

Galata, Necatibey Caddesi Gür Han 108/14

İSTANBUL

17 Temmuz 1962

Fatura No. 764

İstanbul, 17.7.962

İsmail Hakkı Deval ve Orhan Deval

Beyhan Vapuru ve Motor tesisatı - Galata, Yemişci Hasan Sok. Tripe han No 7

Iktar	MALIN CİNSİ	Fiatı Lira Kr.	TUTARI Lira Kr.
1	Deniz Dizel Motoru Tip. 6 NVD-48 Motor Nº 35901 480 PS. 344 devir Endirek Soğutmalı Germ. LLoyd "K" yedekleriyle birlikte Yalnız İkiyüz Kırkbin Liradır Tediye Şekli: Nakden 40.000,- 20 adet x 10.000,- bono 200.000,-		240.000 -

M/55

Alış Fatura Tarihi :

» » No. :

Ne sıfatla satıldığı :

Beyhan gemisine alınan Alman malı gemi makinasının faturası.

Bu değişim sayesinde Türk Ticaret filosundaki ilk dizel motorlu yük gemisi Beyhan motoru olmuş ve benzer tipteki diğer gemilere örnek teşkil ederek yaygınlaşmasını sağlamıştır. Günümüzde yük gemi makinalarının büyük çoğunluğu halen temelde dizel makinalardan oluşmaktadır.

Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti İstihlâk Kooperatifi Hissedarı

İsmail Hakkı Deval Kaptan, Orhan Deval Kaptan ve Hasan Uçar (Deval) Kaptan yakın aralıklarla 1954'den yılından itibaren Galata, Ömer Abed Han Kat. 4 No.21-22 adresindeki Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti İstihlâk Kooperatifi hissedarı olmuşlardır.

Ancak bu tarihte Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri Cemiyeti İstihlâk Kooperatifi henüz kurulma aşamasındadır.

Kazasker Bağlarbaşı Sokak No.3/5 Erenköy'de oturan Orhan Deval, 31 Temmuz 1954'de 100 hisse karşılığı, beher hisse 5 lira olmak üzere 500 lira ödemiştir. Bu meblağa ait makbuz Kooperatifin kurulmasından sonra hisse senetleriyle değiştirilecektir.

Satveti Nusret Anal ve İsmail Hakkı Deval Ortaklığı

İsmail Hakkı Deval, Satveti Nusret Anal ile 1950 yılında Beyhan kosteri için ortaklık tesis etmiştir.

Satveti Nusret Anal başlıklı ve Orhan Deval'a hitaben yazılmış 28 Şubat 1954 tarihli bir mektupta şöyle demektedir; *"Azizim Orhan, Babana ve bana gönderdiğin 25 Şubat tarihli telgrafları ve eve gönderdiğin 27 Şubat tarihli telgrafı aldım.*

26 Şubat günü telefonlar, daha doğrusu Mersin telefon hatları arızalı olduğu için sana telefon edemedim. Onun yerine telgraf çektim. Bu telgrafta bildirdiğim gibi Rubi 5 Mart'a kadar mutlak surette yüklemeyi yapacağını söyledi. Ben Rubi'ye Muayene müddetimizin 5 Mart'ta biteceğini söylemiştim. Rubi 'Ben Orhan'la konuştum. Muayene müddetinin 15 Mart'ta biteceğini söylemişti' dedi.

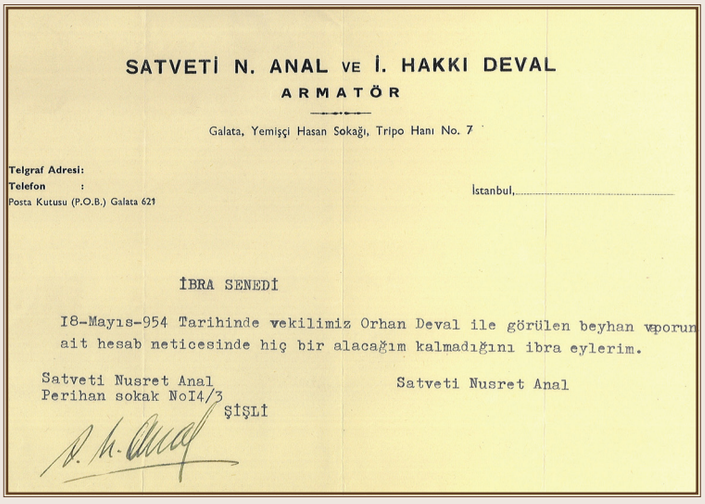
Rubi ile konuşmamız böyle olmakla beraber lakırdının daima değişmek ihtimali bulunduğunu düşünerek işi bir mektupla teyid etmeyi muvafık buldum.

...Ay başında mürettebatın maaşlarını verirsen bordroyu imzalatarak bana göndermeyi ihmal etme. Vaktinde vergileri yatıralım da cezalı duruma düşmeyelim. Orada bir bordro kağıdı nasıl olsa bulursun. Bir de Vergi Karnesi eksik tayfa mı, ateşçi mi var. Onun karnesini orada yaptırır ve yollarsan faidesi olur.

...Cümleye selam. Gözlerinden öper, sıhhatinin devamını dilerim.

Satveti Nusret Anal"

Satveti Nusret Anal ve İsmail Hakkı Deval Ortaklığı resmi firma kağıtlarında da yeralmaktadır ve *"Satveti Nusret Anal ve İsmail Hakkı Deval Armatör"* başlığını taşımaktadır. Firmanın adresi; Galata, Yemişçi Hasan Sokağı Tripo Hanı No.7'dir.



SATVETİ N. ANAL VE İ. HAKKI DEVAL
ARMATÖR

Galata, Yemişçi Hasan Sokağı, Tripo Hanı No. 7

Telgraf Adresi:
Telefon :
Posta Kutusu (P.O.B.) Galata 621

İstanbul,.....

İBRA SENEDİ

18-Mayıs-954 Tarihinde vekilimiz Orhan Deval ile görülen beyhan vaporun ait hesab neticesinde hiç bir alacağım kalmadığını ibra eylerim.

Satveti Nusret Anal
Perihan sokak No14/3
ŞİŞLİ

Satveti Nusret Anal

Bu evrak vasıtasıyla Satveti Nusret Anal'in Beyhan motorunda alacağının kalmadığı ve Şişli, Perihan sokak No. 14'te oturduğu anlaşılmaktadır.

23 Haziran 1955 Sicilli ticaret Gazetesi'nde 56172 Sicil Numaralı Hüsnü Deval ile ilgili olarak *"İstanbul Vilayeti dahilinde Kadıköy, Erenköy Semtinde Kazasker Şakacı Sokağında 43/1 Numarada oturduğunu ve Galata semtinde Tripo Hanı'nın 7 Numaralı mahallini ikametgâh ittihaz eyleyerek 1.4.1955 tarihinden beri armatörlük işi ile meşgul olduğunu ve TC Devleti tebaasından bulunduğunu Noterden tasdikli imzası ile bildirerek tescil isteğinde bulunan tacirin unvanı ticareti yukarıda yazılı şekilde Ticaret Kanunu'na uygun olarak 6.4.1955 tarihinde tescil edildiği ilan olunur.*

Adliye Sicilli Ticaret Memurluğu."



Resim yazısı -23 Haziran 1955 Sicilli Ticaret Gazetesi'nde 56172 Sicil Numaralı Hüsnü Deval ve 56173 Sicil Numaralı Orhan Deval ile ilgili olarak ticarî unvanın tesciline dair ilan sayfası. Kaynak: Deval arşivi.

Gemiler için yük çeşitlerini ve imkanlarını göstermesi bakımından Türkiye'nin ithalat ve ihracat mal çeşitlerini ortaya koyan aynı tarihlerdeki "Sicilli Ticaret ve Piyasa Gazetesi"nde Batı Almanya'nın bakır stoklarında azalma olduğu ve Ordu ihtiyacı için talebin artacağı ifade edilerek 1955 yılı Mart sonuna kadar Şili'den 6616 ton, Rodezya'dan 3614 ton, Türkiye'de 2748 ton, Meksika'da 710 ton, USA'dan 728 ton ve diğer memleketler de dahil olmak üzere 15275 ton bakır ithal ettiği belirtilmekte ve Almanya'nın denizyoluyla bakır ithalatının artacağı duyurulmaktadır.

Türkiye'de FOB 822,184 lira değerinde 21 adet menşe şehadetnamesi verilmiştir. Bunlar; Avusturya'ya 10 ton fındık, ABD'ye 10 ton gülyağı, Çekoslavakya'ya 161,121 kilo pamuk küspesi, Doğu Almanya'ya 39.213 kilo yapak, Finlandiya'ya 300 ton kepek, İngiltere'ye 1,125 kilo bağırsak, İspanya'ya 77.640 kilo yumurta, İsrail'e 19.725 kilo iç fındık, Lübnan'a5.931 kilo mahlep, Macaristan'a 800 kilo bağırsak, Polonya'ya 250 ton ceviz kütüğü, Yugoslavya'ya 3,260 kilo bağırsak, Yunanistan'a 4.300 kilo taze balık'tan oluşmaktadır.

İhraç edilen mal çeşitlerine bakıldığında, bunların tamamen tarımsal ve hayvansal ürünlerden oluştuğu ve çok küçük toplamlardan meydana geldiği görülecektir. Türkiye'nin deniz ticaret filosuna yansıyacak yüklerinin bu yıllarda ne derecelerde düşük seviyelerde olduğu hatırlanmalıdır.

Plevne motoru batıyor

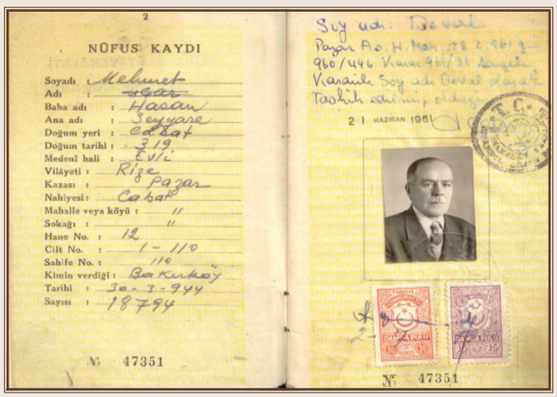
Mart 1956'da Plevne motoru kötü hava koşullarına yenik düşerek Babakale açıklarında batmıştır.

"İsmail Hakkı Deval ve Orhan Plevne Vapuru ve Motor İşletmesi" olarak Hüsnü Deval ve Mehmet Şengül ile İsmail Hakkı Deval ve Orhan Deval, Plevne motorunun kurtarılması için bir mukavele ve ibraname yapmışlardır.

Bu belgede, Antalya Limanı'na kayıtlı 75 tonluk Doğutepe motorunun sahipleri olan Hüsnü Deval ve Mehmet Şengül Babakale'de batmış olan Plevne motorunu yüzdürmüş ve yine Babakale sahillerine vurmuş olan yağ varillerini toplayarak İstanbul'a getirdiği gibi yüzdürülen Plevne motorunu da yedeğinde İstanbul'a getirmiş olması nedeniyle, Plevne motorunun sahipleri olan İsmail Hakkı Deval ve Orhan Deval ile kurtarma ve yedekleme ameliyesi için 10.000 liraya anlaşmışlardır.

İsmail Hakkı Deval, Plevne motorunun işletme hakkını eşi Zeliha Deval'e bırakıyor.

Beyoğlu Beşinci noteri kaydıyla İsmail Hakkı Devaloğlu'nun Plevne motorunun işletme hakkını 1 Temmuz 1952 tarihi itibarıyla eşi Zeliha Devaloğlu'na bıraktığı görülmektedir.


NÜFUS KAYDI

Soyadı : Mehmet
Adı : Uçar
Baba adı : Hasan
Ana adı : Seyyare
Doğum yeri : Çabat
Doğum tarihi : 319
Medeni hali : Evli
Vilâyeti : Rize
Kazası : Pazar
Nahiyesi : Çabat
Mahalle veya köyü : "
Sokağı : "
Hane No. : 12
Cilt No. : 1-110
Sahife No. : 116
Kimin verdiği : Bakırköy
Tarihi : 20-3-944
Sayısı : 18794

No 47351

21 HAZİRAN 1961

No 47351

Mehmet Kaptan'ın Nüfus Hüviyet Cüzdanı. Deval ailesi arşivi.

Noter evrakında yazılı olduğu üzere; *"Zeliha Devaloğlu çalıştıracağı bu motorun bilumum masraflarını Kaptan, Mürettebat, Akaryakıt, İşletme malzemesi, vergi ve resimleri,bilumum tamirat masraflarını kendisi yapacak ve bu giderler için İsmail Hakkı Devaloğlu'ndan hiçbir talepte bulunmayacaktır.*

Ancak motorun sahibi İsmail Hakkı Devaloğlu dilediği anda bu mukavelenameyi fesh ederek motorun işletme hakkını geri almaya her zaman için yetkilidir."

Orhan Deval 60'lı yıllarda artık tek başına Armatör olarak bazı nakliye ihalelerine girmekte, ya da bazı taşıma ihalelerine işbirliği yaptığı armatörlerle veya müteşebbislerle katılmaktadır.

Nitekim 1965 ve 1966 yılında Hopa ve Ayancık bölgelerinden İzmit Seka tesislerine taşınacak olan selüloz odunların ihalesi İstanbul'da Naklet Ticaret Ltd. Şti. tarafından kazanılmış ve taşıma teminatı hisseler halinde Orhan Deval, İsmail Kaptanoğlu, Fikret Eminoğlu ve Hüsnü Deval tarafından verilmiştir.

Orhan Deval'den aileye intikal eden ve torunu Orhan Deval tarafından muhafaza edilen belgelere ait dosyada, İsmail Hakkı Deval ve Orhan Deval'in Armatörler Birliği'ne üye olduklarına dair üyelik cüzdanları yeralmaktadır.

İsmail Hakkı Kaptan'ın ağabeyi Mehmet Kaptan'ın Nüfus Hüviyet Cüzdanı- Bu cüzdanda da önce "Uçar" soyadı alındığı ve Rize Pazar Asliye hukuk Mahkemesi'nin 28 Şubat 1961 tarihli kararıyla soyadı tashihi yapılarak "Deval" soyadı verildiği kayıtlıdır.

İsmail Hakkı Kaptan, babası Hasan Uçar(Deval) 'ın Yasal Vâsisi tayin ediliyor.

İsmail Hakkı Kaptan, ağır bunama illetine maruz kalması nedeniyle mahcur hale gelen babası Hasan Uçar'ın 19 Eylül 1955 tarihinde Yasal Vâsisi tayin edilmiştir.

Mahcur Hasan Uçar (Deval), Büyük Uçar motorunun ve Burhan motorunun sahibi görülmektedir. Büyük Uçar motoru işletilmek üzere Halil Tombay'da, Burhan motoru Sulhi Okan'da kiralıktır.

Aslında *"Büyük Uçar"* motoru, Hasan Uçar veya tashih edilecek soyadıyla Hasan Deval'e aittir ve tümüyle Deval ailesine ait olduğu anlaşılmalıdır. Buradaki olası yanılgı, Hasan Deval'in "Uçar" soyadını tercih etmesinden ileri gelmiştir.

Orhan Deval Kaptan'ın dedesi Hasan Deval (Uçar) Kaptan

Orhan Deval Kaptan'ın dedesi Hasan Deval (Uçar) Kaptan 1292 (1876) Rize Vilayeti Pazar ilçesi Cabat köyü doğumludur. Babasının adı Devali Osman (Hacı)'dır. Hacı olmak için müteaddit defalar vize aldığı görülmektedir. Bunlardan biri 28 Temmuz 1954 tarihlidir ve Cidde'ye gidebilmesi için 80 Sterling yol masrafı döviz verilmiştir.

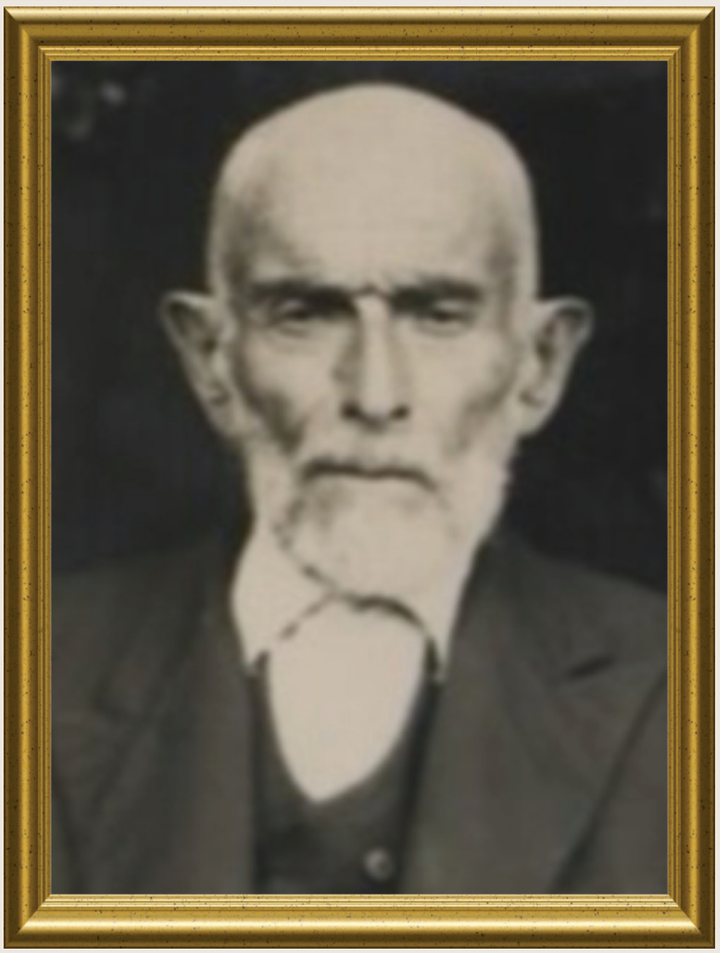
Orhan Deval 2125 Sicil Numarasıyla Kıyı Kaptanlığı Gemi Adamı Cüzdanı almaya hak kazanmıştır.

Hüsnü Deval Kaptan vefat ediyor

Deval ailesi denizlere gönül vermiş kuşaklarıyla tanınmıştır**;** Rize Pazar eşrafından Mehmet Deval'in oğlu, Hacı Hakkı Deval ve Zeliha Deval'in damadı, Nimet Deval'in eşi, Orhan Deval ve Haydar Deval'in eniştesi, Kemal Deval'in ağabeyi Hüsnü Deval Kaptan da bir armatördü. Müptela olduğu hastalıktan kurtulamayarak 26 Nisan 1966 günü vefat etti. Cenazesi 27 Nisan 1966 Çarşamba günü Camii'nde kılınan ikindi namazını müteakiben Erenköy sahrayı Cedid Mezarlığında aile kabristanında defnedildi.

Zeliha Deval vefat ediyor

Rize Pazar eşrafından İbrahim ve Gülsüm Vardal'ın kızı, Armatör Hacı İsmail Hakkı Deval'in eşi, Armatör Orhan Deval, Ali Haydar ve Nimet Deval'in annesi, Rezzan Aytemur, Betül Kumuk, Hasan Bican, Burhan, Levent Can Deval ile Naci, Harun, Feza ve Hikmet Deval'in babaannesi, Armatör Hüsnü Deval'in kayınvaldesi, İnşaat Mühendisi Gündoğdu Aytemur, Makine mühendisi Avni Kumuk'un büyük kayınvaldesi Zeliha Deval 12 Eylül 1978 günü vefat etti. Cenazesi 13 Eylül 1973 günü öğle namazını müteakip Erenköy Camii'nde kılınan namazı müteakiben Sahrayı Cedid Mezarlığında defnedildi.



Hasan Uçar
Kaynak: Deval ailesi arşivi.



VEFAT

Rize Pazar eşrafından merhum Mehmet Deval'ın oğlu, merhum Hacı Hakkı Deval ve Zeliha Deval'ın damadı, Nimet Deval'ın eşi, Orhan ve Haydar Deval'ın enişteleri, Kemal Deval'ın ağabeyisi,

ARMATÖR

HÜSNÜ DEVAL KAPTAN

müptelâ olduğu hastalıktan kurtulamayarak vefat etmiştir. Cenazesi 27.4.1966 Çarşamba günü (Bugün) ikindi namazını müteakip, Erenköy Kazasker Camiinden kaldırılarak, Sahra-i-cedid aile kabristanına defnedilecektir.

Mevlâ rahmet eyleye.

Gaye Reklâm 297 6344

DEVAL AİLESİ



VEFAT

Rize Pazar eşrafından müteveffa İbrahim Gülsüm Vardal'ın kızları, müteveffa armatör Hacı Hakkı Deval'ın eşi, armatör Orhan Deval, Ali Haydar ve Nimet Deval'ın anneleri, Rezzan Aytemur, Betül Kumuk, Hasan Bican, Burhan, Levent Can Deval ile Naci, Harun, Feza, Hikmet Deval'ın babaanneleri, Meral Kalender, Deniz, Ragıp Deval'ın anneanneleri, müteveffa armatör Hüsnü Deval'ın kayınvalidesi, İnşaat Mühendisi Gündoğdu Aytemur, Makine Mühendisi Avni Kumuk'un büyük kayınvalideleri

SALİHATI NİSVANDAN

ZELİHA DEVAL

HANIM

ORHAN DEVAL



Orhan Deval

Orhan Deval Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri İstihlâk Kooperatifi'nde

Babası Kaptan İsmail Hakkı Kaptan'la beraber, Motorlu ve Yelkenli Gemi Armatörleri İstihlâk Kooperatifi'nin kuruluşuna hisse alarak iştirak eden Orhan Deval 1954 yılında kooperatifin ana sözleşmesinin hazırlanmasında da görev almıştır.

Bu kooperatif, Türkiye'de deniz nakil vasıtalarının gelişmesine katkıda bulunmak, üyelerin gemi, makine ve gemi malzemesi gibi vesair ihtiyaçlarını karşılamak ve gerekli malzemeleri yurtdışından ithal etmek, üyelerinin çağdaş gemi işletmeciliği yapmalarına yönelik eğitimlerini sağlamak, ortaklarına kredi ve sigorta imkanları tesis etmek, amaçlarına uygun gördükleri yerde gayrimenkul satın almak, sosyal işlerde üyelerine her konuda yardımda bulunmak, kooperatif kültürüne yardım etmek amacını taşımaktadır.

Kooperatifin kurucu üyeleri; Mustafa Alış, Şükrü Göksu, Mustafa Tuna, Veysel Okan, Kâzım Kaptanoğlu, Ali Kamuran Azizoğlu, Muzaffer Divan, Hasan Ayral, Ziya Sönmez, Ali Ziya Yılmaz, Abdürrahim Manioğlu, Osman Cebeci, Mustafa Kurtuluş, İsmail Kaptanoğlu, İbrahim Kalkavan, Orhan Deval, Ömer Selimoğlu, Reşit Kalkavan, Ziya Kalkavan ve Osman Azmi Karaveliğlu'ndan oluşmaktadır.

Orhan Deval 1000 dwt'luk gemi inşaatına başlıyor

Orhan Deval 1968 yılında Devlet Planlama Teşkilatı'nın Yatırım İndirimi teşviklerinden yararlanmak üzere, *"Orhan Deval Vapur ve Motör İşletmeciliği"* firması adına 18 Ekim 1968 tarihinde Devlet Planlama Teşkilatı'na müracaatta bulunmuştur.

Yatırım indiriminden faydalanmak istediği projesi 100 dwt'luk koster tipi bir gemi inşaatıdır.

Bu projenin maliyeti 2.122.000 TL'dir. Öz sermayeden 850.000 lirası karşılanacaktır.

Geminin 4 yıl tamamlanması beklenmektedir. İnşaat için 1968'de 650.000 lira harcanacak

1969'da 1 milyon lira harcama gerekecektir. 1970'de 227.000 ve 1971'de 250.000 lira gibi bir sarf bütçesine ihtiyaç vardır.

Devlet Planlama Teşkilatı 29 Kasım 1968 tarihiyle Orhan Deval'in evrakı onaylamış ve 850.000 TL yatırım indiriminden faydalanmasına karar verdiğini Armatör Orhan Deval'e yazılı olarak bildirmiştir.

Orhan Deval ailesinin 1983 yılı itibarıyla Dragos, Orhan Gazi, Manolya mahallesindeki yeni mülklerine intikal ettikleri veya buradaki villada yaşadıkları anlaşılmaktadır.

Alaybey Tersanesi'nde gemi inşa ettirmek istiyor

Orhan Deval son derece yoğun bir çabayla, yemi gemiler inşa ettirmek için çareler aramıştır. Bunlar biri 1972 yılında Alaybey Tersanesi'nde gemi inşa ettirmek amacıyla Denizcilik Bankası'na 3 Nisan 1972 tarihiyle verdiği dilekçe ve gemi planlarını içeren rapordur.

Denizcilik Bankası bu talebine 16 Mayıs 1972 tarihiyle *"Alaybey Tersanemizde 1 Aralık 1971 Tarih e 1-1-001 Sayılı Plana göre 2,700 dwt.'luk bir veya iki kuru yük gemisi inşa ettirmek hakkındaki talebiniz tetkik edilmiştir.*

Talep yazınızın Birinci paragrafında belirtildiği üzere 1 adet 2,700 dwt'luk kosterin tekne inşa bedeli 9.000.000 TL.'dir. Geminin anahtar teslimi olarak bedeli ise 18.000.000 TL.'dir.



Yarımcadaki Marmara Tersanesinde yapılan Deval adındaki şilep denize indirilmeden önce

Yarımcadaki Marmara Tersanesinde yapılan dört bin tonluk «Deval» Şilebi denize indirildi

Yarımcadaki Marmara Tersanesinde 10 aydanberi yapılmakta olan 4 bin tonluk Deval adındaki yü gemisi törenle denize indirilmiştir.

Ereğli Demir Çelik Fabrikalarında özel olarak yapılan saçlarla inşa edilen Deval yük gemisi makin aksamının takılması için yüzdürülerek İstanbula götürülmüştür.

76 Metre boyunda 12 metre en ve 12 metre yüksekliğinde bulunan şilep her türlü sularda deni nakliyeciliğinde kullanılabilecektir.



Aksigorta, Deval Denizcilik ve Tic. A.Ş.'nin batan gemisi M/V Deval'in sigorta bedelini nakten ve def'aten ödediklerine dair gazetelerde duyuru yapmıştı. Kaynak: 3 Ağustos 1989, Cumhuriyet Gazetesi.

Geminin önümüzdeki aylarda omurgası kızağa konulabilecek ve birinci şekildeki talebe göre 8 ayda, 2.ci şekildeki talebe göre 20 ay sonunda tersanemizden teslim edilecektir.

İmza- Denizcilik Bankası T.A.O. Fen Müdürü Tahir Söker, Genel Müdür Muavini Ali Haydaroğlu."

Yarımca'daki Marmara Tersanesi'nde bir adım daha atılarak olarak 4.000 dwt'luk bir kuruyük gemisinin inşaatına başlanır. Bu gemiye *"Deval"* adı verilmiştir.

Deval gemisi 74 metre boyunda, 12 metre genişliğindedir ve draftı 12 metredir.

Deval gemisi 9-10 Nisan 1989 sabaha karşı Adriyatik'te seyrederken Genel Denizcilik Şirketi'ne ait Selin isimli kuruyük gemisiyle yoğun sis nedeniyle çarpışacak, çarpışan gemilerden Deval isimli gemi kısa zamanda batacaktır. Selin isimli gemi Romanya'dan aldığı yükle İtalya'nın Chioggio Limanı'na seyrederken, Deval gemisi de aynı limandan Limanı'ndan aldığı yükle İstanbul'a seyrediyordu.

Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi'nin 5270 Sayı ve 31 Ekim 1974 Tarihli sayısında, *"İstanbul Vilayeti dahilinde* Üsküdar, Kısıklı *Semtinde Bulgurlu Caddesi 42 Numarada oturduğunu ve Galata semtinde Tripo Hanı'nın 7 Numaralı mahallini ikametgâh ittihaz eyleyen Orhan Deval'in verdiği dilekçe ile Ticarî ikametgahını Beyoğlu Karaköy Necati Bey Caddesi Demirbağ Han K.2 No.21-22 mahalline naklettiği"* ilan olunmaktadır.

Kaptan İsmail Hasan Deval'dan sonra Deval Denizcilik Grubu'nda bayrağı oğlu Orhan Deval devralmış ve birtaraftan çocuklarını olası en iyi eğitim ve öğrenim imkanları sağlarken, kendisi de yıllar içersinde öğrenimlerini tamamlayarak yanında yeralan çocuklarıyla tamamiyle uluslar arası denizlerde çalışan bir filo tesis etmiştir.

Doğutepe motorunun hisse devrine ait belge

Erenköy Kazasker Mahallesi Şakacı Sokak 43/1 No'lu evde adresi bulunan Hüsnü Deval ile Üsküdar Bulgurlu Caddesi 43 No'lu evde oturan Orhan Deval, *"Doğutepe"* isimli motorlu gemideki hisselerinin bir kısmını Noter sözleşmesiyle devretmişlerdir.

Şöyle ki; Orhan Deval 90 hisse itibarıyla 45 hissesine sahip bulunduğu Antalya 139 Bağlama limanında 296 Sicil Numarasıyla kayıtlı 32.80 mt. uzunluk, 5.44 mt. genişlik, 2.55 mt. derinliğe sahip 1890 İngiltere yapımı Doğutepe isimli motorlu geminin 45 hissesinin tamamını 32.000 Türk lirası mukabilinde Hüsnü Deval'e satmıştır. Böylece bu gemide hiçbir hissesi kalmamış olmaktadır.

Deval Denizcilik, Çelik Tekne Tersanesi'nde Morina ve Plevne adını verdikleri iki kimyasal tanker inşa ettiriyor.

Deval Denizcilik'in Çelik Tekne Tersanesi'nde yaptırdığı "Morina" adlı 6,937 dwt. ve 4,471 grt. olan IMO2 kimyasal tankerin denize indirilme törenine, Deval Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Deval, Yönetim Kurulu Üyesi Levent Deval, Çelik Tekne Tersanesi Yönetim Kurulu Üyesi Mehmet Taylan ile çok sayıda davetli katıldı.

Deval Denizcilik Yönetim Kurulu Üyesi Levent Deval, yaklaşık 10 milyon dolara mâlolan kimyasal tankerin, çok gelişmiş bir model olduğunu belirterek, yapımında teknolojinin son imkânlarından faydalandıklarını söyledi.

Levent Deval, filolarındaki gemi sayısının dokuza çıktığına işaret ederek, şöyle devam etti: *"Daha önceki gemilerimiz dökme kuru yük gemisiydi. Bu gemi filomuzdaki ilk kimyasal tanker olma özelliğine sahip. 'M/T Morina'nın Türk denizciliğine hayırlı uğurlu olmasını diliyorum."*



İnternet ortamında Morina tankerinin resminin süsleme amaçlı olarak işlendiği bir çay-kahve bardağı

Plevne motorunun anısına inşa edilen kimyasal tankere "Plevne" adı veriliyor

Devali İsmail Hakkı Kaptan'ın ilk motoru, ilk ekmek teknesi olan Plevne motoru asla unutulmamıştı. Orhan Deval babasının anısına saygıyla ailenin ilk gemisi Plevne motorunun adının inşa ettirecekleri kimyasal tankere verilmesini istedi.

Böylece Deval Denizcilik adına Çeliktekne Tersanesi'nde inşa edilmekte olan *"M/T Plevne"* isimli petrol ürünleri ve kimyasal tanker de 6 Şubat 2005 tarihinde denize indirildi. Delta Marine tasarımı olan tanker 21 Ağustos 2004 tarihinde kızağa konulmuştu. M/T Plevne birzaman sonrasında merkezi Kasablanka olan Petrocab firmasına satıldı ve "Tingis" adını aldı.



M.T. Plevne

Deval Denizcilik "Aşkabat" ve "Bakü" isimli gemileri satın alıyor

D.B. Deniz Nakliyat'ın 1999 yılında özelleştirilmesi sırasında "Aşkabat ve Bakü" isimli iki gemisi Deval Denizciliğe 35 milyon USD'ye satıldı.

Deval Denizcilik'in bu iki gemiyle birlikte Türk Deniz Ticaret Filosundaki kapasitesi 126 bin 500 dwt'na çıktı.

Orhan Deval Türk Denizciliğinin gelişmesi için önerilerini Ankara'ya iletiyor.

Orhan Deval 3 Mart 1981'de o yılların devlet yönetimini meydana getiren Milli Güvenlik Konseyi üyelerinden Deniz Kuvvetleri Komutanı ve Milli Güvenlik Konseyi Üyesi Oramiral Nejat Tümer'e hitaben bir rapor hazırlamıştır.

Bu raporundaki kimliği *"Armatör Orhan Deval"* dir.

Amacı, *"Türkiyemizin deniz ticaretinin ve Armatörlüğün halihazır durumu ve alınması gereken tedbirlerin hâlishane talebi"* ni izah etmektir.

"Memleketimizde gelmiş geçmiş hükümetlerin bilinen tutum ve icraatları neticesi Van Gölü ile birlikte dört bir tarafı denizlerle çevrili bu aziz vatanın en önemli bir konusu olan denizciliğe ve sorunlarına el atılmamış, ileriye yönelik gereken ciddi olumlu tedbirler alınmamıştır." diye başladığı raporunda şöyle devam eder; Bir ara bazı girişimler yapılmışsa da, ancak çeşitli nedenlerle az bir düzeyde tutulmuş genişleme ve işlerlilik kazandırılmamış ve getirilememiştir.

Memleketimizin önemli sorunları içersinde yer alan bu konu hakkında kırk yıllık görüş ve düşüncelerime istinaden ve muhterem konseyinizi milletçe takdir edilmekte olan yapıcı tutumlarınıza güvenerek halisane duygularımı sizlere duyurmak ve tensibinize arz etmek zarureti hasıl olmuş bulunmaktadır. Maruzatımın imkan dahilinde değerlendirilmesi halinde bu konuda tarihte müstesna yeriniz olacaktır.

Denizcilik ve Ticaret Filosu konusu- Kısa bir zaman liman ve gemi yapımında bazı girişimler yapılmışsa da ileriye dönüş ve geniş tutulmamıştır. Bu cümleden olmak üzere limanlar ve tahmil ve tahliye hususunda yalnız Akdeniz memleketlerini emsal aldığımızda buralarda doğal ve sun'i olarak uzunluğu 8 ilâ 10 mili aşan boyda mendirekli geniş sahalı antrepo ve tahmil tahliye kapasiteli limanların mevcudiyetine rağmen asgari her 50 mil mesafede çeşitli büyüklükte limanlar bulunmaktadır. Devamlı olarak tahmil tahliye yapılmaktadır. Bu limanlar buna rağmen her zaman doludurlar.

Büyük ve çağdaş limanlara ihtiyaç vardır.

Bizde ise büyük olarak nitelendirdiğimiz, Hopa, Trabzon, Samsun, Zonguldak, Ereğli, İzmir, Antalya, Mersin limanları gerçekte küçük bir Avrupa limanıdır. Bu sebeple de günümüzde küçük ve yetersiz olup, çok yakında acı durumlar hasıl olup içimiz sızlayacaktır.

Bu durumun önlenmesi için, öncelikle memleketimizde geniş sahili bulunan bir mendirekle kolaylıkla liman haline dönüştürülebilecek müsait doğal limanların içlerini peronlara bölmek suretiyle fazla gemi yanaştırabilecek, süratli yükleme boşaltma yapılabilecek hal ve kapasitede bir limana dönüştürmek üzere büyük liman yapılmalıdır.

Misal olarak İskenderun sahili veya Karataş sahili, İstanbul Büyük Çekmece Gölü'nün limana çevrilmesi, İstanbul'da da geniş bir liman sahası meydana getirmek, İzmir Foça Körfezi'ni limana dönüştürmek, Küllük veya Mandalya Körfezi'ndeki doğal limanı ıslah etmek gibi imkanlar mevcuttur, düşünülebilir.

Ticaret Filosu - Akdeniz dışındaki deniz sahasında geri kalmış durumdayız.

Akdeniz dışındaki deniz sahasında geri kalmış durumdayız. Çünkü yakın tarihte umumiyetle Akdeniz ve Karadeniz'de 500 ilâ 3500 tonluk gemiler yapılmış, bunu Denizcilik Bankası ve Deniz Nakliyat izleyerek sürdürmüşlerdir.

Halbuki büyük kuruluşların büyük tonajlara sahip olarak ilerlemeleri gerekirdi.

.Bizde ise işlerliği olmayan kararnamelerle işini uydurabilen gemi satın alabilmektedir.

Halbuki gerçek şudur ki, gemi satın alınmasını düşünen bir kuruluş bu gemiyi nerede çalıştıracak, hangi işte kullanacak buna göre verimliliğini ve maliyetini hesaplayarak kendisine yön verecektir.

Ülkemizde küçük çapta bazı tersanelerde gemi yapılmaktadır. Ancak hangi şartlarda nasıl ve neye mâl olmaktadır düşünülmemektedir. İşçiliği dışında her malzeme yurtdışından dövizle getirilmekte, maliyetleri yurtdışından ithal edilebilecek bir geminin maliyetinin üstüne çıkmaktadır. Umumiyetle bugün için gemi bedelleri her yerde yüksektir. Fakat buna rağmen az kullanılmış bir gemi yeni gemi bedelinden çok aşağılardadır.

En yakın komşumuz ve en önde rakibimiz Yunanistan'ın deniz ticaret filosu tamamen denecek kadar eski gemilerden oluşturulmuş, dünyada üçüncü sırayı almış deniz ticaret filosuna sahiptir. Tamamen eskiyen gemileri çürüğe çıkartmak suretiyle hurdasından istifade etmekte ve gemisini kolaylıkla yenileyebilmektedirler.

Bizde ise gemi elden çıktığı takdirde türlü engeller ve fiyat artışları muvacehesinde yenisini yerine koymaya imkan kalmamaktadır.

.Yunanistan'da Denizci denildiğinde akla gelebilen her türlü kolaylıkların yapılması için gereken tedbirler alınmış, kesintisiz ve serbest çalışmayı sağlayan yasalar çıkartılmıştır.

Gemi işletmeciliği - Bizim dışımızda bütün denizci memleketler öncelikle birbirlerinin işletmelerinde bulunan gemileri ön sırada tutmakta olup çok yönlü olan sebeplerini kısaca açıklamakta fayda vardır. Şöyle ki:

1- Ötedenberi bu sahada işbirliği yapmaktadırlar.
2- Haberleşme ve temas imkanları çok süratli ve geniş kapsamlıdır.
3- Çok kısa zamanda istediği tonajdaki gemileri temin edebilmektedirler.
4- Her işletmenin en azından 5 ilâ 10 gemisi mevcut olup muntazam tesis edilmiş acenteleri ve brokerleri bulunmaktadır.
5- Aralarında döviz sorunu yoktur. Her türlü giderler günü gününe karşılanmaktadır.
6- Kırılan, zâyi olan malzeme ve yedek parçalarını anında temin edebilmektedirler.
7- Personellerini gerektiğini her milletten seçebilmektedirler.

Alınması düşünülen önlemler - Öncelikle gemi alımları bütün dünyada az peşinle normal faiz ve uzun vadeli krediyle yapılmaktadır.

Satıcı firmanın talep ettiği banka garantilerinin güvenilir ve tereddüt edilmeyecek hale getirilerek her bakımdan tahditsiz olarak gemi ithaline müsaade edilmeli, işlerlikli kararnameler çıkartılmalıdır.

Dahilde inşa edilecek gemiler için mevcut tersaneler verimli, güvenilir ciddi teşekküller haline getirilmelidir.

Gemi inşa sanayine lüzumlu olan sac, profil, hidrolik vinç, ambar kapakları, şaft, pervane, kablo gibi dahilde temini mümkün olan malzemelerin üretimine hız verilmelidir.

Gemi inşa kredilerinin dünya normlarına uygun hale getirilerek temin edilmesi kolaylaştırılmalı, vadelerini uzun tutarak cazip hale getirilmelidir.

Malzemelerin ithalinde uygulaması mümkün olan kolaylıklar tesis edilmelidir.

Gemi ithal müsaadesinde kesinlikle sınırlama konulmamalıdır. Barışta ve seferde bu gemiler milletin ve devletin malı olduğu hatırlanmalıdır.

. Elli yıl önce çıkartılmış ve içersinde Ateşçi, Kömürcü dahi bulunan Gemi Adamları Yeterliği ve Sayısı hakkındaki meşhur tüzük artık günümüzde uygulanabilir olmaktan çıkmıştır. İçinde basma kalıp gibi bulundurulması zorunlu tutulan zabitan ve personelin tam olarak temini artık mümkün değildir! Fakat tüm gemiler bu tüzüğe uygun şekilde sefere çıkmak zorunda kalmaktadırlar. Allah vermesin bir kaza meydana geldiğinde bunlarla alâkası olmadığı halde bu tüzük yüzünden burada sığdıramayacağım sorunlar, zararlar, anlaşmazlıklar ortaya çıkmaktadır. Bunlar donatanın ihmali değildir. Kanunlarımızın eksikliğidir.

Gemi personeli vitrinde bulunan satılan bir malzeme değildir. Eğitimli ve belgesi olan canlı bir kişidir. Olmadığı takdirde temini mümkün değildir. Bütün dünya devletleri gibi Kaptan ve Çarkçıbaşı haricinde diğer gemi personelinin gereken sayısını ve yetkisini gemi kaptanına ve donatanına terk etmek etkisi verilmelidir.

Yunan Deniz Ticareti derinliğine incelenmelidir.

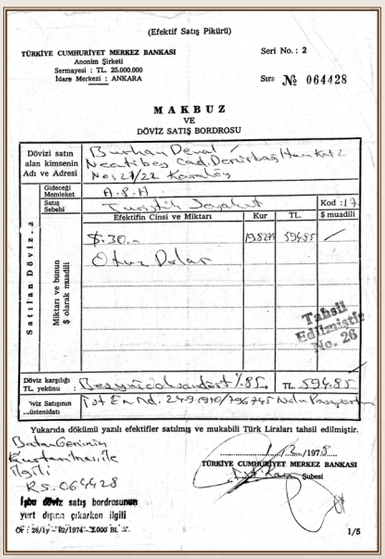
Deniz ticareti konusunda çıkartılacak kararnamelere ait teşkil edilecek heyetlerde özel sektör deniz ticaretimizin temsilcileri de yeralmalıdır.

Topluca değerlendirilmek suretiyle gerekenin yaptırılmasını yüce milletimizin bir ferdi olarak arz ve talep eder, Cenab-ı Hakk'ın yardımlarını üzerinizden eksik etmemesini dilerim.

İmza- Armatör Orhan Deval, Beynelminel Deniz Nakliyecisi."

Bazı bölümlerini özetle naklettiğim bu yazısında Orhan Deval, Armatörlük firması: Necatibey Cad. Demirbağ Han K.2, No.21-22 Karaköy adresindedir. Telefonu: 44 84 21- 49 89 64, Ev Telefonu: 55 36 54, Telgraf: ARMADEV- İst, Teleks: 22565 Odev tr.'dir.

14 Temmuz 1982 tarihi itibarıyla Levent Denizcilik ve Ticaret A.Ş. firması kurulmuştur. Şirketin kurucuları; Hasan Bican Deval, Burhan Deval, Levent Can Deval, Servet Deval, Rezan Aytemur, Zeliha Betül Kumuk, Orhan Deval'dan oluşmaktadır.



(Efektif Satış Pikürü)

TÜRKİYE CUMHURİYET MERKEZ BANKASI
Anonim Şirketi
Sermayesi : TL. 25.000.000
İdare Merkezi : ANKARA

Seri No. : 2
Sıra № 064428

MAKBUZ
VE
DÖVİZ SATIŞ BORDROSU

Dövizi satın alan kimsenin Adı ve Adresi: Burhan Deval Necatibey Cad. Demirbağ Han Kat 2 No: 21/22 Karaköy

Gideceği Memleket: A.B.D.
Satış Sebebi: Turistik Seyahat
Kod : 17

Satılan Döviz...

Efektifin Cinsi ve Miktarı	Kur	TL.	$ muadili
$ 30.-	19.88	596.85	
Orhan Deval			

Miktarı ve bunun $ olarak muadili

Tahsil Edilmiştir No. 26

Döviz karşılığı TL. yekûnu: Beşyüzdoksanaltı 85 TL. 596.85
Veriş Satışının ...üntesidatı: Pat. En No. 249 1910 / 196745 Nolu Pasaport

Yukarıda döküml yazılı efektifler satılmış ve mukabili Türk Liraları tahsil edilmiştir.

Banka Görevlisi Kontrolmesile Tasdi K5.064428

İşbu döviz satış bordrosunun yurt dışına çıkarken ilgili ÖF : 26/17 - 82/1974 - 25.000 ad.

TÜRKİYE CUMHURİYET MERKEZ BANKASI
...Şubesi

1/5

Şirketin merkezi Beyoğlu Karaköy Necati Bey Caddesi Demirbağ Han K.2 No.21-22'dedir.

Hangi koşullarda armatörlük yaptıklarını anlatan ibretlik bir belge

Orhan Deval'in mücadele yıllarındaki koşullar gibi, dertlerini ve çözüm önerilerini Ankara'ya ilettikleri o raporda olduğu üzere, müteşebbis ruhuyla armatörlerin nice bürokratik engellerle boğuştuklarını günümüz kuşağı bilmelidir. Enazından bu eser, nice gerçeklerin kayda geçilmesini sağlaması bakımında da önem ifade etmektedir.

Onların maruz kaldıkları sıkıntıların belki de genel anlamda tümünü resmedecek olan bir belge Deval arşivinde yeralıyordu. Bu belge Burhan Deval'in, karaya oturmuş gemilerine müdahele etmek ve kurtarma imkanlarını araştırmak amacıyla yurtdışına yapacağı seyahat için Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nın kendisine tahsis ettiği döviz miktarını göstermektedir!

Belgede yazılı olan rakama bakılırsa, bu seyahati için Merkez Bankası 30 Dolar tahsis etmiştir!

"Satış Sebebi" hanesi'ne "Turistik Seyahat" yazılmıştır.

Fakat alttaki açıklama kısmında elyazısı ile şunlar yazılıdır; *"Batan Geminin kurtarılması ile ilgili."*

Tarih: 1 Şubat 1978'dir.

Türkiye nerelerden nerelere gelmiştir!

Deval Şirketler Grubu kurucusu ve Onursal Başkanı Armatör Orhan Deval vefat ediyor

Deval Şirketler Grubu kurucusu ve Onursal Başkanı Armatör Orhan Deval 17 Mayıs 2012 günü vefat etti. 13 Mayıs 2012 günü Erenköy Sahrayıcedit Camiindeki öğlen namazını müteakiben Sahrayıcedit Mezarlığı'ndaki aile kabristanında defnedildi.

Orhan Deval'in oğlu Burhan Deval'in Hacı Mehmet Sabancı ve Hacı Aysen Mulla Sabancı'nın torunu Saliha Hanım'la evliliği dolayısıyla Deval - Sabancı akrabalığı meydana gelmiştir.

İsmail Hakkı Deval ile başlayan Orhan Deval'le temelleri atılan ve çocuklarıyla büyüyen Deval Denizcilik Şirketler Grubu daha da güçlenerek yoluna devam etmektedir.

S.S Kömür



S.S Kömür

- Korsor'da Vulcanverft A/S tersanesinde Rederi AB Brunnby adına "Kamma" adıyla 1923 yılında inşa edildi.
- 1930'da satıldı ve "Ranfield" adı verildi.
- 1946'da Trelleborg merkezli Rederi AB Östersjön tarafından satın alındı ve "Scotia" adı verildi.
- 1948'de Malmö merkezli Kavlinge Vaferi AB'ye satıldı ve "Harjager" adı verildi.
- 1959'da İstanbul merkezli Hüsnü Deval ve İbrahim Özer Ortaklığı'na satıldı ve "Kömür" adı verildi.
- 1961'de İstanbul merkezli Sel Ticaret Ltd. 'e satıldı ve adı değiştirilmedi.
- 1963'de İstanbul merkezli Fikret Eminoğlu ve Hüsnü Deval Ortaklığı'na satıldı ve adı değiştirilmedi.
- 1966'da Aliağa'da söküldü.

NECAT GÜNAY AKÇAL



Necat Günay Akçal ve Gülten Akçal'in düğün fotoğrafları
Fotoğraf- Foto Sait Beyoğlu
Kaynak: Akçal ailesi arşivi

Densan Deniz Nakliyat ve Sanayi A.Ş.'nin kurucusu Necat Günay Akçal'ın yaşam öyküsü için büyük oğlu ve Densan'ın Başkanı Ahmet Akçal'a "Türk Armatörleri Tarihi" çalışmalarımı özet şekilde yazdım.

Engin bir nezaket içersinde şu cevabı gönderdi; *"Mesajınıza ve ilginize teşekkür ederim. Ne acıdır ki çok erken yaşta kaybettiğim, şirketimizin kurucusu olan babam Necat Günay Akçal hakkında gerek yaşam öyküsü ve gerekse şirket kuruluşuna giden yıllar ve sonrası hakkında size en doğru bilgiyi amcam Erol Yılmaz Akçal verebilir kanaatindeyim. Ben kuruluş yıllarında henüz ilkokulu yeni bitirdiğimden size tam ve eksiksiz bilgi veremeyeceğim kanaatındayım.*

Erol Bey'le bugün yaptığım görüşmede kendisine araştırmalarınız ve IMEAK'ın talebinden bahsettim. Kendisi sizce de uygunsa Pazartesi 10 Kasım saat 11: 30'da sizinle söyleşi yapabileceğini bildirdi. Bu tarih ve saatin uygunluğunu acilen bildirmenizi rica ederim.

Ben ayrıca bulabileceğim fotoğrafları da size en kısa sürede ileteceğim."

10 Kasım 2014 Pazartesi günü Saat 11.30'da Erol Yılmaz Akçal Bey'i Densan'daki makamında ziyaret etmek suretiyle kapsamlı bir sohbeti teşekkürlerimle kayda geçirmiş oldum.

Akçal ailesini yakında tanıyan Rize'li dostlarından Cemal Kalyoncu'nun[52] ayrıca çok değerli biyografik anlatımı da vardır.

Erol Yılmaz Akçal şöyle anlatmıştır; *"Ağabeyimden başka ailenin diğerlerinin denizcilikle hiçbir faaliyeti olmamıştır. İlk defa ağabeyim Necat Günay Akçal armatörlüğe yönelmiştir. Zaten son derece müteşebbis bir yapıya sahipti."*

Akçal'lar Rize'nin Çayeli ilçesinden geliyorlar.

Erol Yılmaz Akçal Bey'le 10 Kasım 2014 günü yaptığım görüşme, müteakip satırlarda yeralmaktadır.

Bu satırları ise 10 Ocak 2016 Pazar günü yazıyorum; Erol Yılmaz Akçal 8 Ocak 2016 Cuma günü vefat etmişti. Cenazesi 10 Ocak 2016 Pazar günü öğle namazını müteakiben Üsküdar Şakirin Camii'nden kaldırılarak Karacaahmet Mezarlığı'ndaki aile kabriastaına defnedildi.

Erol Yılmaz Akçal sırf Türk Armatörleri Tarihi'ne Akçal ailesi anlatmak için davetimi geri çevirmeyerek hasta haliyle Densan'a gelmek nezaketini göstermişti.

Üç dönem Rize Milletvekili olarak TBMM'de görev yapmıştı. Turizm ve Tanıtma Bakanı olarak hükümetlerdeki görevi dışında İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanlığı gibi çok değer verdiği bir görevi üstlenmişti.

Y.İzzet Akçal ve Hacı Zemzem Akçal'ın oğlu, Orhan Meker, Mükennez Meker'in damadı, Muzaffer Kutman ve Saime Kutman'ın, Necdet Günay Akçal ve Fatma Gülten Akçal'ın kardeşiydi. Fatoş Sezen - Rüya Ergül'ün ağabeyi oluyordu.

Havva Reyhan, Zeliha Ersoy, Hacı Hüseyin Yılmaz ve Hacı Rukiye Yılmaz, Hasan Yılmaz ve Hacı Güzide Yılmaz, Hacı Yunus Akçal, Münevver Okumuş'un yeğeniydi. Ahmet Ümit- Melda Akçal, Hasan Uğur – Hande akçal'ın amcası, Şizen ve Yasemin Akçal'ın büyük amcası, Mehmet Kutman, Ayşegül - Tahsin Bensel, Ercan Ergül'ün dayısı, Adnan ve Kerim Bensel'in büyük dayısı idi.

Aysun - Ayhan Tolon, Erdal - Saadet Yılmaz, Asuman Yılmaz, Mesut ve Berna Yılmaz, Turgut - Claudia Yılmaz, Nilüfer Yılmaz, Hayati - Asiye Okumuş, Nebahat Atsü, Hüsniye Ersoy, Melahat Ersoy'un kuzeni oluyordu.

Kızı Ayşe Ahu Akçal, eşi Banuhan Akçal'dı. 8 Ocak 2016 Cuma günü Hakk-ı Rahmetine kavuştu.

Necat Günay Akçal ve kardeşi Erol Yılmaz Akçal'ın dedesi Ahmet Efendi, yüzyılın başlarında Rusya'da fırın sahibiydi. Rusya'da Kırım Türklerinden Ayşe Hanımla evlenmiştir. Uzun seneler burada çalıştıktan sonra Rusya'daki ihtilal sırasında iflas ederek Çayeli'ndeki Çataldere Köyü'ne dönüş yaparlar.

Ayşe Hanım ile Ahmet Bey'in evliliklerinden Hüseyin, Hasan Yılmaz (Mesut Yılmaz'ın babası), İzzet (Akçal), Zeliha (Ersoy) ve Havva (Reyhan) olmak üzere beş çocukları olur. Soyadı kanunundan evvel aile *"Ahmetoğulları"* olarak anılırlar.

Ahmetoğulları, bir müddet burada kaldıktan sonra hemen hemen her Rizeli'nin yaptığı gibi doğduğu topraklardan ayrılarak İstanbul'a göç eder.

52) A.Cemal Kalyoncu; "Kendi bakan, baba bakan, kuzen başbakan"-Aksiyon Dergisi, 30 Haziran 1999.

Erol Yılmaz Akçal 10 Kasım 2014 günü Densan'da şöyle anlatmıştır; "Ağabeyimden başka ailenin diğerlerinin denizcilikle hiçbir faaliyeti olmamıştır. İlk defa ağabeyim Necat Günay Akçal armatörlüğe yönelmiştir. Zaten son derece müteşebbis bir yapıya sahipti.

Maalesef çok şanssızdı. Şanssızlığı sağlığıyla ilgilidir. Hep Heybeliada Bahriye Mektebi'ne girmek istedi. 1930 doğumludur ve Deniz Harp Okulu Lise kısmına katılmak suretiyle hayalini gerçekleştirdi; 2000'ler sınıfındandır!



Necat Günay Akçal'ın "Bensan" adını verdiği kimyasal tanker, Gölcük Tersanesi'nde inşa edildi. Fotoğraf- Fehmi Ülgener.

Neyazıktır ki, sol kulağında başgösteren işitme rahatsızlığı daha da ilerleyince sağlık kuralları açısından, okula devamına imkan kalmadığından, iki yıl okuduktan sonra bahriyeden ayrıldı ve Haydarpaşa Lisesi'nde öğrenimine devam etti.

Yaşamı boyunca kendisini rahat bırakmayan kulak rahatsızlığından dolayı belki on kez, hatta bazıları çok ağır ameliyatlara maruz kaldı.

Haydarpaşa Lisesi'nde okurken, daima başarılı oldu. Son derece müteşebbis bir ruha sahipti ve ticarete derin bir alâka duyuyordu. Öğrenimi sırasında Tahtakale'de her Cumartesi Pazar günleri tezgahını kurar pazarcılık yapardı. Orada elbise, gömlek satıyordu. Çünkü Hasan Yılmaz ve Hüseyin Yılmaz amcamızın elbise ve gömlek mağazaları vardı. Ağabeyim onlardan aldığı malları böylece tezgahında pazarlıyordu.

Dolayısıyla devamlı bir faaliyet içinde bulundu.

Babam Yusuf İzzet Akçal 40'lı yıllarda o yıllarda Üsküdar'da Cumhuriyet savcısıydı. Biz de Üsküdar'da kirada oturuyorduk.

Sözümü deniz ticaretine getirmek istiyorum; Ağabeyim çocukluğundan beri denize meraklıydı. Birdenbire deniz ticaretine girmiş değildir. Ancak teşebbüs ruhu onu yeni ticaret alanlarına yöneltti ve pazarcılıktan sonra inşaat müteahhitliğine başladı.

İnşaat müteahhiti olan bir aile dostumuz vardı. Önce onun yanında çalışmaya başladı. Sonra işi öğrendi ve kendi şirketini kurdu. Birkaç senede çok büyüdü ve ciddi inşaat projelerini aldı. Ağırlıklı olarak kooperatiflerin projelerini üstlendi.

Müteaahhitlikten sonra deniz ticareti alanını keşfetmesi, onun nasıl bir teşebbüs ruhuna sahip olduğunu gösterir. Müteahhitliği hemen bırakmamış, armatörlük faaliyetiyle birlikte birsüre ikisini de sürdürmüştür.

Büyükdere'de 1,650 dwt'luk bir tanker inşa ettirdi. Günümüz teknolojisi karşısında tam kimyevi tanker diyemeyeceğimiz, fakat o zamanın imkanları içersinde sülfirik asid taşıyan bu tankerle ağabeyim ilk olmak gibi bir inşaatı da gerçekleştirmiş oldu.

Burada önemli olan tankeri inşa etmek değildir, aksine bir inşaat müteahhidinin böyle bir alanı fark etmesi, bu ihtiyaca cevap verecek bir tanker inşa ettirerek, bu alanda öncü olmasıdır.

O yıllarda gübre fabrikaları inşa ediliyor ve üretime geçiyorlardı. Bu fabrikaların sülfirik asid ihtiyaçları vardı. Bu tankerle gübre fabrikalarının sülfirik asid ihtiyacını karşılar hale geldi. Kimyevi madde tankeri dediğimizde Türkiye'de o yıllarda doğru dürüst kimyevi madde tankeri de yoktu. Bu gemi ilkkez Türkiye'de inşa edildi. Haliyle o yılların gemi inşa imkanları hangi düzeyde ise, o imkanlar kullanılarak inşa edildi ve bu gemiye *"Densan"* adını verdi.

Bu tankeri çok yakın arkadaşı Selçuk Sayınsoy'la ortak olarak inşa ettiler. Selçuk Sayınsoy'un ailece maddi durumu daha iyi olduğundan, o kadar ki, evini bile ipotek ettiler. Ayrıca bir bankadan da kredi aldılar.

Bu suretle armatörlüğe ilk adımı atmış oldular.

*"Densan"*ın çalıştığı ağırlıklı adres; Petrol Ofisi'ydi. Bir müddet Petrol Ofisi'ne kısa vadeli kiralamaya çalıştıysa da memnun olmadı, Gübre Fabrikalarının sülfirik asid yüklerini taşımaya yöneldi.

Bir müddet sonra Deniz Kuvvetleri'nin Gölcük Tersanesi'nde ikinci kimyasal tankeri inşa ettirdi. Kendisine Deniz Harp Okulu yıllarından sınıf arkadaşı Y. Müh. Orhan Güvenç fikirleriyle yardımcı oldu.

1,989 grt., 3,433 dwt'luk bu tankere *"Bensan"* adını verdi. Bu gemiye *"Yarıbuçuk kimyevi tankerdi"* diyeceğim!

Bu tanker 1986'da satılmış ve *"Erenköy-2"* adını almıştır. 12 Kasım 2001'de yeniden eldeğiştirmiş ve *"Akan"* adı verilmiştir. 18 Mayıs 2002'de üçüncü kez satılmış ve *"A.Can"* adı verilmiştir.

Kimyasal madde taşımacılığındaki başarıları devamlı olarak arttı ve Romanya - Rotterdam arasında nebati yağ taşımacılığına başladı. Romanya'da devlet şirketi olan Soderex'le ilk çok iyi ilişkiler kurdu. Köstence'den Rotterdam'a nebati yağ taşımacılığı hayli sürdü. Rotterdam'da Van Ommeren ile da çok iyi ilişkiler tesis etti.

Van Ommeren ile Türkiye'de ortak gemi kiralama şirketi kurdular; *"Devo"* adı verilen bu şirketin %60 hissesi ağabeyime aitti. Bu şirket uzun yıllar başarısını sürdürmesine karşın, mazisi 150 yılı aşan Van Ommeren'ın deniz ticareti sahasından çekilme kararı nedeniyle bu şirket de varlığını sürdüremedi.

1980 yıllarda tüm dünya denizciliğini sarsan derin küresel ekonomik krizden özellikle tanker sektörü çok daha ağır zararlar almıştır. Fakat o senelerde ağabeyim Londra'da icradan satışa çıkartılmış olan modern bir kimyasal tankeri Norveç kredisi kullanarak satın almıştı. *"Gün"* adını verdiği bu tankerle böylece üç gemiden oluşan filosunu bukez Nijerya'da Total Nigerian Ltd. 'ye ve diğer kamu iktisadi şirketlerine kiraladı. Böylece küresel ekonomik krizden olumsuzlukla etkilenmeden atlattı.

İlk başarıları yakın arkadaşı Selçuk Sayınsoy'la elde etmiştir. Birinci gemideki ortaklıkları ileriki yıllarda ayrı ayrı kendi şirketlerini kurmalarıyla sona ermiştir. Selçuk Sayınsoy da kimyevi tankerlerden oluşan bir filo tesis etmiş ve kurduğu Eksay Denizcilik ve Tic. A.Ş. ile son derece başarılı olmuştur.



Henüz ilk okuldan mezun olduğu günlerde babası Necat Günay Akçal'ı kaybeden Ahmet Akçal, kardeşi Uğur Akçal ile babasının hatırası olan Densan Denizcilik şirketini geleceğe taşımaktalar.

Ağabeyime pek faydam olmuştur diyemem; Zira ben Ankara'daydım. Ağabeyim ise İstanbul'daydı. İstanbul'a geldiğimde ağabeyimin daveti üzerine küçük bir hisse alarak Densan'a katıldım. Bu noktada tekrarlayacağım; denizciliği başlatan ve Akçal - Yılmaz ailesine ilkkez armatörlük gibi bir ünvanı ve ticarî meşguliyeti kazandıran ağabeyim olmuştur.

Neyazıktır ki, 1989'da rahatsızlığı arttı; sırtında ağrılar vardı. Bu ağrıların nedeni önce anlaşılmadı; doktorlar öyle önemli bir rahatsızlık olmadığı görüşünde olmalarına rağmen, birsüre sonra Amerika'ya Cleveland'a götürdüm. Orada bir aylık süre içersinde kemik iliği kanseri teşhisi kondu. Çok acıdır ki, Onkoloji kısmındaki doktorlar artık tıbben yapılacak bir şey olmadığını ve hastanın hastaneden alınmasını bildirdiler.

Çok zor koşullarda uçakla İstanbul'a döndük. Zaten hemen hemen ağır koma halindeydi ve İstanbul'a döndükten kısa bir süre sonra vefat etti. Hastalığının anlaşılmasıyla vefatı arasında 45 gün gibi bir süre geçti ve vefat etti.

Ağabeyimin eşi Gülten hanımdır. Ahmet ve Uğur adlarında iki çocukları oldu. Çocuklarına en iyi eğitimi sağlamak için büyük çaba sarfetti. Ama ömrü vefa etmedi.

Ahmet ve Uğur babalarının vefatından sonra, çok başarılı öğrencilik yılları geçirdiler ve Amerika'da da öğrenimlerini tamamlayarak, babalarından kalan Densan'a sahip çıktılar ve zamanla kazandıkları tecrübeleriyle de şirketi çok daha uluslararası yapıda ileriye taşıdılar.

Çocuk yaşlarımızda babam Yusuf İzzet Akçal, hukukçu olarak nereye tayin edildiyse oralara göç etmişizdir. Zaten Rize'li olmamıza karşın, babamın Diyarbekır'daki görevi sırasında ben Diyarbakır'da dünyaya geldim.

Babam muhtelif yerlerde, mesela İstanbul'da Üsküdar'da oturduğumuzda, savcı olarak görev yaptığı gibi, İmralı Açık Cezaevi'ne vekaleten müdür olarak tayin edildiğinde eve ancak 15 günde bir gelebilirdi.

Ahmet Efendi ve kardeşleri Hasan ve Hüseyin çok zor koşullarda çalışmışlardır. Simitçilik yaparlar, fırınlarda çalışırlar. Yusuf İzzet Akçal da çocuk yaşlarında dondurmacıda çalışırken

biryandan da okuluna devam etmiştir. Amcaları Hasan ve Hüseyin ise iş hayatına atılmıştır; Hasan Yılmaz gömlek, Hüseyin Yılmaz da hazır elbise üzerine imalathane sahibidiler. Firmalarında Yılmaz ismini kullanırlardı.

Ailenin öyküsü şöyle devam eder; Yusuf İzzet Ankara Hukuk Fakültesi'nde bir yandan genel sekreterlik yaparken bir yandan da aynı fakültede hukuk öğrencisi olur. Okulu bitirdikten sonra hakim mesleğiyle Güneydoğu'da görev alır. Soyadı kanunu çıkınca İstanbul'daki kardeşler firmalarında kullandıkları Yılmaz'ı soyadı olarak alırken, İzzet Bey hüviyet cüzdanına *"Akçal"* soyadını yazdırır. Böylece bir aile ve iki soyadı ortaya çıkar.

Densan filosunu büyütmeye devam ediyor

Ahmet Akçal Başkanlığındaki Densan Denizcilik 2009 yılında filosunu büyütmek üzere büyük atılımlar içersindeydi. Nitekim bu süreçte ikinci supramax kuru dökmeyük gemisini de filosuna kattı.

Densan Denizcilik'ten uluslararası denizcilik basınına yapıldığı belirtilen açıklamaya göre, altı supramax kuru dökmeyük gemisi ile üç adet yeni inşa siparişten 58.000 dwt'luk iki kuru dökmeyük gemisini Danimarka'nın J.Lauritzen firmasından satın aldığı belirtildi.

Yeni inşa gemilerin Cebu'daki Tsuneishi Tersanesi'ne sipariş edildiğini, 67 milyon dolar olan her geminin Ocak ve Mart aylarında teslim edileceğini ifade etti.

Densan'ın 2007 ve 2008 inşa 55,5000 dwt'luk üç kuru dökmeyük gemisini Alman Johann Blumenthal denizcilikten beherine 36 milyon dolar, toplam 108 milyon dolar bedelle satın aldığı açıklandı. Densan'ın Lauritzen'den eş gemiler olan 58,000 dwt. Anna Johanna'yı 34.5 milyon dolar bedelle satın aldığı ve bu geminin Cebu Tsuneishi'den Lauritzen'in eylül ayında teslim edildiği haberde yer alıyordu. Lauritzen Bulker 2006 yılında her gemi için 32 milyon dolar olmak üzere Cebu Tsuneishi'ye 58,000 dwt'luk dört gemi siparişi vermişti. Son iki gemi 2011 yılında teslim edilecekti.

Kırksekizinci yılında Densan

2016'da kuruluşunun 48'inci yılına ulaşmış olan Densan 2002 Uzak doğu'daki tersanelere kuru dökmeyük gemisi siparişinin verilmesinin ardından 2005'de Çin'den "Diamond - 53" serisi 53.299 dwt. *"Eleanor D."* ve 2007'de Vietnam'dan aynı seri kuru dökmeyük gemisi 53.460 dwt'luk *"Florance D."* teslim aldı. 2008'de 57.000 dwt'luk *"Valerie"* ve 53.509 dwt'luk *"Sophia"* filoya katıldı. 2009'da Hantong Tersanesi'nde 1 adet 56,000 dwt'luk ve Mitsui Tersanesi'nde 2 adet 58,000 dwt'luk 2011'de teslim alınacak üç kuru dökmeyük gemisi siparişi bulunuyordu.

EROL YILMAZ AKÇAL



Erol Yılmaz Akçal, İstanbul Fatih'te başladığı ilkokulu Üsküdar'daki Ayazma İlkokulu'nda bitirmiştir. Paşakapısı Ortaokulu ve ardından Haydarpaşa Lisesi'ne devam etmiş ve lisedeki matematik hocası ona İTÜ'ye gitmesini telkin etse de o "Başka bir sahayı hiç düşünmediği" için 1950 seçimlerinde babası da DP'den Rize Mebusu seçildiği için ailecek Ankara'ya yerleşmeleri nedeniyle Ankara Hukuk Fakültesi'nden mezun olmuştur. Bu tercihinde hakim olan babası İzzet ve ablası Saime (Kutman)'ın da hukuk okuması etkilidir şüphesiz.

Üniversiteden sonra Amerika'da City Collage'de ekonomi, Colombia'da da uluslararası ilişkiler okumuştur. Aldığı bu eğitimler, 1961-73 arası yer alacağı Meclis'te, kendi memleketine ait yatırımların takibi yanında (Rize'deki 43 çay fabrikasının 20'si Erol Yılmaz Akçal, diğerleri de İzzet Akçal ve Mesut Yılmaz tarafından yapılır) dışa dönük görevler almasında etkili olmuştur.

1970 yılına kadar Avrupa Konseyi Üyeliği ve Avrupa Konseyi Başkanvekilliği görevlerinde bulunan Erol Yılmaz Akçal Kıbrıs meselesi konusunda özel izinle Batı Afrika'daki ondört ülkeye İyiniyet Heyeti Başkanı olarak katılmış, Meclis'ten izinle BM Umumi Heyet Toplantılarına müşavir olarak gönderilmiştir.

Erol Yılmaz Akçal, milletvekili olmadan önce kısa bir süre Dış Ticaret Dairesi'nde raportör olarak çalışmış, öncesinde, babası bakan olmasına rağmen askerliğini Aşkale›de yapmıştır.

27 Mayıs 1960 ihtilal öncesi babası son hükümette devlet bakanıdır. Bütün DP'liler gibi o da tutuklanır, yargılanmak üzere Yassıada'ya sevkedilir.

Erol Yılmaz, avukatlık yaşamı boyunca tek bir davaya çıkar. O da babasının Yassıada'da hüküm giyeceği davadır. Bu davaya ablası Saime ile beraber çıkar. İzzet Akçal, idamdan müebbete mahkûm edilince Erol Bey de Türkiye'deki hukuk sistemine küser ve avukatlık yapmamak üzere defteri kapatır.

Babası Kayseri Cezaevi'nde iken, memleketi Rize'den onun Akçal ailesi adına Meclis'e girmesi yönünde talepler olur. İzzet Akçal ise, kendi yaşadıklarından olsa gerek buna pek sıcak bakmaz. Yine de aday olur ve 1961 seçimlerinde milletvekili seçilir.

1971 İhtilali öncesinde ise zamanın başbakanı Süleyman Demirel'e, grup toplantısında gidişatın ihtilale yol açabileceğini, dolayısıyla istifa etmesi gerektiğini söyleyen milletvekili olur. Demirel'e bunları söylemesi ikisinin arasındaki ilişkiyi bozmaz, aksine Demirel, Akçal'ın üniversiteden hocası Nihat Erim'in kuracağı hükümete "AP'den kimleri alayım" diye sorduğu

listeye onun da ismini yazdırır. Akçal'ın ismi Erim'in kendi listesinde de yer aldığı gibi Sabit Osman Avcı'nın listesinde de bulunmaktadır.

Erol Yılmaz Akçal, Erim'in tanıdığı bir hakla hükümette Turizm ve Tanıtma Bakanlığını tercih eder. Ferit Melen Hükümeti'nde de aynı bakanlığı yapar. Sonrasında ise siyasette yapabileceklerini yaptığı düşüncesiyle kendini geri çeker. Siyasetten uzaklaşır uzaklaşmaz, daha önce bir defa karşılaştığı Fuat Süren, İş Bankası ve Sınai Kalkınma Bankası ile birlikte kuracağı Meban adlı menkul değerler şirketinin başına geçmesi için ona iş teklifinde bulunur. Erol Yılmaz Akçal bu teklifi kabul etmek istemez. Bunun üzerine Süren 1978'e kadar dört-beş şirketinin yönetimini verir. Bu tarihte ağabeyi Necat Akçal'ın da çağrısıyla 1960'larda kurulan Densan Denizcilik şirketinde görev alır.



ACI KAYBIMIZ

1.(XII)-2.(XIII)-3.(XIV) Dönem Rize Milletvekili
Turizm ve Tanıtma Eski Bakanlarından
İMEAK Deniz Ticaret Odası Eski Başkanlarından

Merhum Y.İzzet **Akçal** ve Merhume Hacı Zemzem **Akçal**'ın oğulları, Merhum Orhan **Meker** ve Merhume Mükennez **Meker**'in damatları, Merhum Muzaffer **Kutman** ve Saime **Kutman**'ın, Merhum Necat Günay **Akçal** ve Merhume Fatma Gülten **Akçal**'ın kardeşleri, Fatoş Sezen-Rüyal **Ergül**'ün ağabeyleri,
Merhume Havva **Reyhan**, Merhume Zeliha **Ersoy**, Merhum Hacı Hüseyin **Yılmaz** ve Merhume Hacı Ru ciye **Yılmaz**, Merhum Hasan **Yılmaz** ve Merhume Hacı Güzide **Yılmaz**, Merhum Hacı Yunus **Akçal**'ın, Merhume Münevver **Okumuş**'un yeğenleri, Ahmet Ümit-Melda **Akçal**, Hasan Uğur-Hande **Akçal**'ın amcaları, Şizen ve Yasemin **Akçal**'ın büyü c amcaları, Mehmet **Kutman**, Ayşegül-Tahsin **Bensel**, Ercan **Ergül**'ün dayıları, Adnan ve Kerim **Bensel**'in büyü c dayıları, Aysun-Ayhan **Tolon**, Erdal-Saadet **Yılmaz**, Asuman **Yılmaz**, Mesut-Berna **Yılmaz**, Turgut- Claudia **Yılmaz**, Nilüfer **Yılmaz**, Hayati-Asiye **Okumuş**, Nebahat **Atsü**, Hüsniye **Ersoy**, Melahat **Ersoy**'un cuzenleri, **Gorbon** Ailesi'nin ya cını,

Ayşe Ahu **Akçal**'ın Sevgili Babası ve Banuhan **Akçal**'ın Değerli Eşi

EROL YILMAZ AKÇAL

08.01.2016 Cuma Günü Hak cın rahmetine cavuşmuştur.Aziz Naaşı
10.01.2016 Pazar günü öğle namazını mütea cip Üs cüdar Şa cirin Camii'nden caldırılara c Karacaahmet'te ci aile cabristanına defnedilece cktir.
Merhuma Tanrı'dan rahmet dileriz.

AİLESİ

Bu süreçte Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı olarak da değerli hizmetleri gerçekleştirmiş olan Erol Yılmaz Akçal, aynı zamanda ulusal ve uluslarası muhtelif kuruluşlarda kurucu üye olarak yeralmıştır.

SALİH KALKAVAN



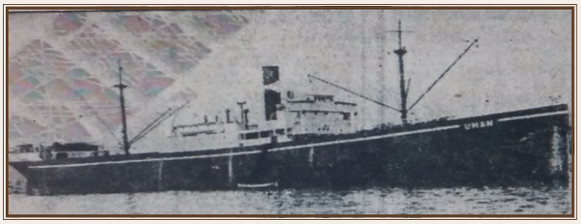
Yusuf Kalkavan ve Oğulları AŞ.'nin başlangıç yıllarındaki en önemli gemisi 1968 inşa Yusuf Kalkavan'dı.

1982'de beş kardeşten ikisi ayrıldı. Salih Kalkavan, Muharrem Kalkavan ve İhsan Kalkavan geniş bir yelpazede denizcilik faaliyetine devam ettiler. 1987'de Salih Kalkavan ve Muharrem Kalkavan başka ticaret sahalarında faaliyet göstermek üzere ayrıldılar.

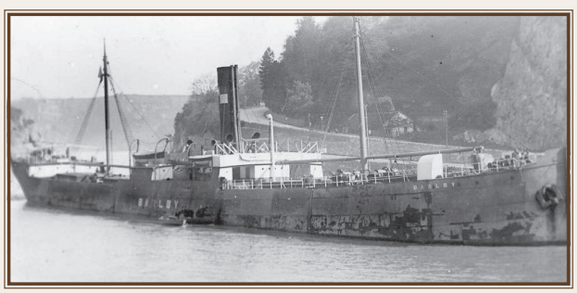
Salih Kalkavan, deniz ticareti dışındaki bir ticaret alanını tercih etti.

Geçmiş zaman olur ki.

1895 R.Ropner & Son Stockton inşa 2,499 gt. genel yük gemisinin ilk adı *"Barlby"* idi.



- 1926'da bir Yunanlı armatörlük firmasına satıldı.Yunanlı armatör daha yüksek fiyata alıcı bulduğundan gemiyi Londra merkezli Noemijulia Steam Ship Co. Ltd. 'e sattı ve *"Noemijulia"* adı verildi.
- 1939'da Cia Maritima de Panama Ultramar Ltd. 'ye satıldı. Adı değiştirilmedi.
- Haziran 1941'de Irish Shipping Co. satın aldı ve *"Irish Hazel"* adını verdi.
- Gemi son derece bakıma muhtaç bir haldeydi. Hatta hurdaya çıkabilecek bir durumda olmasına karşın Temmuz 1941'de bir İrlanda tersanesinde onarıma alındı. Fakat sonuç öylesine güven vermeyecek kadar şüphe götürücü oldu.
- 1943'de II.Dünya Harbi seferberlik kuralları gereğince İngiltere Savaş Ulaştırma Bakanlığı MOWT tarafından Hain Steam Ship Co. Ltd. işletmesinde olmak üzere kiralandı ve *"Empire Don"* adı verildi. Gemiye uçaksavar topları dahil baş ve kıç tarafına toplar monte edildi.



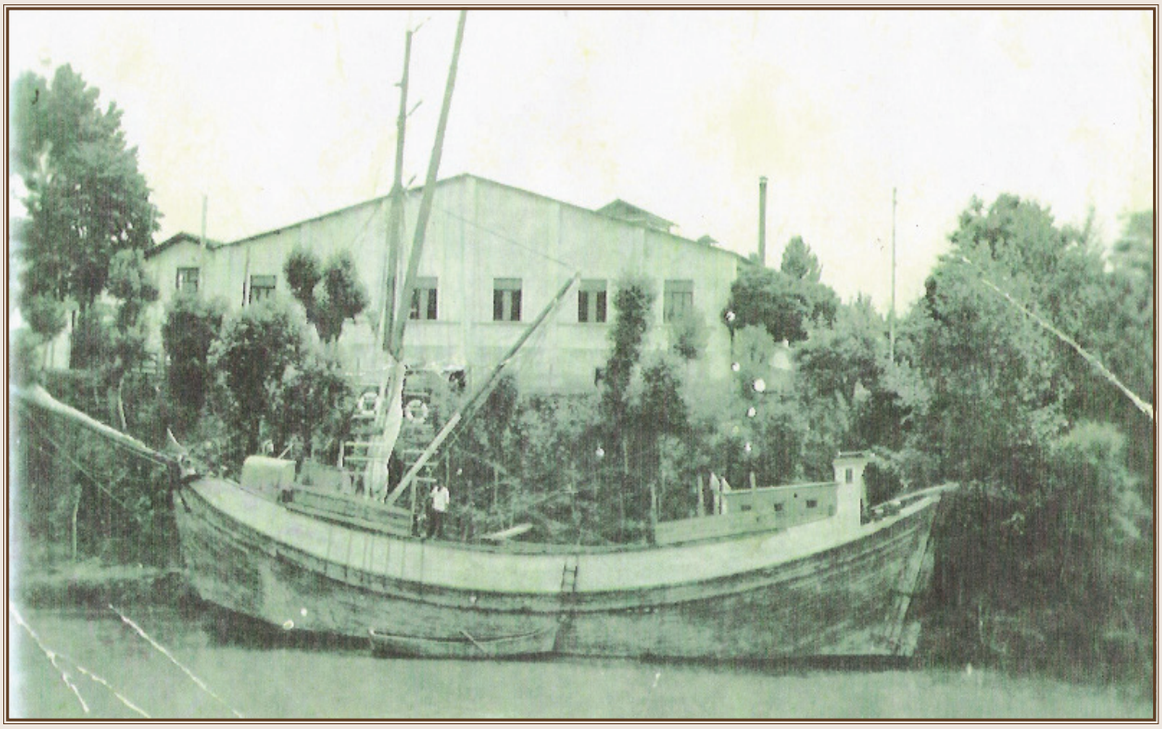
- 1944'de işletme sorumluluğu Irish Shipping Co.'ya devredildi ve yeniden *"Irish Hazel"* adını verildi.
- 1945'de gemideki toplar söküldü ve MOWT tarafından Anglo Saxon Petroleum Co. Ltd. işletmesinde olmak üzere işletmeye devam edildi ve yeniden *"Empire Don"* adı verildi.
- Eylül 1945'de kiralama sona erdi ve Irish Shipping Co.'ya devredildi ve yeniden *"Irish Hazel"* adı verildi.
- Kaptan J. P. Kelly'nin süvarisi olarak atandığı gemi ilk seferini Motreal'dan Dublin'e buğday taşımak üzere yaptı. Ancak geminin makinesindeki önlenemeyen sarsıntı Atlantik geçişi sırasında öylesine arttı ki, birçok eşyanın devrildiği, tabak,çanak yerlere dökülerek kırıldığı görüldü. Bu durumuna rağmen birkaç sene daha Kanada, ABD, İrlanda arasında seferlere devam etti. Cezayir Annaba limanından İrlanda'ya süperfosfat taşımaları gerçekleştirdi.
- 17 Mayıs 1949'da Kırzâde ve Şurekası'na ait Türk Şilepçilik Şti. tarafından satın alındı ve *"Uman"* adı verildi. Gemi 54 yaşındaydı!
- 7 Ocak 1960 gecesi Zonguldak'dan İstanbul'a seyrederken saat 02.40'da sis ve kötü hava şartları yüzünden Kefken Adası önlerinde karaya oturdu. Kurtarılmasına imkan kalmadığından *Tam Kayıp* ilan edildi. Parçalanarak söküldü.

ALİ UZUNDEMİR VE AHMET UZUNDEMİR



Ali Uzundemir Karadeniz Ereğlisi eşrafındandı. Denizcilik yaşamına Bartın'da inşa edilen çektirmelerden 80 dwt'luk takasıyla başlamıştır.

Ali Uzundemir ve Ayşe Uzundemir'in oğlu olan Ahmet Uzundemir, her Karadeniz insanının kaderindeki yaşam ve ticaret yapmak kaygısı ve çabası içersinde babasının yanında takacılıkla denizcilik yaşamına katılmıştır.



200 Dwt Toplar Motoru

Ahmet Uzundemir Bartın, Orduyeri Irmak kenarında inşa ettirdiği ve 1 Ocak 1953'de ilk seferini yapan *"Toplar"* adını verdiği çektirmesiyle (Navlun) deniz taşımacılığı yapmıştır.



Yan sahifede fotoğraft yapışık 1316 doğumlu Ahmet Demir in, İstanbul Mıntaka Liman Reisliği tarafından verilmiş 22/7/1943 tarih ve 49 sayılı (Reislik) ehliyeti belgesi, (Gemiadamları ve Denizci Ehliyetleri Talimatnamesi) nin 44. üncü maddesi (A) fıkrası (g) bendine göre ve (Şehir Hatlı Gemilerile 150 Gt ve Daha Büyük Gemilerde Kaptanlık Edemez) kaydile ve sözü geçen talimatnamenin 46. ıncı maddesi gereğince bu ehliyet belgesi ile değiştirilmiştir. 10/11/1945 K.D. Emekt. ULAŞTIRMA BAKANI 2/7/1945 5.MAY. 2/1/957 Bartın 16.9.941

1316 doğumlu Ahmet Uzundemir'e 22 Temmuz 1943 tarih ve 49 Sayı ile Verilen Kıyı Kaptanlığı Ehliyet Belgesi.

Ahmet Uzundemir, Karadeniz Ereğlisi'nde Zehra Hanım'la evlenmiştir. Kardeşi Hasan Uzundemir olup bekardı. Vefat etmiştir. Diğer kardeşi Ayşe Uzundemir olup Halil Tarı'nın eşidir.

Ahmet ve Zehra Uzundemir ailesi'nin çocukları Ali Demir Uzundemir, Halil Uzundemir ve Hatice Hacer Uzundemir'dir. Hatice Hacer Uzundemir (Serter) Şevket Serter'in eşi olup Tumay ve Nilay isimli iki çocukları vardır.

Ali Uzundemir ve Şengül Uzundemir ailesinin çocukları; Zehra Arzum Uzundemir, Ahmet Uzundemir ve Ayşe Uzundemir'dir.

Ahmet Uzundemir 13 Ocak 1973 tarihinde vefat etmiş ve Karadeniz Ereğlisi'ndeki Ali Molla Camii'nde kılnıp, şehir mezarlına defnedilmiştir.

Torun Ali Demir Uzundemir, Babasının adını taşıyan *"Ahmet Uzundemir"*,*"Zehra Uzundemir"* ve *"Uzundemir"* isimli gemileri Alaplı'da sahibi oldukları Uzundemir Gemi İnşa Tersanesi'nde inşa ettiklerini, birsüre armatörlük yaptıktan sonra bu gemileri sattıklarını belirtmiştir.

3050 dwt *"Ahmet Uzundemir"* gemisi 1981 yılında,3800 dwt *"Zehra Uzundemir"* gemisi 1986 yılında, 6800 dwt *"Uzundemir"* gemisi 1989 yılında yüzdürülmüştür.

1978 yılında Zonguldak'ın Alaplı ilçesinde Uzundemir Limited Şirketi kurularak sac gemi inşaasına başlanmış ve 1990 yılına kadar kendi armatörlük faaliyetleri için 3050 dwt., 3800 dwt. ve 6800 dwt'luk sac gemiler inşa edilerek bir filo kurulmuştur.

Armatör Ahmet Uzundemir'in hayatı ahşap teknelerden başlayarak denizlerde geçmiş gözüpek bir Karadeniz insanıydı. Çok ağır havalarda dahi ağaç motoruyla Karadeniz'e çıktığı bilinir. İlk kurulan armatörlük şirketinin adı *"Uzunsal"*dı.



M/V Zehra Uzundemir-1986'da Uzundemir Denizcilik Tic. A.Ş. adına Alaplı Gemi İnşa/Ereğli Tersanesinde inşa edildi. 2,43535 grt., 3,724 dwt. olan Zehra Uzundemir, 1992'de satıldı ve Sinan Reis adı verildi. 1995'de satıldı ve Tolga Tomba adı verildi. 1999'da Hatice C. ve 2006'da Erhan Araz adı verildi.



M/V Uzundemir.

TURGUT IŞIK



Turgut Işık Vakfı'na adını veren, Işıklar Holding A.Ş'nin kurucusu Turgut Işık, 1932 yılında Bartın'da doğdu. İlk ve orta öğrenimini Bartın'da tamamladıktan sonra bir süre dedesinin ve babasının firmalarında çalıştı ve 1952 yılında babası Ali Rıza Işık ile beraber Işıklar Kollektif Şirketi'ni kurdu.

1959 yılında babasının vefatıyla işleri üstlenen Turgut Işık, 1964 yılında Sezai Türkeş - Fevzi Akkaya ikilisiyle Işıklar Limited Şirketini kurdu ve uzun yıllar satış şirketi olarak faaliyet gösteren bu şirketini de Anonim'e dönüştürerek Işıklar Bartın Tuğla fabrikasıyla beraber sanayiye girdi.

Turgut Işık 1970 - 1981 yılları arasında sırasıyla Baksan Bartın Kağıt, Işıklar Bartın Tuğla, Meytaş Kireç ve Çumra Kağıt Torba Fabrikalarını kurarak işletmeye açtı.

1976 yılında Işıklar Denizcilik, Bargem, Bartaş, Bartın Gemi, Barden şirketlerinden oluşacak Işıklar Denizcilik grubunu oluşturdu.Bu şirketlerin yaptıkları yatırımlarla 1 tanker ve 13 kuru yük gemisinden oluşan bir filoya sahip oldu.

Özışık İnşaat ve Taahhüt A.Ş ile Genta Sanayi Tesisleri ve Taahhüt A.Ş'nin kurulmasıyla birlikte inşaat ve taahhüt sektörüne girdi.

1974 yılında kuruluşlarının devamlılığını sağlamak amacıyla tüm şirketlerini Işıklar Holding A.Ş. çatısı altında topladı.

Işıklar Holding A.Ş.'nin Denizcilik Grubu şirketleri; "Işıklar Denizcilik ve Tic. A.Ş.", "Bargem Bartın Gemicilik A.Ş.", "Barpet-Bartın Petrol Nakliyat A.Ş.", "Barden Bartın Denizcilik A.Ş.", "Barfaş- Bartın Taşımacılık A.Ş." 8 Nisan 1981 tarihi itibarıyla Ambarlıdere Mevkii, TRT Yolu Işıklar Binası/ Ortaköy'den Halaskargazi Cad. No.342 K.4 D.10-11 Şişli adresine taşındılar.

Turgut Işık ömrü boyunca *"Hayat mücadele değil, mücadele hayattır."* İlkesini benimsemiş Türk Özel Sektörünün bir mensubu olarak, yurdumuzun ekonomik kalkınmasına katkıda bulunabilmek için yurtiçi ve yurtdışında payına düşen görevleri üstün gayreti, titiz, çalışmaları ve tükenmez dinamizmiyle sonuna kadar yerine getirmeyi bir borç bildi.

Vefatından birkaç yıl önce eğitim ve sağlık alanında bir vakıf kurmak istemiş ve bununla ilgili çalışmaları başlatmıştı.

Sağlığında gerçekleştiremediği bu isteği, ölümünden sonra 1991 yılında, eğitim ve sağlık amaçları doğrultusunda ailesi tarafından gerçekleştirildi.

Turgut Işık, 26 Mart 1990 günü vefat etti.



Turgut Işık, eşi Sevil Işık, büyük oğlu Rıza Kutlu Işık, ortanca oğlu Uğur Işık, en küçükleri Tolga Işık. Kaynak: Turgut Işık aile arşivi.

Bartın eşrafından Ali Rıza Rıza Işık ve Saide Işık'ın oğlu, Ertuğrul Işık ve Doğan, Oğuz, Işıl Ozgan, Murat, Bora, İpek, Petek, Zihni, Oytun, Tuba Işık'ın amcası, Turgut, Tuğrul, Turhan Öztoygar ailelerinin ve Deniz Gedik, Sema Uslu, Tamer, Burak, Ali, Gözde, Gamze'nin eniştesi, Naz Işık'ın kayınpederi, Tülin Özsoy'un dünürü, Rıza Kutlu Işık, Uğur Işık ve Tolga Işık'ın babası, Sevil Işık'ın eşi olan Sanayici Turgut Işık 26 Mart 1990 Pazartesi günü kalp krizi sonucu vefat etti. Cenazesi 28 Mart 1990 Çarşamba günü Bartın'da Aşağı Cami'de kılınan öğle namazını müteakiben defnedildi

Işıklar Holding Turgut Işık'ın kararıyla Armatörlüğe girmişti; Türkiye'nin artan ihracatı,bu malların taşınmasında gemi ihtiyacını doğurmuş ve Türk deniz filosunun büyümesi için devletin

bazı teşvikleri olmuş ve Işıklar Grubu gerek kârlı bir yatırım olarak gördüğü için gerekse de Grup şirketlerinin ürettiği ürünlerin ihraç taşımaları amacıyla bu şirketleri kurmuştu.

80'lerin sonu 90'ların başında Rusya'nın nehir/deniz tipi gemilerinin Akdeniz'de çalışmaya başlamasıyla gemi navlunları çok düşmüş ve kosterlerle yapılan armatörlük zarar yaratır hale geldiğinden Işıklar Holding de bu sektörden çıkma kararı aldı.



Bargem Bartın Gemicilik A.Ş.'nin 1995 yılındaki filosunda *Rıza Işık, Uğur Işık* ve *Zihni Işık* isimli gemiler yeralıyordu.

1,993 grt. ve 3,465 (Yaz) dwt. olan Türk bayraklı *Rıza Işık* kuruyük gemisi 1977 yılında Hidrodinamik Tersanesi'nde Lodos Denizcilik adına inşa edilmişti.

1996 yılında satıldı ve "Hacı Nihat D." adı verildi. 2001 yılında yeniden eldeğiştirdi ve *"Selahattin Türkmen"* adı verildi. 2003'de satıldı ve *"Cafer Şener"* adı verildi. 2008 Ocak ayına kadar adı *"Gude"* idi. 2011 Şubat aytına kadar *"Teo"*adını taşıdı. Halen *"Kuzey -1"* adını taşımaktadır.

1,993 grt. ve 3,465 (Yaz) dwt. olan Türk bayraklı "*Uğur* Işık" kuruyük gemisi 1978 yılında Hidrodinamik Tersanesi'nde inşa edilmişti. 1996 yılında satılmış ve *"Emirhan"* adını almıştır.



Tevfik Cenâni Ercan ve Eşi Nadire Cenâni Ercan
Kaynak: Cenâni ailesi arşivi.

Türk bayraklı 1,000 dwt.'luk tanker *"Tolga Işık"* 1978'de Hidrodinamik Tersanesi'nde inşa edilmişti.

1984'de satıldı ve *"Dereköy"* adı verildi. 1996'da satıldı ve *"Sich"* adı verildi. 1997'de satıldı ve " *Fortuna"* adı verildi. 2004 Eylül ayından satıldı *"Sea Prince"* adı verildi. 2007 Şubat ayında satıldı ve *"Max"* adı verildi. 2008 Haziran ayında Gürcistan denizcilik firması MGS-Tiflis merkezli şirkete satıldı ve *"Mirage"* adı verildi.

ALİ ŞÜKRÜ İSKEFYELİ

Federal-Mogul İzmit Piston ve Pim Üretim Tesisleri A.Ş.'nin "Ana Sözleşmesi"

Bölüm -1, Madde-1'de "Şirketin kuruluşu, nevi ve kurucuları" şöyle verilmektedir;

25. Tevfik Ercan	:	Cumhuriyet Cad.49/3 Taksim-İstanbul T.C. uyruklu
26. Ali Ercan	:	Cumhuriyet Cad.49/5 Taksim-İstanbul T.C. uyruklu
27. **Ahmet Evren Yelkenci**	:	Ayazpaşa Gümüşsuyu Cad. Taksim - İstanbul T.C. uyruklu
28. Behçet Osmanağaoğlu	:	Teşvikiye Cad. Barış Apt.104/1 D: 4 Maçka - İstanbul T.C. uyruklu
29. **Ali Şükrü İskefyeli**	:	Kalıpçı Sokak No.104 Teşvikiye - İstanbul T.C. uyruklu
30. **Mehmet Hilmi Daregenli**	:	Nişantaşı Vali Konağı Cad. Sorak Apt. D: 2 İstanbul T.C. uyruklu.
31. Turan Sarıcı	:	Lamartin Cad. No.15/1 Taksim - İstanbul T.C. uyruklu
32. Muammer Dereli	:	Rumeli Hisar Cad. No.146/5 Sefa Apt. Bebek-İstanbul T.C. uyruklu
33. Rasim Cenani	:	Nişantaşı, Eytam Cad. Günaydın Apt. K: 3 D: 8 İstanbul T.C.uyruklu."

Kurucular arasında yeralan Ahmet Evren Yelkenci (Armatör Lütfü Yelkenci), Ali Şükrü İskefyeli, Mehmet Hilmi Daregenli (Hilmi Daregenli) aynı zamanda akraba oldukları gibi, armatör aile köklerinden gelmektedir. Ali Şükrü İskefyeli'nin 1990'da "Anadolu Petrolleri Ali Şükrü İskefyeli Dağıtım ve Dış. Tic. A.Ş., İstanbul" firmasının sahip olduğu "Emire" tankeriyle bu geleneği tamamladığı belirtilebilir.



VEFAT

Samsun eşrafından Armatör Yelkencizade merhum Şükrü Bey ve merhume Fatma Yelkenci'nin kızları, Trabzon eşrafından merhum Ali Rıza İskefyeli ve Rahile İskefyeli'nin gelinleri, merhum ÖMER LÜTFÜ İSKEFYELİ'nin eşi, Gülçin, Ali Şükrü, Kenan ve Rıza İskefyeli'nin anneleri, Ayla İskefyeli'nin kaymvelidesi, Omar ve Oya'nın biricik babaanneleri, merhume Zehra, Alime, Nedime, Yakup İskefyeli'nin yengeleri, merhum Lütfü Yelkenci, Neviye Yelkenci, Leman Kutman, Zehra Saka'nın kızkardeşleri, Enver Yelkenci, Hilmi Daregenli, Sami Saka, Nesime Saka, Mithat Yelkenci, Verda Kortan, Ayla Yarkent'in hala ve teyzeleri, Emine Yelkenci'nin amcazadesi, Selihat-ı rivayetten

EMİRE FAZILA İSKEFYELİ

bulunmedi 26 nisan cumartesi sabahı Tanrı'nın rahmetine kavuşmuştur. Merhumenin cenazesi 27 nisan 1980 pazar günü Teşvikiye Camii'nde kılınacak öğle namazından sonra Zincirlikuyu Mezarlığı'nda ebedi istirahatgâhına tevdi edilecektir.

Mevlâ rahmet eylesin.

Trabzon eşrafından Ali Rıza İskefyeli ve Rahile İskefyeli'nin gelini oluyordu. Gülçin, Ali Şükrü, Kenan ve Rıza İskefyeli'nin annesiydi.

Bu üç ailenin akrabalık bağları Emire Fazıla İskefyeli'nin vefat ilanından öğrenileceği üzere; "Samsun eşrafından armatör Yelkencizade Şükrü ve eşi Fatma Yelkenci'nın kızı Emire Fazıla İskefyeli, Ömer Lütfü İskefyeli'nin eşiydi.

Lütfü Yelkenci, Neviye Yelkenci, Leman Kutman, Zehra Saka'nın kızkardeşi, Enver Yelkenci, Hilmi Daregenli, Sami Saka, Nesime Saka, Mithat Yelkenci, Verda Kortan ve Ayla Yelkenci'nin halası ve teyzesiydi. 26 Nisan 1980 Cuma sabahı vefat etti. Cenazesi 27 Nisan 1980 Pazar günü Teşvikiye Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Mezarlığında defnedildi."



M/T Emire Hampetrol tankeri

9 Eylül 1964'de Lithgows Ltd. , Port Glasgow (Yard No. 1155) tersanesinde, BP Tanker Company Ltd. adına inşa edilmeye başlandı ve 26 Mart 1965'de BP Thames Tanker Company Ltd. 'e teslim edildi. İlk adı *"British Holly"* idi.

- 13271 grt, 7634 nrt, 20646 dwt., Ana makinesi: B&W Oil 2SA 7500bhp 14.5 knots.
- 1983'de Nova Industria Armamento S.p.A., İtalya Firmansa satıldı ve *"Humanitas"* adı verildi.
- 1984'de Marisud S.p.A., İtalya firmasına satıldı ve *"Marisud Prima"* adı verildi.
- 1988'de Misano di Navigazione S.p.A., İtalya Firmasına satıldı ve *"Labrador"* adı verildi.
- 1990'de Anadolu Petrolleri Ali Şükrü İskefyeli Dağıtım ve Dış. Tic. A.Ş., "Ahmet Fetgari Sk. Köşk Apt. No.104/7 Teşvikiye,İstanbul firmasına satıldı ve *"Emire"* adı verildi.
- 1990'da Seydi Reis Denizcilik İşletmesi A. S., (Genel Denizcilik Nakliyatı A.Ş.),İstanbul'a satıldı ve *"Para"* adı verildi.
- 11 Eylül 2006'da söküldü.

MUSTAFA DEMİREL



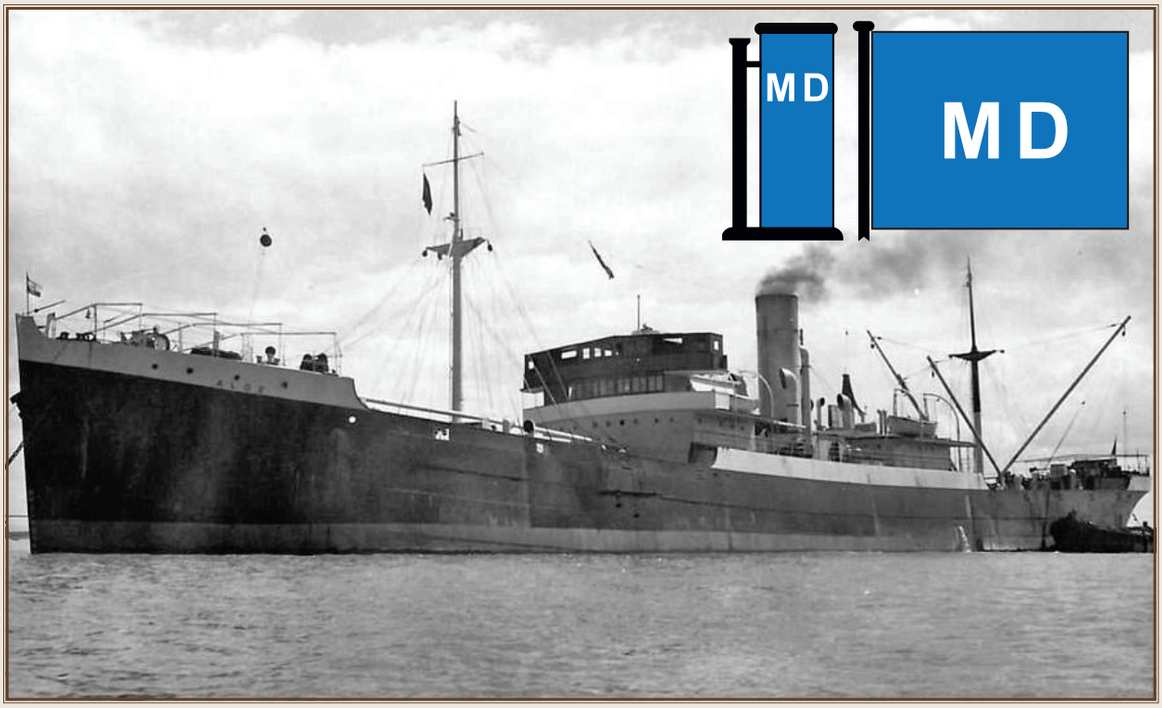
Hacı Mustafa Demirel ailesi - (Soldan) Küçük kızı Güngör, Hacı Mustafa Demirel, büyük kızı Muazzez, eşi Hace Hacer Demirel, ortanca kızı Kazime, oğlu Avni Demirel ve arkada ayakta olan büyük oğlu Ali Demirel.

60'lı yılların öndegelen armatörlerinden olan Mustafa Demirel 1962 Ocak ayında satın aldığı 11,500 dwt'luk ve Liberty sınıfı gemiye *"Demirel"* adını vermiştir. Yunanlı armatörlük firmasından satın alınan gemiyi teslim almak üzere gemi personeli 20 Ocak 1962 günü Atina'ya hareket etmiştir.

Kanada'da New Wancouver Burnard DD Tersanesinde inşa edilerek 27 Ocak 1944 'de hizmete giren 7,160 grt'lik Liberty sınıfı gemisinin ilk adı " *Fort Dearborn"* du. 1947'de *"Navigator"*, 1949'da *"Aloe"*1955'de *"President Steyn* ve 1962'de Nâzım Kalkavan, Rami Seferoğlu ve Mustafa Demirel ortaklığına satılarak *"Demirel"* adını almıştır.

1964 yılı Eylül ayında İstanbul ve Marmara'da patlak veren fırtına kentte hayatı felce uğrattığı gibi pek çok motor,sandal parçalanmış, Demirel gemisi de demirli olduğu Ahırkapı önlerinde demir tarayarak karaya düşmüştür.

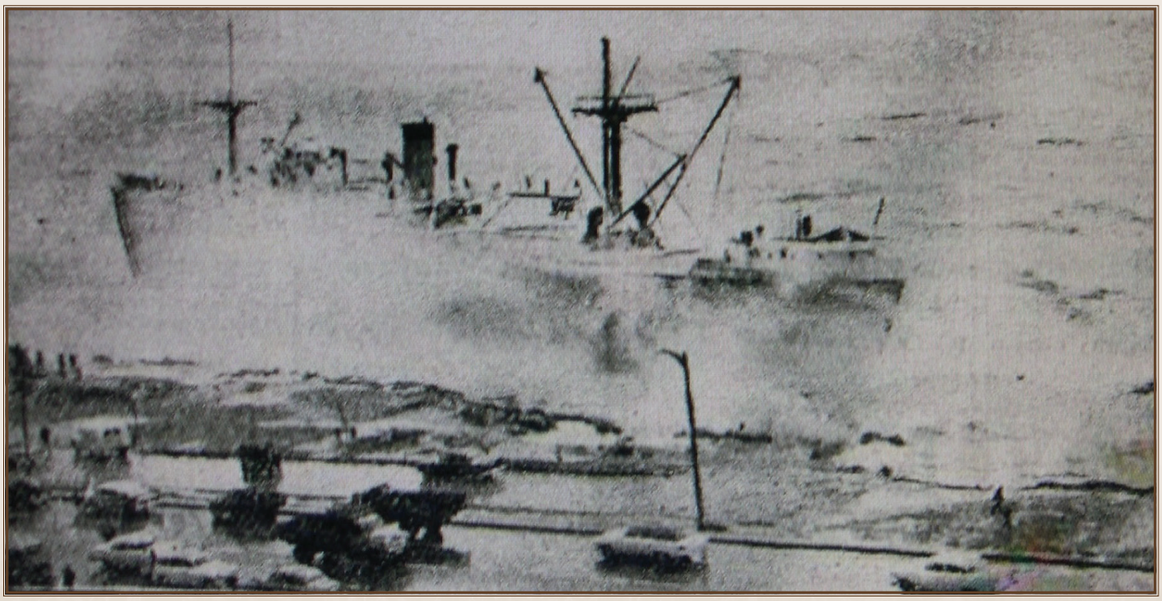
25 Eylül 1964 günkü gazete haberlerinde İmroz tahlisiye gemisinin ağır denizler ve fırtına yüzünden Demirel gemisini kurtarmaya gidemediğini duyurmaktadır.



İlk adı Fort Dearborn olan 7160 grt'lik II.Dünya Harbi Kanada inşa genelyük gemisi, 1949'da "Aloe" ve 1955'de "President Steyn" adlarını aldı. 1962'de Nâzım Kalkavan, Rami Seferoğlu ve Mustafa Demirel ortaklığına satılarak "Demirel" adını almıştır.

Sonunda iskele tarafından iyice kayalıklara yaslayan Demirel şilebinin beş nolu ambarı delinmiş ve gemi su almaya başlamıştır. Gemi personeli halkın yardımıyla bağlanan halatlardan karaya çıkartılmıştır.

Ancak Demirel fırtına dinbinceye kadar çok ağır yara alarak olduğu yerde yarı batık durumuna gelmiş, yüzdürülmüşse de, Haliç'e yedeklendikten birsüre sonra hurdaya çıkartılmıştır.



Demir tarayarak sahile düşen Demirel şilebi Ahırkapı kayalıklarında.


İSTANBULDA HAYAT FELCE UĞRADI

30 YILDIR GÖRÜLMEMİŞ FIRTINA

Ahırkapı'da kayalıklara bindirerek sahilyoluna yaslayan Demirel şilebine dair haberlerin yeraldığı 25 Eylül 1964 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde, halkın kadın erkek demeden yardıma koştuğu belirtilmektedir

Mustafa Demirel'in kayınpederi olan Hikmet Barlan, Fikret Yüzatlı ve İffet Siral'ın ağabeyi idi. Kızı Sârâ, armatör Mustafa Demirel'le evlenmiştir. Diğer kızı Sema Ölçer ve damadı Nejat Ölçer'di. 25 Mayıs 1966 günü vefat etmiş ve cenazesi 26 Mayıs 1966 günü ikindi namazını müteakiben Fatih Camii'nden kaldırılarak Edirnekapı Şehitliği'nde defnedilmiştir.


VEFAT ve BAŞSAĞLIĞI

Şirketimiz ortağı ve Yönetim Kurulu Üyesi, Murahhas Azalarımızdan Sayın AVNİ DEMİREL'in babası

Eski Armatörlerden

HACI

MUSTAFA DEMİREL'in

vefatını büyük bir teessürle öğrenmiş bulunuyoruz. Allah'tan merhuma rahmet, kederli ailesine sabır ve başsağlığı dileriz.

İSTANBUL DEMSAN DEMİR SANAYİ ve TİCARET A.Ş. ÇALIŞANLARI

Zonguldak eşrafından olan Demirel ailesi, hemen çoğunluk Karadenizli armatörler gibi İstanbul'a yerleşmelerine rağmen Mustafa Demirel birsüre Zonguldakspor Futbol Klübü başkanlığını yapmıştır.

Armatör Mustafa Demirel'in oğlu Avni Demirel, İstanbul Demsan Demir San. ve Tic. A.Ş.'nin ortağı ve yönetim kurulu üyesi olarak belirtilmektedir.

Mustafa Demirel kalp rahatsızlığı nedeniyle Güzelbahçe Kliniği'nde tedavi gördüğü 4 Mayıs 1984 günü vefat etti. Vefatının kırkıncı gününe rastlayan 16 Haziran 1984 günü Kısıklı Camii'nde ruhuna Mevlidi Mevebi kıraat edilmiştir.

Hacı Mustafa Demirel ve eşi Hace Hacer Demirel ailesinin Güngör, Muazzez, Kazime adını verdikleri üç kızı ve Avni Demirel ve Ali Demirel ismini verdikleri iki oğlu olmuştur.

Mustafa ve Hacer Demirel'in küçük kızı Güngör bir kalp krizi sonucu 2000 yılında genç yaşta vefat etmiştir.

Servahti Ahbal, Erdal Acuner, A. Duran ile Avni Demirel, "Seda Denizcilik" şirketi'ni kurmuşlardı. Şirketin merkezi Karaköy'de Galata Kat Otoparkı arkasındaki Seda Han'daydı. İleriki senelerde Kartal, Alaca Kaya İş Merkezi, Kalıktepe'ye nakledilmiş ve zamanla faaliyetini tatil etmiştir. Seda adı, dört ortağın isimlerinin ilk harfinden oluşmaktaydı.

MUZAFFER GAZİOĞLU, DEMİR KARAMANCI, ŞARIK TARA, NURİ CERRAHOĞLU



Lisa-B, Zafer adıyla.

Muzaffer Gazioğlu ile Demir Karamancı başkanlığında Süperlit Elyaflı Çimento, Şarık Tara başkanlığında Enka, Nuri Cerrahoğlu başkanlığındaki Cerrahoğulları T.A.Ş. ortaklık halinde 1981'de Dena Denizcilik şirketini kurdular. Dena Denizcilik adına Dena -1 ve Lisa B adı verilen iki ro-ro genel yük gemisi satın alınmıştır.

Dena-1'in ilk kaptanı altı ay kadar kaptanlık yapan Kaptan Alev Tunç'tur.

Dena Denizcilik, gemilerin 1997 yılında satılmasıyla armatörlük alanından çekilmiştir.

Lisa B 1967 JJ. Sietas Schiffswerft-Hamburg inşa 2243 grt. ve 1377 dwt.'luk bir Ro-Ro gemisiydi. İlk adı*"Vasa"* olan bu gemi satıldı ve Malta bayrağında olmak üzere *"Zejtun"* adıyla 1990 Temmuz'a kadar çalıştı.1993'de Dena Denizcilik tarafından satın alındı ve *"Lisa-B"* adı verildi.



Dena-1 Güzelyurt adıyla.

1993 Temmuz ayında satıldı ve *"Dursun Reis"* adını aldı. 1997'de Kaptanoğlu Grubu'na satıldı ve *"Cenk II"* adı verildi. 1998 Ağustos ayında satıldı ve *"Anna"* adı verildi. 2001 Temmuz ayında satıldı *"Marianna II"* adını aldı. Eylül ayında satıldı *"Lady Linda"* adı verildi. 2002 yılında satıldı *"Athinia Sky"* adını aldı. Yeniden bir Türk armatörlük firmasına satıldı ve *"Zafer"* adı verildi.

Dena 1, 1967 JJ. Sietas Schiffswerft-Hamburg inşa 2243 grt. ve 1367 dwt.'luk bir Ro-Ro gemisiydi. Bu gemi muhtelif bayraklarda çalıştırıldıktan sonra 1992'ye *kadar "Salih Topal"* adında sefer yapmış ve 1993'de Dena Denizcilik tarafından satın alınarak *"Dena-1"* adı verilmiştir.

1997'de Kaptanoğlu Grubu'na satıldı ve *"Cenk K"* adı verildi. 1998 Ağustos ayında satıldı ve *"Salamis "* adı verildi. 2002 bir Türk armatörlük firmasına satıldı ve *"Güzel Yurt "* adı verildi.

NADİR ŞÜKRÜ DENİZ



Nadir Şükrü Deniz'in yaşam ve meslek öyküsünü büyük oğlu Semih Deniz'den dinledim.

Semih Deniz günümüzde iki oğlu; Nadir Şükrü Deniz ve Mustafa Kemal Deniz'le Denizmetal, Armeda ve Lamina Türkiye Technology isimli üç şirketin başında bulunmakta.

Semih Deniz şöyle anlattı; Ailemizin kökleri Midilli'den gelmekteler. Baba tarafından dedem Mustafa Danacı Kaptan. Onlar Midilli'de Sigri Köyü'nden. Bu köyün tüm ahalisi Türklerden oluşuyormuş ve sadece balıkçılıkla ve gemicilikle geçinirlermiş.

Mübadelede muhacır olarak ilk defa Burhaniye'ye yerleşiyorlar. Limbo tabir edilen gemilerden sahile veya gemilere yük taşımak, yolcu taşımak.



Mustafa Danacı Kaptan ailesinin göçederek geride bıraktıkları Sigri Köyü Osmanlı İmparatorluğu'nun Ege'deki adalarından olan Midilli (Lesbos) Adası'nın batısında yeralmaktadır. Bu köyün ahalisinin hemen tamamı Türklerden oluşmaktaydı. O zamanlardan buyana yine bir balıkçı köyü olarak yaşamını sürdürmektedir. Sigri'de sahilin biraz gerisindeki alçak tepede Osmanlı zamanından kalan bir kale mevcuttur

Annem Zahide Solmaz Deniz'in tarafı Ağra ailesi olarak tanınıyor. Midilli'nin Agri Köyü'nden gelmekteler. Kısmen onlarda da denizcilik mesleği hakim olmuş. Anne tarafından dedem Tahir Ağra, anneannem Hatice Ağra.

Anne tarafımız Ayvalık Cunda'ya yerleşiyorlar. Mustafa Danacı Kaptan tarafı Burhaniye'ye yerleşiyor. Önce orada bir bakkal dükkanı açıyor.

Geçim sıkıntısından dolayı anne tarafı Ayvalık'tan İstanbul'da Fındıkzâde'ye yerleşiyorlar.

Mustafa Danacı Kaptan ailesi de aynı gerekçelerle İstanbul'a göçediyorlar.

Enver ve Şükrü adını verdikleri iki oğlu olmuştur.

9 Haziran 1972 günü vefat etmiş ve cenazesi 10 Haziran 1972 Cumartesi günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Mezarlığı'nda defnedilmiştir.

Babam askerliğini Kasımpaşa'da yapmıştır. Daha önce ailenin tanıştığı ve çimento ticaret yapan Nevzat Özer'in yanında çalışmaya başlıyor. Daha sonra kendi işini kurmaya karar veriyor ve o da çimento satışı yapıyor. Kumculuk işi inşaatların kum talebi nedeniyle daha sonra oluşmuştur. Bu amaçla Mecidiyeköy'de günümüzde Trump Tower'in olduğu semtin civarında bir çimento ve kum satışı yapan yazıhanesi açıyor.



Danacı Mustafa Kaptan. Kaynak: Semih Deniz arşivi.

Denizden kum çıkartmak bu çalışmalarının ikinci atılımıdır ve artık Haliç'tedir ve zaman içersinde gemi satın alıyor ve kum kosterleri inşa ettiriyor.

Kumcular arasında ilk sac kum kosterini inşa ettiren Nadir Şükrü Deniz'dir ve adını *"Danacı Mustafa Kaptan"* koyuyor. Bu koster batmıştır!



Semih Deniz

Babam Nadir Şükrü Deniz 1929 ve annem Zahide Solmaz Deniz 1934 doğumludur. Biz üç kardeşiz; En büyükleri olan ben Semih Deniz, Nezih Deniz ve Merih (Deniz) Palaoğlu.

Baba mesleğimiz kumculuk. Başlangıçta Haliç'teydiler. Hükümet kararıyla kumcular Haliç'ten çıkartıldılar. Anadolu Yakası'nda Kartal'da Anadolu Yakası Kumcular Kooperatifi kuruldu. Yerleri Yunus Çimento Fabrikası'nın sahil kısmındaydı. Babam bu kooperatifte ikinci başkan olarak görev yaptı. Ayrıca Kumcular Birliği'nde yeraldı.

Avrupa yakasındaki kumcular da Zeytinburnu'nda tahsisli alana taşınmışlardır.

Zeytinburnu çok yanlış bir seçimdi. Birkaç sene sonra özellikle trafik zorlukları ve çevre konuları nedeniyle kent dışına çıkartılması, kaçınılmaz hale gelince Ambarlı Yakuplu'da sahilde bir alanı tahsis ettiler. Ambarlı'daki alanda parmak iskeleler inşa edildi, ayrıca denizli havalarda tekneler korunması amacıyla bir mendirek inşa edildi. Bunlar yine de birhayli zorluklarla başarıldı.



Nadir Şükrü Deniz ve eşi Hatice Deniz
Kaynak: Semih Deniz arşivi.

Ancak zamanla burasının konteyner gemileri için çok önemli bir liman bölgesi olabileceği görüldü. Ambarlı'da kumculuk faaliyeti sanayideki değişimler nedeniyle önemi kaybetti. Hazır beton firmaları giderek çok daha yüksek kalitede ve kum yerine mıcır ve sair katkılarla beton üretmeye başladılar ve böylece kumculuk ticarî getiri olmaktan çıktı.

Bu süreçte kumcuların birçoğu armatörlüğe yöneldiler. Aralarında çok başarı tesis edenler olmuştur. Biz ise sadece Ambarlı'da limancılık faaliyetine yöneldik.

Kooperatif'te aklımda kaldığına göre 53 ortak vardı. Bukadar çok sayıda ortaktan bazıları hisselerini satarak buradan ayrılmayı tercih ettiler. Böylesine bir karar ağır basınca, Ambarlı bölgesi Turkon ve Hüsnü Özyeğin ortaklığına satıldı.

Bize gelince babamın 300 -1000 dwt'luk kum kosterleri vardı. Ancak Zeytinburnu'na taşındıktan sonra bazı ikinci el kosterleri tadil etmek suretiyle boy vermişizdir ve kum kosterlerinde oluşan filomuz oluşmuştu. Gemilere Güzelbahçe, Paşabahçe, Şirinbahçe, Şirinbahçe adlarını vermiştik. Sadece taş taşıyan bir kosterimiz daha vardı ki adı Şükrü Deniz'di.

1983'de babam Nadir Şükrü Deniz vefat etti. O zaman gemilerin adlarını değiştirdik ve N. Şükrü Deniz 1, N. Şükrü Deniz 2,3,4 gibi isimler verdik. Kumculuk bir süre sonra ekonomik ömrünü tamamladı. Babam Nadir Şükrü Deniz Kumcular Derneği "Taksim Gümüşsuyu" ve Avrupa Yakası Kumcular Kooperatifi "Zeytinburnu" kurucularındandı. ve uzun yıllar ikinci başkan olarak görev yapmıştır.



"Nadir Şükrü Deniz" adını taşıyan genel yük gemisi 586 grt. ve 1,130 dwt. Dearsan Tersanesi inşa "Güzel Bahçe I" isimli gemiydi. Nadir Şükrü Deniz'in 1983'de vefatından sonra çocukları tarafından adı " N.Şükrü Deniz" olarak değiştirilmiştir. 2004 Ekim ayında Barya Denizcilik tarafından satın alındı ve "Barya" adı verildi.

Ben Kumcular Kooperatifi Yönetim Kurulu üyesi iken Cengiz Kaptanoğlu da Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev yapıyordu. Beni Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesi olarak davet etti. Önce Meslek Komitesi üyesi oldum. Daha sonra 1994'de Meclis üyesi oldum. 1996'da Yönetim Kurulu üyesi oldum. Görevim deniz turizm ve çevre koruması konularıydı.

Deniz Temiz Derneği - Turmepa Yönetim Kurullarında Eşref Cerrahoğlu'nun daveti ile dört dönem yönetim kurulu üyeliği yaptım.

Deniz Ticaret Odası'nın Türk deniz ticaretinin önemini tanıtması adına medya programlarına çok önem verilmesi fikrimi bugün de koruyorum.

Eşim Ayşe Oytun Deniz'i maalesef genç yaşta kaybettik. Oğullarım Nadir Şükrü Deniz ve Mustafa Kemal Deniz ile yaşama devam ediyoruz

Ben o tarihten itibaren birbaşka alanda yatırım yaptım. 1986 yılında Deniz ailesi olarak turizm yatırımcılığına yöneldik ve halen Marmaris "İçmeler"de Marmaris Park Tatil Köyü'nde ortaklığımız bulunmaktadır. Halen ölçü aletleri ve kesici takımlar pazarlamaktayız. Denizmetal, Armeda ve Lamina Türkiye Technology isimli üç şirketimiz bulunmaktadır.



DUYURU

İsmim ve Ticaret Ünvanım; İstanbul'da bir Şükrü Deniz daha olması ve her ikimizin de Armatörlük işleri ile iştigal etmesi karışıklıklara sebep teşkil ettiğinden, eski ismim ve Ticaret Ünvanım

ŞÜKRÜ DENİZ'i

yeni isim ilâvesi ile

NADİR ŞÜKRÜ DENİZ

olarak değiştirdim. Bu durum, 30 Eylül 1970 tarih 4067 sayılı Türkiye Ticaret Sicili gazetesinde 31.8.1970 tarihinde tescil ve ilân edilmiştir.

Keyfiyet bütün saygıdeğer müşterilerime, Bankalara, müşteriei bulunduğum firmalara ilenen duyurulur.

NADİR ŞÜKRÜ DENİZ

Milliyet 1000

Şükrü Deniz neden Nadir Şükrü Deniz oldu?

14 Ekim 1970 tarihli bir gazete ilanında aynı isimde iki armatörün bulunması nedeniyle, Şükrü Deniz isimli ikinci armatör ünvanını *"Nadir Şükrü Deniz"* olarak değiştirdiğini duyurmuştur. Bu ilan asıl mesleği kumculuk olan armatör Şükrü Deniz'in neden adını Nadir Şükrü Deniz olarak değiştirdiğini anlatmaktadır.

Bu ilanda *"İsmim ve ticaret ünvanım İstanbul'da bir Şükrü Deniz daha olması ve her ikimizin de armatörlük işleriyle iştigal etmemiz nedeniyle karışılıklara neden teşkil ettiğinden ünvanım Şükrü Deniz'i 'Nadir Şükrü Deniz' olarak değiştirdim. Bu durum 30 Eylül 1970 ve 4067 Sayılı Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi'nde ilan edilmiştir."*

KAPTAN NEZİHİ ARDA



Kaptan Nezihi Arda Anadolu Kavak eşrafından Eyüp Ağa'nın torunu, Halit Arda ve Zehra Arda'nın oğlu, Semiha Arda'nın eşi, Sibel Tiğin ve Kaptan Semih Arda'nın babası, Fahire Dumlu'nun ağabeyi, Fikret Tiğin'in kayınpederi, Hayri Dumlu'nun enişte si, Gövher ve Fahir Dumlu'nun dayısı, Savlet Tiğin'in dedesi idi.

Eşi Fatma Semiha Arda, Baynaluka eşrafından Eczacı Ali Ağa'nın torunu, Hafız Halit Kırmaz ve Zeliha Kırmaz'ın kızıydı. 19 Mayıs 1976 tarihinde vefat etmiş, cenazesi 20 Mayıs 1976 Perşembe günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Mezarlığı'nda defnedilmiştir.

Kaptan Nezihi Arda ise, eşinden üç ay sonra ani bir kalp krizi sonucu 29 Ağustos 1976 günü vefat etti. Cenazesi 30 Ağustos 1976 Pazartesi günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını müteakiben Zincirlikuyu Mezarlığı'nda defnedildi.



VEFAT

Baynaluka Eşrafından Merhum Eczacı Ali Ağanın torunu, Merhum Hafız Halit Kırmaz'ın ve Merhume Zeliha Kırmaz'ın sevgili kızları, kaptan Nezihi Arda'nın kıymetli eşi Sibel Tiğin ve kaptan Semih Arda'nın canlarından çok sevdikleri anneleri, Ferruh Kırmaz'ın biricik ikardeşi Fikret Tiğin'in kayın validesi, Fahire, Hayri, Güher ve Fahir Dumlu'nun yengeleri, Hatice Kırmaz'ın görümcesi, Semra Öztürk, Selma Çizgin, Seba Tahir Bey, Halaları, Merhum Hikmet Tiğin ve Adalet Tiğin'in dünürleri Savlet Tiğin'in tonton ninesi vefakâr yardımsever insan

FATMA SEMİHA ARDA

Hanımefendi 19.5.1976 günü vefat etmiştir. Cenazesi 20.5.1976 Perşembe günü öğle namazını müteakip Şişli Camiinden alınarak Zincirli Kuyu kabristanında toprağa verilecektir. Mevla Rahmet Eylesin.

AİLESİ



ACI BİR KAYIP

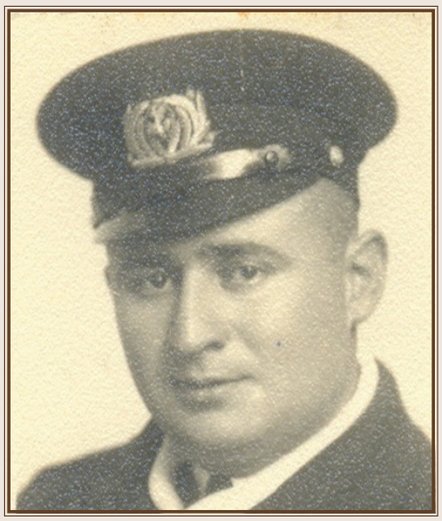
Anadolukavağı eşrafından merhum Eyüp Ağanın torunu, merhum Halit ve merhume Zehra hanımın oğulları, merhume Semiha Arda'nın sevgili eşi, Sibel Tiğin ve Semih Arda'nın canlarından çok sevdikleri babaları Fahire Dumlu'nun ağabeyi, Fikret Tiğinin kayınpederi, Hayri Dumlunun eniştesi, Güher ve Fahir Dumlunun dayıları, Savlet Tiğinin çok sevgili dedesi

KAPTAN

NEZİHİ ARDA

Ani bir kalp krizi sonucu vefat etmiştir. Cenazesi 30.8.1976 Pazartesi günü (bugün) Şişli Camiinde kılınacak öğle namazını takiben Zincirlikuyu mezarlığında toprağa verilecektir.
Tanrı rahmet eylesin.

AİLESİ



8 Ekim 1976 Cuma günü öğle namazını müteakiben Şişli Camii'nde ve 27 Ağustos 1978 günü Anadolu Kavak Camii'nde Mevlidi Şerif kıraat edilmiştir.

Kaptan Nezihi Arda, Enver Subaşı'ya ait *"Subaşı"* isimli 1906 yapımı genel yük gemisini satın alarak *"Arda"* adını vermişti. Gemisinde aynı zamanda süvari olarak görev yapıyordu.

Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği kurucu üyelerindendi

ABD'den Marshall yardım planı çerçevesinde alınan gemileri getirmek için Amerika'ya M.S. Bakır gemisiyle giden Kaptan Nezihi Arda, gemideki arkadaşlarıyla birlikte mezun oldukları Yüksek DenizcilikOkulu adına bir dernek kurma fikirlerini ortaya attılar.(53)

Yaklaşık 23 kişilik zabitandan Gemi Kaptanı Nezihi Arda, 2. kaptan Naci Tansev, 3. Kaptan Namık Asena , 4 Kaptan Kemal Gürdal nezaretinde zabitan salonuna toplandılar.

Toplantıya katılanlardan Kaptan Namık Asena, Kaptan Nezihi Arda, Kaptan Naci Tansev, Kaptan Necdet Or, Kaptan Seyfi Gezer, Zeki Derinsu, Pehlivan Bedri, Zeki Kaptan, Kaptan Vahit Okan , Suat Esendal, Kaptan Hasan Tekin, Turgut Engin, Necati Sansa, Kaptan Kemal Gürdal, Selahattin Yenice, Kaptan Nuri Yılmaz, Kaptan Muhsin Abay, Nuri Eren, Yusuf Yelkenkaya, Yusuf Kaptan, Şekip Kaptan, Ali Güner, Sabri Cerensu Dernek kurulduğunda hemen üye olabileceklerini beyan ettiler ve kendi aralarında topladıkları 146.50 TL ile fon oluşturarak Derneğin temelini attılar.

Bu ortak kararın sonucunda 1949 yılı Ağustos ayının ilk haftasında Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Derneği kuruldu.(54)

S.S Arda

Newcastle merkezli Sheaf Steam Shipping Co. Ltd. adına Cowpen Rıhtımı (131), Blyth Shipbuilding & Dry Docks Co. tersanesinde inşaatı Temmuz 1906'da tamamlanan 1,533 grt. genel yük gemisi'ne *"Sheaf Field"* adı verildi.

53) Kaptan Nezihi Arda fotoğrafları Denizcilik Dergisi Arşivi.
54) Kaynak- Defamed



- 1923'de İsveç Jonstorp merkezli Rederi A&B Jonstrop armatörlük firmasına satıldı ve *"Leonardia"* adı verildi.
- 1949'da Enver Subaşı'ya satıldı ve *"Subaşı"* adı verildi.
- 1955'de Kaptan Nezihi Arda'ya satın aldı ve *"Arda"* adını verdi.
- 4 Aralık 1962 günü Zonguldak'tan İstanbul seyretmekte iken Eşek Adası *(Adacıklar)* önlerinde karaya düşerek parçalandı.

Arda şilebi batıyor


"ARDA„ şilebi ikiye bölündü

Geminin ateşçisini sular sürükledi, diğerleri roket atılmak suretiyle kurtarıldı

Arda şilebi 4 Aralık 1962 günü Karadeniz'de ağır denizlere yenik düşerek Adacıklar Mevkii'nde karaya düşmüş ve süratle ikiye ayrılarak parçalanmıştır. Gemiden kurtarılan 23 kişilik mürettebattan Ateşci Mustafa hariç diğerleri Adacıklar Tahlisiye İstasyonu'na getirilmiştir. Ateşci Mustafa'nın dalgalar arasında kaybolduğu bildirilmiştir.

Gemi, armatörü Kaptan Nezihi Arda komutasında bulunuyordu. Zonguldak'tan kömür yüklü olarak İstanbul'a seyretmekte iken karaya düştükleri ve kayalara çok şiddetle çarpma sonucu 56 yaşındaki geminin anında ikiye ayrıldığı anlatılmıştır.

HÜSAMETTİN ERGENÇ

1994 tarihi itibarıyla Eski Yıldız Yolu, Dalbudak Sokak 2/4 Sönmez Apt. Beşiktaş/İstanbul adresinde olan Hüsamettin Ergenç başkanlığındaki Cemre Denizcilik ve Tic. A.Ş. kaydında görülen gemiler *"Aker"*, *"Balaban 1"* idi.

SEFER YAĞCI



Sefer Yağcı- 1917-1980

Sefer Yağcı'ya veda



Sefer Yağcı Türk Armatörleri Birliği'ndeki konuşması sırasında kalp krizi geçirerek vefat ediyor. Kaynak: Milliyet Gazetesi arşivi.

Sefer Yağcı'nın başarılarla ve hüzünle dolu yaşamının son günü olan vefatına ait haberle başlayarak ilk senelere dönmek istiyorum;

Türk Armatörleri Birliği Yönetim Kurulu üyesi olan Sefer Yağcı 7 Nisan 1980 günü Türk Armatörleri Birliği'ni ziyaret eden Ulaştırma Bakanı Hüseyin Özalp'e denizcilik sektörünün maruz bulunduğu sorunları anlatırken, geçirdiği kalp krizi sonucu vefat etmiştir.

Sefer Yağcı'nın aniden masaya yığılması üzerine arkadaşları koşarak masanın üzerine yatırmış ve Denizcilik Bankası'ından bir doktor gelmesine rağmen kurtarılamamıştır.

Sefer Yağcı'nın Türk denizcilik dünyasındaki yeri bu satırlarda yeniden anlatılacak ve aktarılacaktır. Türk Armatörleri Tarihi, ebediyete intikal eden her fâniyi, satırlarında anmak suretiyle, gelecek kuşaklara asla kaybolmayacak bir belgeyi emanet etmektedir.

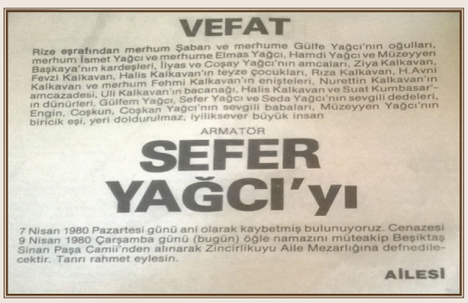
Sefer Yağcı bu değerli örneklerden birini oluşturmaktadır.

Gönlü ve yaşamı denize olan sevdasıyla dolu Sefer Yağcı, yaşamının son gününde olduğunu bilmeden Türk Armatörleri Birliği'ni ziyaret eden Ulaştırma Bakanı Hüseyin Özalp'e sorunları anlatırken heyecanına yenik düşmüştür.

Konuşmasında gemilere uygulanan kılavuz ve römorkaj ücretlerinin yüksekliğinden yakınarak, *"Türk armatörleri olarak biz Yunanlı Onasis'lerle rekabete çalışıyoruz. İstiyoruz ki Türk denizciliği ilerlesin ve bizim de memleketimizin ekonomisine bir faydamız olsun. Fakat devlet, mevzuat ve bürokratlar büyük zorluklar çıkartıyorlar"* demişti.

Fakat aşırı derece heyecanlandığı görülen Sefer Yağcı o sırada kalbine yenik düşerek vefat etti.

Bâki kalan bu kubbede hoş bir sedadır; O sedalardan biri de Sefer Yağcı olmuştur.



VEFAT

Rize eşrafından merhum Şaban ve merhume Gülfe Yağcı'nın oğulları, merhum İsmet Yağcı ve merhume Elmas Yağcı, Hamdi Yağcı ve Müzeyyen Başkaya'nın kardeşleri, İlyas ve Coşay Yağcı'nın amcaları, Ziya Kalkavan, Fevzi Kalkavan, Halis Kalkavan'ın teyze çocukları, Rıza Kalkavan, H.Avni Kalkavan ve merhum Fehmi Kalkavan'ın enişteleri, Nurettin Kalkavan'ın amcazadesi, Ulî Kalkavan'ın bacanağı, Halis Kalkavan ve Suat Kumbasar'ın dünürleri, Gülfem Yağcı, Sefer Yağcı ve Seda Yağcı'nın sevgili dedeleri, Engin, Coşkun, Coşkan Yağcı'nın sevgili babaları, Müzeyyen Yağcı'nın biricik eşi, yeri doldurulmaz, iyiliksever büyük insan

ARMATÖR

SEFER YAĞCI'yı

7 Nisan 1980 Pazartesi günü ani olarak kaybetmiş bulunuyoruz. Cenazesi 9 Nisan 1980 Çarşamba günü (bugün) öğle namazını müteakip Beşiktaş Sinan Paşa Camii'nden alınarak Zincirlikuyu Aile Mezarlığına defnedilecektir. Tanrı rahmet eylesin.

AİLESİ



ACI KAYBIMIZ

Ortaklarımızdan değerli,iyilik sever insan,

ARMATÖR

SEFER YAĞCI'yı

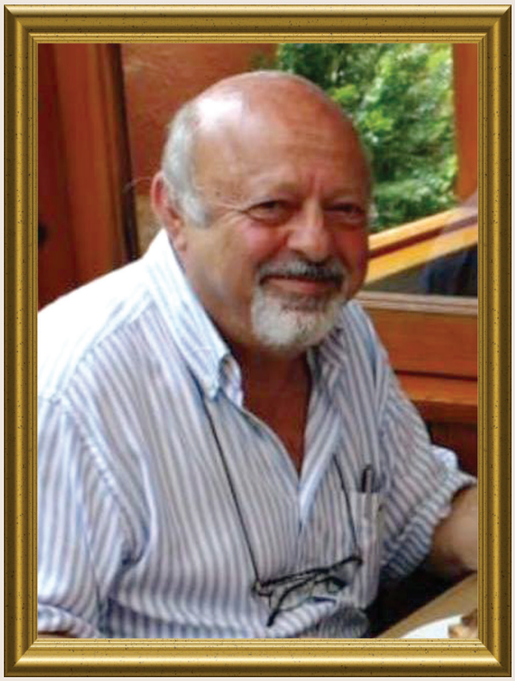
kaybetmenin üzüntüsü içerisindeyiz. Cenazesi Beşiktaş Sinan Paşa Camiinden 9.4.1980 Çarşamba günü (bugün) öğle namazını müteakip kaldırılarak Zincirlikuyu'daki ebedi istirahatgâhına defnedilecektir. Merhuma Tanrı'dan rahmet, kederli ailesine başsağlığı dileriz.

S.S. MOTORLU GEMİ ARMATÖRLERİ KOOPERATİFİ

Sefer Yağcı'nın vefatı nedeniyle Ailesi ve S.S. Motorlu Gemi Armatörleri Kooperatifi tarafından yapılan duyuru. Kaynak: Hürriyet Gazetesi arşivi.

Sefer Yağcı ailesi tarafından verilen vefat ilanında yeraldığı üzere;Rize eşrafından Şaban ve Gülfe Yağcı'nın oğlu, İsmet Yağcı ve Elmas Yağcı, Hamdi Yağcı ve Müzeyyen Başkaya'nın kardeşi, İlyas ve Coşay Yağcı'nın amcası, Ziya Kalkavan, Fevzi Kalkavan, Halis Kalkavan'ın teyze çocuğu, Rıza Kalkavan, H.Avni Kalkavan ve Fehmi Kalkavan'ın

eniştesi, Nurettin Kalkavan'ın amcazadesi, Uli Kalkavan'ın bacanağı, Halis Kalkavan ve Suat Kumbasar'ın dünürü, Gülfem Yağcı, Sefer Yağcı ve Seda Yağcı'nın dedesi, Engin,Coşkun, Coşkan Yağcı'nın babası, Müzeyyen Yağcı'nın eşiydi. 7 Nisan 1980 Cumartesi günü kalp krizi sonucu vefat etmişti. Cenazesi 9 Nisan 1980 Çarşamba günü öğle namazını müteakiben Beşiktaş Sinanpaşa Camii'nden alınarak Zincirlikuyu Aile mezarlığından defnedildi.



Coşkun Yağcı

Geçen sene mayıs ayının son haftasıydı; gazetelerde Coşkun Yağcı'nın vefat haberini okudum. Ardından vefat ilanı yayınlandı.

Deniliyordu ki; Sefer Yağcı ve Müzeyyen Yağcı'nın oğlu Armatör Coşkun Yağcı İstanbul Beşiktaş'ta dünyaya geldi.

Eşi Saadet Kalkavan Yağcı, çocukları Seda Yağcı ve Sefer Yağcı, kardeşleri Engin Yağcı ve Coşkan Yağcı'dır.

24 Mayıs 2015 Pazar Günü Beşiktaş Spor Klübü 2014 Yılı Olağan İdari ve Mali Genel Kurul Toplantısı'nda kalp krizi geçiren Divan ve Genel Kurul üyesi Coşkun Yağcı vefat etti.

Cenazesi 26 Mayıs 2015 Salı Günü Zincirlikuyu Camii'nde kılınan öğle namazını müteakip, Zincirlikuyu Mezarlığına defnedildi.[55]

Sefer Yağcı'nın oğlu Coşkan Yağcı'yı ve aile dostu Tekin Can'ı aradım. Tekin Can, Coşkan Yağcı ile çoğu zamanlar Tuzla'da olduklarını söyledi.

Vakit geçirmeden bir öğle sonrasında Tuzla'da bir kahvehanenin sakin ikinci katında buluştuk. Coşkan Yağcı babasını, ağabeyini ve tümünde ailenin yaşam öyküsünü anlatırken, Tekin Can, Türk denizcilik dünyasındaki uzun yıllara giden dostluklardan, akrabalık bağlarından gelen bazı anılarını nakletti.

Coşkan Yağcı babasını ve tüm ailenin öyküsünü şöyle anlattı; Babam Sefer Yağcı 1917 Rize İyidere Yalıköy doğumludur.

Annem Müzeyyen Yağcı Rize'nin Sarayköy'ündendir ve Kalkavan ailesindendir. Babası İlyas Kalkavan.

Babası İlyas Kalkavan ve annesi Şebabe Kalkavan'dır. Müzeyyen hanımın büyükbabası Rize'de Kadir Ağa olarak tanınan Kadir Kalkavan'dır.

Büyükbabam, babam 11 yaşında iken vefat ediyor. Amcam Hamdi Bey babamdan birkaç yaş büyüktür. Babamdan küçük olan kardeşi Amcam İsmet Bey'dir. Halalarım Elmas Hanım, Ayşe Hanım ve Müzeyyen Hanım'dı. Dedemin vefatıyla ailenin büyüğü olarak babaannem kalıyor.

55) Türk Armatörler Sınırlı Sorumlu Gemi Armatörleri Birliği Motorlu Taşıyıcıları Kooperatifi- Hürriyet Gazetesi Vefat İlanları.

Onbir yaşında olan Sefer Yağcı, ailenin geçimi için verilmesi gereken yaşam mücadelesiyle karşılaşıyor. Ailenin tek varlığı ahşap bir motordur. Sefer Yağcı o yaşlarda yelkenli teknelerde miçoluk yapıyor. Amcalarım İsmet ve Hamdi Yağcı da imkanları dahilinde yardımcı oluyorlar.

Babamın kardeşleri; Hamdi Bey, İsmet Bey, Ayşe Hanım, Elmas Hanım ve Müzeyyen Hanım'dır.

Sefer Yağcı 1935 gibi İstanbul'a yerleşiyor

Seneler içersinde gemiciliğe alışıyor ve nice zaman sonrasında kaptan ve makinist kağıdı alıyor. 1935 gibi İstanbul'a yerleşiyor.

İstanbul'da 85 - 100 tonluk motor yaptırıyorlar. Ama hepsinde ortaklık hakimdir. Kendi bizzat bu teknelerde çalışıyor.

Yağcı ailesi İstanbul'da Beşiktaş'a yerleşmiştir. Hatta annemle Beşiktaş'ta aile arasında sözkesilmiş, nişanlanmış ve müteakiben evlenmişlerdir. Zaten Yağcı ve Kalkavan aileleri çok eskiden beri akrabadırlar. Aileler çocuklarının mutluluğuna katkıda bulunuyorlar.

O yıllarda Mersin ve İskenderun'dan Beyrut'a canlı hayvan ve çeşitli yük taşımacılığı yapılıyordu. Babam da kendi motoruyla bu taşımacılığı yapmaktaydı. Biraz daha maddi imkan sağladığında kendisine 185 tonluk bir çektirme inşa ettiriyor. Bu teknesine *"Engin Reis"* adını veriyor. Öncekilerden biri *"Koca Yusuf"* idi. Bu çektiride de ortaktılar.



Coşkan Yağcı

Ben 1954'de Beşiktaş'ta dünyaya geldim. Babam benim adıma *"Coşkan"* adını verdiği 250 tonluk bir motor daha inşa ettiriyor. Bu motorlarla Karadeniz, Ege ve Akdeniz sahillerinde yük taşımacılığı yapıyor. Coşkan motorunda küçük amcam İsmet Yağcı makinist olarak çalışıyordu. Fakat büyük bir talihsizlikle 1960 yılında Coşkan motoru İnebolu açıklarında tomruk yüklü olarak seyrederken fırtınaya tutuluyor. İsmet Yağcı amcam dahil tüm mürettebat boğularak vefat ediyorlar.

Babam amcama ve mürettebata ulaşabilmek amacıyla kış koşullarına rağmen tekneyi çıkartmak için aylarca çok uğraş vermiştir. Dayım Rıza Kalkavan'ın bir algarnası vardı. Tekneyi çıkartmak ve vefat edenleri bulmak amacıyla hiçbir maddi karşılık beklemeden algarnasını gönderdi. Onlar da tekneye ulaşmalarına rağmen hiçbirini bulamadılar.

Coşkan motorunun batması ailede hem moral çöküntüsü yarattı, hem de büyük maddi sıkıntılara neden oldu. Amcamın vefat etmesiyle teyzemin kızı olan eşi Şaduman Hanım ve onun oğlu Coşay yetim öksüz kaldılar. Babam onların geçimlerini sağladı, aile büyüğü olarak sahiplendi.

Babam Coşkan motorunun batmasından sonra Engin Reis motorunu çalıştırırken Karaköy'de ilk yazıhanesini Ömer Abed Han'ın arkasındaki Küçük Balıklı Han'da açtı.

Bu süreçte bazı taşıma ihalelerine giriyordu. Kazandığı ihalelerin toplu yük taşımacılığını Engin Reis motoruna ilave olarak kiraladığı değişik tonajlardaki motorlarla yapıyordu. Türkiye'nin çeşitli Limanları arasında taşımacılık ağı kurmuştu.

Bu zaman zarfında babam çeşitli vesilelerle liman şehirlerine gittiği için bazı tüccarlarla ve bazı müsseselerin müdürleriyle tanıştı ve dostluklar tesis etti.



Dostlar İstanbul Hilton Oteli'nde birarada; (Soldan) Nejat Sabuncu, Erol Sabancı, Müzeyyen Yağcı, Sefer Yağcı ve Belkıs Sabancı. Kaynak: Coşkan Yağcı arşivi.

Dönüm noktası

Coşkan motorunun batmasından sonra babam denizciliği bıraktı ve Engin Reis motorunu da sattı. Fakat 1965 yılı gibi olacak motor seferlerinde çalışırken Türkiye İş Bankası'nın Umumi Mağazalar TAŞ adına çok önemli bir yük taşımacılığını gerçekleştiriyordu.

1937 yılında "Umumi Mağazacılık" amacıyla kurulmuş olan Umat - Umumi Mağazalar Türk A.Ş. makbuz ve rehin senedi verme karşılığında serbest, gümrüklenmemiş veya tekel altında bulunan malları emanet olarak kabul etmek ve mal sahiplerine de, bu senetlerle malları satabilme veya rehin olarak verebilme imkanını veren bir işletme ve antrepoculuk firması hükmündeydi.

İlk şubesini Mersin'de açmış ve bunu takiben sırasıyla İstanbul, İzmir, Samsun ve İskenderun da şubeler kurularak faaliyete geçirilmişti.

Umat'ın tarihçesine bakarsak "Ülkemizde Umumi mağazacılığın ticari önemi ve değerinin kafi derecede tanıtılmaması, limanlardaki antrepoların Devlet tekeline alınması ve ülkemizde gelişerek, uygulamaya geçilememiştir. Bu nedenle Umat, Umumi Mağazacılık faaliyetlerinin yanısıra ticari faaliyetlere yönelmiş ve 1986 yılından itibaren de mevcut depolarında antrepoculuk faaliyetlerine başlamıştır." denilmektedir.

Gerçekten de ticari faaliyetlerini de her geçen gün geliştiren Umat, özellikle Türkiye'ye ithal edilen demir, şeker, çimento gibi malları limanlardan depolara ve oralardan alıcı firmalara kadar taşımalarını gerçekleştiriyordu.

Babam Karadeniz'den Akdeniz'de İskenderun'a kadar bu malların teknesiyle taşımalarını gerçekleştirdiğinden, Umumi Mağazalar TAŞ üstkademesi tarafından tanınıyordu ve hatta dostlukları vardı. Birgün kendisine bir teklifte bulunuyorlar ve Türkiye genelinde bir müteahhit aradıklarını ve bu görevi kendisine vermek istediklerini söylüyorlar.

Türkiye genelinde teşkilatlanmayı gerektiren ve çok meşakkatli olan bu işi babam fazla üzerinde durmaksızın kabul ediyor. Üstlendiği Umat müteahhitliğinde çok başarılı oluyor.

Umumi Mağazalar TAŞ'nin Kuruçeşme'de de depoları vardı. Buraya kütük demir, kangal demir yükleri gelir ve bu depolardan alıcı firmalara babam nakliyesini yapmak suretiyle çok önem bir işi sürdürürdü.

Coşkun Yağcı ağabeyim de babama büyük yardım etmekteydi. Görevi nedeniyle, İstanbul, Çanakkale, İzmir, Mersin ve nihayet İskenderun'a kadar durmadan seyahat ederdi. Bu işler 1975 yılına kadar sürdü. Kıbrıs Harekatı'yla bu işler yavaşladı. Ancak bu süreye kadar babam çok yüksek gelirler elde etti.

Coşkan Yağcı, babasının büyük servet sahibi olmasına karşın, asla cimri olmadığını, aksine herkese yardıma koşmak için büyük bir özveri içinde olduğunu belirterek o yıllarda Karaköy'de büyük küçük birçok esnafa maddi desteği olduğunu işaret ederek şunları söylemiştir; Babam Karaköy'deki Küçük Balıklı Han'dan sonra Akbank'ın yanındaki Melek Han'a geçmiştir. Ardından Keçeli Han'a geçilmiştir.

Maddi imkanları ne ise, Babam her yardım isteyene katkıda bulunmaktan mutluluk duyardı. Nitekim herbaşı sıkışan babama gelirdi.

Karaköy'de armatörlerden veya tüccardan başı sıkışan kim olursa, asla geri çevirmezdi. O yılların koşullarında gemi almak isteyen, ama nakid sıkıntısı olan armatör arkadaşlarına hiçbir karşılık beklemeden maddi ve manevi yardımı esirgemezdi. Sefer Yağcı herkesin " Sefer Amcası" idi.

Çok çalışkan biriydi. Cumartesi ve Pazar günleri bile annem babamı evde tutamazdı. Pazar günü bile beni alır Fener'e ve Ayvansaray'a tersaneye giderdi. Önleyemediği merakı, ayni zamanda onun yaşama bakış şekli oluyordu. Nitekim Pazar günü tersaneler kapalı olmasına rağmen, gider oradaki gemisinin durumuna bakardı.

O yıllarda evimiz Beşiktaş'ta Barbaros Bulvarı'nda Eski Postahane karşısındaki Dalbudak Sokak'ta idi. Babam İstanbul'da ilk olarak buraya kiracı olarak gelmiştir. Orada tanınmış kumculardan Salih Bağcı'nın Uğur Apartımanı vardı. Ben doğmadan annem, babam ve ağabeylerim Uğur Apartımanı'nda kiracı olarak yaşıyorlardı. Sonradan babam ayni o sokakta eski bir bina satın alıyor. Burada beş katlı bir apartıman inşa ediyor. Bu apartımanın inşaatı 1954 yılında bitmiştir. Bu ayni sene bu apartımanda dünyaya geldim. Babamın "Coşkun " adını verdiği bu apartımanın biz 4 ve 5.ci katlarında oturduk.

Coşkun apartımanından sonra babam Beşiktaş'ta ayni semtte bir başka apartman dairesi daha satın aldı ve bir müddet orada yaşadık. İki yıl sonra Beşiktaş'ta cadde üzerindeki bir apartmandan satın aldığı daireye geçtik.

1968 yılına kadar Beşiktaş'ta oturduk. Umat'ta gösterdiği başarı, ayni zamanda ailemize önemli bir varlık getirdi. Babam Bebek'te Cevdet Paşa Caddesi'nde Çapa Marka Yalısı'ın tam karşısı olan Münevver Konak'ta bir daire satın aldı. Ailece Münevver Konak No. 384'deki yeni evimize taşındık.

Münevver Konak'taki komşularımız Belkıs ve Erol Sabancı ailesi, Deniz ve Ayhan Şahenk ailesi, Nejat Sabuncu ailesi ve Trabzon'lu Nemlizâde ailesiydi.

Yan binamızda babamın çok yakın dostların biri olan Turistik Bebek Park Gazinosu sahibi Asım İslamoğlu'nun evi vardı. Babamın ısrarıyla iki gemi inşa ettirmiş ve armatörlüğe böylece adım atmıştır.

Babam o yıllarda ayrıca Akçimento'nun Marmara bölgesi bayisi idi. Bu amaçla hem kamyonlar satın aldık ve kamyonlar kiraladık. Birsüre sonra armatörlüğe yöneldiğinden yoğun işlerinden dolayı çimento bayiliğini bıraktı.

Yeniden armatörlüğe dönüyor



Gülfem kosteri. Kaynak: Shipspotting.

O ara İsmail Kaptanoğlu ve armatör arkadaşları babamın aklına giriyorlar ve yeniden gemi sahibi olması için sonunda ikna ediyorlar.

1970 başında koster tipi gemi inşaatlarını teşvik amacıyla çok güçlü kredi imkanları yaratılmıştı. Birçok armatör bu teşviklerden faydalanırken babam da ikna oluyor ve üç koster siparişi veriyor. O yıllarda Türkiye'de kendi parasıyla üç koster tipi gemi inşa ettiren tek kişi babam olmuştur.

Babam ilk gemisini 1974 yılında yakın arkadaşlarından Gemi İnşa Y.Müh. Celal Çiçek'in Haliç, Balat'taki tersanesine iki gemi sipariş etti.



Sefer Yağcı ilk gemisini 1974 yılında Haliç, Balat'taki Çiçek Tersanesi'ne sipariş etti.

1972 yılında İsmail Kaptanoğlu ile ortaklaşa iki gemiyi kızağa koyuyorlar. Bu gemilerden biri *"Kaptan Sefer"*, diğeri *"Şadan Kaptanoğlu"* ismini verdikleri kosterlerdir. Birsüre sonra arkadaşı İsmail Kaptanoğlu'yla görüşerek gemileri ayırmışlardır. Ancak babam gemilerden birini seçmesi hakkını İsmail Kaptanoğlu'na bırakmış, o da daha büyük tonajlı olan Şadan Kaptanoğlu adını taşıyan kosteri tercih etmiştir.

"Kaptan Sefer" gemisi 1974'de sefere çıktı. O zamanın koşullarında 1,128 grt. 1,200 dwt. bir gemi büyük tonajlı koster sayılıyordu. Biz bu gemiyi babamın vefatından sonra boy vererek 2,000 dwt.'na yükselttik.

Arkasından babam, babannemin ve ilk torununun adına ithafen *"Gülfem"* adını verdiği bir gemi daha inşa ettirdi. Saim Birkök'ün Haliç Fener'deki tersanesinde inşa edilen bu gemi 1975'de sefere çıktı. 2,400 dwt. olan bu gemiye sonraki dönemlerde boy verildi ve 2,920 dwt.'na yükseldi.

M/V Gülfem'e 1990'lı yıllarda *"Tunç Yağcı"* adını verdik.

1978'de o zamanın en modern kosteri olan 3,250 dwt.'luk *"Coşkun Yağcı"* gemisini Celal Çiçek 'in Haliç Balat'taki tersanesinde inşa edilerek sefere çıktı. Bu gemilerin hepsini babam kendi öz sermayesiyle inşa ettirmiştir ve kredi kullanmamıştır.

Gemilerle birlikte gemi işletmeciliğine başladık. Ben o yıllarda önce Galatasaray Lisesi'nde öğrenciydim. 1978'de askere gittim ve 1980'de terhis oldum. Askerliğimi bitirmeme iki ay kalmıştı.1980'in Nisan ayı başlarında Türk Armatörleri Birliği'nde önemli bir toplantı gerçekleştirildi.



Kaptan Sefer gemisi. Kaynak: Coşkan Yağcı arşivi.

O süreçte Ziya Kalkavan, İsmail Kaptanoğlu ve babam Deniz Ticaret Odası'nı kurmak ve devlet kademesinde Denizcilik Bakanlığı tesisi için çok yoğun çabalar sarfediyorlardı.

Fakat bir türlü başarılı olunamıyordu. Bu yönde çok çaba sarfettiler.

Babam Türk Armatörleri Birliği'ni ziyaret eden Ulaştırma Bakanı Hüseyin Özalp'ın bu ziyaretini bir fırsat görüyor ve denizciliğin sorunlarını anlatmak üzere söz alıyor. Yanında Gündüz Kaptanoğlu oturmaktaymış. O konuşma sırasında herhalde sinirleniyor veya aşırı şekilde heyecanlanıyor. Zaten kalp hastasıydı. Birden kalp krizi sonucu masada yığılıyor.



Coşkun Yağcı gemisi. Kaynak:Coşkan Yağcı arşivi.

Sefer Yağcı denizciliğin mücadelesi sırasında vefat eden ilk üyesi olmuştur!

Babamın vefatı haberini bana duyurulduğunda haliyle çok üzüldüm. Fakat çaresizdik. Cenazeden sonra ağabeyim Coşkun Yağcı ile birlikte şirketin işlerini üstlendik. Benim de askerliğim o sıralarda sona ermişti. Ağabeyimin yanında yeraldım.

Şirketimizin adı "Sefer Yağcı ve Oğulları Koll. Şti." idi. Ayrı *"Yağcı Denizcilik Ltd.Şti."* adını verdiğimiz bir şirketimiz daha vardı.

Şirketimiz Karaköy'de Vergi Dairesi'nin karşısındaki Keçeli Han'da idi. 1985 civarında Karaköy Kat Otoparkı'nın karşısında bir binayı satın aldık. İkinci derece tarihi eserdi. Müsaadesini alarak buraya yenibaştan inşaat yaptık ve 1991 yılında şirketimizi yeni binamıza taşıdık.

Babamın vefatından sonra, annem Bebek'teki evde yalnız kaldı. Sonunda büyük ağabeyimin etkisiyle o ev satıldı. Yerine Osmanbey'de ve Tarabya'da iki ev satın alındı. Ancak annem 1987 Kasım ayında aniden vefat etti.

1995'de 5 Nisan kararları sonucu meydana gelen ekonomik darbe hemen tüm piyasaları vururken biz de çok ağır olumsuzluklarla karşılaştık.

1999 yılında armatörlükten çekildik. Ağabeyim Coşkun Yağcı ağır ticari yaşam karşısında 2004 yılında açık kalp ameliyatı geçirdi. Ben de 2011 yılı eylül ayında sabaha karşı uykuda ağır bir kalp krizi geçirdim ve acilen hastaneye kaldırıldım. Yoğun bakımın ardından acilen ameliyata alındım ve beş kalp damarım değiştirildi.

O yıllardan buyana emeklilik hayatı sürdürmekteyim.

Coşkun Yağcı ağabeyim benden dokuz yaş büyüktü. Babamın yanında en çok bulunan kişidir. Ama en büyük ağabeyimiz Engin Yağcı'dır. Annem Müzeyyen (Kalkavan) Yağcı da 1987'de maruz kaldığı sıkıntılardan dolayı koltukta otururken kalp krizinden vefat etmiştir.

Tekin Can, Coşkun Yağcı ile dostluklara dayalı anılardan bahsederken, şöyle demiştir; Çok alçak gönüllü, dostluğa sonsuz önem veren, hangi koşulda olursa olsun yüzünden tebessüm eksilmeyen nadir bir insandı. Maruz kaldığı maddi ve manevi sıkıntılardan sonra tek başına ayakta durması bence destansı bir öyküdür.

Coşkun Yağcı ile birlikte Beşiktaş Klübü'nün kongresine gidiyorduk. Babası Sefer Yağcı Beşiktaş Klübü'nün çok eski kongre üyelerindendi ve bütünüyle Beşiktaşlı idi.

Çok heyecanlanan bir yapıya sahipti. Nitekim kongre sırasında vefat etti. Ömrü Beşiktaş'ta geçmişti, mezarı da Beşiktaş'ta oldu ve babasının mezarına defnedildi.

Tekin Can'ın anıları

Tekin Can şöyle anlatmıştır; Beni çoğu kişi Tekin Can değil, Tekin Kalkavan olarak bilirler. Bunun nedeni biraz Ziya Kalkavan dayıma ve biraz da Halis Kalkavan dayıma benzememden dolayıdır. Ben de Tekin Can olduğumu hatırlatıyorum.

Annem Marife, Sefer Kalkavan'ın kızıydı. Rize'nin İyidere köyündendir. Babam Nuri Can İkizdere'lidir. Kalkavan ailesi iki kızını ayni aileye hiç vermemiştir. Böyle bir gelenekleri vardı.

Amcam ve babam, Ziya Kalkavan'ın babası Sefer Ağa (Kalkavan)'nın iki kızıyla evlenmiştir.



(Soldan) İhsan Kalkavan ve Tekin Can. Kaynak: Tekin Can arşivi.

Sarayköy, Kalkavanların köyüdür. Bugünkü İyidere ile Derepazarı arasında eski adıyla Aspet'le Marpet'in arasında çok şirin bir köydür. Hâlâ da güzelliğini korumaktadır. Bir de Allah nur içinde yatırsın, Vuslat (Kalkavan) Sadıkoğlu sahil yolunun köyün önünden geçmemesi için çetin bir mücadele vermişti. Böylece yol köyün altından 15-20 km'lik tünel açılarak diğer uca bağlanmıştır.

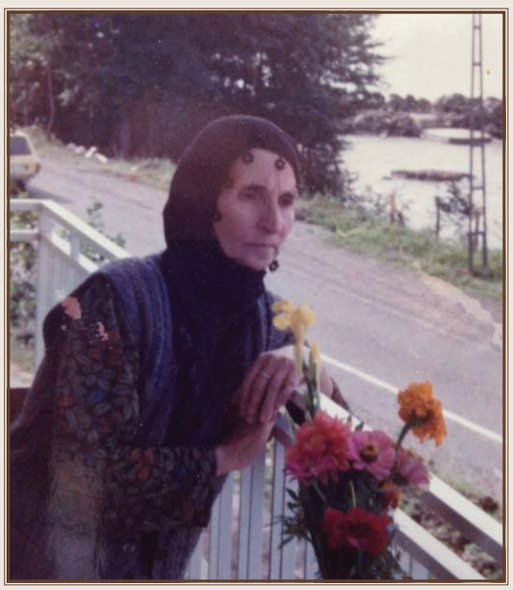
Ben Kalkavanların köyünde büyüdüm. 8-9 yaşına kadar Rize'de kaldık. İlk okul üçüncü sınıfta iki kardeşimle beraber Tarı Vapuruyla İstanbul'a geldik. Babam Ziya Kalkavan dayımla İskenderun'da çalışıyordu.

Birsüre sonra Ziya Kalkavan dayımın çocuklarıyla birlikte Sadıkzâdelerin Ruşen isimli bir gemisiyle Mersin'e geldik. Oradan İskenderun'a karadan gitmek için doğru dürüst karayolu yoktu. Zorunlu olarak 90 tonluk bir motorla Mersin'den İskenderun'a yola çıktık. Yolda patlak veren fırtına yüzünden Yumurtalık açıklarında hatta ölüm tehlikesine maruz kaldık.

Sefer Kalkavan o sırada kırk günlük bir bebekti. Neyse ki, bozulan makine onarıldı ve fırtınayla boğuşa boğuşa İskenderun'a vardığımızda iskelede Ziya Kalkavan dayımızın bizi beklediğini gördük.



İskenderun'a ticaret amacıyla ilk giden Hamdi Kalkavan'dır. Ziya Kalkavan dayım orada çok tehlikeli bir trafik kazası geçirdi. Spor Oldsmobile marka otomobili vardı.



Tekin Can'ın annesi Marife (Kalkavan) Can. Kaynak:Tekin Can arşivi.

Uzun zaman Hamdi Kalkavan amcamızın evinde nekahat devrini geçirdikten sonra İstanbul'a gelmiştir. Birlikte Kabataş Lisesi'nde okumaya karar vermiştik.

Yıllar sonrasında Karaköy'de Mocan Han'da tesis ettiği ilk firmasıyla yoluna devam etmiştir.

Ben bankacı olmak istiyordum. İktisat Fakültesi'nde okudum. Sonunda banka müfettişi olarak mesleki çalışmalarıma devam ettim.

Artık Tuzla'da kedilerimle ve köpeklerimle çok daha huzurlu bir ömrü sürdürüyorum.

Ziya Kalkavan'ın çocuklarıyla Tekin Can ailesinin Mersin'e seyahat ettikleri S.S. Ruşen, 1910 Bartram, Sunderland inşa 4427grt.'luk bir genel yük gemisiydi.

Orpheus Shipping Group adına inşa edilen ve ilk adı "Mozart" olan gemi 1917'de satıldı ve "Dailwen" adını aldı. 1920 satıldı ve "Haigtown" adı verildi. 1924'de ise Matthew Shipping Co. tarafından satın alınarak "Dailwen" adı verildi.

1932'de Goulandris Brothers'ın satın aldığı gemi "Theomitor" adıyla 1948'e kadar sefer yaptı. Ayni sene Ruşen Sadıkoğlu'na satıldı ve önce "Riva" ve birkaç ay sonra "Ruşen" adı verildi.

Şubat 1962'de Kalafatyeri'nde sökülmüştür.

KEMAL TARIK

Türk Gemi Armatörleri Kooperatifi üyelerinden Armatör Kemal Tarık 12 Temmuz 1986 günü vefat etmiştir.

Marmara Adası Gündoğdu Köyü eşrafından Mahmut Tarık'ın oğluydu. Eşi Zeliha Tarık, çocukları; Necati, Naci, Muammer Tarık ve Naciye Can idi.

Cenazesi 13 Temmuz 1986 Pazar günü Fatih Camii'nde kılınan ikindi namazını müteakiben Eyüp Mezarlığı'nda defnedilmiştir. Türk Gemi Armatörleri Kooperatifi ve S.S. Marmara Adası Taşıyıcılar Kooperatifi üyesiydi.

KAPTAN MUSTAFA OSMAN ŞEVKİ

Kaptan Mustafa Osman Şevki'nin yaşamı hakkındaki tek bilgi 1949 yılında "Irish Spruce" isimli genelyük gemisini satın almasıyla sırlı kalmıştır.

Kaptan Osman Şevki gemiye "Osman" adını vermiştir ve 1952'de Kaptan Mehmet Uzunoğlu'na satmıştır.(56)



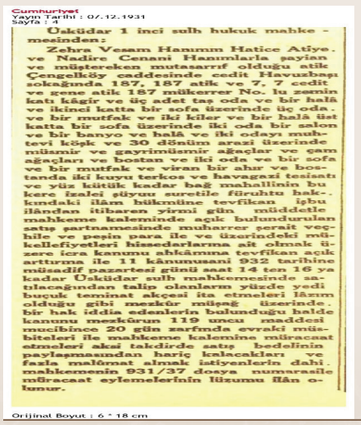
S.S Osman- Ex- Carham",Ex- "Vicia", Ex- Irish Spruce".

56) Bkz- Ahmet Bedri İnce- Türk Armatörleri Tarihi C.IV.

NADİRE CENÂNİ ERCAN



Tevfik Cenâni Ercan ve Eşi Nadire Cenâni Ercan
Kaynak: Cenâni ailesi arşivi.



Cumhuriyet
Yayın Tarihi : 07.12.1931
Sayfa : 4

Üsküdar 1 inci sulh hukuk mahke - mesinden:

Zehra Vesam Hanımın Hatice Atiye. ve Nadire Cenani Hanımlarla şeyiyan ve müştereken mutasarrıf olduğu atik Çengelköy caddesinde cedit Havuzbaşı sokağında 187, 187 atik ve 7, 7 cedit ve gene atik 187 mükerrer No. lu zemin katı kâgir ve üç adet taş oda ve bir hali ve ikinci katta bir sofa üzerinde üç oda, ve bir mutfak ve iki kiler ve bir halâ üst katta bir sofa üzerinde iki oda bir salon ve bir banyo ve halâ ve iki odayı mubtevi köşk ve 30 dönüm arazi üzerinde mülâzır ve gayrimülâzır ağaçlar ve çam ağaçları ve boştan ve iki oda ve bir sofa ve bir mutfak ve viran bir ahır ve boştanda iki kuyu terkos ve havagazi tesisatı ve yüz kütük kadar bağ mahallinin bu kere ihalei şiyuu suretile füruhtu hakkındaki ilâm hükmüne tevfikan işbu ilândan itibaren yirmi gün müddetle mahkeme kaleminde açık bulundurulan satış şartnamesinde muharrer şerait veçhile ve peşin para ile ve üzerindeki mükellefiyetleri hissedarlarına ait olmak üzere icra kanunu ahkâmına tevfikan açık arttırma ile 11 kânunusani 932 tarihine müsadif pazartesi günü saat 14 ten 16 ya kadar Üsküdar sulh mahkemesinde satılacağından talip olanların yüzde yedi buçuk teminat akçesi ita etmeleri lâzım olduğu gibi mezkûr müşaş üzerinde bir hak iddia edenlerin bulunduğu halde kanunu mezkûrun 119 uncu maddesi mucibince 20 gün zarfında evraki müsbiteleri ile mahkeme kalemine müracaat etmeleri aksi takdirde satış bedelinin paylaşmasından hariç kalacakları ve fazla malûmat almak istiyenlerin dahi mahkemenin 931/37 dosya numarasile müracaat eylemelerinin ilüzumu ilân olunur.

Orijinal Boyut : 6 x 18 cm

5 Ağustos 1931 ve 7 Aralık 1931 tarihli Cumhuriyet Gazetesi Kaynak: Cumhuriyet Gazetesi arşivi.

Nadire Cenâni Ercan hakkında Türk Armatörleri Birliği Aza Kayıt Defteri'nde ismi kayıtlı olmasına rağmen vesikalık fotoğrafından ve adından başka hiçbir bilgi bulunmamaktadır.

Bir kadın armatör olması nedeniyle daha da dikkatle araştırma yapılması gereken bu konuda "Çengelköylü" olmaları hükmünden hareket ederek Çengelköy tarihi üzerine çalışmalar yaptım.

Nihayet "Çengelköy'de Tarih"[57] başlıklı eserde aileye ait kapsamlı bilgilere ulaşmayı başardım.

1895 Bulgaristan Burgaz doğumlu Nadire Cenâni, 1887 Bulgaristan Burgaz doğumlu Tevfik Cenâni'nin eşiydi.

Tevfik Cenâni ailesi İstanbul'a yerleşmiş ve Tevfik Cenâni Çelgelköy Kuleli Caddesi sahil kısmında alkol üretimi yapan bir fabrika tesis etmiştir. Çengelköy'e gidip gelmekte sıkıntı çektiğinden Çengelköy Caddesi Havuzbaşı Sokağı mevkiindeki Osmanlı İmparatorluğu'nun Viyana sefiri Vezir Mahmud Nedim Paşa'nın köşkünü satın almıştır.

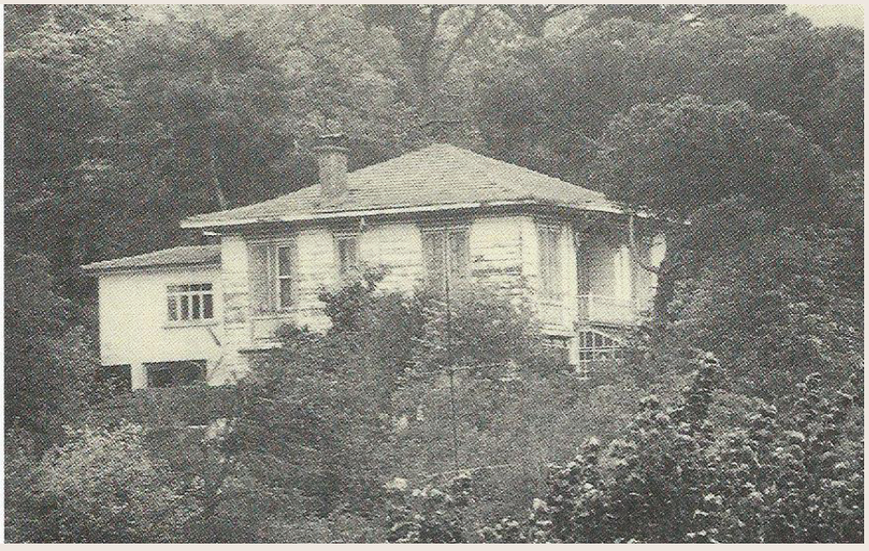
Tevfik Cenâni atılımcı bir tüccar ve sanayici idi. Çengelköy'deki alkol fabrikasından başka Gemlik'te geniş zeytinliklerin sahibiydi ve burada tesis ettiği fabrikada zeytinyağı üretimi yapmaktaydı. Çengelköy ile Gemlik ve İstanbul arasında mal nakli için bir gemi satın almış ve böylelikle armatörlüğe adım atmıştır.

Alkol üretimi devlet tekeline devredilince işleri bozulmuş, önce Türkiye Kömür İşletmeleri ile bir çalışma yapmış ve yeterli sonuç alamamıştır. Son olarak konserveciğe yönelmiş ve bu safhada da yeterli verim alamadığından ticaret ve sanayi yaşamından çekilmiştir.

57) Mehmed Rebiî Hâtemi Baraz ve Zeynep Demircan, " Çengelköy'de Tarih", Kitabevi Neşriyat, 2004.

Tevfik Cenâni Ercan 1949 yılında, eşi Nadire Cenâni 1959 yılında vefa etmiştir. Mezarları Çengelköy Mezarlığı'ndadır.

Tevfik Cenâni vefatından önce bütün mal varlığını eşi Nadire Cenâni'ye bırakmış, veraset nedeniyle Nadire Cenâni armatör olarak Türk Armatörleri Birliği üyeleri arasında yer almıştır. Tevfik Cenâni yalnız Talimhane'de olan büyük bir araziyi kendi uhdesinde saklamıştır.

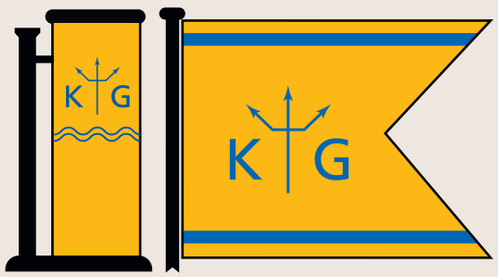


Çengelköy'deki Tevfik Cenâni Ercan Köşkü
Kaynak: Mimar Dilek Naneoğlu arşivi.

5 Ağustos 1931 ve 7 Aralık 1931 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde yer alan Üsküdar 1.ci Sulh Hukuk Mahkemesi'nin mükerrer ilanında Çengelköy Caddesi Havuzbaşı Sokağı'ndaki 30 dönüm üzerinde kurulu köşkün sahipleri Zehra Visam, Hatice Atiye ve Nadire Cenâni Hanımlar oldukları ve icra yasası uyarınca satılacağı duyurulmaktadır.

Kaynak eserde belirtildiği üzere; Tevfik Cenâni Ercan Köşkü'nde günümüzde gelini Hakim Muazzez Ercan, torunları Makine Mühendisi Tevfik Cenâni Ercan ve Yüksek Mimar Tayyibe Nedret Butler oturmaktaydı.

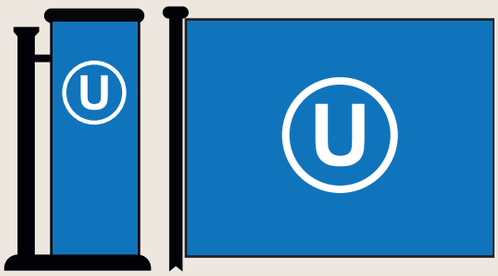
Osmanlıdan Cumhuriyete Türk Armatörlük Şirketlerinin Bayrakları ve Baca Forsları(*)



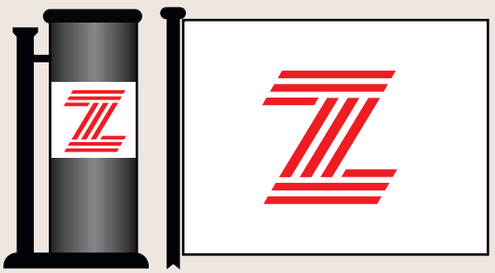
Koçtuğ Denizcilik
İstanbul



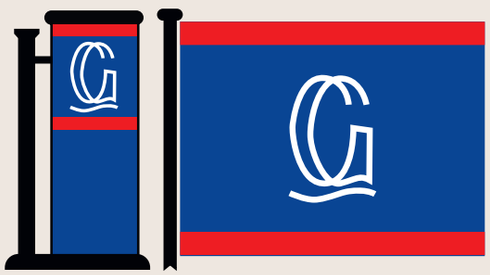
Deval Denizcilik
İstanbul



Uzunoğlu Denizcilik
İstanbul



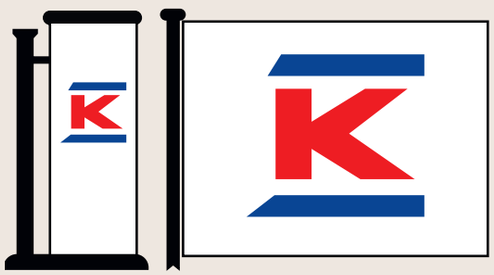
Sönmez Denizcilik
İstanbul



Güngen Denizcilik
İstanbul



Granmar Denizcilik
İstanbul



Karahasan Denizcilik
İstanbul



Gökalp Denizcilik
İstanbul

(*) Lloyd's Book of House Flags & Funnels - © Osman Öndeş
Grafik Uygulama: M. Tannur Ayberk

KAYNAKÇA

1. Turkish Shipping & Ports Directory,
2. Lloyd's Ship manager 1994,1995
3. Deniz Ticareti Dergisi- 1987-1999 sayıları
4. www.photoship.com.uk.
5. www.plimsollshipsdata.com
6. www.theshipslist.com
7. Lloyd's Register arşivi
8. www.tynebuiltships.com.uk
9. www.wrecksite.eu/Wreck.
10. www.shipspotting.com.
11. www.clydesite.co.uk
12. www.mariners-I.co.uk/Empire S.
13. www.shipbuildinghistory.com.
14. www.generalcargoshipsbuiltgreatlakes shipyards.
15. www.Esso.uk.Tanker Site.
16. www.turkgemileri.com- İlhan Kermen
17. http: //www.pennyghael.org.uk/Dixon.pdf
18. http: //www.wrecksite.eu/wreck.
19. http: //www.teesbuiltships.co.uk/rayltondixon/torrington1874.htm
20. http: //www.wrecksite.eu/wreck.
21. http: //jakesbarn.co.uk/index.php
22. http: //www.gracesguide.co.uk
23. http: //www.wrecksite.eu/wreck.
24. http: //www.wrecksite.eu/owner
25. http: //www.fortunecity.com/littleitaly/amalfi
26. Grace's Guide
27. http: //brideindex.info/d-surnames/dixon.html
28. http: //www.marko.dgmm.net/johndixonrutherford.html
29. http: //www.communigate.co.uk/ne/stcuthbertsmarton
30. http: //www.phillippe-ship.com
31. İstanbul Ticaret Odası Arşivi.
32. İMEAK Yayınları.
33. Anayasa Mahkemesi Yüce Divan Kararları.
34. Cumhuriyet, Hürriyet, Akşam, Milliyet, Ulus arşivleri.
35. TBMM Tutanakları;
36. TBMM, 19 Şubat 1958, Devre XI, 40.cı İnikat Cilt 2, İçtima 1, Birinci Celse.
37. TBMM, 20 Şubat 1958, Devre XI, 41.cı İnikat Cilt 2, İçtima 1, Birinci Celse.
38. TBMM, 28 Şubat 1958,Devre XI, 49.cı İnikat Cilt 2, İçtima 1, Birinci Celse.
39. TBMM, 30 Nisan 1958,Devre XI, 49.cı İnikat Cilt 2, İçtima 1, Birinci Celse.
40. TBMM, 21 Ağustos 1958,Devre XI, 49.cı İnikat Cilt 2, İçtima1, Birinci Celse.
41. TBMM, 1 Kasım 1959, Devre XI, 3.cü İnikat Cilt 10, İçtima 3, Birinci Celse.
42. Bahriye-i Ticariye Salnamesi.
43. İngiltere-Upon-on Tyne Tersaneleri arşivi (Scotswood, Elswick, Newcastle, Gateshead, St.Peters, High Walker, Bill Quay, Low Walker, Hebburn, Wallsend, Jarrow, Willington Quay,Howdon, Coble Dane, North Shiels, South Shields)
44. Kasım Sözer, "1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi" Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara-2006
45. Oktay Sönmez, Anılarda Gemiler,Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları,2001
46. Orhan Kızıldemir Arşivi,Defav.
47. Hüseyin Kalkavan, Tam Kalkavan Soyağacı 1760-1996, Balat,İstanbul,Özel yayın.

48. Aldo Campaner arşivi.
49. Alex Dabkovich arşivi.
50. Haydar Kazgan, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şirketleşme -Osmanlı Sanayii Monografi ve
51. Yorumlar, İstanbul: Töbank, 1991.
52. Haydar Kazgan, Alkan Soyak ve Murat Koraltürk. Cumhuriyet'in 75 Yıllık Sigortacısı
53. Koç Allianz. İstanbul: Koç Allianz Sigorta Şirketi A.Ş, 1998.
54. Orhan Kurmuş, Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi. İstanbul: Bilim Yayınları, 1974.
55. L.A Sawyer, - Mitchell, W.H.- The Empire Ships, Second Edition, LLP Press Ltd. 1990.
56. L.A Sawyer.- Mitchell, W.H.- The Liberty Ships, Second Edition, LLP Press Ltd. 1985.
57. Eser Tutel, Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası, İletişim yayınları,2006.
58. Doç.Dr. Serkan Tuna, "1932 ve 1933 Yıllarında Çıkarılan Deniz NakliyatıKanunları", Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları, Yıl: 1, Sayı: 2, 2002, s.309-325.
59. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatından -50; 1926-1927-1928 Seneleri Faaliyet ve Muamelatına ait Umumi Rapor; Ticareti Bahriye Şubesi 1926- 1927,1928 Seneleri Muamelat ve Faaliyeti, S.586-619, Hazırlayan: Oda Rapörtörlerinden H. Avni, 1935
60. Süreyya Atilla Sağlamçubukçu - Ali Ulusoy İstanbul Ticaret Ve Sanayi Odası'nın 6 Eylül 1923 -Mayıs 1926 Süreleri İçindeki Faaliyet Ve Uygulamalara Ait Genel Rapor" Çeviri ve Uyarlama, Editör Doç. Dr. Ali Yılmaz, İstanbul Ticaret Odası,Kültürel Ve Sanatsal Araştırmalar Yayını,2010-118,İstanbul, 2011.
61. Serbest Limanlar ve Serbest Mıntıkalar. İstanbul: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, Yeni Matbaa, 1926. 127s. (İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatından 22)
62. Mehmed Sırrı, -Türkiye Ticaret-i Bahriye İstatistikleri İstanbul: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, Yeni Matbaa, 1926. 252 s. (Türkiye Cumhuriyeti İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Neşriyatı).
63. Deniz çarkçılarına rehber. İstanbul: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, 1928. 422 s. (Gemilerin makine dairelerinde görevli personele yönelik, makine, buhar makinesi ve gemilerdeki elektrik donanımına dair bilgiler veren rehber)
64. Dr. Tûba Çavdar, Lonca'dan Oda'ya – Nadir Eserler Kataloğu, 1882- 1982 İTO Yayınları, Yayın No. 2008-6
65. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası, nr. 1 Kanun-ı Sani 1929; s.54›te yayınlanan Odamız tarafından basılan yayınların listesi;İstanbul Ticaret Odası›nm Deniz Ticareti faaliyetleri ve Marmara Bölgesinde.... İstanbul: İstanbul Ticaret Odası, 1975. 100 s.
66. Ahmet Hamdi, İTO - İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası 1. Sayısı 23 Eylül 1923, Türk Deniz ticareti konulu Makale, s.7-28.
67. Necati Cemal Denker, İTO - İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası 100. Sayısı,1943/1950, Odamızda Bir Ticareti Bahriye Şubesi Kurulması Zarureti,
68. Doç. Dr. Kemal Arı, Büyük Mübadele Türkiye'ye Zorunlu Göç (1923-1925), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003;İzmir'den bakışla Türk Ticaret Bahriyesi ve Mübadele Gemileri, İMEAK İzmir Şubesi yayınları No.2, 2008.
69. TBMM İçtima Senesi I, Cilt VI, 61.ci İçtima, II Celse, Teklifler faslı,3 Kanunu Evvel 1339, s.15- Yrd. Doç.Dr. İbrahim Erdal, Mübadil Göçmenlerin Taşınması Meselesi ve Türk Vapurculları ile Yapılan Nakil Sözleşmesi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu, Mayıs-Kasım 2003, Yıl: 16, Sayı: 31–32, Ankara. Yrd. Doç. Dr. İbrahim Yozgat Erdal, Bozok Üniversitesi, Fen- Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölüm Başkanı.
70. Dr. Ömer Metin - Hamdullah Suphi Tanrıöver'in Romanya Türklerinin Göçüne Dair Faaliyetleri (1931-1938);Abant İzzet Baysal Üniversitesi Fen- Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü; Karadeniz Araştırmaları Güz 2012, Sayı 35, 125-143.
71. Yrd. Doç. Dr. Önder Duman (Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi / Samsun; Giresun Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü /Giresun); Atatürk Döneminde Romanya'dan Türk Göçleri (1923-1938)-S.29-33; Ankara Üniversitesi Türk İnkilâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi S 43, Bahar 2009, s. 473-490.
72. Prof. Dr. Ufuk Gülsoy, Yrd.Doç.Dr. Bayram Nazır, Dersaadet Ticaret Odası 1882-1923, İTO Yayını, Yayın No. 2009-39, 2009
73. Prof. Dr. Ufuk Gülsoy - Yrd. Doç. Dr. Bayram Nazır, Türkiye'de Ticaretin Öncüsü Dersaadet Ticaret Odası, 1882-1923, İstanbul Ticaret Odası Yayını Sf.84
74. Hakkı Nezihi,Oda Tetkikat Şube Müdürü; 50 Yıllık Oda Hayatı (1882-1932), 1882 Muhtelif İktisadi Mesail Deniz Ticaret, İstanbul Ticaret Odası Neşriyatı, Sanayi Nefise Matbaası 1932, s. 80-84 (45 adet basılmıştır).
75. Mystic Seaport Collections & Research.
76. The Gjenwick- Gjonvick Archieves.
77. Historical Flags of Our Ancestors.
78. House Flags of German Shipping Companies.

Dizin

A

Abdi Vehbi Dural 16, 17, 24, 48
Abdullah Gücüm 125, 173, 174, 175, 410
Abidin Dino 266, 267, 276
Adil Göksu 58, 59, 70, 76, 78
Adnan Barsilay 17, 18, 25, 35
Adnan Barzilay 25, 35, 132
Adnan Dede 28, 41, 285
Adnan Menderes 100, 147, 218, 220, 227, 231, 240, 242, 243, 257
Ahmet Akçal 360, 364, 365
Ahmet Bedri İnce 7
Ahmet Behçet Müezzinoğlu 17
Ahmet Dallal 50
Ahmet Evren Yelkenci 375
Ahmet Güryüz Ketenci 140
Ahmet Halil 14
Ahmet Kalaycıoğlu 8, 28, 40, 41, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 285, 410
Ahmet Kalkavan 37, 96
Ahmet Şevket Manioğlu 283, 288, 289
Ahmet Uzundemir 9, 299, 369, 370, 371, 410
Ahmet Yıldırım 70
Akis Dergisi 94, 227
Ali Bayrı 18
Ali Ercan 375
Ali İpar 10, 205, 206, 207, 208, 219, 220, 222, 224, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 238, 240, 241, 242, 243, 244, 259, 288, 410
Ali Koçman 8, 104, 151, 156, 158, 160, 161, 162, 163, 164, 410
Ali Oytun 30
Ali Rıza 37, 146, 288, 320, 372, 373, 375
Ali Sohtorik 17, 21, 23, 28, 100, 112, 113, 114, 115, 116, 118, 119, 120, 121, 122, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 133, 134, 135, 141, 142, 143, 285
Ali Şükrü İskefyeli 9, 375, 376, 410
Ali Uzundemir 9, 369, 370, 410
Altay 21, 28, 93, 112, 113, 117, 124, 132, 136, 157
Altay Şilebi 136
Amiral Sermet Gökdeniz 279
Anne Diakonova 279
Antonella Deval 343
Aram Güler 38, 39, 48
Arif Mardin 190, 202, 216, 217, 218
Arslan Nihat Bekdik 45
Arslan Sadıkoğlu 18, 20, 37, 98
Asaf Güneri 9, 60, 110, 313, 314, 315, 319, 320, 322, 323, 324, 325, 326, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 410
Asım Alyanak 90
Aslan Göz 33
Aslan Sadıkoğlu 98, 100, 218, 286
Ata 90, 93, 96, 99, 152, 215
Avni Kumuk 343, 344, 351
Avni Nuri Meserretçioğlu 94, 264, 266
Avni Şasa 205, 209
Ayşe Beyazıt 140, 266
Ayşe Kalkavan 302
Ayşe Manizâde 279
Azize Arkan 47, 346
Aziz Sürmen 32

B

Bakır Şilebi 136
Banvit Vitaminli Yem Sanayi A.Ş 148
Barbaros 37, 89, 95, 98, 99, 215, 276, 393
Barbaros Tankeri 99
Batman 90
Bedri İnce 7, 11
Begum Aytemur 343
Bekkey Dabcovich 36
Belkıs Sabancı 392
Beşiktaş Denizcilik 295, 298, 299, 300
Betigül Güneri 313, 319, 322, 326, 331, 334, 335
Betül Kumuk 351, 358
Beyhan motoru 346, 348
Bican Deval 343, 344, 358
Billur Kalkavan 265, 270, 271, 275
Bolu Vitaminli Yem Sanayi A.Ş 148
Bülent Tanla 140
Burak Kumuk 343
Burhan Deval 338, 343, 344, 345, 358, 359
Burhanettin Semi 45
Bursa Toros Kromları A.Ş 147

C

Cafer Kalkavan 72
Can Deval 343, 344, 351, 358
Celal Bayar 206, 218, 220
Celal Yardımcı 258
Celal Yıldıran 49
Cemal Atademir 98
Cemal Doğruyol 33
Cemal Pehlivan 41
Cemal Şahingiray 33, 34
Cem Boyner 140
Cem Hakko 140
Cemile Kalkavan 267, 303
Cenap Akıncı 100
Cengiz Kaptanoğlu 75, 384
Colonel Vieljeux 286
Coşkan Yağcı 390, 391, 392, 393, 395
Coşkun Yağcı 390, 393, 395, 396

D

Demirhan 286
Demir Karamancı 9, 380, 410
Deniz Ticaret Mektebi 88, 92, 157
Densan Deniz Nakliyat ve Sanayi A.Ş. 360
Devali 337, 340, 341, 342, 351, 355
Devali Hasan 337, 340, 341
Devali Mehmet Kaptan 340
Diem Selamet 13
Dikran Alman 33, 34
Dilek Kumuk 343
Dr. Ertem Kalaycıoğlu 151, 177, 179, 181, 183, 184, 186
Dr. Füsun Turkun Kalaycıoğlu 183, 184, 186
Dr. Nihat Arkat 29

Duralzâde Vehbi Bey 17
Dursun Ali 337
D.W. Kramer Sohn 105

E
Edward de Jongh 146, 147
Ekrem Alican 98
Emel Arısan 179, 187, 188
Emel Arısan Yöney 179, 187, 188
Empire Moulmein 286
Emrah Özhorat 300
Enver Subaşı 43, 44, 258, 386, 387
Erdal Aksoy 76, 100
Erdal İnönü 113, 116, 131, 133, 135, 140
Erol Sabancı 392, 394
Erol Yılmaz Akçal 9, 69, 360, 361, 362, 366, 367, 410
Erol Yücel 11
Eşref Cerrahoğlu 60, 69, 140, 141, 261, 384

F
Fahire Güneri 313, 314, 316, 319, 320, 321, 322, 331
Fahrettin Ulaş 102
Fahri Paçalıoğlu 8, 57, 59, 60, 118, 121, 130, 131, 142, 143, 410
Faik Abdüşef 24, 33
Faik Üster 18, 19
Faik Zeren 17, 19, 20, 24, 54, 195, 206, 208, 244, 315
Faruk Ebubekir 8, 167, 169, 170, 171, 410
Faruk V. Ebubekir Denizcilik İşletmesi 170, 171
Fatma İpar 244
Feridun Özbağ 57, 58, 59, 60
Ferit İnal 20, 24, 32, 290
Ferit Özdemir 60, 69, 70
Fethi Işın 104
Fevzi Karagöz 33
Figen Erman 172, 173, 174, 175
Fikret Gövül 49
Fikri Karakaya 33, 37
Fikri Selimoğlu 49, 50
Fuat Akbaş 20
Fuat Bezmen 101
Fuat Miras 60, 69, 70, 164

G
Galatasaray Lisesi 47, 91, 234, 253, 266, 267, 269, 395
Girit 13, 314
Gülderen Yolaç 253
Gündoğdu Aytemur 344, 351
Gündüz Kaptanoğlu 58, 59, 60, 69, 70, 395

H
Habib Kalkan 98
Hacı Anne 64
Hacı Arif 337
Hacı Aysen Mulla Sabancı 359
Hacı Cemile Kalkavan 267
Hacı Fatma Sohtorik 115, 133
Hacı Osman 337
Hacı Sefer Kalkavan 71, 78, 79, 84, 86, 299, 302, 303
Hacı Talip Kalkavan 9, 67, 294, 302, 303, 410
Hakan Vapuru Donatma İştirakı 290
Hakkı Deval 9, 340, 342, 343, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 359, 410
Hakkı Kalkavan 46, 267
Hakkı Kaya 33
Hakkı Uzunoğlu 58, 59, 60
Halil Kaptan 340
Halil Uzuner 37
Halim Kalkavan 267
Halis Kalkavan 62, 63, 72, 74, 78, 82, 84, 294, 296, 298, 302, 303, 389, 390, 396
Halit Sarı 37
Hamdi Selimoğlu 21, 23, 28, 179, 284, 285
Hanife Gülbaş 49, 50
Hasan Basri Tumanbay 19
Hasan Kaptan 337, 338, 340
Hasan Köse 33
Hasan Mete 21, 23, 32
Hasan Sadi Birkök 50
Hasan Uçar 348, 350, 351
Haşim Mardin 8, 46, 89, 100, 160, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 220, 221, 222, 228, 410
Hatice Deniz 383
Hayik Keleşyan 22
Hayri Araboğlu 34
Hayri Baran 8, 10, 28, 88, 89, 90, 91, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 108, 109, 110, 124, 250, 320, 410
Hayri İpar 100, 220, 222, 224, 226, 227, 232, 233, 240, 243, 244
Hikmet Erman 8, 172, 173, 174, 175, 410
Hilmi Arslan 37
Hilmi Daregenli 43, 51, 52, 276, 375
Hıfzı Topuz 256
Hilmi Sönmez 60, 69, 70, 77
Hızır Reis 92, 96, 98
Hovagimyan Han 18, 35, 177
Hûdaverdi 14
Hüsamettin Ergenç 387
Hüseyin Avni Sohtorik 8, 21, 106, 112, 113, 115, 122, 132, 133, 134, 137, 410
Hüseyin Kalkavan 62, 71, 403
Hüseyin Tavil 21
Hüsniye Kalkavan 9, 275, 303, 410
Hüsnü Şişmanyazıcı 69, 70

I
İdare-i Mahsusa 12, 13, 14, 15
İdris Efendi 337
İnan Kıraç 140, 335
İnebolu 24, 49, 391
İpar Köşkü 240, 244
İpar Transport A.Ş. 205
İpar Transport Ltd. 222, 224, 232
İrfan Gücüm 100
İbrahim Kalkavan 22, 27, 28, 67, 269, 275, 276, 284, 285, 289, 298, 353
İhsan Kalkavan 294, 295, 296, 299, 300, 301, 367, 397
İrfan Cerrahoğlu 10, 25, 55, 56, 100
İsak Bahar 34
İsmail Hakkı Deval 9, 340, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 359, 410
İsmail Hakkı Deval Kaptan 340, 348

İsmail Hakkı Kaptan 337, 338, 341, 350, 353, 355
İsmail Hantal 33
İsmail Kalkavan 17, 22, 23, 269, 275, 276, 284
İsmail Kaptanoğlu 33, 75, 345, 350, 353, 394, 395
İsmet Barzilay 35
İsmet Erman 174
İsmet İnönü 69, 106, 113, 114, 116, 118, 124, 125, 126, 127, 129, 224, 259
İsmet Kalaycıoğlu 177, 182, 184, 186
İstikbal 21, 28, 112, 113, 124, 126, 134, 135
İzzet Akçal 361, 362, 364, 366
İzzet Demirtaş 35, 38
İzzet Özilhan 9, 305, 306, 307, 309, 312, 410

J
James Borthwick Paterson 145

K
Kadir Büyükkalfa 33
Kadir Hantal 23
Kalafatyeri 398
Kâmil Yazıcı 9, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 312, 410
Kandilli gemisi 188
Kaplan 14, 20, 38, 320
Kaptan Abdürrahim Akarsu 157
Kaptan Alev Tunç 380
Kaptan Metin Leblebicioğlu 152, 157, 160, 165
Kaptan Mustafa Osman Şevki 9, 399, 410
Kaptan Nezihi Arda 9, 47, 385, 386, 387, 410
Kaptan Refik Akdoğan 152
Karamanyan Şahinoğlu 14, 15
Kazım Şinasi Dersan 256
Kemal Ersay 28, 42, 51, 54
Kemal Sadıkoğlu 37, 121, 205, 206, 218, 244, 267, 276, 303
Kemal Satır 125, 259
Kemal Tarık 9, 399, 410
Kırım Vapuru 69
Kıyra Kromları Ltd. Şti. 147
Koçtuğ Denizcilik 145, 146, 147, 150, 152, 160, 168, 169, 402
Kozluca Han 51, 52, 55, 290
Kramer Sohn 105
Küçük Reis 96

L
Leon Kohenka 33, 34
Levent Deval 343, 345, 355
Leyla Deval 343
Leyla Zeliha 196
Lütfi Koşkun 32

M
Mahir Dökmecioğlu 31
Mahire Çizmeci 261
Mahmut Acar 24, 51
Mahmut Erdem 124, 126, 129
Makbule Sadıkoğlu 303
Malik Yolaç 8, 10, 100, 185, 208, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 261, 262, 291, 410
Manizâde Hacı Hüseyin Efendi 279, 283
Manizâde Şilebi 278
Manizade Vapuru Donatma İştirakı 286
Maria Amelia Galvao İpar 219, 222, 244
Mehmet Çelikel 42
Mehmet Doğan 35, 250
Mehmet Güpgüpoğlu 98
Mehmet Hilmi Daregenli 375
Mehmet İpar 206, 207, 227, 229, 230, 234, 235, 238, 241, 243
Mehmet Kaptan 337, 340, 350
Mehmet Kaptanoğlu 37, 75
Mehmet Kazancı 24
Mehmet Kerim İnce 37
Mehmet Şekerci 58, 59, 60, 69, 75
Mehmet Selim Dervişoğlu 8, 249, 410
Mehmet Uçar Kaptan 341
Mehmet Ziya Kalkavan 71, 72, 74, 82, 83
Meltem Tersanesi 99, 103, 104
Merve Irmak 281
Mesadet Manioğlu 279, 281, 283, 289
Mesut Yılmaz 361, 366
Metin Baran 57, 100, 110, 174, 208, 217, 264
Metin Kalkavan 5
Metin Leblebicioğlu 70, 152, 153, 157, 160, 165, 320
Misbah Mertoğlu 55
Mithat Yelkenci 100, 375
Mollazâde 337
Muammer Dereli 375
Muharrem Tavil 25
Murat Aydın 343
Murat Bardakçı 287, 288
Murat Kalkavan 78, 84
Murat Karayalçın 140
Mustafa Bey 13, 15
Mustafa Demirel 9, 247, 271, 274, 275, 377, 378, 379, 410
Mustafa Giritlioğlu 32
Mustafa Sarıgül 140
Mustafa Şişmanoğlu 37
Mustafa Umman 24, 29
Muzaffer Akkaya 70
Muzaffer Divan 37, 49, 75, 353
Muzaffer Ersoy 98
Muzaffer Gazioğlu 9, 380, 410
Muzaffer Özseven 46
Muzaffer Pehlivan 17, 22, 23, 28, 29
Münire Kalkavan 300
Mütercimzâde İsmail Hakkı Denizaşan 17, 20
Müzeyyen Yağcı 390, 392
M/V Dalaman 161
M/V Ebubekir 170
M/V Fethiye 149
M/V Mehmet İpar 235, 238
M/V Nezihi İpar 236, 237
M/V Zehra Uzundemir 371

N
Nadire Cenâni Ercan 9, 46, 374, 400, 410
Nadir Şükrü Deniz 9, 381, 383, 384, 410
Naime Sohtorik 114, 122, 129, 133
Nâzım Kalkavan 8, 89, 100, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 274, 275, 276, 377, 378, 410
Nâzım Kalkavan Yalısı 268, 270
Nâzım Miskavi 35
Nazmi Öktem 68

Necat Günay Akçal 9, 360, 361, 362, 364, 410
Necip İpar 205, 206, 207, 225, 228, 241, 242, 244
Necmettin Aşar 55
Nejat Doğan 8, 10, 52, 53, 57, 58, 59, 95, 96, 98, 100, 131, 178, 179, 180, 250, 252, 410
Nejat Sabuncu 392, 394
Nezihe Güneri 314, 315, 316, 317, 318, 319, 331
Nezihi Arda 9, 47, 285, 385, 386, 387, 410
Nezihi İpar 205, 206, 207, 208, 229, 230, 236, 237, 241, 244
Nicholaeff 14
Nihan Kalkavan 300
Nükhet Çilingiroğlu 122, 133
Nükhet Hanım 261
Nuri Cerrahoğlu 9, 10, 47, 100, 380, 410
Nuri Kaptan 337, 340, 341
Nuri Küçükosman 36
Nuyan Kalkavan 263, 264, 265, 266, 267, 269, 270, 271, 275, 276

O

Oğuz Dağdelen 98
Ola Diakonova 279
Ola Manioğlu 279, 283
Ömer Çavuş 337
Ömer Fevzi Mardin 190, 191, 197
Ömer Mardin 191, 202, 217, 218
Ömer Sabancı 170, 311
Ömer Selimoğlu 37, 133, 353
Öncü Tankeri 109
Onur Pişan 300
Op. Dr. Hayri Meriç 130
Oramiral Kemal Kayacan 103, 104
Orhan Deval 9, 76, 338, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 358, 359, 410
Orhan Kalkavan 8, 51, 264, 267, 275, 276, 410
Orhan Orsa 46, 47, 285, 315
Orhan Sadıkoğlu 38, 105
Osman Bayrı 18
Ömer Zaimoğlu 143, 266, 267, 269, 270, 275
Osman Kavrakoğlu 103
Osman Şevki Marmaradenizi 8, 31, 291, 410
Özden Toker 140

P

Pakize Deval 343
Pane 89
Park Palas 56, 57, 289
Pars 14
Pavil Diakonof 279
Pekin Baran 10, 60, 88, 89, 90, 91, 96, 97, 98, 99, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 109, 110, 118, 130, 140, 141, 165
Perşembe Pazarı 205, 248, 299
Pertev Benjenk 25, 35
Petrol Nakliyatı 89
Plevne 341, 349, 350, 355
P.M. Courtgi 13, 14, 15
Prof. Dr. Derviş Manizâde 288

R

Raman tankeri 194, 195, 196, 197, 200, 214
Rami Seferoğlu 8, 246, 248, 271, 274, 377, 378, 410
Razi Trak 98
Reşat Afşaroğlu 33
Reşit Eskin 25, 26
Reşit Kalkavan 37, 76, 353
Resul Çepoğlu 37
Reyhan Kalkavan 83
Rezzan Aytemur 343, 351
Rıza Güçlü 39, 40
Rıza Kalkavan 26, 263, 264, 265, 270, 271, 272, 275, 389, 391
Rıza Kaptan 89, 264, 265, 268, 270, 274
Rıza Kutlu Işık 373
Rıza Mahvağli 33
Rıza Sadıkoğlu 17, 23, 26
Rıza ve Aslan Sadıkoğlu 286
Ruhigül Sabaz 48
Ruşen Kalkavan 33
Rüstem Markaloğlu 60
Rüyam kotrası 194, 195, 202, 218

S

Sabahattin Ülkü 105
Şaban Koşar 33
Sabri Irmak 55, 57, 279, 281, 283, 289
Sabri Tığ 129
Şadan Kalkavan 60, 69, 70, 82, 140, 299, 301
Sadi Irmak 279, 281, 283, 289
Sadi Pekin 10, 100
Saliha Deval 343
Salih Akıncı 10, 100
Salih Binbay 98, 100
Salih Kalkavan 9, 296, 299, 300, 303, 367, 410
Salih Mete 112, 115
Salih Selimoğlu 33
Sami Ofer 329, 330
Şarık Tara 9, 380, 410
Sebahattin Ülkü 105
Sefer Kalkavan 8, 9, 63, 64, 66, 70, 71, 72, 78, 79, 82, 83, 84, 85, 86, 299, 302, 303, 396, 397, 410
Sefer Yağcı 9, 59, 60, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 410
Selahattin Beliren 130, 131, 142, 143
Selahattin Beyazıt 100, 109, 140, 141, 259, 266, 323
Selahattin Göktuğ 8, 96, 100, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 178, 410
Selahattin Göktüğ 100
Selçuk Sayınsoy 363, 364
Selim Sohtorik 112, 114, 115, 118, 121, 122, 126, 129, 133, 136, 140, 143
Semih Deniz 381, 382, 383
Semih Sohtorik 8, 60, 112, 114, 115, 118, 120, 125, 130, 133, 137, 140, 141, 142
Serra Deval 343
Servet Deval 343, 344, 358
Sevil Işık 373
Sevil Mengenecioğlu 133
Sevim Sirmen 17, 48
Sevinç İnönü 133, 135, 140
Şevket Manioğlu 8, 17, 28, 29, 51, 52, 53, 54, 100, 276, 277, 279, 280, 281, 283, 284, 285, 288, 289, 290, 410

Şevket Pırlant 33
Şevket Rado 101
Sibel Deval 343
Sırrı Dede 26, 27, 41
Sıtkı Davut Koçman 146, 147
Sıtkı Koçman 8, 100, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 165, 166, 167, 169, 170, 178, 181, 182, 191, 410
Suat Sadıkoğlu 28, 40, 54, 285
Şükrü Deniz 9, 39, 44, 45, 54, 55, 76, 381, 383, 384, 410
Şükrü Uzuner 24, 27
Süleyman Sırrı Barlı 36
Suriye Kalkavan 64, 69, 71, 82

T
Tahsin Kalkavan 267
Tekin Can 390, 396, 397, 398
Tevfik Cenâni Ercan 374, 400, 401
Tevfik Ercan 375
Topkapı Yem Sanayi A.Ş. 148
Tuncay Özilhan 9, 311, 312, 410
Turan Sarıcı 375
Turan Yolaç 261
Turgut Güneri 9, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 321, 328, 331, 410
Turgut Işık 9, 372, 373, 410
Turgut Kaptanoğlu 59, 60, 70, 71, 76
Turgut Reis 96, 99
Türk 3, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 63, 65, 69, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 78, 83, 84, 85, 86, 89, 90, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 106, 109, 110, 112, 114, 118, 124, 128, 131, 141, 143, 146, 147, 149, 150, 151, 152, 158, 163, 165, 169, 170, 178, 180, 185, 190, 192, 193, 194, 197, 201, 202, 205, 206, 207, 208, 209, 212, 214, 215, 218, 221, 222, 224, 226, 228, 229, 230, 232, 234, 243, 244, 245, 249, 250, 254, 261, 267, 274, 276, 279, 283, 284, 285, 287, 288, 289, 303, 304, 311, 313, 320, 322, 323, 324, 325, 327, 328, 329, 332, 333, 335, 347, 348, 354, 355, 360, 361, 368, 373, 374, 380, 384, 389, 390, 392, 395, 399, 400, 401, 402, 403, 404
Türk Armatörleri Birliği 3, 5, 7, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 71, 72, 74, 78, 110, 118, 124, 131, 143, 245, 276, 279, 283, 284, 285, 288, 289, 389, 395, 400, 401
Türk Deniz Ticareti 12, 42, 77, 325

U
Uğur Akçal 364
Uğur Işık 373, 374
Ulvi Yenal 102, 103, 201, 208, 220

V
Vedat Peker 54, 55, 56
Vehbi Aldıkaçtı 17, 27, 28, 51, 54, 276, 284, 285
Veysel Çakır 70
Veysel Okan 33, 49, 50, 353
Ville De Diego-Suarez 286
Vimy 286
Virginia Bruce 219, 229, 231, 232, 233, 234, 243
Virginia İpar 206, 207, 225, 229, 230, 236, 241, 242, 243
Vuslat Sadıkoğlu 303

Y
Yağkapanı 339
Yakup Yıldıran 37, 49
Yapı Kredi Bankası 93, 98, 101, 220
Yavuz Kalkavan 292, 293, 294, 295, 296, 298, 300
Yılmaz Karahanoğlu 105
Y. Müh. Orhan Güvenç 363
Yüksek Denizcilik Okulu 92, 93, 98, 102, 109, 110, 190, 202, 205, 209, 216, 217, 295, 386
Yusuf Arısan 8, 30, 178, 179, 180, 181, 183, 185, 187, 188, 410
Yusuf Kalkavan 9, 294, 295, 296, 298, 299, 300, 301, 302, 367, 410
Yusuf Mardin 160, 190, 191, 192, 195, 196, 201, 202, 205, 206, 208, 210, 212, 216, 217

Z
Zekeriya Erduran 33
Zeliha Deval 350, 351
Zeynep İpek Kalkavan 83
Zihni Denizcilik 217, 306, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 328, 331, 332
Zihni Dinçer 33
Ziya Kalkavan 8, 33, 36, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 82, 83, 84, 85, 86, 267, 294, 295, 298, 302, 303, 353, 389, 395, 396, 397, 398, 410
Ziya Sönmez 50, 51, 52, 53, 54, 57, 131, 276, 285, 353
Ziynet Mete 112, 115

Armatörler - Alfabetik Dizin

Abdullah Gücüm 175
Ahmet Kalaycıoğlu 176
Ahmet Şevket Manioğlu 277
Ali İpar 219
Ali Koçman 159
Ali Şükrü İskefyeli 375
Ali Uzundemir ve Ahmet Uzundemir 369
Demir Karamancı 380
Erol Yılmaz Akçal 366
Fahri Paçalıoğlu 142
Faruk Ebubekir 169
Hacı Talip Kalkavan 302
Haşim Mardin 189
Hayri Baran 87
Hikmet Erman 172
Hüseyin Avni Sohtorik 111
Hüsniye Kalkavan 303
İsmail Hakkı Deval 336
Kâmil Yazıcı ve İzzet Özilhan 305
Kaptan Mustafa Osman Şevki 399
Kaptan Nezihi Arda 385
Kemal Tarık 399
Malik Yolaç 253
Mehmet Selim Dervişoğlu 249
Mustafa Demirel 377
Muzaffer Gazioğlu 380
Nadir Şükrü Deniz 381
Nadire Cenâni Ercan 400
Nâzım Kalkavan 263
Necat Günay Akçal 360
Nejat Doğan 250
Nuri Cerrahoğlu 380
Orhan Deval 352
Orhan Kalkavan 276
Osman Şevki Marmaradenizi 291
Rami Seferoğlu 246
Salih Kalkavan 367
Sefer Kalkavan 81
Sefer Kalkavan 303
Sefer Yağcı 388
Selahattin Göktuğ 165
Semih Sohtorik 140
Sıtkı Koçman 144
Şarık Tara 380
Tuncay Özilhan 311
Turgut Güneri - Asaf Güneri 313
Turgut Işık 372
Yusuf Arısan 187
Yusuf Kalkavan 292
Ziya Kalkavan 61